INSENERIBÜROO STRATUM

Pärnu maakonna bussitranspordiuuring 2013

Lõpparuanne

Sisukord

1. Uuringu metoodika ... 3
1.1. Sissejuhatus ... 3
1.2. Uuringu üldine lähenemisviis ... 4
1.3. Kasutatavad andmeallikad ... 7
1.4. Maakonna jaotus piirkondadeks. ... 7
1.5. Reiside hinnang ... 8
2. Ühistranspordi planeerimine ... 9
2.1. Sobiva veeremi valik ... 9
2.2. Nõudebussisüsteem ... 10
2.3. Teenindusulatus ... 11
2.4. Maakonnaliinide ühildamine kohalike omavalitsuse liinidega ... 12
2.5. Pärnu linna ja linna lähiümbruse liinide ühildamine ... 12
2.6. Ühistranspordilahenduse perspektiivid asustuse arengutrendidest lähtuvalt ... 13
3. Olemasolev olukord ... 17
3.1. Asustus ja liikumisvajadus ... 17
3.1.1. Tööga seotud liikumised ... 19
3.1.2. Õpilaste liikumised ... 27
3.1.3. Koolivõrgu korrastamine mõju õpilaste liikumistele ... 32
3.1.4. Muud liikumiste põhjused ... 36
3.2. Ühistranspordi kättesaadavus ... 38
3.2.1. Ühendus maakonnakeskusega ... 40
3.2.2. Ühendus valla keskusega ... 43
3.2.3. Ümberistumisvõimalused ... 44
3.2.4. Maakonnaliinide vastavus nõudlusele ... 51
3.2.5. Kohalike omavalitsuste liinid ... 52
3.2.6. Ühendus sadama ja raudteejaamaga ... 63
3.2.7. Taksobussiliin ... 65
3.3. Bussipeatuse kaugus elukohast ... 66
3.4. Ühistranspordi kasutatavus ... 68
3.4.1. Sõitjanõudlus ja sesoonsus ... 72
3.4.2. Linnalähiliinid nr 30, 39, 40 ja 57 ... 75
4. Ühistranspordi korralduse süsteem ... 78
4.1. Olemasolev olukord ... 78
4.2. Ühistranspordikeskuste kogemus ... 79
4.3. Probleemid ühistranspordi korraldamisel ... 80
4.4. Baasteenindustaseme definitsioon ... 81
4.5. Eesmärgipõhised teenindustaset tagavad meetmed ... 81
4.6. Võimalikud ühistranspordikorralduse arengustsenaariumid ... 82
4.7. Pärnumaa ühistranspordikeskus PÜTK ... 83
4.8. Ühistranspordi juhtimine riiklikus struktuuris ... 85
4.9. Tegevused arengustsenaariumite puhul ... 86
5. Muudatusettepanekud ... 88
5.1. Tööpäev ... 88
5.1.1. Lääne-Pärnumaa ... 88
5.1.2. Põhja-Pärnumaa ... 89
5.1.3. Ida-Pärnumaa ... 91
5.1.4. Lõuna-Pärnumaa ... 92
5.1.5. Kaugliinid ... 94
5.1.6. Linnalähiliinid ... 95
5.2. Nädalavahetus ... 96
5.2.1. Lääne-Pärnumaa ... 96
5.2.2. Põhja-Pärnumaa ... 96
5.2.3. Ida-Pärnumaa ... 97
5.2.4. Lõuna-Pärnumaa ... 98
6. Kokkuvõte ... 100

1. Uuringu metoodika

1.1. Sissejuhatus

Käesoleva uuringu peamiseks eesmärgiks on analüüsida olemasolevat Pärnu maakonna ühistranspordivõrku, selle toimimist ja teha ettepanekud muudatusteks.

Reeglina on maakonna ühistranspordisüsteem välja kujunenud ja kujundatud aastate jooksul ja enamasti on ühistranspordisüsteemi üheks tunnuseks selle suhteline konservatiivsus. Ühistranspordi kasutajad toimivad päris suurel määral harjumusest ja kui pika aja vältel välja kujunenud ühistranspordisüsteem on neile vastuvõetav, siis muudatusi aktsepteerida polegi väga lihtne. See puudutab nii sõiduplaane (bussi väljumisaega), marsruuti , tariife kui isegi väiksemaid detaile nagu liini number või bussi suurus. Üldjuhul peaks olema liinivõrgu muutmine põhjendatud parema teenuse pakkumisega sõitjate enamusele, kuid samas on ka ilmne, et parem teenus suuremale hulgale sõitjatele võib samas tähendada teatud määral halvemat teenust väiksemale hulgale sõitjatele. On ka ilmne, et stabiilse ühistranspordisüsteemi olukorras on seni toimunud liinivõrgu või teenuse muutmine lähtuval sõitjate ettepanekutest (loe kaebustest) ja rahulolevate sõitjate arvamuse arvestamine ei ole ilma spetsiaalse uuringuta väga lihtne.

Ühistransporditeenuse pakkumise peamiseks eesmärgiks on tagada liikumisvõimalus maakonna piires ja vajadusel ka seda ületavalt. Selles osas on ühistranspordi konkurendiks eelkõige eraauto kasutamine, teatud piiratud määral ka jalgrattakasutus või jalgsikäik. Ühistranspordi roll on siinkohal kahene:

- Tagada liikumisvõimalus neile, kellel alternatiivsete liikumisviiside kasutamine pole võimalik (lapsed, eakad, auto kasutuse võimalus puudub, jms);
- Lähtuvalt säästliku arengu põhimõtetest vähendada autokasutuse kahjulikke mõjusid (näiteks keskkonnamõjud, energeetiline aspekt, ohutus, ummikud eelkõige kriitilistel ristmikel ja sellega seonduv täiendav ajakulu, jne), kus ühistransport on kõigi nimetatud aspektide osas eelistatum autokasutusest, eelkõige ühiskondlikust vaatepunktist vaadatuna.

Samas ei ole regulatiivne transpordiliigi valiku mõjutamine demokraatlikus riigis eriti mõeldav, eelkõige saab siinkohal kasutada mõjutuslikke hoobasid, ühest küljest autokasutuse piiramisele suunatud (näiteks maksupoliitika, teetollid, tasuline parkimine jne), teisalt ühistransporti soosivaid (näiteks piletihinna subsideerimine, bussiliikluse kiirendamine prioriteedisüsteemi kasutusele võtu abil liikluskorralduses (näiteks ühistranspordiradade abil).

Üksikisiku seisukohast vaadates on transpordiliigi valiku kriteeriume võimalik jagada kolme suuremasse gruppi, nendeks on:

- Sõidu maksumus;
- Ühendusele kuluv aeg;
- Sõidu kvaliteet.

Sõidu maksumuse hindamisel võtavad enamus inimestest arvesse eelkõige võrdlust peamiste alternatiivide vahel, näiteks auto puhul on selleks kütuse hind ja kulu võrreldes ühissõiduki piletihinnaga. Ajakulu puhul on liikumisele kuluv aeg üheks kõige olulisemaks teguriks, eriti juhul kui maksumuse erinevus pole väga suur. Samas tuleb ajakulu puhul arvesse võtta ajakulu nö uksest ukseni, mis sisaldab ka ajakulu sõidukini liikumiseni, sõiduki ooteaega, sõiduaega, ümberistumisele kuluvat aega (kui see on vajalik), liikumisele sihtpunktini kuluvat aega. Selle juures on eraauto kasutamisel hulgaliselt eeliseid võrreldes ühissõidukiga, sest sageli on ainsaks oluliseks ajakulu komponendiks vaid sõiduaeg.

Mõnevõrra keerulisem on nimetada sõidu kvaliteedi kriteeriume, mida on rohkem ja mis on individuaalsemad. Siia kuuluvad näiteks istekoha olemasolu (eriti oluline pikemal sõidul ja

eakamatele), info kättesaadavus, bussi ootevõimalused (näiteks puhta ootepaviljoni olemasolu), aga ka sõidu eest tasumise mugavus, juhi viisakus, teiste sõitjate käitumine bussis jne.

Reeglina kujunebki sõitja sõidueelistus nende komponentide kogusummas, see tähendab, et näiteks kallimat ühendust kompenseerib teatud määral kiirem ühendus ja kvaliteetsem teenus pakub konkurentsi odavale aga vähem kvaliteetsele. Erinevad sõitjarühmad on nende komponentide „kaalumisel“ erinevas positsioonis, näiteks eakate ja väiksema sissetulekuga inimeste jaoks on maksumus olulisem kui kiirus, igapäevaste tööle sõitude puhul aga on kiirus olulisem kui maksumus, mõistagi vaid teatud määral.

Tavapäraselt ehitatakse piirkonna ühistranspordivõrk üles selliselt, et oleks tagatud vähemalt minimaalsel tasemel ühistransporditeenus erinevate inimgruppide jaoks, kellest olulisemad on liikumised tööle ja kooli, ühendus keskusega (kohaliku omavalitsuse keskuse ning keskuslinnaga, arvestades ka võimalust liikuda edasi, näiteks Tallinna), kus oleksid kättesaadavad peamised elukondlikud teenused, esmatarbekaubad, posti või pangateenus, suhtlus kohaliku omavalitsusega jne. Olulisteks reiside eesmärkideks, eriti eakate jaoks, võivad osutuda ka kiriku või surnuaia külastus, turu külastus, jms sellised liikumised, millest osa toimivad vaid teatud päevadel.

Paljudes riikides on kehtestatud kohalikud teenindustaseme piirnormid, mis peavad tagama vähemalt minimaalse teenindustaseme. Eestis on kehtivad Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole, vastu võetud 07.06.2000 nr 41 ja kehtestatud „Ühistranspordiseaduse» (RT I 2000, 10, 58) paragrahvi 8 lõike 1 alapunkti 4 alusel.

Need normid määravad:

1) ühissõiduki täituvuse;
2) liiklussageduse;
3) jalgsikäigu tee pikkuse peatusesse;
4) sõiduaja.

Minimaalsed väärtused sõltuvalt asula suurusest. Kui võrrelda Eestis kehtivaid norme teiste riikide omadega, siis siin olulisi erinevusi ei ole. Samas on Eestis toimiv maakonnataseme ühistranspordisüsteem säilitanud oma (küll nõukogude-perioodist pärineva) suhteliselt hea taseme eelkõige selles osas, mis puudutab liiniteenuse sagedust (väljumiste arvu). Samal ajal on oluliselt muutunud asustusstruktuur, eelkõige elu-ja töö(kooli)kohtade suuruse ja paiknemine, mis määrab olulisel määral ära teenuse põhikasutuse alused.

Seega on otstarbekas lähtuda maakonna liiniteenuse ülesehitamisel paarist olulisest kriteeriumist:

- Tagada baasteenus- kiire ühendus töökohta või kooli ja tagasi sobivaimal ajal.
- Võimaluse korral tagada nn mugavusteenus, võimalus liikuda põhiteenuste tarbimiseks selleks sobivaimasse asukohta (milleks enamasti on valla või maakonnakeskus) arvestusega, et seal viibimise aeg ei peaks kujunema ülemäära pikaks.

1.2. Uuringu üldine lähenemisviis

Käesoleva uuringu puhul on lähtutud mõnedest eeldustest:

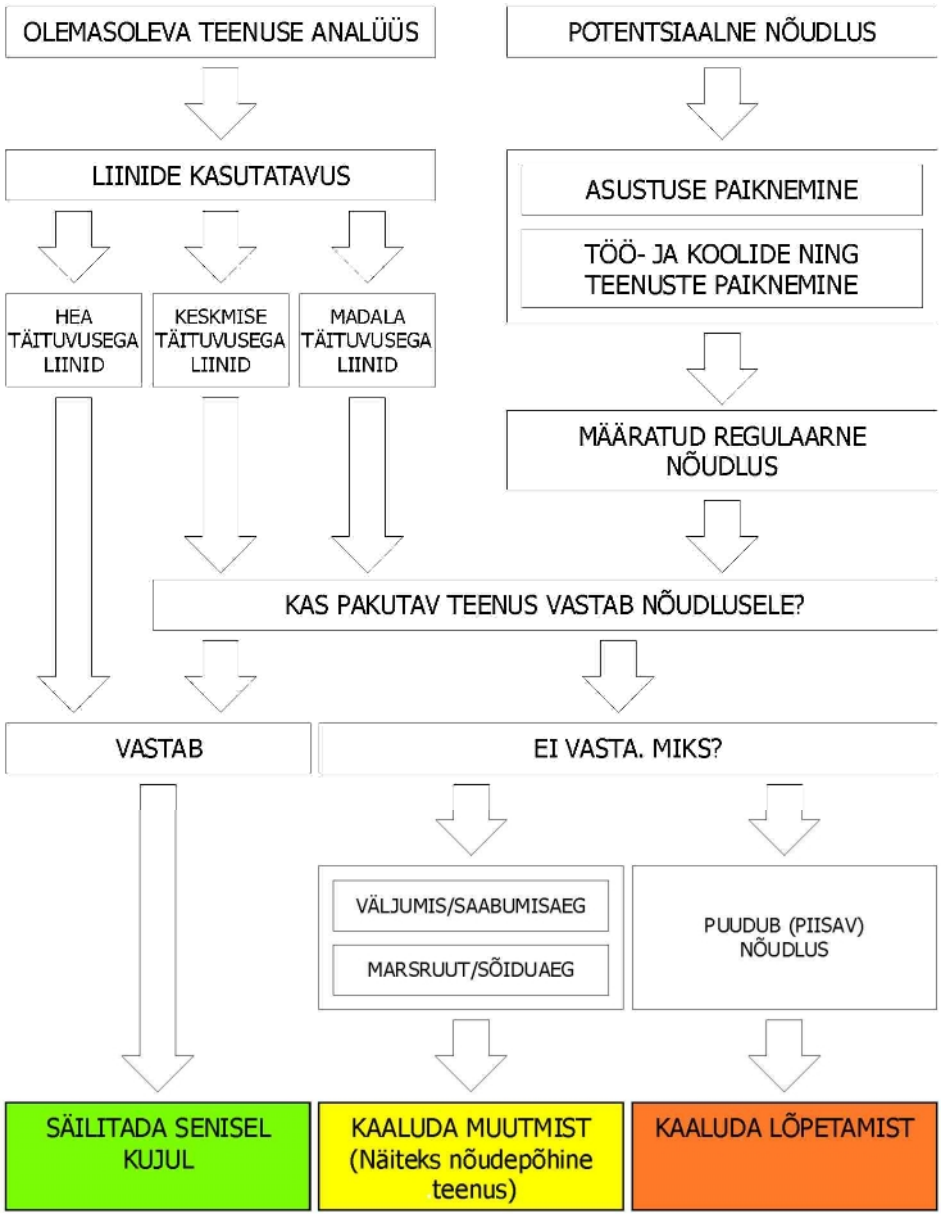
- Üldjuhul on Pärnu maakonna ühistranspordi liinivõrk välja kujunenud, seda on vajadusel ja vastavate signaalide saabumisel pidevalt korrigeeritud, sellega tegelevad pädevad inimesed ja mingeid olulisi signaale liinivõrgu halva kvaliteedi kohta tervikuna teada ei ole;

- Seega saame liinivõrgu optimeerimise puhul rääkida eelkõige detailidest ja võimalusest muuta liiniteenust ja seega ka ühistransporti tervikuna atraktiivsemaks ja konkurentsivõimelisemaks;

- Uuringu lähteülesanne ega ka senised kohtumised tellija ning omavalitsustega ei sätesta mingil määral vajadust ühistransporditeenuse mahu radikaalseks vähendamiseks või oluliseks kulude kokkuhoiuks. Samas, kuna tegemist on avaliku teenusega, siis tuleb rahakasutuses olla vastutustundlik ning leida tasakaal Pärnu maakonna elanikele pakutava ühistranspordi teenuse taseme (väljendatud eelkõige väljumiste ja sihtpunktide arvus) ja majanduslikult efektiivsete lahenduste vahel.

Uuringu koostamisel on kasutatud eelkõige Pärnu Maavalitsusest saadud andmestikku piletimüügi kohta kõikide liinide/väljumiste kaupa. Nende sõitude osas, mis andmebaasis ei sisaldu (näiteks sõidud kuupiletite kasutamisega ja mõned nn linnalähiliinid 39, 40, 57) on teostatud lisaks saadud andmetele analüüs kuupiletiga sõitude lisamiseks andmestikule või isegi spetsiaalne lisauuring nende liinide kasutuse määramiseks.

Uuringu koostamisel on lähtutud peamiselt alljärgnevast skeemist:



Uuring on üldjoontes jagatud kahte suurde osasse. Esimene neist käsitleb olemasoleva teenuse kasutatavust. Siinkohal lähtutakse põhimõttest, et teenuse muutmine pole otstarbekas juhul, kui kasutatavus on kõrge. Kui kasutatavus on keskmine, siis on täiendavalt uuritud selle põhjusi. On võimalik, et liini kasutatavust saaks parandada kui muuta kas sõiduplaani (väljumisaegu) või marsruuti või ka teenuse kvaliteeti, näiteks ümberistumiste kiirust, ootetingimusi jms detaile, sh ka veeremit ennast. Kui liini/väljumise kasutatavus on väike, siis on hinnatud seda ka pikemaajalises tsüklis (juhusliku väljumise otstarbekuse hindamine võib osutuda statistiliselt mitteusaldusväärseks), tehtud selle liini analüüs ja püütud hinnata liini väikse kasutatavuse põhjusi.

Uuringu esimeses etapis analüüsiti erinevate piirkondade ühendusvõimalusi tervikuna, eelkõige pöörates tähelepanu otseühendustele maakonnakeskusega aga ka vallasiseste tõmbekeskustega ning Pärnumaa elanike üldist liikumisnõudlust.

On mõistetav, et olemasolevate liinide kasutatavus pole täiesti stabiilne, see muutub ajas ja sõltub kuust, nädalapäevast, kellaajast. Samuti on aja jooksul muudetud teatud määral liine ja sõiduplaane. Ühtlasi on arusaadav, et liinivõrgu ja –teenuse ülesehitamisel ei ole mõistlik lähtuda ekstremaalsetest perioodidest (kui mingil põhjusel on sõitjaid tavapärasest vähem või rohkem), vaid ühistransporditeenus peab baseeruma eelkõige tavapärasel stabiilsel nõudlusel, mida kõige paremini iseloomustab nn tüüpperiood.

Kuna käesoleva uuringu autoritel oli olemas ligipääs andmebaasile, mis sisaldas piletimüügi andmeid pikema perioodi kohta, siis teostati esimeses lähenduses üldanalüüs liinide kasutamisest kuude ja nädalate lõikes.

Kui hinnata liinide kasutatavust tervikuna kuude lõikes on võimalik välja tuua, et liinivõrgu analüüsi aluseks võiks olla otstarbekas võtta 2013.aasta aprillikuu, mis paistab silma suhtelise stabiilsusega (näiteks ei ole koolivaheaega, mis mõjutab kasutatavust olulisel määral), jaanuaris on kasutatavus tunduvalt ebastabiilsem, veebruarikuus on päevi vähem, mais aga on kasutatavus langemas.

Kui aga proovida leida niiöelda sobiv, iseloomulik üks päev, siis selleks võiks olla 10.aprill 2013.aastal, mil liinide kasutatavuse näitajad on ligikaudsed keskmistele.

Edasine liinide detailsem analüüs ongi teostatud lähtudes esimeses lähenduses 10.aprilli andmetest, mida siis kahtluse või vajaduse korral on kontrollitud mõne teise päeva andmetega. Nädalavahetuse väljumiste andmete aluseks on võetud 13. ja 14. aprill, eelpool juba väljatoodud põhjendustel (st. puuduvad nõudlust oluliselt mõjutavad sündmused, andmed lähedased vaadeldud kuude keskmisele).

Ettepanekute väljatöötamisel liinide või nende liikumise muutmise osas on käesolevas töös lähtutud järgmisest lähenemisviisist:

1. On analüüsitud olemasolevate liinide kasutatavust
2. Siinjuures on peamiste näitajatena välja toodud
    a. Sõitjate arv
    b. Sõitjate arv 1 liinikilomeetri kohta
    c. Liini koormus liinikilomeetrite lõikes
3. Kõik reisid on jaotatud kolme gruppi
    a. Efektiivsed reisid (>10 sõitjat/km)
    b. Väikese efektiivsusega reisid (5...10 sõitjat/km)
    c. Väheefektiivsed reisid (<5 sõitjat/km)
4. Efektiivsete reiside osas ei ole vajalik reisi muuta
5. Väikese efektiivsusega ja väheefektiivsete reiside osas on teostatud täiendav analüüs, mille eesmärgiks on selgitada välja nende väikese efektiivsuse põhjused.
6. Seejärel on tehtud ettepanekud nende muutmiseks

1.3. Kasutatavad andmeallikad

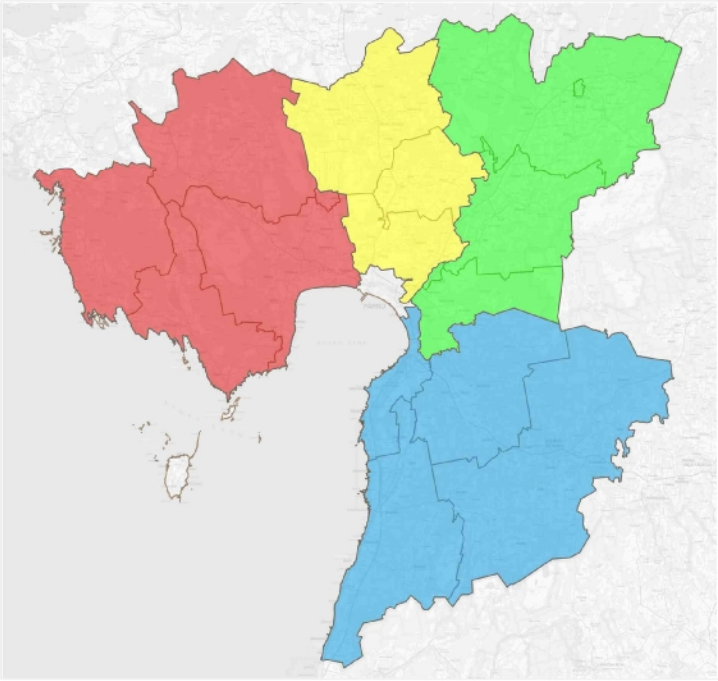
Käesolevad uuringus on andmeallikatena kasutatud:

- Piletimüügi andmebaasi. Käesoleva töö autorid omavad ligipääsu andmebaasi sisestatud andmetele, kasutatud on andmeid alates käesoleva (2013) aasta 1.jaanuarist kuni 30.septembrini;
- Müüdud kuupiletid;
- Asustuse, töökohtade paiknemise ja korrespondentside kohta on kasutatud andmeid Statistikaameti andmebaasist, sealhulgas ka 2011.aasta rahva- ja eluruumide loenduse andmestikku;
- Kohalikelt omavalitsustelt saadud andmestikku (vallaliinide marsruudid, kohalikud tõmbekeskused, õpilaste liikumisvajadus);
- Liinide nr 39, 40 ja 57 loendusandmeid;
- Peatus.ee andmebaasi liinide marsruutide, peatuste asukohtade, väljumiste aegade kohta;
- Ehitusregistri andmeid eluruumi pinna kohta;
- Maa-ameti andmeid eluruumide aadressi ja koordinaatide kohta;
- Eesti hariduse inforegister.

1.4. Maakonna jaotus piirkondadeks.

Lähtudes maakonna geograafilisest iseloomust ja välja kujunenud põhisuundadest on käesolevas töös jaotatud tinglikult maakond neljaks piirkonnaks, mis hõlmavad alljärgnevaid omavalitsusi:

- Põhja-Pärnumaa (Halinga, Are, Sauga vald)
- Ida-Pärnumaa (Paikuse, Tori, Tootsi ja Vändra vald, Vändra alev ja Sindi linn)
- Lõuna-Pärnumaa (Häädemeeste, Saarde, Surju ja Tahkuranna vald)
- Lääne-Pärnumaa (Koonga, Varbla, Tõstamaa ja Audru vald)



Joonis 1. Liinivõrgu analüüsi piirkonnad

Pärnu linna, kui olulisimat keskust ja peamist tööandjat on käsitletud kõikides piirkondades. Samuti on vaadeldud ka nende piirkondade vahelisi liine.

1.5. Reiside hinnang

Uuringu esimeses etapis, käesolevas aruandes on välja toodud üldine hinnang Pärnumaa ühistranspordivõrgule, teostatud potentsiaalne nõudluse analüüs ja hinnatud olemasoleva liinivõrgu toimivust. Liinide üldiste andmete ja arvutatud näitajate alusel on määratud piirkondade lõikes kõik tööpäevased väljumised jagatuna kolme gruppi:

A. Hea täituvuse ja karakteristikutega väljumised;
B. Madala täituvuse ja karakteristikutega liinid;
C. Keskmise täituvuse ja karakteristikutega liinid.

Esimese grupi (A) osas on enamasti ettepanek olemasolev teenus säilitada olemasoleval kujul;

Teise (B) ja kolmanda (C) grupi osas on töös tehtud ettepanekud kas liini väljumisaja või marsruudi muutmiseks, teenuse põhimõtte muutmiseks (näiteks rakendada nõudeliini põhimõtteid) või tehtud ettepanek reis/väljumine sellisel kujul likvideerida, asendades liikumisvõimaluse, mida antud reis pakub, mõne teise variandiga.

Toodud ettepanekuid tuleb antud töös võtta kui esialgseid ettepanekuid ja neid arutada tellijaga. Eelkõige on siin eesmärgiks määrata põhjused, miks selline reis üldse eksisteerib ja hinnata ohte, millised võivad tinglikult varitseda siis, kui seda reisi muudetakse või likvideeritakse.

Üheks oluliseks probleemiks seoses liinivõrgu optimeerimisega on ka reisid, mille nn üks veoots on alakoormatud, teine aga normaalse koormusega. Tüüpilisteks näideteks selle kohta on liinid, mida kasutatakse hommikul tööle sõitudeks Pärnusse, sobiv saabumisaeg on ca kell 8. Veoots vallast Pärnusse on sageli koormatud hästi ja nõudlus on piisav, samas kui (sageli) esimene veoots Pärnust valda on alakoormatud. Sisuliselt on siinkohal tegemist bussi etteandmisega vallakeskusse, et siis vedada sõitjad vallast maakonnakeskusse. Siinkohal tekib tellija, antud juhul Maavalitsuse seisukohast küsimus, kes sellise esimese alakoormusega veootsa reisi eest peaks tasuma? Nõudlust sellisel reisi sageli ei ole, piletitulu on väike või olematu ja reisi tegelikult teenindamiseks vaja ei ole. Samas on bussiettevõtte seisukohast bussi etteandmine tehniliselt vajalik ja on mõistetav ka ettevõtte soov, et see veoots oleks lisatud tellitavate liinide hulka.

Käesolevas töös ei ole olnud eesmärgiks liinitöö korraldamine veoettevõtte seisukohast, vaid eelkõige on siiski lähtutud sõitjate nõudluse tagamisest ja Maavalitsuse kui tellija huvidest ja vajadustest kvaliteetse teenuse tagamise järele. On mõistetav, et iga mittevajalik, piisava nõudluseta reis, vähendab piiratud rahaliste vahendite olemasolu korral võimalusi teiste suundade vajalike reiside tellimiseks, kuid olukorras, kus ettevõte peaks bussi etteandmise korraldama omavahenditest võib see kaudselt kaasa tuua ka üldkulude suurenemise.

Käesolevas analüüsis on siiski teatud määral püütud arvestada ka ebaühtlase koormatusega reiside korral vajadusega bussiliikuse korraldamisel. Üksikute liinide efektiivsuse hindamisel on enamasti vaadatud ka teise suuna koormust ja sellest lähtuvalt ka tehtud ettepanekud. Siiski jääb kokkuvõttes ikkagi tellija otsuseks see, mil määral hüvitada vedajale väga väikese nõudlusega veootsad.

2. Ühistranspordi planeerimine

2.1. Sobiva veeremi valik

Üheks maakonna bussiteenuse optimeerimise võimaluseks oleks ka sobiva veeremi kasutamine. See võimaldaks kasutada reisinõudlusele vastavat veeremit sõitjate teenindamiseks, mille kulud (näiteks läbisõidu suhtes) oleksid väiksemad, kui suure mahutavusega veeremi korral.

Mida tähendab sobiv veerem?

Üsna paljudel maakonnaliinidel on regulaarne sõitjate arv bussides üsna väike, selle peamiseks põhjuseks on asutusstruktuur, eelkõige elu- ja töökohtade arv piirkonnas, mis tingib madala sõidunõudluse. Siinkohal võib eraldi välja tuua madala nõudlusega liinide osas järgmisi variante:

1. Liinid, kus sõitjate arv on väike (kuid samas üsna stabiilne) kogu liini ulatuses.
2. Liinid, kus sõitjate arv on väike liini mingil osal.

   Viimasel juhul saab omakorda eristada kahte erinevat võimalust

   a. Sõitjaid on vähe ühe liiniotsal, samas kui teisel on sõidunõudlus korralik. Sellisel juhul on reeglina teistsuguse veeremi kasutamine võimatu, sest buss peab jõudma mingisse peatusse, kus sõitjaid on juba rohkem.
   b. Sõitjaid on vähe liiniotsa mingil lõigul. Tavaliselt on siinkohal tegemist liiniga, kus sõitjaid on piisavalt kahe suurema asula vahel, kuid liin on marsruuditud veel edasi, mõnda väiksemasse asulasse, kus sõitjaid on vähe. Sellisel juhul on võimalusteks kas liin poolitada, või arvestadagi väiksema sõitjate arvuga liini teatud osal.

Seega jääb väiksema veeremi kasutamise peamiseks põhjenduseks liinid, kus sõidunõudlus on regulaarselt madal. Sellistel liinidel oleks otsarbekas kas kogu päeva jooksul või ka ainult väiksema regulaarse nõudlusega perioodidel (näiteks tipuvälised ajad või suveperiood) rakendada väiksemat, nõudlusele paremini vastavat, kuid samas väiksemate otsekuludega sõidukeid.

Muidugi eeldab see korralikku analüüsi sõitude arvu regulaarsuse kohta. Kuna reeglina muudetakse sõiduplaane umbes kaks korda aastas, siis oleks ikkagi otstarbekas vaadata ja analüüsida kogu perioodi sõite.

On äärmiselt oluline, et valitav veerem ei põhjustaks tõenäoliselt ületäitumist või sõitjate mahajäämist bussist mitte ühelgi juhul, kui välja arvata ebaregulaarselt suure nõudlusega erandid (näiteks mõne inimeste grupi teenindus, mida ette prognoosida pole võimalik). Seega oleks otsrabekas, et sõidunõudluse analüüsimisel võetaks arvesse, et bussi veovõime ületaks prognoositavat sõitjate maksimaalset arvu vähemalt 10%, soovitavalt umbes 20% võrra (sõltuvalt ka sõitjate arvust), vältides sõitude ülekoormust. Reegel peaks olema see, et pigem kasutada suuremat bussi vähese sõitjate arvuga, kui liiga väikest bussi, mis tingib sõitjate regulaarse mahajäämise.

2.2. Nõudebussisüsteem

Väikese, aga mis peamine- ebaregulaarse nõudlusega liinidel on otstarbekas rakendada nn nõudebussilahendust. Selle lahenduse peamisteks iseloomulikeks elementideks on järgmised asjaolud:

1. Liinil on fikseeritud peamised nn võtmepeatused (harilikult lähtepeatus) ja ülejäänud peatused, kus bussi peatumine VÕIB toimuda.
2. Liinil on fikseeritud sõiduplaani kohane väljumise aeg- nädalapäev ja kellaaeg.
3. Liini tegelik väljumise fakt (väljub või ei välju) ja konkreetne marsruut otsustatakse määratud ajal enne sõiduplaani kohast väljumist ja selle aluseks on reaalne sõidusoov, mille sõitjad peavad edastama dispetšerile teatud ajal (x tundi) enne bussi väljumist.

Kui bussi kasutamiseks pole x tundi enne sõiduplaani kohast väljumist soovi avaldatud, jääb väljumine ära.

Kui bussi kasutamiseks on avaldatud soovi hiljemalt x tundi enne sõiduplaani kohast väljumist, moodustatakse bussiettevõttes sooviavalduste alusel reaalne marsruut. Marsruudi moodustamine peab toimuma arvestades kõiki sooviavaldusi, millised saavad olla seotud antud marsruudiga (st bussi sisenemine) saab toimuda ainult peatustes, mis on antud marsruudiga seotud. Sooviavalduse esitamine on piisav argument sõidusoovi realiseerimiseks, see tähendab, et soovi avaldajale ei pea ilmtingimata teatama, et tema sõidusoov on arvestatud, kuigi seda VÕIB ja isegi ON SOOVITAV teha.

Reis peab toimuma sõltumata sooviavalduste arvust, kuid sellest sõltuvalt valib veoettevõte optimaalse sõiduki tal kasutusel olevast sõidukipargist.

On mõistlik, et sõiduk valitakse teatava veomahu varuga, see tähendab, et kui rakendatud marsruudil on sõitjaid, kes pole eelnevalt sõidusoovi avaldanud, siis saab neid teenindada, kuid arvestusega, et kõik sõidusoovi avaldanud sõitjad mahuvad bussi ja neid teenindatakse sõidusoovi kohaselt.

Sõidusoovi avalduse registreerimine võib toimuda erinevaid lahendusi kasutades, näiteks telefonitsi helistades määratud numbril dispetšerile, emaili teel või kasutades selleks spetsiaalselt välja töötatud veebi või mobiilrakendust. On oluline, et sõidusoovi avalduse aktsepteerimine saab toimuda vaid teatud aja jooksul enne bussi sõiduplaani kohast väljumist. See aeg on vajalik selleks, et moodustada marsruut ja teha vajalikud ettevalmistused reisiks. Samas ei tohiks see aeg (nn x-tundi) olla liiga pikk, sest vastasel juhul võib sõidusoov muutuda. Mõistlikuks piirväärtuseks võiks olla näiteks neli tundi, kuid varahommikustel väljumistel võiks see toimuda eelmisel päeval.

Sõidusoovi registreerimisel tuleb potentsiaalsel sõitjal märkida reisi kellaaeg (sõiduplaani kohane) , sisenemispeatus ja väljumispeatus, millised saavad olla vaid marsruudiga seotud. Seega ei ole nõudebussi lahenduse puhul ikkagi tegemist taksoga, mis viib sõitja mistahes punktist mistahes teise punkti, vaid see toimub ikkagi maksimaalse marsruudi (peatuste) piirides.

Peale sõidusooviavalduste laekumist moodustatakse ettevõttes igaks konkreetseks väljumiseks rakendatav marsruut, mis arvestab sõidusooviavaldustega seotud peatusi ja kust jäetakse välja peatused, kust sooviavaldusi sisenemiseks või väljumiseks pole. Seetõttu ei ole ei bussi marsruudi pikkus (läbisõit), ega ka reaalsed saabumis/väljumisajad peatustes fikseeritud.

Nõudebussirakenduse loomisel tuleb potentsiaalseid sõitjaid teavitada sellest, et (välja arvatud lähtepeatuses, kust väljumine toimub sõiduplaani kohaselt) võib teistes peatustes toimuda

originaalsest (maksimaalse läbitavusega) sõiduplaanist teatud aja võrra varem. See toimub juhul kui eelmiste peatuste läbimine pole vajalik (sõidusoovi pole esitatud).

Sõitja jaoks ei muutu ei sõiduhind ega pileti ostmise protseduur. Vastavalt müüdud piletitele ja sõidusoovidele kompenseeritakse vedajale vastavalt varem kokkulepitule tema kulud, arvestades ka vajalikku valmisolekut reisi teostamiseks või selle ärajäämist.

On otstarbekas, et nõudebussilahenduse jaoks luuakse omaette rakendus, mis ühest küljest võimaldab sõitjal oma sõidusoovi lihtsalt esitada ja näiteks saada ka tagasisidet, teisest küljest aga võimaldaks ka ettevõttel (dispetšeril) lihtsalt moodustada optimaalne marsruut ja see ka fikseerida hilisema arvestuse jaoks.

Nõudebussi marsruutide koostamisel peaks arvestama, et need oma maksimaalses mahus, ei erineks reaalsetest liiga palju. See tähendab seda, et erinevused bussi reaalsetes bussi väljumisaegades ja maksimaalse marsruudi kohases väljumisgraafikus ei tohiks erineda liiga palju, mistõttu sõitjatel ei tuleks oodata bussi liiga kaua, ega sõita sihtkohta liiga pikki marsruute kasutades. Üldjuhul oleks mõistlik nõudebussi marsruut üles ehitada koridoride kaupa, kusjuures koridori „selgrooks“ oleks suuremad teed ja vastavalt sõidunõudlusele toimuks siis sissepõiked peamarsruudilt.

Pärnu maakonnas kasutatakse mitmetel liinidel nõudebussisüsteemi põhimõtet. Näiteks sõidab maakonnaliinid nr 83 ja 83-2 Kikepera ja Kruusaaeugu peatusteni üksnes sõitjate olemasolul. Samuti teeb liin nr 48-2 Pärnu - Are - Tabria - Suigu – Tootsi sissepõike Tabriasse üksnes sõitjate või sellest soovist eelnevalt telefoni teel teada andnud inimeste olemasolul. Liin nr 72 Massiaru – Pärnu sõidab Kalmeoja ja Koidiku peatuseni vaid sõitjate olemasolul või kui on peale tulemise soovist varem teada antud.

2.3. Teenindusulatus

Üleriigiline planeeringu „Eesti 2030+“ üheks eesmärgiks on tagada elamisvõimalused Eesti igas asustatud paigas. Transpordi arengukava aastateks 2014-2020 seob üleriigilises planeeringus sõnastatud eesmärgi konkreetsemalt transpordi kättesaadavusega ja liikumisvõimaluste tagamisega. Seetõttu on Transpordi arengukavas üks läbiv põhimõte ühendusvõimaluste tagamine üle Eesti ning seeläbi regionaalse tasakaalustatuse toetamine. Arengukava meetme 5.2 Regionaalsete ühistranspordiühenduste arendamine punkt 4 määratleb, et regionaalne ühistransport on korraldatud nii, et tagatud oleks juurdepääs sotsiaalsele infrastruktuurile ja inimestel on võimalus toimepiirkonna keskuses tööl käia. Seejuures arvestatakse liinivõrgu kujundamisel inimeste erinevaid liikumisvajadusi tulenevalt soost, vanusest või muudest teguritest. Transpordi arengukava kohaselt on suuremas osas Eestis peamine eesmärk tagada inimeste liikumisvõimalused baasteenuse pakkumise näol. Baasteenus tähendab, et tagatakse minimaalsed vajalikud liikumisvõimalused inimestele, kellel ei ole võimalik isiklikku sõiduautot kasutada. Sellisel juhul on ühistransport korraldatud põhimõttel, et tagatud on liikumisvõimalused toimepiirkonna keskusesse (või rongipeatusse, kust on olemas ühendus toimepiirkonna keskusega), ent tulenevalt madalast nõudlusest ja sellest tingitud väljumiste vähesest arvust ei ole võimalik tagada kõigile sobivaid sõidugraafikuid.

Samuti lähtutakse Eestis ühistranspordi korraldamisel ja teenindustaseme määramisel haldusjaotusest. Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole määratleb ühistranspordi liiklussagedused vallakeskusesse ja maakonnakeskusesse.

Neist tulenevalt saab Pärnu maakonna ühistranspordi teenindusulatust määratleda kogu Pärnu maakonna ulatuses. Ühistransport peab tagama kogu Pärnu maakonnas ühendusvõimaluse toimepiirkonna keskustega.

2.4. Maakonnaliinide ühildamine kohalike omavalitsuse liinidega

Kohalik liinivedu on Ühistranspordiseaduse kohaselt sõitjate vedu teeliikluses valla-, linna- või maakonnaliinil, mille liikumistee ning selle alg- ja lõpp-punkt asuvad sama valla, linna või maakonna haldusterritooriumil. Pärnu maakonnas on enamikel kohalikel omavalitsustel kohalikud liinid. Enamasti on tegemist õpilasliinidega. Üldjuhul lubatakse täiskasvanutel neid liine kasutada vaid erandjuhul ja liinide laiem kasutus ei ole seetõttu võimalik. Kohalik liinivedu toimub eelkõige lähtuvalt õpilaste vajadustest. Liinide eesmärk on valla keskusest kaugemal asuvate asulate laste transportimine valla keskusesse ning seatud koolipäevaga. Õpilasliinide kavandamine peab olema väga paindlik ning toimuma koheselt vastavalt nõudluse muutumisele.

Enamasti algab koolipäev kell 8:00 või hiljem. Samas Pärnu linnas tööl või koolis käivad lapsed peavad selleks ajaks olema juba Pärnus ning maakonnaliinid on vallakeskusest selleks ajaks väljunud. Samuti lõppeb koolipäev ja kooliliinid lahkuvad vallakeskusest enne, kui maakonnaliinid saabuvad või tööpäev lõppeb. Neil põhjustel on väga keeruline maakonnaliinide sidumine kohalike liinidega.

2.5. Pärnu linna ja linna lähiümbruse liinide ühildamine

Pärnu linna ja linna lähiümbruse liinide ühildamine on otstarbekas eelkõige Sauga ja Sindi suunal, kus on tihedamalt asustatud alad ning hetkel liiguvad maakonnaliinid pea samadel põhimõtetel linnaliinidega. Üheks suurimaks kasutatavuse mõjutajaks on erinev piletisüsteem. Eriti neil liinidel, kus maakonnaliinid (sh linnalähiliinid) liiguvad samal marsruudil linnaliinidega. Ühistranspordi kättesaadavuse ning kasutusmugavuse parandamiseks on otstarbekas rakendada linnalähiliinidel linnaliinidega ühtne piletisüsteem, et sõitjad saaksid sama piletit kasutades sõita mõlema liiniga ega pea soetama dubleerivaid sõidukaarte. Samuti on mugavam teostada ümberistumisi.

Sauga suunal liigub maakonnaliin nr 57 osaliselt pea samal marsruudil linnaliinidega nr 11 ja 21. Samuti kattuvad mitmel juhul ka väljumised. Vajalik on liinide nr 57, 11 ja 21 ühildamine. Ühildamise tulemusena võiks ühildatud liin osadel väljumistel sõita Sauga koolini, kuid enamasti Sauga aleviku peatuseni.

Maakonnaliin nr 39 võiks Pärnu linnas toimida linnaliini põhimõttel. Eelkõige oleks vajalik, et liin peatuks enamikes marsruudile jäävates peatustes. Sellisel juhul tagatakse liini suurem tagamaa ja parem kättesaadavus ning sõitjatel on võimalik jõuda ümberistumiseta soovitud sihtkohta Rääma linnaosas ja kesklinnas.

Liin nr 40 toimib osaliselt paralleelselt (alates Raeküla koolist Papiniiduni) mööda Riia mnt liikuvate Pärnu linnaliiniga nr 15. Vajalik on liinide nr 40 ja 15 ühildamine ning piletisüsteemi ühildamine.

Audru suunal ei ole linnaliinide ja maakonnaliinide ühildamine otstarbekas. Audrus koonduvad Pärnu suunal liikuvad liinid Lavassaarest, Koongast, Lihulast ja Tõstamaalt. Seega on Audru ja

Pärnu vahel tihe maakonnaliiniühendus ning ühistranspordi kättesaadavus on hea. Linnaliinide pikendamist Audruni kavandatakse Audru ja Pärnu linna vahelise liikumise nõudluse kasvamisel. Juhul, kui pikendada linnaliine Audruni, on vaja muuta ka maakonnaliinide marsruute, et ei tekiks dubleerimist Audru ja Pärnu vahel. Samuti on vajalik rajada Audrusse ümberistumisala. Ümberistumiste süsteem muudab paratamatult ühistranspordikasutuse sõitjale ebamugavamaks ning suurendab seega rahulolematust teenusega.

Tahkuranna suunal on hetkel samuti piisav ühendus maakonnaliinidega ning linnaliinide ja maakonnaliinide ühildamine esmajärjekorras ei ole vajalik. Samas tingivad Tahkuranna vallas toimuvad arengud vajaduse edaspidi linnaliinide ja maakonnaliinide integreerimiseks. Tahkuranda rajatav Lottemaa avaldab mõju nii Pärnu linna kui ka Pärnu maakonna elanike liikumistele. Samuti mõjutavad liikumisvajadusi asustuse areng.

2.6. Ühistranspordilahenduse perspektiivid asustuse arengutrendidest lähtuvalt

Käesolev projekt keskendus eelkõige olemasolevale ühistranspordilahendusele ja lähiperspektiivi arenguvariantidele, mille aluseks on eelkõige olemasolev teave olemasolevate liinide ja reiside kasutatavusest, aga samuti olemasolev elanike asustusstruktuur, töökohad, haridusasutuste ja esmatarbeteenuste paiknemine.

Samas on arusaadav, et kui vaadata ühistransporditeenust pikemaajalises perspektiivis, siis on muudatused ühistranspordi võrgus ja teenuse pakkumises paratamatud.

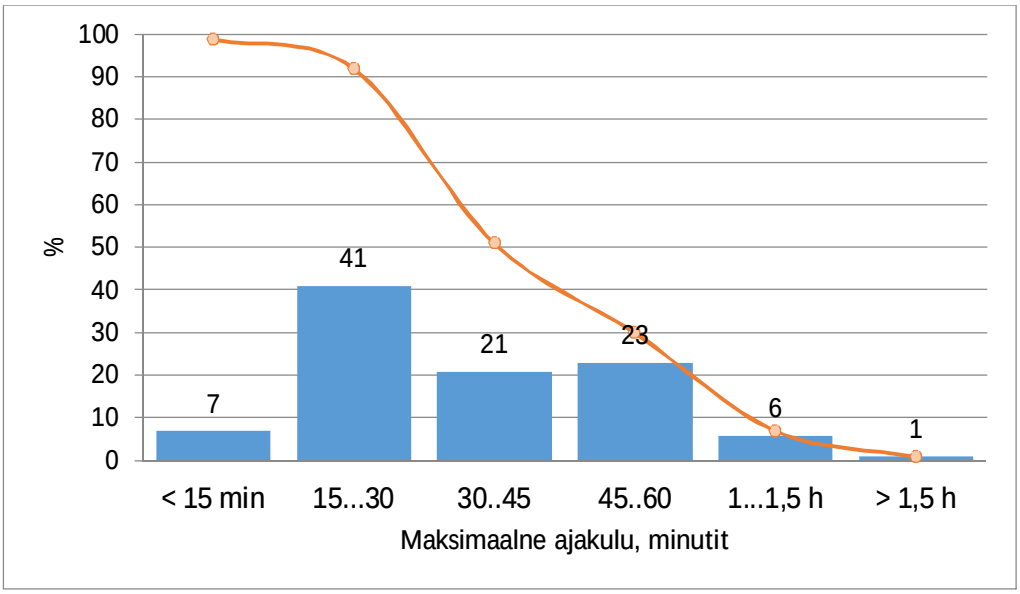
Nende võimalike arengute peamisteks põhjusteks ongi tõenäolised arengutrendid eelkõige kolmes järgnevalt loetletud punktis:

1. Elanike arvu ja nende elukohtade muutumine
2. Töökohtade olemasolu ja paiknemine
3. Koolide ja muude lastaesutuste paiknemine

Kuigi oluliseks liikumise põhjuseks on lisaks nimetatuile ka esmatarbeteenuste ja ostude sooritamise vajadus, siis võib pikaajalises perspektiivis ometigi väita, et need ”tekivad” tõmbekeskustesse sel juhul kui elanike igapäevased liikumised tingivad tööalaseid või kooliga seotud liikumisi nendesse tõmbekeskustesse ja neid planeerida kui primaarseid liikumiste põhjuseid pole otstarbekas.

Senised uuringud on näidanud seda, et elukoha valikul on üheks oluliseks kriteeriumiks töökoha (või analoogselt ka kooli-) kättesaadavus.

