

**JÄRVAMAA ÜHISTRANSPORDI
ARENGUKAVA
2013 – 2018**

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
ARENGUKAVA KOOSTAMISE EESMÄRK	3
JÄRVA MAAKOND, ÜLDANDMED	4
ÜHISTRANSPORDI OLUKORRA ÜLDISELOOMUSTUS JA ANALÜÜS	5
BUSSILIIKLUS	5
RONGILIIKLUS.....	7
MAAKONNA TUGEVUSTE JA NÕRKUSTE MÕJU ÜHISTRANSPORDILE	8
<i>Maakonna tugevused – mõjud ühistranspordile</i>	8
<i>Maakonna nõrkused – mõjud ühistranspordile</i>	8
HETKESEISU ANALÜÜS	8
<i>Tugevused ja nõrkused</i>	8
<i>Võimalused ja ohud</i>	9
ARENGUEESMÄRGID.....	9
STRATEEGILISED EESMÄRGID.....	9
OODATAVAD TULEMUSED AASTAKS 2018.....	9
MISSIOON.....	9
MAAKONNA ÜHISTRANSPORDI VISIOON 2018	9
VALDKONDLIKUD ÜLEVAATED	10
ORGANISATSIOON (JÜTK), MAAKONDLIK KORRALDUS JA KOOSTÖÖ.....	10
<i>Hetkeeis</i>	10
<i>Probleemid</i>	11
<i>Visioon</i>	11
<i>Eesmärgid ja tegevussuunad</i>	11
<i>Riskid</i>	11
<i>Tegevuskava</i>	11
INFRASTRUKTUUR.....	12
<i>Hetkeeis</i>	12
<i>Probleemid</i>	13
<i>Visioon</i>	13
<i>Eesmärgid ja tegevussuunad</i>	13
<i>Riskid</i>	13
<i>Tegevuskava</i>	14
LIINIVÕRK.....	14
<i>Probleemid</i>	15
<i>Visioon</i>	15
<i>Eesmärgid ja tegevussuunad</i>	15
<i>Riskid</i>	15
<i>Tegevuskava</i>	16
PILETIMÜÜK JA INFO	16
<i>Hetkeeis</i>	16
<i>Probleemid</i>	16
<i>Visioon</i>	16
<i>Eesmärgid ja tegevussuunad</i>	16
<i>Riskid</i>	17
<i>Tegevuskava</i>	17
HINDAMINE JA ARENGUKAVA UUENDAMINE.....	17
LISAD.....	17

SISSEJUHATUS

Arengukava koostamise eesmärk

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

Seega on efektiivne transpordisüsteem majandus- ja sotsiaalarengu üheks oluliseks eeltingimuseks. Efektiivne transpordisüsteem tähendab korrasolevaid ja rahvusvahelistele normidele vastavaid teid, ummikuteta ja ohutut liikluskorraldust, kiireid ja efektiivseid transpordivahendeid, reisijasõbralikku ühistranspordikorraldust, turvalist liikluskeskkonda kergliiklusele, efektiivset ja õiglast seadusandlust ning maksupoliitikat, info kiiret liikumist ja paljut muud.

Järva maakonna ühistranspordi arendamise peäülesanne on pikaajalise, stabiilse, kvaliteedi nõuetele vastava, optimaalsete hindadega ja säästva arengu põhimõtteid järgiva ühistranspordi kindlustamine Järva maakonna ja ühiste liinivõrkudega haaratud lähiümbruse tarbijatele. Ühistranspordi õiguslik korraldamine, planeerimine ning arendamine toimub kehtivate seaduste, eelkõige ühistranspordiseaduse ja selle alusel kehtestatud õigusaktide alusel.

Arengukava koostamise eesmärgiks on kujundada ühine arusaam maakonna ühistranspordi hetkeseisust ja arengusuundadest, et tagada läbi mõtestatud ja sihipärase tegevuse ning stabiilse arengu ühistranspordi kättesaadavus elanikkonnale.

Käesolev arengukava teeb kokkuvõtte möödunud arenguperioodi eesmärkide ja planeeritud tegevuste täitmisest (Vt. Lisa 3), määratleb ühistranspordi arengu eesmärgid ning pakub välja tegevused ja tegevussuunad nende saavutamiseks.

Arengukava on koostatud aastateks 2013-2018.

Kava koostamisel osalesid MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskuse (JÜTK) juhatuse liikmed, tegevjuhtkond ja spetsialistid ning Järva Maavalitsuse töötajad.

Järva maakond, üldandmed

Järva maakond (Järvamaa) asub Kesk-Eestis. Maakond piirneb läänes Harju ja Rapla, põhjas ja kirdes Lääne-Viru, kagus Jõgeva, lõunas Viljandi ning edelas Pärnu maakonnaga.

Järvamaa üldpindala 2459,59 km² moodustab Eesti pindalast 5,1 %. Järva maakonna keskus on Paide linn. Kaugused Paidest teiste maakondade keskusteni on järgmised:

Tallinn	92 km	Haapsalu	153 km
Jõgeva	72 km	Jõhvi	150 km
Kuressaare	237 km	Kärdla	207 km
Põlva	149 km	Pärnu	95 km
Rakvere	81 km	Rapla	62 km
Tartu	102 km	Valga	152 km
Viljandi	71 km	Võru	171 km

