

---

**Majandus- ja  
Kommunikatsiooniministeerium**

---

---

**Ühistranspordi  
arenguprogramm  
2006-2010**

---

# SISUKORD

<b>SISUKORD</b> .....	<b>2</b>
<b>SISSEJUHATUS</b> .....	<b>3</b>
<b>1. ÜHISTRANSPORDI ANALÜÜS</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1 Ühistranspordi kasutamine</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2 Kasutatud uuringud</b> .....	<b>5</b>
<b>1.3 Peamised probleemid - kokkuvõte</b> .....	<b>6</b>
<b>2. ÜHISTRANSPORDI ARENGUPROGRAMM</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 Visioon</b> .....	<b>7</b>
<b>2.2 Ühistranspordi arenguprogrammi eesmärgid ja meetmed</b> .....	<b>9</b>
<b>Eesmärk 1 Tõhustada ühistranspordi üleriigilist juhtimist, koordineerimist ja järelvalvet</b> .....	<b>9</b>
Meede 1.2 Järelevalve korraldamine ühistranspordi toimivuse üle .....	<b>12</b>
<b>Eesmärk 2 Tõhustada ühistranspordi toetuste süsteemi</b> .....	<b>14</b>
Meede 2.1 Toetuste süsteemi korrastamine .....	<b>15</b>
<b>Eesmärk 3 Arendada ühistranspordi infrastruktuuri</b> .....	<b>17</b>
Meede 3.1 Ühistranspordi infrastruktuuri arengu soodustamine .....	<b>17</b>
<b>Eesmärk 4 Parandada ühistranspordi veeremi kvaliteeti</b> .....	<b>20</b>
Meede 4.1 Tingimuste loomine ühistranspordi veeremi kvaliteedi tõstmiseks .....	<b>21</b>
Meede 4.2 Ühistranspordi veeremi soetuste ja parenduste toetamine .....	<b>21</b>
<b>Eesmärk 5 Soodustada ühistranspordialase teabe levikut</b> .....	<b>23</b>
Meede 5.1 Ühistranspordi alase teabe kättesaadavuse parandamine .....	<b>23</b>
Meede 5.2 Ühistranspordi propageerimine .....	<b>24</b>
<b>Eesmärk 6 Arendada ühistransporti teenindavat personali</b> .....	<b>25</b>
Meede 6.1 Ühistranspordi personali koolitussüsteemi väljaarendamine .....	<b>25</b>
Meede 6.2 Ühistranspordi personali kindlustunde suurendamine.....	<b>26</b>

## SISSEJUHATUS

Ühiskonna areng on toonud kaasa vajaduse täiustada ühistranspordi korraldust ning parandada sõitjate teenindamist. Viimaste aastate arengud on näidanud, et ühistranspordi osa ühiskonna elukorralduses on suurem kui seni hinnatud ja selle alahindamine põhjustab arvatust tõsisemaid negatiivseid protsesse regionaal- ja sotsiaalpoliitikas, maakasutuses, liiklusohutuses ja keskkonnakaitstes.

Probleemi tõsidust arvestades töötati välja Transpordi arengukava eesmärk 7 edasiarendamiseks Transpordi arengukava lisana Eesti ühistranspordi arenguprogramm 2006 – 2010 (edaspidi Arenguprogramm). Arenguprogramm on koostatud lähtudes säästva arengu ning keskkonnakaitse, regionaalse arengu, liiklusohutuse ja sotsiaalse arengu ning teistest riiklikest strateegilistest dokumentidest, mille eesmärgid on seotud ühistranspordi arendamisega.

Käesolev arenguprogramm näeb ette ühistranspordi korraldamise visiooni, põhimõtted ja peamised tegevussuunad aastateks 2006 – 2010. Arenguprogrammi peamiseks eesmärgiks on ühistransporti korraldamisel tervikliku süsteemi loomine, mis võimaldaks lahendada komplekselt ühistranspordiga seotud küsimusi.

Eesti transpordipoliitika üldiseks eesmärgiks on sarnaselt EL üldeesmärkidele luua säästev transpordisüsteem tagamaks elanikkonnale vajalikud liikumisvõimalused vähimate (optimaalsete) kuludega ühiskonnale. Ühistranspordi alal on peamiseks eesmärgiks, et ühistransport tagaks kõigile elanikkonnagruppidele vähemalt minimaalsed vajalikud liikumisvõimalused. See tähendab, et elanikud, kes ei saa või ei soovi kasutada autot, peavad saama vajalikud toimingud tehtud ühistranspordi abil. Elanikkonna vajadused sõitjateveol peavad olema optimaalselt rahuldatud erinevate transpordiliikidega ning avalikud reisijateveo teenused peavad olema ligipääsetavad kõigile füüsilistele (sh erivajadustega inimestele) ja juriidilistele isikutele.

Ühistransport on võimeline konkureerima autokasutusega kui ta on mugav ja kiire - sõidugraafik peab olema piisavalt tihe ja hind kättesaadav ning soodsam kui auto kasutamine. See kehtib nii linnadevahelise kui ka linnasisese liikluse puhul. Kui inimesed eelistavad ühistransporti autole, siis võimaldab ära hoida täiendavat keskkonnakoormuse suurenemist, pidurdada avariide ohu kasvu, vältida liikluse ummistumist linnades jne.

Arenguprogrammis keskendutakse riigi poolt toetatavate ühistransporditeenuste, sh kommertsalustel toimivate bussiliinidega seotud küsimustele, juhuvedude, taksonduse jms. küsimusi otseselt ei käsitleta. Laeva-, väikelaeva- ning lennuliikluse küsimusi käsitletakse „Transpordi arengukavas aastateks 2006-2013”. Arenguprogrammi koostamisel on kasutatud ühistranspordiseaduses, autoveoseaduses, liiklusseaduses, teeseaduses, raudteeseaduses ning teistes seadustes sõnastatud mõisteid, samuti valdkonnas käibel olevaid erialatermineid.

Arengukava rakendavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös Maanteeameti ja Raudteeinspeksiooniga ja Autoregistrikeskusega. Samuti tehakse koostööd teiste ministeeriumite ja asjasse puutuvate allasutustega, maavalitsuste ja kohalike omavalitsustega ning teiste huvitatud pooltega. Ühistranspordi pikaajaliste arenguvisionide väljatöötamine ning Arenguprogrammi eesmärkide elluviimise jälgimine ning tegevuste organiseerimine kuulub Transpordi Arengukava alusel moodustatava Transpordikomisjoni ja selle raames moodustatava töögrupi kohustuste hulka.

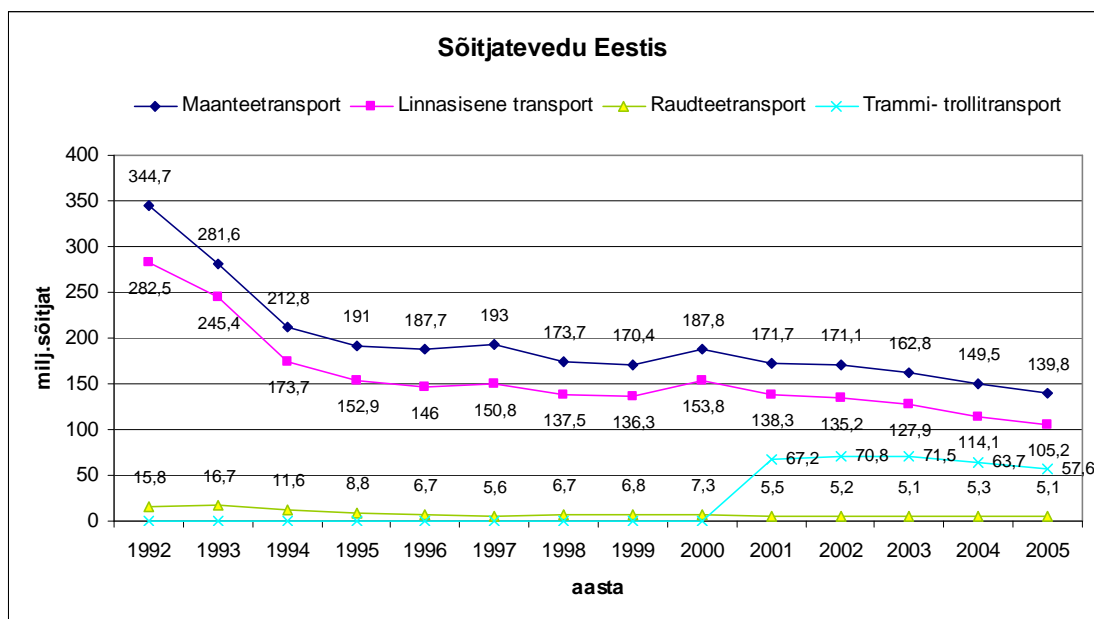
# 1. ÜHISTRANSPORDI ANALÜÜS

## 1.1 ÜHISTRANSPORDI KASUTAMINE

2005. aastal kasutas Eesti siseliikluses ühissõidukeid arvestuslikult ligi 209,7 miljonit inimest. Peamiseks ühistranspordi liigiks Eestis on bussid. Tallinn ja selle lähiümbrus on Eestis ainus piirkond, kus busside kõrval on kasutusel elektritransport, sh. trammid, trollid ja elektrirongid. Busside, trammide ja trollidega tehti 96% sõitudest, rongiga tehti vaid 2% sõitudest ja ülejäänud ühistranspordiliikide kasutamine jäi kokku samuti 2% piiresse

Riigisisese sõitjateveo maht on pärast kümnepäevast aastat tagasi alanud langust nüüdseks stabiliseerunud. Ühistranspordi mahuliste näitajate languse üheksakümnendate esimesel poolel tingis hoogne autostumine. Sõiduautode arvult elanike kohta (367 sõiduautot 1000 elaniku kohta, 1.01.2006) on Eesti jõudnud Kesk-Euroopa riikide tasemele. Maanteeameti poolt tehtud vaatluste ja analüüside andmeil ületab sõiduautodel sooritatav reisijakäive ligi kahekordselt ühistranspordi käibe.

