

TARTU ÜLIKOOL  
Sotsiaalteaduste valdkond  
Johan Skytte poliitikauuringute instituut

Britt-Heleen Kandimaa

**HALDUSÜKSUSTE ÜLESE BUSSILIIKLUSE  
PARANDAMINE JÄRVA MAAKONNA NÄITEL**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: Kristina Muhhina, PhD

Tartu, 2020

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite seisukohad, ning kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Britt-Heleen Kandimaa, 18.05.2020

.....  
/töö autori allkiri/

Kaitsmine toimub ...../kuupäev/ kell ...../kellaeg/  
...../aadress/ auditooriumis ...../number/.

Retsensent: ..... /nimi/ (...../teaduskraad/),  
..... /amet/

## **Lühikokkuvõte**

Eesti ühistranspordi korralduses on palju probleeme, peamisteks teenuste olemasolu ning kättesaadavus ääremaalistes piirkondades. Käesoleva uurimistöo eesmärgiks on uurida, kuidas parandada Eesti haldusüksuste ülest bussitransporti, eesmärgiga vähendada ääremaastumist. Uurimus on läbi viidud Järva maakonnas ning autor on analüüsinud kolme potentsiaalset alternatiivi ühistranspordi korraldamiseks. Alternatiivseteks mudeliteks on mitmetasandilise valitsemise sisseviimine, ühistranspordikeskuste konsolideerimine ning piirideülese koostöö suurendamine. Uurimustöös on läbi viidud poliitikaanalüüs, mille hindamiskriteeriumiks on ääremaastumine. Tulemustes selgub, et ükski eelmainitud transpordikorralduse alternatiiv Järva maakonna ühistranspordi korraldamiseks täielikult sobilik ei ole. Seega on vajalik kasutada mudelite hübriide, kus toimub nii edukam koostöö erinevate ühistranspordi korraldavate tasandite vahel, sealjuures on suurenenud piiriülene koostöö ning sisse viidud nõudetransport.

## Sisukord

<b>Sissejuhatus .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Teoreetiline raamistik.....</b>	<b>7</b>
1.1 Eesti regionaalne jaotus.....	7
1.2 Ääremaastumine.....	9
1.3 Ääremaastumine Eestis.....	10
1.4 Eesti inimeste mobiilsus.....	11
<b>2 Ühistranspordi korraldus.....</b>	<b>13</b>
2.1 Omavalitsusorgani ülesanded.....	13
2.2 Piirkondliku ühistranspordikeskuse ülesanded.....	14
2.3 Maanteeameti ülesanded .....	14
2.4 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ülesanded .....	15
2.5 Probleemid Eesti ühistranspordi korralduses.....	15
2.6 Probleemid Järva maakonna ühistranspordi korralduses .....	16
<b>3. Poliitikaalternatiivid lahendamaks ühistranspordi korralduse probleeme .....</b>	<b>18</b>
3.1 I alternatiiv: Mitmetasandilise valitsemise sisseviimine.....	18
3.1.1. "Alt üles" ning "ülalt alla" lahendused.....	19
3.2 II alternatiiv: Transpordiameti loomine.....	20
3.3 III alternatiiv: Piirideülene koostöö.....	21
<b>4. Metodoloogia valik .....</b>	<b>23</b>
<b>5. Juhtumianalüüs .....</b>	<b>25</b>
5.1 Alternatiiv I: mitmetasandilise valitsemise sisseviimine, analüüs.....	25
5.2 II Alternatiiv: Transpordiameti loomine, ühistranspordikeskuste konsolideerimine, analüüs.....	28
5.3 Alternatiiv III: piirideülene koostöö, analüüs.....	30
5.4 Nõudetransport.....	31
<b>6. Poliitikasoovitused ning järeldused .....</b>	<b>33</b>
<b>Kokkuvõte .....</b>	<b>35</b>
<b>Summary.....</b>	<b>36</b>
<b>Kasutatud materjalid.....</b>	<b>38</b>
<b>Lisad .....</b>	<b>42</b>
LISA 1: Türi, Paide ja Järva valla külad, asulad ja linnad ning ühistranspordi kättesaadavus.....	42
Lisa 2. Intevjuudel küsitud küsimused.....	50

# Sissejuhatus

Käesoleva uurimustöö eesmärgiks on uurida Eesti maakonnaülese bussitranspordi korraldust. On teada, et Eesti ühistranspordi korralduses on palju puudujääke alates ebaühtlasest kättesaadavusest kuni tõsiasjani, et märgatav osa Eesti territooriumist on ühistranspordi teeninduspiirkonnast väljaspool. Seejuures on ühiskonnas aja möödudes aina suuremaks trendiks saamas ääremaastumine, mida iseloomustab aasta aastalt ühiskonnagruppide kasvav koondumine suurematesse asulatesse ja linnadesse.

Autori eesmärgiks on käesoleva uurimustööga uurida, milline oleks tulevikus parim alternatiiv, mille alusel haldusüksuste vahelist ühistranspordi korraldada. Empiirilise uurimuse juhtumi maakonnaks on Järva maakond, kuna töö autor pidas huvitavaks uurida Eesti keskel paikneva ääremaa fenomeni. Samuti tuleb Maanteeameti koostatud statistikast välja, et kõige teravamaks on probleem just Järva maakonnas, Järva vallas, kus ühistranspordi poolt teenindamata piirkond on suurim ning mõjutab enim kohalikke inimesi (teeninduspiirkonnast väljaspool elab umbes 20% elanikest) (Maanteeamet, 2020b, autori arvutused).

Seega on keskseks uurimusküsimuseks: “Kuidas parandada teenuspiirkondade ülest ühistranspordi korraldust Järva maakonna bussiliikluskorralduses eesmärgiga vähendada ääremaastumist?” Teema valik sai langetatud autori isikliku huvi alusel ning ka põhinedes tõsiasjal, et ühistranspordi korraldus on viimastel aastatel olnud ka väga aktuaalne teema. Seda peamiselt tänu tasuta maakonnasisese ühistranspordi kehtestamisele.

Bakalaureusetöö uurimisdisainina kasutatakse poliitikaanalüüsi, mille aluseks on võetud erinevaid välismaal kasutatavaid praktikaid, samuti on ühendust võetud nii Järva Maakonna kohalike omavalitsuste esindajate kui ka Maanteeameti, et koguda ekspertarvamusi ning hinnanguid esitatud mudelite kohta ning nende potentsiaalse mõju avaldamise kohta juhtumi maakonnas. Meetoditena kasutatakse dokumendianalüüsi ning poolstruktureeritud intervjuusid, mida viidi läbi 4, ajavahemikus 29. aprillist kuni 7. maini. Andmeid analüüsiti lihtsa kvalitatiivse kodeerimise teel.

Esmalt on uurimustöös kirjeldatud, milline on Eesti regionaalne jaotus ning kuidas maakonna kui esimese taseme haldusüksuse roll seoses haldusreformiga meie ühiskonnas muutunud. Teiseks tehakse tutvust bakalaureusetöös keskse mõiste ning poliitikaanalüüsi hindamiskriteeriumi, ääremaastumise tähenduse ning olemusega, samuti olukorraga

Eestis. Kolmandaks võetakse luubi alla Eesti ühistranspordi korraldus ning selle valukohad. Autor on probleemi lahendamiseks välja pakkunud kolm erinevat mudelit, mille järgi Eesti ühistranspordi korraldust parandada. Uurimustöö empiirilises osas analüüsitakse eksperthinnangute alusel, kuidas võiksid eelmainitud alternatiivid Järvamaa ühistranspordi korralduses toimida ning kuidas aitaksid need kaasa ääremaastumise probleemi lahendamisele. Uurimustöö viimases osas on tehtud analüüsil põhinevad soovitused ning kokkuvõtted uueks ühistranspordi korraldamiseks Eestis.

# 1. Teoreetiline raamistik

## 1.1 Eesti regionaalne jaotus

Eesti territooriumi haldusjaotuse seadus on Eesti territooriumi jaotanud maakondadeks (1.järgu haldusüksused), valdadeks ja linnadeks (2. järgu haldusüksused ehk omavalitsusüksused) (Eesti territooriumi haldusjaotuse seadus, § 2 (1)). Maakondi on kokku 15, millest 13 asuvad Mandri-Eestis ning 2 saartel. 2019. aasta seisuga on Eestis 79 kohalikku omavalitsust, mis jagunevad 15 linnaks ja 64 vallaks (Rahandusministeerium, 2019a). Alates taasiseseisvumisest, on regionaalministrid või siseministrid üritanud kohalike omavalitsustega seotud reforme läbi viia (Rahandusministeerium, 2019b). 2015. aasta kevadel leppis tollane valitsus kokku enda tegevuskavas ka Haldusreformi läbiviimise (ibid). Uuenduse eesmärgiks oli luua suuremad, võimekamad omavalitsused, kellele on jõukohane täita kõiki ülesandeid, mida seadus on neile ette kirjutanud, seejuures korraldada tõhusalt kohalikku elu, tagada enda elanikele kvaliteetsed avalikud teenused ja tugevdada kohalikku otse- ning esindusdemokraatiat (ibid). Haldusreformi tulemusena on hetkel kohalike omavalitsuste arv langenud 213-lt 79-le (ibid).