Tartu Ülikooli Rakendusteaduste Keskuse Tööjõu siseriikliku mobiilsuse 2011.aasta uuring näitas, et umbes pooled Eestimaa elanikest oleksid nõus kulutama töölesõidule kuni 45 minutit ja 92%- kuni 30 minutit. Pikema sõiduaja puhul väheneb see aktsepteeritavus juba üsna järsult. Seega saame teha järelduse, et selleks, et ühistransport oleks reaalselt aktsepteeritav ja konkurentsivõimeline transpordiliik, siis üldjuhul tuleks tagada ühistranspordi abil töölejõudmise ajakulu mitte enam kui 30-45 minutiga.



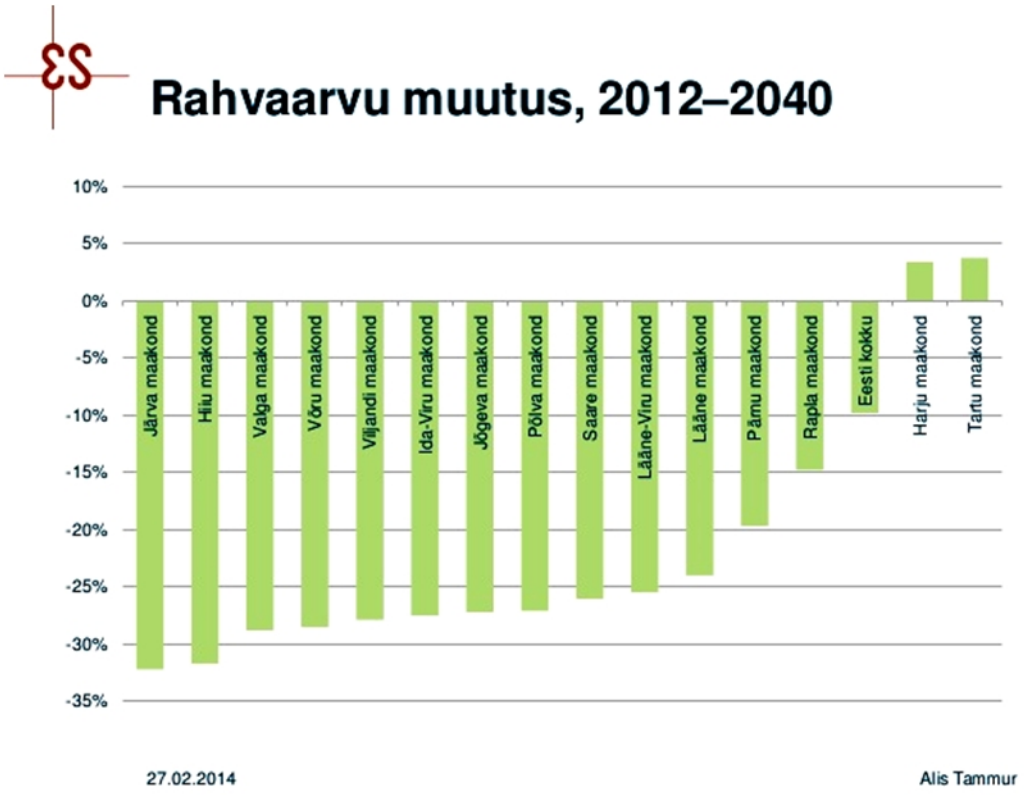
Joonis 2. Töölejõudmise aktsepteeritav ajakulu (Tööjõu siseriiklik mobiilsus, TÜ RAKE, 2011)

Teiseks oluliseks ühistranspordi kasutatavust ja lahendust määravaks asjaoluks on töökohtade olemasolu, maakonna transpordilahenduse seisukohast eelkõige töökohad, millised paiknevad omavalitsustes. Mida rohkem selliseid töökohti paikneb kohalikes omavalitsustes, seda paremini on need ka kättesaadavad kohalikele, mis omakorda võimaldab säilitada ka elukohti piirkondades, kust muidu tõmbekeskusse liikumine oleks üsna ajakulukas.

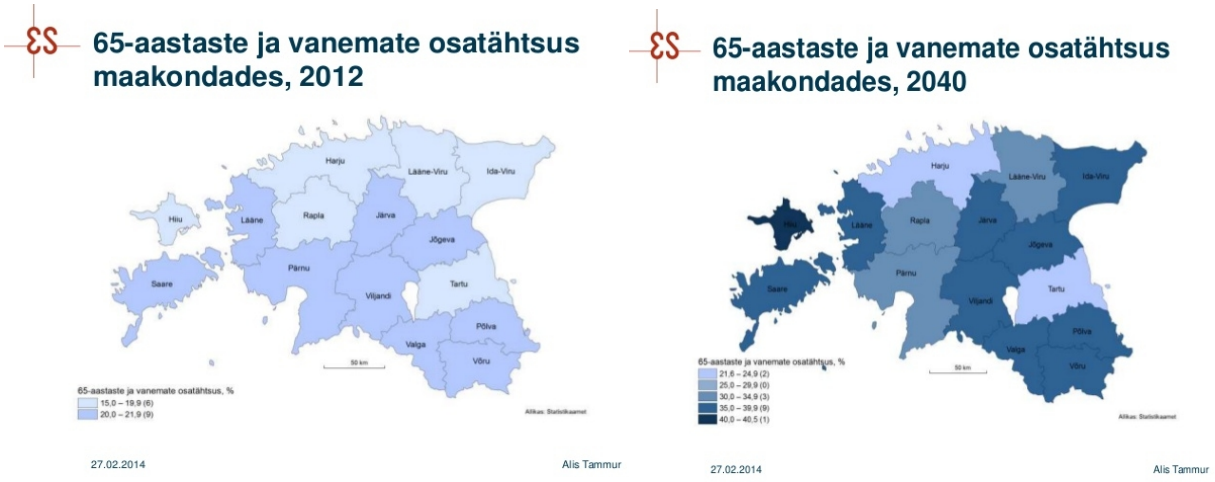
Sama puudutab ka koolide paiknemist ja sellest tulenevat kooliliikumiste lahendust. On arusaadav, et elukohast kaugel paikneva kooli kättesaadavus on halb ja reaalseid võimalusi seda tagada ühistranspordiga on keeruline, eelkõige hajaasustuse tingimustes, millele Pärnumaa konkreetses situatsioonis lisandub veel ka geograafiline olukord, kus isegi füüsiliselt lähedal paiknevaid asulaid eraldab Pärnu laht, mistõttu näiteks ühendused Varbla või Tõstamaa valla ja Pärnu linna vahel on paraku ajaliselt pikad. Toimuva koolivõrgu muudatuste tingimustes, kus tänaseks pole veel täpselt teada, milliseks koolivõrk tulevikus kujuneb, on äärmiselt oluline selle kavandamisel arvesse võtta ka liikumisnõudlust.

Tuleb arvesse võtta ka seda, et koolibussi süsteem on kujunenud ja omandab tulevikus veelgi suurema kaalu ka kohaliku transpordi korraldamisel tervikuna, siis on just koolide paiknemine üheks võtmeküsimuseks ka transpordivõrgustiku kujundamisel.

Muidugi ei saa ühistranspordi perspektiivsete lahenduse kavandamisel mööda vaadata ka rahvastiku arvust ja selle trendidest. 2014.aasta alguses Statistikaameti poolt koostatud rahvastikuprognoosi alusel on Eestis vaid kaks regiooni, kus saab prognoosida rahvaarvu kasvu (Tallinn ja Tartu), kõigis teistes on rahvastikuteadlased tõenäoliseks pidanud rahvaarvu edasist kahanemist.



Joonis 3. Prognoositav rahvaarvu muutus maakondades, 2012-2040. (Alis Tammur, Statistikaamet, 2014)



Joonis 4. 65-aastaste ja vanemate osatähtsuse Eesti maakondades 2012 ja 2040. (Allikas: Alis Tammur, Statistikaamet)

Toodud prognoosi järgi ootaks Pärnu maakonda järgmise 25 aasta jooksul ees ligi 20% elanikkonna langus. Mõistagi toob see kaasa ka liikumisnõudluse vähenemise. Kuna täpsemad prognoosid maakonna üksikute omavalitsuste lõikes puuduvad, siis saab ometigi prognoosida just eelkõige seni hajaasustatud piirkondade rahvaarvu suuremat langust võrreldes näiteks Pärnu linna ja teiste tõmbekeskustega. Sellise tendentsi otsene tulemus on juba täna väikese

nõudlusega liinide koormuse edasine langus, kui jätta kõrvale mõned konkreetsed, näiteks mõne üksiku suurema tööandja poolt realiseeritud töökohad konkreetsetes asulates.

Lisas nimetatule on oluliseks transpordi, sealhulgas ühistranspordi kasutamist mõjutavaks taustafaktoriks ka elanikkonna vananemine, seega ka tööealise elanikkonna osakaalu langus. Kui võrrelda tööealiste ja eakate, mittetöötavate elanike liikumise mustrit, siis saame väita, et esimeste sõidud ja sellest tulenev liikumisnõudlus on regulaarsem ja stabiilsem, samas palju tundlikum sõidu kestvuse ja sõiduplaani sobivuse seisukohast. Eakate reisijate sõidunõudlus on tunduvalt ebaregulaarsem, pole samavõrd tundlik sõiduaja suhtes ning ka sõidu aja valik on märgatavalt paindlikum, kus kindlaks ajaks kohalejõudmine sihtpunkti ei pruugi olla määrava tähtsusega. Eakate sõitude osas omandavad sõitude põhjustena märgatavalt suurema kaalu lisaks esmatarbesõitudele just sotsiaalsed põhjused (näiteks kirik, kalmistu, eakate kooskäimiskohad jms., samuti sugulaste külastamine).

Kokkuvõttes saab väita seda, et tulevikus on ühistranspordisüsteemi ümberkorralduse juures äärmiselt tõenäosed järgmised üldised suundumused:

1. Üldine liikumisnõudluse muutus. Liikumisnõudluse märgatav edasine langus maakonnakeskustest kaugemates piirkondades, samas võib seda asendada liikumisnõudluse kasv linnalähipiirkondades.
2. Koolivõrgu reform muudab üsna oluliselt ka liinivõrgu ülesehituse põhimõtteid. Kuna koolibussisüsteem ja õpilasvedu tervikuna on üheks kõige olulisemaks ühistranspordivõrgu selgrooks, siis koolivõrguga seotud muutused avaldavad otsest mõju ka kohalikule liinivõrgule ja kohalike liinide lahendusele.
3. Väga raske on prognoosida tulevast töökohtade paiknemist. Samas on tõenäolised tendentsid, mis viitavad pigem töökohtade kontsentreerumisele eelkõige maakonnakeskusse ja selle lähiümbrusse ja (kui välja jätta ükskikud erandid), siis ääremaapiirkondades töökohtade arvu aga seoses sellega ka liikumisnõudluse edasine vähenemine.
4. Elanikkonna arvu langus tervikuna ja elanikkonna üldine vananemine toovad samuti kaasa liikumisnõudluse, eelkõige selle regulaarse osa edasise vähenemise.
5. Eelnevast tulenevalt oleks tuleviku perspektiivse silmas pidades arvestada järgmiste vajadustega:
    a. Liinivõrgu teenuse ja kasutatavuse analüüs on regulaarne tegevus, millega peaks maakondliku ühistranspordi korraldaja regulaarselt tegelema. Põhjapanevamaid uurimusi tuleks kindlasti teha iga 2...3 aasta tagant.
    b. Kuna on oodata ka juba täna väiksema nõudlusega marsruutidel nõudluse edasist vähenemist, siis oleks äärmiselt oluline sätestada võimalikult pea teenindustaseme kohalikud normid, mis sätestaksid liinivõrgu ja teenuse ülesehituse põhilised printsiibid, eelkõige selles osas, kus eesmärgiks on tagada ühistranspordiühenduste arv, peatuste paiknemine ja ühendusele kuluv aeg nende asumite vahel, kus nõudlus ei tingi bussiühendust, kuid sotsiaalne vajadus selle järele on olemas. Ühistranspordi teenindustaseme normide määratlemiseks on Pärnu maakonnas tegelikult suur töö tehtud sotsiaalse infrastruktuuri teemaplaneeringus, siiski oleks vajalik seal toodud põhimõtted üle vaadata. Näiteks puudub olemasolevas teenuse kättesaadavuse tabelis tööalaste korrespondentside (liikumisnõudluse) tagamise nõuded.
    c. Ilmselgelt kujuneb iga järgmise aastaga ka enam vajalikuks mitmesuguste paindlike ühistranspordilahenduste rakendamine (näiteks erinevad nõudebussiliinid). Kuigi sellega on maakonnas juba alustatud, siis juba lähiperioodil tuleks eelkõige lahendada ka reisija jaoks mugava nõude esitamise lahendus, marsruudi koostamise põhimõtted, liini finantseerimise põhimõtted jms detailid, mis võimaldaksid sellist paindlikku lahendust senisest enam rakendada.

3. Olemasolev olukord

3.1. Asustus ja liikumisvajadus

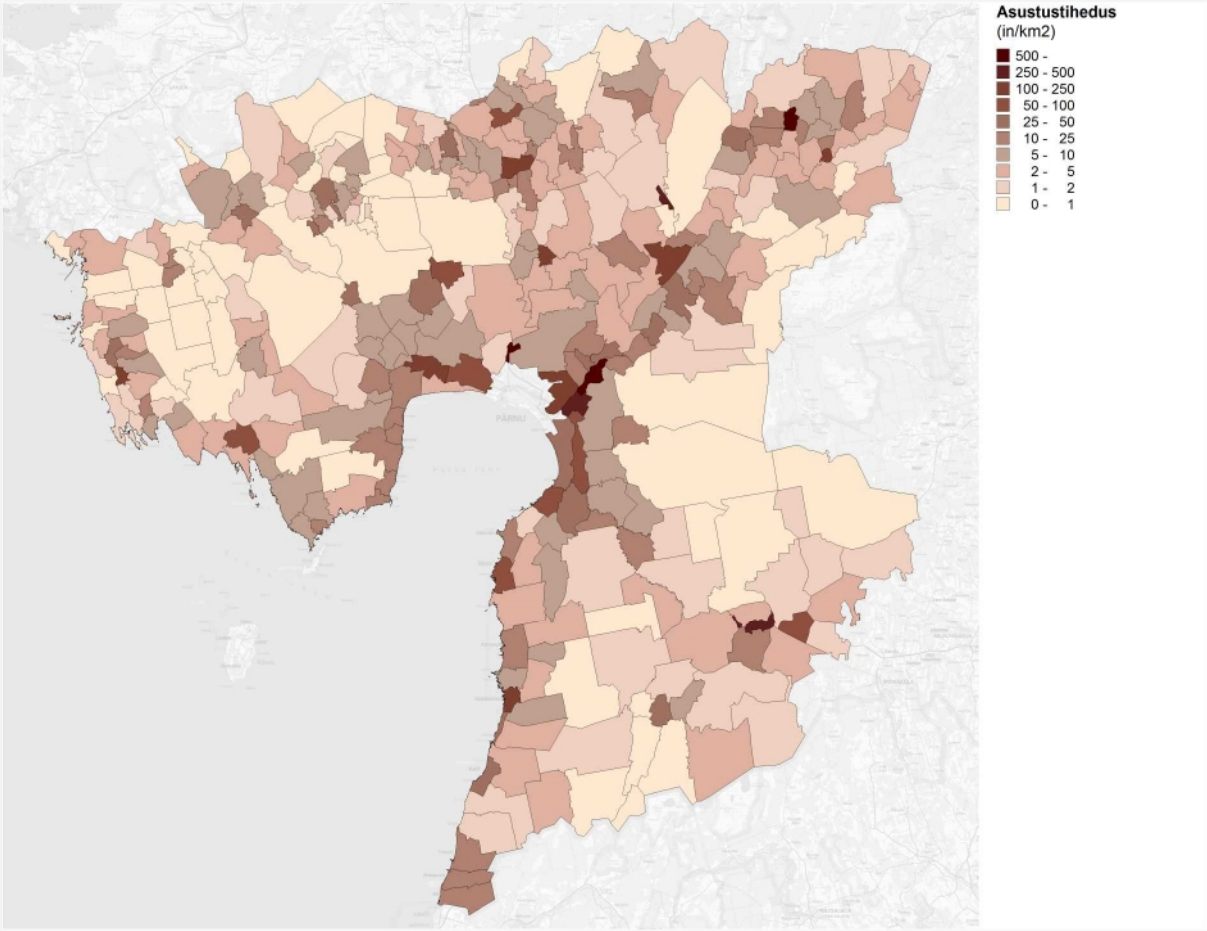
Transpordikasutust ja liikumisvajadust mõjutavad elanike ning huvipunktide paiknemine. Kuigi inimeste soovid, vajadused ja kohustused ning nende teostamise koht erinevad personaalselt, on inimeste igapäevaste tegevuste üldeesmärgid suurel määral võrreldavad. Inimeste liikumisvajadust mõjutavad peamiselt kodu, töökoha ja kooli, teenindus ning kaubandusasutuste paiknemine ja nende omavaheline seos. Nendele liikumistele lisaks sooritatakse ka paljudel muudel põhjustel liikumisi. Siiski moodustavad muud liikumised võrreldes eelnevalt mainitutele oluliselt väiksema osakaalu.

Liikumiste põhjused erinevad nii perioodide kui ka vanusgruppide lõikes. Hommikusel perioodil (kell 7:00-9:00) domineerivad peamiselt tööle ja kooli liikumised. Erinevad uuringud on näidanud, et hommikusel perioodil moodustavad tööle ja kooli suundujad kõikidest liikujatest üle 90%. Päevasel perioodil suureneb kaubandus- ja teenindusasutustega seotud liikumiste osakaal. Õhtul suundutakse valdavalt koju. Samas moodustab suure osakaalu ka kaubandusasutuste külastamine. Õhtul hilisemal perioodil suureneb vaba aja sisustamisega seotud liikumiste osakaal.

Sõltuvalt liikumiste eesmärgist erineb ka vajadus ja ootus transpordi järele. Kodu, töö ja kooli vahelised liikumised on enamasti regulaarsed ja seotud kindla ajahetkega. Inimene ei soovi jõuda liialt vara tööle või kooli. Samas ei ole võimalik hilisem saabumine sihtkohta. Seega on ootus ühistranspordile seotud suurel määral sihtkohta saabumise ajaga ning ühistransporditeenus peaks kohanduma inimeste vajadustega. Teenindus- ja kaubandusasutuste külastamisel on ajaline paindlikkus suurem. Sellisel juhul kohandab inimene oma liikumised vastavalt ühistranspordi liikumisele.

Liikumiste mahtu ja ka nõudlust ühistranspordi järele mõjutab peamiselt asustustihedus. Ühistransport toimib efektiivselt eelkõige tihedalt asustatud piirkondades, kus eksisteerib piisav nõudlus. Hõredalt asustatud piirkondades on nõudlus ühistransporditeenuse järele võrreldes tiheasustusega piirkondadega väiksem, mistõttu on efektiivsuse tagamine keeruline.

Pärnumaa on pindalalt suurim maakond Eestis. Samas moodustab suure osa maakonnast hõredalt asustatud ala. Pärnu maakond hõlmab 4 807 km^2. 2011. aasta rahva ja eluruumide loenduse andmetel elas Pärnumaal 82 598 elanikku. Keskmine asustustihedus on 17,2 elanikku km^2 kohta. Jättes arvestusest välja Pärnu linna, on Pärnu maakonna mandriosa keskmine asustustihedus 9 elanikku km^2 kohta.

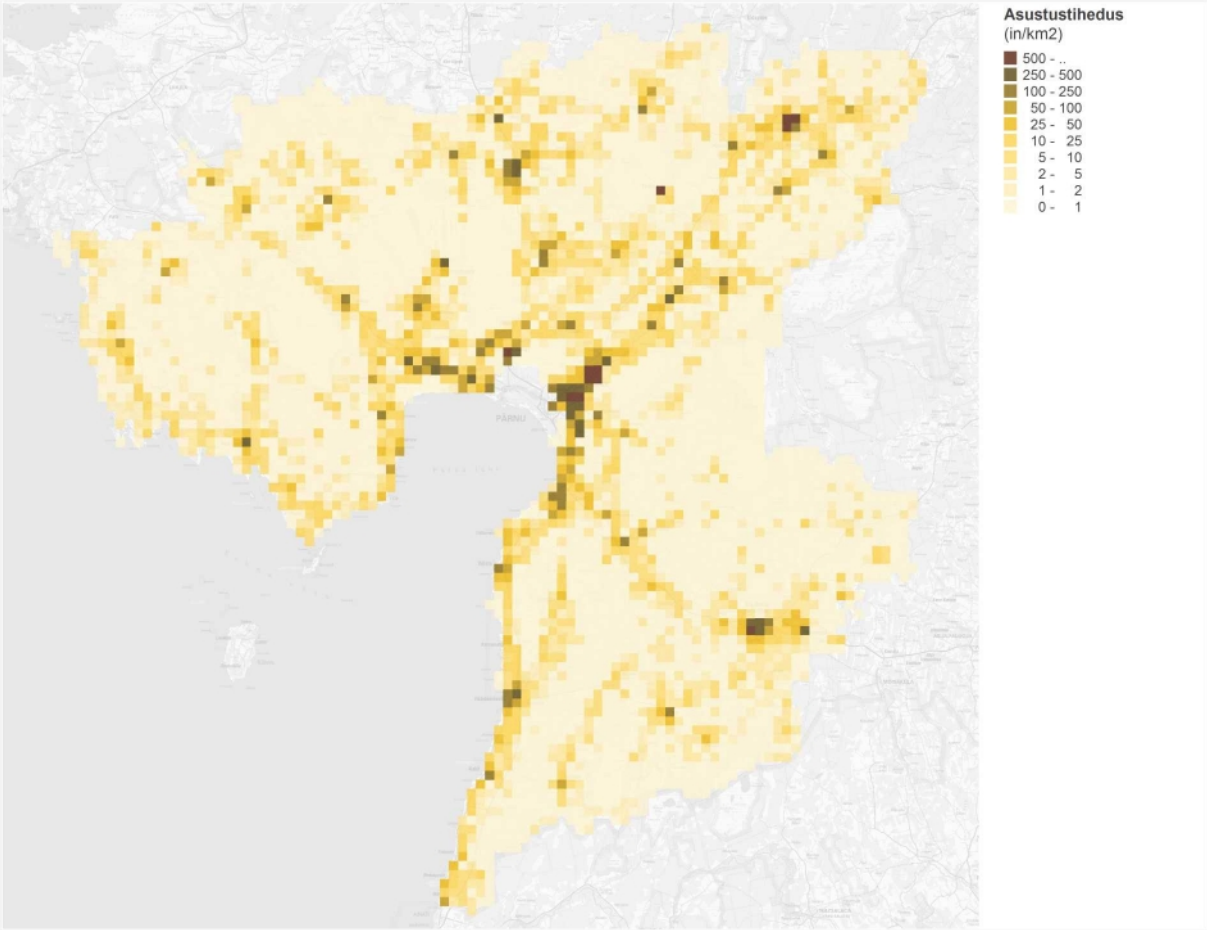


Joonis 5. Asustustihedus (külad)

Asustustihedus ja elanike arv on suurem Pärnu linna ümbruses, vallakeskustes, põhi- ja tugimaanteede ääres. Pärnu linna järel on suurima elanike arvuga Sindi linn, Paikuse ja Vändra alevid. Asustustihedus on Pärnu järel suurim Sauga alevikus, Sindi linnas, Vändra alevis ja Paikuse alevis. Paikuse alevi järel on asustustiheduselt maakonnas kuuendal kohal Tootsi alev.

Jrk	Asula	Pindala (km^2)	Elanike arv (in)	Asustustihedus (in/km2)
1	Pärnu linn	32,2	39 729	1233,8
2	Sindi linn	5,0	4 076	815,0
3	Paikuse alev	7,1	2 775	390,8
4	Vändra alev	3,2	2 355	726,8
5	Kilingi-Nõmme linn	4,3	1 763	411,2
6	Tammiste küla	11,1	1 562	140,6
7	Audru alevik	8,1	1 492	185,0
8	Sauga alevik	1,5	1 332	904,3
9	Pärnu-Jaagupi alev	6,3	1 195	189,5
10	Papsaare küla	13,1	1 028	78,3

Suurel osal Pärnu maakonnast on asustustihedus siiski väga väike jäädes alla kahe elaniku km^2 kohta. Rahvaloenduse andmetel ei elanud koguni kaheksas Pärnumaa külas mitte ühtegi elanikku.



Joonis 6. Asustustihedus (elanikku km^2 kohta)

3.1.1. Tööga seotud liikumised

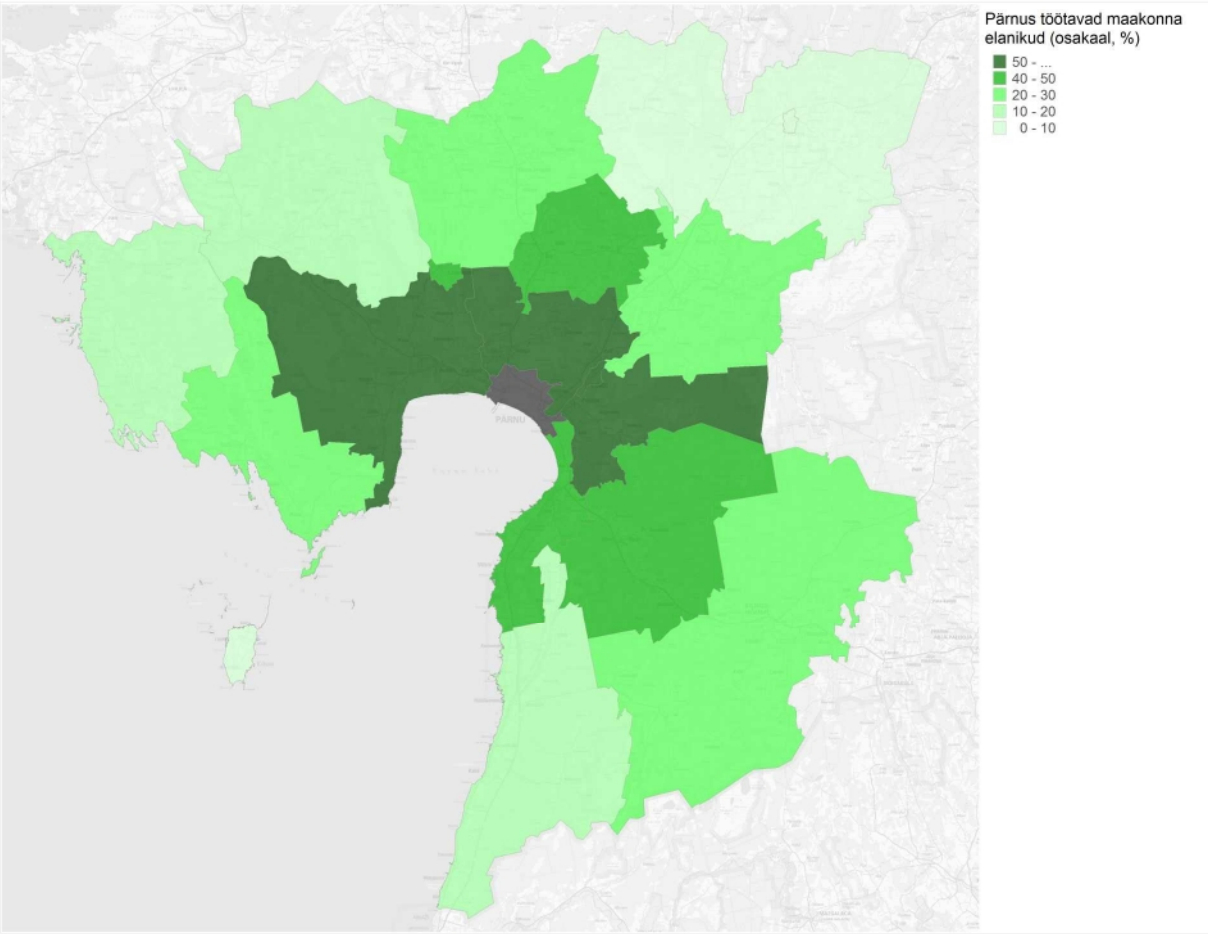
Suurim liikumiste põhjustaja on elanike tööl käimine. 2011. aasta rahva ja eluruumide loenduse andmetel oli Pärnu maakonnas (sh Pärnu linn) 31 291 töötavat elanikku. Neist 5 407 töökoha asukoht on teadmata või töökohal puudus kindel asukoht ning 1 707 inimest töötas mõnes teises maakonnas. Pärnu maakonnas asuvatest töökohtadest ligikaudu 65,3% paiknes Pärnu linnas.

Pärnu maakonna (va Pärnu linn) elanikest oli rahvaloenduse andmetel hõivatud 15 338 elanikku. Töökoha asukoht oli teadmata või töökohal puudus kindel asukoht 2 204 elanikul. 801 Pärnu maakonna elanikku töötas mõnes teises maakonnas. Pärnu maakonnas (sh Pärnu linnas) töötas 12 333 Pärnu linnas mitteelavat Pärnu maakonna elanikku. Ligikaudu 47,3% neist töötas koduvallas, 40,8% Pärnu linnas ja 11,9% mõnes teises Pärnu maakonna kohalikus omavalitsuses.

Kuna kohalike omavalitsuste sisesed liikumised on enamasti lühikesed, mõjutab liikuvust enim just Pärnuga seotud liikumised. Suurema tõenäosusega käivad Pärnu linnas tööl Pärnu lähiümbruse kohalike omavalitsuste elanikud. Kõige enam käivad Pärnus tööl Sauga valla elanikud. Ligikaudu 68,7% Sauga valla töötavatest elanikest töötab Pärnus. Paikuse valla

töötavatest elanikest töötab Pärnus 63,5%, Sindi elanikest 58,7% ja Audru valla elanikest 54,3%. Pea pooled töötavatest elanikest käivad Pärnus tööl ka Tootsi vallast. Vahemaa kasvades väheneb ka Pärnus tööl käimise osakaal. Kõige väiksem on Pärnus töötavate vallaelanike osakaal Vändra vallas ja alevis.

Inimgeograafid on määratlenud tõmbekeskuse tagamaana piirkonna, kus keskuses käib tööl enam kui 15% piirkonna töötajatest. Väiksemaks jääb töötajate osakaal sellest piirmäärast lisaks Vändra vallale ja alevile veel ka Kihnu ja Varbla vallas.

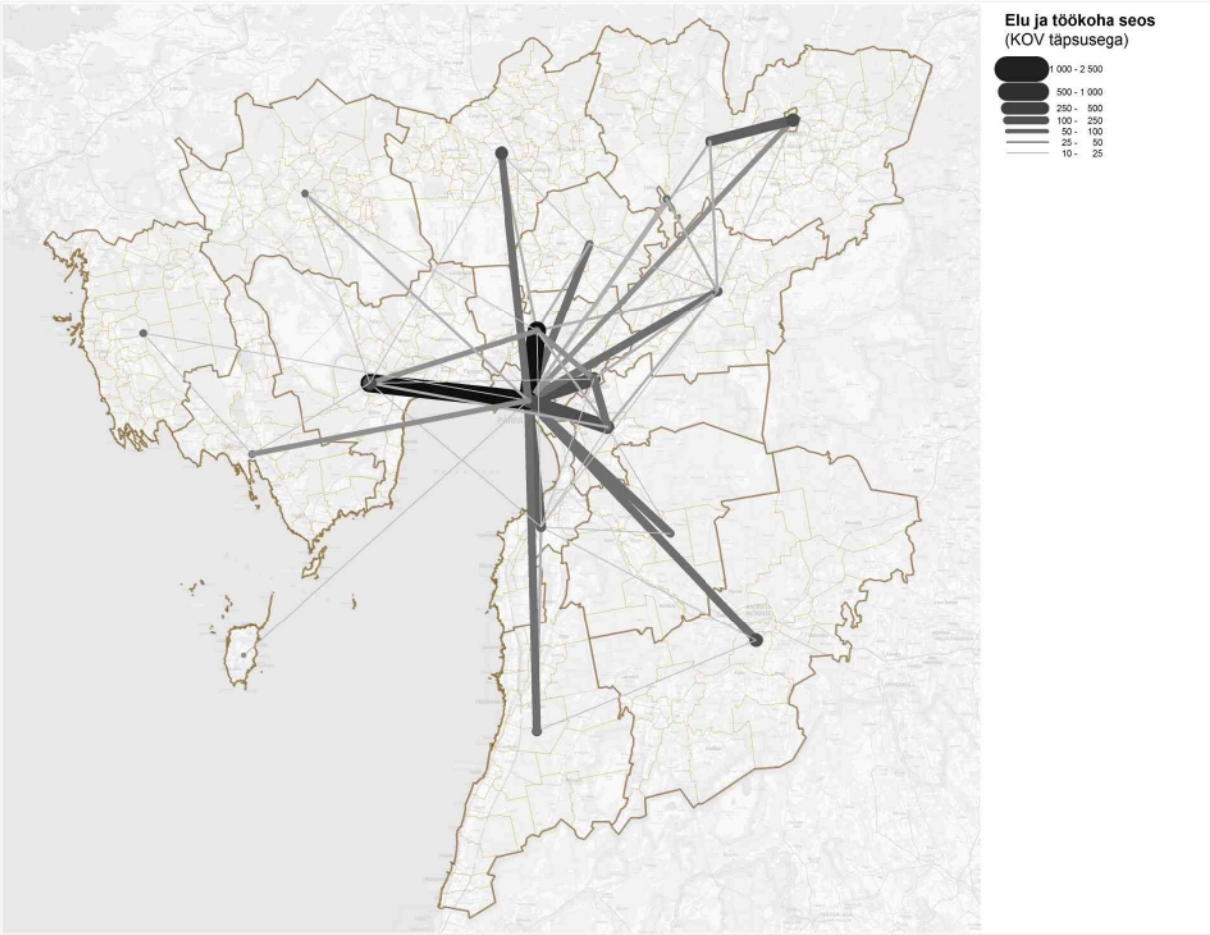


Joonis 7. Pärnus töötavate maakonna elanike osakaal (kohalikud omavalitsused)

Igapäevaselt käib Pärnu linnas tööl ligikaudu 5 032 Pärnu maakonna elanikku. Samas käis rahvaloenduse andmetel 1 365 Pärnu elanikku tööl teistes Pärnu maakonna kohalikes omavalitsustes. Kõige suuremamahuline tööalane liikumine toimub Pärnu ja Sauga valla vahel. Igapäevaselt käis rahvaloenduse andmetel Pärnus tööl 1 020 Sauga valla elanikku. Samas Sauga vallas töötas 261 Pärnu linna elanikku. Pea samaväärne liikumismaht on ka Audru valla ja Pärnu linna vahel. Pärnus töötas 882 Audru valla elanikku ning Audru vallas 306 Pärnu elanikku. Igapäevaselt liikus 951 inimest tööalaselt Pärnu ja Paikuse valla vahel ning 876 inimest Pärnu ja Sindi linna vahel. Ülejäänud seosed jäävad oluliselt väiksemamahulisemaks. Neile järgnevad Saarde, Audru, Halinga valla ja Vändra alevi sisesed liikumised.:

1. Sauga vald - Pärnu linn: mõlemal suunal kokku 1 281 töötajat;
2. Audru vald - Pärnu linn: mõlemal suunal kokku 1 188 töötajat;
3. Paikuse vald - Pärnu linn: mõlemal suunal kokku 951 töötajat;
4. Sindi linn - Pärnu linn: mõlemal suunal kokku 876 töötajat;
5. Saarde vallas 657 töötajat;

6. Audru vallas 591 töötajat;
7. Halinga vallas 561 töötajat;
8. Vändra alevi vallas 546 töötajat;
9. Tahkuranna vald - Pärnu linn: mõlemal suunal kokku 432 töötajat;
10. Tori vallas 429 töötajat.

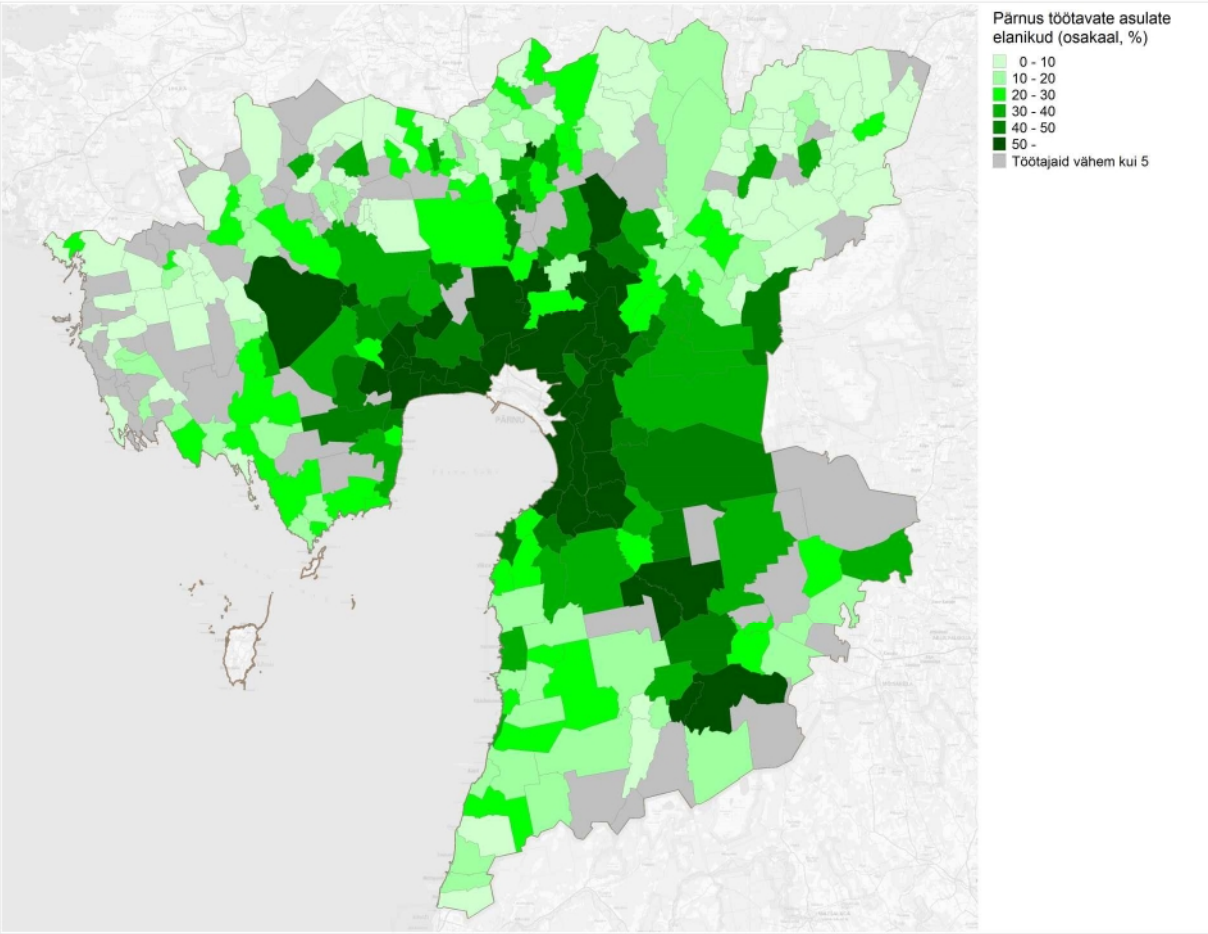


Joonis 8. Elanike tööalaste liikumiste maht (kohalike omavalitsuste vaheline)

Suurim liikumine Pärnu suunas toimub Pärnu lähiümbruse asulatest. Arvuliselt liigub Pärnu suunal kõige enam inimesi Sindi linnast ja Paikuse alevist. Üle saja elaniku liigub Pärnu suunal üheksast asulast.

Jrk	Elukoha kohalik omavalitsus	Elukoha asula	Tööl Pärnus
1	Sindi linn	Sindi linn	760
2	Paikuse vald	Paikuse alev	511
3	Sauga vald	Tammiste küla	432
4	Sauga vald	Sauga alevik	294
5	Audru vald	Papsaare küla	276
6	Audru vald	Audru alevik	268
7	Paikuse vald	Silla küla	156
8	Tahkuranna vald	Reiu küla	133
9	Halinga vald	Pärnu-Jaagupi alev	109
10	Saarde vald	Kilingi-Nõmme linn	99

2011. aasta rahva ja eluruumide loenduse andmetel on kõige tihedam tööalane seos Pärnu linnaga Sauga vallas Tammiste külas, kus ligikaudu 82% elanikest töötas Pärnus. Audru valla Papsaare küla ja Sauga valla Sauga aleviku töötavatest elanikest töötas Pärnus ligikaudu 77%. Üle 70% elanikest töötab Pärnus lisaks Ristikülast, Viisireiu külast, Silla külast ja Reiu külast. Seosed Pärnuga on suuremad ka vallakeskustes ja suurte magistraalide ääres, kus ühendus Pärnuga on parem.



Joonis 9. Pärnus töötavate elanike osakaal (külad)

Lisaks Pärnuga seotud tööalasele rändele toimub maakonnasisene liikumine teiste kohalike omavalitsuste vahel. Elukohaga erinevas kohalikus omavalitsuses (va Pärnu linn) töötab ligikaudu 1 464 elanikku. Suurim liikumine kohalike omavalitsuste vahel toimub Vändra valla ja Vändra alevi valla vahel. Vändra alevis töötab rahvaloenduse andmete järgi 237 Vändra valla elanikku. Samuti töötab Vändra vallas 123 Vändra alevi elanikku. Paikuse vallas töötab 84 Sindi linna elanikku ning Sindis 39 Paikuse valla elanikku. Suurem liikumine toimub ka Audru valla ja Sauga valla vahel.

Elukoht	Töökoht	Kokku
Vändra vald	Vändra vald (alev)	237
Vändra vald (alev)	Vändra vald	123
Sindi linn	Paikuse vald	84
Audru vald	Sauga vald	51
Sauga vald	Audru vald	45
Paikuse vald	Sindi linn	39
Sindi linn	Sauga vald	33
Vändra vald	Tori vald	30
Halinga vald	Sauga vald	27
Sauga vald	Paikuse vald	27

Kohalike omavalitsuste vahelises liikumises on suurima mahuga Sindi linna ja Paikuse alevi vaheline liikumine. Paikusel töötab 47 Sindi linna elanikku. Samas Sindis töötab 32 Paikuse alevi elanikku. Suurema mahuga on ka Vändra alevi ümbruse külade elanike liikumine Vändra alevisse tööle.

Elukoht	Töökoht	Kokku
Sindi linn	Paikuse alev	47
Vändra alev	Allikõnnu küla	39
Paikuse alev	Sindi linn	34
Säästla küla	Vändra alev	31
Viluvere küla	Vändra alev	27
Pärnu-Jaagupi alev	Vändra alev	23
Tootsi alev	Jõesuu küla	20
Kaisma küla	Vändra alev	18
Tori alevik	Vändra alev	15
Sindi linn	Sauga alevik	14
Sindi linn	Tammuru küla	14
Valgeranna küla	Vändra alev	13
Sindi linn	Jõesuu küla	12
Sindi linn	Seljametsa küla	12
Kangru küla	Vändra alev	11
Sindi linn	Silla küla	11
Jõõpre küla	Lavassaare alev	10
Vihtra küla	Jõesuu küla	10

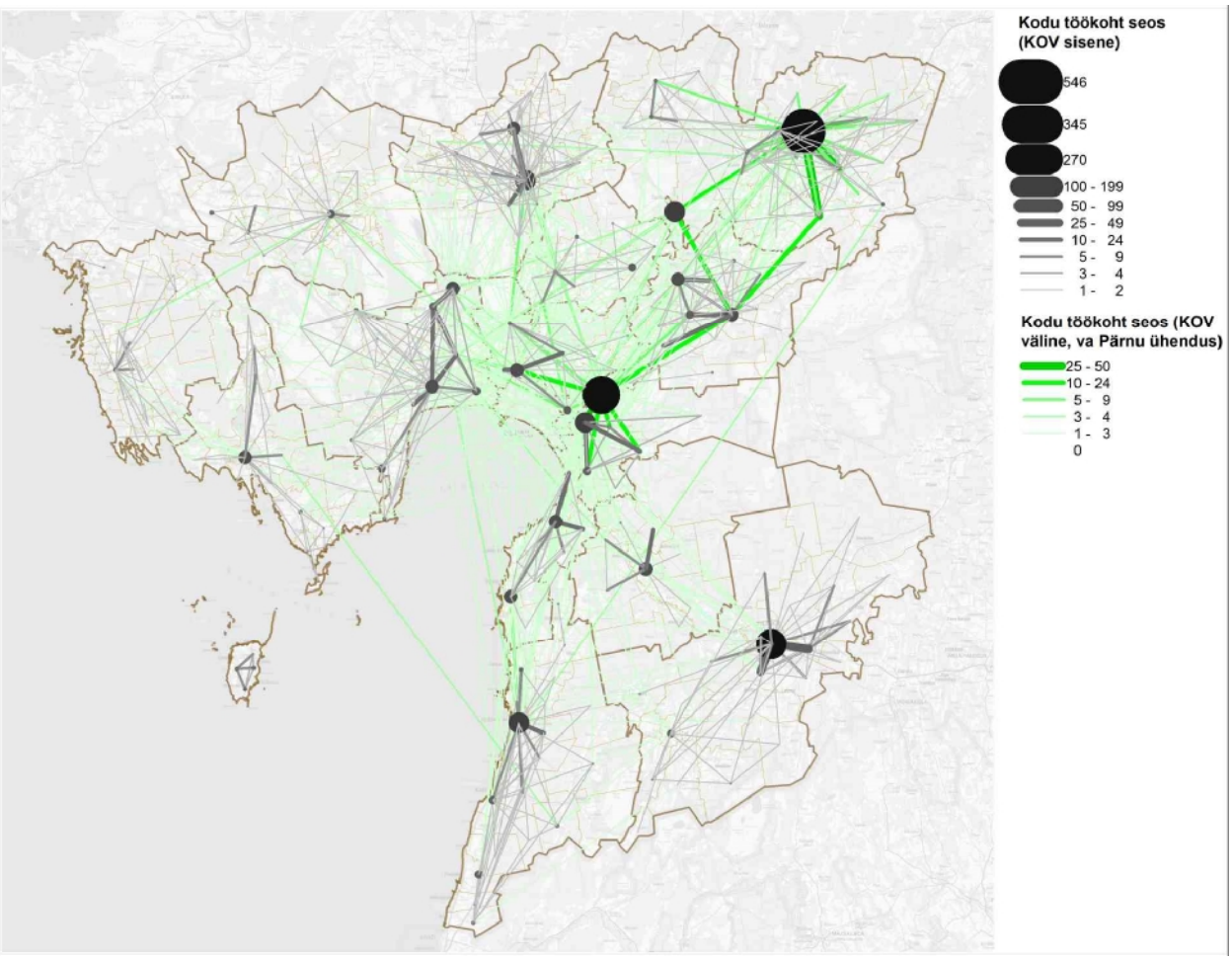
Suurem osa inimesi töötab siiski elukohaga samas kohalikus omavalitsuses. Elukohajärgses kohalikus omavalitsuses töötab ligikaudu 5 829 inimest (va Pärnu linn). Neist 65,3% omab töökohta elukohaga samas asulas.

Elukohast erinevas asulas töötab Pärnu maakonnas ligikaudu 2 025 inimest. Need on inimesed, kelle tööga seotud liikumine on tavapärasest pikem ning kes on seetõttu potentsiaalne ühistranspordikasutaja. Vallasisesest liikumisest on suurima mahuga Saarde küla ja Tihemetsa aleviku ning Kilingi-Nõmme linna vaheline liikumine. Saarde külas elab 44 ning Tihemetsa alevikus 42 inimest, kelle töökoht paikneb Kilingi-Nõmme linnas. Samas elab Kilingi-Nõmmes

11 inimest, kes töötavad Tihemetsa alevikus ning 10 inimest, kes töötavad Saarde külas. Enamasti jääb tööalane ränne siiski väiksemamahuliseks.