*Riigisisese sõitjateveo Eestis aastail 1992-2004*



Allikas: Statistikaamet

Eestis on tõsiseks probleemiks kujunenud riigisisene reisijatevedu raudteel. 2001. aastal vähendati toetusi reisijate veole raudteel ning Ida-Viru, Jõgeva, Järva, Lääne-Viru, Põlva, Tartu, Valga ja Võru maakondades asendati rongiliiklus bussiliiklusega. Selle tulemusena vähenes AS Edelaraudtee poolt raudteel veetud sõitjate arv neljandiku võrra ehk madalamale tasemele kui 1997. aastal. Kuigi järgmisel aastal rongiliiklus suures osas taastati, ei tõusnud reisijate arv enam endisele tasemele.

Samas kasutatakse Eestis ühistransporti võrreldes teiste arenenud riikidega suhteliselt palju – kui Eestis on ühistranspordi osakaal reisijakäibes üks kolmandik, siis ELis on see alla veerandi. See on peamiselt tingitud Eesti elanike küllaltki madalast sissetulekute tasemest.

Sõiduauto omamine suurendab inimeste mobiilsust, kuid selle kasutamisega kaasnevad mitmed negatiivsed välismõjud keskkonnale. Reisirongiliikluse välismõju<sup>1</sup> kulud arvestatuna ühele sõitjakilomeetrile on 4,4 korda väiksemad ja bussiliiklusel 2,3 väiksemad kui sõiduautul<sup>2</sup>. Liiklusintensiivsuse kasv ilma infrastruktuuri parendamiseta toob kaasa liiklusõnnetuste, liikluses hukkunute ja vigastatute arvu kasvu. Maanteeameti prognooside kohaselt kasvab Eestis liiklussagedus aastaks 2010 enam kui 1,4 korda ja aastaks 2020 ligi 1,7 korda. Ühistranspordi laiem kasutamine vähendaks liikluse intensiivsust ja soodustaks sellega liiklusõnnetuste vähenemist.

Lisaks eeltoodule suurendab täiendavate sõidukite lisandumine Eesti teedele keskkonna saastamist heitgaaside ja müraga. Õhusaaste kulud inimese kohta<sup>3</sup> linnatingimustes on sarnased kui kasutada ühe reisijaga bensiinimootoriga sõiduautot ja 9 reisijaga diiselbussi (maapiirkonnas vaid 5 reisijat). Tegelikult on busside keskmised täituvused aga 5-10 korda kõrgemad (auto keskmine täituvus on 1,6 inimest), seega on tegelik saaste bussivedudel 1 sõitja kohta veelgi väiksem.

Liiklusintensiivsuse kasvu korral tuleb arvestada ka suurema ajakuluga. Näiteks Tallinna ühistranspordis kasutatava bussirongi kogupikkus on 23,2 m ja see mahutab 212 sõitjat. Kui need 212 inimest kasutaksid oma sõitudeks sõiduautot, milles on uuringute andmeil keskmiselt 1,6 sõitjat, siis liikleksid nad 133 sõiduautoga. Võttes auto pikkuseks 4,5 m, oleks nende autode jaoks vajaminev lisateepikkus 600 m (arvestamata pikivahet).

Kokkuvõttes aitab hästi planeeritud ühistranspordisüsteemi olemasolu oluliselt vähendada transpordisektoriga seonduvaid kulusid ühiskonnas ja pidurdada autostumisest tingitud probleemide kahjulikku mõju.

## 1.2 KASUTATUD UURINGUD

---

Arengukava välja töötamisel kasutati mitmeid uuringuid ning viidi läbi täiendavaid kvantitatiivsete kui ka kvalitatiivsete andmete analüüsi. Tähtsaimad kasutatud analüüsid on:

- External Costs of Transport (Transpordi väliskulud). INFRAS/IWW. 2000
- Eesti transpordi väliskulud. Taani uurimisfirma COWI. 2001
- Study of Good Practice in Contracts for Public Passenger Transport (Avaliku reisijatranspordi lepingute parimad kogemused), Euroopa Komisjoni tellimusel Colin Buchanan and Partners
- Vähima kuluga ühistranspordi liigi ja tüübi määratlemine Eesti maakonnaveole. Mall Villemi. 2003.
- Ühistranspordi juhtimisstruktuur, Stratum. 2005

---

<sup>1</sup> Transpordi välismõjukulu on teistele transpordi kasutajatele või ka mitte kasutajale (kulude mittepõhjustanutele) langev kulu. Väliskulu elementideks on liiklusõnnetustest (saamata jäänud tulu, ravikulud), liikluse kuhjumisest/ummikutest ja keskkonna kahjustamisest (müra, saastamine jne) tekkivad kulud. Transpordi välismõju kulud ei kajastu vedude omahinnas.

<sup>2</sup> INFRAS/IWW. External Costs of Transport. Karlsruhe, Märts 2000

<sup>3</sup> Taani uurimisfirma COWI poolt läbi viidud uurimus Eesti transpordi väliskulud. Lõpparuanne. Detsember 2001.

## 1.3 PEAMISED PROBLEEMID - KOKKUVÕTE

---

Üksikute sekkumisvaldkondade probleeme on analüüsitud iga eesmärgi juures eraldi. Analüüside põhjal võib kokkuvõtvalt tuua välja järgmised probleemid:

### Ühistranspordi korraldus

- Tervikliku käsitluse ning pikaajaliste, riiklike ja maakondlike visioonide puudumine
- Ühistranspordi korraldamine ja järelevalve on killustatud, vähene koostöö kohalike omavalitsuste, riigi ja vedajate vahel
- Turu korrastamatus, sh avaliku teenindamise lepingu liinide ja kommertsliinide, erinevate veoliikide koordineerimatus, tarbijavajadustele optimeerimata liinivõrk ja sõiduplaanid
- Riikliku järelevalve ebaühtlane ja puudulik tase avaliku teenindamise lepingu täitmise, piletitulude ja kulude, tehnonõuete täitmise ning üldise seaduskuulekuse kontrolli osas

### Toetused

- Ebaefektiivne toetuste süsteem, puudub ühtne liinikilomeetri tulu- ja kuluarvestamise meetodika, riiklike toetuste määramise meetodika on aegunud
- Toetuste süsteem ei motiveeri ega võimalda veeremi kvaliteedi säilitamist ja tõstmist
- Puuduvad ühtsed hanke-(konkurentsi-) ja avaliku teenindamise lepingu tingimused (sh välja on arendamata kvaliteetlepingute põhimõtted)
- Hõreasustusest ja hõredast raudtee infrastruktuurivõrgustikust tingitud vähene reisijate arv ja sellest tulenev suur toetuse osakaal riigieelarves rongiliiklusele
- Puuduvad erivajadustega inimeste transpordi toetamise põhimõtted

### Infrastruktuur

- Ühistranspordiliikluse soodustamise meetmete nagu ühistranspordi rajad jne vähene rakendamine
- Teede ja raudteede infrastruktuuri halb olukord: madal liikumiskiirus raudteedel, peatuste, ootepaviljonide, bussi- ja rongijaamade mitterahuldav olukord, ümberistumisvõimaluste (terminalide) puudumine ja halb haakumine teiste transpordiliikidega
- Lume ja libedusetõrjet ei rakendata kõigil autobussiliinidega kaetud teedel ja ühistranspordipeatustes
- Erivajadustega inimeste vajadustega arvestamise puudulikkus

### Veerem

- Ühissõidukite halb seisukord ja vananemine tulenevalt investeeringute vähesusest ühissõidukitesse
- Erivajadustega inimeste vajadusi arvestavate ja keskkonnasõbralike ühissõidukite madal osakaal

### Maine ja teave

- Ühistranspordi madal maine
- Sõitjatele orienteeritud info- ning piletimüügi süsteemide puudulik rakendus ja levik

### Personal

- Bussijuhtide puudus, kaadri voolavus ja vananemine
- Koolituse puudumine nii spetsialistide (sh ühistranspordi korraldajad) kui sõidukijuhtide osas

## 2. ÜHISTRANSPORDI ARENGUPROGRAMM

### 2.1 VISIOON

---

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi missioon ühistranspordi arendamisel on järgmine:

*Kujundada ühistranspordist atraktiivne, keskkonnasõbralik ja jätkusuutlik alternatiiv autole inimeste liikumisvajaduse rahuldamisel.*

Missiooni täitmise mõõdupuuks on seatud eesmärk peatada ühistranspordi osakaalu vähenemise protsess reisijateveos nii, et ühistranspordi osatähtsus püsiks **kõrgemal kui 30% sõitjakäibest**.

Tulenevalt antud visioonist on kujundatud alltoodud kitsamad visioonid, eesmärgid ning nende täitmiseks vajalikud meetmed ja tegevused.

---

#### **Ühistranspordi korraldus on riiklikult hästi organiseeritud**

---

Siiani on ühistranspordipoliitika väljatöötamine ja rakendamine olnud suhteliselt vähe süstematiseeritud, alustatakse ühistranspordi süsteemi korrastamisest ning töötatakse välja pikemaajaline (20-30 aastat) nägemus

Ühistranspordi planeerimise ja arendamise süsteem peab toimima sarnastel alustel üle kogu Eesti. Erinevate transpordiliikide vahel peab toimima tõhus koostöö. Ühistransporditeenuse organiseerimise ja korrastamise tulemusena peaks ühistranspordivõrgustik katma ühtlase kättesaadavusega kogu riigi; sõiduplaanid ja peatuste asukohad peavad olema inimestele (sh erivajadustega inimestele) sobivad. Toimuma peab ühistranspordi järjepidev analüüs ja ühiskonnas tuleb arvestatakse transpordimõjudega, mille tulemusena on tegevused muutunud pigem ennetavaks.

Järelevalvesüsteemi tõhustamise tulemusena peavad muutuma ühistransporditeenused oluliselt kasutajasõbralikumaks ja kvaliteetsemaks.