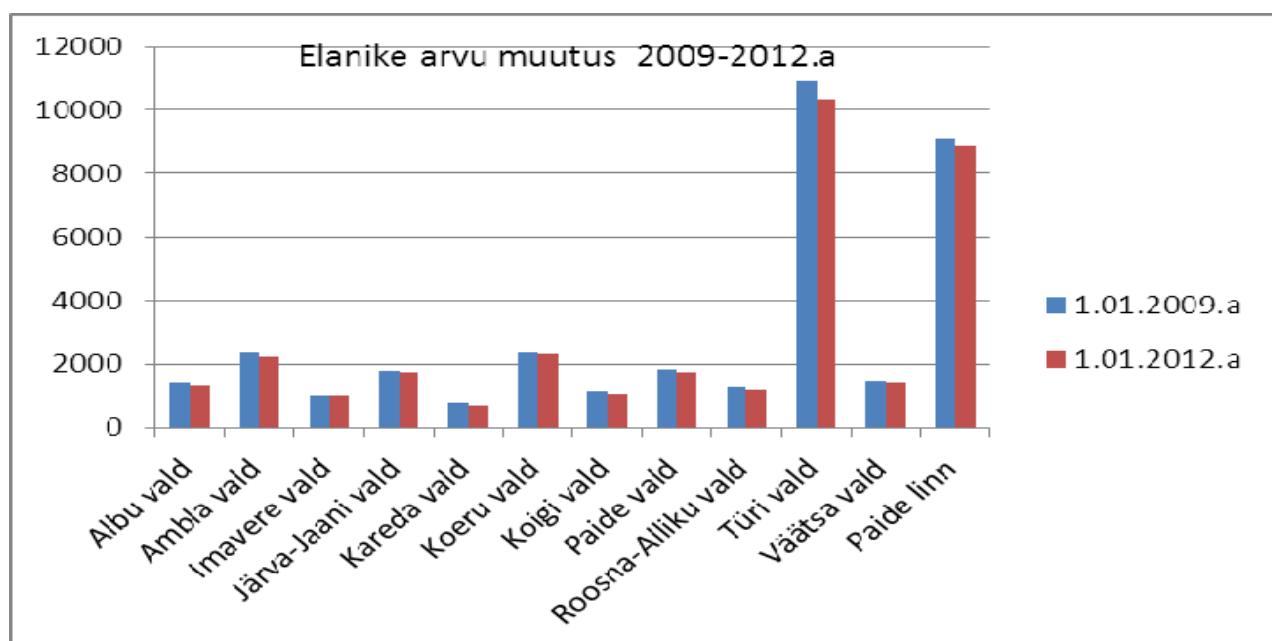


Järvamaa elanike arv oli rahvastikuregistri andmetel 01. jaanuari 2012. a. seisuga 33821 inimest. Võrreldes 1. jaanuari 2009. a. elanike arvuga, milleks oli 35378, on Järvamaa rahvaarv vähenenud kolme aasta jooksul 1557 inimese võrra ehk 4,4%. 2011. aastaga võrreldes vähenes maakonna elanike arv 497 inimese võrra.

Maakonnakeskuses Paides elas 01. jaanuari 2012. a. seisuga 8868 inimest, see on 256 võrra vähem kui 2009. a.

Elanike arvu muutus Järva maakonna haldusüksustes

Haldusüksus	1.01.2009	1.01.2010	1.01.2011	1.01.2012	Muutus 2009-2012	Muutuse %
1. Albu vald	1 387	1 366	1 324	1 316	-71	5,1
2. Ambla vald	2 375	2 320	2 286	2 240	-135	5,7
3. Imavere vald	1 003	1 001	975	971	-32	3,2
4. Järva-Jaani vald	1 779	1 734	1 721	1 698	-81	4,6
5. Kareda vald	752	716	707	691	-61	8,0
6. Koeru vald	2 364	2 335	2 328	2 317	-47	2,0
7. Koigi vald	1 120	1 103	1 067	1 042	-78	7,0
8. Paide vald	1 831	1 798	1 778	1 762	-69	3,8
9. Roosna-Alliku vald	1 268	1 241	1 217	1 179	-89	7,0
10. Türi vald	10 936	10 746	10 539	10 344	-592	5,4
11. Väätsa vald	1 439	1 419	1 395	1 393	-46	3,2
12. Paide linn	9 124	9 091	8 981	8 868	-256	2,8
Maakond kokku	35 378	34 870	34 318	33 821	-1557	4,4



ÜHISTRANSPORDI OLUKORRA ÜLDISELOOMUSTUS JA ANALÜÜS

Järvamaa ühistranspordivõrgu moodustavad maakonnasisesed bussiliinid ja kaugliinid ning rongiliiklus.

Tagasisivaade Järva maakonna ühistranspordi korraldusest, Lisa 2.

Bussiliiklus

Maakonnaliine oli Järvamaal 2011. aasta lõpus 38 ja aasta läbisõit 1 484 tuhat liinikilomeetrit. Liiniläbisõit võrreldes 2010. aastaga suurenes 35 tuhande kilomeetri võrra ehk **2,4** %.

Reisijate arv maakonnaliinidel võrreldes 2010. aastaga on vähenenud ligi 1 %, mis on tingitud eelkõige maakonna elanike arvu vähenemisest.

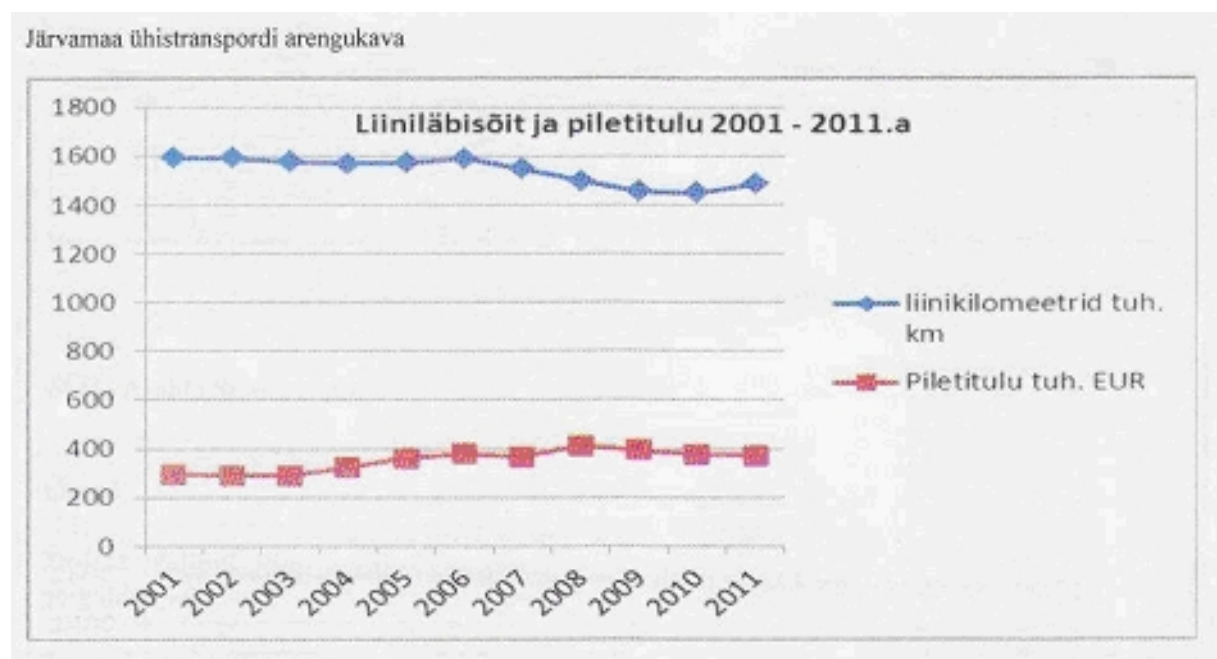
Järvamaa ühistransport arvudes:

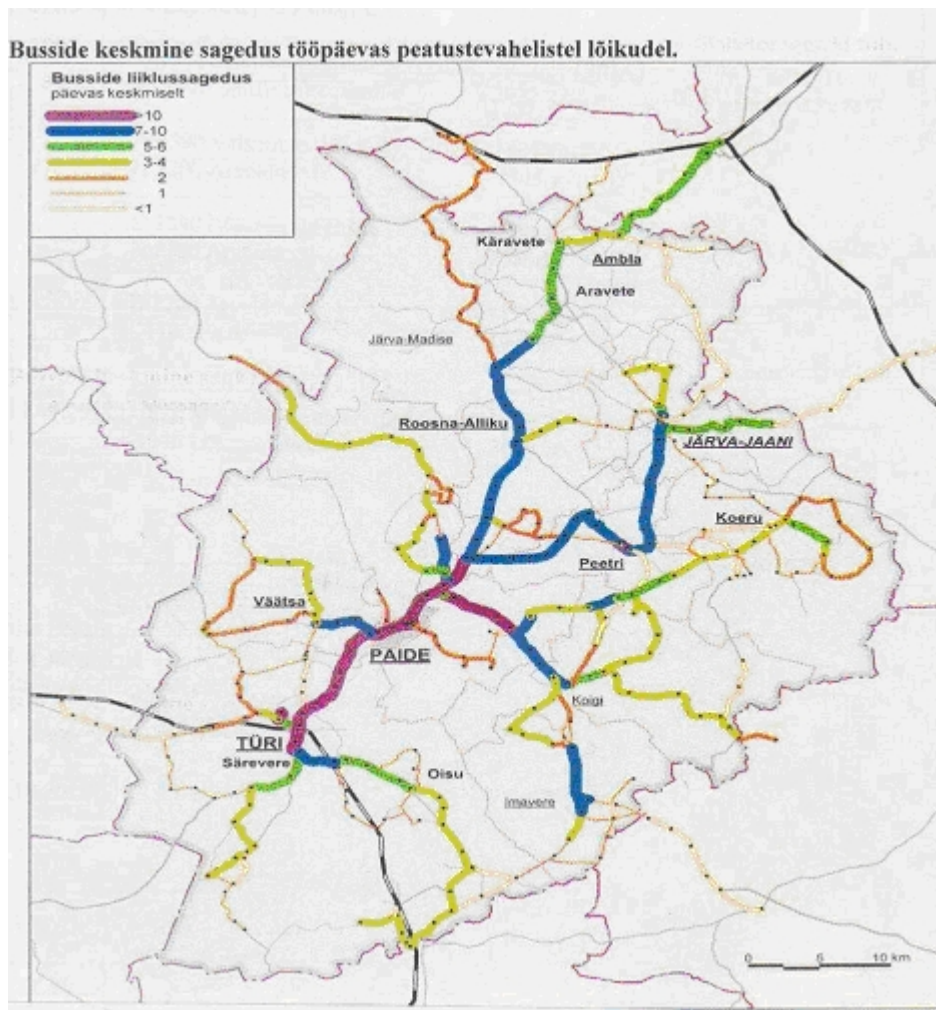
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Liinide arv	36	36	36	36	36	38	39	37	38	38	38
liinikilomeetrid tuh. km	1592, 8	1591, 5	1578, 2	1570, 3	1571, 0	1589, 4	1547, 7	1498, 1	1455, 3	1449	1484
Piletitulu tuh. EUR	296,0	291,0	292,5	324,2	363,7	381,2	368,0	413,4	396,6	377,9	372,8
reisijate arv tuh. tk	1244	1252	1071	1108	1146	1092	952,8	904,7	778,0	765,4	734,7
s.h. piletiga	856,6	876,8	704,2	775,3	818,2	719,7	617,5	572,5	431,6	462,9	458,2
s.h. õpilased	387,1	375,4	366,5	332,8	327,4	372,5	335,3	332,2	319,0	302,5	276,5
Piletitulu EUR/km	0,19	0,18	0,19	0,21	0,23	0,24	0,24	0,28	0,27	0,26	0,25
reisijad tk/km	0,54	0,55	0,45	0,49	0,52	0,45	0,40	0,38	0,30	0,32	0,31
õpilased tk/km	0,24	0,24	0,23	0,21	0,21	0,23	0,22	0,22	0,22	0,21	0,19

Maakonnaliine on 2012. aasta lõpu seisuga 38, millest 11 ületavad maakonna piiri. Ühe numbriga liin võib sisaldada endas mõnevõrra erinevaid marsruute. Erinevaid marsruute on kokku 70. Iga marsruut võib omakorda korduda mitmel erineval päeval ja erineval kellaajal, samuti võib erinevatel päevadel ja perioodidel marsruut mõne peatuse võrra erineda.

Liinivõrk Järvamaa maakonnaliinidel on välja kujunenud aastate vältel ja muudatusi on tehtud minimaalselt. Vastavalt omavalitsuste ja ettevõtjate vajadustele on toimunud liinivõrgu ümberkorraldamine, juurde tekitatud peatusi ja uusi liinilõike.