Elukoht	Töökoht	Kokku
Saarde küla	Kilingi-Nõmme vallasisene linn	44
Tihemetsa alevik	Kilingi-Nõmme vallasisene linn	42
Pärnu-Jaagupi alev	Tõrdu küla	18
Silla küla	Paikuse alev	18
Audru alevik	Lemmetsa küla	16
Libatse küla	Pärnu-Jaagupi alev	16
Eametsa küla	Sauga alevik	15
Laadi küla	Uulu küla	15
Reiu küla	Uulu küla	14
Taali küla	Jõesuu küla	14
Jõõpre küla	Lemmetsa küla	13
Paikuse alev	Tammuru küla	13
Jaamaküla küla	Surju küla	12
Muraka küla	Selja küla	12
Tori alevik	Jõesuu küla	12
Kilingi-Nõmme vallasisene linn	Marana küla	11
Kilingi-Nõmme vallasisene linn	Tihemetsa alevik	11
Arumetsa küla	Häädemeeste alevik	10
Audru alevik	Jõõpre küla	10
Jõõpre küla	Lavassaare alev	10
Kilingi-Nõmme vallasisene linn	Saarde küla	10
Kilksama küla	Sauga alevik	10
Põldeotsa küla	Audru alevik	10

Enamike asulate vahel liigub 1-2 inimest. Kohalike omavalitsuste vaheline liikumine on suurem Vändra, Tori, Sauga ja Paikuse valla ning Sindi linna vahel. Kõige rohkem töötavad elukohajärgses asulas Vändra alevi, Sindi linna ja Kilingi-Nõmme linna elanikud.



Joonis 10. Kodu ja töökoha vaheliste liikumiste maht (küla täpsus, va. Ühendused Pärnu linnaga)

Elukoht paikneb töökohaga erinevas asulas Pärnu maakonnas ligikaudu 9 900 inimesel. Sealhulgas nii Pärnu linnas kui ka maakonnas elavatel ja töötavatel inimestel.

Maakonna piiriülese tööalase liikumise maht on 2 472 inimest. Pärnu maakonna elanikest töötab mujal 1 778 inimest ning Pärnu maakonnas töötab 764 inimest teistest piirkondadest. Suurima mahuga on liikumine Tallinna ja Pärnu vahel. Tallinnas käib tööl 602 Pärnu linna elanikku ning Pärnus 147 Tallinna elanikku. Seega moodustab Tallinna ja Pärnu vaheline liikumine kogu maakonna piiriülesest liikumisest ligikaudu 30,3%. Kõikidest piiriülestest liikumistest on 50,8% seotud Tallinna linnaga. Pärnu linnaga seotud liikumised moodustavad 57,5% kõikidest piiriülestest liikumistest.

KOV 1 (A1)	KOV 2 (A2)	A1>A2	A2>A1	Kokku
Pärnu linn	Tallinn	602	147	749
Pärnu linn	Tartu linn	44	51	95
Sauga vald	Tallinn	60	2	62
Audru vald	Tallinn	54	5	59
Sindi linn	Tallinn	51	3	54
Paikuse vald	Tallinn	49	5	54
Halinga vald	Tallinn	47	7	54
Vändra alev vald	Tallinn	43	4	47
Pärnu linn	Viljandi linn	16	18	34

Pärnu linn	Paldiski linn	28	3	31
Saarde vald	Tallinn	24	7	31
Tahkuranna vald	Tallinn	27	0	27
Vändra vald	Tallinn	19	8	27
Pärnu linn	Lihula vald	10	15	25
Pärnu linn	Vigala vald	4	18	22
Pärnu linn	Türi vald	9	12	21
Vändra vald	Järvakandi vald	14	6	20
Pärnu linn	Haapsalu linn	7	12	19
Tori vald	Tallinn	16	2	18
Pärnu linn	Kuressaare linn	9	9	18

Tööalaste liikumiste maht, mis ei ole seotud Pärnu ega Tallinna linnaga on 2011. aasta rahvaloenduse andmetel 542 inimest. Suurima mahuga liikumine toimub Vändra valla ja Järvakandi valla vahel. Järvakandi vallas Järvakandi alevis töötab 14 Vändra valla elanikku ning Vändra vallas töötab 6 Järvakandi valla elanikku. Suurim liikumine nende valdade vahel toimub Kergu külast, kust käib Järvakandi alevis tööl 5 inimest. Teistest küladest käib Järvakandis tööl 1 inimene. Suuremamahuline liikumine toimub ka Halinga valla ja Vigala valla vahel, Vändra valla ja Türi valla vahel ning Saarde valla ja Mõisaküla linna vahel. Enamasti jääb asulate vahelise liikumise maht siiski väiksemaks kui 10 inimest.

KOV 1 (A1)	KOV 2 (A2)	A1>A2	A2>A1	Kokku
Vändra vald	Järvakandi vald	14	6	20
Halinga vald	Vigala vald	3	15	18
Vändra vald	Türi vald	7	6	13
Saarde vald	Mõisaküla linn	1	12	13
Saarde vald	Abja vald	5	6	11
Varbla vald	Hanila vald	4	6	10
Vändra alev vald	Kehtna vald	1	9	10
Sindi linn	Tartu linn	8	1	9
Märjamaa vald	Halinga vald	0	9	9
Koonga vald	Lihula vald	4	3	7
Paikuse vald	Karksi vald	1	6	7
Saarde vald	Karksi vald	1	6	7
Saarde vald	Viljandi linn	6	0	6
Vändra alev vald	Türi vald	3	3	6
Vändra alev vald	Järvakandi vald	5	0	5
Audru vald	Tartu linn	3	2	5
Sauga vald	Viljandi linn	2	3	5
Vändra vald	Rapla vald	2	3	5
Vändra vald	Pärsti vald	2	3	5
Audru vald	Paldiski linn	2	3	5

Seega on maakonnapiiriülese tööalase liikumise maht, mis ei puuduta suuremaid keskuseid, üsna väike ja nõudlus ühistranspordiühenduse järele seega vähene.

3.1.2. Õpilaste liikumised

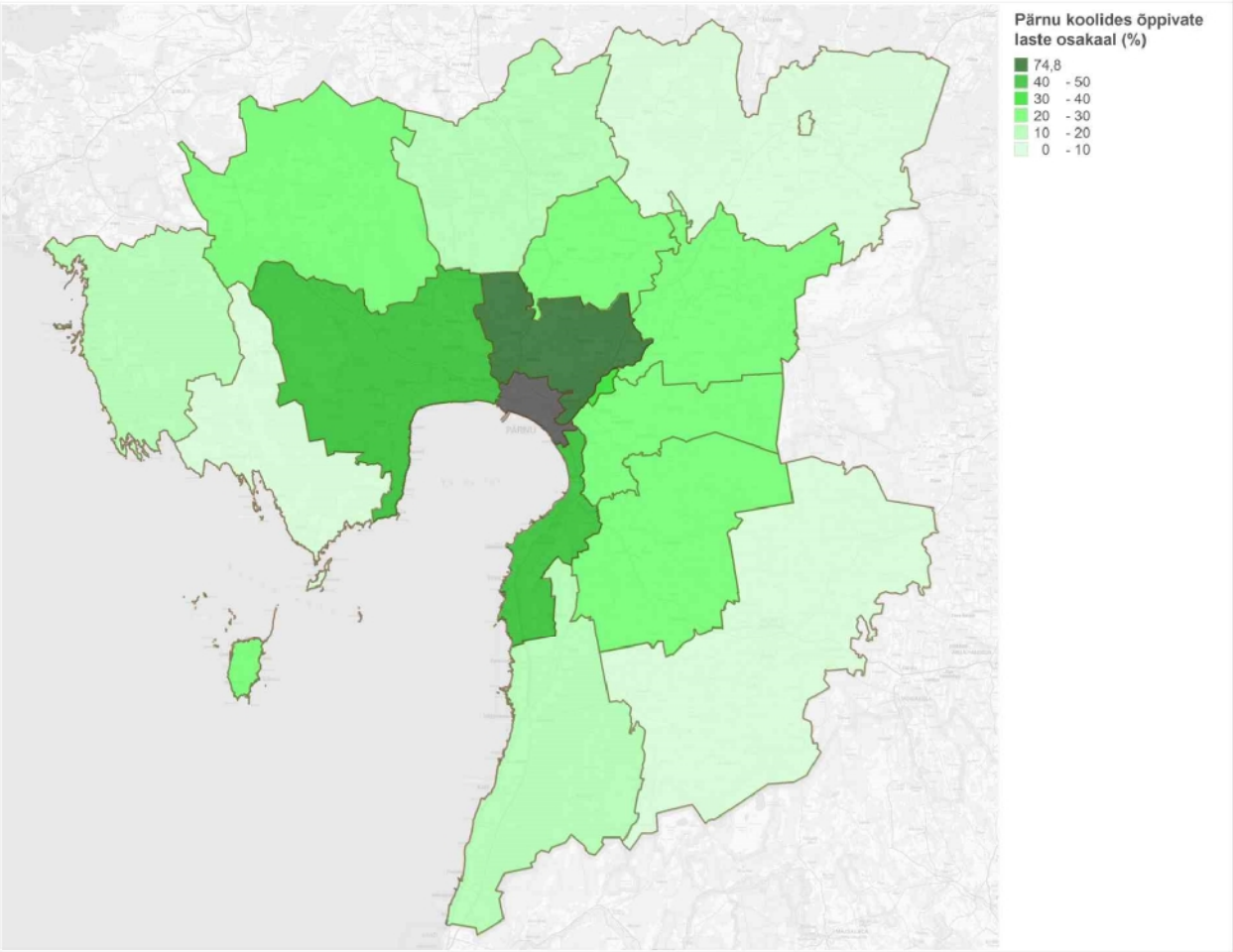
Enamik õpilasi õpib elukohajärgses koolis või koolieelses õppeasutuses. Siiski käib suur hulk õpilastest koolis ka teistes kohalikes omavalitsustes. Enamasti Pärnu linnas. Eesti Hariduse Infosüsteemi andmetel õpib 2013/2014 õppeaastal Pärnu maakonna üldhariduskoolides 8 833 õpilast. Neist 202 õpilast elab ametlikel andmetel väljaspool Pärnu maakonda. Samas 149 Pärnu maakonna elanikku õpib teistes maakondades. Andmete puhul tuleb silmas pidada, et õpilase tegelik elukoht võib erineda andmebaasis registreeritud elukohast. Üheltpoolt võib elukoha aadress olla vananenud ning õpilane ei ole registreeritud elukohaga seotud. Samas on levinud olukord, kus õpilane elab koolipäevadel õppekoha lähistel ning suundub nädalavahetuseks koju teise kohalikku omavalitsusse. Seega ei liigu ta igapäevaselt kodu ja kooli vahel. Selline olukord on levinud eelkõige üksteisest kaugel paiknevate kohalike omavalitsuste puhul.

Pärnu maakonna üldhariduskoolides õpib 8 631 Pärnu maakonnas elavat õpilast (sealhulgas 4 087 Pärnu linnas elavat õpilast). Pärnu maakonna kohalikes omavalitsustes (va Pärnu linn) elab seega 4 544 Pärnu maakonna üldhariduskoolide õpilast. Neist ligikaudu 63,8% õpib elukohajärgses kohalikus omavalitsuses, 28,2% õpilastest õppis Pärnu linna koolides ning 7,7% õpilastest mõnes teises kohalikus omavalitsuses, mis ei ole elukohajärgne kohalik omavalitsus ega ka Pärnu linn.

Pärnu linnas elavatest õpilastest õppis Pärnu linnas asuvates koolides õppis ligikaudu 97,5% õpilastest. Eesti Hariduse Infosüsteemi andmetel õpib 104 Pärnu linnas sissekirjutust omavat õpilast teistes Pärnu maakonna kohalikes omavalitsustes asuvates koolides.

Teistes kohalike omavalitsuste koolides õppimine sõltub eelkõige võimalusest õppida elukohajärgses koolis. Mitmes kohalikus omavalitsuses puudub keskharidust andev õppeasutus, mistõttu on õpilased sunnitud hariduse omandamiseks liikuma. Peamine kohalike omavalitsuste piire ületav haridusega seotud pendelränne on Pärnu suunaline. Pärnu üldhariduskoolides õppivate Pärnu maakonnas elavate õpilaste osakaal on suurem Pärnu lähiümbruse valdades. Suurim Pärnu linna koolides õppivate õpilaste osakaal on Sauga vallas, kus Eesti Hariduse Infosüsteemi andmetel õpib 74,8% valla lastest. Üheks põhjuseks on puuduv keskharidust andev õppeasutus. Samas asub Sauga vald ja selle keskus Pärnule lähedal ning on tagatud tihe ühistranspordiühendus Pärnuga, mistõttu õpilastel on mugav käia Pärnu linna koolides.

Pärnu linna üldhariduskoolides õpivad ligikaudu pooled (49,2%) Tahkuranna valla lastest. Ka Tahkuranna vallas puudub gümnaasium. Audru valla õpilastest käib ligikaudu 41,7% ja Sindi linna lastest 31,8% Pärnu linna üldhariduskoolides.



Joonis 11. Pärnu koolides õppivate laste osakaal (%)

Pärnu linna koolides õpib 1 297 maapiirkonna last. Osa lapsi ei sõida igapäevaselt maakonnas asuva kodu ja kooli vahel ning omavad Pärnu linnas elukohta. See puudutab eelkõige just kaugemal elavaid lapsi. Samas suurima mahuga liikumine toimub just Pärnu linna ja naabervaldade vahel, kus lapsed liiguvad siiski igapäevaselt. Enim lapsi käib Pärnu linna koolides Eesti Hariduse Infosüsteemi andmetel õpib Pärnu koolides 302 Sauga valla last. Sauga valla kõrval on olulise tähtsusega Audru vald. Pärnu linnas õpib 273 Audru valla õpilast. Ülejäänud kohalike omavalitsuste Pärnus õppivate laste arv jääb oluliselt väiksemaks.

Elukoht	Kool	Õpilasi Pärnus
Sauga vald	Pärnu linn	302
Audru vald	Pärnu linn	273
Paikuse vald	Pärnu linn	152
Sindi linn	Pärnu linn	131
Tahkuranna vald	Pärnu linn	130
Tori vald	Pärnu linn	58
Are vald	Pärnu linn	36
Häädemeeste vald	Pärnu linn	36
Halinga vald	Pärnu linn	32
Saarde vald	Pärnu linn	29

Surju vald	Pärnu linn	29
Koonga vald	Pärnu linn	25
Kihnu vald	Pärnu linn	15
Vändra vald	Pärnu linn	14
Varbla vald	Pärnu linn	12
Tootsi vald	Pärnu linn	8
Vändra alev vald	Pärnu linn	8
Tõstamaa vald	Pärnu linn	7

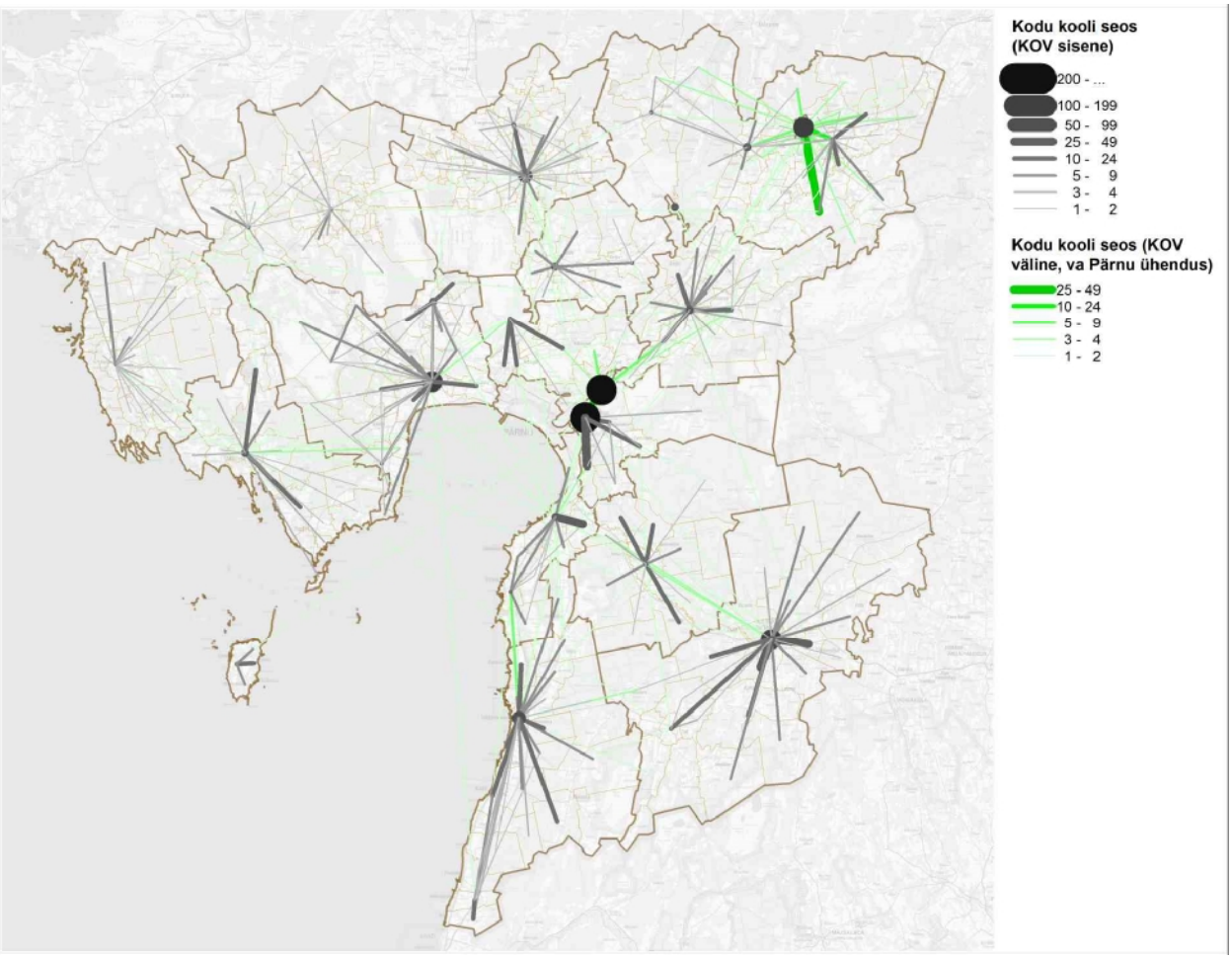
Seega moodustab kogu Pärnu suunalisest õpilasrändest viie Pärnu lähiümbruse valla laste liikumine ligikaudu 76,2%.

Joonis 12. Kodu ja kooli vaheliste liikumiste maht (KOV täpsus)

Pärnu maakonnas toimub lisaks Pärnu suunalisele õpilaste pendelrändele ka teiste kohalike omavalitsuste vaheline liikumine. Eesti Hariduse Infosüsteemi andmetel õpib maakonna lastest elukohast erinevas kohalikus omavalitsuses kokku 344 õpilast. Kõige suurem liikumine toimub Vändra valla ja Vändra alevi vahel. Vändra valla lastest õpib 110 Vändra Gümnaasiumis. Samas toimub ka vastupidine liikumine. Vändra alevi 21 last õpib Vändra valla koolides. Seega liigub Vändra valla ja Vändra alevi vahel 131 last. Suurem liikumine on ka Sindi linna ja Paikuse valla vahel. Paikuse valla koolides õpib 44 Sindi linna last ning 3 Paikuse valla last õpivad Sindi Gümnaasiumis. Ülejäänud kohalike omavalitsuste vaheline õpilaste liikumine on oluliselt

väiksema mahuga. Sauga valla lastest õpib Sindi Gümnaasiumis 19 õpilast. Saarde valla ja Surju valla ning Sindi linna ja Tori valla vahel liigub 12 õpilast.

Elukohaga samas omavalitsuses õpib 2897 õpilast. Neist 53,2% elab kooliga samas asulas ning 46,8% liigub kohaliku omavalitsuse siseselt asulate vahel. Elukohaga samas asulas elavate õpilaste koolitee on piisavalt lühike, et on võimalik see läbida jalgsi või jalgratastel. Asulate vaheline liikumine on sageli aga jalgsi või jalgratastel liikumiseks liialt pikk ning tekib vajadus motoriseeritud transpordi järele.



Joonis 13. Kodu ja kooli vaheliste liikumiste maht (küla täpsus, va. Ühendused Pärnu linnaga)

Kohaliku omavalitsuse siseses asulate vahelises õpilaste pendelrändes on suurima mahuga Silla küla ja Paikuse valla vaheline liikumine. Silla külas elab Eesti Hariduse Infosüsteemi andmetel 46 Paikuse Põhikooli õpilast. Üle kolmekümne õpilase õpib Saarde külast ja Tihemetsa alevikust Kilingi-Nõmme Gümnaasiumis.

Elukoht	Kooli asukoht	Õpilasi
Silla küla	Paikuse alev	46
Saarde küla	Kilingi-Nõmme vallasisene linn	33
Tihemetsa alevik	Kilingi-Nõmme vallasisene linn	30
Laadi küla	Uulu küla	26
Libatse küla	Pärnu-Jaagupi alev	24

Kilksama küla	Nurme küla	23
Sauga alevik	Nurme küla	22
Seliste küla	Tõstamaa alevik	22
Suurejõe küla	Säästla küla	22
Kabli küla	Häädemeeste alevik	20

Kokku liigub Pärnu maakonnas asulate vahel 3 102 õpilast. Suurem osa neist on potentsiaalsed ühistranspordikasutajad.

Maakonnapiire ületava õpilasrände maht on 352 õpilast. Pärnu maakonna koolides õpib 150 õpilast, kelle elukoht on mõnes teises maakonnas. Pärnu maakonnas elavatest õpilastest õpib mõnes teises maakonnas 202 last. Pärnu linnaga on seotud 175 lapse liikumine. Need on õpilased, kes elavad mõnes teises maakonnas ja õpivad Pärnus või vastupidi. Tallinna linnaga on seotud 91 lapse liikumine. Suurim liikumiste maht on Pärnu ja Tallinna linna vahel. Ülejäänud seosed on olulise väiksema mahuga.

KOV 1 (A1)	KOV 2 (A2)	A1>A2	A2>A1	Kokku
Pärnu linn	Tallinn	27	18	45
Kehtna vald	Vändra alev vald	13	0	13
Pärnu linn	Hanila vald	1	10	11
Pärnu linn	Lihula vald	0	10	10
Pärnu linn	Vigala vald	2	7	9
Pärnu linn	Tartu linn	6	2	8
Paikuse vald	Tallinn	7	0	7
Saarde vald	Mõisaküla linn	1	6	7
Vändra vald	Järvakandi vald	5	1	6
Pärnu linn	Kehtna vald	4	2	6
Pärnu linn	Viljandi linn	1	5	6
Saarde vald	Tallinn	0	6	6
Halinga vald	Tallinn	5	0	5
Häädemeeste vald	Tallinn	2	3	5
Saarde vald	Karksi vald	0	4	4
Saarde vald	Kõpu vald	0	4	4

Tallinna ja Pärnu linnaga mitteseotud liikumistest on suurima mahuga Vändra alevi ja Kilingi-Nõmme linna suunaline liikumine naaberomavalitsustest. Vändra Gümnaasiumis õpib teistest maakondadest 19 õpilast. Neist 17 elab Rapla maakonnas. Kehtna vallast õpib Vändra Gümnaasiumis 6 Ellamaa külas elavat last, 5 Eidapere alevikus ja 2 Reonda külas elavat last. Lisaks õpib Vändra Gümnaasiumis 3 õpilast Käru vallast Kullimaa külast. 1 Vändra Gümnaasiumi õpilane elab Järvakandi alevis, 1 õpilane Paide linnas Järva maakonnas ja 1 õpilane Vardi külas Viljandi maakonnas.

Kilingi-Nõmme Gümnaasiumis õpib 26 last väljastpoolt Pärnu maakonda. Koguni 6 elukohana on registreeritud Tallinn. Nähtavasti Tallinna linnas nad siiski igapäevaselt ei ela. Järva ja Valga maakonnas elab haridusregistri andmetel 3 õpilast. Kilingi-Nõmme Gümnaasiumis õpib 6 õpilast Mõisaküla linnast, 4 õpilast Karksi vallast Lilli külast, 2 õpilast Kõpu vallast Seruküla külast ja Kõpu alevikust ning 2 õpilast ka Abja vallast Kamara külast. 1 õpilane käib Kilingi-Nõmme Gümnaasiumis Halliste vallast Hõbemäe külast.

3.1.3. Koolivõrgu korrastamine mõju õpilaste liikumistele

Koolivõrgu korrastamine mõjutab eelkõige maapiirkonna gümnaasiumiastme õpilasi, kellel kaob elukohajärgse kooli gümnaasiumiastme sulgemisel võimalus keskhariduse omandamiseks kodu lähedal ning on sunnitud seega igapäevaselt liikuma. Eesti hariduse infosüsteemi andmetel elab Pärnu maapiirkonna asulates 770 gümnaasiumiastme õpilast. Neist 508 õpib juba praegu Pärnu linna gümnaasiumites.

Pärnu maapiirkonna gümnaasiumiõpilaste elukoha ja kooli seos on järgmine:

Elukoha KOV	Kool KOV	Õpilasi	Elukoha KOV	Kool KOV	Õpilasi
Are vald	Halinga vald	1	Surju vald	Pärnu linn	16
	Pärnu linn	16		Saarde vald	5
Audru vald	Pärnu linn	101	Tahkuranna vald	Häädemeeste vald	2
Halinga vald	Halinga vald	36		Pärnu linn	42
	Pärnu linn	13		Saarde vald	1
Häädemeeste vald	Häädemeeste vald	30	Tootsi vald	Pärnu linn	6
	Pärnu linn	22		Vändra alev vald	1
	Tõstamaa vald	1	Tori vald	Pärnu linn	32
Kihnu vald	Pärnu linn	10		Sindi linn	2
Koonga vald	Pärnu linn	13		Vändra alev vald	2
Paikuse vald	Pärnu linn	82	Tõstamaa vald	Pärnu linn	5
	Sindi linn	2		Tõstamaa vald	20
Saarde vald	Häädemeeste vald	2	Varbla vald	Pärnu linn	9
	Pärnu linn	18		Saarde vald	1
	Saarde vald	59		Tõstamaa vald	1
Sauga vald	Pärnu linn	61	Vändra alev vald	Pärnu linn	6
	Sindi linn	2		Vändra alev vald	41
	Tõstamaa vald	1	Vändra vald	Pärnu linn	8
Sindi linn	Halinga vald	1		Vändra alev vald	29
	Pärnu linn	48			
	Sindi linn	22			

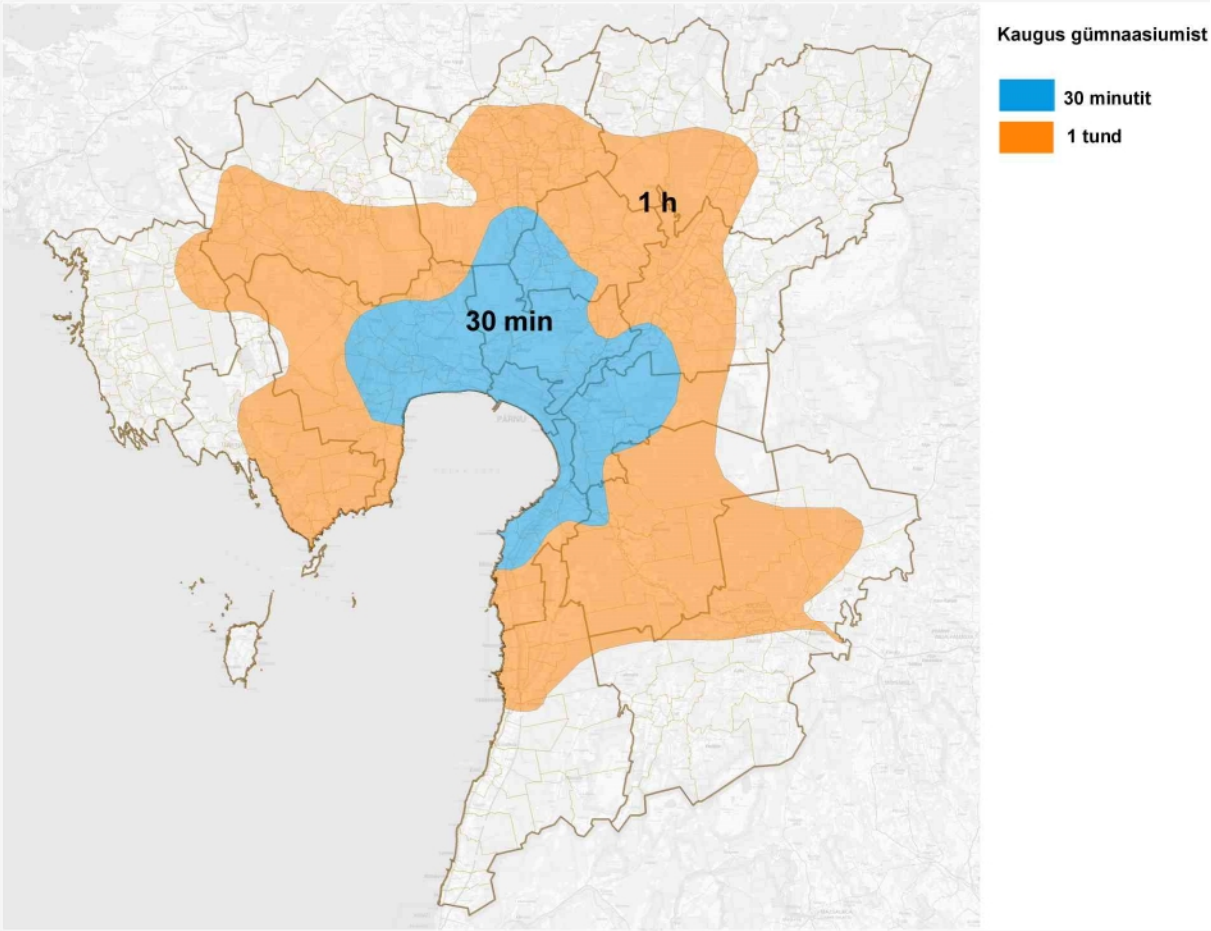
<u>Stsenaarium 1. Riigigümnaasium Pärnus</u>

Antud stsenaariumi korral koondub Pärnu maakonnas kogu keskhariduse andmine üksnes Pärnu linna ning maapiirkonda jäävad vaid alus- ja põhiharidust pakkuvad õppeasutused. Antud stsenaarium mõjutab praegusel hetkel otseselt 262 õpilast. Mõju ulatus võib siiski erineda. Üheltpoolt on ohuks, et maapiirkonnas gümnaasiumiastme kadumine võib kaasa tuua inimeste elukohavahetuse. Seni maapiirkonnas elavad leibkonnad võivad kolida elama Pärnusse. Eriti olukorras, kus leibkonna üks või mitu liiget juba töötavad maakonnakeskuses. Samuti võib osa olemasolevates gümnaasiumites põhikooli osas õppivaid lapsi vahetada kooli ja suunduda õppima Pärnusse juba enne gümnaasiumisse minekut. Alljärgnevalt on lähtutud siiski praegustest elukohtade paiknemisest ja üksnes gümnaasiumiõpilaste liikumiste muutustest.

Enim mõjutab stsenaarium 1 rakendamine Saarde valla, Vändra valla ja Vändra alevi valla lapsi. Saarde vallas lisandub olemasolevale 18 õpilasele, kes juba praegu õpivad Pärnu linna üldhariduskoolides, 61 praegu Kilingi-Nõmme Gümnaasiumis õppivat last. Vändra vallast ja Vändra alevist peab hakkama igapäevaselt käima Pärnusse lisaks 76 last. Pärnu suunas liigub lisaks 36 õpilast Halinga vallast ja 31 õpilast Häädemeeste vallast.

Elukoha KOV	Kool KOV	Praegu Pärnus õppivad õpilased	Lisanduvad õpilased	Kokku
Are vald	Pärnu linn	16	1	17
Audru vald	Pärnu linn	101	0	101
Halinga vald	Pärnu linn	13	36	49
Häädemeeste vald	Pärnu linn	22	31	53
Kihnu vald	Pärnu linn	10	0	10
Koonga vald	Pärnu linn	13	0	13
Paikuse vald	Pärnu linn	82	2	84
Saarde vald	Pärnu linn	18	61	79
Sauga vald	Pärnu linn	61	3	64
Sindi linn	Pärnu linn	48	23	71
Surju vald	Pärnu linn	16	5	21
Tahkuranna vald	Pärnu linn	42	3	45
Tootsi vald	Pärnu linn	6	1	7
Tori vald	Pärnu linn	32	4	36
Tõstamaa vald	Pärnu linn	5	20	25
Varbla vald	Pärnu linn	9	2	11
Vändra alev vald	Pärnu linn	6	47	53
Vändra vald	Pärnu linn	8	29	37

Gümnaasiumihariduse koondumisega Pärnusse vähendab üldkeskhariduse, kui ühe avaliku teenuse, kättesaadavust. Teemaplaneeringus „Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2008-2015“ on määratletud erinevate teenuste kättesaadavuse kriteeriumid. Kirjeldatud kriteeriumites on üldkeskhariduse kättesaadavuse piirmäärana määratletud juurdepääs ühistranspordiga kuni 60 minutiga. Gümnaasiumihariduse koondumisel Pärnusse võtab suurel osal Pärnumaa äärealadest gümnaasiumisse jõudmine määratletud kriteeriumitest olemasoleva ühistranspordi liinivõrgu ja sõiduplaanide puhul rohkem aega.



Joonis 14. Juurdepääs üldkeskharidusele (stsenaarium 1 puhul)

Stsenaarium 2. Riigigümnaasium Pärnus, filiaalid Vändras ja Kilingi-Nõmmes

Antud stsenaariumi korral jätkub gümnaasiumihariduse andmine lisaks Pärnu linnale ka Vändras ja Kilingi-Nõmmes. Vändra ja Kilingi-Nõmme gümnaasiumite mõju laste liikumistele on valdav eelkõige Saarde, Vändra alevis ja Vändra vallas. Samas võiks see mõju olla oluliselt suurem. Näiteks õpib Vändra Gümnaasiumi väljastpoolt Vändra alevit ja valda gümnaasiumi osas vaid 3 õpilast. Neist üks on pärit Tootsi alevist. Samas 6 Tootsi last õpivad Pärnus. Vändrasse jõuab maakonnaliinidega Tootsist sõltuvalt liini marsruudist 26-32 minutiga. Kuid Pärnusse võtab maakonnaliinibussiga jõudmine aega 49 minutit kuni 1 tund 5 minutit. Seega kulub Pärnusse jõudmiseks pea kaks korda rohkem aega. Suure tõenäosusega õpivad Tootsi lapsed Pärnus peamiselt ühendusvõimaluse olemasolul. Hetkel ei pääse pärast koolipäeva lõppu Vändrast Tootsi tagasi.

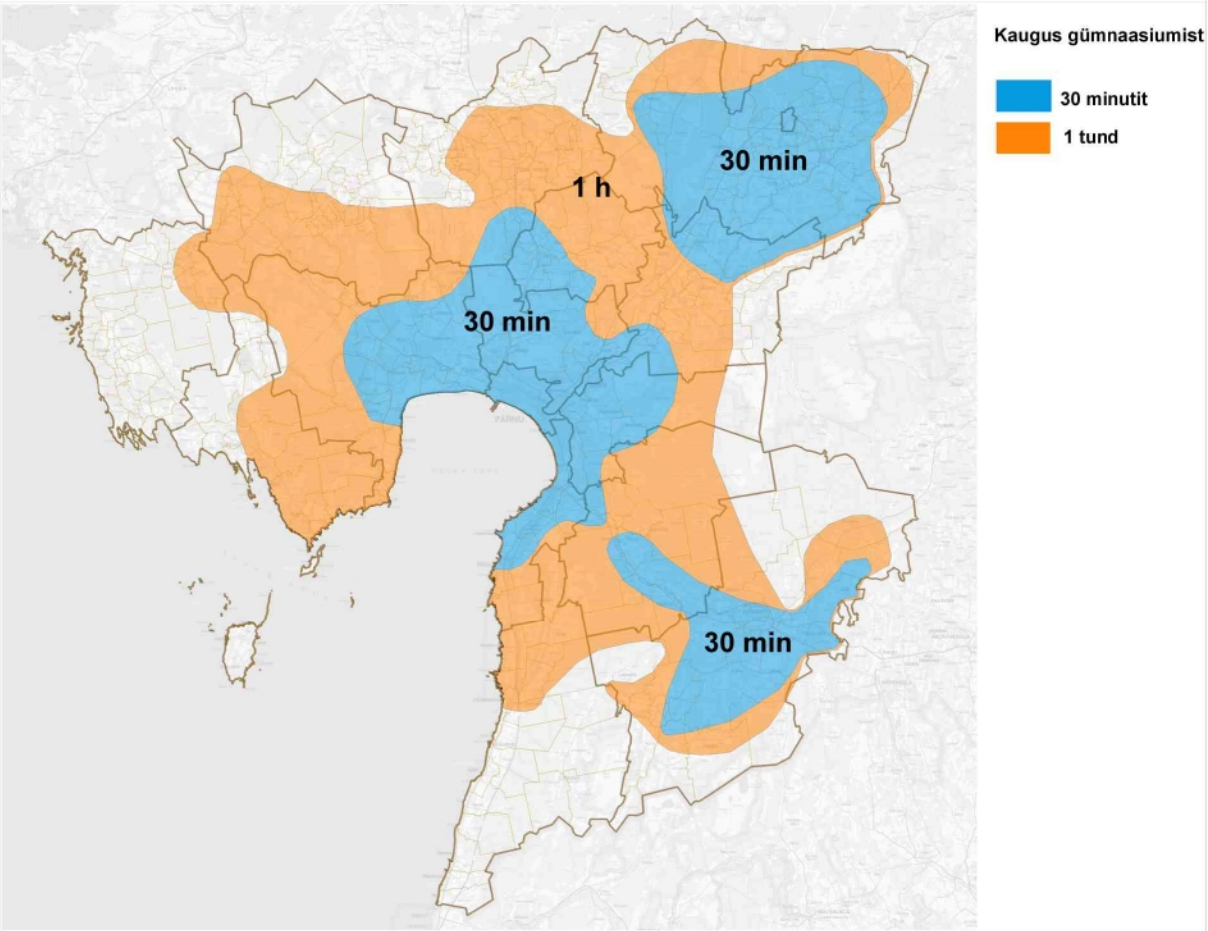
Samuti on Tori alevist maakonnaliiniga pea sama ajakulu suundumiseks nii Vändrasse kui Pärnusse. Ühendus Tori ja Vändra vahel on väga hea ning tagab Tori lastele võimaluse maakonnaliinidega käia Vändra koolis. Siiski eelistatakse pigem Pärnu koole. Seega mõjutab lisaks kooli paiknemisele laste liikumistele ka eelistus õppeasutuse suhtes.

Sarnane suundumus on ka Kilingi-Nõmme suunal. Surju külast jõuab maakonnaliinidega Kilingi-Nõmmesse 24-27 minutiga ja Pärnusse 29 minutiga. Samas mõjutab Kilingi-Nõmme suunal liikumist hetkel ka ühistranspordi kättesaadavus. Maakonnaliinidega ei jõua Kilingi-Nõmmesse koolipäeva alguseks. See võib ka olla üks põhjustest, miks 16 Surju valla gümnaasiumiõpilast käivad koolis Pärnus ja vaid 5 Kilingi-Nõmmes.

Praegusel juhul mõjutab antud stsenaariumi rakendamine 121 õpilast, kes hakkaksid õppima Pärnu linna koolides. Vändra ja Kilingi-Nõmme Gümnaasiumite tugevamaks muutumisel ning atraktiivsuse suurenemisel ja juurdepääsu paranemisel võib osa õpilastest asuda Pärnu asemel õppima pigem neisse koolidesse. Seega tuleb pöörata tähelepanu Vändrale ja Kilingi-Nõmmele juurdepääsu parandamisele.

Elukoha KOV	Kool KOV	Praegu Pärnus õppivad õpilased	Lisanduvad õpilased
Are vald	Pärnu linn	16	1
Halinga vald	Pärnu linn	13	36
Häädemeeste vald	Pärnu linn	22	31
Kihnu vald	Pärnu linn	10	
Koonga vald	Pärnu linn	13	
Paikuse vald	Pärnu linn	82	2
Sauga vald	Pärnu linn	61	3
Sindi linn	Pärnu linn	48	23
Surju vald	Pärnu linn	16	
Tahkuranna vald	Pärnu linn	42	2
Tootsi vald	Pärnu linn	6	
Tori vald	Pärnu linn	32	2
Tõstamaa vald	Pärnu linn	5	20
Varbla vald	Pärnu linn	9	1
Saarde vald	*Pärnu linn*	*18*	
Vändra alev vald	*Pärnu linn*	*6*	
Vändra vald	*Pärnu linn*	*8*	

Võrreldes stsenaariumiga 1 on stsenaariumil 2 juurdepääs üldkeskharidusele parem. Eelkõige on parem just Vändra ümbruse olukord.

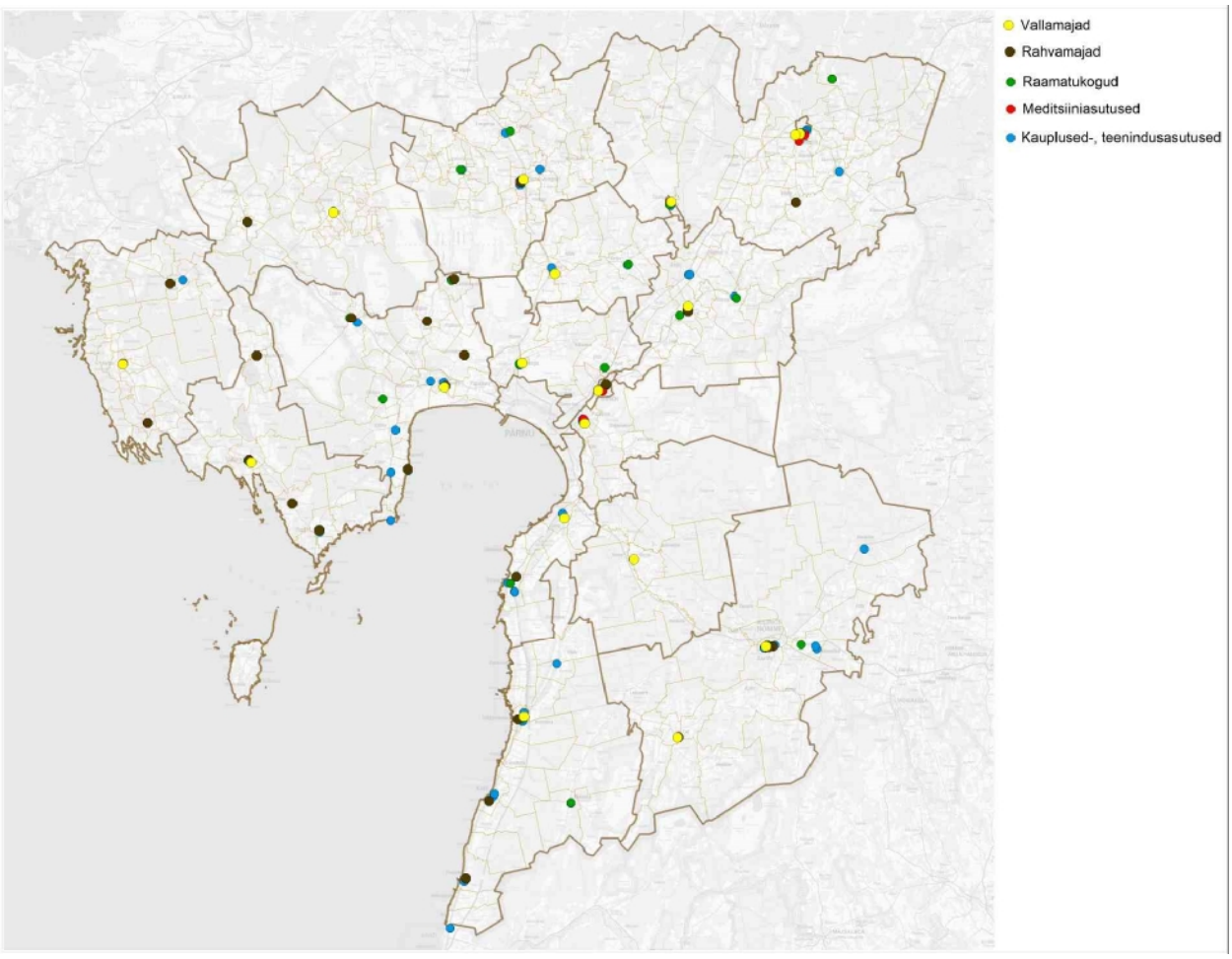


Joonis 15. Juurdepääs üldkeskharidusele (stsenaarium 2 puhul)

3.1.4. Muud liikumiste põhjused

Lisaks töö ja kooliga seotud liikumistele teostatakse igapäevaselt mitmetel muudel põhjustel liikumisi. Suurema mahuga on teenindus- ja kaubandusasutustega (sh meditsiiniteenus) seotud liikumised. Olulised on ka vaba aja veetmisega seotud liikumised. Nende liikumiste maht on võrreldes töö ja kooliga seotud liikumistele siiski väiksem. Samuti ollakse nende liikumiste tegemisel paindlikumad. Kui töö ja kooliga seotud liikumistel on kindlalt vajalik olla soovitud kohas mingil kindlal ajahetkel ning ühistransport peab lähtuma sellest vajadusest, siis teistel põhjustel liikumistel on enamasti võimalik liikumise aega kavandada lähtuvalt ühistranspordi kättesaadavusest.

Igapäevaseid tarbekaupu müüvad kaubandusasutused paiknevad valdavalt kohalike omavalitsuste keskustes. Kauplused paiknevad ka suuremates külades. Enamasti on kauplused väikesed ning tõmbekeskuseks üksnes kaupluse lähiümbruse elanikele. Samuti on koondunud vallakeskustesse ka muud teenused (kohalik omavalitsuste teenused, meditsiiniasutused, Eesti Post jt). Kaupluste külastamiseks ja muude teenuste tarbimiseks on seega olulise tähtsusega ühendusvõimaluse olemasolu valla keskusega. Teenuste kättesaadavus sõltub seega maakonnaliinide ühenduste arvus valla keskusega ja sõiduajas.