---

#### **Ühistranspordi toetuste süsteem on efektiivne ja tagab kvaliteetse teenuse**

---

Transpordivõimalused ja minimaalne teeninduse standardi peab tagama optimaalsete kulude ja pileti hinnaga. Ühistranspordi eelistamise ja liigi valiku kriteeriumiks peab olema eelkõige kuluanalüüs (otsesed ja kaudsed ning välismõjudest tulenevad kulud), samas ka kvaliteetse teenuse kättesaadavuse tagamine tarbijale.

Elanike sissetulekute kasv, tõhus järelevalve ja reisijate arvu suurenemine võimaldavad tõsta piletitulu ning selle baasil tõuseb ühistransporditeenuse kvaliteet nii bussi- kui ka rongiliikluses. Riigi dotatsioonide osakaal ühistransporditeenuse eest tasumisel ei pea tänu sellele tõusma. Riigi poolt toetatavatel suuri esialgseid kapitalimahutusi nõudvatel juhtudel (nt raudtee) eelistab riik amortisatsioonikulude toetustega katmise asemel veeremise omamise poliitikat. Riigi omandis olev veerem antakse konkursi korras opereerida eraettevõtjatele.

---

#### **Ühistranspordi infrastruktuur vastab kõikide kasutajate vajadustele**

---

Riik peab looma eeldused ühistranspordi infrastruktuuri arendamiseks. Ühistranspordile tuleb tagada liikluses eelisolukord – kohtades, kus liiklus takerdub, tuleb rajada senisest enam ühistranspordi radasid ja muid ühistranspordile eeliseid loovaid lahendusi. Tagama peab ka lume- ja libedusetõrje kõigil ühistranspordiliiklusega kaetud teedel ja peatustes.

Kasutajate teenindamiseks ettenähtud infrastruktuur peab samuti olema kaasaegne. Tänapäeva nõuetele vastavate ühistranspordi peatuste arv peab oluliselt suurenema (sh juurdepääsuvõimalustega erivajadustega inimestele). Järk-järgult tuleb kaasajastada busi- ja raudteejaamade olukorda ning alustada ühistransporditerminalide rajamisega. Tänu sellele muutub ühistranspordi ootamine mugavamaks (vähenenud on ilmastiku mõju) ja turvalisemaks.

Reisirongide liikumiskiirused peaks tänu raudtee tehnilise seisukorra paranemisele tõusma. Reisirongiliikluses tuleb saavutada reisijate arvu oluline suurenemine eelkõige tulenevalt intensiivistuvast liiklusest Tallinna lähiümbruses, Tallinn-Tartu ja Tallinn-Narva liinil.

Toimuvad ka Tallinna trammide liinivõrgu arendamise ja raudtee elektrifitseerimise (kontaktvõrgu rekonstrueerimise) programmid.

Lisaks ühistranspordile peaks kasvama ka kergliikluse osakaal - infrastruktuuriinvesteeringutes tuleb pöörata märksa rohkem tähelepanu kõnni- ja jalgrattateede arendamisele.

---

### **Ühistranspordi veerem on kaasaegne ja kõigile mugav kasutada**

---

Tallinna linna ja Tallinna lähiümbruse suuremad elurajoonid tuleb ühendada kesklinnaga keskkonnasäästliku elektritranspordi abil. Selleks toetab riik Tallinna trammi ja elektritranspordi arendamise projektide raames soetatava veeremi ostmist. Lisaks on riik valmis toetama ühistranspordi veeremi parendamist – seda säästvama tehnoloogia kasutuselevõtu (biokütuste kasutamine bussides) ja erivajadustega inimestele juurdepääsude tagamise osas.

Ühistranspordi veeremi kvaliteedi tõusu peavad aga põhiosas tagama vedajad. Riigi peab omalt poolt looma tingimused parandamiseks vedajate valmisolekut investeerida ühistranspordi veeremisse.

---

### **Eesti elanikud on teadlikud ühistranspordi poolt pakutavatest võimalustest**

---

Ühistranspordi infrastruktuuri ja veeremi kaasajastamine ning ühistranspordi parem korraldus on loonud eeldused ühistranspordi maine paranemiseks. Lisaks on informatsioon ühissõidukite liikumise ja soovitud sihtpunktidesse jõudmise võimaluste ning sõidu maksumuse kohta lihtsalt kättesaadav. Maismaauhistranspordile on loodud ühtne elektrooniline info- ja piletimüügisüsteem, mida on võimalik kasutada üle-eestiliselt. Teavitustöö tulemusena on vähenenud eelarvamused ühistranspordi kasutamise suhtes. Ühistranspordi kasutamine on soodustatud vähemalt võrdsetel alustel sõiduauto kasutamisega.

---

### **Ühistransporti teenindav personal on asjatundlik ja nende töötingimused on rahuldavad**

---

Sõidukijuhtidele on tagatud neid rahuldavad töötingimused ja kindlus tuleviku suhtes. Sõidukijuhtide väljavool Eestist on pidurdunud. Olemasolevatele bussijuhtidele pakutakse regulaarset täiendkoolitust. Sõidukijuhtide algõpe toimub riikliku koolitustellimuse alusel.

## **2.2 ÜHISTRANSPORDI ARENGUPROGRAMMI EESMÄRGID JA MEETMED**

---

### **EESMÄRK 1 TÕHUSTADA ÜHISTRANSPORDI ÜLERIIGILIST JUHTIMIST, KOORDINEERIMIST JA JÄRELVALVET**

Ühistranspordi juhtimissüsteemi korrastamine on oluliseks eelduseks ühistranspordi koordineeritud planeerimisel ja korraldamisel, liinivõrgu korrastamisel ning teenuse kvaliteedi ja seadusekuulekuse üle järelvalve teostamisel. Oluline on täiustada ühistranspordi teenuste riiklike tellimuste süsteemi, mis arvestaks toetuse mahu ja liiniveo kogumõju (ühistranspordi vajaduste rahuldamine, transpordi välismõjude vähenemine) suhet.

#### **Olemasoleva olukorra analüüs**

Ühistranspordi korraldamine Eestis ja enamikus teistes riikides on keeruline ülesanne, mis hõlmab koostööd nii riiklikul, maakondlikul kui kohalikul tasandil. Riikliku ühistranspordipoliitika peamiseks eesmärgiks saab olla ainult ühistranspordisüsteemi optimeerimine, et tagada ühelt poolt mõistlike hindadega ühendusvõimalused kõigile ning teiselt poolt aidata kaasa transpordisüsteemi säästvale arengule. Seega on ühistranspordi toetamise eesmärk tagada ühistransporditeenuse piletihinna optimaalne tase ning optimaalne liinivõrk, mis soodustaks igapäevaliikluses ühissõidukite eelistatud kasutamist võrreldes individuaalsõidukitega ning tagaks ühistransporditeenuse kättesaadavuse ka keskmisest madalama sissetulekuga ja äärealadel elavatele elanike gruppidele.

Ka Euroopa Liidu transpordipoliitika üks eesmärke on kindla, tõhusa ja kvaliteetse transporditeenuse tagamine. Seda tänu reguleeritud konkurentsile, mis peab tagama ühistransporditeenuse läbipaistvuse ja tõhususe nii sotsiaalsest, keskkonnakaitselisest kui maakorralduse aspektist lähtudes. Samuti peaks määrus kaotama erinevused eri liikmesriikidest pärinevate transpordiettevõtete vahel, mis võiksid olemuslikult moonutada konkurentsitingimusi.

#### **Ühistranspordi korraldus Eestis**

Tulenevalt ühistranspordiseadusest kavandatakse ja korraldatakse ühistransporti kahel tasandil:

- kohaliku omavalitsuse tasandil tegelevad sellega valla- ning linnavolikogud ja –valitsused;
- riigi tasandil tegelevad sellega maavalitsused (maakonnasisestel liinidel), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (riigisisestel ja rahvusvahelistel kaugliinidel) ning Vabariigi Valitsus.

Keskset, üleriikliku koordineerimis- ning optimeerimissüsteemi Eestis momendil ei ole. Tellija (riik, maavalitsus, kohalik omavalitsus) peab eelkõige reguleerima ühistranspordi korraldust läbi õigusloome, sihtotstarbeliste toetuste, tegevus- ja liinilubade ning avaliku teenindamise lepingute kaudu ning teostama vajalikku järelvalvet. Vedaja peab vastutama veo korralduse, majandamise, kvaliteedi ja ohutuse eest.

Ühistranspordi korralduses ning järelvalves on peamiseks probleemiks eelkõige ressursside nappus ja tööülesannete killustatus erinevate struktuuriüksuste vahel. Peamiselt on tegeletud jooksvate küsimuste lahendamisega. See omakorda ei ole võimaldanud arendada ühistransporti süstemaatilisel ning tervikuna. Puudulik on ka vedajate ja tellijate vaheline koostöö ning ruumilise planeerimise põhimõtete rakendamine nii ühistranspordi koordineerimisel kui vastupidi – ühistranspordiliinide olemasolu arvestamisel ruumilise planeerimise korraldamisel.

Ühistranspordiseaduse kohaselt sõlmitakse maavalitsuste ja kohalike omavalitsuste poolt avaliku teenindamise lepingud avaliku riigihanke konkursi võitnud vedajatega, kus fikseeritakse mõlema poole kohustused ja vastutus ning doteeritakse veokulusid

Avaliku teenindamise lepingu alusel teenindavatele (doteeritavatele) liinidele opereerimise õiguse saamine Eestis eeldab üldjuhul vastavalt kehtivale Ühistranspordi seadusele riigihanget. Riigihangete tase ei ole siiski ühtlane, kuna puuduvad selged ja ühtsed kriteeriumid. See põhjustab ka palju hangete vaidlustamisi, mis aeglustavad lepingute sõlmimise protseduure. Ainu- või eriõiguse andmisel tuleb lähtuda kehtivast Konkurentsiseaduse § 17.