Kui koolivõrk on olnud maakonnas suhteliselt stabiilne, siis töökohtade jagunemine piirkonniti on oluliselt muutunud, mis on põhjustanud muutused omakorda reisijate arvus. Töökohtade jagunemise muutusest tulenevalt on maakonnaliinide majanduslik ja sotsiaalne efektiivsus erinev, samas vastab üldjuhul nõudlusele.





Rongiliiklus

2011. aastal teenindas Edelaraudtee AS Tallinn-Lelle-Türi-Viljandi raudteeliini Türi teelõigul 110 976 reisijat, mis on 2010. aastaga võrreldes 629 reisijat ehk 0,6% rohkem. Sisenenud reisijate arv suurenes 1,5% ja väljuvate reisijate arv vähenes 0,3%.

Edelaraudtee reisirongiliiklus läbib vaid Järvamaa edelaosa. Kasutusel olevad rongipeatused on Kolu, Taikse, Kärevere, Ollepa ning Türi rongijaam. Seda lõiku läbib Tallinn-Lelle-Türi-Viljandi liin ja ümberistumise võimalused maakonna lõunaosa liinidega ja liiniga nr 10 Paide – Türi – Särevere.

Järvamaa põhjaosa jaoks on oluline aga rongiliiklus Edelaraudtee liinil Tallinn- Rakvere-Narva-Rakvere-Tallinn, mis Järva maakonda otseselt ei läbi, kuid peatub Aegviidul, Jänedal, Lehtsel ja Tapal, mis Järva maakonna põhjaosa elanike jaoks asuvad lähemal kui maakonnakeskus Paide. Rongid liiguvad Tallinna, Rakvere ja Tartu suunal. Rongliini kasutades on näiteks Aegviidust võimalik Tallinna jõuda tunni ajaga. Lisaks Edelaraudteele, liiguvad seal ka Elektriraudtee rongid marsruudil Tallinn-Aegviidu-Tallinn. Nende rongidega on seotud bussiliinid nr 40 (Ahula-Aegviidu-Ahula) ning 39 (Paide-Aravete-Tapa-Paide).

Maakonna tugevuste ja nõrkuste mõju ühistranspordile

Maakonna tugevused – mõjud ühistranspordile

1. **Geograafiliselt keskne asukoht Eestis** – väljapääs igas suunas, vahekaugused sarnased, suhteliselt palju läbivaid liine
2. **Tasakaalustatult arenenud maakond** – optimeeritud liinivõrk, õpilas- ja ühistranspordi seotus
3. **Arvestatava põllumajanduspotentsiaali olemasolu** – maaelu areng, seega potentsiaalsed reisijad olemas
4. **Hea allkeskuste ja teedevõrk maakonnas** – optimaalne liinivõrk
5. **Majanduslik mitmekülgus (erinevad ettevõtted erinevates valdkondades)** – töökohtade olemasolu ja seega potentsiaalsed reisijad olemas
6. **Omavalitsuste koostöötraditsioonid** – JÜTK-i ja ühistranspordi stabiilsus ning areng
7. **Arenenud sotsiaalne infrastruktuur** – ühistransport on oluline kättesaadavustegur
8. **Mäo areng, nn kokkusaamispaik** – Mäo reisiterminal – Kesk-Eesti liiklussõlm
9. **Palju rikkumata loodust** – kommertsliinide võimalus

Maakonna nõrkused – mõjud ühistranspordile

1. **Asukoht suurtest keskustest kaugel** – Mäo on kujunenud ümberistumiskohaks suurtesse keskustesse sõiduks
2. **Keskus ei asu maakonna keskel** – sõiduaeg erinevatest maakonna piirkondadest keskusesse erinev
3. **Väike asustustihedus, palju hõredalt asustatud piirkondi** – liinide täituvus madal, efektiivsus väike
4. **Maakonnakeskus ei ole ainus tõmbekeskus, mõned asuvad üle maakonnapiiri** – reisijate intensiivsus väike, maakonnasisest kommertsliinivedu ei teki
5. **Noorte seisukohalt vähe atraktiivseid töökohti** – noored kasutavad maakonna ühistransporti vähe
6. **Vähenev rahvaarv** – reisijate hulk vähenev
7. **Teede seisund ei ole hea** – planeerimisel tuleb arvestada teede seisukorraga, lõhub tehnikat
8. **Raudteed on võimalik vähe kasutada maakonna huvides** – raudtee kasutamine hõlmab väikest osa elanikkonnast
9. **Vähe tööstusettevõtteid** – puudub vajadus tööliste veoks st. ei ole suuri reisijavoogusid

Hetkeseisu analüüs

Tugevused ja nõrkused

Tugevused	Nõrkused
1. Ühtselt koordineeritud stabiilne liinivõrk	1. Vajadustest mahajääv teehooldus
2. Professionaalne ühistranspordi korraldav organisatsioon (JÜTK), hea maine	2. JÜTK-i ainulaadsusest tulenev nn vähemusse jäämine kõrgema taseme otsustamisel
3. Maakonna omavalitsusi hõlmav liikmelisus ühistranspordi korraldavas organisatsioonis	3. Finantsolukorra ebakindlus
4. Tegevuse avatus (eelarve läbipaistvus)	
5. Pidev analüütiline töö	
6. Hea teabekorraldus	

Võimalused ja ohud

Võimalused	Ohud
1. JÜTK-i ainulaadsest positsioonist tulenevad võimalused	1. Piletimüügi tulude vähenemine
2. Kogu õpilastranspordi koordineeritud korraldamine	2. Riigi ja KOV dotatsiooni ebapiisavus
3. Riigi tugi Mäo reisiterminali haldamiseks	3. Liinide sulgemine (nii kommerts kui avalik liinivedu)
	4. Ühistranspordi korralduse süsteem vabariigis muutub

ARENGUEESMÄRGID

Strateegilised eesmärgid

1. Ühistranspordi korraldus, finantseerimine ja piletihinna poliitika on kujundatud professionaalselt.
2. Reisijatele on teenuse eest tasumiseks tagatud alternatiivsed võimalused ja kiire ligipääs teabesüsteemidele.
3. Ühistranspordi efektiivsus ja teenindustase on tõusnud.
4. Ühistranspordi infrastruktuur on arendatud.
5. JÜTK-ist on kujunenud jätkusuutlik organisatsioon.