Kui enne 2018. aastat teostasid maakonnas võimu maavanem ning valitsusametid, siis alates 1. jaanuarist 2018 on seoses Maavalitsuste kaotamisega suurem otsustusõigus kohalikel omavalitsustel (Vabariigi Valitsus, 2017). Antud seadusemuudatus tõi kohalikele omavalitsustele juurde hulgaliselt ülesandeid ning lihtsustas riigiasutuste vahelist ülesannete jaotust ning vähendas dubleerimist. Peale reformi on uuteks omavalitsuste ülesanneteks näiteks maakondade arengu, rahvatervise ning turvalisuse prioriteetide seadmine, piirkonna ühistranspordi korraldamine, maakonna kultuurisündmuste seadmine ning abielude registreerimine (ibid).

**Tabel 1. Eesti elanike arv maakondade lõikes seisuga 1.jaanuar 2020**

<b>Maakond</b>	<b>Rahvaarv (1. Jaanuar 2020)</b>
Harju maakond	611 783
Hiiu maakond	9 454
Ida-Viru maakond	135 752
Jõgeva maakond	28 546
Järva maakond	30 168
Lääne maakond	20 724
Lääne-Viru maakond	59 113
Põlva maakond	24 904
Pärnu maakond	87 065
Rapla maakond	33 505
Saare maakond	33 521
Tartu maakond	152 768
Valga maakond	28 139
Viljandi maakond	46 161
Võru maakond	35 780
<b>Eestis kokku</b>	<b>1 337 383</b>

Allikas: (Siseministerium, 2020)

Tabel 1. esitatud andmete alusel võib väita, et Eesti elanikud on üle territooriumi jaotunud väga ebahõltselt. Koondunud on peamiselt Harju maakonda, kus elab umbes 46% kõikidest elanikest. Suuremad tõmbekeskused asuvad veel ka Tartumaal, Ida-Virumaal ning Pärnumaal. Seega on erinevate avalike teenuste pakkumine, sealhulgas ka ühistranspordi korraldamine väga keeruline ülesanne.

Eesti asustusüksused võib omakorda jaotada vastavalt linnaliseks, väikelinnaliseks ja maaliseks (Tammur, 2018, lk 27). Linnalisele asustuspiirkonnale on omane suurem rahvastikutihedus (suurem kui 1000 inimest ruutkilomeetril), kogu asustusüksuse rahvaarvuks aga rohkem kui 5000 inimest (ibid). Linnalisele asustusele on samuti omane maa-ala kattuvus hoonetega, tavaliselt on rohkem kui 50% linnalisest territooriumist

kaetud hoonete ja rajatistega (Värnik et al, 2011, lk 14). Väikelinnalisse asustuspiirkonda kuuluvad asulad, kus rahvastikutihedus on suurem kui 200 inimest ruutkilomeetril, kuid väiksem kui 1000 inimest ruutkilomeetril (Tammur, 2018, lk 27). Koguarv väikelinnalises asustuses on suurem kui 5000 inimest. Maalisele asustuspiirkonnale on omased asulad, mille rahvastikutihedus on väiksem kui 200 inimest ruutkilomeetril. Rahvaarv ka suuremates, tihedama asustusega piirkondades jääb alla 5000 elaniku (ibid). 2018. aasta seisuga elab 61% Eesti rahvastikust tihedalt asustatud linnalises, 31% maalises ning 8% väikelinnalises piirkonnas (Tammur, 2018, lk 27).

Hugh D. Clouti tüpoloogია järgi on maapiirkondadele omane madal asustustihedus, taristute ja teenuste nõrgad võrgustikud, tihedad kogukonnad ning seotus kodupaigaga (Värnik et al, 2011, lk 14). Samuti on linnalise piirkonnaga võrreldes väiksem tööstustootmine ning kontoritöö hõive. Maastiku täidavad hoonete asemel peamiselt põllumajanduslik- ning metsamaa (ibid).

## 1.2 Ääremaastumine

Ääremaastumise mõiste kui selline on välja arenenud peale Nõukogude Liidu lagunemist ning kirjeldab postsotsialistlikes riikides omavahel kahte seotud probleemi: ääremaalise piirkonna materiaalseid puudusi ning territoriaalset häbimärgistamist (Plüschke-Altöf, 2018, lk 105). Peamiselt seostatakse ääremaa mõistet maapiirkondadega üleüldiselt. Tegemist on majanduslikult mahajäänud, geograafiliselt peamistest maakonnakeskustest kaugel asuva, sotsiaalprobleemidega, poliitiliselt sõltuva ja institutsionaalselt nõrga piirkonnaga (Plüschke-Altöf, 2018, lk 110). Vastudiskursuses seostatakse ääremaad positiivsete omadustega, keskendudes maaelu idüllile, rahvuskultuurile ja kaunile loodusele (ibid). Diskursiivseks uurimisküsimuseks ääremaal toimuva koha pealt on ka küsimus, kes on peamine vastutaja regionaalarengu küsimustes: kas riik või omavalitsus? Ääremaastumise mõiste on Euroopas levinud ka kui periferiseerumine, mis lisaks geograafilisele mõistele (riigi, regiooni või rahvuse keskustest eemaldumine), on omandanud ka sotsiaalse mõiste, mis kirjeldab sotsiaalset ruumilist erinevust suurematest piirkondadest, mis omakorda põhjustab vaesuse teket maapiirkondades, samuti teenuste kättesaadavust (Kühn, 2014, lk 367). Lisaks hiiglaslikele Euroopa pealinnadele, on

hüppeliselt kasvamas ka Ida-Euroopa linnad, nagu näiteks Bratislava, Varssavi, Budapest ja Praha (ibid). See on omakorda suureks probleemiks väiksemate linnade ning maapiirkondade jaoks, mis on suurte linnade kasvuga nii-öelda kõrvale jäetud (ibid). Maapiirkondade olulisuse vähenemine on endaga kaasa toonud märkimisväärsed sotsiaalsed erinevused. Perifeersed eripärad viivad inimesed ning inimgrupid omakorda olukorda, kus puudub võrdväärne juurdepääs soovitud toodetele või teenustele (Kühn, 2014, lk 371).

### 1.3 Ääremaastumine Eestis

Ääremaalisteks saab liigitada ligi pooled Eesti omavalitsused, kus kokku elab hinnanguliselt 140 000 inimest ning need omavalitsused moodustavad umbes poole Eesti pindalast (Maaelu Arengukava 2015-2020, lk 43). Alates 2010. Aastast on Eestis 48 maavalda, kus rahvastik on viimase 50 aasta jooksul vähemalt poole võrra või viimase kümnendi jooksul vähemalt ühe protsendi võrra aastas vähenenud (Eesti Regionaalarengu strateegia 2014-2020, lk 13). Sellise statistika põhjal võib antud piirkondi nimetada ka kui ääremaastumise tunnustega piirkondadeks. Ääremaaliste kogukondade suurimaks probleemiks on haridus-kultuuriline mahajäämus, kuna kolmanda haridustasemega hõivatuid on Eesti ääremaadel kõige vähem ning elanikkond väheneb eelmainitud piirkondades kõige kiiremini (ibid). Elanikkonna vähenemise tõttu suurenevad avalike teenuste kulud ning kannatab teenuste kättesaadavus ning kvaliteet (ibid).

Kõige rohkem rändavad Eesti riigi ühest kohalikust omavalitsusest teise noored vanuses 20-29(30%) ja 30-49 (41%) (Ender, Hillep, Kamenik, 2014, lk 10). Siserände uuringus selgub, et peamiseks põhjuseks on tööga seotud, isiklikud ning eluasemega seotud põhjused (ibid). Kõige rohkem kannatavad sobivate töökohtade vähesuse all inimesed Läänemaal, Valgamaal, Ida-Virumaal ning Viljandimaal, kust enim inimesi seetõttu ka lahkub (Ender, Hillep, Kamenik, 2014, lk 18). Peamisteks välja toodud põhjusteks rändel on siiski tööga seotud põhjused (Ender, Hillep, Kamenik, 2014, lk 19). Välja on toodud töökohtade vähesus ning madal palgatase, kuid samuti ka hariduse halb kättesaadavus.

Käesoleva uurimistöö tähtsaimaks aspektiks on siiski ühistranspordi korraldus. Eesti siserände põhjuste analüüsis küsitletud inimestel paluti nelja punkti skaalal hinnata seda, kui palju on nende rännet mõjutanud erinevad avalikud teenused (Ender, Hillep, Kamenik, 2014, lk 20). Kõige rohkem on halb ühistranspordiühendus mõjutanud naissoost eestlaste ning 30-49 ja üle 65-aastaste inimeste rännet (ibid). Hinnang, kui palju mõjutab halb ühistranspordivõrk kohalike elanike rännet, oli kõigil eelnevalt mainitud gruppidel võrdne, ning väärtuseks on 1,5 4st. Enim olid halvas ühiskonnakorraldusest mõjutatud Raplamaalt ning Järvamaalt lahkunud inimesed (ibid). Kõige rohkem on ühistranspordiga rahul kõige nooremad, ehk 20-29-aastased, samuti on ühistranspordiga enamasti rahul madalama sissetulekuga inimesed. Samal ajal on kõige vähem rahul vanuselt järgmised ehk 30-49-aastased, kõrgema sissetulekuga ning töötavad inimesed (Ender, Hillep, Kamenik, lk 37).