Aastatel 2000-2002 viljeles riik ultraliberaalset ühistranspordipoliitikat. Selle positiivseks tulemuseks tarbijatele oli kahtlemata nimetatud marsruutidel piletihindade vähenemine ja sõiduintervallide lühenemine. Negatiivsete nähtustena võib tuua vedajate investeeringute vähenemise veeremisse, personaliprobleemid, liiklusohklikkuse ja keskkonnareostuse suurenemist. Samuti oli negatiivseks tulemuseks ühistranspordi turul valitsev ebastabiilsus, mis oli sageli tingitud kommertsliinide üleküllusest mõningatel marsruutidel. Täna otsustab liinilubade andmise Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juures tegutsev sõitjateveo lubade komisjon, mis menetleb kõiki taotlusi lähtuvalt väljatöötatud kaalutlemispõhimõttest ja olukord kaugliinide turul on stabiliseerunud.

Bussiliikluse puhul on Eestis üheks oluliseks probleemiks ka riikliku järelevalve nõrkus. Peamisteks seaduserikkumisteks on nn piraatbusside tegevus, vedajate poolt keelatud kütuse kasutamine, ümbrikupalkade maksmine, maksupettused, teenindamine tegevusloa või sõidukikaardita, töö- ja puhkeaja nõuete ja sõiduplaanide eiramine ja tehnonõuetele mittevastavate sõidukitega opereerimine. Probleemiks on ka järelevalve avaliku teenindamise lepingu tingimuste täitmise üle. Doteeritavate liinide opereerimisel ei vasta teenindus sageli lepingu tingimustele ning järelevalve ja sanktsioonid on selles osas praegu peaaegu olematud.

Lisaks eeltoodule on probleeme ka erinevate veoliikide vahelise tööjaotuse koordineerimatusega. Näiteks opereerib Tallinn-Tartu liinil lisaks riigi poolt toetatavale reisirongile ka tihe kommertsbussiliiklus. Rongi ja busside vahelist tööjaotuse optimeerimise vajadust momendil liinilubade väljaandmisel ning sõiduplaanide kooskõlastamisel ei arvestata.

#### Ühistranspordi regulatsioon Euroopa Liidus

Euroopa Liidu tasandil on hetkel arutusel Nõukogu ja Euroopa Parlamendi määrus avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta teedel ja raudteel. Antud määruse eesmärgiks on määratleda, kuidas liikmesriikide pädevad ametiasutused saavad sekkuda avaliku reisijateveoteenuse osutamisse, et nimetatud üldhuviteenuseid oleks rohkem, et nad oleksid kindlamad, parema kvaliteediga või odavamad kui juhul, kui nende teenuste osutamist reguleeriks turg. Määrusega määratakse ka tingimused, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad transpordiettevõtetele avaliku teenindamisega seotud kulud ning annavad neile ainuõigused avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks.

Euroopa riikides on liinilubade andmisel kasutusel nii riigihangete kui vaba ainu/eriõiguse andmise (läbirääkimiste) süsteemid. Mõlemal alternatiivil on nii poolt- kui ka vastuargumente. Kompromiss peaks realiseeruma EL määruste 1191/69 ja 1107/70 muudatustena, eeldatavasti mitte enne 2008. aastat. Eesti on valinud Soomega analoogse praktika, kus ühistranspordi korraldus põhineb riigihangete (konkurentsi) printsiibil. Seda praktikat toetab ka Euroopa Komisjoni tellimisel läbiviidud uuring<sup>4</sup>, mis näitas, et mitmed efektiivsusnäitajad nagu reisijate ja reiside arvu kasv, kulude kaetavus piletitulust jms. on paremad just linnades, kus ÜT teostatakse reguleeritud konkurentsitingimustes.

---

<sup>4</sup> DG TREN tellimisel Colin Buchanan and Partners lõpparuanne "Study of Good Practice in Contracts for Public Passenger Transport"

Väga oluline on ka EL'i poolt seatud õiguslik raamistik ühistranspordi dotatsioonide seose kohta riigiabi reeglitega. See on sätestatud Euroopa Kohtu otsuses C-280/00 (Altmark Trans'i kohtuasjas)<sup>5</sup>, millega sätestati tingimused ühistranspordi toetusmeetmetele, mille puhul ei ole tegemist riigiabiga.

Oluline on mainida ka Euroopa Puuetega Inimeste Foorumi poolt on koostatud dokumenti „Euroopa Liidu transpordi, tehiskeskonna ning jätkusuutliku arengu strateegiate põhiseisukohad ning nende mõju puuetega inimestele“, mis annab vajaliku aluspinna arvestamiseks transpordi korraldamisel puuetega inimeste vajadustega võrdväärselt kõigi kodanikega.<sup>6</sup>

## Meede 1.1

<b>Ühistranspordi riikliku koordineerimise süsteemi loomine ning teenuse optimeerimine</b>	
TULEMUS- NÄITAJA	Kulude kokkuvõide ühistranspordi korralduse optimeerimisest 10%
	Elanike rahulolu ühistranspordi teenindustaseme ja kvaliteediga on paranenud 30% <sup>7</sup>
	Vaidlustamiste arvu vähenemine konkursside korraldamisel 20%
	Maakasutusega seotud arendusprojektid on kooskõlastatud (ühis)transpordiplaanidega 100%
<p>Ühistranspordi korraldamine peab olema paremini koordineeritud – eriti just riiklikul tasandil. Maakondlikud ühistranspordiga tegelevad institutsioonid ühendatakse ühtsesse koostöövõrgustikku. Juhtimisstruktuuri esmaseks ülesandeks on töötada välja ettepanekud liinivõrgu optimeerimiseks ja rakendada need. Ühelt poolt kaasneb sellega ühistranspordi efektiivsuse kasv, kuna vähendatakse liinide kattuvust ja hinnates nõudlust pakutakse säästlikumaid lahendusi, teisalt võimaldab see parandada ühistranspordi kättesaadavust, kuna parandatud on liinide ja eri transpordiliikide koostoimimist ning otsitakse võimalusi liinivõrgu tihendamiseks (st pigem eelistatakse väiksemaid-efektiivsemaid transpordivahendeid ja samaaegset ühenduste arvu tõusu). Eraldi tähelepanu pööratakse seejuures erivajadustega inimestele. Kõige selle eelduseks on analüüsivõimekuse kasv. Transpordikorralduslike probleemide paremaks lahendamiseks reguleeritakse</p>	

<sup>5</sup> 1994. aastal anti Saksamaal firmale Altmark ühiskondliku bussiliikluse transpordilitsents ja dotatsioon, mis oli ette nähtud lepingu täitmisega tekkivate kulude katteks. Teine ettevõtte NVGA andis asja Saksa kohtusse argumendiga, et Altmarkile makstav dotatsioon on vastuolus EL riigiabi käsitlevate regulatsioonidega. Selles Euroopa kohtusse jõudnud asjas kardeti Euroopa Kohtu otsust, mis tunnistaks avalike teenuste rahastamise riigi poolt Asutamislepingu mõistes riigiabiks ja iga selline finantseering peab seega olema Euroopa Komisjoni poolt heaks kiidetud. See oleks tähendanud põhimõtteliselt, et liikmesriik oleks pidanud hakkama esitama oma finantseeringute plaane Euroopa Komisjonile ega poleks tohtinud ühistranspordi lepinguid rahastada ilma avaliku konkursita. Euroopa Kohus sätestas riigiabiks klassifitseerimise vältimiseks hüvitusemeetmete kohta neli tingimust:

1. Hüvitist saava ettevõtja suhtes peavad tegelikkuses kehtima avaliku teenindamise kohustused ning need kohustused peavad olema selgesti määratletud.
2. Hüvitise arvutamise parameetrid tuleb eelnevalt kindlaks määrata objektiivsel ja läbipaistval viisil.
3. Hüvitise summa ei tohi ületada summat, mis on vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisel kantud kulude osaliseks või täielikuks katmiseks, võttes arvesse asjaomaseid tulusid ja mõistlikku kasumit.
4. Kui hüvitist saav ettevõtja ei ole valitud konkureeriva pakkumise alusel, tuleb hüvitise tase määrata võrreldes kuludega, mida kannaks hästi juhitud ja varustatud keskmine (tüüpiline) ettevõtja

<sup>6</sup> EDF Policy Paper III „Key elements of EU transport, built environment and sustainable development policies and understanding how disabled people are affected“ – DOC EDF PP03/04.

<sup>7</sup> Viiakse läbi rahulolu-uuringud ühistranspordi kasutajate ja spetsialistide seas, baastase 2005. aasta.

tõhusamalt transpordimõjude hindamise ja kooskõlastamise nõue maakasutuse planeerimisel, mille tulemusena planeeritakse muu hulgas ühistranspordiühendused juba arenduste projektifaasis.