Oodatavad tulemused aastaks 2018

1. Maakonna ühistransporti on korraldatud JÜTKi poolt.
2. Reisija teadlikkus ühistranspordi kasutamise eelistest on tõusnud.
3. Mäo reisiterminalist on kujunenud Kes- Eesti ühistranspordi logistiline keskus.
4. Paindlik ja reisijate nõudlust arvestav liinivõrk on korraldatud.
5. Stabiilselt hea teenuse hea kvaliteet ja kõrge turvalisus on tagatud.
6. Ühistranspordi finantseerimine on stabiliseerunud.
7. Üleriigiliselt toimib ühtne pileti- ja infosüsteem.
8. Piletikontrollis ja reisijate loendamisel on rakendatud kaasaegseid tehnilisi vahendid, mis tagavad maksimaalse piletitulu.
9. Maakonnas töötavad kompetentsed ühistranspordi valdkonda tundvad spetsialistid.

Missioon

Tagada Järvamaa elanikele ühtse liinivõrgu ja piletisüsteemi ning kooskõlastatud sõiduplaanide alusel majanduslikult tõhus maakonnasisene ühistransporditeenus, mis tagab võimalikult hea ligipääsu maakonnakeskusele, keskustele, koolidele ning erinevatele sotsiaal- ja elukondlikele teenustele.

Maakonna ühistranspordi visioon 2018

Järvamaal on professionaalselt ja efektiivselt korraldatud ühistranspordisüsteem, mille kaudu on tagatud inimeste liikumisvajaduse rahuldamine, s.h sujuv ümberistumine Mäo reisiterminalis ja teistes logistiliselt sobivates paikades.

VALDKONDLIKUD ÜLEVAATED

Organisatsioon (JÜTK), maakondlik korraldus ja koostöö

Hetkeseis

Vastavalt ühistranspordiseadusele kavandatakse ja korraldatakse ühistransporti kahel tasandil:

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

Tellijä (riik, maavalitsus, kohalik omavalitsus) reguleerib ühistranspordi korraldust läbi õigusloome, sihtotstarbeliste toetuste, avaliku teenindamise lepingute, tegevus- ja liinilubade kaudu ning teostab järeelvalvet. **Vedaja** vastutab veo teostamise, majandamise, kvaliteedi ja ohutuse eest.

Eesti riikliku transpordipoliitika kohaselt katavad riik ja kohalikud omavalitsusüksused sihtotstarbeliste toetustega oma eelarvest osa kohaliku ühistranspordi veokuludest. Eelarvest antakse sihtotstarbelist toetust avaliku liiniveo korraldamiseks, sh ühissõidukite soetamiseks, ühistranspordi infrastruktuuri objektide rajamiseks või uuendamiseks ning ühistranspordiuuringute korraldamiseks.

Ühistranspordi toetamise eesmärk on tagada ühistransporditeenuse piletihinna optimaalne tase, mis soodustaks igapäevaeluses ühissõidukite eelistatud kasutamist võrreldes individuaalsõidukitega ning tagaks ühistransporditeenuse kättesaadavuse ka keskmisest madalama sissetulekuga elanike gruppidele.

Järvamaa ühistranspordi finantseeritakse peamiselt kolmest allikast: riigieelarvest (dotatsioon), piletite müügist ja sihtotstarbeline toetus kohalike omavalitsuste eelarvetest. Kohalikud omavalitsused toetavad õpilaste veoga seotud maakonnaliine.

Õppeperioodil sõidavad õpilased valdavalt omavalitsuse poolt taotletud sõidukaardiga. Sõidukaardi väljastab Järvamaa Ühistranspordi Keskus.

Ühistranspordi ühtse koordineerimise tulemusena on Järvamaal kujundatud liinivõrk, mis arvestab maksimaalselt õpilastranspordiga, üle 60% maakonna õpilastest kasutab koolisõidul ühistransporti. Liinivõrgu kujundamisel arvestatakse ettevõtjate vajadustega.

Maakonnaliinidel on busside täituvus liiniviisi väga erinev ja sellest tulenevalt ka sihtotstarbelise toetuse ehk dotatsiooni vajadus erinev. Maakonnaliinide käigushoidmiseks on Järvamaal sõitjateveo dotatsiooni osa kogutuludest püsinud 56-61% vahel.

MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskus on asutatud 01.11.2000. aastal. Asutajateks olid Järva Maavalitsus ja kõik 16 Järvamaa omavalitsust. MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskuse ülesandeks on Järvamaa maakonnaliinidel ühistranspordi korraldamine. Mittetulundusühingu eesmärgiks on tagada elanikele soodsamad ja majanduslikult tõhusamad ühistransporditeenused, mille aluseks on ühtne liinivõrk, kooskõlastatud sõiduplaanid ning ühtne piletisüsteem. Keskus koostöös maavalitsuse ja omavalitsuse üksustega suunab ja koordineerib ühistranspordi arengut Järvamaal ning töötab välja ja viib ellu asjaomaseid arengukavasid, otsides selleks ühiselt rahalisi vahendeid.

Probleemid

1. JÜTK-i kui ühistranspordi korraldaja unikaalsus ja eripära;
2. dotatsiooni osakaalu ebahühtlus maakondade vahel;
3. reisijatevedu on ebastabiilselt finantseeritud;
4. reisijate arvu vähenemine.

Visioon

1. Järvamaa Ühistranspordi Keskus on professionaalsel tasemel ühistranspordi korraldaja maakonnas.
2. Mäos on hästi toimiv ning kuluefektiivselt majandatav reisiterminal.
3. Ühistranspordi finantseerimine on stabiilne ning koostöö erinevate osapoolte ja huvigruppide vahel toimib hästi.