Käesoleva uurimustöö peamiseks hindamiskriteeriumiks on ääremaastumine. Eelnevalt on välja toodud, et siserände ning pakutavate teenuste kvaliteedi vahel on rände uuringu alusel seos leitud. Seega mõõdetakse ääremaastumist järgnevalt: rahvastiku vähenemist kindlast piirkonnast kindla aja vältel. Ajaperiood, milles uurimus läbi viidud, algab ajast, mil ühistranspordikeskused Eestisse loodi (esimene oligi Järvamaa Ühistranspordikeskus, mis loodi 2000. aastal). Teistesse piirkondadesse hakati ühistranspordikeskuseid looma peamiselt peale haldusreformi, seega uurimustöö empiirilises osas keskendutud peamiselt haldusreformi järgsele ajale.

## 1.4 Eesti inimeste mobiilsus

Eesti piirkondliku arengu raport väidab, et alates 1990. Aastatest on Eesti linnastunud, suurim on siseränne Tallinnasse ja selle tagamaale, välja rännatakse peamiselt vanadest põllumajandus-ja tööstuspiirkondadest ning kõige rohkem eeslinnastutakse noorte ja perealiste seas (Tammur, 2018, lk 39).

Tartu ülikooli mobiilsusuuringu väitel moodustab inimeste hulk, kes igapäevaselt liiklevad maakonnapiiride üleselt 380 000 (Statistikaamet, 2012). Enamasti on protsessi mõjutajaks majanduslikud põhjused: inimesed kolivad suurematesse kohtadesse, kus on võimalus paremale töökohale, kus lapsed saavad lasteaia ja koolis käia ning kus on võimalik mitmekülgselt veeta ka vaba aega (ibid). “Kui inimesel ei ole poole tunni sõidu

kaugusel tööd ja tema lapsel korralikku kooli, siis ta lahkub, heal juhul kolib ta Harjumaale, hullemal juhul lahkub ta välismaale” (ibid). Peamiseks väljakutseks riigi siserändes on see, et kõige aktiivsem elukohavahetajate rühm on noored, mistõttu kaotavad enim noori just maakondade äärealad (Sepp, 2011, lk 12). Maakondade vaheliselt rändas 2017. aastal 17-26-aastastest noortest kolmkümmend tuhandest, kes peamiselt koondub suurematesse linnadesse (Tammur, 2018, lk 34). Seega on regionaalse jaotuvuse kõige suurem väljakutse just see, kuidas säilitada noorte ühendus enda kodukohaga ning kuidas neil tekiks vanemas eas, kui haridus on omandatud, tahe enda kodukohta naaseda (Sepp, 2011, lk 12).

Maakondadevaheliselt rändas 2018. aastal 39312 inimest (Statistikaamet, 2019). Kõige suurem hulk inimesi koondus eelmainitud aastal Harjumaale, Tartumaale ning Pärnumaale, kuhu 2018. aasta seisuga kolis vastavalt 7899, 3101 ning 1513 inimest (ibid).

## 2 Ühistranspordi korraldus

Transpordipoliitika eesmärk on tagada inimestele ning ettevõtetele erinevad liikumisvõimalused, mis on igapäevaelu toimimiseks hädavajalikud (Transpordi arengukava 2014-2020, lk 3). Transpordisüsteemi loomisel arvestatakse transpordinõudlusega, mis sõltub elatustasemest, majandusest, asustusest ja linnade struktuurist (ibid). “Hästi toimiv transpordisüsteem aitab saavutada regionaalselt tasakaalustatud arengu eesmärgi ning lasta inimestel elada ja ettevõtetel tegutseda Eesti erinevates piirkondades” (Transpordi arengukava 2014-2020, lk 3). Mitmekesine ja ühendatud transpordisüsteem aitab kaasa elanike liikuvuse arendamisele, samuti parandab juurdepääsu (Eesti Keskkonnauhenduste Koda, 2010, lk 14-15).

Ühistranspordi korraldamise eesmärgiks on tagada nõudlusele vastav ühistransport, mis omakorda soodustab ühissõidukite kasutamist. Seejuures on oluline kulutuste vähendamine transpordile, energiale ja taristule (Maanteeamet, 2020a). Ühistranspordi korraldajateks on valla- ja linnavolikogu ning valla- ja linnavalitsus, ühendnimetusega omavalitsusorgan. Samuti omavad erinevaid ülesandeid Maanteeamet, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Vabariigi Valitsus (ibid).

Peale haldusreformi läbiviimist ning Maavalitsuste kaotamist on ühistranspordi korralduse eesmärgiks anda enim vastutust kohalikele omavalitsusest. Samuti on loodud üle riigi 11 ühistranspordikeskust, kes nii kohaliku omavalitsuse kui ka Maanteeameti ülesandeid erinevates maakondades läbi viivad.

### 2.1 Omavalitsusorgani ülesanded

Omavalitsusorgani vastutusalasse kuulub ühistranspordi korraldamises ühistranspordi suunamine ning arendamine (Ühistranspordiseadus § 13). Selle elluviimiseks on vajalik korraldada liikumisvajaduste uuringuid ja selle alusel korraldada liinivõrk ning väljastada liiniload. Omavalitsusorgani tegevusalasse kuulub ka ülesannete esitamine nii Maanteeametile kui ka piirkondlikule ühistranspordikeskusele, rahastamine toimub seejuures riigieelarvest. Riigihankeid uuendatakse iga kaheksa aasta tagant ning omavalitsusorgan peab lepinguid looma ning hankeid korraldama. Ka ühistranspordi

järevalve ning teenustasemete normide eest vastutab kohalik omavalitsus. Samuti sõidukilomeetri tariifide ja piletihinna kehtestamise ning ühistranspordiga seotud teabe jagamise eest. Koostöös teiste omavalitsusorganite ning Maanteeametiga toetatakse kohaliku omavalitsuse eelarvest ning riigi toetustest maakonnaüleseid liine (Ühistranspordiseadus § 13).

## 2.2 Piirkondliku ühistranspordikeskuse ülesanded

Kohalik omavalitsus ning riik volitavad ühistranspordikeskuseid täitma halduslepingu alusel asjakohaseid Maanteeameti ning omavalitsusüksuse seadusi (Ühistranspordiseadus § 15). Piirkondliku ühistranspordikeskuse näol on tegemist omavalitsusüksuste ja riigi asutatud äri-või mittetulundusühinguga, mille liikmed on peamiselt omavalitsusüksusest ning riigist, omades enamusotsustusõigust (ibid). Ühistranspordikeskuse eesmärgiks on tagada enda tegevuspiirkonnas soodsam ja majanduslikult tõhusam ühistransport, mis põhineb ühisel liinivõrgul ning on kooskõlastatud sõiduplaanidega ning ühtse piletisüsteemiga (ibid).

## 2.3 Maanteeameti ülesanded

Maanteeamet on üleriigilise ühistranspordi arengu koordineerija (Ühistranspordiseadus § 16). Maanteeametil on peamiselt ühistranspordi korralduses järelevalve funktsioon, kontrollides liiniloa nõuete täitmist, rahvusvahelisi liinilube. Uuringuid viiakse läbi peamiselt üleriigiliste liikumisvajaduste kohta, mille juurde kuulub maakondades kaugliinidega seotud ühistranspordi kujundamine ning liinilubade andmine nii riigisisestele kaugliinidele kui ka rahvusvahelistele liinidele (ibid). Ka Maanteeametil on pädevus korraldada avaliku teenindamise lepinguid vedajatega ning korraldada riigihankeid nende leidmiseks (ibid). Peamine rahastus toimub samuti Maanteeameti poolt ning seda riigieelarvest, valla- ja linnavolikogude otsuste alusel. Viimaseks funktsiooniks on nõustav: Maanteeamet nõustab valla- ja linnavalitsust ning

piirkondlikke ühistranspordikeskusi lepingute koostamise, rakendamise ja liinivõrgu kujundamise teemal (Ühistranspordiseadus § 16).