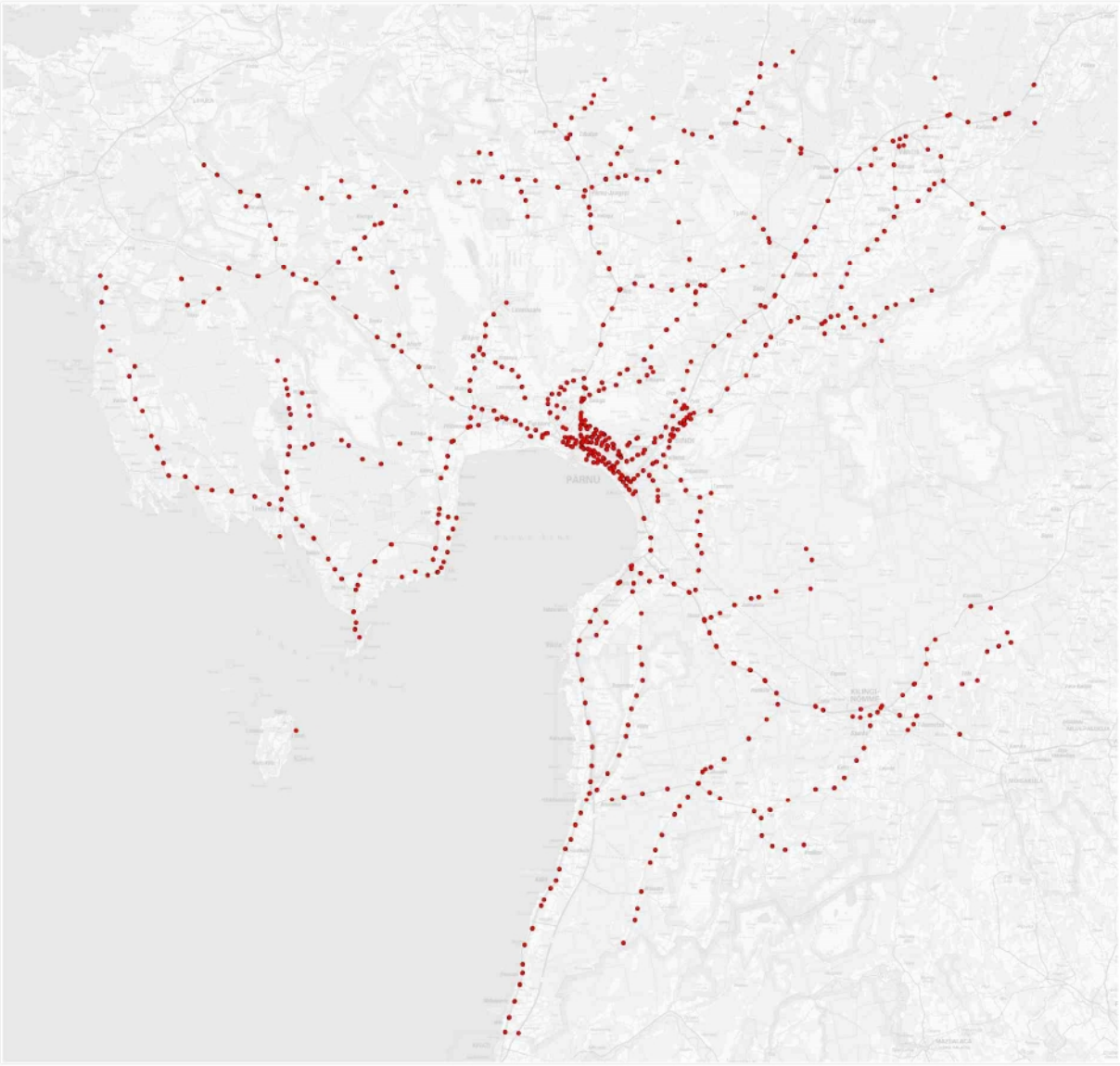


Joonis 16. Teenuskeskused (Allikas: kohalike omavalitsuste kodulehed, vastused päringutele)

Pärnu linna rajatud suured kaubanduskeskused ja kauplused mõjutavad lisaks Pärnu linna elanikele ka maakonna elanike liikumisharjumusi. Kui igapäevaselt külastavad maakonna elanikud pigem elukohajärgset kaubandusasutust, siis nädalavahetustel külastatakse Pärnu linnas paiknevaid teenindusasutusi. Pärnu linnas asuvad ka olulised vaba aja veetmise kohad ning muud teenused, mis elukohajärgsetes kohalikes omavalitsustes sageli puuduvad.

3.2. Ühistranspordi kättesaadavus

Pärnu maakonnas on peatus.ee andmetel kokku 1 230 peatuskohta (sh 187 pärnu linnas). Peatus.ee andmebaas sisaldab nii bussi kui rongipeatuseid ja sadamaid, kust toimuvad regulaarsed liinid. Peatuskoht on iga üksik tähistatud bussi peatumise koht. Käesolev uuring keskendub suures osas bussiliiklusele.



Joonis 17. Peatuskohad

Sageli on ühes külas või asulas mitu samanimelist peatuskohta, mistõttu ühistranspordi kättesaadavuse analüüsis on töö lihtsustamiseks ning arusaadavuse parandamiseks vaadeldud samanimelisi peatuskohti koos. Sellisel juhul räägime bussipeatustest.

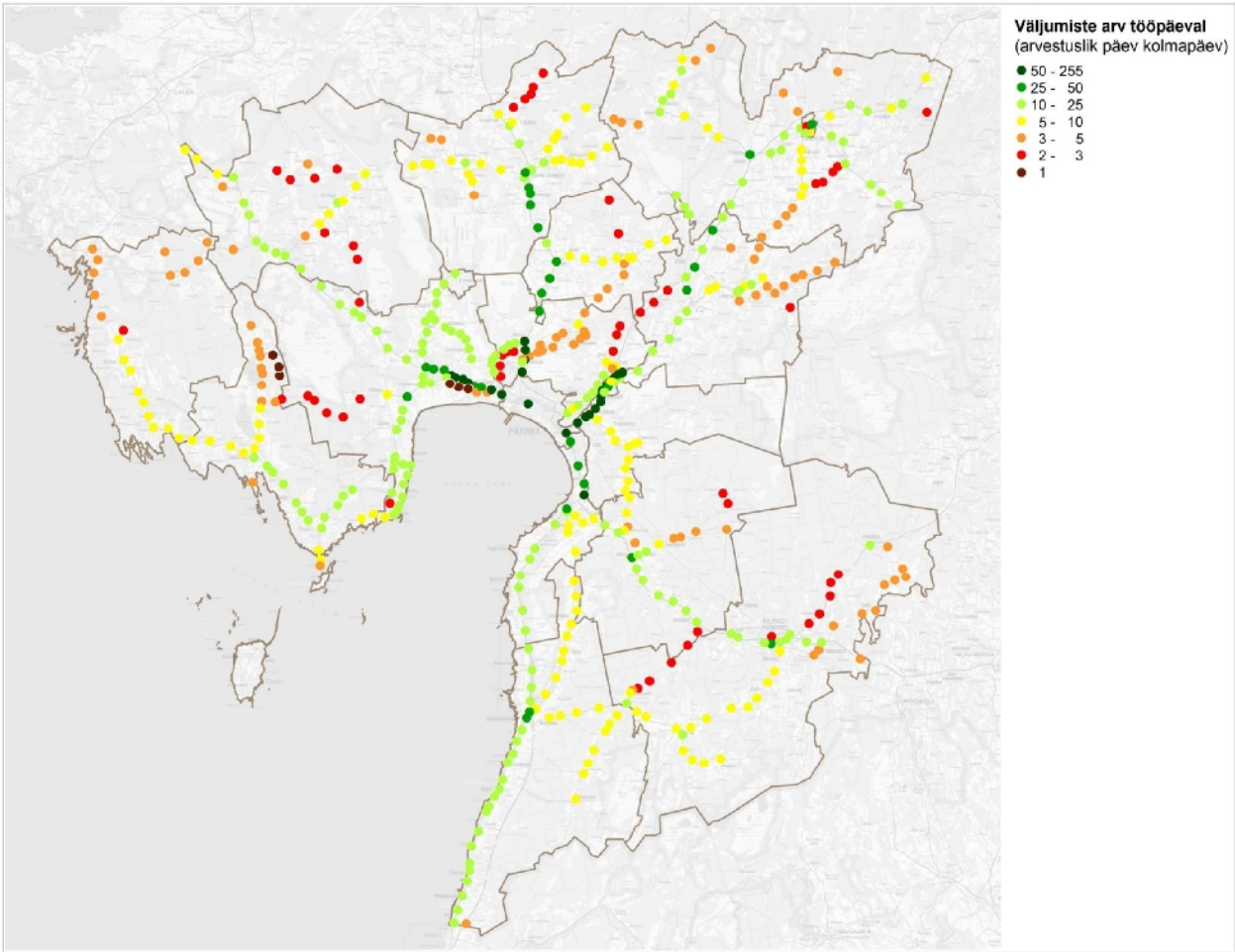
Pärnu maakonnas (va Pärnu linn) on kokku 522 bussipeatust. Ühel tööpäeval (vaatluse alla on võetud kolmapäev) toimub Pärnu maakonnas maakonna- ja kaugbussiliinidel (va kommertsliinid) kokku 317 reisi. Lisaks toimub regulaarne ja tihe kommertskaugliinide tegevus

ning enamikes kohalikes omavalitsustes teostavad liinivedu kohalikud liinid. Edaspidi vaadeldakse üksnes Pärnu Maavalitsuse poolt korraldatavaid maakonna- ja kaugbussiliine.

Kokku toimub ühel tööpäeval Pärnu maakonnas (va Pärnu linn) 6 957 maakonna- ja kaugbussiliinide (va kommertsliinid) väljumist.

Ühistranspordi kättesaadavuse seisukohalt on üks olulisimaid näitajaid väljumiste arv, ühendus maakonna- ja vallakeskusega ning sõidugraafiku ja marsruutide vastavus liikumisvajadusele. Vaid 1 väljumine päevas toimub 5 bussipeatuses. 2-3 väljumist päevas toimub 79 bussipeatuses. Sellisel juhul on tagatud vaid elementaarne ühistransporditeenuse kättesaadavus ning sõitja peab hoolikalt kavandama oma liikumised lähtuvalt busside sõidugraafikutest. 4-5 väljumist toimub 72 bussipeatuses. Antud sagedus võimaldab teostada paaril korral päevas edasi-tagasi reisi valdavalt valla või maakonnakeskusesse. Samas ei anna see sagedus head võimalust liikumiste kavandamiseks. 6-10 väljumist toimub 179 bussipeatuses. Sisuliselt tähendab see 3-5 edasi-tagasi reisi. 11-25 väljumist toimub 133 peatuses, 26-50 väljumist 30 peatuses ja üle 51 väljumise 23 bussipeatuses. Selline sagedus tagab piisava ühistransporditeenuse kättesaadavuse.

Ühistranspordi kättesaadavus on parem Pärnu lähiümbruses ja põhimaanteede äärsetes asulates, kus väljumiste sagedus on suurem. Samas maakonna äärealadel on ühistranspordi kättesaadavus väiksem.

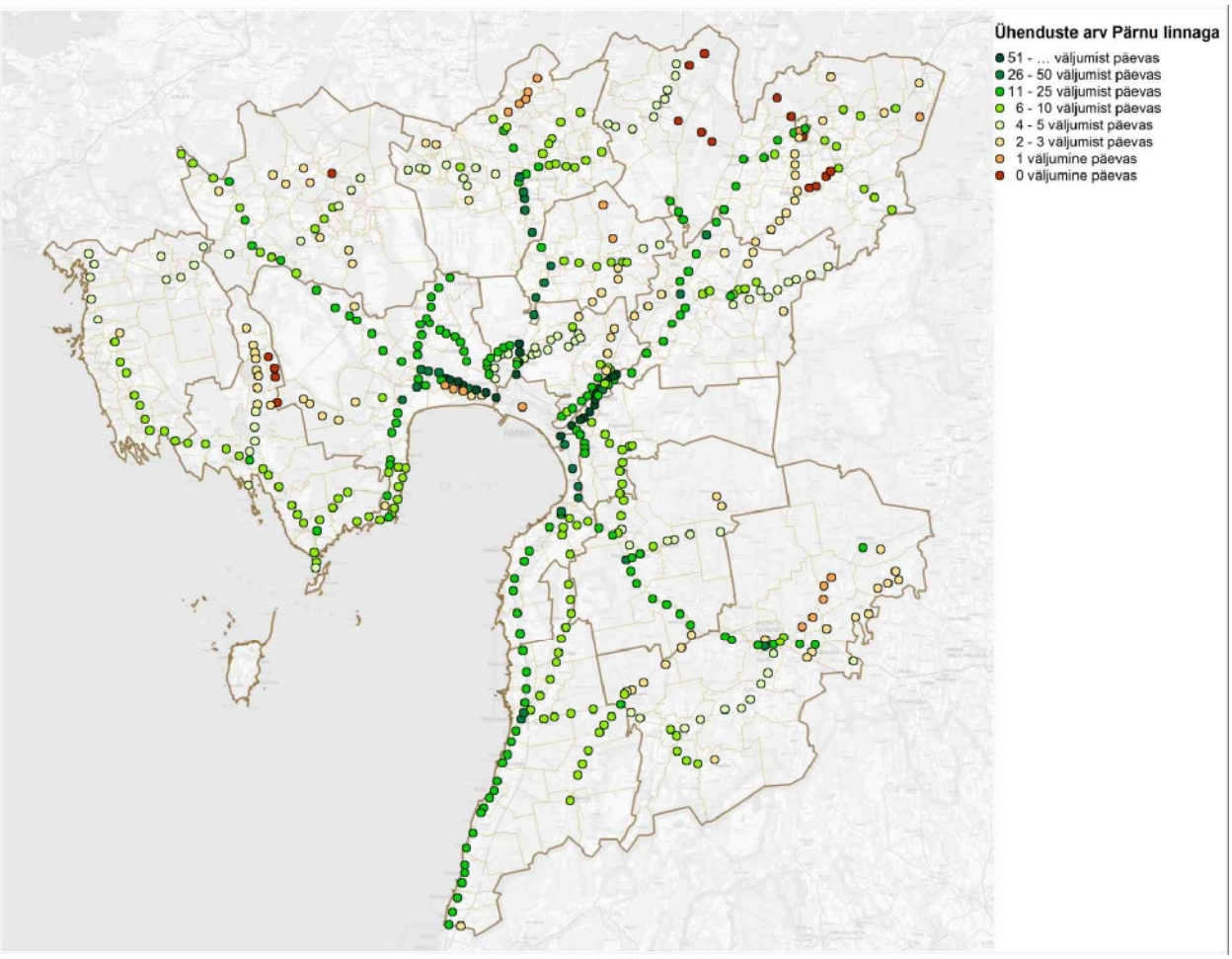


Joonis 18. Väljumiste arv tööpäeval

3.2.1. Ühendus maakonnakeskusega

Pärnu maakonna elanike elu- ja töökoha ning kooli seosed näitavad suurt nõudlust Pärnu suunalise liikumise järele. Pärnus paikneb paljudel maakonna elanikel töökoht, suur osa lastest käib Pärnus koolis. Pärnu on maakonnakeskus, kuhu on koondunud olulised teenindusasutused ning ka vabaaja veetmise võimalused. Seetõttu on oluline ühendusvõimalus Pärnu linnaga. Ühenduste arv Pärnu linnaga on (väljumised kokku Pärnusse ja Pärnust):

- 0 väljumine päevas 17 peatuses;
- 1 väljumine päevas 17 peatuses;
- 2-3 väljumist päevas 81 peatuses;
- 4-5 väljumist päevas 82 peatuses;
- 6-10 väljumist päevas 139 peatuses;
- 11-25 väljumist päevas 134 peatuses;
- 26-50 väljumist päevas 27 peatuses;
- 51-... väljumist päevas 25 peatuses.



Joonis 19. Otseühenduste arv Pärnu linnaga maakonnaliinidega tööpäeval (kolmapäev)

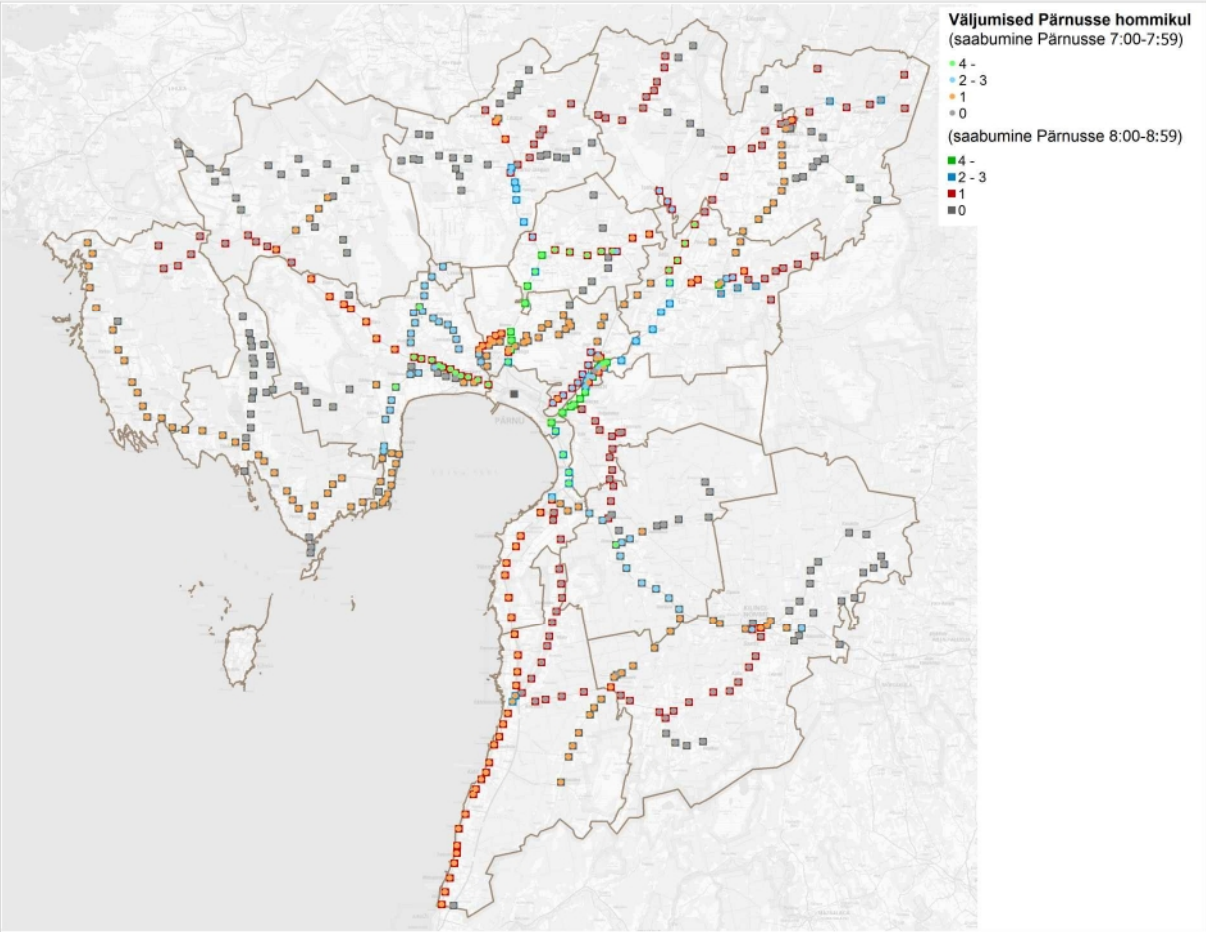
Kuna sageli kasutatakse ühistransporti tööl ja koolis käimiseks, on oluline ühendus hommikul Pärnusse ja õhtul pärast koolipäeva või tööpäeva lõppu koju tagasi. Inimeste tööpäevad algavad erinevatel kellaaegadel. Kontoritöölistel ja tootmisvaldkonnas töötavatel inimestel algab tööpäev enamasti 8:00 kuni 9:00. Samas teenindusasutuste töötajatel algab tööpäev sageli 10:00. Lisaks on rohkelt inimesi, kelle tööpäeva algus on eelnevast varasem või hilisem.

Enamikel inimestel algab tööpäev siiski 8:00 kuni 9:00, mistõttu oleme hommikuse perioodi vahemikuna arvestanud Pärnusse jõudmist 9:00-ks. Vaatluse all on otseühendused. Mõningates piirkondades on võimalik teostada ümberistumine, mis tagab ühendusvõimaluse Pärnuga.

Samuti varieerub koolipäeva ning tööpäeva lõpp. Valdavalt lõppeb tööpäev siiski 16:00 kuni 17:00 ja õhtuse perioodi vahemikuna on arvestatud just sellele järgnevat perioodi 17:00 kuni 18:00.

Hommikusel perioodil (saabumine Pärnusse 7:00-9:00) puudub võimalus Pärnusse jõudmiseks 131 peatuses. Ülejäänud peatustest on võimalik vähemalt ühe reisiga jõuda hommikul Pärnusse. Hommikusel perioodil on Pärnu suunas:

- 0 väljumist 131 peatuses;
- 1 väljumine 204 peatuses;
- 2 väljumist 104 peatuses;
- 3 väljumist 22 peatuses;
- 4 väljumist 29 peatuses;
- üle 5 väljumise 32 peatuses.

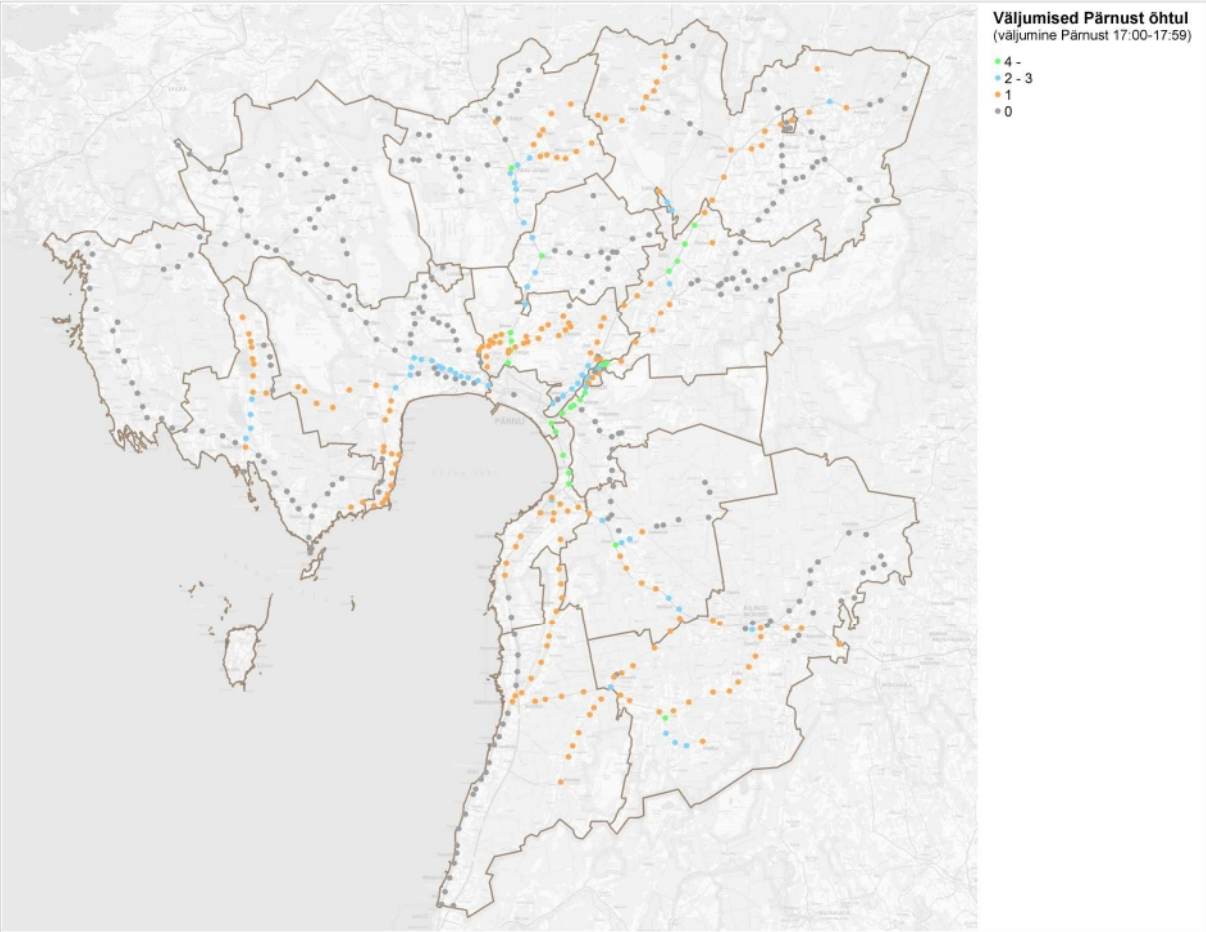


Joonis 20. Väljumiste arv Pärnusse ajavahemikul 7:00-7:59 ja 8:00-8:59

Lisaks hommikul Pärnusse tööle minekule on oluline sealt ka hiljem koju tagasi pääsemise võimalus. 264 peatusesse ei toimu õhtusel perioodil (väljumine Pärnust kell 17:00-18:00) ühtegi väljumist. Sarnaselt autokasutajatele ei soovi ka ühistranspordi kasutajad oodata pärast tööpäeva lõppu pikalt. Pikk ooteaeg vähendab valmidust ühistranspordi kasutamise järele ning soosib autokasutust.

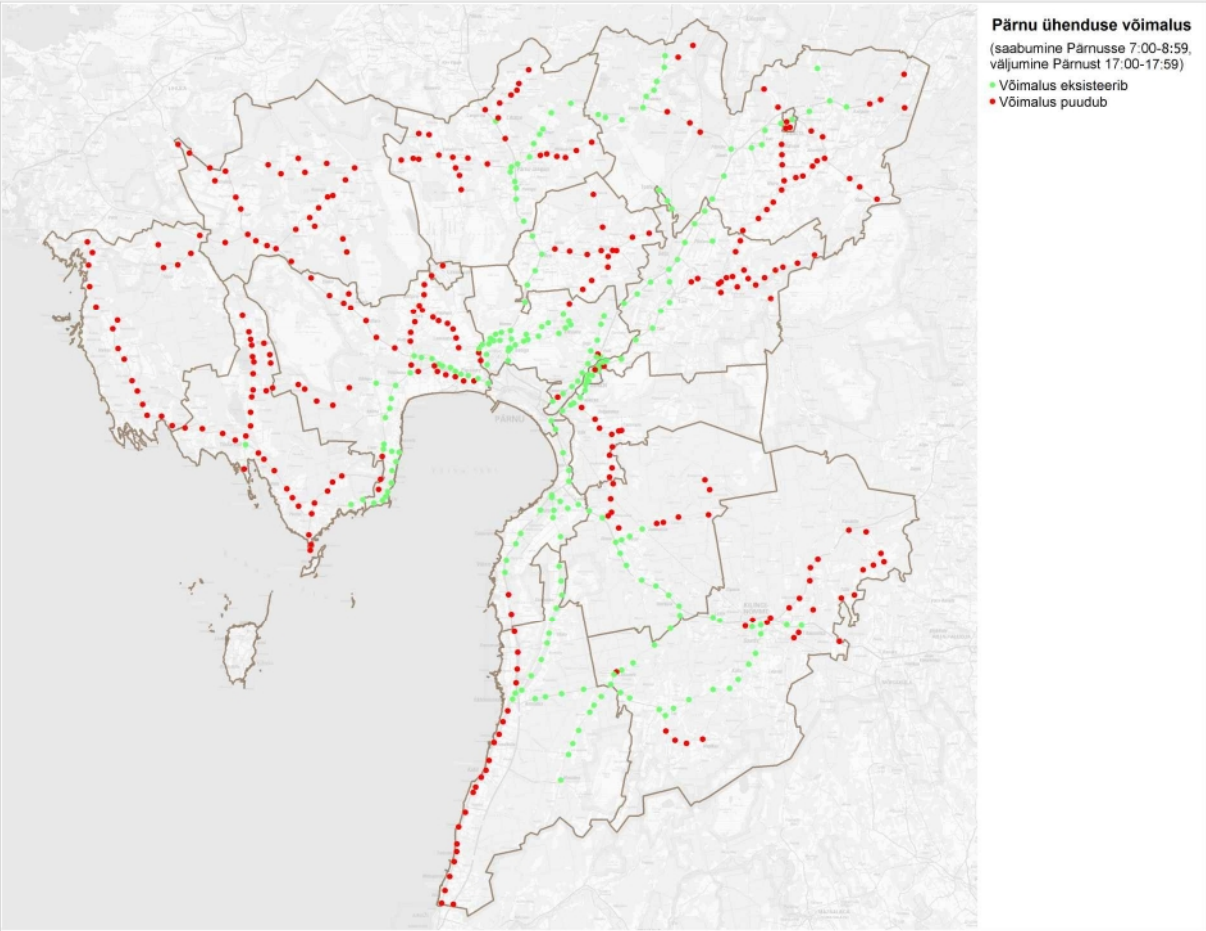
Väljumiste arv õhtusel perioodil Pärnust maakonna peatustesse on:

- 0 väljumist 264 peatusesse;
- 1 väljumine 178 peatusesse;
- 2 väljumist 56 peatusesse;
- 3 väljumist 18 peatusesse;
- 4 väljumist 5 peatusesse;
- üle 5 väljumise 1 peatusesse;



Joonis 21. Väljumised Pärnust õhtusel perioodil kell 17:00-17:59

Ühistranspordi kasutajale on oluline nii hommikune kui õhtune ühendus. Ühe ühenduse puudumisel ei jõuta hommikusel perioodil Pärnusse tööle ja kooli või õhtul koju. Sellisel juhul ei ole võimalik ühistransporti kasutada ja inimene on sunnitud teenuse sobimatu kättesaadavuse tõttu kasutama autot. Pärnu maakonnas on hommikusel perioodil võimalik jõuda Pärnusse ja õhtul Pärnust ilma ümberistumiseta 228 peatusesse. Samas 294 peatuses puudub hommikusel ja õhtusel perioodil otseühendus Pärnuga.

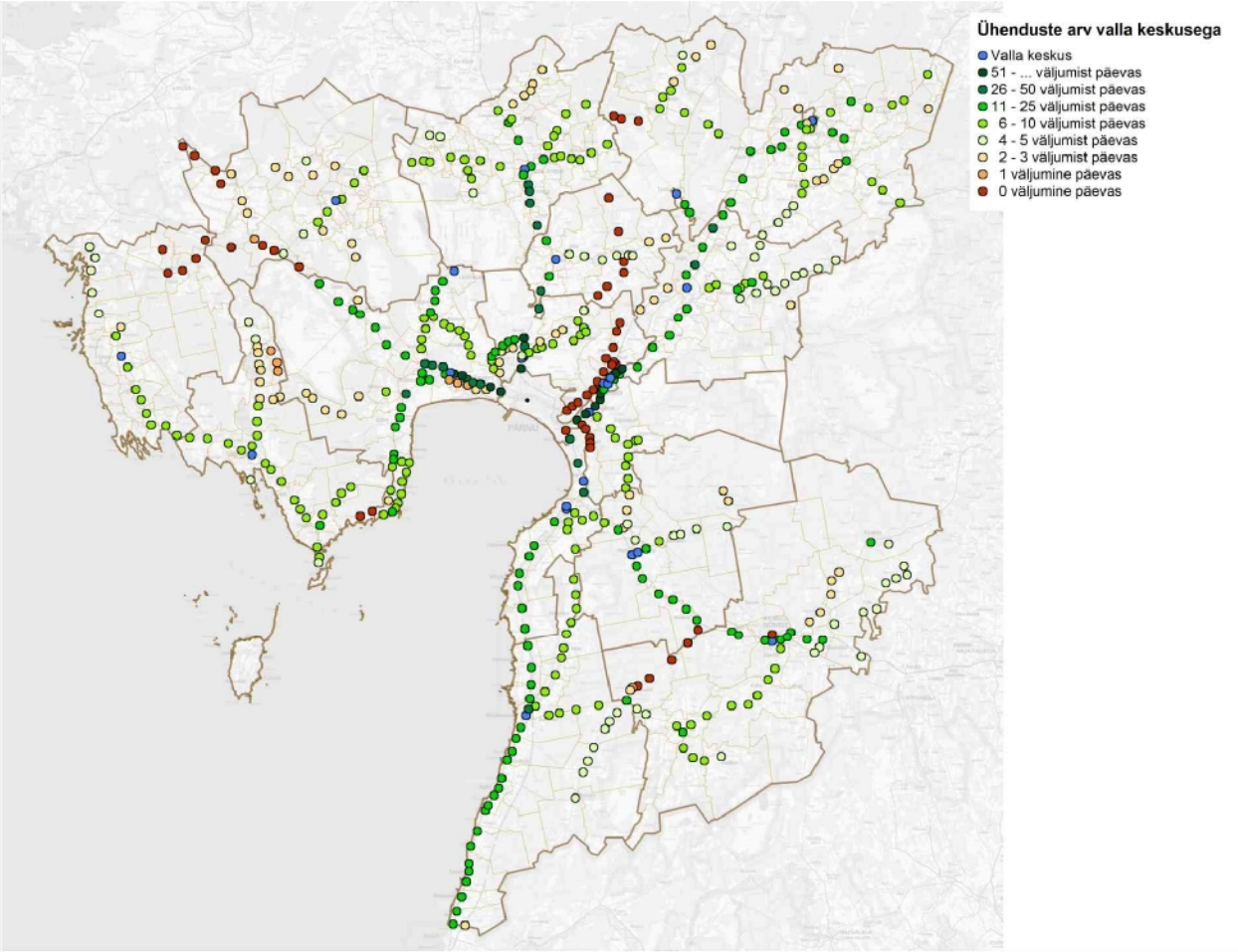


Joonis 22. Pärnuga otseühenduse võimalus hommikusel ja õhtusel perioodil maakonnaliinidega

3.2.2. Ühendus valla keskusega

Suur osa inimeste liikumistest toimub kohaliku omavalitsuse sees. Enamasti toimub liikumine valla keskuse suunas, kus paiknevad enamik huvipunktidest. Valla keskuses asuvad suurimad tööandjad, olulised kaubandus- ja teenindusasutused ning vabaaja veetmise paigad. Seepärast on oluline ühendus valla keskusega. Otseühenduste arv elukohajärgse kohaliku omavalitsuse keskusega on:

- 0 väljumine päevas 50 peatuses;
- 1 väljumine päevas 8 peatuses;
- 2-3 väljumist päevas 71 peatuses;
- 4-5 väljumist päevas 67 peatuses;
- 6-10 väljumist päevas 159 peatuses;
- 11-25 väljumist päevas 107 peatuses;
- 26-50 väljumist päevas 20 peatuses;
- 51-... väljumist päevas 16 peatuses.



Joonis 23. Elukohajärgse kohaliku omavalitsuse keskusega otseühenduse võimalus maakonnaliinidega

Kohaliku vallakeskusega otseühenduse võimaluseta peatused ja külad asuvad keskustest eemal valdade äärealadel. Enamasti on ka nende sidusus keskusega nõrk, mistõttu nõudlus keskuse suunas liikumiseks on valdavalt väike. Vähese nõudluse ja peatuste paiknemise tõttu on väga keeruline olemasolevat maakonnaliinide marsruute muutes parandada ühendusvõimalusi valla keskusega. Samuti jääb nõudlus uute maakonnaliinide tegemiseks liialt väikeseks. Osades piirkondades aitavad keskusesse jõuda kohaliku omavalitsuse liinid. Ühendusvõimaluse tagamiseks on nõudluspõhised kohalikud liinid optimaalseim lahendus.

3.2.3. Ümberistumisvõimalused

Enamike maakonnaliinide siht- ja/või lähtepeatused asuvad Pärnus, mistõttu ümberistumisvajadus puudub. Samas toimivad Pärnumaal ka mitmed liinid, mis ühendavad Pärnumaa erinevaid asulaid Pärnut läbimata. Pärnumaal on ümberistumisvõimalused sisuliselt kas Pärnu linnas liikumiseks mõnda teise piirkonda või Pärnu-Jaagupi ja Koonga, Vändra ning Kilingi-Nõmme ümbruses. Maksimaalse ooteajana ümberistumise sooritamisel on erinevates teaduslikes uuringutes määratud 15 minutit. Kui ooteaeg on pikem, siis inimene valmisolek ühelt liinilt teisele ümber istuma väheneb oluliselt.

Alljärgnevalt vaatleme ümberistumisvõimalusi jõudmaks hommikusel perioodil kell 9:00-ks Pärnusse ja õhtusel perioodil 17:00 kuni 18:00 koju tagasi. Seda põhjusel, et hinnata võimalust

käia ühistransporti kasutades Pärnus tööl või koolis. Muudel põhjustel liikujad on liikumise aja ja marsruudi valikul enamasti paindlikumad.

Pärnu-Jaagupi ja Koonga piirkond

Piirkonnas pakub tööpäeval veoteenust liin nr 58-2 Mihkli – Koonga – Pärnu-Jaagupi – Roogenese, mis ei läbi Pärnu linna. Samuti on võimalik ümberistumiseks kasutada liine nr 47 Oidremaa tee – Virtsu tee ja 56-2 Roogenese – Pärnu-Jaagupi – Koonga – Pärnu. Need liinid suunduvad ka Pärnusse, kuid antud liinide reisid ei võimalda jõuda hommikusel perioodil Pärnusse ja õhtul sobival ajal Pärnust tagasi.

Hommikusel perioodil on võimalik sooritada ümberistumine Pärnu suunas liikuvale ja kella üheksaks Pärnusse saabuvale reisile neljal suunal:

1. Liiniga nr 56-2 lõigus Roogenese – Pärnu-Jaagupi, mis saabub Pärnu-Jaagupisse kell 8:05. Väljumine Pärnusse toimub kell 8:10 liiniga nr 331 Pärnu – Kergu – Järvakandi.

Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Väljumine Pärnusse	Liin	Saabumine Pärnusse	Sõiduaeg Pärnusse kokku
7:47	Roogenese					1:08
7:49	Altküla tee					1:06
7:51	Kaelase					1:04
7:52	Aasa					1:03
7:54	Arase					1:01
7:56	Wildenau					0:59
7:57	Libatse					0:58
8:00	Kodesmaa					0:55
8:05	Pärnu-Jaagupi	0:05	8:10	331	8:55	0:50

2. Liiniga nr 58-2 lõigus Mihkli – Koonga, mis saabub Koongasse kell 6:35. Väljumine Pärnusse toimub kell 6:40 liiniga nr 53 Pärnu – Kalli – Koonga.

Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Väljumine Pärnusse	Liin	Saabumine Pärnusse	Sõiduaeg Pärnusse kokku
6:20	Mihkli					1:20
6:24	Maalinna					1:16
6:28	Tammaru					1:12
6:30	Ura					1:10
6:33	Pikavere tee					1:07
6:35	Koonga	0:05	6:40	53	7:40	1:05

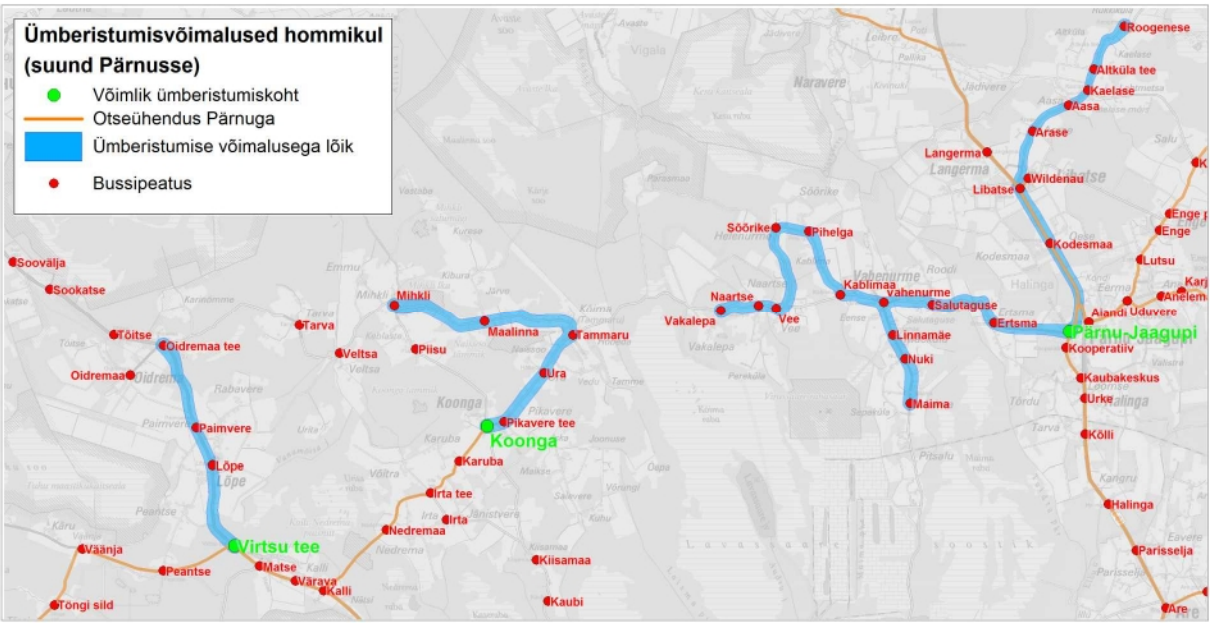
3. Liiniga nr 58-2 lõigus Vakalepa – Pärnu-Jaagupi, mis saabub Pärnu-Jaagupisse kell 7:30. Väljumine Pärnusse toimub kell 7:40 liiniga nr 329 Pärnu – Vigala.

Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Väljumine Pärnusse	Liin	Saabumine Pärnusse	Sõiduaeg Pärnusse kokku
6:51	Vakalepa					1:24
6:52	Naartse					1:23

6:54	Vee					1:21
6:58	Sõõrike					1:17
7:00	Pihelga					1:15
7:05	Kablimaa					1:10
7:07	Vahenurme					1:08
7:09	Linnamäe					1:06
7:11	Nuki					1:04
7:14	Maima					1:01
7:17	Nuki					0:58
7:18	Linnamäe					0:57
7:20	Vahenurme					0:55
7:22	Salutaguse					0:53
7:25	Ertsma					0:50
7:30	Pärnu-	0:10	7:40	329	8:15	0:45

4. Liiniga nr 47 lõigus Oidremaa tee – Virstu tee, mis saabub Virtsu teele 7:12. Väljumine Pärnusse toimub kell 7:12 liiniga nr 55 Pärnu – Paadremaa. Kuna kahe liini saabumine Virtsu teele toimub graafikujärgselt samal kellaajal, on vajalik, et liin nr 55 ei väljuks peatusest enne liini nr 47 saabumist.

Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Väljumine Pärnusse	Liin	Saabumine Pärnusse	Sõiduaeg Pärnusse kokku
7:04	Oidremaa					0:56
7:07	Paimvere					0:53
7:09	Lõpe					0:51
7:12	Virtsu tee	0:00	7:12	55	8:00	0:48



Joonis 24. Ümberistumisvõimalused hommikul saabumisega Pärnusse kell 7:00 kuni 9:00

Päevasel perioodil on tagatud ühendus kõigis piirkonnas paiknevates peatustes Pärnuga ning Halinga ja Koonga valla keskusega.

Õhtusel perioodil ajavahemikul kell 17:00 kuni 18:00 ei toimu Pärnust mitte ühtegi väljumist Lavassaare, Koonga ja Oidremaa suunas. Pärnust väljub Lavassaare suunal buss kell 16:30 ning seejärel 18:30. Koonga suunal ja sealt edasi Pärnu-Jaagupisse väljub buss 16:45 ja seejärel 19:00. Oidremaa suunal väljub buss 16:20. Kuna tavapäraselt lõppeb tööpäev kell 17:00, siis paljudele need väljumiste kellaajad ei sobi. Samuti puudub võimalus ümberistumisega jõuda soovitud sihtkohta.

Pärnu-Jaagupist Koonga ja Mihkli suunas väljub buss 19:00. Pärnust saabub buss Pärnu-Jaagupisse kell 18:10. Seega ümberistumise sooritaja peab ootama 50 minutit, mis on selgelt liialt palju.

Õhtusel perioodil ei toimu Roogenese suunal ühtegi reisi.

Kuigi hommikusel perioodil on võimalik lisaks otseühendusele jõuda Pärnusse ümberistumisega enamikest Koonga ja Pärnu-Jaagupi piirkonna peatustest, pole õhtusel perioodil vahetult pärast tööpäeva lõppu (ajavahemik 17:00-18:00) võimalik bussiga koju tagasi pääseda. Lisaks vähestele otseühendustele puuduvad õhtusel perioodil ka ümberistumisvõimalused.

Vändra piirkond

Vändra alevi ja tema tagamaa seos Pärnu linnaga on nõrk. Enamasti töötatakse, õpitakse ja kasutatakse teenuseid kas Vändra alevis või seda ümbritsevas vallas. Sellele vaatamata on oluline tagada ühendus Pärnuga. Kasvõi võimaluse tagamiseks kodukohas sobiva töökoha puudumisel käia tööl Pärnus.

Vändra ümbruses toimib tihe maakonnaliinide võrk, mis ei läbi Pärnu linna. Veoteenust osutatakse liinidega:

- liin nr 95 Vändra – Kaansoo – Vihtra – Vändra;
- liin nr 96 Vändra – Võidula – Kurgja – Rae – Vändra;
- liin nr 97 Vändra – Kaisma – Kõnnuveski;
- liin nr 97-1 Vändra – Viluvere rdtj (R,P);
- liin nr 98 Vändra – Tootsi – Piistaoja – Tori – Vihtra – Vändra;
- liin nr 332 Vändra – Eidapere.

Hommikusel perioodil on Vändra piirkonnas võimalik teostada ümberistumine kahelt suunalt:

1. Liiniga nr 97 Kõnnuveski – Kaisma – Kooli – Vändra. Ümberistumine on võimalik sooritada kahes lõigus kahele erinevale liinile. Peatustes Linnamaa, Männimäe, Kaisma, Kergu kool ja Kergu liinile nr 331 Järvakandi – Pärnu, mis jõuab Pärnusse kell 8:55 ning peatustes Aluste, Massu, Vaki ja Söörike liinile nr 94-2 Rae – Vändra – Pärnu, mis jõuab Pärnusse kell 8:40. Seega on Kõnnuveski suunalt otstarbekas sõita liiniga nr 97 Alustesse ja istuda seal ümber liinile nr 94-2. Sel viisil jõutakse Pärnusse tööpäeva alguses.

Liin nr	Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Väljumine Pärnusse	Liini nr	Saabumine Pärnusse	Sõiduaeg Pärnusse kokku
97	7:00	Kõnnuveski					
97	7:03	Kõnnumäe					
97	7:06	Linnamaa	0:14	7:20	331	8:55	1:49
97	7:08	Männimäe	0:14	7:22	331	8:55	1:47
97	7:10	Kaisma	0:14	7:24	331	8:55	1:45
97	7:12	Kergu kool	0:14	7:26	331	8:55	1:43
97	7:15	Kergu	0:14	7:29	331	8:55	1:40
97	7:19	Sohlu					

97	7:22	Tootsi tee					
97	7:25	Viluvere					
97	7:31	Aluste	0:14	7:45	94-2	8:40	1:09
97	7:33	Massu	0:10	7:43	94-2	8:40	1:07
97	7:34	Vaki	0:08	7:42	94-2	8:40	1:06
97	7:37	Söörike	0:02	7:39	94-2	8:40	1:03
97	7:39	Allikõnnu	0:23	8:02	91-1	9:20	1:41
97	7:40	Vihtra tee					
97	7:42	Kooli					
97	7:44	Vändra	0:16	8:00	91-1	9:20	1:36

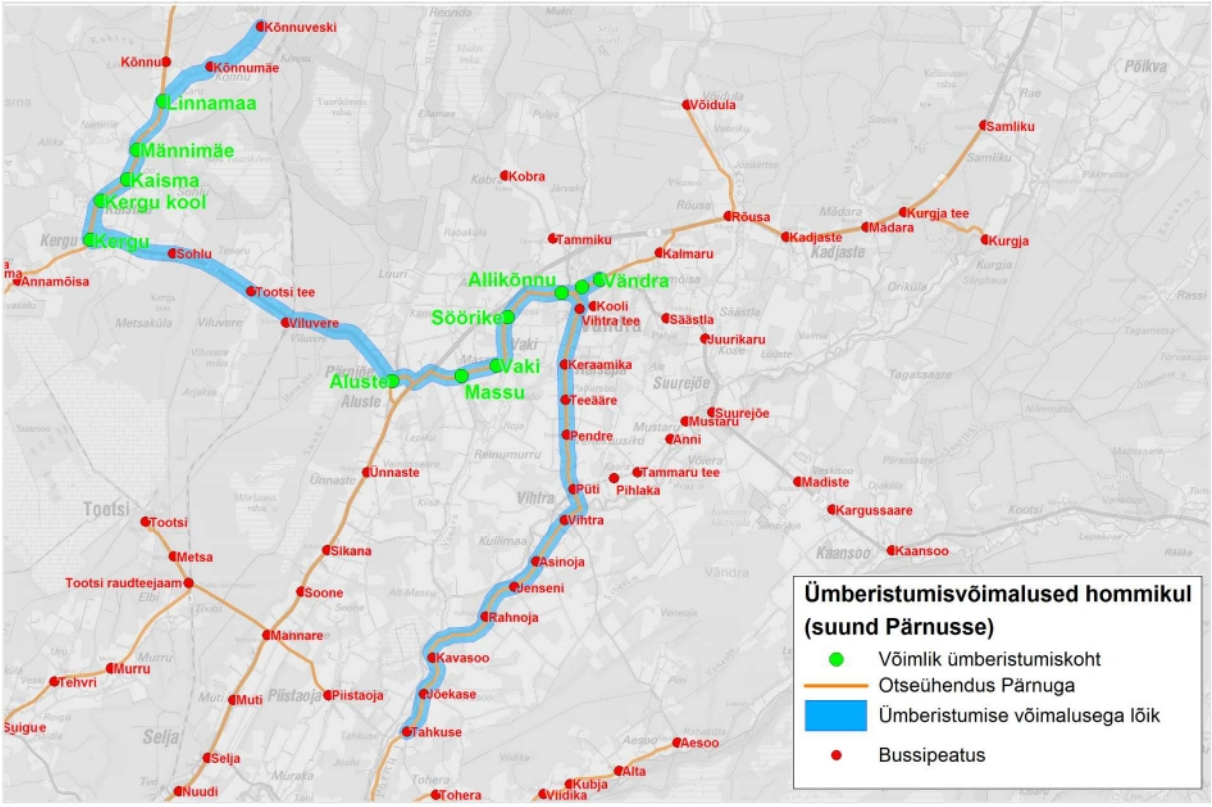
2. Liiniga nr 98 Vändra – Tootsi – Piistaoja – Tori – Vihtra – Vändra peatustes Tahkuse ja Vändra vahel liinile nr 94-2 Rae – Vändra – Pärnu, mis saabub Pärnusse kell 8:40. Antud peatustes on hommikusel perioodil ka otseühendus Pärnu linnaga liiniga nr 92-1 Vändra – Vihtra – Tori – Pärnu, mis jõuab Pärnusse kell 7:35. Ümberistumisega reis annab võimaluse valida liikumiseks sobilik aeg. Samas võtab reis sellisel juhul võrreldes otseühendusega rohkem aega.