Eesmärgid ja tegevussuunad

1. Hästi toimiv koostöö ühistranspordi osapooltega nii riiklikul, maakondlikul kui kohalikul tasandil.
2. Ühistranspordi valdkonnas töötavad kompetentsed töötajad ja neile on tagatud kaasaegsed töötingimused.
3. Teenuste kasutajate arv on kasvanud.
4. Ühistranspordi finantseerimine on paindlik.

Riskid

1. Riigis toimuvad struktuurimuudatused, mis toimuvad maakonnast sõltumata.
2. Ühistranspordi toimimisele suunatavad sihtotstarbelised toetused vähenevad.
3. Ühistranspordi valdkonnas teenindustaseme normide muutumine.

Tegevuskava

1. Ühistranspordi arendamine koostöös erinevate osapoolte ja partneritega.
2. Võimaldada töötajatele pidevalt täiendkoolitusi.
3. Tööjõu palkamisel arvestada nende kvalifikatsiooniga.
4. Vajalik investeerida IT valdkonda.
5. Tagada, kulusid rangelt kontrolli all hoides ja piletikontrolli tõhustades, piletihinna stabiilsus.
6. Koos ettevõtjatega ja teiste partneritega näha ette võimalikku teenuste kasutajate arvu kasvu.
7. Arendustegevus reisijatele osutatava teenuse ja reisiinfo kättesaadavuse parandamiseks.
8. Statistiliste andmebaaside järjepidev analüüs.
9. Vajaduste uuringu tulemuste analüüs ja ettepanekute hindamine.
10. Dotatsiooni taotlus (strateegia) lähema kolme-viie aasta kohta.

Infrastruktuur

Hetkeseis

Riigiteede võrgustik Järvamaal on suhteliselt tihe ja bussiliiklus maakonnaliinidel toimub põhiliselt mööda riigimaanteed. Hooldus- ja remonditöid teedel teostavad nende omanikud riik ning kohalikud omavalitsused. Teehoiukavade koostamisel arvestatakse bussiliiklusega, selle intensiivsusega. Teede olukord mitmes piirkonnas ebarahuldav ja seda just kruusakattega teedel.

Riigimaanteed

1. jaanuari 2012. aasta seisuga paiknes Maanteeameti andmetel Järva maakonnas 919,133 km riigimaanteed, millest kattega teid oli 594,372 km ehk 64,7%. Teede kogupikkusest moodustasid põhimaanteed 126,858 km ehk 13,8%, tugimaanteed 114,683 km ehk 12,5% ja kõrvalmaanteed 677,592 km ehk 73,7%. Kõrvalmaanteedest 352,831 km ehk 52,1% on kattega teid.

Teehoiutöid tehti 2011. aastal Järvamaa riigimaanteedel 32,166 km, millest katete ehitus kruusateedele toimus 9,952 km, ehitati ümber 4 liiklusohtriku kohta. Katete taastusremonti tehti 3 km ning korduspindamisi 65,943 km ulatusese. Kruusateid remonditi kokku 18,664 km. Järva maakonnas teostas riigimaanteed hoolet AS Järva Teed.

Kohalikud teed

Järvamaa kohalikud omavalitsuste hallata oli 2011. a. 1. jaanuari seisuga 1138,9 km avalikult kasutatavaid kohalikke teid.

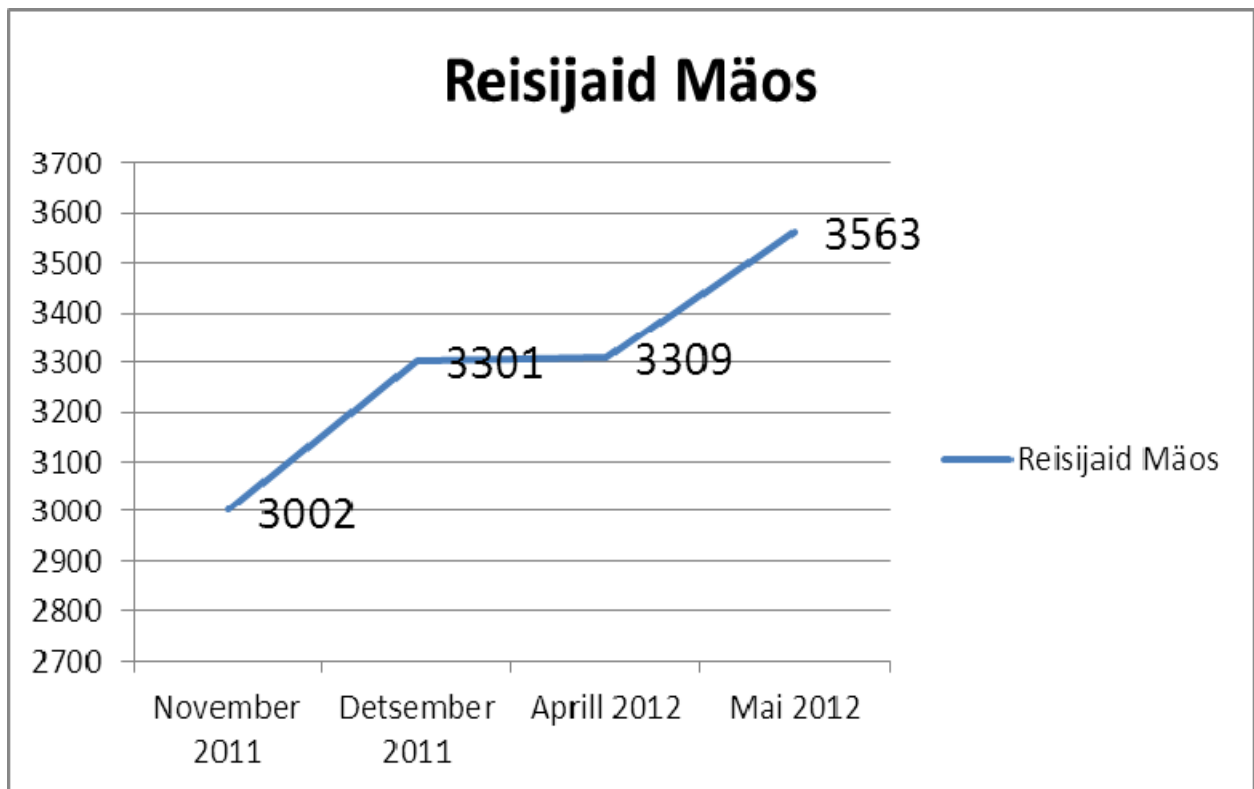
Bussiootepaviljonid

Bussiootepaviljone on Järvamaal 90, millest 70% kuuluvad riigile. Ehitusmaterjalina paviljonide ehitamisel kasutatud põhiliselt kivi (silikaat) ja puitu, metalli, klaasi.