## 2.4 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ülesanded

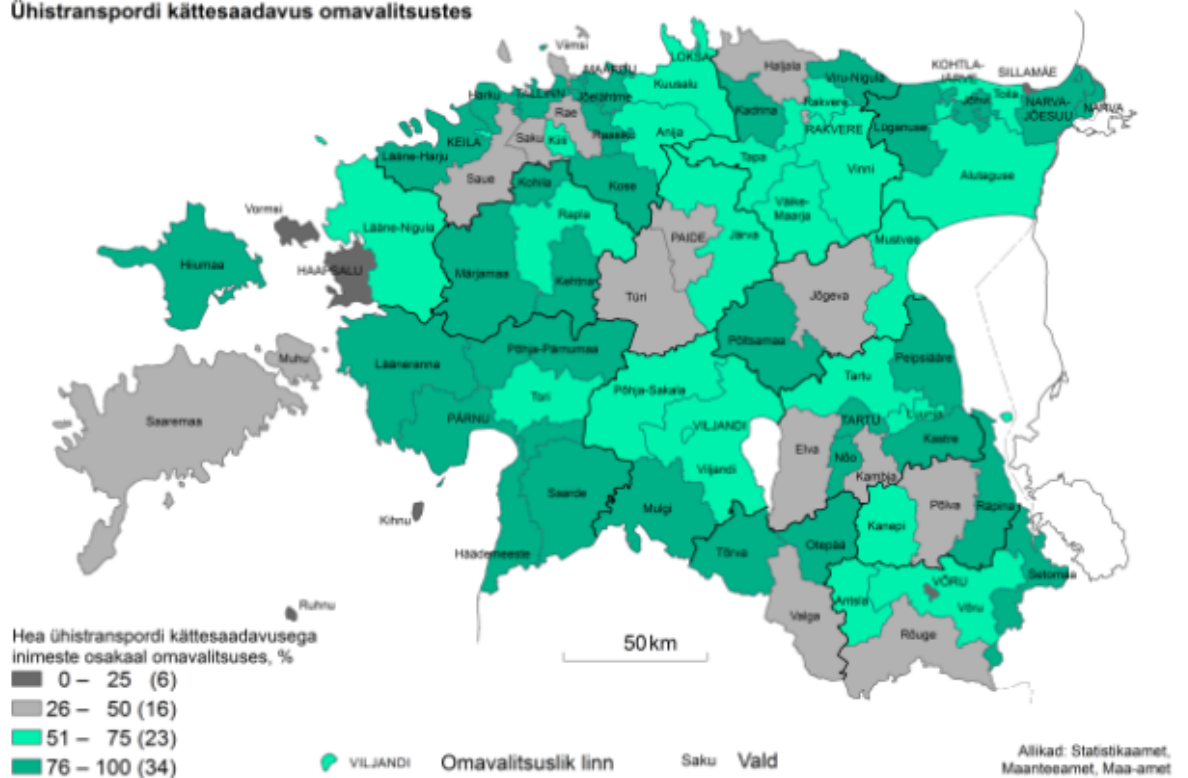
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on institutsioon, kes töötab välja ja viib ellu ühistranspordipoliitikat (Ühistranspordiseadus § 17). Ministeerium loob liinilubasid rahvusvaheliseks bussiliiniks ning kinnitab sõiduplaane, samuti on see õigus delegeerida Maanteeametile (ibid). Ka Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium teostab järelvalvet selle üle, kuidas on sõlmitud avaliku teenindamise lepingud, halduslepingud ning kas neid täidetakse korrektselt (ibid).

## 2.5 Probleemid Eesti ühistranspordi korralduses

Eestis on 2020. Aasta jaanuari seisuga on Eestis umbes 2000 maakonnaliini, millest maakonnapiire ületavaid on 337. Nende eest vastutavad on vastavalt need maakonnakeskused, kelle territooriumil liini pikim osa ulatub (Maanteeamet, autori arvutused).

2018. aasta seisuga on ühistransport heal tasemel kättesaadav 76% Eesti elanikest (Statistikaamet, 2018). Maapiirkondades on antud näitaja 75%. 7. oktoobril 2018. Aastal oli Eestis umbes 16 700 ühistranspordi peatust, millest busse väljus 15 000 (ibid). On Maapiirkondades on hea kättesaadavus kirjeldatud järgnevalt: “Ühistransport peab väljuma igal argipäeval inimese kodust vähemalt kolm korda päevas vahemikus 6.00-20.00 Kusjuures üks reisidest peab väljuma vahemikus 6.00-9.00, mil suur osa inimestest läheb kooli või tööle, teine vahemikus 15.00-18.00, mil tullakse tagasi koju ning kolmas kas vahemikus 9.00-15.00 või 18.00-20.00.”. Antud definitsioonis välja toodud kriteeriumid on täidetud vaid igale neljandale Eesti elanikule (ibid). Asustusüksuseid, kus peatused eksisteerivad, kuid ei ole elanikele piisavalt lähedal on 558, elanike arv sellistes piirkondades on kokku 17 600 ning see omakorda moodustab kogu rahvastikust 1% (ibid).

## Ühistranspordi kättesaadavus omavalitsustes



Joonis 1. Ühistranspordi kättesaadavus omavalitsustes. Statistikaamet, Maanteeamet, Maa-amet.

Joonisel 1. on välja toodud, milline on ühistranspordi kättesaadavus erinevates omavalitsustes. Nagu näha, on ühistransport kõige vähem kättesaadav Haapsalu, Sillamäe ning Võru linnades. Kihnu, Ruhnu ja Vormsi saarel ei ole mitte ühelgi kohalikul ühistranspordi head kättesaadavust.

## 2.6 Probleemid Järva maakonna ühistranspordi korralduses

Läbiviidava uurimustöö eesmärgiks on analüüsida Järva maakonna ühistransporti ning Joonisel 1. on näha, et nii Türi kui ka Paide vallas on hea ühistranspordi kättesaadavusega inimeste osakaal kohalikus omavalitsuses umbes 30%. Järva vallas on antud olukord parem, hea ühistransport on seal kättesaadav umbes 51% elanikest.

Maanteeamet on 2020. Aasta alguses loonud kaardirakenduse, kus on välja toodud ühistranspordi kättesaadavus ning teenustasemed (Maanteeamet, 2020b). Nii on võimalik rakenduse kaudu uurida maanteede liiklussagedust, ühistranspordi peatuste asukohta kui

ka seda, milline on asulate elanike arv teenuspiirkonnas ning teenuspiirkonnast väljaspool (ibid). Järva maakond on peale haldusreformi jaotatud kolmeks erinevaks vallaks: Türi vallaks, Paide linnaks ja Järva vallaks, pindalalt suurim on Järva vald, kõige rohkem inimesi elab aga Türi vallas.

Türi vallas on haldusüksuslikult 58 osa: 1 linn, 4 asulat ning 53 küla (Türi vald, 2020). Maanteeameti kaardirakenduse kaudu oli võimalik kindlaks teha, et kõigi haldusüksuste peale on kokku 9831 elanikku, kellel on tagatud juurdepääs ühistranspordile ning 736 elanikku, kellel see puudub (Maanteeamet, 2020b, autori arvutused). Teenindamata inimeste rahvaarv moodustab Türi valla elanikkonnast 7%.

Paide linna alla kuulub 40 küla, 1 alevik ning 1 linn (Paide, 2020). Haldusüksuse kohta on Paide linnas kokku 9769 inimest, kes elavad ühistranspordi teenuspiirkonnas ning 562, kes elavad teeninduspiirkonnast väljaspool (Maanteeamet, 2020b, autori arvutused). Teenindamata inimeste rahvaarv moodustab Paide linna elanikkonnast umbes 6%.

Järva vallas on haldusüksuslikult 100 osa, 5 alevikku ning 1 alev (Järva vald, 2020). 6564 nendest omab võimalust ühistranspordile ning 1826 elavad väljaspool ühistranspordi teeninduspiirkonda (Maanteeamet, 2020b, autori arvutused). Seega moodustab kohalike inimeste osa, kes ei oma head ühistranspordi kättesaadavust 20 protsenti kogu valla elanikkonnast (seisuga 1. jaanuar 2020).

Maanteeameti koostatud statistikast tuleb välja, et kõige teravamaks on probleem Järva maakonnas Järva vallas, kus ühistranspordi poolt teenindamata piirkond on suurim ning mõjutab enim kohalikke inimesi (Maanteeamet 2020b, autori arvutused).

### 3. Poliitikaalternatiivid lahendamaks ühistranspordi korralduse probleeme

Töö eelmises osas on välja toodud erinevad tõendusmaterjale, mille alusel saab väita, et Eesti ühistranspordi korralduses on palju erinevaid vigu. Kui suuremates linnades ühistranspordi korraldus aasta-aastalt paraneb, siis on üle Eesti palju inimesi, kellele ühistransport ei ole kättesaadav või lausa täiesti puudulik. Mugavate ühenduste puudumise tõttu kaldub individid aga langetama otsuseid kolimaks maapiirkondadest linna, mis omakorda toob kaasa kaugemates maakohtade hääbumise ning ääremaastumise. Käesoleva uurimustöö eesmärgiks on viia läbi empiiriline uurimus kohalikes omavalitsustes. Uurida, millised võiksid olla tänase ühistranspordi korralduse alternatiivid ning milline neist Eesti Vabariigis toimida võiks. Teiste riikide näidetel on töö järgmises osas välja pakutud kolm alternatiivi tänasele ühistranspordi korraldusele, mille koostamisel on eeskujuks võetud teiste riikide praktikat, samuti rahvusvaheliste organisatsioonide soovitusi.

#### 3.1 I alternatiiv: Mitmetasandilise valitsemise sisseviimine

Mitmetasandilise valitsemissüsteemi all mõeldakse uut, alternatiivset valitsemissüsteemi, kus võim on jaotatud erinevate valitsustasemetega ning mitteriiklike tegijate vahel, kuhu kuuluvad ka rahvusvahelised ning valitsusvälised organisatsioonid, samuti erinevad korporatsioonid ning kommuunid (Daniell and Kay, 2017, lk 4).

