



MTÜ HARJUMAA ÜHISTRANSPOORDIKESKUS

Harjumaa kohalikud omavalitsused
nimekirja alusel

25.11.2005.a nr 1-1/568

Harju maakonna ühtse piletisüsteemi projekti PILET teine etapp

Lugupeetud omavalitsusjuht

Käesolevaga edastame Teile MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus juhatuse poolt 17. novembril 2005.a heaks kiidetud projekti PILET tegevused Harju maakonnas ühtse piletisüsteemi loomiseks.

Lisatud materjal annab ülevaate ühtse piletisüsteemi loomise ja liinivõrgu optimeerimise hetkeseisust ning järgnevatest tegevustest, mille käigus toimub ühe sektori liinivõrgu korrastamine ehk optimeerimine.

Ettepanekuid ja tagasisidet lisatud materjalide kohta ootame e-posti aadressile terje.villemi@harjuytk.ee.

Lugupidamisega

Pärt Põldemaa
Tegevdirektor

Lisa 4 lehel

Terje Villemi 6406 782

RAE VALLAVALITSUS

29.11.2005 a.

Nr. 16-4/3408

Ülevaade INTERREG IIIA projektist PILET

Ühtne piletisüsteem

Tulenevalt MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskuse põhikirjast on ühistranspordikeskuse eesmärgiks piirkonna elanikele soodsamate ja majanduslikult tõhusamate ühistransporditeenuste tagamine, mille aluseks on ühtne liinivõrk, ühtne piletisüsteem ning ühtne tellimiskeskus.

Käesoleva töö esimeses etapis defineeriti ühtne piletisüsteem järgmiselt:

Ühtne piletisüsteem on piletisüsteem, kus kehtib ühine sõidu eest tasumist tõendav dokument, mille tüüp ja hind ei sõltu transpordiliigist, liinist, vedajast ega administratiivsest jaotusest ning mis tagab tasuta ümberistumise pileti kehtimise alal (kas kogu piletisüsteemi alal või vastavalt tsoonidele, vajab täpsustamist teises etapis).

Projekti PILET ülesanded

Vastavalt projekti taotlusele tuleb projektis täita kaks ülesannet:

1. Harju maakonna ühtse piletisüsteemi väljatöötamine.
2. Pealinnaregioonide, st Tallinna ja Helsingi, piletisüsteemide ühendamise võimaluste analüüs.

Praegu puudub Harju maakonda hõlmav ühtne piletisüsteem. Maakondlikel bussiliinidel on kasutusel tsoonitariifid ja kaugustariifid ning Tallinnas ühtne tariif. Projekti PILET teist ülesannet saab täitma asud alles siis, kui esimene ülesanne on täidetud, s.t on olemas kogu Harju maakonda hõlmav ühtne piletisüsteem. Küll aga on võimalik ja vajalik Harjumaa ühtse piletisüsteemi väljatöötamisel arvestada, et piletimüügisüsteem oleks juba algusest peale piisavalt paindlik ning võimaldaks hiljem Helsingi ja Tallinna pealinnaregioonide piletisüsteemide ühendamist.

Konsultandid

3. novembril 2005 sõlmiti leping Rootsi konsultantidega ning toimus avakohtumine. Konsultandid esitavad vahearuande 4 kuu pärast ja töö peaks valmima 8 kuuga. See tähtaeg võib osutuda liiga lühikeseks, kuna Harjumaa ÜTK-l ei ole edastada konsultantidele piisavalt algandmeid. Näiteks puuduvad andmed KOV-de sise- ja õpilasliinide kohta, samuti suures osas nende KOV-ide poolse doteerimise kohta. Tulemusliku koostöö saavutamiseks taotleb Harju ÜTK projekti pikendamist.

Harju maakonna ühtse piletisüsteemi eesmärk

Projekti PILET alguses püstitati küsimus, mida tahetakse projektiga saavutada, st kas soovitakse maksimeerida:

- ühistranspordi kasutust
- piletitulu
- kasumit
- sotsiaalset heaolu
- sotsiaal-majanduslikku kasu

Harjumaa ÜTK juhatus on otsustanud, et INTERREG IIA projekti PILET eesmärgiks on kasutuse maksimeerimine finantskitsenduste tingimustes.