Mäo reisiterminal

Suvel 2011 valmis Mäo reisiterminal. Projekti toetati Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse vahendusel Euroopa struktuurivahenditega „Elukeskkonna arendamise rakenduskava“ meetmest „Kohalike avalike teenuste arendamine“. Projekti kogumaksumuseks kujunes 421 585 eurot. Reisiterminalis on loodud reisijale kaasaegsed tingimused: tasuta WC-d, laud ja toolid, interneti kasutamise võimalus, infokiosk reisiinfo saamiseks veebilehelt www.peatus.ee. Reisijatel on võimalus terminali paigaldatud automaatidest osta jooke ja snäkke. Turvalisuse tagamiseks on paigaldatud videokaamerad. Terminali ootesaalis ja kõigis neljas peatuses on kasutusel elektroonilised tablood, millel kuvatakse sõiduplaani järgset infot busside väljumiste kohta reisiterminalist. Terminali hoones asuvad ka JÜTK-i kontoriruumid.

Terminali ootesaal on avatud iga päev kella 07:00 – 21:00. Terminali juures asub tasuta parkla sõiduautodele. Terminalis peatub argipäeval ca 130 bussi. 2011 aasta oktoobri- ja novembrikuu statistika järgi kasutas Mäo terminali kas lähte- või sihtpeatusena 3 000 – 3 300 reisijat kuus, neist 850-900 maakonnaliinidel. Aprillis ja mais 2012. a on terminali kasutajate arv kasvanud.



Probleemid

1. Kõrvalteid hooldatakse hooajaliselt.
2. Tugimaanteede talvine hooldus on ebäühtlane.
3. Mäo reisiterminali teede ja platsi hoolduse rahastamine on ebaselge.

Visioon

1. Riigil ja kohalikul omavalitsusel on piisavalt vahendeid teede korrashoiuks.
2. Mäo reisiterminalist on kujunenud regionaalse tähtsusega Kesk-Eesti ühistranspordisõlm.

Eesmärgid ja tegevussuunad

1. Maakonnas on korrastatud bussiootepaviljonid ja peatuste platvormid.
2. Maakonnas on hästi korras hoitud teedevõrk.
3. Jätksuutlikult tegutsevad ja toimivad Mäo reisiterminal ja Paide bussijaam.

Riskid

Pidevad eelarvete kärped erinevatel tasanditel.

Tegevuskava

1. Ettepanekute esitamine ootepaviljonide haldajatele, nende korrastamiseks ja pidevaks hooldamiseks.
2. Ettepanekute esitamine teede valdajatele teede pideva korrashoiu tagamiseks.
3. Mäo reisiterminali kulude optimeerimine ning lisarahastuse taotlemine.
4. Mäo reisiterminalis ja Paide bussijaamas osutatavate teenuste laiendamine.

Liinivõrk

Kehtestatud teenindustaseme normid sh liiklussagedus, jalgsikäigu tee pikkus peatusesse, sõiduaeg jt avalikul liiniveol Järva maakonnas on põhiosas täidetud.

Liiklussagedus¹

Minimaalse liiklussageduse normid

Elanike arv paikkonnas	Sõitude arv maakonnakeskusesse (korda tööpäevas)	Sõitude arv valla-keskusesse (korda tööpäevas)
Kuni 500 elanikku	1	2
Kuni 1000 elanikku	2	2-3
Üle 1000 elanikku	3	3-4

Otseühendus maakonnakeskusega puudub paljudel Türi ning Koeru valla küladel ning Ambla valla idaosal. Kõige pikemad sõiduajad on bussiga Türi valla lõunaosast Ollepa-Villevere-Kahala piirkonnast ning Järva-Jaani vallast.

Reiside sagedus vallakeskusesse võiks olla parem Koeru, Ambla ja Roosna-Alliku vallas.

Jalgsikäigu tee pikkus peatusesse²

Jalgsikäigu tee pikkuse normid peatusesse

Elanike arv paikkonnas	Jalgsikäigu tee pikkus peatusesse
Kuni 500 elanikku	kuni 3 km
Kuni 1000 elanikku	kuni 2 km
Üle 1000 elaniku	kuni 1 km

AS Regio uuringu kohaselt jäi peatusest liiga kaugemale 1290 inimest, mis on 6,5% Järvamaa elanikest. Kogu maakonna elanikest enamale kui 80%-le on jalgsikäigu piirnorm tagatud, samas on aga piirkondi, kus puudujäägid on märgatavad.

Paikkonnad, kus ühistranspordipeatuste kättesaadavus on tagatud vähemale kui 80% elanikest on Prääma (24%), Kodasema (65%), Aravete (69%) ja Saueaugu (73%).

Sõiduaeg³

¹ Uuringu aruanne, Järva maakonna liinivõrgu analüüs ning nõudlusele ja võimalustele vastava liinivõrgu kujundamine, Regio 2009

² Uuringu aruanne, Järva maakonna liinivõrgu analüüs ning nõudlusele ja võimalustele vastava liinivõrgu kujundamine, Regio 2009

³ Uuringu aruanne, Järva maakonna liinivõrgu analüüs ning nõudlusele ja võimalustele vastava liinivõrgu

Paikkonnast maakonnakeskusesse maksimaalse sõiduaja normid

Elanike arv paikkonnas	Sõiduaeg maakonna-keskusesse	Sõiduaeg vallakeskusesse
Kuni 500 elanikku	kuni 1,5 tundi	0,5-1 tund
Kuni 1000 elanikku	kuni 1,0 tundi	0,5 tundi
Üle 1000 elaniku	kuni 0,8 tundi	0,5 tundi

Tasandilisus⁴

Tasandilisuse ühistranspordis moodustavad olulisemate keskuste vahel toimivad kiired ja sagedased ühendused, millega on kokku sobitatud aeglasemad kogujaliinid, mis koguvad sõitjad hõreda asustusega piirkondadest kokku. Järva maakonnaliinide seas ekspressliine (minimaalse peatuste arvuga kiired ja sagedased liinid ühest olulisest keskusest teise) ei ole. Kõige lähedasem sellele on liin nr 10, mis on väga sagedase graafikuga ja suhteliselt lühikese sõiduajaga, kuid päris ekspressliin see siiski ei ole, kuna peatuseid on üsna tihedalt.