Selleks, et moodustada funktsionaalsemaid ja efektiivsemaid valitsusi, on erinevates Majandusliku Koostöö ja Arengu Organisatsiooni riikides ette võetud mitmetasandilise valitsemise reform (OECD, 2017, lk 20). Unitaarriigis, mille hulka kuulub ka Eesti, ei oma kohalikud omavalitsused iseseisvust ning suurim ja kaalukaim otsustusvõimalus on keskvalitsusel (ibid). Unitaarriigi tsentraliseeritus sõltub riigist. Euroopas on nii mõnigi riik, kus autonoomsed regioonid ning linnad on tunnustatud (OECD, 2017, lk 21). Eesti kuulub OECD riikidest kaheksa hulka, kus on vaid üks subnatsionaalne tasand ning selle alusel on riik jaotatud munitsipaalüksusteks (OECD, 2017, lk 22).

Detsentraliseerimise ning mitmetasandilise valitsemise eesmärgiks on kasutada kõiki ressursse maksimaalselt ning efektiivselt, et parandada avalikke teenuseid vastavalt sellele, millised on kohalikud vajadused. Selleks on vajadus anda kohalikele omavalitsustele rohkem mõjuvõimu, kuna just nemad on elanikele lähemal ning kohaliku informatsiooniga kõige paremini kursis (OECD, 2017, lk 26).

Detsentraliseerimise eesmärgiks on tagada riiklik terviklikkus, kuna protsess maandaks riske ning tagaks stabiilsuse (Berg, 2020). Samuti aitaks detsentraliseerimine kaasa kohaliku demokraatia edendamisel ning legitiimsuse kasvatamisel (ibid). Eduka võimu jaotamise puhul on tagajärjeks samuti kohalike omavalitsuste elanike parem teenindamine (ibid).

### 3.1.1. “Alt üles” ning “ülalt alla” lahendused

Üle maailma on väga palju erinevaid süsteeme transpordipoliitika kujundamiseks. Hiina ning teiste suurriikide puhul on omasemad pikemaajalised plaanid ning viisaastaku plaanid (näiteks Hiina) (Lee ja Hine, 2008, lk 3). Väiksemates riikides on omased “ülalt alla” lahendused, et rakendada ka nõrgemaid, madalama astme administratsioone (ibid). “Alt üles” rakendused hõlmavad endas kooslust kohalike ja regionaalsete administratsioonide ettepanekuid (ibid). Samuti on kasutusel hübriidsüsteeme, kus kooskasutuses “ülalt alla” ning “alt üles” lahendused. “Ülalt alla” lahenduste puhul on puudu paindlikkusest, antud juhul ei ole edukalt arvestatud kohalike vajadustega. “Alt üles” lahendused võivad aga tihti peale lõppeda liiga paljude projektidega ning ettepanekutega, mis poliitilisse raamistikku ei mahu (ibid).

Kõige olulisem riikliku transpordistrateegia loomisel järjepidev teabe olemasolu (Lee ja Hine, 2008, lk 6). Milline on liikulussagedus, milline on liikumisvajadus nii linna- kui ka maapiirkondades (ibid). Samuti peab transpordisüsteemi loomisel olema arvestatud läbipaistvusega. Kaasarääkimise võimalus peab olema kõigil: nii teenusepakkujatel, klientidel, institutsioonidel, kes lisaks transpordikorraldusele tegelevad ka muude valdkondadega, nagu näiteks regionaalne planeerimine, kaubandus jne (ibid). Läbipaistvus annab ka meediale ning avalikkusele ligipääsu informatsioonile, mis transpordiga seotult igapäevaeluks vajalik on.

Esimeseks alternatiiviks seega on läbipaistva süsteemi sisseseadmine ka Eesti ühistranspordi korralduses, kus samaaegselt on kasutusel nii “alt üles” kui ka “ülalt alla”

süsteem. Uus süsteem hõlmab endas liikumisuuringute läbiviimist ning sisendi kogumist kõigilt erinevatelt ühistranspordiga tegelevatelt osapooltelt. Samuti peaks ühistranspordi korraldus olema loogiliselt ning koordineeritult jaotunud erinevate valitsemistasandite ehk kohalike omavalitsuste ja riigi vahel. Sinna juurde peaks kuuluma aga pidev omavaheline koostöö, et maakonnaülese transpordi kvaliteet tulevikus paraneks.

### 3.2 II alternatiiv: Transpordiameti loomine

2019. aasta lõpus toimus Äripäeva korraldatud logistika aastakonverents, kus arutati erinevate ühistranspordi puudutavate valupunktide üle. Igapäevaselt ühistranspordi korraldavad inimesed arutlesid selle üle, millised peaksid olema teenused, et inimesed aina rohkem ühistranspordi kasutaksid (Tramm, 2019). Peamine märksõna seejuures on mugav ning kvaliteetne teenus. “Maanteeameti ühistranspordi osakonna juhataja Kirke Williamsoni sõnul on hädavajalik kaardistada inimeste liikuvus ning mitte keskenduda erinevate transpordiliikide peale” (Tramm, 2019). Williamsoni väidab, et tänaseks päevaks on välja töötatud ühistranspordi süsteem toimiv vaid kolmandikus maakondades. Seetõttu leiab eriala spetsialist, et kogu ühistranspordi ning inimeste liikuvust peaks koordineerima üks ametkond, kuna hetkel on ühistranspordi korraldavaid ettevõtteid väga palju ning puudub täielik kontroll nende tegevuse üle (ibid). Tulevikus võiks toimida süsteem, kus ühistranspordi loomisel on kasutatud teadmisi sellest, kui paljud jalutavad, kasutavad jalgrattaid ning autosid, et ühistranspordini jõuda.

Suureks väljakutseks peab Williamson veel maakondlike liinide sidumist kaugbussiliinidega (Tramm, 2019). Kaugliinide puhul loob vedaja oma liinid ise ning riigil ei ole liiniveosse võimalik sekkuda ning seetõttu jäävad paljud vajalikud peatused teenindamata (ibid). Üheks näiteks, mida Maanteeameti esindaja toob, on Mäo bussiterminal, kust inimesed ei pääse oma kodudesse liikuma, kuna reisijate olemine bussiterminalis on väga ebaühtlane (ibid). Seega on selliste piirkondade tulevikuks traditsioonilise bussiliikluse lõpp. Kuna nõudlus väiksemates kohtades on väiksem, peab leidma lahendusi, mis läheneks probleemile personaalsemalt ning vastavalt nõudlusele.

### 3.3 III alternatiiv: Piirideülene koostöö

Piirideüleseks koostööks loetakse protsessi, mille käigus luuakse naabersuhteid kahel pool piiri asuvate huvirühmade ning ametivõimude vahel (Council of Europe, 2012, lk 4). Piiriülese koostöö eesmärgiks on tugevdada head valitsemist, mis võimaldaks luua innovaatilisi ning efektiivseid poliitikaid ning mis omakorda tagaks inimeste elukvaliteedi paranemist (ibid). Koostöö üheks loomise põhjuseks on soov tagada paremad teenused ning keskenduda süsteemi paremaks ning efektiivsemaks muutmisele (Council of Europe, 2012, lk 14).

Ühistranspordi valdkonnas on oluline luua piiriülene ratsionaalne ning taskukohane ühistranspordisüsteem, koondades endas nii bussi- kui ka rongivõrku, et inimestel jätkuks võimalik piirilähedasest piirkonnast liigelda ka piiriäärsete piirkondade keskustesse (Council of Europe, 2012, lk 17). Protsessi toimimiseks on oluline vastastikkune usaldus (Council of Europe, 2012, lk 21).

Piiriülene koostöö toimub kolmes osas: Esiteks on vaja kaardistada probleem ning leida võimalused selle lahendamiseks, samuti on vaja leida potentsiaalsed partnerid ning võimalused, kuidas koostööd teha ning millised ressursid selle jaoks kuluvad (Council of Europe, 2012, lk 52). Teiseks on tarvis koostöö luua, koostöö täpsemalt kaardistada, leida legaalsed alused ning lahendada institutsionaalsed probleemid (ibid). Viimaseks ja samuti väga oluliseks protsessiks on rakendamine ning hindamine.

1997. aastal loodi Ameerika ning Kanada piiriülese mobiilsuse parandamiseks eraldi nõukogu nimega The Watcom (Clarke, 2002, lk 12). Selleks toodi kokku erinevad linna ning vallavalitsused mõlemalt poolt piiri, tegemist on mitteametliku grupiga, kuhu kuulub üle 50 erineva avaliku- ning eraettevõtte ning organisatsiooni nii Kanada kui ka USA poolt (ibid). Samuti kuuluvad gruppi ka erinevaid riiklikke ettevõtteid nagu näiteks Washingtoni osariigi transpordioskond ja veel teisigi (ibid). Kanada ning USA näitel on eelmainitud tegevused läbi viidud kindla projekti raames, millega käib kaasas ka rahastusvõimaluste leidmine.