Liin nr	Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Väljumine Pärnusse	Liini nr	Saabumine Pärnusse	Sõiduaeg Pärnusse kokku
98	6:50	Tori					
98	6:54	Aru					
98	6:56	Levi					
98	6:58	Riisa tee					
98	6:59	Jõesuu					
98	7:01	Aesoo tee					
98	7:02	Viira kool					
98	7:03	Tohera					
98	7:04	Viira kool					
98	7:06	Aesoo tee					
98	7:09	Tahkuse					
98	7:10	Jõekase					
98	7:12	Kavasoo					
98	7:14	Rahnoja					
98	7:16	Jenseni					
98	7:17	Asinoja					
98	7:19	Vihtra					
98	7:20	Püti					
98	7:22	Pendre					
98	7:23	Teeääre					
98	7:24	Keraamika					
98	7:26	Vihtra tee					
98	7:28	Kooli					
98	7:30	Vändra	0:05	7:35	94-2	8:40	1:10
98	7:35	Juurikaru					
98	7:40	Vändra	0:20	8:00	91-1	9:20	1:40

Liini nr 98 on võimalik kasutada ka ümberistumisega Toris Pärnust saabuvalt liinilt nr 99 Pärnu – Tori – Aesoo. Samas on sellesuunaline nõudlus hommikusel perioodil väga väike.

Liin nr	Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Saabumine Pärnust	Liini nr	Väljumine Pärnust	Sõiduaeg Pärnust kokku
98	6:50	Tori	0:15	6:35	99	6:05	0:45
98	6:54	Aru		6:35	99	6:05	0:49
98	6:56	Levi		6:35	99	6:05	0:51
98	6:58	Riisa tee		6:35	99	6:05	0:53
98	6:59	Jõesuu		6:35	99	6:05	0:54
98	7:01	Aesoo tee		6:35	99	6:05	0:56
98	7:02	Viira kool		6:35	99	6:05	0:57
98	7:03	Tohera		6:35	99	6:05	0:58
98	7:04	Viira kool		6:35	99	6:05	0:59
98	7:06	Aesoo tee		6:35	99	6:05	1:01
98	7:09	Tahkuse		6:35	99	6:05	1:04
98	7:10	Jõekase		6:35	99	6:05	1:05
98	7:12	Kavasoo		6:35	99	6:05	1:07
98	7:14	Rahnoja		6:35	99	6:05	1:09
98	7:16	Jenseni		6:35	99	6:05	1:11
98	7:17	Asinoja		6:35	99	6:05	1:12
98	7:19	Vihtra		6:35	99	6:05	1:14
98	7:20	Püti		6:35	99	6:05	1:15
98	7:22	Pendre		6:35	99	6:05	1:17
98	7:23	Teeääre		6:35	99	6:05	1:18
98	7:24	Keraamika		6:35	99	6:05	1:19
98	7:26	Vihtra tee		6:35	99	6:05	1:21
98	7:28	Kooli		6:35	99	6:05	1:23
98	7:30	Vändra		6:35	99	6:05	1:25
98	7:35	Juurikaru		6:35	99	6:05	1:30
98	7:40	Vändra		6:35	99	6:05	1:35

Enamikest suundadest on võimalik otseühenduse või ka ümberistumisega jõuda hommikusel perioodil Pärnusse. Eidapere ning Kaansoo suunalt ei ole võimalik jõuda hommikul kella üheksaks Pärnusse, mis ei sobi inimestele kelle tööpäev algab enne üheksat. Liin nr 332 Eidapere – Vändra saabub Vändrasse kell 7:45 ning liin nr 91-3 Vändra – Kaansoo – Vändra saabub Vändrasse kell 7:51, mistõttu on võimalik istuda üle liinile nr 91-1 Vändra – Pärnu, mis väljub Vändrast kell 8:00 ning saabub 9:20.


Könnuveski
Könnu
Könnumäe
Linnamaa
Männimäe
Kaisma
Kergu kool
Kergu
Sohlu
Annamõisa
Tootsi tee
Viluvere
Allikõnnu
Vändra
Söörike
Kooli
Vihtra tee
Säästla
Juurikaru
Vaki
Massu
Aluste
Keraamika
Teeääre
Suurejõe
Mustaru
Pendre
Anni
Ünnaste
Tammaru tee
Madiste
Püti
Pihlaka
Vihtra
Kargussaare
Tootsi
Metsa
Sikana
Kaansoo
Asinoja
Tootsi raudteejaam
Soone
Jenseni
Rahnoja
Mannare
Kavasoo
Murru
Tehvri
Muti
Piistaoja
Jõekase
Tahkuse
Selja
Aesoo
Alta
Nuudi
Tohera
Kubja
Viidika
Võidula
Samliku
Kobra
Rõusa
Kurgja tee
Mädara
Kadjaste
Kurgja
Tammiku
Kalmaru
Põikva
Rae
Kõrgu
Kõrgu
Kõrgu

Väljumine	Peatus	Ooteaeg	Väljumine Pärnusse	Liin	Saabumine Pärnusse	Sõiduaeg Pärnusse kokku
6:45	Lauri					2:15
6:47	Liivanurme					2:13
6:49	Kärsu					2:11
6:51	Jutuse					2:09
6:52	Alvi					2:08
6:58	Kanaküla					2:02
7:03	Lillesild					1:57
7:07	Mälgandi					1:53
7:10	Sosi					1:50
7:14	Kamali					1:46
7:16	Karaski					1:44
7:21	Risu					1:39
7:25	Tõlla					1:35
7:29	Jõõksu					1:31
7:36	Tihemetsa					1:24
7:41	Allikukivi					1:19
7:44	Trükikoda					1:16
7:46	Üleraudtee					1:14
7:48	Sauga kauplus					1:12
7:50	Kilingi-Nõmme	00:10	8:00	89	9:00	1:10

3.2.4. Maakonnaliinide vastavus nõudlusele

Pärnu maakonna mandriosas on 336 asulat. Teoreetiliselt eksisteerib liikumisvajadus kõigi asulate vahel. Tegelikkuses on töö ja kooli seoseid asulate vahel 1 838. Need on liikumised erinevate asulate vahel. Enamik asulatevahelisi liikumisi on väiksemamahulisemad kui 10 inimest. Üle kümne inimese liigub erinevate asulate vahel 184 juhul. Suurima mahuga liikumine toimub Sindi linnast Pärnu linna. Pärnus töötab ja õpib Sindi linnast 891 inimest. Üle 100 inimese liigub asulate vahel 15 juhul.

Jrk	Elukoht	Töökoht/õppeasutus	Töötajaid	Õpilased	kokku
1	Sindi linn	Pärnu linn	760	131	891
2	Paikuse alev	Pärnu linn	511	119	630
3	Tammiste küla	Pärnu linn	432	124	556
4	Papsaare küla	Pärnu linn	276	106	382
5	Sauga alevik	Pärnu linn	294	80	374
6	Audru alevik	Pärnu linn	268	45	313
7	Reiu küla	Pärnu linn	133	46	179
8	Silla küla	Pärnu linn	156	14	170
9	Pärnu linn	Lemmetsa küla	135	0	135
10	Pärnu linn	Sindi linn	118	10	128
11	Pärnu-Jaagupi alev	Pärnu linn	109	15	124

12	Pärnu linn	Paikuse alev	108	14	122
13	Kilingi-Nõmme vallasisene linn	Pärnu linn	99	15	114
14	Uulu küla	Pärnu linn	85	17	102
15	Pärnu linn	Sauga alevik	101	0	101

20-100 inimest liigub asulate vahel 76 juhul ning 10-19 inimest liigub 93 korral. Suurte liikumismahtude juures on otstarbekas tagada ühistranspordiga otseühendus. Enamike seoste puhul tagab tänane ühistranspordi liinivõrk ühendusvõimaluse. Otseühenduse võimalus kodust tööle ja kooli ühistranspordiga on ligikaudu 86,6% elanikest. Kuigi ülejäänutel puudub otseühenduse võimalus, elukohajärgsest asulast soovitud sihtkohta, on osadel igapäevased liikumispikkused lühikesed ja puudub vajadus ühistranspordi järele. Osa inimesi elab aga külade piirialadel ning bussiliin läbib naaberküla, mistõttu on ühistransport siiski kättesaadav. Kuna ühistranspordi liinivõrk tagab enamikele inimestele vajalikud ühendused, võib liinivõrku pidada heaks ja muudatuste tegemine ei ole vajalikud.

Suurematest seostest puudub otseühendus maakonnaliiniga Silla küla ja Paikuse alevi vahel. Silla külast pääseb linnaliiniga nr 15 Pärnusse. Valla keskusega on ühendus õpilasliiniga. Õpilasliin on siiski vaid õpilaste veoks ning 18 Silla külas elavat Paikuse vallas tööl käivat inimest peavad tööl käimiseks leidma teise viisi. Samas on antud nõudlus eraldi liini käimapanemiseks liialt väike. Üheks võimalikuks lahenduseks on mõne linnaliini nr 15 väljumise marsruudi muutmine selliselt, et liin läbiks ka Paikuse alevit.

Otseühendus puudub ka Eametsa küla ja Nurme küla vahel. Nurme külas asub Sauga Põhikool, kus õpib 19 last Eametsa külast. Tegemist on üksteisega piirnevate küladega ning vahemaa on piisav läbimiseks jalgsi või jalgratastel ning otseühendus ühistranspordiga ei vajalik.

Ülejäänud otseühendusteta asulatevaheliste seoste maht jääb väiksemaks kui 10 inimest.

3.2.5. Kohalike omavalitsuste liinid

Kohalikud liinid toimivad enamasti õpilastranspordina. Seega on nad üksnes õpilastekesksed, mistõttu liinide marsruudid sõltuvad õpilaste elukohtadest ning koolipäeva algusest ja lõpust. Kohalike liinide planeerimisel on oluline just liinivõrgu kavandamise paindlikkus ja kohalike olude arvestamine, et nõudluse tekkele või kadumisele kiirelt reageerida. Õpilasliinide kasutamine vallakeskustes, kus enamasti ka koolid paiknevad, teenuste tarbimiseks või tööl käimiseks on keeruline. Üheltpoolt avatakse teenindusasutused sageli koolipäeva algusest hiljem ja bussid suunduvad valla keskusest tagasi alles pärast lõunat enamasti 6-7 tunni pärast. Seega kujuneb ooteaeg liialt pikaks. Vallakeskuses tööl käivatel inimestel algab tööpäev enamasti samal ajal koolipäeva algusega ja liinid sobiksid tööle minekuks. Kuid tunnid lõppevad varem ja pärast tööpäeva lõppu enamasti vallaliine ei välju.

Samuti on keeruline ühildada maakonnaliinid vallaliinidega. Pärnu suunal liikuvad bussid väljuvad enamasti vallakeskusest varem, et jõuda kaheksaks või üheksaks Pärnusse. Enamasti ei saabu ka Pärnust koolibusside väljumise ajaks reise, sest sel ajal on nõudlus vähene.

Mitmes piirkonnas tagavad kohalikud liinid võimaluse ühenduseks vallakeskusega, sest neid külasid maakonnaliinid ei läbi. Seetõttu on oluline, et lisaks õpilastele oleks kooliliinide kasutamine võimalik ka nende külade elanikele. Osades valdades toimivad ühel või paaril korral nädalas päevased reisid, mis võimaldavad suunduda vallakeskusesse teenuseid tarbima ja hiljem tagasi. Sellisel viisil tagatakse keskusest kaugemal elavatele inimestele juurdepääs igapäevaeluks vajalikele teenustele.

Alljärgnevalt on välja toodud kohalike liinide marsruudid ja sõidugraafikud ning antud ülevaade teenuse ulatusest ja ühildamisvõimalustest maakonnaliinidega.

Are vald

Are vallas on hommikul ja õhtul kaks koolibussiliini, mis ühendavad Tabria küla, Suigu küla, Võlla küla, Pärivere küla, Kurena küla, Elbu küla Are Põhikooliga ning Suigu Lasteaed-Algkooliga.

Hommik:

1. Tabria (6:50) – Suigu bussipeatus – Are – Räägu tee (7:35) – Elbu Saekaater (7:40) – Are Põhikool (7:50) – Vallakeskuse parkla (8:00) – Are Park – Suigu LAK
2. Vallakeskuse parkla (7:15) – Suigu Lasteaed-Algkool (7:25) – Võlla küla – Lepplaane (7:35) – Pärivere küla (Männimäe talu tee) – Linnuküla tee (Lohu talu tee) – Are Põhikool

Õhtu

1. Are Põhikool (15:05, reedeti 14:10) – Elbu küla – Are PK (15:15, reedeti 14:25) – Suigu (15:25, Are Noortekeskusesse. Reedeti 14:30) – Lepp laane – Linnuküla tee (Lohu talu tee) – Are – Suigu LAK (16:05) – Suigu bussipeatus (16:10) – Murru küla (Marjassaare, Kaasiku) – Tabria – Suigu LAK (16:40) – Are
2. Are alevik, Uue tänava ja Are Suigu mnt rist (17:45, Noortekeskus-Suigu) – Suigu LAK (18:00) – Are vallakeskuse parkla (18:10) – Elbu ring

Tabria, Kõrisoo, Raki, Võlla, Põllmaa ja Lepplaane peatustest väljub maakonnaliin nr 45 Pärnusse nädala sees üksnes kolmapäeval. Samuti puudub neil peatustes maakonnaliiniga otseühendus vallakeskusega. Vallaliin võimaldab sealsetel elanikel jõuda kell 7:50-ks Are alevikku, kust on võimalik ümber istuda kell 7:55 Arest väljuvale kaugliinile nr 329 või kell 8:01 väljuvale liinile nr 48-1. Õpilasliinid läbivad ka Arest ligikaudu 2 km kaugusele jäävat Elbu küla, kus elab 64 inimest ning kus ei asu maakonnaliinide bussipeatuseid ega läbi maakonnaliine.

Õhtune väljumine toimub Arest peale kooli 7. tunni lõppemist kell 15:05 (reedel peale 6. tunni lõppemist kell 14:10). Nädala sees oleks võimalik kooliliini marsruudile jäävate külade elanikel Pärnust saabuda liiniga 47 Aresse kell 14:50 (väljumine Pärnust kell 14:30) ning teha Ares ümberistumine.

Audru vald

Audru vallas on hommikul ja õhtul üks koolibussiliin, mis hommikul ühendab Kihlepa küla, Tuuraste küla, Kõima küla, Lindi küla, Marksa küla, Liu küla, Kabriste küla, Saulepa küla, Põldeotsa küla Lindi Lasteaed-Algkooliga ja Audru Keskkooliga. Õhtusel ringil läbib buss ka Jõõpre küla. Liin liigub suures osas mööda kõrvalmaanteed nr 19101 Audru - Töstamaa - Nurmsi ja kõrvalmaanteed nr 19110 Lindi - Liu – Järve. Marsruut kattub suures osas liinidega 63 ja 66.

Hommik

1. Kihlepa (7:00) – Kõima keskus (7:05) – Lindi vana kool (7:08) – Lindi meierei (7:11) – Järve (7:15) – Liu (7:18) – Kotimäe (7:21) – Kirsimäe (7:23) – Lindi LAAK (7:26) – Kõima bussipeatus (7:31) – Põldeotsa bussipeatus (7:34) – Rebasefarm (7:40) – Audru Kool (7:45)

Õhtu

1. Audru Kool (13:45) – Kaske peatus (13:50) – Audru (13:55) – Audru kirik (13:58) – Jõõpre (14:30) – Audru Kool
2. Audru Kool (15:30) – Kihlepa (15:35) – Kõima (15:40) – Lindi LAAK (16:00) – Kirsimäe (16:05) – Kotimäe (16:07 - Liu (16:09) – Järve (16:12) – Lindi meierei (16:20) – Kõima (16:25) – Audru (16:35)

Lindi Lasteaed-Algkoolis algab 1. tund kell 8:15. Vallaliin jõuab kooli juurde kell 7:26. Eelnevalt on kooliliin läbinud peatuseid Kihlepa, Kõima, Lindi kool, Lindi, Lindi meierei, Järve, Marksa, Liu, Liu Sadam, Ojako, Kotimäe, Kirsimäe, Pulliveski, Audrurand. Maakonnaliiniga nr 63-3 Pärnu – Audru kool – Liu – Kavaru on võimalik jõuda Lindi kooli juurde kell 8:02. Kooliliini marsruudile jäävatest peatustest läbib buss enne Audruranna peatusesse (lähim maakonnaliini peatus Lindi koolile) jõudmist Kõima, Lindi kooli ja Lindi peatust. Maakonnaliin nr 63-1 Kavaru – Liu – Audru kirik – Pärnu jõuab Audruranna kooli juurde kell 8:33, kui tunni on juba alanud. Antud reis läbib enne Lindi kooli koolibussiliini marsruudile jäävatest peatustest Liu, Liu sadam, Ojako, Kotimäe, Kirsimäe, Pulliveski, Audrurand. Antud kaks maakonnaliini tagavad võimaluse jõuda enamikest vallaliini peatustest Lindi kooli. Eelduseks on siinjuures maakonnaliini nr 63-1 Kavaru – Liu – Audru kirik – Pärnu väljumisaja nihutamine Kavarust praegusest 30 minutit varasemaks. Eelnevalt mainitud kahe maakonnaliini reisiga ei ole võimalik jõuda Lindi kooli juurde üksnes Kihlepa, Järve ja Marksa peatustest. Samas ei võimalda olemasolevad reisid jõuda soovitud ajaks Audru Keskkooli juurde. Audru Keskkoolis algavad tunnid kell 8:00. Seega on koolibuss ainus võimalus Audru valla lõunaosast jõuda soovitud ajaks Audru kooli juurde. Üheks võimalikuks lahenduseks on maakonnaliini nr 63-1 Kavaru – Liu – Audru kirik – Pärnu väljumisaja nihutamine Kavarust praegusest 30 minutit varasemaks, suunata liin läbi Audru kooli peatuse ja alustada Audru Keskkoolis tundidega kell 8:30.

Audru kooli juurest väljub pärastlõunane väljumine kell 13:45 pärast 5. tunni lõppu Jõõpre suunas. Jõõprest väljub Audru suunas kell 14:30 pärast 6. tunni lõppu. Audru kooli juurest väljub buss kell 15:30 pärast 7. tunni lõppu Kihlepa ja Kõima kaudu Lindi kooli juurde ja Liu ning Järve kaudu Audrusse tagasi. Kell 15:52 väljub Audrust liin nr 66 Pärnu – Värati. Antud liin ei läbi siiski Audru kooli peatust. Liin nr 66 läbib koolibussiliini marsruudil Põldeotsa, Kihlepa tee, Kihlepa, Ülle, Suuresilla, Kõima, Lindi kool, Lindi, Lindi meierei ja Järve peatused. Lindi kooli juurest väljub kooliliin kell 16:00 pärast koolipäeva lõppemist. Sel ajal puudub maakonnaliiniga võimalus lastel koju liikuda.

Kooliliini marsruudile jäävates peatustes on maakonnaliinidega ühendus nii Pärnu linnaga kui ka vallakeskusega.

Halinga vald

Halinga vallas on hommikul kolm ja õhtul neli kooliliini, mis ühendavad erinevatel ringidel Mõisaküla küla, Soosalu küla, Eamtesa küla, Lehu küla, Tühjasmaa küla, Anelema küla, Enge küla, Eerma küla Pärnu-Jaagupi aleviga ja seal asuva Pärnu-Jaagupi Gümnaasiumiga ning lasteaiaga. Kodesmaa küla, Oese küla, Langerma küla Libatse külas asuva Libatse Lasteaed-Algkooliga ning tagasisuunal Pärnu-Jaagupiga. Valla läänepoolses osas Maima küla, Mäeküla küla, Eense küla, Kablima küla, Vee küla, Naartse küla, Vakalepa küla, Helenurme küla, Sõõrike küla Vahenurmega, kus asub Vahenurme Lasteaed-Algkool ja tagasi suuna Pärnu-Jaagupiga läbides Kuninga küla, Roodi küla ja Ertsma küla. Suures osas liiguvad koolibussid maakonnaliinidega samal marsruudil. Peamiselt valla lõuna osas ja ida suunal liiguvad bussid ka väiksematel teedel, kuhu maakonnaliin ei suundu.

Hommik

1. Kõnela (6:42) - Lembitu (6:44) - Soosalu rist (6:46) - Soosalu (6:48) - Soosalu rist (6:50) - Eametsa (6:55) - Lehu (6:59) - Mõisaküla (7:02) - Tühjasma tee (7:04) - Tühjasma (7:08) - Tühjasma tee (7:12) - Lembitu (7:14) - Kõnela (7:15) - Karjääri (7:17) - Anelema (7:18) - Uduvere (7:20) - Lutsu (7:22) - Enge (7:24) - Enge pargi (7:25) - Enge (7:26) - Lutsu (7:28) - Uduvere (7:30) - Aiandi (7:33) - Pärnu-Jaagupi (7:35) - Pärnu-Jaagupi lasteaed (7:38) - Kodesmaa (7:42) - Libatse (7:45) - Pallika (7:50) - Langerma (7:53) - Langerma tall (7:57) - Wildenau (8:02) - Libatse (8:05) - Kodesmaa (8:08) - Pärnu-Jaagupi (8:12) - Aiandi (8:15) - Uduvere (8:20) - Anelema (8:25) - Karjääri (8:28) - Kõnela (8:30)
2. Linnamäe (6:45) - Maima (6:49) - Nuki (6:51) - Linnamäe (6:54) - Vahenurme kool (6:56) - Kablimaa (7:00) - Vee (7:04) - Vakalepa (7:08) - Vakalepa küla (7:10) - Vakalepa (7:12) - Vee (7:15) - Sõõrike (7:20) - Pihelga (7:22) - Kablimaa (7:25) - Vahenurme kool (7:30) - Salutaguse (7:33) - Ertsma (7:36) - Pärnu-Jaagupi (7:40)
3. Pärnu-Jaagupi (7:40) - Turvakodu teerist (7:45) - Kõlli (7:52) - Urke (7:54) - Valistre tuuleveski (8:02) - Aiandi (8:08) - Pärnu-Jaagupi (8:12) - Pärnu-Jaagupi lasteaed (8:14) - Ertsma (8:20) - Salutaguse (8:24) - Vahenurme (8:27) - Linnamäe (8:32)

Õhtu

1. Kõnela (13:17) - Karjääri (13:18) - Anelema (13:20) - Uduvere (13:22) - Aiandi (13:25) - Pärnu-Jaagupi (13:30) - Turvakodu Teerist (13:36) - Kõlli (13:39) - Urke (13:40) - Valistre Tuuleveski (13:44) - Uduvere (13:46) - Anelema (13:48) - Karjääri (13:50) - Kõnela (13:51) - Lembitu (13:52) - Soosalu Rist (13:54) - Soosalu (13:55) - Soosalu Rist (13:57) - Eametsa (14:02) - Lehu (14:05) - Mõisaküla (14:08) - Tühjasma Tee (14:10) - Tühjasma (14:13) - Tühjasma Tee (14:16) - Lembitu (14:18) - Kõnela (14:19) - Karjääri (14:21) - Anelema (14:22) - Uduvere (14:24) - Aiandi (14:27) - Pärnu-Jaagupi (14:30)
2. Pärnu-Jaagupi (14:32) - Kodesmaa (14:37) - Libatse (14:40) - Wildenau (14:41) - Langerma Tall (14:47) - Langerma (14:50) - Pallika (14:52) - Libatse (14:55) - Kodesmaa (15:00) - Pärnu-Jaagupi (15:15) - Aiandi (15:20) - Uduvere (15:25) - Anelema (15:28) - Karjääri (15:30) - Kõnela (15:32) - Lembitu (15:33) - Soosalu Rist (15:35) - Soosalu (15:37) - Soosalu Rist (15:39) - Eametsa (15:44) - Lehu (15:48) - Mõisaküla (15:51) - Tühjasma Tee (15:55) - Tühjasma (15:59) - Tühjasma Tee (16:03) - Lembitu (16:04) - Kõnela (16:05)
3. Linnamäe (14:55) - Vahenurme (15:00) - Salutaguse (15:03) - Ertsma (15:06) - Pärnu-Jaagupi (15:09) - Pärnu-Jaagupi Lasteaed (15:12) - Pärnu-Jaagupi (15:15) - Kodesmaa (15:19) - Libatse (15:20) - Langerma Tall (15:25) - Langerma (15:30) - Wildenau (15:35) - Arase (15:38) - Aasa (15:42) - Kaelase (15:43) - Altküla Tee (15:45) - Kaelase (15:48) - Lehtmetsa (15:50) - Salu (15:53) - Enge Pargi (15:56) - Enge (15:58) - Lutsu Tee (16:00) - Uduvere (16:02) - Aiandi (16:06) - Pärnu-Jaagupi Lasteaed (16:08) - Pärnu-Jaagupi (16:10)
4. Pärnu-Jaagupi (16:10) - Ertsma (16:15) - Salutaguse (16:18) - Vahenurme Kool (16:23) - Kablimaa (16:26) - Pihelga (16:29) - Sõõrike (16:31) - Vee (16:37) - Vakalepa (16:40) - Vakalepa Küla (16:41) - Vakalepa (16:42) - Vee (16:45) - Kablimaa (16:49) - Vahenurme Kool (16:50) - Linnamäe (16:52) - Nuki (16:55) - Maima (16:58) - Linnamäe (17:02)

Kuigi õpilasliin toimib valdavalt maakonnaliiniga samal marsruudil, parandaks õpilasliini integreerimine maakonnaliinivõrku ühistranspordi kättesaadavust ja suurendaks

valikvõimalusi. Hommikul on Lehu suunalt esimene väljumine Pärnu-Jaagupisse ja sealt edasi Pärnusse kell 6:20. Järgmine väljumine toimub alles kell 10:00. Engest toimub esimene väljumine maakonnaliiniga Pärnu-Jaagupisse ja sealt edasi Pärnusse kell 7:58. Kooliliin väljub Lehust Pärnu-Jaagupi poole kell 6:59 ja Engest kell 7:26 ning jõuab Pärnu-Jaagupisse kell 7:35. Kell 7:40 väljub Pärnu suunal kaugliin nr 329 Jaama – Pärnu, mis tagab minimaalse ooteajaga ümberistumisvõimaluse ja ühenduse Pärnuga.

Libatse suunalt ei paranda kooliliini ja maakonnaliini ühildamine ühistranspordi kättesaadavust. Pärnu-Jaagupist väljub Libatse suunas kooliliin kell 7:38. Kell 7:30 väljub Libatse suunas ka maakonnaliin nr 58-2 Mihkli – Koonga – Pärnu-Jaagupi – Roogenese. Ka Libatsest Pärnu-Jaagupi suunal sõidavad maakonnaliin ja kooliliin pea samaaegselt. Maakonnaliin nr 56-2 Roogenese – Pärnu-Jaagupi – Koonga – Pärnu väljub Libatsest Pärnu-Jaagupisse ja sealt edasi Pärnu suunal kell 7:57 ja kooliliin kell 8:05. Maakonnaliinilt nr 56-2 on võimalik teha ümberistumine kaugliinile nr 331 Järvakandi – Pärnu, mis suundub Pärnusse otse.

Maimast väljub Vahenurme suunas maakonnaliin nr 58-2 Mihkli – Koonga – Pärnu-Jaagupi – Roogenese kell 7:14. Kooliliin väljub 6:49. Kooliliin annab hommikusel perioodil ühe liikumisvõimaluse lisaks. Siiski ei suundu koolibuss Maimast otse vallakeskusesse Pärnu-Jaagupisse, mistõttu ühendusena Pärnu-Jaagupiga ei ole koolibuss otstarbekas.

Vakalepast väljub maakonnaliin nr 58-2 Mihkli – Koonga – Pärnu-Jaagupi – Roogenese kell 6:51 ning koolibuss kell 7:08. Pärnu-Jaagupis tööl käimiseks sobib seetõttu paremini koolibuss.

Hommikune kolmas kooliliin ühendab Pärnu-Jaagupiga Tarva küla, Loomse küla, Halinga küla ja Valistre küla ning annab võimaluse teostada ümberistumine Pärnu-Jaagupis kell 8:15 Pärnu suunas väljuvale kaugliinile nr 331 Järvakandi – Pärnu. Kooliliin jõuab Pärnu-Jaagupisse kell 8:12.

Pärnu-Jaagupist Vahenurme suunas liiguvad kooliliin ja maakonnaliin pea samaaegselt. Maakonnaliin nr nr 56-2 Roogenese – Pärnu-Jaagupi – Koonga – Pärnu väljub Pärnu-Jaagupist kell 8:20, samas kui kooliliin väljub lasteaia juurest 8:14.

Pärastlõunased väljumised on eelkõige arvestatud koolitundide lõppemisega. Samas annavad kooliliinid mitmes piirkonnas ühendusvõimaluse Pärnu-Jaagupiga. Kõnela suunalt väljub koolibuss Pärnu-Jaagupisse kell 13:17 ja jõuab Pärnu-Jaagupisse kell 13:30. Koolibussiliin Kõnelasse väljub kell 15:15, mis on piisav vajalike teenuste tarbimiseks. Samuti annaksid kooliliinid teistegi valla idaossa jäävate külade nagu Anelema, Tühjasma, Soosalu, Mõisaküla, Eametsa ja Lehu elanikele ühendusvõimaluse vallakeskusega ja ligikaudu 45 minutit aega tarbida sealseid teenuseid.

Samas ümberistumisvõimalused maakonnaliinidele või kaugliinidele Pärnu suunal sel hetkel puuduvad. Valla idaosast saabuvad kooliliinid Pärnu-Jaagupisse kell 13:30 ja 14:30. Bussid Pärnusse väljuvad vastavalt kell 14:20 ja 15:20. Pärnu-Jaagupist väljuvad bussid ida suunas kell 13:30 ja 15:15. Pärnust saabuvad Pärnu-Jaagupisse liin nr 42-3 kell 13:00 ja liin nr 42-1 kell 15:00. Neist liin nr 42-1 suundub samuti ida suunas ja läbib peatuseid Aiandi, Uduvere, Anelema, Karjääri, Kõnela, Lembitu, Mõisaküla ja Lehu, mis jäävad ka koolibussiliini marsruudile. Seega liiguvad koolibuss ja maakonnaliin nr 42-1 15 minutilise vahega Lehu suunas.

Pärnu-Jaagupi ja Libatse vahel on ühel tööpäeval maakonna- ja kaugliinidega 12 ühendust (mõlemas suunas kokku). Lisaks on ühendused ka kooliliinidega. Pärastlõunane ühendus Pärnu-Jaagupi ning Libatse piirkonna vahel on perioodil, kui maakonna- ja kaugliine sel suunal ei liigu.

Vahenurme suunalt pääseb maakonnaliiniga tööpäeval Pärnu-Jaagupisse hommikul kell 7:20 ja kell 9:31. Järgmine buss sel suunal väljub Vahenurmest Pärnu-Jaagupisse kell 18:02. Kooliliin võimaldab päeval ühenduse vallakeskusega. Samuti on võimalik Mäeküla küla, Eense

küla, Vahenurme küla, Kuninga küla, Roodi küla ja Ertsma küla elanikel jõuda kell 15:09 Pärnu-Jaagupisse. Pärnu-Jaagupist Vahenurme suunas suunas läheb buss 16:10, mis annab võimaluse tarbida teenuseid.

Häädemeeste vald

Häädemeeste vallas on hommikul kaks õpilasliini. Õhtul suundutakse koju tagasi maakonnaliinibussidega.

Hommik

1. Koidiku peatus (7.20) - Kalmeoja peatus (7.23) - Massiaru peatus (7.25) - Krundiküla teeots Via Baltical (7.35) - Häädemeeste Keskkool (7.45)
2. Urissaare peatus (7.20) - Asuja peatus (7.30) - Häädemeeste Keskkool (7.45)

Nii Massiaru kui Urissaare peatustest on mõlemas suunas kokku kaks väljumist. Kooliliin võimaldab jõuda kell 8:00-ks Häädemeestele.

Koonga vald

Koonga vallas on igapäevaselt hommikul ja õhtul liikvel kaks bussi, millest üks veab õpilasi Koonga kooli ja lasteaeda ning teine Lõpe kooli.

Hommik

1. Kiisamaa (07:30) – Jänistvere (07:35) – Irta (07:37) – Nedrema (07:40) – Kalli (07:45) – Karuba (07:55) – Koonga Põhikool (07:57) – Koonga lasteaed (08:00) – Veltsa (08:10) – Viljaku (08:20) – Mihkli (08:25) – Järve (08:30) – Ura (08:35) – Koonga lasteaed (08:40) – Koonga Põhikool (08:45)
2. Palatu (07.15) – Kalli (07.20) – Peantse (07.25) – Kingu (07.30) – Lõpe Põhikool (07.40) – Oidrema kauplus (07.50) – Paimvere (07.55) – Lõpe Põhikool (08.00) - Panga mägi (08.10) – Kamariku (08.12) – Tõitse (08.15) – Koidula (08.20) – Lõpe Põhikool (08.25)

Õhtu

1. Koonga lasteaed (15:40) – Koonga Põhikool (15:45) – Kiisamaa (15:52) – Jänistvere (15:55) – Irta (15:57) - Nedrema (15:59) – Ommi (16:01) – Karuba (16:03) – Koonga Põhikool (16:05) – Koonga lasteaed (16:10) - Mihkli (16:15) – Veltsa (16:20) – Viljaku (16:35) – Järve (16:50) – Ura (17:05) – Koonga (17:20). Reedel toimuvad väljumised 1h varem.
2. Lõpe Põhikool (7:10) – Paimvere (07:20) – Koidula (07:25) – Oidrema (07:30) – Tõitse (07:40) – Kamariku (07:50) – Panga mägi (07:55) – Lõpe Põhikool (08:00) - Kingu (08:10) – Kalli (08:12) – Palatu (08:15) – Peantse (08:20) – Lõpe Põhikool (08:25)

Lisaks toimuvad teisipäeviti ja reedeti täiendavad sõidud hommikul ja päevasel perioodil:

Teisipäev

1. Koonga (13:00) – Kalli (13:15) – Kalli (14:00) – Nedrema (14:05) – Irta (14:10) – Koonga (14:15)
2. Lõpe (11:45) – Oidrema (12:00) – Tarva (12:10) – Emmu (12:14) – Mihkli (12:15) – Järve (12:20) – Kõima (12:25) – Koonga (12:30) – Koonga (13:00) – Kõima (13:05) - Järve (13:10) – Mihkli (13:15) – Emmu (13:20) – Tarva (13:25) – Oidrema (13:35) – Lõpe (13:45)

Reede

1. Koonga (09:25) – Võitra (09:30) – Irta (09:35) – Jänistvere (09:40) – Koonga (09:45) - Koonga (10:10) – Võitra (10:15) – Irta (10:20) – Jänistvere (10:25) – Koonga (10:30)
2. Lõpe (08:30) – Oidrema (08:35) – Tarva (08:40) – Emmu (08:44) – Mihkli (08:45) – Järve (08:55) – Kõima (09:00) – Koonga (09:10) – Koonga (11:00) – Kõima (11:10) - Järve (11:15) – Mihkli (11:20) – Emmu (11:21) – Tarva (11:30) – Oidrema (11:45) – Lõpe (12:00)

Maakonnaliinidega on võimalik jõuda Koongasse hommikul kell 8:00-ks üksnes Mihkli, Maalinna, Tammaru, Ura ja Pikavere tee peatustest. Samas jõuab liin nr 58-2 Mihkli – Koonga – Pärnu-Jaagupi – Roogenese Koongasse tööpäeval kell 6:35, mis on tööl käiva inimese jaoks selgelt liialt vara. Sealhulgas on antud liin ainus võimalus terve päeva jooksul jõuda Maalinna peatusest Koongasse. Kell 8:39 saabub Koongasse maakonnaliin nr 47 Lõpe – Koonga – Pärnu-Jaagupi – Pärnu. Enne Koongasse jõudmist, mis läbib peatuseid Lõpe, Paimvere, Oidremaa tee, Tarva, Veltsa, Mihkli, Piisu. Neist peatustest Tarva, veltsa ja Piisu peatustest ainus maakonnaliiniühendus Koongaga. Hommikul kell 8:47 saabub maakonnaliin nr 56-2 Roogenese – Pärnu-Jaagupi – Koonga – Pärnu, mis läbib peatuseid Tammaru, Ura ja Pikavere tee. Koolibuss võimaldab Kiisamaa, Irta, Nedremaa, Kalli, Irta tee ja Karuba peatuste läheduses elavatel inimestel jõuda kella 8:00-ks Koongasse. Kooliliin läbib ka külasid ja teelõike, mis ei jää maakonnaliini marsruudile.

Kooliliinid avardavad Koonga ümbruse elanike ühistranspordi kättesaadavust. Hommikusel perioodil jõuavad Pärnusse kell 8:00-ks liiniga nr 53 Koonga – Pärnu Koonga, Karuba, Irta tee, Irta, Nedremaa ja Kalli ning liiniga nr 55 Paadermaa sild – Pärnu Peantse, Virtsu tee, Matse, Värava, Kalli ja Karjamaa peatuste läheduses elavad inimesed. Kooliliini marsruudile jäävatest peatustest puudub üksnes Maalinna peatuse läheduses elavatel inimestel otseühendus Pärnuga. Neil on otstarbekas teha ümberistumine kell 8:55 Koongast väljuvale maakonnaliinile nr 56-2. Teistes Koonga ümbruse peatustes on otseühenduse võimalus Pärnuga.

Kooliliinid on peamiselt suunatud õpilaste viimiseks kooli, mistõttu need ei paranda ühendusi valla keskusega. Tugimaantee nr 60 Pärnu – Lihula äärde jäävates külades elavad õpilased viiakse Lõpe kooli ning ühendus kooliliiniga vallakeskusega puudub. Lõpe, Paimvere, Oidremaa tee, Tarva on ühel tööpäeval mõlemas suunas kokku 2 reisi. Vallakeskusega puudub maakonnaliiniga ühendus Tõitse, Oidremaa, Peantse, Virtsu tee, Matse ja Värava peatuste ümbruses elavatel inimestel. Neist peatustest Oidremaal on vallaliiniga teisipäeviti ja reedeti on võimalik jõuda Koongasse ja hiljem tagasi. Maakonnaliiniga on võimalik Koongasse asju ajama suunduda üksnes Tammaru ja Ura peatustest. Teistest Koonga valla peatustest Koongasse suundudes peab enamasti Koongas veetma terve päeva. Kooliliinid avardavad võimalusi liikuda ühistranspordiga Koonga suunal ja hiljem koju tagasi.

<u>Paikuse vald</u>

Paikuse vallas teevad koolibussid hommikul kaks ringi ja õhtul neli ringi.

Hommik

1. Veehaare (07:05) - Tammuru (07:20) - Seljametsa (07:25) - Paikuse Põhikool (07:30)
2. Servaku (07:50) - Uuetoa (07:51) - Silla tehnoküla (07:52) - Silla küla (07:54) - Lepa (07:55) - Valtri (07:56) - Jõekalda (07:57) – Paikuse Põhikool (08:00)

Õhtu

1. Paikuse Põhikool (13:15) - Jõekalda tee (13:18) - Valteri (13:20) - Lepa (13:22) - Silla küla (13:24) - Silla tehnoküla (13:25) - Uuetoa (13:27) - Servaku (13:30)

2. Põhikool (14:00) - Seljametsa (14:05) - Männituka (14:06) - Tammuru (14:10) - Vaskrääma (14:20) (Reedel alustab liin kell 12:00)
3. Paikuse (15.00) - Seljametsa (15.10) - Veehaare (15.20) - Tammuru (15.30) - Põlendmaa (15.35)
4. Paikuse Põhikool (15:50) - Jõekalda (15:52) - Valteri (15:53) - Lepa (15:54) - Silla küla (15:55) - Silla tehnoküla (15:56) - Uuetoa (15:58) - Servaku (16:00)

Hommikune esimene koolibussiring saabub Paikusesse Veehaarde ja Tammuru suunalt. Koolibuss jõuab Paikuse kooli juurde kell 7:30. Koolipäev algab Paikusel kell 8:15. Täpselt koolipäeva alguseks jõuab sel suunal kohale maakonnaliin 83-1 Postikooli – Tammuru – Paikuse – Pärnu, mis saabub Paikuse kooli juurde kell 8:06.

Sillaküla suunalt (peatused Silla tehnoküla, Lepa, Valteri) ja Paikuse alevist asuvat peatust Jõekalda ei läbi maakonnaliinid ning otseühendus Paikuse keskusega puudub. Seega on kooliliin ainus ühendusvõimalus Sillakülast vallakeskuse külastamiseks.

Paikuselt väljuvad kooliliinid Seljametsa ja Tammuru suunal kell 14:00 ja 15:00. Maakonnaliin nr 83 väljub samal suunal pärastlõunal kell 15:50 ja 16:55. Seega täidab kooliliin päevase tühimiku ja võimaldab õpilastel pärast koolipäeva lõppu kiirelt koju jõuda.

<u>Saarde vald</u>

Saarde vallas on hommikul ja õhtul kolm õpilasliini.

Hommik

1. Tihemetsa (06:45), Välinõmme (07:15), Palu (07:23), Kanaküla (07:30), Kärsu (07:43), Liivanurme (07:50), Jänese (08:00), Allikukivi (08:02), Trükikoda (08:12), Kilingi-Nõmme (08:20)
2. Kilingi-Nõmme (06:45), Jäärja (07:10), Jäärja kauplus (07:15), Kutsari (07:20), Kurmi (07:25), Kikka (07:30), Punapargi (07:40), Paisjärve (07:42), Riitsaare (07:50), Tihemetsa (07:55), Kilingi-Nõmme (08:13)
3. Kilingi-Nõmme (06:40), Kivilaane (07:00), Sigaste, Karu (07:10), Kõveri (07:25), Lodja (07:35), Koorejaam, Surtsi I, Surtsi II (07:40), Vreimani (07:45), Mõimessaare (07:46), Kilingi-Nõmme (08:00), Veneküla (08:05), Vaestemaja (08:10), Köstrimaja (08:15), Kilingi-Nõmme (08:20)

Õhtu

1. Kilingi-Nõmme (15:15), Ora (15:19), Mõimessaare (15:25), Surtsi (15:29), Lodja (15:30), Kõveri (15:40), Karu (15:54), Sigaste (16:00), Kivilaane (16:15), Kilingi-Nõmme (16:30)
2. Kilingi-Nõmme (15:30), Kantsi (15:33), Vaestemaja (15:40), Kikka (15:45), Kutsari (15:50), Jäärja kauplus (15:55), Jäärja (16:00), Kilingi-Nõmme (16:20)
3. Kilingi-Nõmme (15:15), Tempo (15:19), Bensiinijaam (15:21), Allikukivi (15:25), Tihemetsa (15:29), Riitsaare (15:40), Tõlla rist (15:44), Tõlla (15:48), Abja vald (15:52), Kamali (16:03), Jüriöö (16:08), Kanaküla sild (16:11), Kanaküla (16:14), Palu (16:20), Välinõmme (16:30), Liivanurme (16:44), Tihemetsa (17:00)

Õpilasliinid ühendavad Kilingi-Nõmmega eelkõige külasid, mida ei läbi maakonnaliinid. Seega on liinid vajalikud ühendusvõimaluse tagamiseks.

Sauga vald

Sauga vallas on hommikul ja pärastlõunal üks koolibussiring, mis ühendab Sauga kooliga üheltpoolt Pärnu linna Vana-Pärnu linnaosaga ja teisel suunal Kilksamaa külaga.

Hommik

1. Tallinna mnt (7:30), Vana-Pärnu (7:33), Ringraja (7:36), Sauga kool (7:40), Nurme (7:45), Sauga vallamaja (7:47), Valve (7:55), Tiglitsa (7:57), Karukäpa (8:00), Orava (8:03), Valge maja (8:05), Räägu tee (8:07), Niitjõe tee (8:12), Farmeri tee (8:15), Sauga kool (8:30)

Õhtu

1. Sauga kool (15:15), Ringraja (15:19), Vana-Pärnu (15:22), Sauga kool (15:30), Nurme (15:35), Räägu tee (15:40), Valge maja (15:42), Orava (15:45), Karukäpa (15:48), Tiglitsa (15:51), Valve (15:54), Sauga vallamaja (16:02), Niitjõe tee (16:07), Farmeri tee (16:10)

Kool asub peamisest asustusest eemal, mistõttu sõltuvad Sauga valla õpilased koolis käimiseks ühistranspordist. Saugast pääseb kooli maakonnaliiniga nr 57. Kuna kooli juurest ükski teine maakonnaliin ei möödu, pääseb kooli juurde ülejäänud vallast üksnes õpilasliiniga. Kooli läheduses puuduvad ka muud tõmbepunktid, mistõttu sel suunal liiguvad üksnes õpilased ja liikumisvajadus sõltub tundide algus ja lõpu kellaajast. Koolibuss liigub suures osas maakonnaliinidega samal marsruudil, mistõttu ühendus vallakeskuse ja maakonnakeskusega on tagatud maakonnaliinidega.

Surju vald

Surju vallas on hommikul üks kooliliin.

1. Kikepera (7:40), Saaliste (7:45), Saunametsa (7:55), Kilingi Metskond (7:58), Jõekääru (8:01), Jaamaküla (8:05), Kool (8:07), Ura (8:15), Surjupera (8:25), Kool (8:32)

Pärast koolipäeva lõppu pääsevad lapsed koju maakonnaliiniga nr 83-2 Pärnu - Vaskrääma - Surju - Saunametsa – Kikepera.

Kooliliin jõuab Surju kooli juurde esimesel ringil kell 8:07, kus väljub kell 8:28 Pärnu suunas maakonnaliin nr 89 Häädemeeste – Kilingi-Nõmme – Pärnu ja Kilingi-Nõmme suunas kell 8:35 maakonnaliin nr 82 Pärnu – Surju – Kilingi-Nõmme – Tihemetsa. Urast ja Surjuperast saabub buss kooli juurde kell 8:32, mis võimaldab teha ümberistumise kell 8:49 väljuvale maakonnaliinile nr 83 Saunametsa – Pärnu.

Tori vald

Tori vallas on hommikul ja pärastlõunal kolm kooliliini.