Järva maakonnas esineb tasandilisus selgelt vaid Türi kui vahekeskuse näitel. Teine vald, kus esineb tasandilisust on Koeru vald. Omavahel on kohalike liinidega ühendatud hästi ka Koigi ja Imavere vald. Koigi vallas on ka vallasisesed ringliinid. Omavahel on ühistranspordiga aga ühendamata kõrvuti asetsevad Järva-Jaani ning Ambla vallad, kus keskuste analüüsi põhjal on ühenduse järgi vajadus olemas.

Probleemid

1. Raskesti teostatav erinevate sihtgruppide vajadusi arvesse võttev liinivõrk.

Visioon

Paindlik, muutustega kohanev ja pidevat optimeerimist nõudev mitmetasemeline liinivõrk on välja kujundatud.

Eesmärgid ja tegevussuunad

1. Optimaalne, kaasajastatud, nõudlusele vastav (reisijate rahulolu) liinivõrk.
2. Teenindustaseme normidele vastav liinivõrk.

Riskid

1. Ühistranspordi rahastamise ebastabiilsus.
2. Muutuvad teenindustaseme normid.

Tegevuskava

1. Ühistranspordi liinivõrgu optimeerimine (sh mitmetasandilisus jm).
2. Ühistranspordi valdkonna koostöö omavalitsuste ja koolide vahel.

Piletimüük ja info

Hetkeseis

Reisijatevoogude ülevaade paranes tunduvalt 2003. a. alguses, kui Järvamaa bussides võeti kasutusele elektroonilised piletimüügiaparaadid. Iga piletiostja registreeritakse tarkvara mälus. Tänu heale koostööle omavalitsustega on põhjalik ülevaade ka õpilaste liikumistest. Õppeperioodil sõidavad õpilased valdavalt omavalitsuse taotlusel ja Järvamaa Ühistranspordi Keskusest väljastatud sõidukaardiga.

Piletita sõitjate arvu vähendamiseks paigaldati 2008. aasta lõpul piletimüügi jälgimiseks pilootprojekti raames ühele bussile videokaamera. Pilootprojekt kestvusega 1 kuu andis kindlust videovalve projektiga jätkamiseks. 2009. ja 2010. a. paigaldati bussidesse lisaks 15 kaamerat. 2010. a. alates teostavad piletikontrolli maakonnaliinide bussides Järva Maavalitsuse ühistranspordi inspektorid. 2012. a. vahetati piletimüügiaparaadid kaasaegsete vastu ning see võimaldab tasuta sõidu eest eellaetud kiipkaardiga.

Järvamaa Ühistranspordi keskuse kodulehekülje www.jytk.ee täiendamise tulemusena on info kättesaadavus kasutajale hästi arusaadav ning mugav. Koostöös teiste maakondadega, majandus- ja kommunikatsiooniministeriumiga ning Autoregistrikeskusega (ARK) alustati üleriigilise reisijainfo väljatöötamisega, mis lõpptulemusena koondab kogu info ühistranspordis ühte riiklikku registrisse, kuhu on kõigile juurdepääs tagatud ning teave terviklik ja täpne.

Probleemid

1. Sularahaga arveldamisel kaasneb palju riske.
2. Piletita sõitjate osakaalu suurenemine suurendab piletitulu mittetäielikku laekumist.
3. Vajaliku info kättesaadavusega kaasnevad inimestel probleemid.

Visioon

1. Eesti Vabariigis kehtib ühistranspordis ühtne info- ja piletimüügisüsteem.

Eesmärgid ja tegevussuunad

1. Minimaalsete kulutustega saavutada maksimaalne piletitulu, arvestades reisija mugavust pileti soetamisel.
2. Piletikontrolli, liiniloenduste ja kaamerate soetamise projekti jätkamine.
3. Sularahata maksevõimaluse loomine ühistranspordis.
4. Ühtne ja kasutajasõbralik info- ja teabesüsteem.
5. Infosüsteemi kasutusvõimaluste tutvustamine reisijatele, omavalitsustele ja vedajatele.

Riskid

1. Reisija teadlikkus sõidupileti vajalikkusest ei vasta ootustele.
2. Vaatamata uute ja kaasaegsete meetodite rakendamisele ei laeku piletitulu planeeritult.
3. Meedias kajastuv info on ebaadekvaatne.

Tegevuskava

1. Piletikontroll ja piletita sõidu juhtudel väärteo menetlemine.
2. Bussikaamerate soetamise projekti jätkumine.
3. Osalemine riikliku ühistranspordi registri ÜTRIS projektis.
4. Uue piletimüügisüsteemi soetamine, tarkvara rentimine koos kaardimaksüsteemi juurutamisega.
5. Reisiplaneerija www.peatus.ee reklaamtrükiste jagamine ja inimeste pidev informeerimine.

Valdkondlike tegevuskavade koond on toodud lisas 4.

HINDAMINE JA ARENGUKAVA UUENDAMINE

Tegevuse eesmärkidele vastavuse hindamine ja käesoleva arengukava läbivaatamine ja uuendamine toimub vähemalt üks kord aastas.

LISAD

Lisa 1 – Mõisted (2 lehel)

Lisa 2 – Tagasisivaade Järva maakonna ühistranspordi korraldusest (3 lehel)

Lisa 3 – Järvamaa ühistranspordi arengukava 2009-2012 täitmise aruanne (7 lehel)

Lisa 4 – Järvamaa ühistranspordi arengukava tegevuskava 2013-2018 (3 lehel)