Ka Euroopas on eelkirjeldatud nähtused aktuaalsed. Peamiselt luuakse partnerlussuhteid nii avalike- kui ka erainstitutsioonide vahel, et lahendada ühiseid probleeme. Nendest on välja arenenud piiriüleised regioonid. Enamasti on antud võrgustikud loodud seetõttu, et

keskvõim ei ole suutnud enda ülesandeid täita ning kohalikud võimustruktuurid võtavad vastutuse enda kanda (Perkmann, 2007, lk 862).

Eelnevalt kirjeldatud piiriülest koostöös rakendatakse üleüldiselt rahvusvahelises mastaabis ning just piirkondades, kus kahe riigi sekkumine koostöö efektsmaks muutmiseks on vajalik. Käesolev uurimustöö kirjeldab aga maakonnavahelist koostööd. Kuna aga Eesti ühistranspordipoliitikat ning spetsiifilisemalt maakondadevahelist transpordipoliitikat korraldavalt peamiselt ühistranspordikeskused ning kohalikud omavalitsused, võib käesolevat probleemi vaadelda ka kui kohalike omavalitsuste piirideülene koostöö. Seega on kolmanda alternatiivi eesmärk käsitleda maakonnaülest ühistransporti ning selle probleemi lahendamist kui piirideüles, ühistranspordikeskuste vahelist koostööd. Alternatiivi puhul oleks oluline luua nii-öelda kindla perioodiga tsüklid, mille raames saaksid ühistranspordi korraldajad luua omavahelised plaanid, hõlmates eduka süsteemi loomist ning hilisemas perioodis ka hindamist.

## 4. Metodoloogia valik

Parima ühistranspordi alternatiivi loomiseks, on autor otsustanud läbi viia juhtumipõhise, vertikaalse kvalitatiivse analüüsi (Kalmus, Masso, Linno, 2015). Uurimistöö juhtumiks on Järva maakonna ühistranspordi korraldus. Nagu töö varasemas osas kajastatud, on just Järvamaa see piirkond, kus inimesed siserände uuringu kohaselt mõjutab halb ühistranspordivõrk just inimesi, kes on pärit Raplamaalt ning Järvamaalt. Samuti on Statistikaametist kogutud andmed näidanud, et Järvamaa kolm valda ei oma head kättesaadavust ühistranspordile (Statistikaamet, 2018). Süvenedes Maanteeameti poolt edastatud andmetesse, selgub, et ka teeninduspiirkonnast väljaspool asub Järvamaa valdades märgatav hulk inimesi.

Seega põhineb andmete valik suuresti dokumentide ning statistika analüüsil, peamiselt on hetke olukorrast aimu saadud tänu Statistikaameti kogutud andmete, samuti on erinevate ühistranspordi korraldavate institutsioonide ülesannetest parima ülevaate andnud Ühistranspordiseadus. Eeskujulike mudelite koostamisel on abiks olnud näited mitmetasandilise valitsuse ettekirjutustest OECD poolt, samuti näited tsentraliseeritud ühistranspordi korraldusest Ida-Saksamaal. Dokumendid on valitud selle alusel, et neist oleks tõestusmaterjalidena poliitikaanalüüsis kasu. Näiteks on analüüsitud erinevaid uuringuid teiste Euroopa riikide transpordikorraldusest ning seosest ääremaastumisega kui ka Maanteeameti hinnanguid Järva maakonna transpordikorraldusest. Samuti on välja toodud erinevad nõudetranspordi vormid teiste riikide praktikate näitel.

Lisaks dokumendianalüüsile viis autor läbi poolstruktureeritud intervjuud erinevate ühistranspordi korraldavate osapooltega, keda on viis. Intervjuus osalejad valiti strateegilise valiku alusel, et oleks esindajaid erinevatest institutsioonidest. Viiest neli intervjuud toimusid riigis valitseva eriolukorra tõttu Skype vahendusel. Kuna küsimused olid ette valmistatud ka kirjalikult otsustas valimist üks, Harri Lepamets vastata küsimustele kirjalikult. Intervjuudes osalenud inimesed:

1. Kirke Williamson, Maanteeameti ühistranspordiosakonna juhataja;
2. Harri Lepamets, Järvamaa Ühistranspordikeskuse tegevdirektor;
3. Anonüümne, esindaja Türi vallast
4. Priit Värk, Paide linnaeapea

## 5. Rait Pihelgas, Järva vallavanem

Intervjuude koostamise aluseks olid varasemalt moodustatud kolm poliitikaalternatiivi, kuidas ühistransporti Eestis korraldada. Mudelite alusel loodi intervjuukava, mille alusel viidi intervjuud läbi vastavalt 29. Aprillil (Kirke Williamson), 4. ning 5. mail (Priit Välk ning Rait Pihelgas). Anonüümse vastajaga Türi vallast toimus intervjuu 6. mail. Kõik intervjuud kestsid vahemikus 23 kuni 35 minutit. 4 intervjuud salvestati ning seejärel transkribeeriti. Küsimused olid koostatud vastavalt eelnevalt koostatud mudelitele ning selle eesmärgiga, et koguda ekspertarvamusi antud teemal ning seda, milline oleks parim valik just Järva maakonna ühistranspordi korraldamisel. Samuti, milline oleks nende hinnangul ääremaastumist vähendav alternatiiv. Intervjuude analüüs teostati kvalitatiivse sisuanalüüsi põhimõtete alusel (Kalmus, Masso, Linno, 2015). Kvaliteetse sisuanalüüsi valik põhines tõsiasjal, kuna autor ei kasutanud kodeerimisel ranget kodeerimisjuhendit, samuti ei kasutatud intervjuude analüüsimisel mõõtmisskaalasid (ibid). Autor jagas intervjuu osad vastavalt koostatud küsimustele ning uurimustöös on ekspertide seisukohad esitatud kokkuvõtlikult vastavalt sellele, millised on suurimad probleemid juhtumi maakonnas ning millised nende arust esitatud alternatiivide põhjal parimad lahendused.

## 5. Juhtumianalüüs

### 5.1 Alternatiiv I: mitmetasandilise valitsemise sisseviimine, analüüs

Kahes Ida-Saksamaa linnas läbi viidud uuringus selgus, et nii ääremaa sotsiaalsed ning poliitilised probleemid ei ole põhjustatud vaid linnade geograafilisest asukohast, vaid ka tõsiasjast, et kohalikele jõududele ei ole antud piisavalt autonoomsust ning kaasaráäkimise võimalust (Kühn et al, 2017, lk 270). Kuna ääremaadel puudub ressursse, ei ole neil ka võimet enda huvide eest piisavalt seista (ibid). Seda tõestab juhtum Saksamaa linnas Stendalis, kus peale Berliini müüri langemist langes rahvaarv 30% ning seda peamiselt majanduslikel põhjustel (tuumaelektrijaam, mis oli peamine tööandja, suleti) (Kühn et al, 2017, lk 267). Peale seda otsustasid kohalikud elanikud majanduse turgutamiseks rajada rakendusteaduste kõrgkooli, mis sai kohalikul tasandil väga populaarseks ideeks. 2000. Aastal jõudis idee ka Saksamaa Teaduste Nõukogu ette, kus otsus ülikooli asutada tagasi lükati (ibid). Kohalikud aga ei olnud otsusega rahul ning protestide tulemusena panid kohalikud ettevõtjad ning annetajad rahad kokku, et katta esialgsed ülikooli rajamise kulud (Kühn et al, 2017, lk 268). Föderaalvalitsus veel otsust ülikooli rajamiseks siiski vastu võtnud ei ole, kuid kohalikud jõud on enda hääle kuuldavaks teinud (ibid). Käesolev juhtum on väga hea näide sellest, kuidas ääremaastumine on põhjustatud sellest, et kohalikel ei ole piisavat kaasaráäkimise võimalust neid puudutavates küsimustes. Samuti jääb väikeste, ääremaaliste kohtade areng otseselt keskvalitsuse otsuste taha. Seega on mitmetasandilise valitsemise sisseviimine ning arendamine ainuõige võitlemaks ääremaastumisega.

Eelnevale Nõukogude ajale sarnaselt on ka Eestis siiski püsima jäänud tsentraliseeritud valitsemine, keskvalitsuse ning omavalitsustasandi vahelised suhted on siiski nõrgad ning keerulised (Tatar, 2016, lk 84). Formaalselt on omavahelise partnerluse printsiip kasutuses, kuid reaalsuses see Eestis ei toimi. Näiteks ei ole ühtekuuluvuspoliitika rakendamine kohalikke omavalitsusi võimustanud ning siiani ei ole tegemist

keskvalitsusega võrdväärsete partneritega (Tatar, 2016, lk 85). Omavalitsuste ning keskvalitsuste suhteid võib nimetada vertikaalseteks, kuigi mitmetasandilise valitsemise eeltingimuseks on horisontaalsed võrgustikud (ibid). Poliitika tulemuslikkus ei ole märgatav, kuna protsessis ei osale aktiivsed kõik osapooled, vähim panustavad väidetavalt kohalikud omavalitsused (Tatar, 2016, lk 86). “Poliitilist võimustamist ja kõikide vajalike osapoolte kaasamist poliitikate kujundamisse tuleks intensiivsemalt toetada ka ülevalt alla, et see protsess ei jääks takerduma madalamate ja keskvalitsuse väliste tasandite võimekuse taha.” (ibid).