Hommik

1. Tori (7:10), Selja (7:15), Muti (7:17), Tootsi teerist (7:21), Saare (7:23), Piistaoja (7:25), Männi (7:27), Muraka (7:32), Selja (7:38), Nuudi (7:40), Tori Kool (7:47)
2. Tori kool (7:47), Randivälja (7:48), Taali (7:54), Urumarja (7:55), Allika (7:56), Urumarja (7:57), Taali (8:01), Randivälja (8:03), Tori kool (8:07)
3. Randivälja küla (7:00) – Kildemaa küla – Võlli küla – Tori kool – Kuiaru küla – Oore küla – Tori kool (8:10)

Õhtu

1. Tori kool (14.50), Tori (14.52), Nuudi (14.56), Selja (14.58), Muti (15.05), Tootsi teerist (15.07), Saare (15.09), Piistaoja (15.11), Männi (15.13), Muraka (15.16), Selja (15.20), Nuudi (15.22), Tori (15.28)
2. Tori kool (14:45) – Oore küla – Kuiaru küla - Tori kool – Randivälja küla – Kildemaa küla – Võlli küla (15:30)
3. Tori lasteaed (16:50) – Jõesuu (17:22)

Lisaks toimuvad teisipäeval ja kolmapäeval täiendavad sõidud hommikul ja päevasel perioodil:

Teisipäeval

1. Taali (9:50) - Muraka - Piistaoja – Tori (10:30)
2. Tori kpl (11:15) - Selja - Piistaoja - Muraka – Selja (11:50)

Kolmapäeval

1. Tori (9:45) - Saarisoo - Jõesuu - Tori kpl (10:52)
2. Tori (12:00) - Saarisoo - Jõesuu (12:30) - Riisa - Tori kpl (13:05)
3. Tori kpl (13:50) - Jõesuu* - Riisa – Jõesuu (14:26)

Tori koolis algab koolipäev kell 8:15. Maakonnaliinibuss saabub Tori kooli juurde sobivaks ajaks üksnes Aesoo ja Riisa suunalt (liin nr 99 Aesoo – Tori – Pärnu). Teistelt suundadelt pääseb kooli õpilasliiniga. Koolibuss läbib lisaks suuremate teede äärde jäävatele küladele ka külasid, mida maakonnaliinid ei läbi ning millel puudub maakonnaliinidega ühendus Toriga. Õpilasliinid ühendavad vallakeskusega Võlli küla, Kildemaa küla, Oore küla, Muraka küla. Muraka, Võlli ja Kildemaa küladest jõuab koolibuss Torisse enne maakonnaliini nr 99 saabumist, mis võimaldab teha ümberistumine Pärnu suunal liikumiseks.

Pärastlõunal väljuvad õpilasliinid Torist kell 14:45 ja 14:50. Pärnust saabuvad bussid Torisse kell 12:49 ja järgmine liin kell 15:10, mistõttu puudub võimalus ümberistumise teostamiseks kohalikule liinile.

Lisaks igapäevastele õpilasliinidele toimivad ka teisipäeviti ja kolmapäeviti vallaliinid, mis aitavad vallaelanikel pääseda Torisse teenuseid tarbima ja hiljem koju tagasi. Teisipäeviti sõidab vallaliin Taali, Piistaoja ja Muraka suunal ning kolmapäeviti Aesoo ja Riisa suunal. Taali ja Tori vahel toimub ühel tööpäeval mõlemal suunal kokku 23 väljumist. Piistaoja ja Tori vahel toimub päeval mõlemal suunal kokku 4 väljumist. Samas on väljumised peamiselt hommikul enne tööpäeva algust ja õhtul peale tööpäeva lõppu, mistõttu ei sobi need vallakeskuses teenuste tarbimiseks. Mannare, Muti, Selja ja Nuudi peatustest on päeval piisavalt väljumisi Tori suunal. Aesoo suunal on ühel tööpäeval mõlemal suunal kokku 4 väljumist ja Riisa suunal 2 väljumist. Neil suundadel aitab vallaliin oluliselt parandada juurdepääsu teenustele. Kuid ümberistumisvõimalused Pärnu suunal liikuvatele bussidele puuduvad.

Tõstamaa vald

Tõstamaa vallas teostab õpilaste vedu hommikul üks kooliliin Varbla suunal ja õhtul neli kooliliini kolmel suunal.

Hommik

1. Tõstamaa kauplus (6:50), Nurmiste, Leetsaare, Kastna, Rammuka ring, Seimani, Vaiste, Saare sild, Matsi tee, Saulepi, Õhu, Liivamäe, Aruküla, Raheste, Varbla, Helmküla (7:25), Varbla, Raheste, Aruküla, Liivamäe, Õhu, Saulepi, Matsi tee, Saare sild, Vaiste, Seimani, Kastna (7:45), Leetsaare, Nurmiste, Tõstamaa kauplus, Tõstamaa kool (7:55)

Õhtu

1. Tõstamaa kauplus (14:15), Tõstamaa kool, Metsniku, Ermistu, Lepaspää, Laagna, Laagitsa, Savitoa, Köössa, Tõhela (14:30), Tõhela rahvamaja, Jaanimardi, Kiraste (14:35), Jaanimardi, Küti, Piiri, Alu, Alu tee, Harjase, Lepaspää, Ermistu, Metsniku, Tõstamaa kool, Tõstamaa kauplus
2. Tõstamaa kool (15:10), Tõstamaa kauplus (15:15), Tõstamaa, Paju, Võidu, Lõõba, Potsepa tee, Seliste, Allika, Lao teerist, Kordoni, Lao (15:30), Kordoni, Pootsi, Kuusiku, Riida, Maria, Kõpu, Järve, Lindi meierei, Lindi (15:40), Lindi meierei, Järve, Kõpu, Maria, Riida, Kuusiku, Pootsi, Kordoni, Lao, Kordoni, Lao teerist, Allika, Seliste, Potsepa tee, Lõõba, Võidu, Paju, Tõstamaa, Tõstamaa kauplus, Tõstamaa kool
3. Tõstamaa kool (16:05), Tõstamaa kauplus (16:10), Nurmiste, Leetsaare, Kastna, Rammuka ring, Seimani, Vaiste, Saare sild, Matsi tee, Saulepi, Õhu, Liivamäe, Aruküla, Raheste, Varbla, Helmküla (16:45), Varbla, Raheste, Aruküla, Liivamäe, Õhu, Saulepi, Matsi tee, Saare sild, Vaiste, Seimani, Kastna, Leetsaare, Nurmiste, Tõstamaa kauplus (17:00)
4. Tõstamaa kauplus (17:00), Tõstamaa kool, Metsniku, Ermistu, Lepaspää, Laagna, Laagitsa, Savitoa, Köössa, Tõhela (17:15), Tõhela rahvamaja, Jaanimardi, Kiraste (17:20), Jaanimardi, Küti, Piiri, Alu, Alu tee, Harjase, Tõhela rahvamaja, Tõhela, Köössa, Savitoa, Laagitsa, Laagna, Lepaspää, Ermistu, Metsniku, Tõstamaa kauplus

Tõstamaa valla kooliliinid liiguvad pea samal marsruudil maakonna- ja kaugliinidega. Kooliliinid läbivad lisaks maakonnaliinipeatustele ka Rammuka küla. Tõstamaale on kolm lähenemissuunda. Hommikusel perioodil on maakonnaliinidega tagatud juurdepääs Lindi suunalt (sh Lao) ja Kiraste suunalt. Varbla suunalt sobival ajal maakonna- ega kaugliini ei saabu ning juurdepääs koolile tagatakse kooliliiniga. Kooliliin Varbla suunalt saabub Tõstamaale kell 7:55. Liin nr 64 Kiraste – Pärnu väljub Tõstamaalt Pärnu suunal kell 8:00, mistõttu on võimalus ümberistumiseks Pärnu suunalisele väljumisele.

Pärastlõunasel perioodil läbib Tõstamaad ainult liin nr 326 Pärnu – Vatlamäe, mis väljub Tõstamaalt kell 13:45 ning liigub Varbla suunal. Tõstamaa Keskkoolis lõppeb 5. tund kell 13:55, mistõttu sellele bussile õpilased ei jõua. Seega sõltuvad õpilased koju minekul kooliliinidest. Ümberistumisvõimalus maakonnaliinilt kooliliinile on võimalik liinilt nr 66 Pärnu – Värati, mis saabub Tõstamaale kell 16:52. Kooliliin väljub Kiraste suunal Tõstamaalt kell 17:00.

Varbla vald

Varbla vallas on üks õpilasliin, mis üheltpoolt ühendab Varbla kooliga valla põhjapoole jäävaid külasid Sookalda, Paadremaa, Tõusi, Mõtsu, Tiilimaa, Käru ja teisi külasid, mis jäävad kõrvalmaantee nr 19101 Audru – Tõstamaa – Nurmsi äärde. Teise ringiga ühendab liin kooli ja valla keskusega valla lõunaosa külasid.

Liini marsruut on: Sookalda – Tõusi – Mõtsu – Vatlamäe – Varbla – Vaiste.

Samuti teostab Varbla vallas õpilasvedu Tõstamaa valla õpilasliin, mis viib Varbla valla lapsed hommikul Tõstamaa keskkooli ja õhtul Varblasse tagasi.

Vändra vald

Vändra vallas toimib hommikul üks õpilasliin ja pärastlõunal kolm liini.

Hommik

1. Kaansoo (7:10), Suurejõe (7:15), Vihtra (7:25), Mustaru (7:45), Juurikaru (7:50), Vändra (8:00)

Õhtu

1. Vändra (12:40), Juurikaru (12:45), Vändra Bussijaam (13:00), Kadjaste (13:10), Vändra (13:20)
2. Pärnjõe (15:20), Viluvere (15:30), Kaisma (15:40), Pärnjõe (15:50), Kobra (16:10)
3. Vändra (16:30), Vihtra (16:40), Suurejõe (16:50), Kaansoo (17:00)

Hommikune õpilasliin alustab Kaansoolt 7:10. Maakonnaliin nr 91-3 väljub Kaansoolt kell 7:20. Kuni Suurejõeni on maakonnaliini ja õpilasliini marsruut kattuv. Suurejõest suundub kooliliin Vihtrasse, maakonnaliin liigub Juurikaru ja Vändra suunas. Vihtra ja Püti peatustest väljub Vändra suunal pea samaaegselt maakonnaliin nr 98. Pihlaka, Tammaru tee, Anni ja Mustaru peatustest on kooliliin ainus võimalus jõuda koolipäeva alguseks Vändrasse.

Pärast lõunat väljub Vändrast kooliliin kell 12:40 Juurikaru suunal. Maakonnaliin nr 91-1 Pärnu - Vändra - Suurejõe – Kaansoo väljub samal suunal kell 12:35. Kadjaste ja Vändra vahel toimub tööpäeval mõlemas suunas kokku 10 väljumist. Vallaliin annab võimaluse suunduda vallakeskusesse ning hiljem maakonnaliiniga koju tagasi.

Vihtra, Suurejõe ja Kaansoo suunal liikuv õpilasliin (väljumine Vändrast kell 16:30) täidab tühimiku, mis on maakonnaliinide väljumiste vahel. Maakonnaliinid väljuvad Kaansoo ja Suurejõe suunal Vändrast kell 15:02 ja 17:22.

3.2.6. Ühendus sadama ja raudteejaamaga

Raudteejaam

Uute rongide tulek on toonud muudatusi ka Pärnu raudteekorralduses, sest selle käigus muudeti senist lõpp-peatuse asukohta Raekülast Papiniidu silla juurde. Asukohavaliku tagamaade selgitamiseks on viidatud kesklinna lähedusele, samuti paremale ühistranspordiühendusele kesklinnaga, mis on eelkõige tagatud Pae bussipeatuse kaudu.

Päevas väljub Tallinn-Pärnu suunal (ümberistumisega Lelles) 2 rongi (7:36; 17:35) ja Pärnu-Tallinn suunal (ümberistumisega Lelles) samuti 2 rongi (6:37; 17:09). Rong teeb Pärnus kaks peatust: Pärnu ja Pärnu Kaubajaam. Rongidega on võimalus jõuda Tallinnasse kell 8:51 ja 19:22. Tallinnast jõuab Pärnusse kell 9:49 ja 19:51.

Raudteejaama ja kesklinna vahelise ühenduse tagamiseks on eelkõige võimalik kasutada linnaliini nr 3, mille sõiduplaan on koostatud selliselt, et linna siseneval suunal on buss Raudteejaama peatuses 10 min hiljem rongi saabumise ajast ja linnast väljuval suunal saabub buss Raudteejaama peatusse 15 min enne rongi väljumist. Liini marsruudile jääb ka bussijaama peatus, mistõttu on maakonnaliinilt ümberistudes võimalik ka ühistransporti kasutades lihtsa vaevaga raudteejaama liikuda.

Mitmed kaug- ja maakonnaliinid peatuvad endises raudteejaama asukohas ehk Raeküla raudteejaama peatuses, mis tänasest raudteejaama asukohast jääb jalgsikäigu jaoks tõenäoliselt liialt kaugele. Samuti tehakse peatus Papiniidu peatuses, mis asub raudteejaamale oluliselt lähemal ja võimaldab seega teatud suundadest linna saabujatel ka linnaliinile ümberistumata raudteejaama liikuda.

Lisaks Pärnu linnale on maakonnas 4 rongipeatust: Viluvere, Tootsi, Tori ja Pulli. Rongide saabumise aeg ei ole sobilik Pärnu linnas tööl ega koolis käimiseks. Samuti on teenuste tarbimiseks maakonnakeskusse suundumine ja koju tagasi minek rongiga väga ebatõenäoline, sest ooteaeg kujuneb väga pikaks. Tõenäolisem on teenuste tarbimiseks rongiga hommikul Pärnusse suundumine ja hiljem sobival ajal bussiga koju tagasi minek. Rongi kasutamine õhtul töölt koju tagasi suundumiseks on samuti keeruline. Pärnu raudteejaam asub peamistest töökohtadest eemal ning sinna jõudmiseks on vajalik kasutada linnaliine. Raudteejaama juurde läheb linnaliin nr 3, mis väljub kesklinnast kell 16:35. Kuna enamasti lõppeb tööpäev kell 17:00, muudab rongi sõiduplaan selle kasutamise töölt koju jõudmiseks ebatõenäoliseks. Samuti väljuvad Tori suunas bussid kell 17:00 ja 17:20 ning Tootsi suunal 17:00 ja 18:15, mistõttu on mugavam kasutada maakonnaliine. Tööpäeva lõppedes puudub ühendus Pulliga.

Otseühendus Pärnu linnal Viluverega maakonnaliinidega puudub. Viluvere peatust läbib maakonnaliin nr 97. Rong saabub Tallinnast Viluveresse kell 9:12 ja 19:14 ning Pärnust kell 7:14 ja 17:46. Viluverest väljuvad maakonnaliinid Vändra suunas kell 7:25 ja 12:48 ning Kõnnuveski suunas kell 12:01. Lisaks väljub neljal korral kaugliin nr 735. Seega on ainus võimalus ümberistumiseks kell 7:25 maakonnaliinile nr 97, mis jõuab Vändrasse kell 7:44. Samas väljub Pärnust Vändra suunal kell 6:20 kaugliin nr 368 Pärnu – Paide – Koeru – Rakvere, mis jõuab Vändrasse kell 7:30. Seega on väga vähetõenäoline, et rongi kasutatakse Pärnust ümberistumisega Viluveres sõitmiseks Vändrasse. Samuti puudub enamikel päevadel võimalus maakonnaliinilt ümberistumise teostamiseks rongile.

Viluvere raudteejaamas on võimalik teostada ümberistumine maakonnaliinilt rongile ja vastupidi reedel ja pühapäeval. Liin nr 97-1 ühendab Viluvere raudteejaama Vändra aleviga. Reedel väljub buss Vändrast kell 18:56 ning saabub Viluvere raudteejaama kell 19:10. Tallinnast saabub rong kell 19:12. Seega on võimalik istuda Vändra suunast saabujatel ümber Pärnu suunas liikuvale rongile ning Tallinna suunalt saabujatel kell 19:20 Vändra suunas liikuvale väljumisele. Pühapäeval väljub maakonnaliin nr 97-1 Vändrast kell 17:26 ja saabub Viluvere raudteejaama kell 17:40, kust väljub rong Tallinna suunal kell 17:46. Buss sõidab Vändra suunas tagasi kell 17:50. Seega on võimalik sooritada ümberistumine Vändrast Tallinna suunal liikujatel ning Pärnust Vändra suunas liikujatel.

Sadam

Pärnu on ajalooline mere- ja sadamalinn. Praegu on Pärnu sadam eeskätt kaubasadam, kuid reisilaevaliiklus toimub Kihnu saarele (navigatsioonihooaeg lõppes 10.11.2013). Reisiparvlaev "Liisi" väljub Pärnu kesklinna sadamast aadressilt Kalda 2. Lähim linnaliinipeatus sadamale on „Teater“, kust maaliinide bussijaamavaheline ühendus on tagatud mitme erineva linnaliiniga (nt nr 5, 6, 9, 10 jne).

Teine, sõitjateveo seisukohalt oluline sadam Pärnumaal on Tõstamaa vallas asuv Munalaiu sadam. Sadama põhiülesandeks on parvlaevaliikluse teenindamine. Parvlaevad väljuvad

Munalaiust Kihnu (ülesõit reisiparvlaevaga "Amalie" kestab ~ 1 tund) ja Manilaiu sadamatesse. Sadam saab vastu võtta ka jahte ja väikelaevu. Munalaiu peatusesse sõidab maakonnaliin nr 66 (Pärnu-Värati), millel on 2 väljumist Pärnu linnast ja 2 väljumist Väratist. Busside väljumisajad sobivad Pärnu suunast saabuvatele sõitjatele Kihnu parvlaevale suundumiseks kui ka Kihnust Manilaiu sadamasse saabuvalt praamilt Pärnu suunas edasi liikumiseks (v.a. lõunane aeg).

3.2.7. Taksobussiliin

Pärnu maakonnas toimib taksobussiliin Pärnu Bussijaam – Lennujaam – Munalaid ja ametliku jäätee olemasolul Kihnu. Liini teenindatakse igal nädalapäeval vastavalt vajadusele lennujaama dispetšeri tellimusel. Liin toimib olukorras, kus lennuühendust Kihnuga ei ole võimalik teostada.

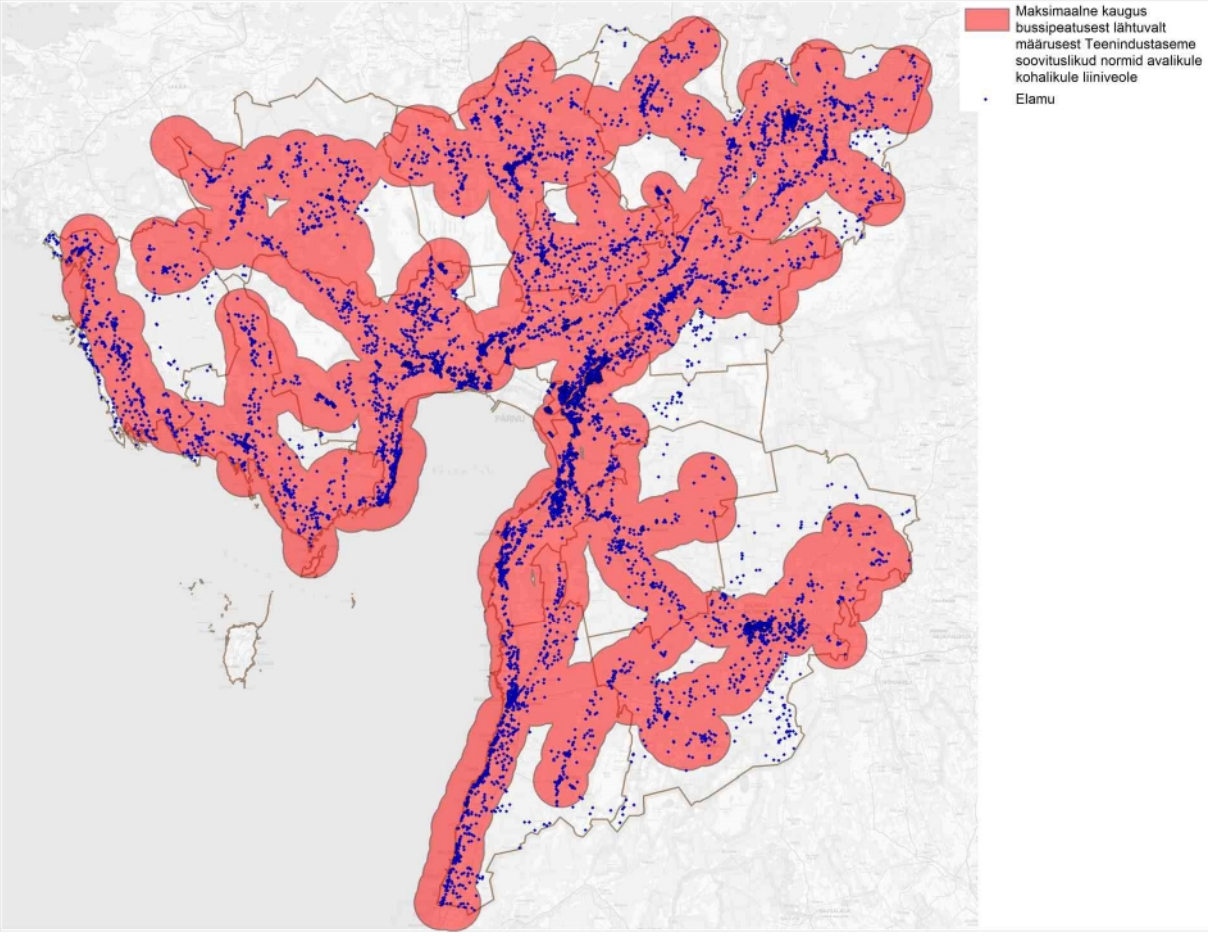
3.3. Bussipeatuse kaugus elukohast

Ühistranspordi kättesaadavuse seisukohalt on oluline peatuse kaugus elukohast ja väljumiste sagedus. Eestis reguleerib neid nõudmisi 2002. aastal kinnitatud määrus „Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole“. Antud määruse kohaselt on soovituslik jalgsikäigu tee pikkus peatusesse paikkonnas:

- kuni 500 elanikku kuni 3 km;
- kuni 1 000 elanikku kuni 2 km;
- üle 1 000 elaniku kuni 1 km.

Paikkond on määruse kohaselt vallasiseselt eristuv üksus, mille elanikkonda saab pidada ühtseks sotsiaal-territoriaalseks koosluseks.

Suurel osal Pärnumaast on lähtuvalt määrusest tagatud piisav juurdepääs bussipeatustele. Koguni 98,7%



Joonis 26. Bussipeatuste tagamaa lähtuvalt teenindustaseme soovituslikele normidele ning elamute paiknemine

Pärnu maakonna elanikule paikneb bussipeatus määruses soovitatud kaugusel kodust. Kõige enam elas bussipeatustest soovituslikust määrast kaugemal Saarde vallas, kus ligikaudu 160 elanikku peavad kõndima bussipeatusesse enam kui 3 kilomeetrit. Vändra vallas elab ligikaudu 70 inimest, Tori vallas ligikaudu 60 ja Varbla vallas 50 inimest kelle elukoht asub bussipeatusest kaugemal kui 3 kilomeetrit. Saarde vallas Jäärja külas jäävad kõik elamud maakonnaliinide

bussipeatusest liialt kaugele. Ka mitmes teises väiksemas külas jäävad kõik või enamik elamuid peatusest määruses soovitatust kaugemale:

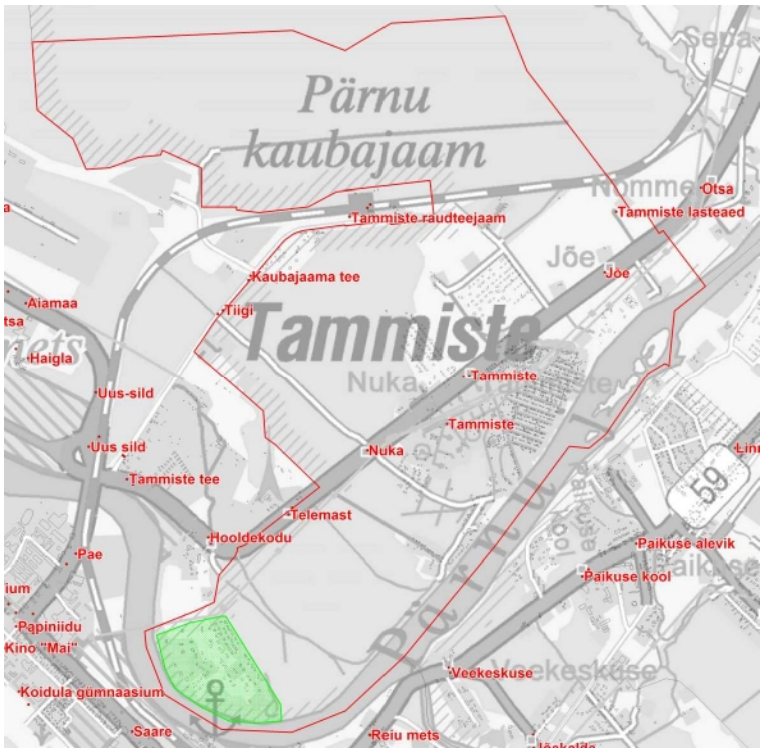
- Kidise küla Varbla vald 4 elanikku;
- Oissaare küla Saarde vald 16 elanikku;
- Jäärja küla Saarde vald 61 elanikku;
- Tuuliku küla Saarde vald 5 elanikku;
- Võrungi küla Koonga vald 2 elanikku;
- Kilgi küla Varbla vald 10 elanikku;
- Rannaküla küla Varbla vald 11 elanikku;
- Põlendmaa küla Paikuse vald 33 elanikku;
- Ännikse küla Varbla vald 12 elanikku;
- Võlli küla Tori vald 46 elanikku;
- Haapsi küla Varbla vald 3 elanikku.

Siiski ei saa vahemaad kuni 3 km pidada heaks. Selle vahemaa jalgsi läbimine võtab keskmiselt aega üle 30 minuti. Sellisel juhul kulub bussikasutajal esmalt pool tundi peatusesse kõndimiseks ning hiljem sama aeg koju tagasi kõndimisele, mistõttu lisandub sõiduajale ligikaudu üks tund. Samuti ei ole paljud inimesed, eelkõige sageli just ühistranspordist sõltuvad eakad, suutelised niivõrd pikka vahemaad läbima. Erinevad uuringud on näidanud, et inimesed on nõus kõndima kuni 1 kilomeeter. Pikema vahemaa puhul eelistatakse kõndimisele teisi liikumisviise. Sellisel juhul suureneb tõenäosus kasutada liikumiseks pigem autot.

Ühe kilomeetri raadiuses lähimast bussipeatusest elab Pärnu maakonnas ligikaudu 87%, 500 meetri raadiuses ligikaudu 66% ja 300 meetri raadiuses ligikaudu 39% maakonna elanikest. Enamikes vallakeskustes asub peatus elukohast 500 meetri raadiuses. Vaid Are alevikus elab enamik sõitjatest bussipeatusest kaugemal kui 500 meetrit.

	Elukoha kaugus lähimast bussipeatusest (elanike osakaal,%)			
Asula	kuni 3km	kuni 1km	kuni 500m	kuni 300m
Are alevik	100%	80%	32%	23%
Audru alevik	100%	100%	64%	33%
Häädemeeste alevik	100%	100%	75%	35%
Kilingi-Nõmme linn	100%	100%	89%	47%
Koonga küla	100%	97%	89%	55%
Lavassaare alev	100%	94%	88%	70%
Paikuse alev	100%	83%	67%	31%
Pärnu-Jaagupi alev	100%	100%	93%	55%
Sauga alevik	100%	100%	99%	78%
Surju küla	100%	87%	75%	71%
Tootsi alev	100%	100%	99%	49%
Tori alevik	100%	97%	84%	19%
Tõstamaa alevik	100%	100%	84%	33%
Uulu küla	100%	93%	78%	53%
Varbla küla	100%	96%	79%	73%
Vändra alev	100%	100%	94%	55%

Kõige enam elab peatusest kaugemal kui 1 km inimesi Sauga vallas Tammiste külas, kus ligikaudu 230 elaniku elukoht paikneb lähimast bussipeatusest kaugemal kui 1 km. Seda peamiselt Uuemetsa ja Vesikaare tee piirkonnas. Lähim peatus selles piirkonnas on Hooldekodu.

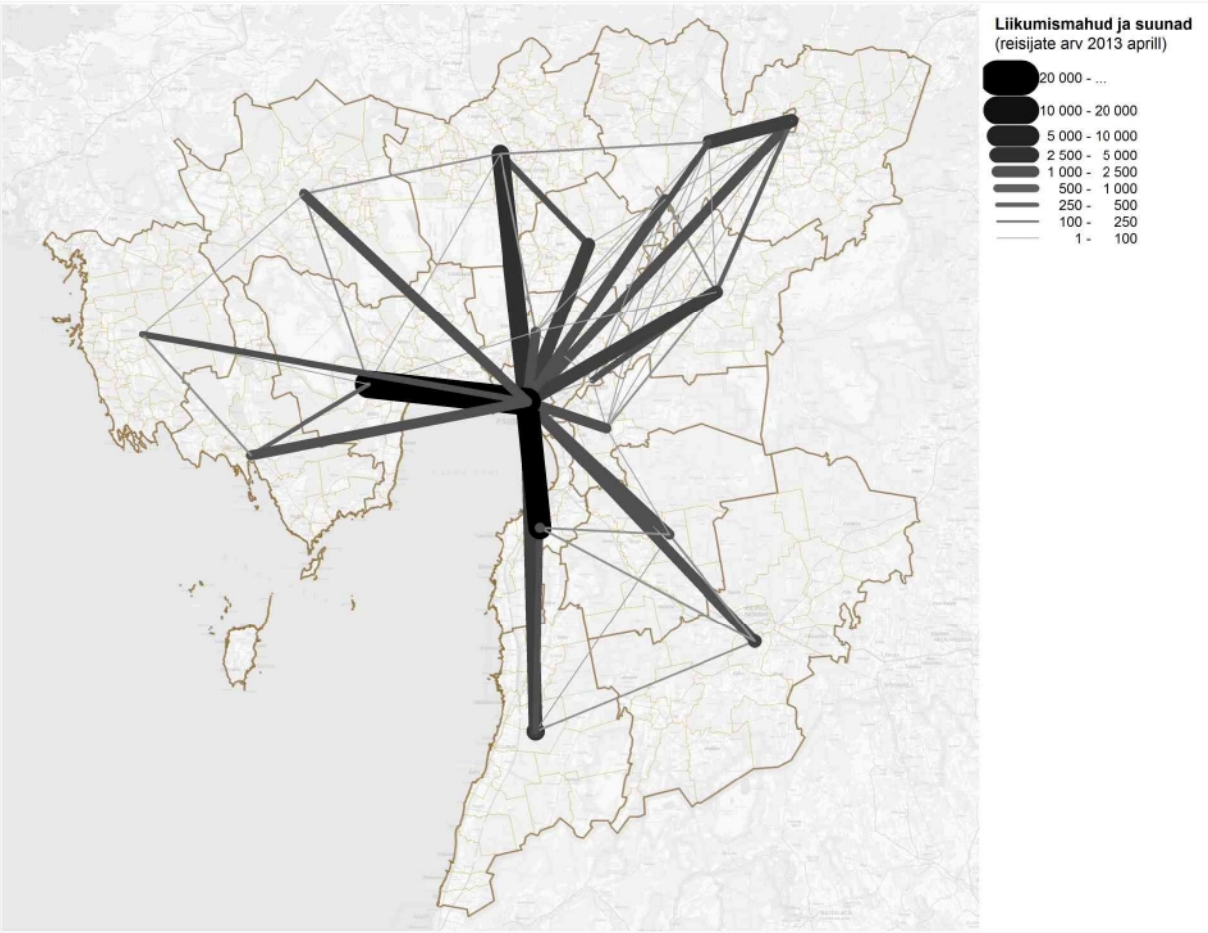


Ligikaudu 150 Tahkuranna valla Tahkuranna küla elanikku ja 140 Paikuse valla Silla küla elanikku elab samuti peatusest enam kui 1 km kaugusel. Enamasti jääb bussipeatustest kaugemale asulate äärealadel suurtest teedest eemal asuvad hooned. Hõreda asustuse tõttu ei ole kõigile elanikele peatuse piisavale kaugusele toomine siiski kahjuks võimalik.

3.4. Ühistranspordi kasutatavus

Ühistranspordi kasutatavuse analüüsimiseks kasutati vedajate piletimüügiandmeid ning müüdud kuupiletite andmeid. Kuna linnalähiliinid nr 39, 40 ja 57 toimivad osaliselt nii linnaliinide kui ka maakonnaliinidena vaadeldakse neid teistest maakonnaliinidest eraldiseisvana. Eelkõige liini nr 40 suure sõitjakäibe tõttu moonutavad need liinid mõneti maakonnaliinide üldpilti.

Maakonnaliine kasutatakse peamiselt Pärnu linnaga seotud liikumisteks. Need on sõidud, mille siht või lähtekoht on Pärnu. Ligikaudu 60% kõikidest maakonnaliinide kasutajates suundub Pärnusse või liigub Pärnust välja. Pea 28% kõikidest maakonnaliinide kasutajatest liigub vallasiseselt ning üksnes 12% valdade vahel (va Pärnu linn).



Joonis 2. Liikumismahud ja suunad

Suurimad sõitjakäibed on Pärnu lähiümbruse valdade ning Pärnu linna vahel. Absoluutselt suurima liikumissuunaga on Sindi linna ja Pärnu vaheline liikumine. Teistest liikumissuundadest domineerivad:

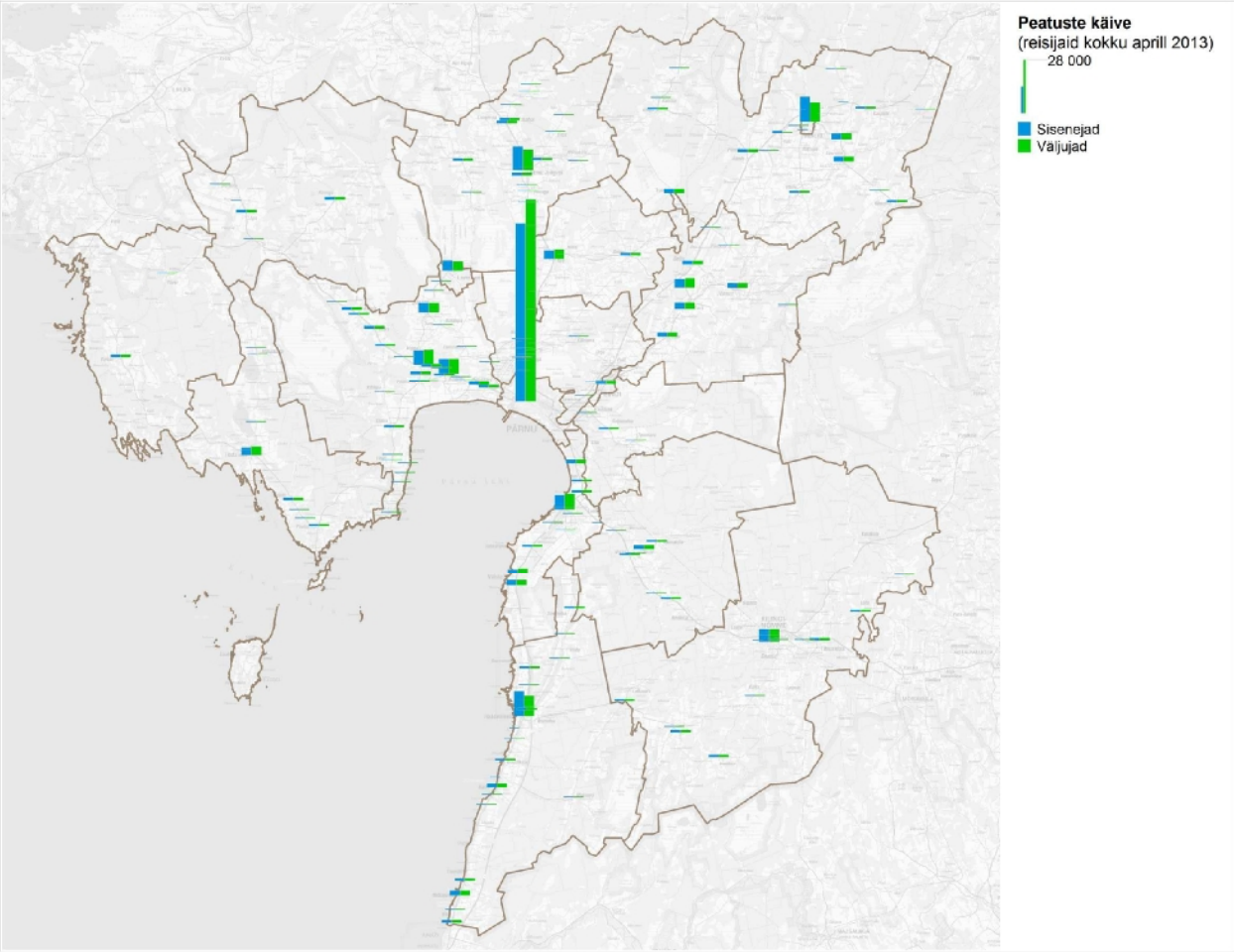
- Audru vald - Pärnu linn 15 828 sõitjat/kuus;
- Tahkuranna vald - Pärnu linn 8401 sõitjat;
- Häädemeeste vallasisene liikumine 6455 sõitjat;
- Halinga vald - Pärnu linn 5624 sõitjat;
- Vändra vald - Vändra alev 4964 sõitjat;
- Audru vallasisene liikumine 4223 sõitjat;
- Häädemeeste vald - Pärnu linn 4084 sõitjat;
- Tori vald - Pärnu linn 3737 sõitjat;
- Halinga vallasisene liikumine 3190 sõitjat;
- Saarde vallasisene liikumine 3040 sõitjat.

Suurim peatuse käive on Pärnu, kuhu enamik maakonnaliinide kasutajaid igapäevaselt suundub või kust alustab oma reisi. Sõitjakäibed on Pärnu kõrval suurimad vallakeskustes.

Tabel 1. Peatuste sõitjakäive (sõitjaid aprillis)

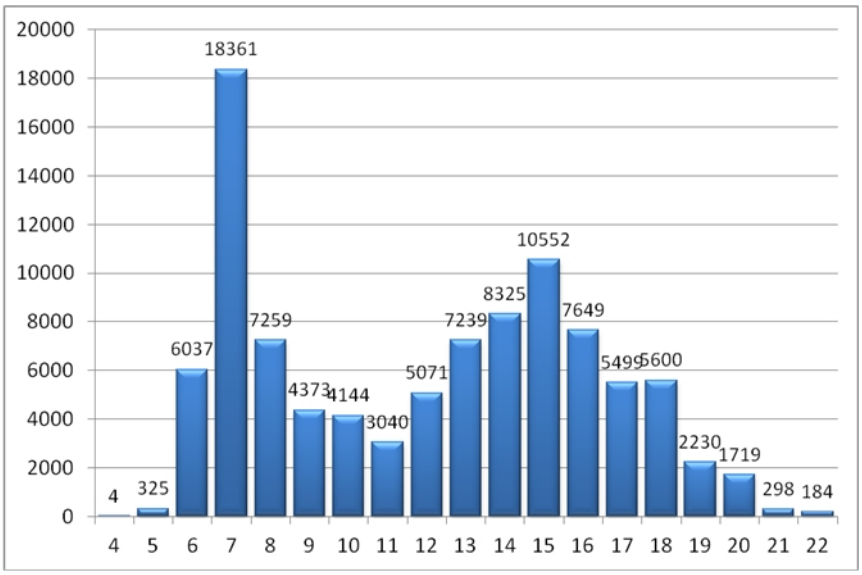
	Bussipeatus	Siseneja	Väljujad	Käive		Bussipeatu	Siseneja	Väljujad	Käive
1	PÄRNU	36623	39646	76269	11	ARE	1672	1826	3498
2	PÄRNU-JAAGUPI	3670	3154	6824	12	TORI	1293	1488	2781
3	HÄÄDEMEESTE	3519	2926	6445	13	TÕSTAMA	1075	1159	2234
4	VÄNDRA	3467	2779	6246	14	PAPSAARE	1006	1055	2061
5	AUDRU	2692	2755	5447	15	RAE	1006	1032	2038
6	AUDRU KOOL	2141	2183	4324	16	TORI	928	927	1855
7	UULU	2007	2219	4226	17	JUURIKAR	882	845	1727
8	LAVASSAARE	2089	2065	4154	18	TOOTSI	873	767	1640
9	JÕÕPRE	1776	1823	3599	19	JÕESUU	817	812	1629
10	KILINGI-NÕMME	1755	1832	3587	20	VÕISTE	822	767	1589

Enamike peatuste käive jäi vaadeldud aprillis alla 100 sõitja.



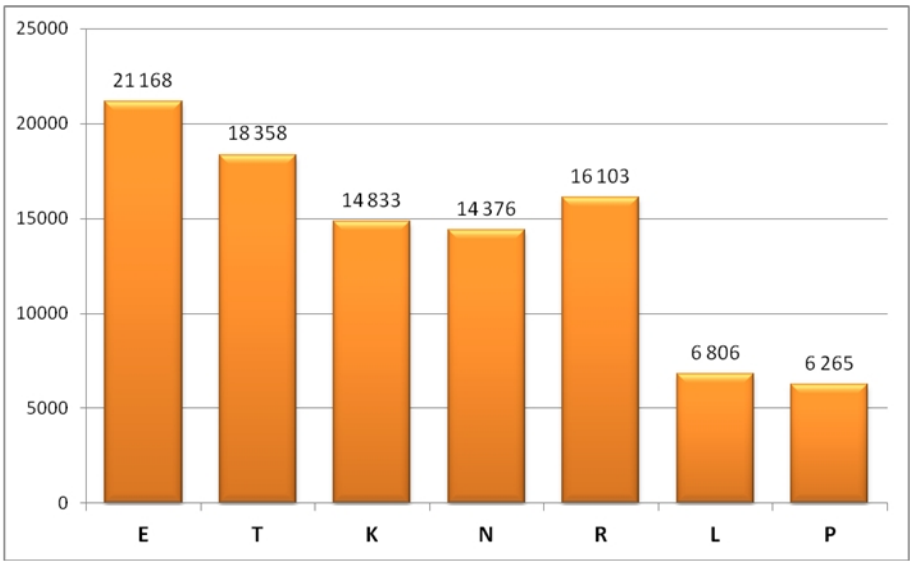
Joonis 27. Peatuste käive (sisenejad, väljujad)

Päeva lõikes tulevad ilmekalt välja inimeste liikumiste perioodid. Kõige suurem ühistranspordi kasutatavus on hommikusel perioodil ajavahemikul 7:00 kuni 8:00, kui inimesed suunduvad tööle ja kooli. Õhtune periood jaguneb ära pikema perioodi peale ning tipptunni sõitjakäive on võrreldes hommikuga väiksem.



Joonis 28. Sõitjate jagunemine päeva lõikes (müüdud piletite arv aprillis)

Nädalapäevade lõikes on suurima sõitjakäibega päevad esmaspäev ja reede. Üheltpoolt mõjutab seda maakonnas elavate ning Pärnus töötavate või õppivate inimeste resideerumine nädala sees Pärnus. Esmaspäeval suundutakse kodust Pärnusse ja reedel Pärnust koju tagasi.



Joonis 29. Sõitjate jagunemine nädalapäevade lõikes (müüdud piletite arv aprillis)

Vaatluse alla võetud 10. aprillil kasutati Pärnumaal maakonnaliine (va linnalähiliinid nr 39, 40 ja 57) ja kaugliine (Pärnu Maavalitsuse poolt korraldatud) ligikaudu 4 700 sõitjareisi sooritamiseks.

3.4.1. Sõitjanõudlus ja sesoonsus

On mõistetav, et sõitjate arv, kes busse kasutavad sõltub üsna paljudest teguritest. Sõitjad saab üldjoontes jagada kahte suurde gruppi:

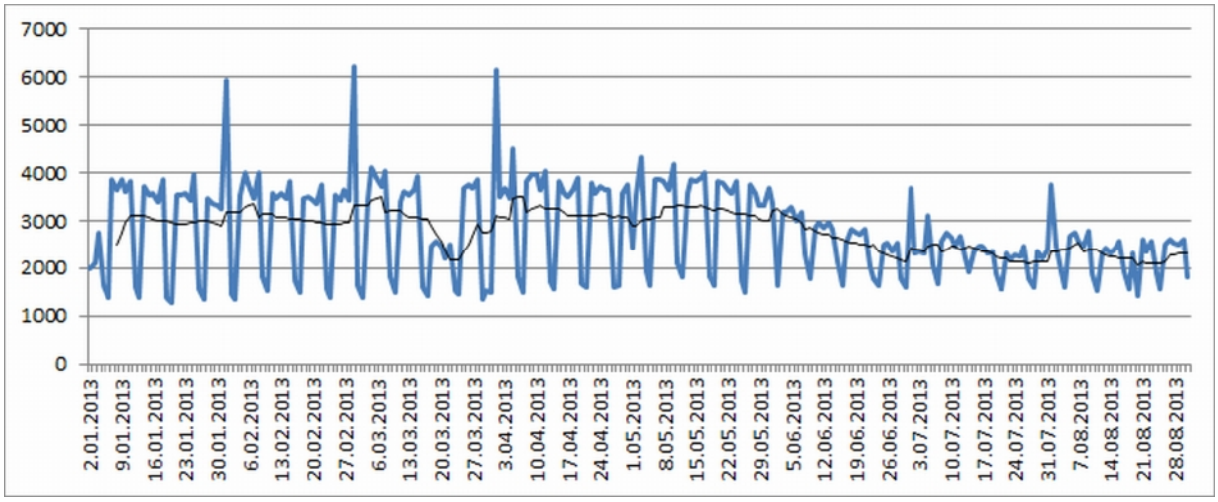
- Regulaarsed sõitjad
- Mitteregulaarsed sõitjad.

Esimese grupi peamiseks karakteristikuks on see, et nad sõidavad konkreetsetel liinidel ja enamasti ka kindlatel reisidel (väljumistel) väga sageli ja nende sõidu põhjused ei muutu kiiresti. Enamasti on tegemist kodust tööle või kooli ja tagasi sõitudega. See sõitjategrupp kasutab sageli kuupiletit. Mõnevõrra väiksema regulaarsusega teostatakse sõite, mille eesmärgiks on käia kaupluses või teenindusasutuses aga ka kultuuritarbimisega seondatavad sõidud jms.

Mitteregulaarseid sõite on tunduvalt raskem fikseerida ja analüüsida, nende teostamise sagedus, aeg, marsruut ja kasutatav liikumisviis on palju enam sõltuvad hetkefaktoritest ja sõidu konkreetsest eesmärgist, millised siis ei seostu ülaltoodud põhjustega. Kuna sisuliselt ei ole sõidu fikseerimisel näiteks piletimüügi süsteemis sõidu põhjus üheselt fikseeritud (teatud informatsiooni annab küll õpilasveo analüüs), siis on enamasti liinikoormuse analüüsimisel arvestatavad nii regulaarsed kui mitteregulaarsed sõidud.