VÄLJUND-  
NÄITAJAD

TEGEVUSED	Siht- väärtus	Vastutaja
✓ Loodud on ühistranspordi arendamise pikaajalised visioonid (sh saartega ühenduse pidamiseks ja rongiliikluse arendamiseks)	31.12.2007	MKM
✓ Loodud on toimiv ühistranspordi juhtimise ja korraldamise struktuur	31.12.2007	MKM
✓ Välja on töötatud ettepanekud maakondlike liinivõrkude, maakondade piirialadel opereerivate liinide ja eri transpordiliikide integreerimiseks ning toetatavate liinide ja kommertsalusel opereeritavate liinide kattuvuse kõrvaldamiseks	31.12.2008	MKM, MV-d
✓ Liinivõrk on optimeeritud vastavalt tehtud ettepanekutele	31.12.2010	MKM, MV-d
✓ Kaardistatud on puuetega inimeste erivajadused ühistranspordi kasutamiseks.	31.12.2007	SoM, MKM
✓ Välja on töötatud erivajadustega inimeste liinide logistika.	30.06.2008	SoM, MKM
✓ Erivajadustega inimestele mõeldud liinide logistika on rakendatud	31.12.2010	SoM, MKM
✓ Valminud on ettepanekud ühistranspordi analüüsimiseks vajaliku statistika täiendamiseks	31.12.2006	MKM
✓ Täpsustatud on ühistranspordi uuringuvajadus ning monitooringu ja prognoosimise põhimõtted	31.12.2007	MKM, MV-d
✓ ÜT korraldust reguleerivate õigusaktide puuduste väljaselgitamine, s.h. ühistranspordiseaduse muudatuste ettevalmistamine	31.06.2007	MKM
✓ Analüüsitud ja täiustatud on maakasutuse ja transpordilahenduste ühtset käsitlemist reguleerivat seadusandlust	31.12.2009	MKM, SiM

Meede 1.2

TULEMUS-  
NÄITAJA

Järelevalve korraldamine ühistranspordi toimivuse üle	
Rikkumiste arv kontrollimiste arvu kohta väheneb	20%
Järelevalve on oluline vahend, mis peab tagama ühistranspordialase regulatsiooni järgimise. Järelevalvestruktuuride loomine ja nende tegevuse tõhustamine aitab	

saavutada suuremat kontrolli toetatavatel liinidel opereerivate vedajate kulude üle ning parandab vedajate seadusekuulekust ühistranspordiseadusest, autoveoseadusest ja liikluseadusest tulenevate nõuete täitmise osas. Oluline on ka kontrolli saavutamine sularahaoperatsioonide üle bussides, ühistranspordi veeremi tehnonõuetele vastavuse ja ühistranspordi teenuse kvaliteedi järjepidev kontroll. Järelevalvet tuleb teostada kõigis maakondades ja kasutades ühtseid põhimõtteid.

VÄLJUND-  
NÄITAJAD

TEGEVUSED	Siht- väärtus	Vastutaja
✓ Moodustatud järelevalve struktuurid avaliku teenindamise lepingu ja ühistranspordi korraldust reguleerivate õigusaktide täitmise üle	31.12.2007	MKM, MV-d
✓ Välja töötatud on ühtsed ühistranspordi aruandluse ja järelevalve põhimõtted	30.06.2007	MKM

## EESMÄRK 2 TÕHUSTADA ÜHISTRANSPORDI TOETUSTE SÜSTEEMI

Riiklik tellimus siseriikliku reisijateveo osas peab tagama reisijateveo stabiilsuse, võimaldama sellise tellimuse olemasolul planeerida kapitalimahukaid investeeringuid teenuse kvaliteedi tõstmiseks (s.h. uus ja mugavam veerem) ning ühtlasi suurendama reisijate usaldust ühistranspordi vastu. Antud eesmärk ei käsitle otseselt ühistranspordi toetuste maksmist. Samas peituvad võimalused parandada ühistranspordi toimimist ka ühistranspordi toetamise aluste ülevaatamises.

Ühistranspordi veeremi kvaliteet on halb ja praegune dotatsioonipoliitika on ebapiisav tagamaks veeremi kvaliteedi säilimist isegi praegusel tasemel, ühistranspordi toetuste praegune korraldus ei soodusta pikaajaliste investeeringute tegemist.

### Olemasoleva olukorra analüüs

Ühistranspordi kulust rääkides peab keskendumas kolmel aspektil: liinide tasuvus liini operaatorile (vedajale), liinide kulu riigile ehk sihtotstarbeliste toetuste kulu ning ühistranspordi kulu ühiskonnale, ehk välismõjude poolt põhjustatud kulud. Ühistranspordi korraldamisel on siiani peamiselt käsitletud kahte esimest ning ei ole pööratud erilist tähelepanu transpordi välismõjudele. Ühiskonna seisukohalt optimaalse transpordisüsteemi kujundamisel on aga oluline arvestada kõikide kululiikidega.

Liini operaatori tasuvuse järgi võib saab kõik liinid jagada transpordiliikide ja üksikud liinid jagada majanduslikult tasuvateks ja mittetasuvateks. Eestis on üldjuhul majanduslikult tasuvad väheste peatustega kaugbussiliinid. Majanduslikult mittetasuvad on väiksema sõitjakäibega reisirongiliiklus (sh. linnalähiliinid), kohalikud bussiliinid, riigisisised lennuliinid ja parvlaevaliinid, mis kõik vajavad riigipoolset sihtotstarbelist toetust.

Aastatel 1996 – 2005 suurenesid toetused ühistranspordile tervikuna 2,45 korda, sh riigieelarvest 2,29 korda ja kohalikest eelarvetest 2,71 korda.

### *Ühistranspordi toetused aastail 1996 – 2005 (mln kr)*

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Toetused ühistranspordile kokku	332,5	385,1	487,5	660,6	707,3	746,4	740,9	729,5	760,7	816,2
sh - riigieelarvest	203,6	188,9	260,6	391,7	420	407,4	429,2	433,3	431,7	466,6
- kohalike omavalitsuste (KOV) eelarvest	128,9	196,2	226,9	268,9	287,3	339,0	311,7	296,2	329,0	349,6

Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Toetuste põhieesmärk on toetada vedajaid liinidel, kus piletitulu ei kata liinil opereerimise kulusid, kuid nõudlus eeldab veoteenuse pakkumist.

Väiksema asustustihedusega piirkonnas on võtmeküsimuseks elanikele vähemalt minimaalsete liikumisvõimaluste tagamine, tihedalt asustatud piirkonnas on vajalik tagada optimaalne veomaht erinevate transpordiliikide, kommertsliinide ja doteeritavate liinide kooslusega. Momendil on sõiduplaanide koostamine, veomahtude arvestamine ja liinivõrgu planeerimine ja järelvalve avaliku teenuste lepingute rakendamise ning kulude korrektse aruandluse üle Eestis tervikuna ebasüsteemaatiline, mistõttu toetussummad on eeldatavasti tõusnud ebaproportsionaalselt tegelikele vajadustele ning reisijatele ei ole endiselt tagatud optimaalset ühendust.

Linnade ja maakondade bussiliinide eksploatatsioonikulud on viimase 10 aasta jooksul kasvanud üle 70%. Vedude kallinemise on põhjustanud esmajoones kulutuste suurenemine kütusele, aegunud busside väljavahetamine ning nende asendamine Lääne-Euroopast hangitud nii kasutatud kui uute

bussidega. Mõju on avaldanud ka palgatõus ning kulutuste suurenemine teeninduse kvaliteedi tõstmiseks (busside heakord, kassaaparaadid jms). Veokuludest kaetakse toetustega üle poole ja toetuse osakaal on viimastel aastatel mõnevõrra suurenenud – 1996. a. 51,7%, 2005. a. 56,5%. Toetussummadest üle kahe kolmandiku laekus 2004. aastal kohalikest eelarvetest ja alla kolmandiku riigieelarvest. Aastail 1996 – 2005 kasvasid toetused kohalikule busside, trammide ja trollidega tehtud vedudele riigieelarvest vaid 9,9%, kohalikest eelarvetest 2,3<sup>8</sup> korda.

Kohaliku reisirongiliikluse riiklikest toetustest annab ülevaate järgnev tabel. Alates 2000. aastast on kohaliku rongiliikluse toetamine vähenenud.

*Kohaliku reisirongiliikluse toetused 1997-2005 (tuhat kr)*

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Toetused kokku, sh:	68 250,0	136 250,0	206 600,0	230 799,4	204 489,0	198 630,0	194 000,0	184 000,0	182 000,0
Edelaraudtee AS	68 250,0	106 250,0	150 100,0	157 407,9	142 489,0	140 000,0	140 000,0	134 000,0	137 200,0
Elektriraudtee AS	...	30 000,0	56 500,0	73 391,5	62 000,0	58 630,0	54 000,0	50 000,0	45 000,0

Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Vastavalt Riigikogu otsusele ja Eesti Vabariigi ja Edelaraudtee AS-i vahel sõlmitud ühiskondliku reisijateveo lepingule toetab Eesti Vabariik Edelaraudtee AS-i perioodil 2001-2009 kuni 939,6 miljoni krooni ulatuses, millest kuni 761 miljonit krooni on mõeldud toetuseks reisijateveole Edelaraudtee AS-le kuuluval infrastruktuuril perioodil 2001-2009 ja kuni 178,6 miljonit krooni toetuseks reisijateveole AS-le Eesti Raudtee kuuluval infrastruktuuril perioodil 2001-2003. Lisaks maksti 2004 aastal 54 milj. krooni ja 2005 aastal 54 milj. krooni toetust riigieelarvest AS-le Eesti Raudtee kuuluval infrastruktuuril avaliku reisijateveo teenuse osutamiseks. 2005. aastal maksti Edelaraudtee ASile täiendavalt 2,2 miljonit krooni. Toetused Edelaraudtee AS-le jagunevad 56% Edelaraudtee infrastruktuuril toimuvatele vedudele ja 44% AS Eesti Raudtee infrastruktuuril toimuvatele. Liinide kaupa jagatakse toetussummad rongikilomeetrite alusel.

Ühistranspordi välismõjusid uuriti Eestis 2003. aastal<sup>9</sup>. Töötati välja Eesti oludele vastav vähima kulu mudel, mille põhjal ilmnes, et transpordiliigid, mis teatud nõudluse puhul on odavamad otseselt rahas mõõdetuna, ei pruugi seda olla ühiskonna poolt vaadatuna olukorras, kus arvestada tuleb ka väliskulusid. Mudelis kasutatud tingimustel (väliskulusid arvestades) muutuvad kulud sõitja kohta elektrirongi kasutamisel näiteks maakonnavedudel bussiga võrreldes efektiivsemaks alles alates nõudlusest 400 in/h, diiselrongi puhul aga nõudluse 1200 in/h korral. Antud mudeli rakendamisel selgub, et maakonnavedudel, kus nõudlus on kuni 75 in/h, tuleks kasutada väikebuss, kuna ühiskonna seisukohast on need kõige efektiivsemad. Kaugliinide puhul on väikebuss aga odavam vaid väga väikese (kuni 20 in/h) nõudluse korral. Kuni nõudluseni 300 in/h on odavam normaalbuss ja suurema nõudluse korral diiselrong, kuid seda tingimusel, et ühenduskiirus on vähemalt 100 km/h. Antud uuringu rakendamine transpordisüsteemi planeerimisel ja arendamisel (väliskulude sisestamine) on seega oluline samm ühiskonnale kuluefektiivse ühistranspordi pakkumisel.