Projekti tegevused

Projekti PILET raames viiakse Harju maakonna ühtse piletisüsteemi loomiseks läbi järgmised tegevused:

- tariifi- ja piletisüsteemi kujundamise eesmärkide määratlemine
- tariifisüsteemi arendamine Harju maakonnas
- potentsiaalse teenindustaseme analüüs valitud tsoone teenindavatel liinidel (liinivõrgu küsimused)
- piletihinna kujunduse alternatiivsete hüpoteeside võrdlemine ja hindamine
- kohalike omavalitsuste vahel piletitulu ja dotatsioonikohustuse jagamise põhimõtted
- piletisüsteemi käivitamine ja analüüsimine pilootalal
- ülesande lahendamist piirava informatsiooni kaardistamine ning uuringute ettepanekud tulevikuks

Piletisüsteemi puudutavad projekti tegevused hõlmavad kogu maakonda. Projekti piiratud mahu tõttu ei ole aga liinivõrgu küsimustega võimalik tegeleda kogu maakonna ulatuses vaid ainult esimese ja teise etapi alal.

Praegune liinivõrgu olukord ja liinivõrgu kujundamise põhimõtted

Kuna praegune liinivõrk ei rahulda sõitjate vajadusi ja piletitariifid on otseses seoses liinivõrgu näitajatega, on vaja projektis tegeleda ka liinivõrgu küsimustega. Olemasoleva liinivõrgu hindamisel on jõutud järeldustele, et tänase liinivõrgu juures on avalikud liinid:

- pikad
- kõverad
- nende sagedus on väike
- tõmbekeskustest edasi vähe koormatud
- toitvad liinid peaaegu puuduvad

Seetõttu peab Harjumaa Ühistranspordikeskus vajalikuks rakendada edaspidi järgmisi liinivõrgu kujundamise põhimõtteid:

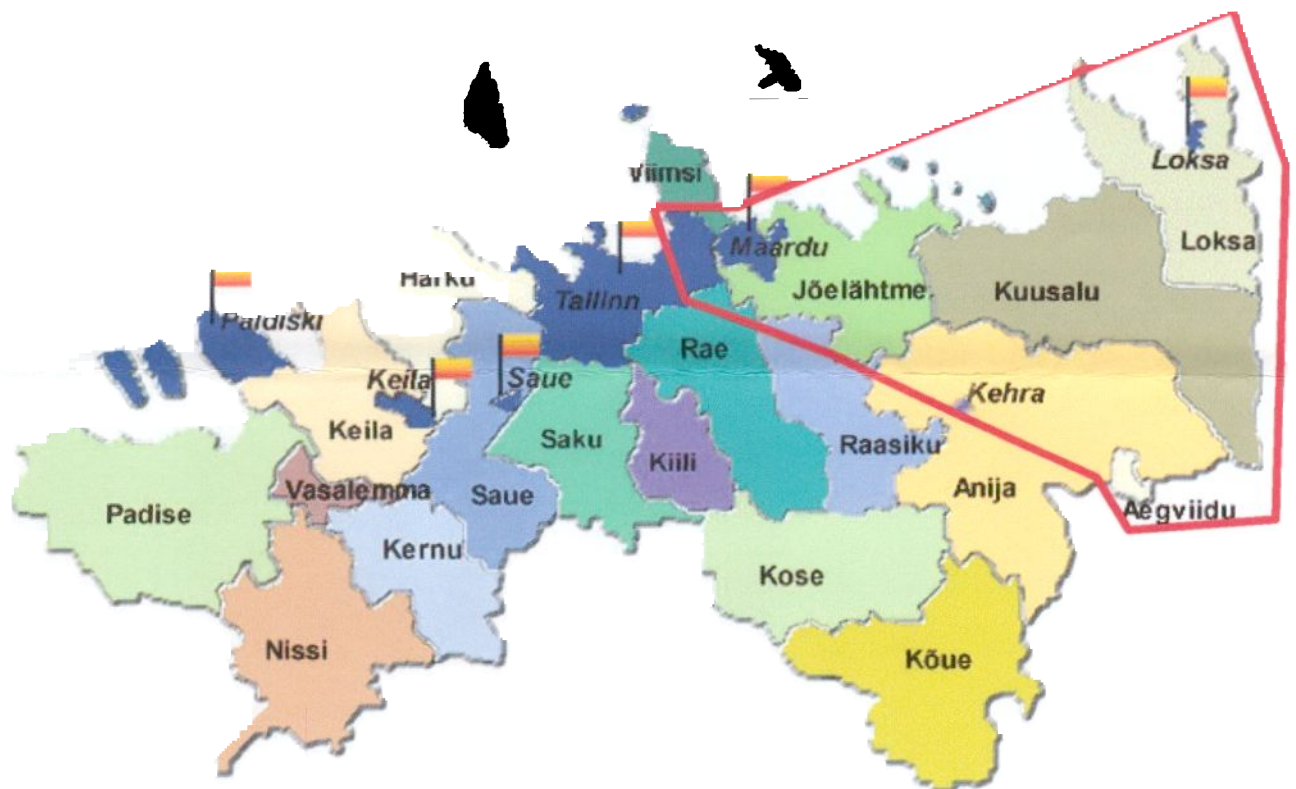
- ÜTK korraldab ja tellib tõmbekeskuste vahelisi põhiliine
- Põhiliinid peavad olema otsesed, kiired ja suhteliselt suure (nõudlusele vastava) sagedusega
- Põhiliinid lõppevad tõmbekeskuste keskustes (sh Tallinna kesklinna piirkonnas)
- Toitvaid siseliine korraldab ja tellib kas KOV või halduslepingu alusel ÜTK
- Siseliine korraldatakse koos õpilasveoga ja vajadusel vastavalt nõudeveo (*inglise keeles demand response, soome keeles kutsuliikenne*) põhimõtetele