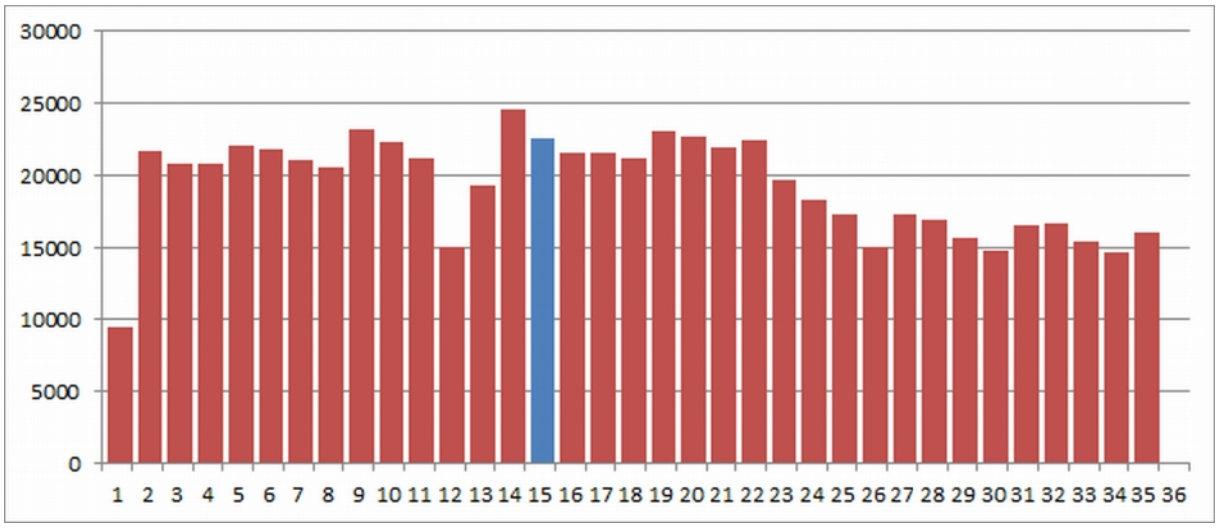
Alljärgnevalt on käsitletud elektroonse piletimüügisüsteemis fikseeritud sõitude arvu 2013.aasta jaanuarist kuni septembri alguseni. Käesolevas analüüsis on käsitletudki vaid elektroonses süsteemis registreeritud sõite, mis ei kata küll 100% kõiki sõite maakonnaliinidel, kuid eeldatavasti annavad siiski küllalt täpse pildi sõitjakoormuse muutustest ajas.

Kui vaadata registreeritud sõite kogu vaadeldava perioodi jooksul saame järgmise graafiku:



Joonis 30. Sõitjakoormuse jagunemine analüüsitava perioodi jooksul.
Märkus: musta joonega on toodud seitsmepäevase perioodi jooksev keskmine väärtus.

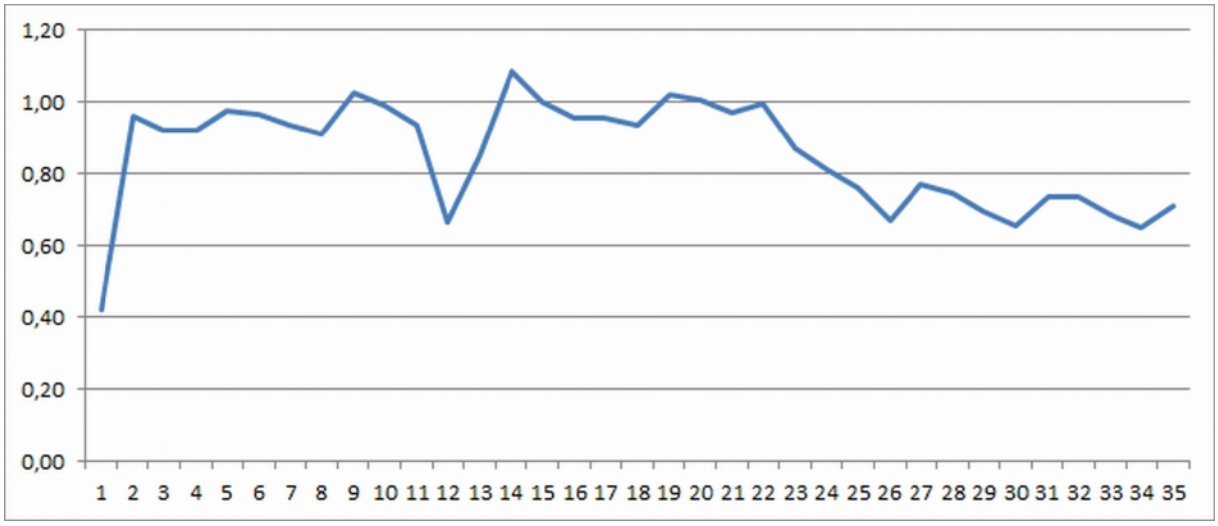
Antud joonis ei kajasta kuupiletitega sõite. Kuna kuupiletiga sõitjad on valdavalt igapäevased sõitjad, peamiselt sõidavad nad hommikul tööle ja õhtul koju tagasi, siis moodustavad nad sügis-talvisel-kevadisel perioodil suurema osakaalu võrreldes suvega, kui on puhkuste periood. Juba ülaltoodud jooniselt on märgata, et vaatamata nädalapäevade erinevusele nädalate lõikes, on siiski märgatav ka sõitjakoormuse suuremad väärtused aasta alguses ja selle trendi langus maist-juunist alates.



Joonis 31. Sõitjakoormuse muutus nädalate lõikes (jaanuar-september 2013)

Joonisel 26 on esitatud sõitjakoormuse summaarsed väärtused nädalate lõikes. Nagu jooniselt selgub on nädalate kõikumised märgatavad, kuid mõned neist ilmselt ekstreemsed. Selle põhjused pole päris selged, need võivad olla põhjustatud väiksemast tööpäevade arvust ja koolivaheajast (näiteks esimene nädal), aga ei saa välistada ka andmebaasi või registreerimissüsteemi vigu.

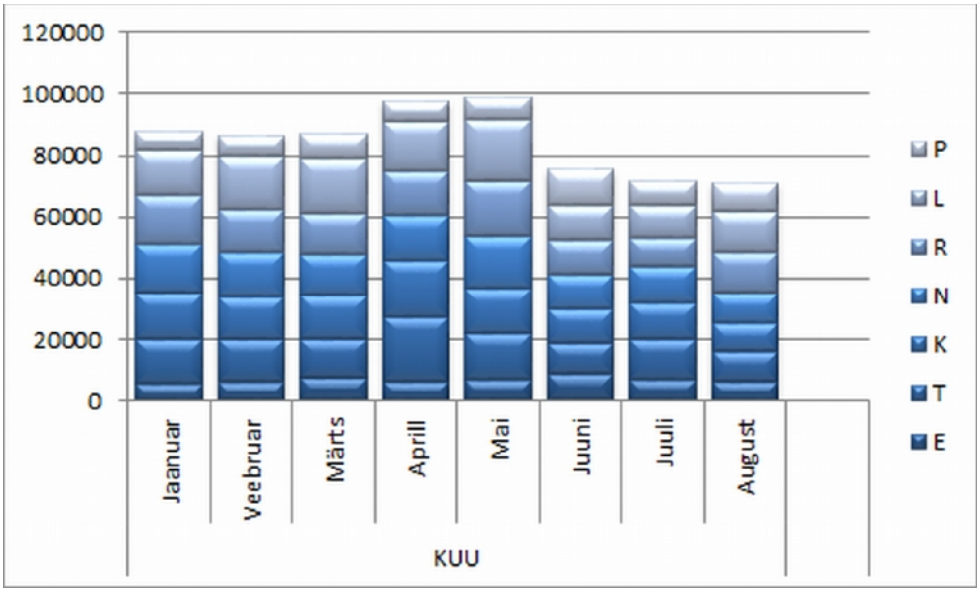
Maakonna bussiliinivõrgu planeerimise aluseks saab võtta siiski sõitjanõudluse, mis pole erandlik (mitte liiga väike ega ka tavapärasest oluliselt suurem), siis on käesoleva uuringu aluseks võetud 2013.aasta 15.nädala keskmise tööpäeva andmed. Kui aluseks võtta kogu 15.nädal, siis on teiste analüüsitud nädalate sõitjakoormuse erinevus 15.nädalaga võrreldes järgmine:



Joonis 32. Nädala sõitjakoormuse erinevused võrreldes 15.nädalaga (=1,0)

Jooniselt selgub, et 15.nädala võtmine sõitjanõudluse määramise esimeseks aluseks tekitab olukorra, kus vaadeldud kolmekümne kuuest nädalast vaid neljal esinevad koormused, mis on baasnädalast suuremad. Need nädalad on 9., 14., 19. ja 20.nädal. Kuid isegi nende nädalate puhul on vaid ühel sõitjakoormus baasnädalast suurem9% võrra (14.nädal), ülejäänute erinevused baasnädalast on 1…3%, mis isegi sellise suurema koormuse korral ei tingi busside ületäituvust ega kvaliteedi olulist langust.

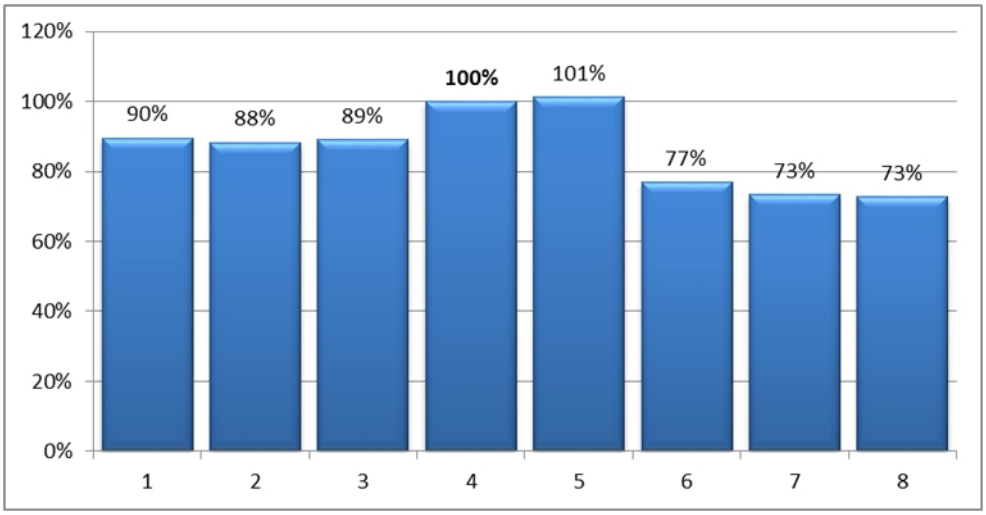
Kui analüüsida kättesaadavaid andmeid kuude lõikes, siis on pilt järgmine:



Joonis 33. Sõitjakoormuse väärtused kuude lõikes.

Aprillist on veidi suuremad koormused vaid mais, teiste kuude koormused on sellest mõnevõrra väiksemad (jaanuar, veebruar, märts) või oluliselt väiksemad (juuni, juuli, august). Kuna septembrikuu andmed, mis analüüsi võeti, ei katnud kogu kuud, siis on need jäetud analüüsist välja.

Kuukoefitsiendid võrreldes aprilliga on järgmised:



Joonis 34. Sõitjakoormuse kuukoefitsiendid võrreldes aprilliga (=1,0).

Nagu jooniselt ilmneb on mais sõitjaid registreeritud 1% võrra rohkem kui aprillis, jaanuaris-märtsis on neid 10...13% võrra vähem kui aprillis ja perioodil juunist augustini juba märgatavalt vähem (27...23% võrra). Selline trend on ilmselgelt seletatav suvekuude sõitjanõudluse vähenemisega, mis on tingitud järgnevatest asjaoludest:

- Koolides õppetegevuse lõpp
- Suvepuhkuste algus, mis tingib tööalaste sõitude arvu languse
- Teatud määral on võimalik ka liikumisviisi valiku muutus, näiteks suurem jalgsikäigu või jalgrattakasutuse osakaal, mis teatud määral võib asendada bussisõitu.

Küllaltki oluliseks probleemiks on liinigraafikute planeerimine suvekuudeks. Peamiseks probleemiks on siin just ebaregulaarsete sõitude osakaalu märgatav suurenemine suvekuudel. Kuna tööalaste sõitude osakaal on märgatavalt väiksem, siis pole bussi sõiduplaan samal määral kriitiline saabumisaja ja ka sõiduaja suhtes, kui see on sügisel, talvel või kevadel. Samas ei ole olemasolevates andmebaasides olemas piisavalt andmeid selle kohta, kuidas muutuvad sõitjate elukohad, näiteks suvekodudes elavate inimeste arv ja nende võimalikud korrespondentsid. Samas pole kogu suveperiood selline, kus kõigi suvekuude (eelkõige juuni-august) oleks regulaarne sõidunõudlus olematu. Suvepuhkused kestavad vaid siiski umbes neli nädalat ja ülejäänud suveperioodil on teatav regulaarne sõidunõudlus siiski olemas. Veidi lihtsam on planeerida kooliga seotud korrespondentside lahendamist, kuna koolide algus on üldiselt fikseeritud, samas kui koolide lõppemine pole siiski hetkeline.

Sellest tulenevalt oleks otstarbekas suveperioodi sõiduplaane koostada sügis-talve-kevadise olukorra alusel, kuid vähendada neid arvestades eelkõige kooliga seotud nõudlust ja samuti umbes 20...25% sõidunõudluse langust, mis on peamiselt seotud puhkustega.

3.4.2. Linnalähiliinid nr 30, 39, 40 ja 57

Ühel tööpäeval kasutatakse linnalähiliine nr 39, 40 ja 57 ligikaudu 4 400 reisi sooritamiseks. Seega kasutab ühel keskmise sõitjate arvuga tööpäeval Pärnu Maavalitsuse poolt korraldatud maakonna- ja kaugliine ligikaudu 9 100 sõitjat. Suurima sõitjakäibega on liin nr 40, mida kasutab ühel tööpäeval ligikaudu 3 900 sõitjat. Seega moodustab ainuüksi liini nr 40 sõitjakäive kogu maakonna sõitjakäibest ligikaudu 43%.

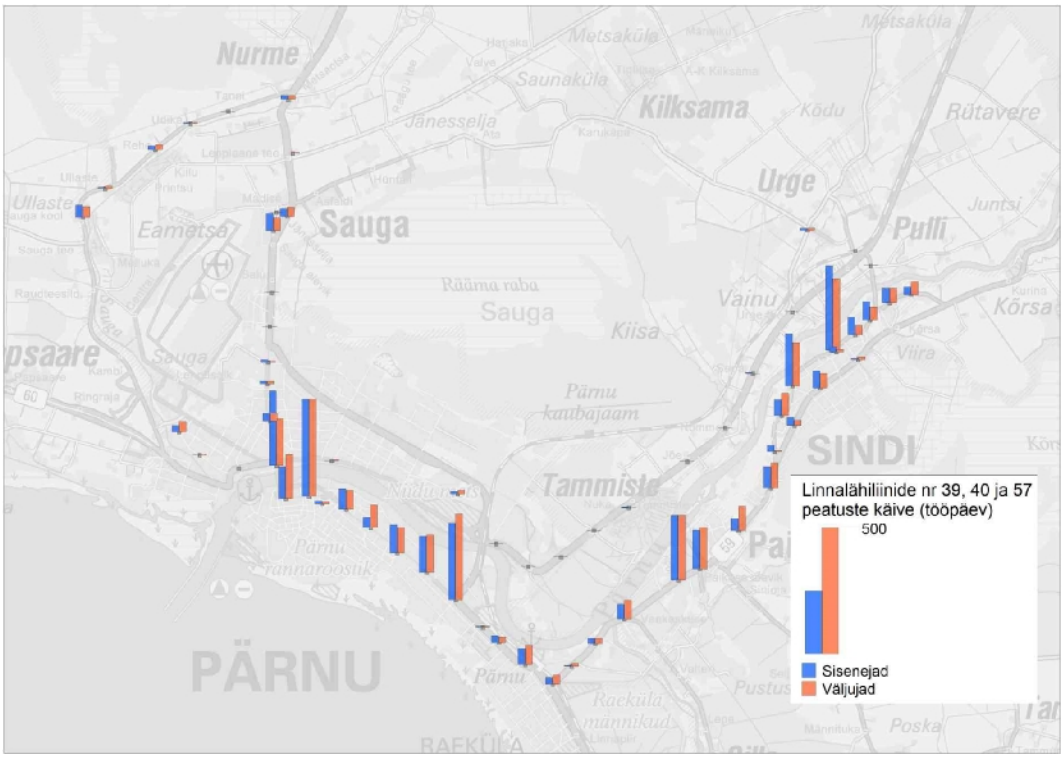
Linnalähiliinide loenduse kohaselt kasutas liine:

- liin nr 39 – 81 sõitjat;
- liin nr 40-1 – 1 025 sõitjat;
- liin nr 40-2 – 390 sõitjat;
- liin nr 40-3 – 1 096 sõitjat;
- liin nr 40-4 – 396 sõitjat;
- liin nr 40-5 – 968 sõitjat;
- liin nr 57 – 435 sõitjat.

Lähtuvalt liini nr 40 suurest kasutatavusest on ka suurima käibega peatused just selle liini marsruudil. Suurima sõitjakäibega peatus on Pärnu bussijaam, kus sisenes ja väljus linnalähiliinidele loenduse käigus 961 sõitjat. Sellele järgnevad Papiniidu ja Gümnaasiumi peatused. Viis peatust moodustavad ligikaudu 43% kõikide peatuste summaarsest sõitjakäibest. Enamike peatuste päevane sõitjakäive on alla 100 sõitja.

Jrk	Peatus	Sisenejad	Väljujad	Sõitjaid
1	Bussijaam	478	483	961
2	Papiniidu	372	421	793
3	Gümnaasium	412	349	761
4	Paikuse kool	318	314	632
5	Tallinna mnt	366	230	596
6	Linnavalitsus	254	209	463
7	Paikuse alev	188	204	392
8	Teater	157	214	371
9	Mere	177	186	363
10	Tammsaare	136	128	264

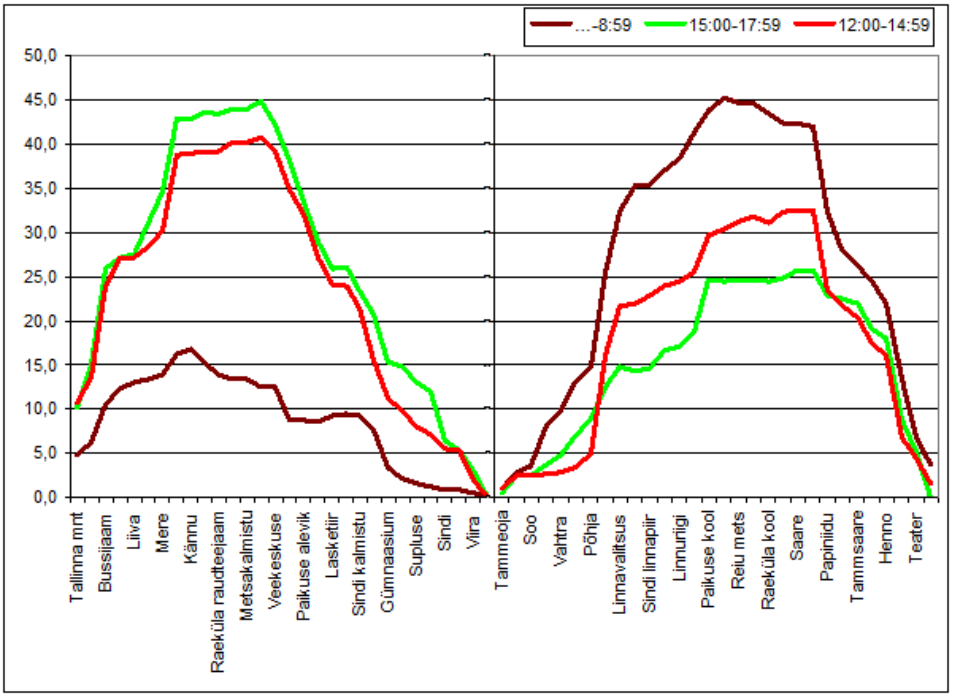
Neljas peatuses (Nuka, Pulli, Telemast ja Udika) ei toimunud linnalähiliinidele ühtegi sisenemist ega väljumist ning viies peatuses (Tammiste tee, Vingiküla, Otsa, Hooldekodu ja Jõe) oli tööpäeva sõitjakäive kaks kuni kolm sõitjat. Kokku oli 19 peatuses päevane sõitjakäive alla kümne sõitja.



Joonis 35. Linnalähiliinide nr 39, 40 ja 57 peatuste sõitjakäive tööpäeval

Linnalähiliine kasutatakse sarnaselt teiste maakonnaliinidega peamiselt kodu ja kooli ning töökoha vahel liikumiseks. Olulisel kohal on ka teenuste tarbimine, kuid sel põhjusel sooritatud liikumiste osakaal on juba väiksem. Seda näitab ilmekalt reiside kasutatavus päeva jooksul. Hommikuti liigutakse peamiselt Pärnu suunal ja vastassuunalised reisid on oluliselt väiksema kasutatavusega. Lõunasel perioodil liikumissuunad muutuvad ning valdavaks muutub Pärnust välja sõitmine. Õhtuti on koormus suurem just Pärnust lahkuvatel suundadel.

Liikumise suunalisus mõjutab busside täituvust. Enamasti on perioodist sõltuvalt suurem koormus ühel sõidusuunal ning vastassuunalisel reisil jääb täituvus oluliselt väiksemaks. Liinide täituvust on üksikasjalikumalt kirjeldatud töö liinivõrgu analüüsi osas.



Joonis 36. Liini nr 40 keskmine täituvus liini lõikes tööpäeval perioodide kaupa

Linnalähiliinil nr 30 on tööpäeval 1 reis. Antud liin võimaldab jõuda Kilksamaa ja Eametsa küla elanikel kell 8:00-ks Pärnusse. Liin läbib Saugat ja selle lähiümbruse asulaid. Saugal on hea ühendus Pärnuga teiste liinidega. Sauga ümbruse asulate elanike arv on vähene ja nõudlus liini järele hetkel samuti vähene.

Linnalähiliin nr 36 teostab liinivedu suvekuudel nädalavahetusel. Liini eesmärk on tagada ühendus Uulu kalmistuga.

4. Ühistranspordi korralduse süsteem

4.1. Olemasolev olukord

Tänane olukord ühistranspordi maakonnataseme korraldamises on selline, kus ühistransporti korraldatakse maakondades kahe erineva mudeli järgi. Valdavalt toimub ühistranspordi juhtimine ja arendamine maavalitsuses, kus antud mudeli järgi korraldatakse ühistransporti 12-s maakonnas:

- Hiiu maakond;
- Ida-Viru maakond;
- Lääne maakond;
- Lääne-Viru maakond;
- Põlva maakond;
- Pärnu maakond;
- Rapla maakond;
- Saare maakond;
- Tartu maakond;
- Valga maakond;
- Viljandi maakond;
- Valga maakond.

Teise juhtimisstruktuuri mudelina korraldatakse maakondlikku ühistransporti maakondlikes ühistranspordikeskuses. Ühistranspordikeskused on loodud kolmes maakonnas:

- Harju maakond;
- Jõgeva maakond;
- Järva maakond.

Kuna nimetatud juhtimisstruktuuride kohustused ja sisuline tegevus erineb omavahel oluliselt, erineb neis ka vajadus töötajate järele. Maakonnataseme ühistranspordi korraldamisega tegeleb maavalitsuses sõltuvalt määratud tööülesannetest maksimaalselt kolm inimest.

Kuna ühistranspordikeskused on osaliselt võtnud enda kanda muid funktsioone, mida teistes maakondades teostatakse teisiti (näiteks teevad seda vedajad), on nende olukord võrreldes maavalitsusega mõneti erinev. Näiteks Järvamaa ÜTK teostab erinevalt maavalitsusest ise piletimüüki ning järjepidevat sõitjate analüüsi. Lisaks on otseselt ühistranspordikeskuse ülesanne liinivõrgu analüüsist lähtudes viia sisse muudatusi sõiduplaanis ning liinivõrgus. Maavalitsused lähtuvad selles valdavalt vedajate, sõitjate või kohalike omavalitsuste ettepanekutest. Lisafunktsioonide tõttu on vajalik enim töötajaid ning sellest johtuvalt on neil ka suuremad kulud ühistranspordi korraldamisele võrreldes maavalitsusega. Samas võivad väheneda selle võrra vedajate kulud. Selle tõttu moodustab ühistranspordi korraldamise kulu kogumaksumusest oluliselt suurema osa kui maavalitsuse puhul.

Järvamaa Ühistranspordikeskuse hinnangul vähenes vedaja poolt teostatavate funktsioonide vähenemisega liinikilomeetri maksumus ca 5% võrra. Järvamaa Ühistranspordikeskuse juhtimise kulu moodustab ca 6% kogumaksumusest ja Harjumaa Ühistranspordikeskuse puhul 2,6%. Kuna kogumaksumuse hulka on arvestatud ka kommertsliinide maksumus, mõjutab see

oluliselt Harjumaal juhtimise kulu osatähtsust. Avaliku teenindamise lepingu alusel sõitvate liinide puhul ulatub juhtimise kulu osatähtsus 7,5%-ni.

Teine oluline tegur, mis mõjutab maakonna liinivõrgu administreerimise kulusid on erinev töömaht. See oleneb maakonna suurusest, paiknemisest, elanikkonna tihedusest, teedevõrgust ja mitmetest muudest asjaoludest.

Eelnevalt toodud näitajad ei iseloomusta kvalitatiivseid näitajaid ning maakondades ühistranspordi korraldamiseks ning arendamiseks teostatavate tööde mahtu. Paraku ei ole selle mahu iseloomustamiseks võimalik saada objektiivset kvantitatiivset informatsiooni,

Liinivõrku viiakse muudatusi sisse enamasti sõitjate, kohalike omavalitsuste või vedajate initsiatiivil. Muudatuste mahtu ning sagedust ei osata otseselt hinnata, kuid tendents on liinivõrgu kahanemise suunas. Muudatusi sõiduplaanides viiakse sisse sõitjate, kohalike omavalitsuste või vedajate initsiatiivil. Muudatused viiakse sisse koostöös kohalike omavalitsuste ja vedajatega lähtudes konkreetsest vajadusest. Sageli tingib muudatusi ka kaugliinide või rongide sõiduplaanide muumine.

Ühistranspordi arengukava välja töötatud ainult Järva maakonnas. Teistes maakondades on transporditemaatikat käsitletud erinevates arengudokumentides. Pärnu maakonnas on valminud teemaplaneering "Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2008 – 2015“, milles on põhjalikult analüüsitud liikumisvajadust ning ka teenuste kättesaadavust.

Ühistranspordi teenindustaseme kohalikke norme eraldi välja töötatud ei ole. Avaliku teenindamise lepinguga määratakse nõuded, milles lähtutakse Teede- ja sideministri 7. juuni 2000 aasta määrusest nr 41 “Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole”.

4.2. Ühistranspordikeskuste kogemus

Eestis toimib kolm ühistranspordikeskust. MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskus asutati 01.11.2000.a. Järva Maavalitsuse ja kõigi tollal olemas olnud 16 Järvamaa omavalitsuse poolt Järvamaa maakonnaliinidel ühistranspordi korraldamiseks. MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus korraldab Harju maakonna ühistransporti alates 2005. aasta algusest. Keskuse asutajateks on 25 Harju maakonna omavalitsust ja riigi esindajana Harju Maavalitsus. Asutamiskoosolek toimus 28. septembril 2004. MTÜ Jõgevamaa Ühistranspordikeskus on asutatud 18.oktoobril 2005.a. Asutajateks olid kaksteist maakonna omavalitsust ja riigi esindajana Jõgeva Maavalitsus. Eesmärgiks korraldada maakonna ühistransporti, sealhulgas õpilastransporti ja selleks suunatud tegevused.

Loodud ühistranspordikeskuse peamise ülesandena määratleti elanikele soodsamate ja majanduslikult tõhusamate ühistransporditeenuste tagamine, mille aluseks on ühtne liinivõrk, kooskõlastatud sõiduplaanid ning ühtne piletisüsteem. Ühistranspordikeskus koos maavalitsuse ja omavalitsuse üksustega suunab ja koordineerib ühistranspordi arengut ning töötab välja ja viib ellu asjaomaseid arengukavasid, otsides selleks ühiselt rahalisi vahendeid.

Seniste ühistranspordikeskuste kogemuste põhjal võib väita, et võrreldes maavalitsuses korraldatava juhtimisega kujuneb ühistranspordi juhtimine ühistranspordikeskustes mõnevõrra

kallimaks. Seda tingib mitmete, maavalitsuse juhtimise puhul, valdavalt vedajate korraldada olevate funktsioonide teostamine ühistranspordikeskuses. Seetõttu aga vähenevad vedajate kulud. Järvamaa Ühistranspordikeskuse puhul vähenesid vedaja kulud liinikilomeetri kohta sõltuvalt liinigrupist hinnanguliselt ca 5 %.

Piirkondlike ühistranspordikeskuse personalivajadust ühistranspordi juhtimisele ning kulu juhtimisstruktuuri ülalpidamiseks iseloomustab alljärgnev tabel.

Tabel 2. Piirkondlikud ühistranspordikeskused – personal

Maakond	KOV arv	töötajate arv
Harjumaa	23	8*
Jõgevamaa	13	3
Järvamaa	12	3
Pärnumaa (hinnang)	19	3...6

* ilma Tallinnata.

Ühistranspordi korraldamisel on kasutada vahendeid riigieelarvest, kohalike omavalitsuste eelarvetest ja piletite müügist laekuvaid tulusid. Kohalikud omavalitsused tasuvad ühistranspordikeskuse poolt osutatud teenuse eest õpilastranspordi korraldamisel ja liikmemaksu üldkoosoleku poolt otsustatud suuruses.

Ühistranspordikeskus teostab ka piletimüüki, analüüsib sõitjate liikumisi ning piletitulu puudutavat andmestikku. Piletimüügiaparaadid võimaldavad saada infot sõitjate lähte- ja sihtpunktidest ning sooduspiletitega sõitjate osakaalust. Lisaks võimaldab see süsteem jälgida busside püsimist graafikus, mis on teenuse kvaliteedi hindamisel oluline näitaja. Järvamaa ühistranspordikeskus on suurema osa valla- ja õpilasliinidest ühildanud maakonnaliinidega, mille tulemusena on liinide dubleerimine minimaalne. Lisaks olemasolevate sõitjate liikumiste analüüsile analüüsitakse järjepidevalt ka asustuse ning sõitjate liikumisvajaduste muutumist, mistõttu on võimalik operatiivselt reageerida nõudluse muutumisele.

4.3. Probleemid ühistranspordi korraldamisel

Tänase Eesti ühistranspordi korraldusliku poole peamiseks probleemiks on rahastuse pingestumine, kuid teisalt ka tegevuste dubleerimine riigi, maakonna ja kohaliku omavalitsuse tasandil. Kuigi võrreldes mitmete Euroopa riikidega on täna maakonnatasandil pakutava ühistransporditeenuse toimimine üsna hea ja tagab sageli väga suure sagedusega ühistranspordiühenduse, siis peamiseks probleemiks on hõreasustusest tingitud sõitjate vähesus, millele teisalt on kaasa aidanud ka autostumise aktiivne areng. On arusaadav, et sageli tagab auto kasutus kiirema ja kvaliteetsema ühenduse, ning väiksemates linnades (kui välja jätta Tallinn ja Tartu, tingimisi ka Pärnu linnad) ei too see kaasa ka väga olulisi liiklusprobleeme (ummikud tänavavõrgul). Seega on ühistranspordi teenuse peamiseks eesmärgiks tagada liikumisvõimalus nendele inimestele, kellel autokasutus pole võimalik, samas on säästva arengu põhimõtetest lähtuvalt oluline ka konkurentsi pakkumine autokasutusele.

Ühistranspordi arendamise ning optimeerimise aluseks saab olla sõitjate liikumisi puudutava andmestiku valdamine, analüüs ja selle alusel vajalike prognooside koostamine. Kuigi Pärnumaal on selline andmestik kasutusele võetud, sõltub andmestiku täpsus erinevate

osapoolte kohusetundlikkusest (näiteks õpilasvedu, kuupileti kasutamine, kohaliku omavalitsuse liinid). Olukorras, kus mõni osapool sisestab andmeid puudulikult, väheneb ka võimekus üksikasjaliku analüüsi teostamiseks.

4.4. Baasteenindustaseme definitsioon

Vallakeskuste ja muude suuremate asulate vahelises liikluses tagatakse töö-, õppe- ja liitreiside vajadusi rahuldavad reisid ja asjaajamisühendused vallakeskustest ja suurematest asulatest piirkonna keskusse ja muudesse olulistesse tõmbekeskustesse.

Valdade siseses liikluskorralduses tagatakse põhiteenustega seonduvad ühendused tagades piisava sagedusega eluks vajaliku liikumise ka mitte autot omavatele leibkondadele. Ühiskond tagab vaid need liikumisühendused, millele on olemas nõudlus.

4.5. Eesmärgipõhised teenindustaset tagavad meetmed

Tagatakse piirkonda kattev ühistranspordivõrgustik.

Valdade vahelises liikluses üritatakse tagada sõiduplaani järgsed regulaarsed baasühendused kõige olulisematel marsruutidel. Eesmärgiks on see, et maakonna ühistranspordivõrgustik kataks kõikide valdade keskused ja muud suuremad asulad ning nende vahelised ühendused, sealhulgas:

- Valdade vahelised kooliühendused
- Valdade vahelise töölkäimise vajadus
- Pikemad ühendused

Piirkonna põhimarsruudid toimivad baasina ka sotsiaalteenuste ühenduste jaoks.

Nendes piirkondades, kus töö- ja õppereise teenindav igapäevane regulaarne ühendus on olemas, tuleb pakkuda regulaarselt reisivatele klientidele soodsamat piletitariifi.

Arendatakse valdade sisest liiklust

Vallasiseselt tagatakse paindlikud, maakonna ühistranspordivõrku täiendavad ning erinevate kasutajate huve arvestavad asjaajamis- ja liitliikumise ühendused ja muudetakse võimalikuks tänapäeval eritingimustel toimivate ühenduste liitumine põhiteenustega. Eesmärgiks on seatud, et kõikidel elanikel oleks võimalik saada valla keskuses pakutavaid, vajalikke teenuseid vähemalt kaks korda nädalas.

Luuakse sujuvad ühistranspordi liitreisi (ümberistumisega ühistranspordiühendus) variandid.

Igast vallakeskusest peab olema võimalik sõita ühistransporti kasutades ja teostades ümberistumist kaug- või maakonnavõrgu ühenduseni ning edasi kuni raudtee-, mere- või lennuühenduseni. Minimaalne nõue on see, et liitliikumine oleks tagatud argipäevadel ja nädalalõpus vähemalt reede õhtul, pühapäeva õhtul ja esmaspäeva hommikul.

Liitreise saab korraldada ka ühistranspordi dispetšerkeskuse kaudu korraldatava nõudluspõhise ühistransporditeenusena, kui nõudlus sellise ühenduse järele ei ole piisav regulaarse, sõiduplaani- ja marsruudipõhise reisi jaoks.

Garanteeritakse , et ükski reis ei jääks tegemata infopuuduse tõttu

Info ühistransporditeenusest peab olema kõikidele kättesaadav ja katma kogu reisiketi reisi algpunktist lõppsihtpunktini. Hajaasustusega piirkondades edastatakse info elanikele neile sobivaimal viisil, näiteks:

- Piirkondlik veebirakendus, mis sisaldab kogu infot kõikide tasandite ühistranspordiliikluse kohta;
- Lisaks on vajalikud ka paberile trükitud sõiduplaanid.

Planeerimistegevuse koordineerimine

Erinevate osapoolte vahelist maakonna planeerimistegevust tuleb arendada edasi. Elanikele tuleb tagada võimalus mõjutada piirkonna ühistransporditeenuse planeerimist. Vallad, maavalitsused ja ühistranspordiettevõtted peavad määrama kindlaks teenindustaseme eesmärgid võttes selle juures arvesse piirkonna omapära ja sellest tulenevaid kohalikke vajadusi. Maakonna teenindustaseme kavandamisel kuulatakse ära ka elanike soovid. Ühistransporditeenuse pakkumine seotakse nõudlusega.

Rahastamine

Kasutada olevaid ressursse kasutatakse selleks, et tagada võimalikult hea ühistranspordi teenindustase. Ühistransporditeenust arendatakse niiviisi, et see rahuldaks ka varem/praegu individuaaltransporti kasutavate elanike vajadusi. Avaliku sektori siseselt jaotatakse rahastus vajaduspõhiselt. Baasteenindustasemele vastav ühistranspordi rahastus tasakaalustatakse territoriaalselt ja vajaduspõhiselt. Ühiskonnal on kohustus tagada vaid sellist ühistransporditeenust, mille järele on olemas nõudlus.

4.6. Võimalikud ühistranspordikorralduse arengustsenaariumid

Ühistranspordi arendamise üheks eesmärgiks Pärnu maakonnas võiks olla peatada ühistranspordi osakaalu vähenemise protsess sõitjateveos ning saavutada ühissõidukite kasutajate arvu kasv aastaks 2015.aastaks võrreldes 2013. aastaga. Ühistranspordi arenguprogrammi üheks esmaseks eesmärgiks on luua optimaalne ühistranspordi juhtimise ja koordineerimise struktuur. Loodav juhtimisstruktuur saab peamiseks vahendiks ühistranspordi koordineeritud planeerimisel ja korraldamisel, liinivõrgu optimeerimisel ning teenuse kvaliteedi ja seadusekuulekuse üle järelvalve teostamisel. Olemasoleva juhtimisstruktuuri muutmine toob muutmisjärgus kaasa täiendavaid kulutusi, mis tuleks hüvitada täiendavatest vahenditest. Võimalike ühistranspordi juhtimise arengu stsenaariumitena maakonnas on kaalutud kolme peamist stsenaariumit:

- Olemasolev olukord, nn 0-variant;
- Maakondliku ühistranspordikeskuse loomine;
- Ühistranspordi juhtimine praeguse Maanteeameti struktuuris, Lääne regioonis;

Tegevuste määratlemisel on lähtutud järgmistest asjaoludest:

- arvesse tuleb võtta olemasolevat ühistranspordi struktuuri ja eelkõige nende funktsioonide täitmise ulatust, mida saab pidada ühistranspordi korralduses olulisteks ja mida on käsitletud ka käesoleva aruande eelmistes peatükkides.
- samuti on variantide võrdluses arvesse võetud seda, kuivõrd nende funktsioonide täitmisel on võimalik ära kasutada juba olemasolevaid kompetentseid spetsialiste (näiteks maavalitsuses töötavaid eksperte).

Täiesti uute struktuuriüksuste loomisel, nagu see on Maanteeameti Lääne regiooni juurde loodava allüksusega on hädavajalik ka uute spetsialistide töölevõtmine või alternatiivse lahendusena- teenuse sisse ostmine.

Üheks kõige olulisemaks tegevussuunaks ühistranspordi korraldamisel, sõltumata sellest kas on tegemist riikliku, maakondliku või kohaliku tasandiga, on liinivõrgu planeerimine. Selle funktsiooni täitmine peaks kujunema uue loodava struktuuri üheks oluliseks strateegiliseks tegevuseks, kusjuures eelduseks on järgmine kompetents:

- liinivõrgu (strateegiliste) planeerimispõhimõtete tundmine, mis tähendab ka vastavat ettevalmistust või haridust, vähemalt täiendkoolituse tasandil;
- transpordisüsteemi strateegilise planeerimise kohandamine kohaliku, maakonna, regionaalse ja riigi tasandil. Seni on see tegevusvaldkond olnud pigem alahinnatud, teatud määral ka seetõttu, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil on senini puudunud pikaajalised strateegilised eesmärgid ühistranspordi tuleviku suhtes ja kava nende saavutamiseks.
- liinivõrgu planeerimiseks vajaliku informatsiooni piisavuse ja olemasoleva informatsiooni kohatine usaldusväärsuse tagamine. Tervikuna saab siiski tänast olukorda iseloomustada, kui sellist, kus transpordinõudluse määramiseks vajalik informatsioon on enamasti hajus, raskesti kättesaadav, ebausaldusväärne või puudub sootuks. Siinkohal on just ÜT toimimise eest vastutavate inimeste oskus seda teavet analüüsida ja kasutada võtmetähtsusega;
- koostöö tagamine riigi, maavalitsus(t)e ja kohalike omavalitsuste vahel ühistranspordi korraldamisel.

4.7. Pärnumaa ühistranspordikeskus PÜTK

Selle stsenaariumi korral luuakse ühistranspordi juhtimiseks omavalitsuste poolt ja Maavalitsuse initsiatiivil/osalusel maakonna Pärnumaa ühistranspordikeskus. Ühistranspordikeskus võtab Pärnu Maavalitsuselt ja Pärnu Linnavalitsuselt lepinguga üle ühistranspordi korraldamise ning planeerimise nende haldusterritooriumil. Lisaks olemasolevatele maavalitsuses teostatavatele toimingutele, võtab ühistranspordikeskus enda kanda ka mitmeid tugitegevusi (näiteks sõitjate arveldus, analüüs ja rentaablus).

Kuna praegu toimub maakonnatasandi ühistranspordi juhtimine maavalitsuse administratsioonis, eeldab ühistranspordikeskusele üleminek sisuliselt uue struktuuri loomist, millega seoses tekib vajadus ka täiendava kompetentse personali järele. Maakonna ühistranspordikeskuse personalivajadus liinivõrgu analüüsi osas jääb lühiajalises perspektiivis hinnanguliselt vahemikku 3 – 5 töötajat, kelle põhiülesanneteks oleks eelkõige olemasoleva liinivõrgu ja sõidukoormuse analüüs ning perspektiivsete liinivõrgu lahenduste väljatöötamine

maakonnatasandil. Sellele võib hilisemas faasis lisanduda täiendav personalivajadus igapäevaste korralduslike küsimuste lahendamiseks, nagu piletisüsteemi arendamisega seonduv, piletimüük jne.

PÜT keskuse loomise variandi TUGEVUSED:

- Ühistranspordialase kompetentsi koondumine ühte keskusse ja selle tegevuse selge eesmärgistatus ja piiritlemine. Spetsialistide selge ja sihipärane tegevus on suunatud põhiliselt vaid ühele konkreetsele tegevusalale- ühistranspordi korraldamisele.
- Võimalus liinivõrgu paremaks planeerimiseks ja integreerimiseks nii maakonna sees kui ka maakonnaüleselt;
- Pärnu linna ja tagamaa liikuvusprobleemide kompleksse lahendamise võimalus;
- Järjepidev ülevaade liinivõrgu olukorrast ning võimalus regulaarseks liinivõrgu optimeerimiseks;
- Täieliku ülevaate saamine ühistranspordi kuludest, tuludest ning nõudlusest;
- On paindlik ning võimeline kiiresti reageerima muudatuste vajadusele;
- Võimalus üle võtta ka mitmeid kohalike omavalitsuste ühistranspordi korralduslikke funktsioone (näiteks valla- ja õpilasliinide korraldamine), kus tänane kompetents on tagasihoidlikum kui Maavalitsuses.

NÕRKUSED:

- Kuna ÜTK on omavalitsuste poolt moodustatud ja juhitud, ilmselt mittetulundusühingu (MTÜ) vormis loodud ettevõte, siis sõltub selle toimivus suurel määral kohalikust poliitikast, mis võib seada täiendavaid pingeid eelkõige ÜTK perspektiivses tegevuses.
- Võimalik on oht, et suurte omavalitsuste (näiteks Pärnu linn) ja sama maakonna väikevaldade ebavõrdne huvide esindatus ÜT korralduses toob kaasa probleeme, näiteks mõnede omavalitsuste huvid võivad jääda tahaplaanile võrreldes teistega.
- Kohalike omavalitsuste liikmelisuse ning liikmemaksuga seotud täiendav kulu kohalikele eelarvetele;
- Struktuuri ülalpidamine on suhteliselt kallis ning kiiret tulemust ning kvaliteedilist efekti ei saavuta kiiresti;
- Probleemid võivad tekkida olukorras, kui mõni maakonna kohalik omavalitsus ei liitu ÜTK-ga või soovib väljuda ÜTK tegevusest.

PÜTK toimimise maksumuse hindamisel on lähtutud ühistranspordi juhtimise keskmisest töökoha maksumusest, ca 20 tuhat eurot. Esimese variandi puhul kus ühistranspordikeskus koordineerib ning juhib üksnes maakonnaliine ning kohalik liinivõrk jääb kohalike omavalitsuste korraldada, on personalivajadus hinnanguliselt maakonnas kokku ligikaudu 3...5 inimest ning hinnanguline kulu juhtimisele ulatub kuni 100 000 euroni aastas. Kui ühistranspordikeskuse hallata jäävad lisaks maakondlikele liinidele ka kohalikud liinid, tekib lisavajadus kokku 5...7 inimese järele. Sel juhul ulatub juhtimiskulu kuni 150 000 euroni aastas.

Nimetatud stsenaariumi alavariandina saaks käsitleda ka varianti, kus ühistranspordikeskused luuakse mitte maakondlikul tasandil, vaid regionaalsel, näiteks luuakse ühine Lääne- ja Pärnumaa ühistranspordikeskus. Sellisel juhul võiks kokkuvõttes toimuda põhivariandiga võrreldes teatavate kulude säästmine, eelkõige just administratiivkulude arvel. Samas võimenduvad enamgi just ÜTK loomisega ja juhtimisega seotud probleemid, mistõttu olemasolevate ÜTK juriidilise staatusega (MTÜ) sarnase regionaalse struktuuri loomist on raske ette kujutada. Eelkõige tuleks regionaalsete ÜTK-de puhul eeldada riikliku haldusreformi

käivitumist ja realiseerimist, misjärel paljude siintoodud probleemide lahendamine osutuks tänasega võrreldes mõnevõrra lihtsamaks. See ongi peamiseks probleemiks miks regionaalse ÜTK varianti vähemalt lühiajalises perspektiivis põhjalikumalt käsitletud ei ole.

4.8. Ühistranspordi juhtimine riiklikus struktuuris

Ühistranspordi korraldamine riiklikus struktuuris toimub kõige tõenäolisemalt Maanteeametis. Maanteeametis on lõpule viidud regionaalne reform, struktuur on selgelt paigas ja töötab edukalt. Tänaseks on Maanteeameti juurde loodud spetsiaalne ühistranspordiga tegelev osakond. Sisuliselt on loodud allüksus võimeline võtma enda hallata kõik ühistranspordi juhtimise, planeerimise funktsioonid kõigis maakondades/regioonides, luues seal kohaliku kompetentsi ja allüksuse. Personalivajadust regiooni ühistranspordi juhtimiseks saab hinnata suurusjärgus 3 – 7 töötajat sõltuvalt hallatavat piirkonda iseloomustavatest näitajatest.

Sellise lahenduse TUGEVUSTENA saab esile tõsta:

- Tekib riiklik struktuur, mis on võimeline ellu viima nii riiklikku kui regionaalset transpordipoliitikat tervikuna.
- Ühistranspordialase kompetentsi koondumine ühte keskusse ja selle tegevuse selge piiritlemine.
- Ei ole sõltuv kohalikust (päeva)poliitikast ja võimaldab ellu viia eelkõige riiklikke eesmärke.
- Võimaldab lahendada liinivõrgu ja –teeninduse probleeme suuremal kui maakonnatasand, kergem luua maakonnapiire ületavat liinivõrku;
- Järjepidev ülevaade liinivõrgu olukorrast ning võimalus liinivõrgu optimeerimiseks;
- Parem ülevaade ühistranspordi maksumusest ning vajadustest;
- Jääb ära edaspidine võimalik töö maakondlike ühistranspordikeskuste liitmisel suuremateks üksusteks ning sellega seotud struktuurimuudatused.

NÕRKUSED:

- Olemasoleva struktuuri reorganiseerimine ja hilisem ülalpidamine on üsna kallis ning kiiret kokkuhoidu ning kvaliteedilist efekti ei saavutata;
- Nõuab tõsist poliitilist otsust, kohalike omavalitsuste arvamus selle lahenduse jaoks ei pruugi olla toetav.
- Struktuuriliselt suurem ja kohmakam – reageerimisvõime muudatuste vajadusele võib väheneda, eelkõige kohalikul tasandil.
- Ei pruugi omada piisavaid võimalusi, kompetentsi ja huvi valla- ja õpilasliinide korraldamisel/reorganiseerimisel;
- Oht, et tegevus kaugeneb sõitjate ja kohalike omavalitsuste huvidest ning tekib teatud oht omavalitsuste/kohalike elanike ettepanekute eiramiseks.
- Oht, et ei võta üle kohalike omavalitsuste liine, mistõttu muutub maakonna või piirkondliku ühistranspordi integreerimine kohalike liinidega. Eriti teravalt puudutab see Pärnu linnaliinide ja maakonnaliinide integreeritust.