**Meede 2.1**

TULEMUS-  
NÄITAJA

Toetuste süsteemi korrastamine	
Riigieelarveliste eraldiste osakaal keskmisest kulubaasist	maakonnaliinide vähemalt 50%
Busside keskmine vanus linna- ja maakonnaliinidel	ei ületa 13

<sup>8</sup> Siin avaldab peamist mõju Tallinna linn, kus näit. 2004. aastal toetati ühistransporti 286 mln krooniga.

<sup>9</sup> Mall Villemi. Vähima kuluga ühistranspordi liigi ja tüübi määramine Eesti maakonnaveole. Tallinn, 2003. Vähima kulu mudelis vaadeldi maakonnasisest vedu. Alternatiividena käsitleti normaalbussi (45 kohta), väikebussi (13 kohta), elektrirongi (320 ja 480 kohta), diiselrongi (292 ja 648 kohta) ning rööbasbussi (80 kohta).

(toetatavad liinid)	aastat																								
<p>Antud meetme raames pööratakse tähelepanu eeskätt toetuste vajaduse hindamise meetodika (sh ühtse liinikilomeetri tulu ja kuluarvestamise meetodika) väljatöötamisele. Lisaks uuendatakse aegunud dotatsioonide määramise meetodika. Selle tulemusena luuakse objektiivsed alused dotatsioonide eraldamiseks. Toetuste süsteemi korrastamine ja peab looma ühistranspordis olukorra, kus kvaliteet ja teenuse pakkumine muutuvad vastavaks nõudlusele ning veoteenuse pakkujad saavad kindluse tehtavatele investeeringutele. Eraldi tähelepanu vajab erivajadustega inimeste transpordi toetamine.</p>																									
<b>TEGEVUSED</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: center;"><b>Siht- väärts</b></th> <th style="width: 20%; text-align: center;"><b>Vastutaja</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>✓ Välja on töötatud toetuste vajaduse arvestamise meetodika</td> <td style="text-align: center;">31.10.2007</td> <td style="text-align: center;">MKM</td> </tr> <tr> <td>✓ Täiustatud toetuste määramise meetodika on rakendatud</td> <td style="text-align: center;">31.12.2007</td> <td style="text-align: center;">MKM</td> </tr> <tr> <td>✓ Välja on töötatud ühtsed konkureeriva pakkumise ning kvaliteedilepingute põhimõtted ja dokumentatsioon</td> <td style="text-align: center;">31.12.2006</td> <td style="text-align: center;">MKM</td> </tr> <tr> <td>✓ Välja on töötatud ühtsed ühistranspordi teenindustaseme ja kvaliteedi kriteeriumid maakonna, valla, linna ja asula jaoks – sh nõuded puuetega inimeste teenindamiseks</td> <td style="text-align: center;">31.12.2007</td> <td style="text-align: center;">MKM</td> </tr> <tr> <td>✓ Erivajadustega inimeste transpordi toetamispõhimõtete väljatöötamine</td> <td style="text-align: center;">30.06.2008</td> <td style="text-align: center;">SoM, MKM</td> </tr> <tr> <td>✓ Viiakse läbi majandusuuringud väliskulude sisestamise meetodika ja transpordi maksustamise põhimõtete kohta.</td> <td style="text-align: center;">31.06.2007</td> <td style="text-align: center;">MKM</td> </tr> <tr> <td>✓ Uuringu läbi viimine ühistranspordi, s.h. liinikilomeetri tulu- ja kulu arvestamise meetodika, ühtse tariifisüsteemi rakendamise meetodika väljatöötamise kohta</td> <td style="text-align: center;">31.08.2007</td> <td style="text-align: center;">MKM</td> </tr> </tbody> </table>		<b>Siht- väärts</b>	<b>Vastutaja</b>	✓ Välja on töötatud toetuste vajaduse arvestamise meetodika	31.10.2007	MKM	✓ Täiustatud toetuste määramise meetodika on rakendatud	31.12.2007	MKM	✓ Välja on töötatud ühtsed konkureeriva pakkumise ning kvaliteedilepingute põhimõtted ja dokumentatsioon	31.12.2006	MKM	✓ Välja on töötatud ühtsed ühistranspordi teenindustaseme ja kvaliteedi kriteeriumid maakonna, valla, linna ja asula jaoks – sh nõuded puuetega inimeste teenindamiseks	31.12.2007	MKM	✓ Erivajadustega inimeste transpordi toetamispõhimõtete väljatöötamine	30.06.2008	SoM, MKM	✓ Viiakse läbi majandusuuringud väliskulude sisestamise meetodika ja transpordi maksustamise põhimõtete kohta.	31.06.2007	MKM	✓ Uuringu läbi viimine ühistranspordi, s.h. liinikilomeetri tulu- ja kulu arvestamise meetodika, ühtse tariifisüsteemi rakendamise meetodika väljatöötamise kohta	31.08.2007	MKM
	<b>Siht- väärts</b>	<b>Vastutaja</b>																							
✓ Välja on töötatud toetuste vajaduse arvestamise meetodika	31.10.2007	MKM																							
✓ Täiustatud toetuste määramise meetodika on rakendatud	31.12.2007	MKM																							
✓ Välja on töötatud ühtsed konkureeriva pakkumise ning kvaliteedilepingute põhimõtted ja dokumentatsioon	31.12.2006	MKM																							
✓ Välja on töötatud ühtsed ühistranspordi teenindustaseme ja kvaliteedi kriteeriumid maakonna, valla, linna ja asula jaoks – sh nõuded puuetega inimeste teenindamiseks	31.12.2007	MKM																							
✓ Erivajadustega inimeste transpordi toetamispõhimõtete väljatöötamine	30.06.2008	SoM, MKM																							
✓ Viiakse läbi majandusuuringud väliskulude sisestamise meetodika ja transpordi maksustamise põhimõtete kohta.	31.06.2007	MKM																							
✓ Uuringu läbi viimine ühistranspordi, s.h. liinikilomeetri tulu- ja kulu arvestamise meetodika, ühtse tariifisüsteemi rakendamise meetodika väljatöötamise kohta	31.08.2007	MKM																							

VÄLJUND-  
NÄITAJAD

### EESMÄRK 3 ARENDADA ÜHISTRANSPORDI INFRASTRUKTUURI

Ühistranspordi infrastruktuuri oluline parandamine, mis tagaks kvaliteetse teenuse pakkumise ja sellega suudab võistelda autostumisega, on üheks võtmeküsimusteks ühistranspordile reisijate arvu suurendamisel. Riigil tuleb võtta senisest aktiivsem roll ühistranspordialaste infrastruktuuriinvesteeringute tegemisel ja suunamisel. Kokkuvõttes aitab see kaasa säästvama ja inimkeskema transpordisüsteemi kujundamisele.

#### Olemasoleva olukorra analüüs

Ühistranspordi infrastruktuuri võib jagada kaheks: infrastruktuur kasutajate teenindamiseks ning infrastruktuur ühistranspordi liikumiseks. Praegu vajavad korrastamist bussi-, trolli ja trammiteenindav infrastruktuur, sealhulgas ennekõike ootepaviljonide jms arendamine, seda nii linnades kui linnadevahelistel liinidel. Ühistranspordi liikumiskiiruse parandamisel ning liiklusohutlike olukordade vältimisel on peamisteks probleemideks ühistranspordi soodustavate eraldi radade ning vastavalt programmeeritud fooride puudumine ning autojuhtide suhtumine ühistranspordiradadesse, mis väljendub radade eiramises ning ühistranspordi liikluse takistamises. Talvisel ajal on probleemiks lume- ja libedustõrje puudulikkus nii teedel kui ka peatustes.

Raudtee infrastruktuuri olukord ei võimalda piisavalt tõsta reisirongide liikumiskiirust, mis sunnib omakorda inimesi eelistama alternatiivseid sõiduvõimalusi. Riigi omanduses Elektriraudtee AS opereerib piirkonnas, kus infrastruktuuri valdaja, erastatud AS Eesti Raudtee, on investeeringud suunanud eelkõige Tallinnast ida poole jäävate raudteelõikude remondiks, investeeringud reisi liikluse arendamiseks on olnud puudulikud. Elektriraudtee AS poolt kasutatav infrastruktuur (kontaktvõrk, perroonid ja rööpad) vajab lähiaastatel korrastamist. Elektriraudtee AS tegevusarealis olevast 57 perroonist on kolmandik ebarahuldavas ja ligi pooled vaid rahuldavas seisukorras. Sarnane olukord valitseb ka Edelaraudtee infrastruktuuril.

Reisijateveole raudteel hakkab negatiivset mõju avaldama ka raudtee infrastruktuuri ülekoormatus kaubavedudega. Raudteeseaduse järgi kuulub reisijateveole prioriteet, kuid liiklusgraafiku täitmisel tekivad viivitused reisijateveos ning kahjustatakse sellega reisijate huve.

