

Lisa I: Intervjuud sidusrühmadega.

- Kuidas hindate tänast ühistranspordi kasutatavust maapiirkondades?

Ühistranspordi kasutamist takistavaid tegureid on põhiliselt kolm: ebasoodne liinivõrk, liinigraafik ning transpordiliikide vaheline integreeritus. Kuna võimalused ühistransporti kasutada on piiratud, siis mõjub see pärssivalt ka ühistranspordi tänasele kasutatavusele.

- Mis on põhilised tegurid, mis takistavad maapiirkondades ühistranspordi kasutamist?

Läbivaks probleemiks on ennekõike see, et ühistransport ei vasta elanike vajadustele. Arutelude käigus toodi välja Tartu linna lähipiirkondade puudulikku seotust linna ühistranspordivõrguga. Välja toodi, et liinivõrkude arendamisel tuleks lähtuda rohkem uusasumite paiknemisest ja seda eriti haridusega seotud liikumiste (st koolilaste) seisukohast. Samal ajal toodi takistava tegurina välja liinide liiga varajast (õhtustel kellaaegadel) lõpetamist marsruutidel. Maakonnaliinid ei võimalda erivajadustega inimeste ning ka lapsevankriga mugavat liikumist.

Aruteludest ilmses nn viimase miili probleem: “Raudteejaam (*Tartu linnas*) kui linna logistika keskus peaks olema ühendatud kõigi linnaosadega, väga ebamugav on liigelda kahe linnaliini bussiga Raudteejaama ja sealt rongiga edasi sõita. Siis jätan pigem rongivariandi kasutamata või sõidan auto/ taksoga”. Samuti toodi välja, et linnaliini graafikud ei haaku rongiaegadega. Sellele lisanduv linnaliinide probleem graafikus püsimisega, muudab reisijate jaoks käikude planeerimise keeruliseks, eriti kui on vaja jõuda näiteks linnaliine kasutades maakonnaliinile, kui viimastki iseloomustab pigem hõre graafik.

- Mida tuleks teha selleks, et ühistransport oleks konkurentsivõimelisem?

Kohati on busside ooteajad väga pikad, mistõttu leiti, et üle tuleks vaadata busside liikumissagedused. Samal ajal toonitati, et abi võib olla ka liinide pikendamisest, mis aitaks korrastada liinivõrku, parandada ühistranspordi kättesaadavust.

Häirivaks teguriks peeti maakonnaliinide ja linnaliinide “süsteemi” erinevust. Maakonnaliinid ei osuta linna jõudes liiniveo teenust neile, kes sooviks linnasiseselt liikuda. Nimelt on maakonnaliine, mis linna jõudes dubleerivad linnaliini marsruute.

Nagu mainitud, siis lõpetavad liinid liiga vara oma töö. Õhtustel aegadel ei ole võimalik ühistransporti (v.a taksoteenust) kasutades pääseda ei linna ega ka enam tagasi.

- Kuidas hindate ühistranspordi toetusi?

Arutusel toodi välja, et kui niigi suures osas on transport doteeritud, siis miks ei võiks ühistransporti täis mahus doteerida ning seeläbi ühistransporditeenust tasuta osutada.

- Millised on mitterahalised võimalused tõstmaks kergliiklemise, ühistranspordi kasutamise osakaalu maapiirkondades?

Kergliiklemise osakaalu suurendamiseks oleks vaja pikendada ja omavahel ühendada kergliiklusteid Tartu linna ja selle naabruskonna valdade vahel, pöörates sealjuures tähelepanu oluliste piirkondade, objektide ühendatusele (sh bussijaamade ligipääsetavuse tagamisele turvaliste kergliiklusteede kaudu). Samuti tuleks kaaluda senisest laiaulatuslikumat linnaliinide pikendamist linna äärealadele. Rohkem tähelepanu vajab teavitustöö tegemine, et inimesed teadvustaksid olemas olevaid alternatiivseid lahendusi autotranspordile. Informatsioon kergliiklusteede võrgustiku, bussiliinide kohta peab olema lihtsasti kättesaadav.