Maanteeameti Ühistranspordi osakonna juht väidab, et tegelikult on kohalikele omavalitsustele antud liinivõrgu loomises väga suur osakaal (Transkriptsioon 1, Williamson). “See ongi ühistranspordikeskuse mõte, et see vajadus ühistranspordi järgi tuleb kohalikult tasandilt ja vastavalt sellele see liinivõrk ka korraldatakse. Riigil nagu väga suurt sõnaõigust ei ole.” (ibid). Riik sekkub antud tegevusse vaid siis, kui on näha, et liinikorralduses on midagi korrast ära ning kui liinivõrk ei toimi (ibid). Kohalike omavalitsuste osakaalu suurust kinnitavad ka kõik eksperdid kohalikest omavalitsustest. Järvamaa Ühistranspordikeskuse juhatusse kuuluvad nii Türi vallast, Järva vallast kui ka Paide linnast vähemalt kaks kohaliku omavalitsuse esindajat (Transkriptsioon 5, Anonüümne).

Maanteeameti hinnangul on aga hetkel tegemist süsteemiga, mis Järva maakonnas ei toimi (Transkriptsioon 1, Williamson). Järva maakonna ühistranspordikeskus on Paides asunud aastast 2000 (Järvamaa Ühistranspordikeskus). Probleemid esinevad siiski nii Väätša alevikus, Peetri alevikus, Roosna-Allikus, Koigi alevikus, Imavere külas kui ka Järva-Jaani alevikus (Petruhhin, 2019). Peamiseks probleemiks on just tõsiasi, et kuna bussisõiduajad ei sobi samaaegselt nii koolilastele kui ka töö inimestele ning seetõttu on ühistranspordi kasutamine Järva maakonnas, näiteks Väätša alevikus väga ebapopulaarne. Bussiliinid on pikad ning võtavad lähedalasuvate asulate vahel liiklemiseks liiga palju aega (ibid). Praegusel hetkel on tegemist olukorraga, kus liinivõrk on üles ehitatud õpilaste vajadustele, mitte töötajate vajadustele. Samuti on Maanteeameti spetsialistide sõnul tegemist olnud staatilise olukorraga juba pikalt (Transkriptsioon 1, Williamson).

Kohalike omavalitsuste esindajad Maanteeametite väidetega nõus ei ole. Kohalike omavalitsuste esindajad väidavad, et kogu ühistranspordi korraldus on delegeeritud

Järvamaa Ühistranspordi kätte, kes nende probleemidega igapäevaselt ka tegelevad. Ja kohalike omavalitsuste esindajad on Järvamaa Ühistranspordi tööga rahul. Probleemide korral on reageerimine kiire, operatiivne ning erinevate osapooltega, kes sõidavad, on arvestatud (koolilapsed, töökäijad jne) (Transkriptsioon 2, Värk). Näiteks on nii mitmeidki inimesi, kes käivad Koerus Koneskos tööl ning ühistranspordi korraldamisel on arvestatud kellaaegadega, millal tööpäev algab ning millal lõppeb (ibid).

Probleemseks teeb maakonnavaheliste ühenduste puhul olukorra aga see, et koostöö ning koordineerimine on erinevate ühistranspordi korraldavate tasandite vahel puudulik (Transkriptsioon 4, Lepamets). Praegusel hetkel pannakse esmalt paika rongiliikluse graafikud ning vastavalt selle järgi sobitatakse ning kohendatakse ka busside sõiduplaane (Transkriptsioon 4, Lepamets). Rongiliikluse graafikuid muudetakse aga väga sagedalt ning seetõttu peab ühistranspordikeskus olema oma otsustega bussiliinide graafikutega väga optimaalse ning kiire tegutsemisega.

Kohalike omavalitsuste esindajad nii Järva maakonnast kui ka Türi vallast leiavad, et kooliõpilaste ning töötajate transpordi ühendamine on optimaalne ning peakski nii toimima. Ka ühistranspordikeskuse loomise keskne eesmärk oli tulevikus rohkem maakonnatranspordi ühildada õpilastranspordiga (Transkriptsioon 5, Anonüümne).

“Mida efektiivsem on ühistranspordisüsteem ning mida rohkemate kohalike inimestega selle loomisel arvestatud on, seda suurem on tõenäosus, et hommikul tööle või kooli minekul auto asemel buss valitakse” (Transkriptsioon 1, Williamson).

Seega, on võimalik väita, et mitmetasandiline valitsemine on Eestis ühistranspordi korralduses sisse viidud. Kohalikel omavalitsustel on võimalik liinide loomises kaasa rääkida, seda ka Järva Maakonnas. Mis puudutab aga maakonnaüleseid sõiduliine, siis on erinevate ühistranspordi korraldavate tasemete vahel koordineerimine jäänud puudulikuks. Seega on vaja luua ühiseid koostöö aluseid, mille abil võimalikult optimaalselt ja lihtsalt ühistranspordi korraldada. Ning seda ka erinevate ühistranspordi liikide vahel, nagu näiteks maakonnasisene buss ja rong, maakonnasisene buss ning maakonnaülene buss ja nii edasi. Ideaalsituatsioonis oleks kindlaks määratud kuupäevad, millal erinevate ühenduste väljumisaegu muudetakse ning sellele vastavalt saab ülejäänud liinivõrk ka optimaalsemalt ümber mängitud. Mida suurem on koostöö erinevate tasandite vahel, seda tõenäolisem on, et uus liinivõrk on suuremale hulgale sobilik, samuti on

suurem tõenäosus, et ka inimeste jaoks, kes elavad piirkonna äärealadel, leiduvad sobivad ühendused, et liigelda mugavalt ka üle maakonna piiride.

Teisalt on oluline silmas pidada ka Maanteeameti märkuseid, mille kohaselt on liinivõrk liigselt üles ehitatud koolilaste liikumisele ning pöörata täpsemalt tähelepanu nendele ettepanekutele, mis antud raportis välja on toodud. Nende põhjal oleks vajalik teha järeldused, millised muudatused oleks võimalik kohalike omavalitsuste finantsilistele võimalustele vastavalt läbi viia.

## 5.2 II Alternatiiv: Transpordiameti loomine, ühistranspordikeskuste konsolideerimine, analüüs

Eestis on mitmeidki valdkondi, kus regionaalselt on riik jaotatud viietestkümne asemel neljaks. Üheks näiteks on energiaturu korraldamine, kus Lõuna-Eesti regioonina käsitletakse Jõgeva, Põlva, Tartu, Valga, Viljandi ja Võru maakonda, mis kokku moodustavad Eesti territooriumist 36% (Eilman, Kikas, Uiga, 2012).

Transpordiameti loomise eesmärgiks on tulevikus luua riiklik institutsioon, kuhu alla kuulub nii lennuliiklus, rongiliiklus, mereliiklus, samuti erinevad ametid, nagu Maanteeamet, Veeteede Amet, Lennuamet ja Tehnilise Järeelvalve Amet (Transkriptsioon 1, Williamson). Tulevikus oleks Transpordiameti vastutusallas 11 hetkel eksisteeriva ühistranspordikeskuse asemel 6, millest 4 töötavad Mandri-Eestis (ibid). Eesti näol on tegemist pindalalt niivõrd väikese riigiga, et 11 ühistranspordi korraldajat on selle jaoks liialt palju (ibid). Tulevikus ei oleks ühistranspordikeskused piiratud vaid maakonnapiiridega, vaid korraldaksid haldusüksuslikult suuremaid piirkondi. Praegusel hetkel on Eestis heaks näiteks Põhja-Eesti ühistranspordikeskus, mis teenindab 600 000 eestlast ning hõlmab endas nii Harjumaa, Raplamaa, Läänemaa ja Lääne-Virumaa ühistranspordi korraldamist ning saab sellega väga hästi hakkama (ibid).

Ühistranspordikeskuste vähendamise juures oleks eeldatavasti positiivne see, et maakonnapiirid ei ole enam ühistranspordikeskuste piirideks, seega on võimalik piirideülest transporti efektiivsemalt korraldada ning ellu viia (Transkriptsioon 1, Williamson).

Antud lahenduse juures on negatiivne see, et paljud ühistranspordikeskused kaovad. Nende funktsioon ei ole enam vajalik ning kindlasti tuleb sellega kaasa ka töökohtade

kaotamine (Transkriptsioon 1, Williamson) . Pärnu linnapea Priit Värk leiab, et ühistranspordikeskuste konsolideerimisel võib kogu ühistranspordi korraldamise süsteem muutuda bürokraatlikumaks ning vähem operatiivseks, samuti saavad probleemi lahenduse pikema aja vältel. Harri Lepamets lisab siinjuures, et ühistranspordikeskuste vähenemise juures kaugeneks otsustustasand kogukondadest ning väheneb kaasarääkimise võimalus. Ka Järva vallavanem ei näe 4 regiooniga juhtimisstruktuuris erilist efektiivsust ning võitu (Transkriptsioon 3, Pihelgas).