#### Meede 3.1

Ühistranspordi infrastruktuuri arengu soodustamine	
TULEMUS-NÄITAJA	Nõuetekohaste bussipeatuste ning raudteeperroonide osakaal 100 %
	Ühistranspordiradade pikkuse kasv linnades 20% aastas
	Ühistranspordi ühenduskiiruste paranemine eelistuste loomise tulemusena 20%
	Puuetega inimeste rahulolu infrastruktuuriga 85 %
	Ühistranspordi infrastruktuuri arendamise üheks eelduseks on Transpordi arengukavas 2006-2013 ettenähtud säästva transpordi edendamise finantsmehhanismi rakendumine ning ühistranspordiinvesteeringute prioriteetsus.
	Ühistranspordi eelistamiseks mõeldud lahendused peavad võimaldama inimestel kiiremini, ohutumalt ja mugavamalt liikuda kui autot kasutades, ühistranspordi peatused ja jaamad ning kergliikluse ühendused nendega peavad tagama ühistranspordi kasutamise mugavuse ja erivajadustega inimeste puhul ka

<p>võimaluse.</p> <p>Vajalik on ühendada kõik erinevad reisijateveo võimalused ühtsesse logistilisse ahelasse ning vajadusel tagada ümberistumise võimalused. Selleks alustatakse ühistransporditerminalide ehitamist (nt Tallinna)</p> <p>Reisiringiliiklus võimaldab teenindada eeskätt suuremaid reisijatevooge (oluline on ka ühendusvõimaluse pakkumine piirkondades kus rong on ainuke mõistlik alternatiiv), tehes seda seejuures kiiremini kui maanteetransport. Oluliseks kriteeriumiks on siinkohal raudtee infrastruktuuri olukorrast tulenevate piirangute vähendamine.</p>		
<b>TEGEVUSED</b>	<b>Sihtvääratus</b>	<b>Vastutaja</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Välja töötatud ja rakendatud on Tallinna trammi infrastruktuuri arendamise programm<sup>10</sup></li> <li>✓ Välja töötatud ja rakendatud on bussi- ja raudteejaamade ning ühistranspordi terminalide arendamise tegevuskava<sup>11</sup></li> <li>✓ Välja töötatud ja rakendatud on ühistranspordi infrastruktuuri arendamise tegevuskava, mis käsitleb:<sup>12</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ühistranspordiradade rajamist</li> <li>- ühissõidukitele liikluses eelisolukordi loovaid lahendusi</li> <li>- ühistranspordi peatuste rajamist ja korrastamist (sh juurdepääsuvõimaluste loomist puuetega inimestele ja turvalisuse tõstmist)</li> </ul> </li> <li>✓ Tagatud on lume ja libedusetõrje kõigil autobussiliinidega kaetud teedel ja ühistranspordipeatustes</li> <li>✓ Valminud on reisirongi liikluse tõhustamiseks vajaliku infrastruktuuri investeerimisvajaduse analüüs, sh analüüsitud on: <ul style="list-style-type: none"> <li>- reisiringiliikluse potentsiaali erinevates Eesti piirkondades (sh arenguvõimalusi suundadel Tallinn-Viljandi, Tallinn-Pärnu, Tallinn-Riisipere-(Haapsalu), Tartu-Valga ja Valga-Orava suundadel);</li> <li>- elektriraudtee kontakivõrgu rekonstrueerimist (sh uute</li> </ul> </li> </ul>	<p>31.12.2010</p> <p>31.12..2008</p> <p>31.12.2008</p> <p>alates 2008</p> <p>31.08.2007</p>	<p>MKM, Tallinna linn</p> <p>MKM, MV-d</p> <p>MKM</p> <p>MKM, MNT</p> <p>MKM, RINSP</p>

VÄLJUND-  
NÄITAJAD

<sup>10</sup> Programmi rahastamiseks kavandatakse ÜF vahendite kasutamist

<sup>11</sup> Programmi rahastamiseks kavandatakse ERDF vahendite kasutamist

<sup>12</sup> Programmi rahastamiseks kavandatakse säästva transpordi arendamiseks laekuvate vahendite ja ERDF vahendite kasutamist

<p>lõikude elektrifitseerimine);  - raudteelõikude  rekonstrueerimist Tallinn-Keila-  Paldiski lähtuvalt  reisirongiliikluse vajadustest.  ✓ Tagatud on reisirongiliiklusega kaetud  infrastruktuuril lubatud liikumiskiirus  vähemalt 120 km/h</p>	<p>Alates 2010</p>	<p>MKM,  RINSP</p>
---	--------------------	------------------------

## EESMÄRK 4 PARANDADA ÜHISTRANSPORDI VEEREMI KVALITEETI

Infrastruktuuri poolt pakutavatest võimalustest üksi ei piisa, et ühistranspordisüsteem vastaks reisijate ootustele – kaasajastada tuleb ka ühistranspordi veerem. Riik kavandab tegevusi kahes suunas: ühelt poolt ühistranspordi tehtavate investeeringute otsest toetamist teatud juhtudel, teisalt ühistranspordi veeremipargi kvaliteedi tõusu tagavate kaudsete meetmete väljatöötamist ja rakendamist.

### Olemasoleva olukorra analüüs

2006 aastaks oli Eestis registreeritud 2467 M-3 kategooria bussi (nn. suured bussid), millest rahvusvahelise ülevaatusena on läbinud (ehk vastavad vähemalt madalamate nõuetega heitgaaside emissiooni nõuetele Euro-0) 591 bussi. ARK-i hinnangul ei vasta ca 70% Eestis registreeritud bussidest Euro-0 nõuetele<sup>13</sup>. Eksploatatsioonis olevate busside keskkonnanõuded kehtestab Eestis Keskkonnaministeerium. Nõuded neile ei ole piisavalt ranged ja seega busside eksploateerimist nimetatud normidele mittevastavus esialgu oluliselt ei mõjuta. Lisaks on probleemiks ka busside vanus - Eesti maakonnaliinidel töötavate busside keskmine vanus ületab 16 aastat. Võrdlusena võib tuua Soome, kus liinikonkursside võitja busside keskmine vanus ei tohi üldjuhul ületada 7 aastat.

### *Liinibusside vanuseline koosseis Eestis*

Busse vanus, aastat	Busse kokku	Protsentides	s.h. linnaliinibussid	Protsentides	s.h. maakonnaliinibussid	Protsentides
... 5	154	10,2	106	16,7	48	5,5
6 ... 10	114	7,6	47	7,4	67	7,7
11 ... 15	416	27,6	168	26,4	248	28,5
16 ... 20	528	35,1	217	34,1	311	35,7
21 ...	294	19,5	98	15,4	196	22,5
KOKKU	1506	100,0	636	100,0	870	100,0

Allikas: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Lisaks vanadusele on probleemiks erivajadustega inimeste liikumisvajaduse rahuldamiseks vajalike investeeringute vähesus. Tulenevalt ühistranspordi seadusest võib Riigieelarves ette näha toetuse ühissõidukite soetamiseks või nende ümberkohandamiseks ühissõidukitena kasutatavate invasõidukite soetamiseks või ühissõidukite kohandamiseks puuetega inimeste veoks. Paraku on riik jätnud vastavate ühissõidukite soetamise või kohandamise kohalike omavalitsuste või vedajate vabaks valikuks, mille tõttu minnakse sageli lihtsama ja odavama vastupanu teed.

Nii on praktiliselt vaid Tallinna Autobussikoondise AS suutnud hankida poolmadalapõhjalisi autobusse, mida on mugavam kasutada liikumispuudega inimestel, vanuritel või lapsevankriga sõitjatel ning Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise AS on lisanud trammidele madalapõhjalise keskmise lüli. Mujal Eestis on takistanud kaasaegsemate ja liikumispuudega sõitjaid soovivaid ühissõidukite soetamast nende suhteliselt kõrge hind. Selletõttu on paljudel juhtudel inimesed, kel liikumine takistatud, sunnitud kasutama sõiduautot või sellise võimaluse puudumisel loobuma kavandatud sõidust või korraldab kohalik omavalitsus vastava eriotstarbelise veo.

Elektriraudtee AS-i on toetatud raudteeveeremi soetamisel ja renoveerimisel ajavahemikul 2002-2005 23 855 300 krooniga. Elektriraudtee AS veeremipargi 47 vagunist on, 24 ca 28 aastat vanad, 21 ca 22 aastat vanad ja 2 suhteliselt uut vagunit, mis soetati 2002.a.

<sup>13</sup> EL-s on ka Euro-1 ja Euro-2 nõuded juba iganenud ning esmasele registreerimisel peavad nii EL-s kui ka Eestis bussid vastama vähemalt Euro-3 normidele.

**Meede 4.1**TULEMUS-  
NÄITAJA

<b>Tingimuste loomine ühistranspordi veeremi kvaliteedi tõstmiseks</b>		
Investeeringute mahud ühistranspordivahenditesse suurenevad		15% aastas
<p>Meetme raames rakendatakse ühtsed kvaliteedinõuded liiniveol kasutatavale veeremile. Nõudmiste poolega koosmõjus tuleb käsitleda täiendavad tegevusi, mis parandavad vedajate valmisolekut neid nõudeid täita.</p>		
TEGEVUSED	Siht- väärts	Vastutaja
✓ Liiniveol kasutatava veeremi kvaliteedinõuded on välja töötatud	31.12.2007	MKM
✓ Analüüsitakse ettepanekuid võimalustest investeerimiskindluse tõstmiseks vedajatele	31.12.2008	MKM

VÄLJUND-  
NÄITAJAD**Meede 4.2**TULEMUS-  
NÄITAJA

<b>Ühistranspordi veeremi soetuste ja parenduste toetamine</b>		
Erivajadustega inimeste vajadustele vastava veeremi osakaal <sup>14</sup>		20%
Veeremipargi vanuseline koosseis vastab kvaliteedinõuetele		100 %
<p>Toetamist ühistranspordi veeremi soetamisel käsitletakse mastaapsete projektide puhul, mis muul juhul jääksid teostamata või läheksid muude lahenduste korral riigile eeldatavasti kulukamaks. Täiendavalt peab riik olema valmis toetama vedajate poolt tehtavaid parendusi säästvamale tehnoloogiale ülemineku ja erivajadustega inimestele juurdepääsu loomise kulude katmiseks.</p>		
TEGEVUSED	Siht- väärts	Vastutaja
✓ Tallinna trammi rekonstrueerimisel planeeritakse veeremi soetamise toetamist <sup>15</sup>	31.12.2010	MKM, Tallinn
✓ Koostatakse Elektriraudtee vagunipargi kaasajastamise kava <sup>16</sup>	31.12.2007	MKM, AS Elektriraudtee
✓ Töötatakse välja ettepanekud energiasäästuks ühistranspordis, s.h. biokütusel töötavate busside kasutamise	31.12.2007	MKM

VÄLJUND-  
NÄITAJAD<sup>14</sup> Algväärtus leitakse 2007. aastal<sup>15</sup> Programmi rahastamiseks kavandatakse ÜF vahendite kasutamist<sup>16</sup> Programmi rahastamiseks kavandatakse ERDF vahendite kasutamist

soodustamiseks; ✓ Töötatakse välja tingimused erivajadustega inimeste vajadustega arvestamiseks uuendamisel. veeremipargi	31.12.2009	SoM, MKM
--	------------	-------------

## EESMÄRK 5 SOODUSTADA ÜHISTRANSPOORDIALASE TEABE LEVIKUT

Ühistranspordi osakaalu tõstmisel on olulisimaks inimeste tagasisaamine ühistranspordi kasutajateks. Ühistranspordi korralduse parandamine, investeeringud infrastruktuuri ja veeremisse loovad eeldused teenindustaseme ja kvaliteedi tõstmisele. Sama oluline on ka teabe kätte saadavus ja inimeste teadlikkus, mis ei tohi saada takistuseks valiku tegemisel.