Võimalikud dotatsiooni jaotamise stsenaariumid

Koos inimvõrgu umberkujundamisega, tuleb ule vaadata ka riikliku dotatsiooni jaotamise põhimõtted maakonnas. Välja on pakutud kolm võimalikku stsenaariumit, millest parimale pakuvad konsultandid välja mudeli. Kõigi kolme lahenduse puhul arvestatakse dotatsiooni osa määramisel KOV-de tulubaasi. Võimalikud stsenaariumid oleksid:

- Riigieelarvelisest sihtotstarbelisest toetusest doteeritakse kõiki sõite proportsionaalselt.
- Riigieelarvelisest sihtotstarbelisest toetusest doteeritakse veokäivet (sõitjakilomeeter) proportsionaalselt.
- Riigieelarvelisest sihtotstarbelisest toetusest doteeritakse maakondlikke põhiliine. Iga KOV doteerib toitvaid siseliine ning kompenseerib enda antud soodustused (põhiliinidelt ülejäänud dotatsiooni kasutatakse siseliinide doteerimiseks).

Pilootala laiendamine



Koostöös konsulantidega tehti ettepanek laiendada pilootala Viimsist ida suunas. Teise etapi alasse jääksid kõik Tallinnast mööda Põhise maanteed väljuvad liinid, nendega seotud siseliinid, maakonna kontekstis olulised kaugliinid ning elektriraudtee Tallinn- Aegviidu lõik. Teise etapi valikul olid otsustavad kriteeriumid järgmised:

- ala on piiratud mere ja raudteega
- ida poolne ala on loogiliseks jätkuks 1. etapile, st Viimsi vallale
- ala kaasab elektriraudtee mõjupiirkonna ja võimaldab seega integreerida elektriraudtee bussiliinivõrguga.
- oleks võimalik anda esialgne hinnang trammiliini pikendamise vajadusele Maardusse

Elektriraudtee kaasamist käsitletavasse liinigruppi peeti eriti oluliseks, kuna Ühistranspordi Arenguprogrammi projekt aastateks 2006-2010 näeb ette Elektriraudteelt veoteenuse tellimise delegerimise Harju ÜTK-le.

Tabel: Liinid teise etapi alal

	Liinid	Väljumiste arv tööpäevas
Avalikud maakonnaliinid	12	93
Kommertsliinid	23	390
Kaugliinid	?	?
Kohalikud liinid	?	?
Elektrirong	1	16

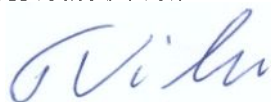
Võimalikud stsenaariumid veoteenuse tellimisel

- ÜTK on vaid tõmbekeskuste vaheliste põhiliinide tellijaks
- ÜTK tegeleb süsteemi kui tervikuga. Valdade poolt antakse ÜTK käsutusse oma haldusterritooriumil ühistranspordi korraldamiseks vajalikud ressursid. Osaliselt peaks seda tegema juba ettevalmistusperioodil.

Hanked

2007. aastal on Harju ÜTK-l kavas välja kuulutada riigihanked ühistranspordi teenuse pakkujate leidmiseks. Selleks moodustatakse liinigrupid. Ida suunas leitakse teenuse pakkuja juba uuele liinivõrgule. Ülejäänud liinigruppidele leitakse teenuse pakkuja vanale ehk olemasolevale liinivõrgule ning sellel alal on kavas liinivõrgu optimeerimine läbi viia 2007. aastal.

Ülevaate koostas



Terje Villemi

MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus

arendusjuht

Tallinnas, 25.11.2005