4.9. Tegevused arengustsenaariumite puhul

Hindamaks erinevate arengustsenaariumite puhul teostatavate tegevuste mahtu hinnati tegevusi neljapallises skaalas:

- 3 – antud funktsiooni viiakse läbi täielikult;
- 2 – antud funktsiooni viiakse läbi osaliselt;
- 1 – antud funktsiooniga tegeletakse väheselt;
- 0 – antud funktsiooniga ei tegeleta.

Toodud hinnangutest johtuvalt on käesoleva töö autorite arvates otstarbekas jätkata tegevust põhiliselt kahe stsenaariumiga- maakondlike ühistranspordikeksuste variandiga ja Maanteeameti struktuuri variandiga.

	Olemasolev lahendus	Maakonna ühistranspordi-Keskus PÜTK	ÜT juhtimine Maanteeameti struktuuris
Korraldus			
Sõiduplaanide koostamine ja muutmine	2	3	2
Liinivõrgu kujundamine ja muutmine	2	3	2
Infrastruktuuri objektide planeerimine ja rajamine (peatused, terminalid, bussijaam, ühendused peatustesse jms)	2	2	3
Infrastruktuuri objektide korrashoid ja kasutamine	1	2	3
Teostab piletimüüki	0	3	2
Korraldab järelvalvet sõitjateveo tegevusloa ja liiniloa nõuete ning tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingute ja halduslepingute täitmise üle	3	3	3
Korraldab järelvalvet maakonnaliinide ühistranspordi teenindustaseme normide täitmise üle	2	3	3
Haldab Ühistranspordi andmebaasi ÜTRA	3	3	3
Korraldab kohalikke liine (linna-, valla ja õpilasliinid)	2	3	0
Piletikontroll	3	0	3
Muud arengudokumentides püstitatud eesmärkide täitmisega seotud tegevused	3	3	3
Juriidika			
Sõlmib vedajatega ATL ning korraldab avalikke konkursse vedajate valimiseks avalikule liiniveole ja kommertsliiniveole	3	3	3

Töötab välja ettepanekud avaliku liiniveo sõidukilomeetri tariifi või sõidupiletihinna kehtestamiseks	3	3	3
Taotleb riigieelarvest toetust valla, linna ja maakonna ühistranspordi rahastamiseks	3	3	3
ATL alusel rahastab avalikku liinivedu riigieelarvest, valla- ja linnavolikogude otsuste alusel nende eelarvetest ning ettevõtjate sihteraldistest	3	3	3
Planeerimine			
Töötab välja ja viib ellu asjaomaseid arengukavasid	3	3	3
Korraldab maakonna elanike liikumisvajaduste uuringuid	3	2	2
Määrab kindlaks ühistranspordi teenindustaseme normid maakonnaliinidel	2	3	3
KOKKU:	43	48	47

Variantide peamised plussid ja miinused

	PÜTK	MA Lääne regioon
KORRALDUS		
Liinivõrgu ja sõiduplaanide muutmine/korrigeerimine	***	**
Infrastruktuuriobjektide planeerimine/haldamine	**	***
Andmehaldus	***	***
Järelevalve teenuse üle	***	***
Kohalike omavalitsuste liinide korraldus	**	*
JURIIDIKA		
Hangete korraldamine ja lepingute sõlmimine, lubade	***	***
PLANEERIMINE		
Uuringute läbiviimine	**	***
Kvaliteedinõuete kehtestamine ja kontroll nende üle	***	**
Arengukavas sätestatud tegevused	***	**

***- väga hea, **- hea

Sellisest, mõnevõrra subjektiivsest hinnangust lähtuvalt võib üldjuhul anda väikese eelistuse Pärnumaa ühistranspordikeskuse loomise variandile. Samas on selle variandi otstarbekuse võimalikuks oluliseks mõjuriks see, kui paljud kohalikud omavalitsused reaalselt nõustuvad PÜTK tegevuses osalema. Kui mõned omavalitsused selles mingitel asjaoludel loobuvad, siis muudab see PÜTK tegevuse tunduvalt rohkem haavatavaks ja vähendab olulisel määral selle tegevuse efektiivsust.

5. Muudatusettepanekud

Lähtuvalt Pärnu maakonna liinivõrgu analüüsile (vt Lisa 1. Liinivõrgu analüüs) töötati välja alljärgnevad ettepanekud Pärnu maakonna bussitranspordi optimeerimiseks.

5.1. Tööpäev

5.1.1. Lääne-Pärnumaa

Liinivõrgu muudatustele lisaks mõjutab ühistranspordi kättesaadavust ja ühenduskiiruseid teedevõrgu olukord ning ühendusteede olemasolu. Lääne-Pärnumaa osas on olulise tähtsusega Kõpu – Kavaru tee, mis aitaks lühendada liinide marsruute ja vähendada vajadust ümbersõidu järele. Praegune tee olukord ei võimalda sellel liinibussidega liigelda. Vajalik on Kõpu – Kavaru tee rekonstrueerimine ja võtta tee kasutusele riigimaanteena.

Muudatusettepanekud käsitlevad järgnevaid reise

Liini nr	Reisi_nr	Liin	Väljub kell
53	32815	Koonga – Pärnu	16:10
54-1	4419	Pärnu - Audru – Lavassaare	6:20
63-1	4301	Pärnu - Marksa – Kavaru	5:35
63-2	4310	Liu – Pärnu	21:25
63-3	4308	Kavaru - Liu – Pärnu	18:30
66	6604	Pärnu – Värati	15:35
66	6603	Värati – Pärnu	8:05

Liin nr 53 Koonga – Pärnu, reis nr 32815 väljumine kell 16:10

- Reis sellisel kujul asendada teenindusega lõigus Pärnu-Kalevipoeg
- Kaaluda võimalust teenindus lõigul Koonga-Kalevipoeg asendada nõudebussilahendusega, võimalusega ümberistumiseks

Liin nr 54-1 Pärnu - Audru – Lavassaare, reis nr 4419 väljumine kell 6:20

- Kaaluda reisi likvideerimist

Liin nr 63-1 Pärnu - Marksa – Kavaru, reis nr 4301 väljumine kell 5:35

- Tuleks kaaluda reisi nr 4301 sulgemist.

Liin nr 63-2 Liu – Pärnu, reis nr 4310 väljumine kell 21:25

- Esimene variant:
    - asendada reis teenindusega lõigus Pärnu-Kihlepa.
    - võimalusel kaaluda nõudebussilahendust Kihlepa ja Liu või isegi Tõstamaa vahel.
- Teine võimalus on säilitada liiniots Pärnu – Liu olemasoleval kujul ja sõita Värati peatuseni, kus saaks buss hommikul alustada reis 66 (6603) teenindamist.

Liin nr 63-3 Kavaru - Liu – Pärnu, reis nr 4308 väljumine kell 18:30

- likvideerida reis nr 4308 ja hommikune reis nr 4301.
- Kaaluda nõudebussiteenuse rakendamist.

Liin nr 66 Pärnu – Värati, reis nr 6604 väljumine kell 15:35

- muuta reisi väljumisaeg Pärnust ligikaudu 15…20 minutit hilisemaks

Liin nr 66 Värati – Pärnu, reis nr 6603 väljumine kell 8:05 (vaadatud ka esimest veootsa reisi nr 6601):

- Likvideerida liin sellisel kujul, asendada see teenindusega Värati (Tõstamaa kooli) ja Lindi kool – Tõstamaa kool – Munalaiu – Pärnu.
- Kaaluda uut liinigraafikut näiteks:
    - Värati – Lindi kool (kaks väljumist), mis võimaldaks esimesel veootsal sõitjatel sõita alates Väratist (väljumine ca kl. 6:25) Lindi peatuseni (7:10) ja sealt ümberistumisega edasi Pärnusse (väljub Lindi peatusest kell 7:12), tagasisuuna veoots aga teenindaks peamiselt õpilasvedu Tõstamaa koolini (väljumine Lindi koolist u. kell 7:10, kohale jõudmine kl 8:05);
    - Lisada teine veoring Tõstamaa kool (8:05) - Munalaiu (8:25, vastu Kihnu praamile)- saabumine Pärnusse kell 9:10.
- Tasuks kaaluda ka võimalust Kihnu praami sõidugraafiku nihutamiseks varasemale ajale, mis võimaldaks esimest veoringi kasutada ka Kihnult saabujate teenindamiseks (ümberistumisega Lindi koolis kell 7:10), mis võimaldaks teise veootsa Tõstamaa kool-Pärnu ära jätta.

5.1.2. Põhja-Pärnumaa

Muudatusettepanekud käsitlevad järgnevaid reise

Liini nr	Reisi_nr	Liin	Väljub kell
42-1	4216	Lehu - Pärnu	16:00
42-1	4213	Pärnu - Lehu	9:00
42-1	4222	Pärnu-Jaagupi – Lehu	6:05
42-2	4221	Pärnu - Libatse	21:45
42-2	4212	Libatse - Pärnu	20:10
42-2	4220	Libatse - Pärnu	22:25
45	4537	Tabria - Pärnu	14:35
45	4532	Pärnu - Tabria	8:20
45	4536	Pärnu - Tabria	13:40
47	4703	Oidremaa tee - Lõpe	7:04
48-2	4808	Tootsi - Pärnu	19:10
58-2	32811	Pärnu-Jaagupi - Mihkli	19:00
58-2	32806	Mihkli - Roogenese	6:20

Liin nr 42-1, reis nr 4216

- Lehu ja Pärnu-Jaagupi vahel jääb busside täituvus enamasti alla viie sõitja, mistõttu tuleks kaaluda selle ühenduse lahendamist kohaliku ettevedava liiniga.

Liin nr 42-1, reis nr 4213

- Sõitjateveo seisukohalt puudub seega nõudlus antud reisi järele ja oleks otstarbekas sulgeda.
- Antud reisi võib vaadata koos liini nr 42-1 reisiga nr 4214, mille täituvus ületab 20 sõitja piiri. Nõudlus Lehu ja Pärnu-Jaagupi vahel on vähene, mistõttu üheks lahendusvariandiks on liini lühendamine Pärnu-Jaagupisse ning Pärnu-Jaagupi ja Lehu vaheline sõitjatevedu korraldada väikebussiga kohaliku liinina.

Liin nr 42-2, reis nr 4221

- nõudlus antud reisi järele on vähene, mistõttu tuleks kaaluda liini otstarbekust.

Liin nr 42-1, reis nr 4222

- reisi nr 4222 töö võiks lõpetada ja lahendada liinile nr 4202 ettevedu kohaliku liiniga.

Liin nr 42-2, reis nr 4212

- tuleks kaaluda reisi sulgemist.

Liin nr 42-2, reis nr 4220

- nõudlus antud reisi järele on vähene, mistõttu tuleks kaaluda liini otstarbekust.

Liin nr 45, reis nr 4532

- Pikendada Tabria ja Kõrisoo elanike ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks liini igapäevaselt Tabriani ja kasutada väikebusse.
- Üheks võimaluseks on Lepplaane ja Tabria vaheline ühendus lahendada nõudeliinina.

Liin nr 45, reis nr 4537

- Pikendada Tabria ja Kõrisoo elanike ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks liini igapäevaselt Tabriani ja kasutada väikebusse.
- Üheks võimaluseks on Lepplaane ja Tabria vaheline ühendus lahendada nõudeliinina.

Liin nr 45, reis nr 4536

- Pikendada Tabria ja Kõrisoo elanike ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks liini igapäevaselt Tabriani ja kasutada väikebusse.
- Üheks võimaluseks on Lepplaane ja Tabria vaheline ühendus lahendada nõudebussina.

Liin nr 47, reis nr 4703

- Reisi järele puudub nõudlus ja oleks otstarbekas sulgeda.

Liin nr 48-2, reis nr 4808

- Üheks võimaluseks on liini suunamine läbi Are. Samas on õhtusel perioodil Are ja Pärnu vahelise lõigu sõitjakäive samuti vähene.
- Otstarbekas on antud reis sulgeda ja lõpetada liin Tootsis.

- Hommikusel perioodil on liini nr 93 reisi nr 32306 Pärnu – Tootsi kasutatavus samuti vähene, mistõttu puudub vajadus ka reisi nr 32306 järele ning kaks liini võib ühendada.

Liin nr 58-2, reis nr 32811

- Kuna nõudlus nii selle väljumise kui hommikul vastassuunalise reisi järele (reis nr 32806) on vähene, tuleks kaaluda antud liini sulgemist.

Liin nr 58-2, reis nr 32806

- Kuna nõudlus nii selle väljumise kui hommikul vastassuunalise reisi järele (reis nr 32811) on vähene, tuleks kaaluda antud liini sulgemist.

5.1.3. Ida-Pärnumaa

Muudatusettepanekud käsitlevad järgnevaid reise

Liini nr	Reisi_nr	Liin	Väljub kell
92-2	32308	Vändra - Pärnu	17:35
93	32306	Pärnu - Tootsi	5:50
94-1	34101	Kadjaste - Vändra	18:58
94-3	35002	Pärnu - Vändra	20:30
97	31901	Vändra - Kõnnuveski	11:45
97	31902	Kõnnuveski - Vändra	12:25
98	32302	Vändra - Vihtra - Vändra	5:57
99	33902	Pärnu - Aesoo	6:05

Liin nr 92-2, reis nr 32308

- Nõudlus selle liini järele on vähene, mistõttu oleks otstarbekas reis sulgeda.

Liin nr 93, reis nr 32306

- Kuna ka vastassuunaline reis toimib ebaefektiivselt, on otstarbekas liin sulgeda.

Liin nr 94-1, reis nr 34101

- Piletitulu andmetele tuginedes puudub reisi järele nõudlust ning reis oleks otstarbekas sulgeda.

Liin nr 94-3, reis nr 35002

- Õhtusel perioodil on nõudlus ühistranspordi järele vähene ja tuleks kaaluda liini sulgemist.

Liin nr 97, reis nr 31901

- Nõudlus liini järele on vähene ja tuleks kaaluda liini likvideerimist.

Liin nr 97, reis nr 31902

- Kasutada väikebusse.

Liin nr 98, reis nr 32302

- Liin ei ole sellisel kujul otstarbekas ja tuleks kaaluda liini sulgemist ja liini nr 91-3 reisi nr 9111 marsruudi muutmist või reisi nr 32302 lühendamist Vihtra ja Vändra vaheliseks liiniks.
- Nõudlus ühenduse järele on Vihtra ja Vändra vahel. Üheks võimaluseks on liini nr 91-3 reisi nr 9111 marsruudi muutmine selliselt, et see läbiks Vihtra peatust. Samas tekib oht bussi ülekoormuseks.

Liin nr 99, reis nr 33902

- Reis 33902 on stabiilselt vähese kasutatavusega. Võimaluse korral tuleks liin sulgeda ja alustada liini tööd vastupidise sõidusuunaga Pärnusse Jõesuust.

5.1.4. Lõuna-Pärnumaa

Muudatusettepanekud käsitlevad järgnevaid reise

Liini nr	Reisi_nr	Liin	Väljub kell
71	7102	Võiste - Pärnu	17:50
71-2	7122	Jõulumäe - Pärnu	14:00
72	7204	Massiaru - Soometsa - Pärnu	15:35
74	7401	Pärnu - Ikla	5:25
74	7405	Ikla - Kabli kool	13:00
74	7406	Kabli kool - Ikla	13:40
74	7409	Pärnu - Ikla	8:00
74	7416	Ikla - Pärnu	17:35
74	7418	Ikla-Kabli	20:05
74	7419	Kabli - Ikla	5:40
75	7501	Pärnu - Häädemeeste	20:30
78	7805	Veelikse - Kilingi-Nõmme	16:15
78	7807	Kilingi-Nõmme - Häädemeeste - Soometsa - Pärnu	17:50
82	8203	Pärnu - Surju - Tihemetsa	8:05
83	8304	Kikepera - Rabaküla-Pärnu	16:45
84	8401	Kilingi-Nõmme - Kanaküla - Kilingi-Nõmme	6:40
85	8506	Kanaküla - Kilingi-Nõmme	17:40

Liin nr 71, reis nr 7102

- Kaaluda liini likvideerimist.

Liin nr 71-2, reis nr 7122

- Arvestades ka vastupidises suunas olevat madalat nõudlust, mille rahuldamiseks piisab enamasti tavapärasest sõiduautost, kaaluda liini likvideerimist.

Liin nr 72, reis nr 7204

- Piiratud ühendusvõimaluste tõttu ei ole liini sulgemine soovitatav, küll aga peaks kaaluma väljumisaja muutmist tööl käivatele inimestele sobivamaks ja liini teenindamist väiksema bussiga.

Liin nr 74, reis nr 7409

- Ettepanek kaaluda reisi lõpetamist Häädemeestel.

Liin nr 74, reis nr 7406

- Kaaluda reisi teenindamist väikebussiga.

Liin nr 74, reis nr 7405

- Arvestades Ikla – Pärnu vaheliste väljumiste sagedusega, kaaluda liini likvideerimist.

Liin nr 74, reis nr 7418

- Reis on alakoormatud. Kaaluda liini likvideerimist.

Liin nr 74, reis nr 7416

- Kaaluda liini lühendamist Häädemeeste – Pärnu liiniks. Samuti nihutada väljumisaega varasemaks, et tagada bussiühendus Häädemeestelt Pärnusse kl 17:00- 18.00 vahel.

Liin nr 74, reis nr 7401

- Kaaluda reisi likvideerimist.

Liin nr 74, reis nr 7419

- Sõitjad puuduvad. Kaaluda reisi likvideerimist.

Liin nr 75, reis nr 7501

- Kaaluda reisi likvideerimist või nihutamist varasemale ajale.

Liin nr 78, reis nr 7805

- Arvestades Veelikse – Kilingi-Nõmme vaheliste ühendusvõimaluste vähesusega, kaaluda liini väljumisaja muutmist töölkäivatele inimestele sobivamale ajale (pärast tööpäeva lõppu).

Liin nr 78, reis nr 7807

- Ettepanek reis likvideerida.

Liin nr 82, reis nr 8203

- Ettepanek reis likvideerida. Kaaluda Kilingi-Nõmme – Tihemetsa vahelise nõudeliini käivitamist, mis võimaldaks vajadusel ümberistumist Pärnusse suunduvatele bussidele.

Liin nr 83, reis nr 8304

- Liin on likvideeritud.

Liin nr 84, reis nr 8401

- Kaaluda reisi likvideerimist. Kilingi-Nõmme – Tihemetsa suunal kaaluda nõudeliini sisseviimist.

Liin nr 85, reis nr 8506

- Liin on ilmselgelt ebaefektiivne. Kaaluda reisi likvideerimist.

5.1.5. Kaugliinid

Muudatusettepanekud käsitlevad järgnevaid reise

Liini nr	Reisi_nr	Liin	Väljub kell
324	32401	Pärnu - Lõpe - Lihula	7:00
324	32407	Lihula - Lõpe - Pärnu	17:45
324	32402	Pärnu - Lõpe - Lihula	10:15
326	32601	Pärnu - Varbla - Vatlamäe	12:30
326	32605	Pärnu - Varbla - Lihula	18:00
331	33103	Järvakandi - Pärnu	7:05
352	35203	Jõgeva - Pärnu	14:50

Liin nr 324, reis nr 32401 (vaadatud koos reisiga nr 32403)

- Kaaluda vajadust liiniosas Lõpest Lihulani. Siiski ei ole otstarbekas liini likvideerida. Võimalus on see säilitada ka olemasoleval kujul.

Liin nr 324, reis nr 32407 (vaadatud koos reis nr 32405)

- Likvideerida liini reis 32407, Lõpe ja Lihula piirkonna elanikud saavad õhtul Pärnusse sõiduks kasutada bussi nr.149, Kuressaare – Orissaare – Kuivastu – Lihula – Pärnu – Viljandi – Tartu, mis väljub Lõpe peatusest kell 18:20 ja jõuab Pärnusse kell 19:05. Bussi saab kasutada liini nr 55 heaks (hommikune väljumine Paadremaalt 6:55 Pärnusse, kuhu buss saabub kell 8:00). Selle reisi näitajad on suhteliselt efektiivsed.

Liin nr 324, reis nr 32402 (vaadatud koos reis nr 32404)

- kaaluda reisi lühendamist lõigule Pärnu – Ahaste (või Kalevipoeg) – Pärnu.

Liin nr 326, reis nr 32601 (vaadatud koos reisi nr 32604)

- Võib kaaluda liini lühendamist Tõstamaani, kuid liini näitajad pole niivõrd halvad, et ei võiks säilitada liini olemasoleval kujul.
- Reisi nr 32604 täituvusandmed on mõnevõrra paremad, kui reisil 32601. Kuid siiski, kui analüüsida täituvust kogu liini ulatuses on võimalik teha samasugune järeldus, kui reisi nr 32601 jaoks — liin on peamiselt kormatud vaid lõigul Tõstamaa – Pärnu. Seega ei muuda ka tagasisuuna analüüs eelpooltoodud ettepanekut kaaluda liini säilitamist vaid lõigul Pärnu – Tõstamaa – Pärnu.

Liin nr 326, reis nr 32605 (vaadatud koos reis nr 32602)

- Lähtudes liini koormuse jagunemisest teeme ettepaneku kaaluda liini lühendamist vaid Tõstamaani.

Liin nr 331, reis nr 33103 (vaadatud koos reis nr 33102)

- Üheks võimalikuks lahenduseks on Pärnu-Jaagupi ja Järvakandi vaheline ühendus lahendada ettevedava liinina Pärnu-Jaagupisse väikebussiga.
- Teine võimalus on väljumisaega nihutada 40 minuti võrra, et reisi väljumised Pärnu-Jaagupist Pärnuni oleks suurem vahe liiniga 42-1.
- Olemasoleval kujul ei ole nii see kui ka vastassuunaline reis otstarbekas ning kolmandaks võimaluseks on reiside sulgemine sel kujul.

Liin 352, reis nr 35203

- võiks kaaluda reisi teenindamist väiksema bussiga.

5.1.6. Linnalähiliinid

Liin nr 39

- muuta liin nr 39 toimivaks Pärnu linnaliini põhimõttel, kus buss peatub enamikes marsruudile jäävates peatustes (sh Pärnu linnaliinide algpeatuses Teater kesklinnas). Sellisel juhul tagatakse liini suurem tagamaa ja parem kättesaadavus ning sõitjatel on võimalik jõuda ümberistumiseta soovitud sihtkohta Rääma linnaosas ja kesklinnas.
- Muuta marsruuti selliselt, et buss läbiks ka Niidu ettevõtluspiirkonda, kuhu on koondunud ja järjest enam koondumas töökohti. Eelkõige on vajalik, et buss läbiks Niidu ettevõtluspiirkonda hommikusel ja õhtusel perioodil vastavalt enne tööpäeva algust ning pärast lõppu. Sellisel juhul annaks liin nr 39 võimaluse ka Sindi elanikel Niidu ettevõtluspiirkonnas tööl käia.
- Muuta marsruuti selliselt, et buss läbiks Raba peatuse ja Rääma Põhikoolis õppivatel lastel oleks võimalik bussi siseneda ja väljuda kooli juurest.
- Lisada uus väljumine õhtusele perioodile tööpäeva lõppu või muuta ühe olemasoleva reisi väljumise aega hilisemaks. Hommikuse väljumise kasutatavus näitab Rääma ja kesklinna piirkonnas töötavate inimeste nõudlust liini järele. Praegu on võimalik liiniga nr 39 hommikul tööle jõuda, kuid õhtune tööpäevajärgne väljumine puudub.
- Rakendada Pärnu linna lähiliinidel ja linnaliinidel ühine piletisüsteem.

Liin nr 40

- Liinide veomahu optimaalsemaks ärakasutamiseks oleks otstarbekas ühildada piletisüsteemid.

Liin nr 57

- Hajutada koostöös Pärnu Linnavalitsusega liinide 57 ja 11 väljumisaegu.
- Lühendada üks päevane vähese kasutatavusega väljumine Sauga alevikuni (Madiseni) või kaaluda ühe väljumise vajalikkust üldse.
- rakendada nimetatud liinidel ühtne piletisüsteem, et sõitjad saaksid sama piletit kasutades sõita mõlema liiniga ega pea soetama dubleerivaid sõidukaarte. See muudab ühistranspordikasutuse sõitjale mugavamaks.
- Üheks võimalikuks lahenduseks on ka liinide nr 57, 11 ja 21 ühildamine. Sellisel juhul sõidab ühildatud liin osadel väljumistel Sauga koolini, kuid enamasti Sauga aleviku peatuseni ning jääb ära maakonna ja linnaliini dubleerimine.

5.2. Nädalavahetus

5.2.1. Lääne-Pärnumaa

Laupäev

Alltoodud reiside osas reiside osas tasub kaalumist nende säilitamise vajadus:

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
4303	Pärnu - Liu - Kavaru	7:25	1
34404	Kiraste - Tõhela - Tõstamaa	19:15	0
4402	Lavassaare - Audru - Pärnu	6:35	4
4403	Pärnu - Sanga - Lavassaare	8:00	3
4401	Pärnu - Audru - Lavassaare	10:30	2
4410	Lavassaare - Audru - Pärnu	19:30	7
32401	Pärnu - Lõpe - Lihula	7:00	8
4310	Liu - Pärnu	21:25	1
32801	Mihkli - Roogenese	6:45	4
34401	Tõstamaa - Tõhela - Kiraste	6:55	0
6602	Värati - Pärnu	17:00	3
6601	Pärnu - Värati	6:30	3

Pühapäev

All toodud reiside osas tasub kaalumist nende säilitamise vajadus:

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
4304	Kavaru - Pärnu	8:20	4
4310	Liu - Pärnu	21:25	1
4303	Pärnu - Liu - Kavaru	7:25	6
4312	Pärnu - Põldeotsa - Pärnu	22:20	3
34404	Kiraste - Tõhela - Tõstamaa	19:15	0
4402	Lavassaare - Audru - Pärnu	6:35	2
4403	Pärnu - Sanga - Lavassaare	8:00	3
4417	Pärnu - Sanga - Lavassaare	20:30	9
4410	Lavassaare - Audru - Pärnu	19:30	6
32501	Paadremaa - Pärnu	6:55	5
6201	Paikuse - Pärnu - Varbla kirik	6:15	6
32802	Pärnu - Pärnu - Jaagupi	16:45	4
32804	Pärnu - Jaagupi - Mihkli	19:00	3
32801	Mihkli - Roogenese	6:45	3
34401	Tõstamaa - Tõhela - Kiraste	6:55	0
32602	Lihula - Varbla - Vatlamäe	5:40	9

5.2.2. Põhja-Pärnumaa

Laupäev

Tuleks kaalude sulgeda reisid 4203 ning 4204 ja pikendada reise 4207 ja 4208 Roogeneseni (Libatse ja Roogenese vahel nõudeliin). Reisi nr 33102 väljumine võiks Pärnus nihutada kell 13:00. Samuti võiks sulgeda reisid nr 4217 ja 4218 ning reisi nr 33104 väljumine nihutada 17:00 peale.

Lisaks on mitu reisi, mille täituvused on ebapiisavad ning tuleks kaaluda reiside vajalikkust.

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
4204	Roogenese - Pärnu	14:00	6
4203	Pärnu - Roogenese	13:00	15
4220	Libatse - Pärnu	22:25	4
4221	Pärnu - Libatse	21:45	7
4218	Lehu - Pärnu	18:00	7
4217	Pärnu - Lehu	17:00	16
4223	Pärnu-Jaagupi - Pärnu	6:45	5
32902	Vigala - Pärnu	6:57	10
32901	Pärnu - Vigala	19:40	5
4533	Tabria - Pärnu	9:35	8
4532	Pärnu - Tabria	8:20	3

Pühapäev

Tuleks kaalude sulgeda reisid 4205 ning 4206 ja pikendada reise 4207 ja 4208 Roogeneseni (Libatse ja Roogenese vahel nõudeliin). Reisi nr 33102 väljumine võiks Pärnus toimuda kell 13:00. Samuti võiks sulgeda reisid nr 4217 ja 4218 ning reisi nr 33104 väljumine tõsta 17:00 peale.

Tuleks kaaluda järgnevate reiside vajalikkust.

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
4206	Pööravere - Pärnu	14:00	22
4205	Pärnu - Pööravere	13:00	11
4220	Libatse - Pärnu	22:25	0
4221	Pärnu - Libatse	21:45	2
4218	Lehu - Pärnu	18:00	7
4217	Pärnu - Lehu	17:00	12
32902	Vigala - Pärnu	6:57	7
32901	Pärnu - Vigala	19:40	15
4223	Pärnu-Jaagupi - Pärnu	6:45	4
4808	Tootsi - Pärnu	19:10	0
4804	Pärnu - Tabria - Tootsi	18:00	9

5.2.3. Ida-Pärnumaa

Laupäev

Pärnust Vändra suunas väljuvatel reisidel puudub kindel intervall, mistõttu varieerub päeval suurel määral ühenduste vahemik. Ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks oleks vajalik väljumisi hajutada.

Tuleks kaaluda järgnevate reiside vajalikkust.

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
35108	Vändra - Pärnu	8:00	8
34101	Kadjaste - Vändra	18:58	1
34703	Pärnu - Tartu	8:30	18
34704	Tartu - Pärnu	15:35	10
35203	Jõgeva - Pärnu	14:50	16
35201	Pärnu - Jõgeva	7:30	8
36802	Rakvere - Pärnu	13:00	5
36801	Pärnu - Rakvere	6:20	10
33904	Aesoo - Pärnu	16:05	2

33901	Pärnu - Riisa - Aesoo	14:30	4
32301	Vändra - Vihtra - Pärnu	6:00	7

Pühapäev

Pühapäeval on probleemid ja võimalik lahendusvariant sama kui laupäeval.

Tuleks kaaluda järgnevate reiside vajalikkust.

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
34101	Kadjaste - Vändra	18:58	1
34704	Tartu - Pärnu	15:35	21
34703	Pärnu - Tartu	8:30	14
35203	Jõgeva - Pärnu	14:50	20
35201	Pärnu - Jõgeva	7:30	11
36802	Rakvere - Pärnu	13:00	15
36801	Pärnu - Rakvere	6:20	5
33903	Aesoo - Riisa - Pärnu	7:05	5
33902	Pärnu - Aesoo	6:05	2
32301	Vändra - Vihtra - Pärnu	6:00	6

5.2.4. Lõuna-Pärnumaa

Laupäev

Sarnaselt teiste suundadega on ka Lõuna-Pärnumaal busside täituvusega laupäeval probleemid. Alljärgnevalt on välja toodud reisid, mille täituvus ei ole piisav ning ühendusvõimalus on päeva jooksul tagatud ka teiste reisidega.

Tuleks kaaluda järgnevate reiside vajalikkust.

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
7401	Pärnu-Ikla	5:25	6
7419	Kabli-Ikla	5:40	0
7407	Pärnu-Ikla	6:20	3
7416	Ikla-Pärnu	17:35	2
7418	Ikla-Pärnu	20:15	1
7501	Pärnu- Häädemeeste	20:30	9
8901	Häädemeeste - Kilingi-Nõmme - Pärnu	6:20	14
7802	Kilingi-Nõmme - Häädemeeste - Soometsa - Pärnu	6:05	5
8602	Kilingi-Nõmme- Pärnu	6:10	3
8401	Kilingi-Nõmme - Kanaküla	6:40	2
8506	Kanaküla- Kilingi-Nõmme	17:40	1
7801	Pärnu - Häädemeeste – Kilingi-Nõmme	17:05	20

Pühapäev

Tuleks kaaluda järgnevate reiside vajalikkust.

Reis nr	Liin	Väljub kell	Sõitjaid
7402	Ikla-Pärnu	6:00	9
7419	Kabli-Ikla	5:40	0
7407	Pärnu-Ikla	6:20	3
7418	Ikla-Pärnu	20:15	2
7501	Pärnu- Häädemeeste	20:30	5
7802	Kilingi-Nõmme - Häädemeeste - Soometsa - Pärnu	6:05	4
8901	Häädemeeste - Kilingi-Nõmme - Pärnu	6:20	6
7801	Pärnu- Häädemeeste- Kilingi-Nõmme	17:05	17
8602	Kilingi-Nõmme- Pärnu	6:10	3
8401	Kilingi-Nõmme - Kanaküla	6:40	1
8506	Kanaküla- Kilingi-Nõmme	17:40	6
8305	Pärnu - Postikooli	8:30	3
8306	Postikooli - Pärnu	9:10	4

6. Kokkuvõte

Eesmärk ja uuringu ülesehitus

Käesoleva uuringu peamiseks eesmärgiks oli analüüsida olemasolevat Pärnu maakonna ühistranspordivõrku, selle toimimist ja teha ettepanekud muudatusteks.

Uuringu teostajad lähtusid seejuures alljärgnevatest eeldustest:

- Üldjuhul on Pärnu maakonna ühistranspordi liinivõrk välja kujunenud, seda on vajadusel ja vastavate signaalide saabumisel pidevalt korrigeeritud, sellega tegelevad pädevad inimesed ja mingeid olulisi signaale liinivõrgu halva kvaliteedi kohta tervikuna teada ei ole;
  - Seega saame liinivõrgu optimeerimise puhul rääkida eelkõige detailidest ja võimalusest muuta liiniteenust ja seega ka ühistransporti tervikuna atraktiivsemaks ja konkurentsivõimelisemaks;
- Uuringu lähteülesanne ega ka senised kohtumised tellija ning omavalitsustega ei sätesta mingil määral vajadust ühistransporditeenuse mahu radikaalseks vähendamiseks või oluliseks kulude kokkuhoiuks. Samas, kuna tegemist on avaliku teenusega, siis tuleb rahakasutuses olla vastutustundlik ning leida tasakaal Pärnu maakonna elanikele pakutava ühistranspordi teenuse taseme (väljendatud eelkõige väljumiste ja sihtpunktide arvus) ja majanduslikult efektiivsete lahenduste vahel.

Uuringu koostamisel kasutati eelkõige Pärnu Maavalitsusest saadud andmestikku piletimüügi kohta kõikide liinide/väljumiste kaupa. Nende sõitude osas, mis andmebaasis ei sisaldunud (näiteks sõidud kuupiletite kasutamisega ja mõned nn linnalähiliinid 39, 40, 57) teostati lisaks saadud andmetele analüüs kuupiletiga sõitude lisamiseks andmestikule või spetsiaalne lisauuring nende liinide kasutuse määramiseks.

Uuringu raames analüüsiti nii olemasolevat olukorda (asustusstruktuur, nõudlus, ühistranspordi kättesaadavus ja kasutatavus), üleüldist ühistranspordi korraldust ja planeerimist. Viimases peatükis on esitatud ettepanekuid olemasoleva ühistransporditeenuse muudatusteks. Siinkohal lähtuti põhimõttest, et teenuse muutmine pole otstarbekas juhul, kui kasutatavus on kõrge. Kui kasutatavus on keskmine, siis on täiendavalt uuritud selle põhjusi . Kui liini/väljumise kasutatavus oli väike, siis hinnati seda ka pikemaajalises tsüklis (juhusliku väljumise otstarbekuse hindamine võib osutuda statistiliselt mitteusaldusväärseks), teostati selle liini analüüs ja püüti hinnata liini väikse kasutatavuse põhjusi. Üksikute liinide efektiivsuse hindamisel on enamasti vaadatud ka teise suuna koormust ja sellest lähtuvalt ka tehtud ettepanekud. Käesolevas töös ei olnud eesmärgiks liinitöö korraldamine veoettevõtte seisukohast, vaid eelkõige lähtuti sõitjate nõudluse tagamisest ja Maavalitsuse kui tellija huvidest ja vajadustest kvaliteetse teenuse tagamise järele. Siiski jääb kokkuvõttes ikkagi tellija otsuseks see, mil määral hüvitada vedajale väga väikese nõudlusega veootsad.

Olemasolev olukord

Pärnumaa on pindalalt suurim maakond Eestis. Asustustihedus ja elanike arv on suurem Pärnu linna ümbruses, vallakeskustes, põhi- ja tugimaanteede ääres. Suurel osal Pärnu maakonnast on asustustihedus siiski väga väike jäädes alla kahe elaniku km^2 kohta. Suurim liikumiste põhjustaja on elanike tööl käimine. Pärnu maakonnas asuvatest töökohtadest ligikaudu 65,3% paiknes Pärnu linnas. Kuna kohalike omavalitsuste sisesed liikumised on enamasti lühikesed, mõjutab liikuvust enim just Pärnuga seotud liikumised. Vahemaa kasvades väheneb ka Pärnus

tööl käimise osakaal. Suurem osa inimesi töötab siiski elukohaga samas kohalikus omavalitsuses.

Enamik õpilasi õpib elukohajärgses koolis või koolieelses õppeasutuses. Siiski käib suur hulk õpilastest koolis ka teistes kohalikes omavalitsustes. Enamasti Pärnu linnas.

Lisaks töö ja kooliga seotud liikumistele teostatakse igapäevaselt mitmetel muudel põhjustel liikumisi. Suurema mahuga on teenindus- ja kaubandusasutustega (sh meditsiiniteenus) seotud liikumised. Olulised on ka vaba aja veetmisega seotud liikumised. Nende liikumiste maht on võrreldes töö ja kooliga seotud liikumistele siiski väiksem. Samuti ollakse nende liikumiste tegemisel paindlikumad.

Pärnu maakonnas on peatus.ee andmetel kokku 1 230 peatuskohta (sh 187 pärnu linnas). Ühel tööpäeval (vaatluse alla on võetud kolmapäev) toimub Pärnu maakonnas maakonna- ja kaugbussiliinidel (va kommertsliinid) kokku 317 reisi. Lisaks toimub regulaarne ja tihe kommerts-kaugliinide tegevus ning enamikes kohalikes omavalitsustes teostavad liinivedu kohalikud liinid. Kokku toimub ühel tööpäeval Pärnu maakonnas (va Pärnu linn) 6 957 maakonna- ja kaugbussiliinide (va kommertsliinid) väljumist.

Ühistranspordi kättesaadavus on parem Pärnu lähiümbruses ja põhimaanteede äärsetes asulates, kus väljumiste sagedus on suurem. Samas maakonna äärealadel on ühistranspordi kättesaadavus väiksem. Pärnu maakonnas on hommikusel perioodil võimalik jõuda Pärnusse ja õhtul Pärnust ilma ümberistumiseta 228 peatusesse. Samas 294 peatuses puudub hommikusel ja õhtusel perioodil otseühendus Pärnuga.

Suur osa inimeste liikumistest toimub kohaliku omavalitsuse sees. Enamasti toimub liikumine valla keskuse suunas, kus paiknevad enamik huvipunktidest. Kohaliku vallakeskusega otseühenduse võimaluseta peatused ja külad asuvad keskustest eemal valdade äärealadel. Enamasti on ka nende sidusus keskusega nõrk, mistõttu nõudlus keskuse suunas liikumiseks on valdavalt väike. Vähese nõudluse ja peatuste paiknemise tõttu on väga keeruline olemasolevat maakonnaliinide marsruute muutes parandada ühendusvõimalusi valla keskusega. Osades piirkondades aitavad keskusesse jõuda kohaliku omavalitsuse liinid. Ühendusvõimaluse tagamiseks on nõudluspõhised kohalikud liinid optimaalseim lahendus.

Samas toimivad Pärnumaal ka mitmed liinid, mis ühendavad Pärnumaa erinevaid asulaid Pärnut läbimata. Pärnumaal on ümberistumisvõimalused sisuliselt kas Pärnu linnas liikumiseks mõnda teise piirkonda või Pärnu-Jaagupi ja Koonga, Vändra ning Kilingi-Nõmme ümbruses.

Teoreetiliselt eksisteerib võimalus liikumisvajaduse rahuldamiseks ühistranspordiga kõigi asulate vahel. Samas enamik asulatevahelisi liikumisi on väiksemamahulisemad kui 10 inimest. Suurima mahuga liikumine toimub Sindi linnast Pärnu linna. Enamike seoste puhul tagab tänane ühistranspordi liinivõrk ühendusvõimaluse. Otseühenduse võimalus kodust tööle ja kooli ühistranspordiga on ligikaudu 86,6% elanikest. Kuigi ülejäänutel puudub otseühenduse võimalus, elukohajärgsest asulast soovitud sihtkohta, on osadel igapäevased liikumispikkused lühikesed ja puudub vajadus ühistranspordi järele. Kuna ühistranspordi liinivõrk tagab enamikele inimestele vajalikud ühendused, võib liinivõrku pidada heaks ja suuremahuliste muudatuste tegemine ei ole vajalik.

Kohalikud liinid toimivad enamasti õpilastranspordina. Seega on nad üksnes õpilastekesksed, mistõttu liinide marsruudid sõltuvad õpilaste elukohtadest ning koolipäeva algusest ja lõpust. Õpilasliinide kasutamine vallakeskustes, kus enamasti ka koolid paiknevad, teenuste tarbimiseks või tööl käimiseks on keeruline. Samuti on keeruline ühildada maakonnaliinid vallaliinidega. Pärnu suunal liikuvad bussid väljuvad enamasti vallakeskusest varem, et jõuda kaheksaks või üheksaks Pärnusse. Mitmes piirkonnas tagavad kohalikud liinid võimaluse ühenduseks vallakeskusega, sest neid külasid maakonnaliinid ei läbi. Seetõttu on oluline, et lisaks õpilastele oleks kooliliinide kasutamine võimalik ka nende külade elanikele.

Ühistranspordi kättesaadavuse seisukohalt on oluline peatuse kaugus elukohast ja väljumiste sagedus. Suurel osal Pärnumaast (98,7%) on elanikele lähtuvalt määrusest (aluseks „Teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole“) tagatud piisav juurdepääs bussipeatustele. Ühe kilomeetri raadiuses lähimast bussipeatusest elab Pärnu maakonnas ligikaudu 87%, 500 meetri raadiuses ligikaudu 66% ja 300 meetri raadiuses ligikaudu 39% maakonna elanikest. Enamasti jääb bussipeatustest kaugemale asulate äärealadel suurtest teedest eemal asuvad hooned.

Maakonnaliine kasutatakse peamiselt Pärnu linnaga seotud liikumisteks. Need on sõidud, mille siht- või lähtekoht on Pärnu. Ligikaudu 60% kõikidest maakonnaliinide kasutajates suundub Pärnusse või liigub Pärnust välja. Pea 28% kõikidest maakonnaliinide kasutajatest liigub vallasiseselt ning üksnes 12% valdade vahel (va Pärnu linn). Päeva lõikes tulevad ilmekalt välja inimeste liikumiste perioodid. Kõige suurem ühistranspordi kasutatavus on hommikusel perioodil ajavahemikul 7:00 kuni 8:00, kui inimesed suunduvad tööle ja kooli. Õhtune periood jaguneb ära pikema perioodi peale ning tipptunni sõitjakäive on võrreldes hommikuga väiksem. Nädalapäevade lõikes on suurima sõitjakäibega päevad esmaspäev ja reede. Üheltpoolt mõjutab seda maakonnas elavate ning Pärnus töötavate või õppivate inimeste resideerumine nädala sees Pärnus.

Küllaltki oluliseks probleemiks on liinigraafikute planeerimine suvekuudeks. Peamiseks probleemiks on siin just ebaregulaarsete sõitude osakaalu märgatav suurenemine suvekuudel. Sellest tulenevalt oleks otstarbekas suveperioodi sõiduplaane koostada sügis-talve-kevadise olukorra alusel, kuid vähendada neid arvestades eelkõige kooliga seotud nõudlust ja samuti umbes 20…25% sõidunõudluse langust, mis on peamiselt seotud puhkustega.

Ühistranspordi korralduse süsteem

Tänane olukord ühistranspordi maakonnataseme korraldamises on selline, kus ühistransporti korraldatakse maakondades kahe erineva mudeli järgi. Valdavalt toimub ühistranspordi juhtimine ja arendamine maavalitsuses, teise juhtimisstruktuuri mudelina korraldatakse maakondlikku ühistransporti maakondlikes ühistranspordikeskuses. Seniste ühistranspordikeskuste kogemuste põhjal võib väita, et võrreldes maavalitsuses korraldatava juhtimisega kujuneb ühistranspordi juhtimine ühistranspordikeskustes mõnevõrra kallimaks. Seda tingib mitmete, maavalitsuse juhtimise puhul, valdavalt vedajate korraldada olevate funktsioonide teostamine ühistranspordikeskuses. Seetõttu aga vähenevad vedajate kulud.

Ühistranspordi arendamise üheks eesmärgiks Pärnu maakonnas võiks olla peatada ühistranspordi osakaalu vähenemise protsess sõitjateveos ning saavutada ühissõidukite kasutajate arvu kasv aastaks 2015.aastaks võrreldes 2013. aastaga. Ühistranspordi arenguprogrammi üheks esmaseks eesmärgiks on luua optimaalne ühistranspordi juhtimise ja koordineerimise struktuur. Loodav juhtimisstruktuur saab peamiseks vahendiks ühistranspordi koordineeritud planeerimisel ja korraldamisel, liinivõrgu optimeerimisel ning teenuse kvaliteedi ja seadusekuulekuse üle järelvalve teostamisel.

Võimalike ühistranspordi juhtimise arengu stsenaariumitena maakonnas on kaalutud kolme peamist stsenaariumit:

- Olemasolev olukord, nn 0-variant;
- Maakondliku ühistranspordikeskuse loomine;
- Ühistranspordi juhtimine praeguse Maanteeameti struktuuris, Lääne regioonis;

Hindamaks erinevate arengustsenaariumite puhul teostatavate tegevuste mahtu hinnati tegevusi neljapallises skaalas (vt tabel lk 73-74). Toodud hinnangutest johtuvalt on käesoleva töö autorite arvates otstarbekas jätkata tegevust põhiliselt kahe stsenaariumiga- maakondlike

ühistranspordikeksuste variandiga ja Maanteeameti struktuuri variandiga. Väikese eelistuse võib anda Pärnumaa ühistranspordikeskuse loomise variandile. Samas on selle variandi otstarbekuse võimalikuks oluliseks mõjuriks see, kui paljud kohalikud omavalitsused reaalselt nõustuvad PÜTK tegevuses osalema.

Üldised soovitused ühistranspordi planeerimisel

Sobiva veeremi valikul peaks sõidunõudluse analüüsimisel arvesse võtma, et bussi veovõime ületaks prognoositavat sõitjate maksimaalset arvu vähemalt 10%, soovitavalt umbes 20% võrra (sõltuvalt ka sõitjate arvust), vältides sõitude ülekoormust. Väikese, aga mis peamine-ebaregulaarse nõudlusega liinidel on otstarbekas rakendada nn nõudebussilahendust. Pärnu linna ja linna lähiümbruse liinide ühildamine on otstarbekas eelkõige Sauga ja Sindi suunal, kus on tihedamalt asustatud alad ning hetkel liiguvad maakonnaliinid pea samadel põhimõtetel linnaliinidega. Üheks suurimaks kasutatavuse mõjutajaks on erinev piletisüsteem. Eriti neil liinidel, kus maakonnaliinid (sh linnalähiliinid) liiguvad samal marsruudil linnaliinidega. Ühistranspordi kättesaadavuse ning kasutusmugavuse parandamiseks on otstarbekas rakendada linnalähiliinidel linnaliinidega ühtne piletisüsteem, et sõitjad saaksid sama piletit kasutades sõita mõlema liiniga ega pea soetama dubleerivaid sõidukaarte. Samuti on mugavam teostada ümberistumisi.

Muudatusettepanekud ja järeldus

Lähtuvalt Pärnu maakonna liinivõrgu analüüsile (vt Lisa 1. Liinivõrgu analüüs) töötati välja ettepanekud Pärnu maakonna bussitranspordi optimeerimiseks (lk 81-93). Üldkokkuvõttes jõudis töö teostaja järeldusele, et Pärnumaa olemasolev liinivõrk on hästi korraldatud ning vastab suures osas reisijate vajadustele ning olemasolevale nõudlusele. Maavalitsuse ja kohalike omavalitsuste tiheda koostöö tulemusena jõuavad ühistransporditeenusega seotud probleemid kiiresti teenust igapäevaselt korraldavate maavalitsuse ametnikeni, kes reageerivad operatiivselt muutunud oludele sh kartmata teha ka mitte alati populaarseid otsuseid ebaotstarbekate (ennekõike madala täituvuse tõttu) liinide sulgemise osas.