### Olemasoleva olukorra analüüs

Üheks ühistranspordi kasutamist piiravaks teguriks on ka ühissõidukite liiklust puudutava info puudumine või raskendatud kättesaamine sõitjate poolt. Paljudes peatustes puudub info sõiduplaanide kohta, samuti pole lihtne saada teavet ühest kohast kogu liinivõrgu ning piletihindade kohta. Mitmetes piirkondades puudub ühtne ülevaade võimalikest ühistranspordi kasutusvõimalustest.

Veeremi halb olukord ja info puudus on ühiskonna üldise mentaliteedi kõrval peamisteks teguriteks ühistranspordi halva maine tekkimisel. Autostumise tempo aeglustamiseks ning sellest tulenevalt keskkonnakaitse edendamiseks on oluline parandada ühistranspordi mainet ühiskonnas ning tagada info kerge kättesaadavus ja korrektsus.

### Meede 5.1

		Ühistranspordi alase teabe kättesaadavuse parandamine	
TULEMUS-NÄITAJA	Rahulolu ühistranspordialase info kättesaadavus on paranenud	90%	kasutajatest rahul
<p>Meetme raames käsitletakse teabe operatiivse kättesaadavuse tagamist ühtse ühistranspordi infosüsteemide loomise abil. Aluseks on ühistranspordi peatuste ja liinide kandmine ühtsesse geoinfo andmebaasi, mis võimaldab luua väljundid kiireks ja mugavaks informatsiooni leidmiseks, liikumiste planeerimiseks mistahes punktide vahel Eestis. Edasisteks võimalusteks on andmebaasi sidumine piletimüügisüsteemidega ja infosüsteemidega peatustes ning tulevikku vaadates ka võimalus saada infot busside liikumise kohta reaalajas.</p>			
TEGEVUSED		<b>Siht-väärtus</b>	<b>Vastutaja</b>
VÄLJUND-NÄITAJAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Loodud on kogu Eestit kattev kaardipõhine ühistranspordi liinide ja peatuste andmebaas</li> <li>✓ Loodud on kogu Eestit kattev avalik sõiduplaanide andmebaas – ühistranspordi infosüsteemi (ÜTRA) raames.</li> <li>✓ Rakendatud on ühistranspordi info- ja piletimüügi süsteem.</li> <li>✓ Busside liikumise reaalajas infosüsteemi pilootprojekt on välja töötatud ning rakendatud.</li> </ul>	<p>30.06.2007</p> <p>31.12.2008</p> <p>31.12.2008</p> <p>31.12.2008</p>	<p>MKM, MV-d</p> <p>MKM, MV-d</p> <p>MKM, MV-d</p> <p>MKM</p>

**Meede 5.2**

TULEMUS-  
NÄITAJA

<b>Ühistranspordi propageerimine</b>		
<p>Üldine teadlikkus ühistranspordialase informatsiooni kättesaadavuse kohta on paranenud</p> <p>Ühissõidukite kasutajate arvu kasv</p> <p>Meetme raames käsitletakse ühelt poolt regulatiivseid tegevusi, mis soodustaksid inimeste valikuid ühistranspordi kasuks. Teisalt teavitusprogrammi vabanemaks ühistranspordi suhtes tekkinud eelarvamustest ning muutmaks inimeste hoiakuid liikumismooduse valikul.</p>	<p>90% inimestest on teadlikud info allikatest</p> <p>1,5% aastas</p>	
TEGEVUSED	Siht- väärtus	Vastutaja
<p>✓ Koostöös Rahandusministeeriumiga töötatakse välja põhimõtted ühistranspordi kasutamise soodustamiseks teenistus-, töö või ametialaste sõitude sooritamisel</p> <p>✓ Koostatud on ühistranspordialase teavitamise tegevuskava, mis toetab:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- teabe ja reklaami levitamist</li> <li>- ühistranspordi tutvustavate avalike üritust ja kampaaniate korraldamist</li> <li>- infokeskuste rajamist</li> </ul> <p>✓ Korraldatud teabeürituste arv</p>	<p>31.12.2007</p> <p>30.09.2007</p> <p>Vähemalt 3 üritust aastas</p>	<p>MKM, RM</p> <p>MKM</p> <p>MKM</p>

VÄLJUND-  
NÄITAJAD

## EESMÄRK 6 ARENDADA ÜHISTRANSPORTI TEENINDAVAT PERSONALI

Ühistranspordi reisijateenindus sõltub paljuski ühissõidukeid teenindavast personalist ja selle töökultuurist ja oskustest. Ühistranspordi sõidukijuhi amet tuleb muuta populaarsemaks ja selle omandamise tingimused paremaks, saamaks üle kvalifitseeritud tööjõupuudusest ühistranspordis.

### Olemasoleva olukorra analüüs

Eesti Transpordi- ja Teetöötajate Ametiühingu andmetel on bussijuhtide keskmine vanus Eestis 47 eluaastat ja tendents on vananemise suunas. Noored, tööturul konkurentsivõimelisemad auto- ja bussijuhid on siirdunud tööle välisriikidesse, kus on paremad palgatingimused. Autoettevõtete Liit tööandjate liiduna ja Eesti Transpordi- ja Teetöötajate Ametiühing on olnud aktiivsed sektori palga- ja sotsiaalpoliitika kujundamisel – organisatsioonid sõlmisid esimese sektorile laiendatud kollektiivlepingu, mille palga alammäärade järgimine, töö- ja puhkeajatingimuste täitmine on kohustuslik kõikidele vedajatele ja bussijuhtidele, sõltumata nende kuulumisest nimetatud liitudesse. Lepingu sõlmimisega võtab ametiühing töörahu tagamise kohustuse sektoris kuni lepingu kehtivuse lõppemiseni. Praegused lepingutingimused ei ole kahjuks piisavalt motiveerivad ei noorte juhtide tööleasumiseks ega olemasolevate kinnistamiseks, kuid esimesed positiivsed sammud on astunud.

Probleemideks bussijuhtidele on olnud ka tihedad sõidugraafikud, pikad ja väsitavad töövahetused, sotsiaalruumide puudus, ebakindlus töökoha säilimise osas jms. Oluline on ka puudlik uue kaadri pealekasv, kuna momendil ei ole Eestis riiklikku koolitustellimust bussijuhtide ettevalmistamiseks esitatud.

Lisaks bussijuhtidele on Eestis probleeme ka raudteeinseneride ettevalmistamisega. Nende vajadus on küllalt väike ja seetõttu nende ettevalmistamisega Eestis hetkel ei tegeleta.

### Meede 6.1

TULEMUS-  
NÄITAJA

Ühistranspordi personali koolitussüsteemi väljaarendamine			
Ühistranspordi juhtide keskmine vanus alaneb 1 aasta võrra aastas Rahulolu ühistranspordi töötajate teenindusega 90% on rahul			
Lahendamaks ühistranspordijuhtide ning ühistranspordiga seotud spetsialistide kvalifikatsiooniprobleeme, töötatakse välja ettepanekud vastavasisulise koolituse organiseerimiseks riigi poolt. Tähelepanu tuleb pöörata nii spetsialistide algõppele kui ka täiendkoolitusele.			
TEGEVUSED	Siht-väärtus	Vastutaja	
✓ Bussijuhtide ettevalmistamine kuulub riiklikku koolitustellimusse	01.09.2008	MKM, HTM	
✓ Raudteeinseneri koolitatakse või toetatakse nende koolitamist riikliku tellimusena	01.09.2008	MKM, HTM	
✓ Ühistranspordi korraldamise spetsialistide koolitus kuulub riiklikku koolitustellimusse	01.09.2008	MKM, HTM	
✓ Koolitatud ühistranspordi eri liikide juhtide ja spetsialistide arv	vastavalt koolituskavale	MKM, HTM	

VÄLJUND-  
NÄITAJAD

**Meede 6.2**TULEMUS-  
NÄITAJA

<b>Ühistranspordi personali kindlustunde suurendamine</b>		
<p>Vedaja vahetumisel uue vedaja juures tööd leidnud bussijuhtide osakaal 80%</p> <p>Eesti vedajatel on raske konkureerida mujal Euroopas bussijuhtidele pakutavate palkadega. Kuigi palgad tõusevad kindlasti ka Eestis tuleb tähelepanu pöörata ka teistele töötajate kindlustunnet suurendavatele ja töötingimusi parandavatele tegevustele. Üheks võimaluseks siinkohal on tagada senise vedaja juures töötanud bussijuhtide töö jätkamise võimalus uue vedaja juures.</p>		
TEGEVUSED	Siht- väärtus	Vastutaja
✓ Ühistranspordi töötaja kaitse põhimõtete väljatöötamine ja esitamine	31.12.2007	MKM, SoM

VÄLJUND-  
NÄITAJAD