Ohumärke transpordipoliitika suuremast tsentraliseerimisest pärineb ka näiteks Ida-Saksamaalt. Alates 21. Sajandi alguses on Saksamaal üha enam tuntumaks mõisteks saanud nii-öelda “kahanevad linnad”, mis peamiseks probleemiks on just Ida-Saksamaal (Lang, 1748). Antud piirkonnad vaevlevad tugeva demograafilise languse all, samuti on tugevas languses majandus (ibid). Nii on rohkem kui 10 aastane langus tekkinud paljudes uuringutes küsimusi, kas Ida-Saksamaa on ääremaastumas (Lang, 1748). Ning ääremaastumise mõistega käib kaasas tsentraliseerimise protsess (Lang, 1749). Põhjuseid, mis antud protsessi ühiskonnas kihutanud on, on esiteks näiteks juhtimisstiil, kus keskendutakse enim kiiresti arenevatele ning suurlinnalistele piirkondadele, samal ajal kui väikesed piirkonnad kaotavad osatähtsust (ibid). Samuti on Saksamaa juhtumile omane infrastruktuur, mis on tugevalt tsentraliseeritud. See aga omakorda on olukorra viinud sinnani, et ääremaalistes piirkondades on ühistransporditeenuste pakkumise kvaliteet ning kvantiteet tunduvalt vähenenud, problemaatilised on nii teenuste kättesaadavus kui ka funktsionaalsus (ibid).

Seega on ääremaastumise vaatevinklist tegemist pigem ebasoodsa lahendusega, kuna kogu süsteem on rohkem tsentraliseeritud ning seega jääb elanikkonnast kaugemale. Kohalike omavalitsuste kaasarääkimise võimalus kahaneb ning suure tõenäosusega muutub korraldus bürokraatlikumaks. Seetõttu on antud lahenduse puhul suurem tõenäosus, et inimeste, kes elavad Järvamaa äärealadel, liikumisvõimalused jäävad märkamata ning nende ühendusvõimalused suuremate keskustega halvenevad veelgi.

### 5.3 Alternatiiv III: piirideülene koostöö, analüüs

Ühistranspordi korraldamise peamiseks väljakutseks on see, et inimeste liikumine ei lõppe ära omavalitsuste ning maakonna piiriga (Transkriptsioon 5, Anonüümne). Kogu selle süsteemi väljatöötamisel on vajalik arvestada taas inimeste reaalse liikumisvajadusega ning huviga reisida mitte ainult Järva Maakonnast naabermaakondadesse, vaid ka vastupidisest huvist (ibid).

Järva Maakonna inimesed on liikumas aktiivselt ka naabermaakonna tõmbekeskustesse, nagu näiteks Lääne-Virumaal Tapale, Tamsalusse, Väike-Maarjasse ja Rakkesse. Samuti sõidetakse igapäevaselt Jõgevamaal näiteks Põltsamaale, Viljandimaal Võhma ning Harjumaal Aegviitu ja Ardusse. Hetkel on toimumas piiriülene koostöö ka naaberomavalitsustega (Transkriptsioon 4, Lepamets).

Tegemist on aga suhtlusega, mis kahjuks on kaootiline ning kõik uurimuses osalenud osapooled leiavad, et see võiks olla tihedam. Regulatsioone selle korraldamiseks siiski vaja ei ole, kuna tegelikult ühistranspordiliinid tekivad vastavalt vajadusele ning sellele, kuidas inimesed linnade ja külade vahel liiguvad või ei liigu (Transkriptsioon 3, Pihelgas).

Peamiseks probleemiks peavad Järva Maakonna kohalike omavalitsuste esindajad just liinivõrku suuremate keskustega kaugemal Eestis. “Peamiseks murelapseks on meil ikkagi ühendused Tartu ja Tallinnaga. Ja just nende inimestega, kellel pole autosõidu võimalust, peamiselt just eakad” (Transkriptsioon 2, Värk). Eeldada võib, et Järvamaa geograafiline asukoht on maakonnaülese transpordi korraldamiseks soodne, kuid uurimuses tuleb välja, et sinna rajatud Mäo bussikeskus on aga täiesti düsfunktsionaalne (Transkriptsioon 1, Williamson). Kui kümme aastat tagasi võtsid paljud liinid teekonna ette ka Mäo bussiterminali, siis täna ei ole kommertsliinil motivatsiooni seal enam peatust teha (Transkriptsioon 5, Anonüümne). See on põhjustatud vähesest sõitjate arvust ning need vähesed liinid, mis varasemalt sinna sõitsid, on selle tänaseks pooleli jätnud (Transkriptsioon 1, Williamson). “Täna takistab maakonnaüleste transpordiühenduste arengut see, et maakonnasisene transport on tasuta, kuid linnade vaheline mitte.” (Transkriptsioon 3, Pihelgas). Probleemid tekivad ka seetõttu, et

ühistranspordi korraldamise põhimõtted maakonnasiseselt ning üleriigiliselt ei ole samad ning riiklikud toetused ja mitte-toetused peaksid ka samad olema (ibid). “Ma arvan, et me peaksime vaatama ühe, sama põhimõttega nii maakonna kui ka riiklikku transporti, et siis võib-olla tekib ka terviklik vaade.” (ibid). Kommertsliinid, mis sõidavad suurlinnade vahel nagu Tartu ja Tallinn, ei sõida enam Järvamaalt läbi ning seetõttu ei ole kohalikel inimestel võimalik nii tihti sinna sõita kui vajalik. “See tekib tänu sellele, et maakonnatransport doteeritakse sajaprotsendiliselt ning ekspressliinide tegevust doteeritakse vaid vaba turu põhimõttel ning eraettevõtjatele ei ole võimalik ettekirjutusi teha selles osas, kus nad peatusi tegema peaksid.”

Suurem piirideülene koostöö mõjuks ühistranspordi arengule Eestis hästi. Kuna maakonnaülese bussitranspordi korraldamise puhul räägime korraldamisest, mis peaks ka tulevikus toimima vastavalt vajadusele (milline on nõudlus kahe maakonna vahel liikumiseks), näeb autor maakonnaüleste liinide korraldamise variandina “koordineeritud teenuse korraldamist/ülesannete täitmist” (Tallinna Tehnikaülikool, 2012, lk 11). Varasemalt on koordineeritud koostöö toimunud peamiselt kohalike omavalitsuste vahel ning maakonna siselt, seda ka Järva maakonnas. Tulevikus võiks ka ühistranspordikeskuste omavahelised suhted põhineda kohustuslikul koostööstruktuuril, kus lisaks kohalikele omavalitsustele teevad koostööd ka erinevate maakondade ühistranspordikeskused (Kattai et al, 2019, lk 42). Kuid lisaks piirideülese koostöö suurendamisele on vajalik suuremat koostööd ka riigiga, et maakonnaüleseid liine, mis parandaks ühendust suuremate linnadega, oleks rohkem.

## 5.4 Nõudetransport

Nii mõneski riigis on lisaks taksoteenusele väga hästi toimimas ka nõudetranspordi teenus. Nii on näiteks Melbourne äärelinnades, Austraalias kasutusel *Telebus*, mis sõidab enamasti kindlalt fikseeritud ajakava järgi, kuid on seejuures vägagi paindlik (Ronald, Yang, Thompson, 2016, lk 204). Teenus võimaldab inimesi peale võtta ning ka hiljem koju tagasi viia, kuna kohalikel elanikel on teada telefoninumber, mille kaudu transporti tellida (ibid). Sarnane teenus, mis on toimimas samuti Helsingis, kus bussisõitu soovivad

inimesed võivad broneeringuid teha kuni tund aega enne selle väljumist ning seejuures ei pea kliendid väljuma samast kohast, samuti ei pea nende sõidusuund olema sama.

Ka käesolevas uurimuses olid kõikide osapoolte, nii riigi kui ka kohalike omavalitsuste esindajad nõus, et tulevikus tuleks piiriülese liikumise hõlbustamiseks lisaks busi-ning rongiliiklusele võtta kasutusele nõudetransport, mis oleks teenusena mugavam ja paindlikum, seega ka efektiivsem (Transkriptsioon 2, Värk). Paides on selline teenus mõneti juba töötamas näiteks huvihariduse valdkonnas, kus lapsevanemad omavahel koordineerivad, millal võtab sama küla lapsed peale üks lapsevanem, millal teine, eesmärgiga viia lapsed huviringidesse (ibid). Sellisel juhul on omavalitsus ka osalise kulude kompenseerija rollis (ibid). Ka Türil on nõudetransport sotsiaaltranspordina juba kasutuses. Samuti makstakse Järva maakonnas kaugemate külade peredele sõidukompensatsiooni (Transkriptsioon 3, Pihelgas).

Nõudetranspordi rakendamisel oleks võimalik kaardistada täpselt, millised on inimeste liikumised ning korraldada seda isekesks, riigi kätt sellises olukorras ei olegi vahele vaja (Transkriptsioon 3, Pihelgas). Nõudetranspordi korraldamine tulevikus võiks olla koostöös erasektoriga (ibid). Kuna praegusel hetkel on peamiseks probleemiks tõsiasi, et inimene ei saa liikuda punktist A punkti B sellisel hetkel, mil on talle sobilik, aitaks nõudetranspordi sisseviimine kaasa selle lahendamisele. Samuti oleks käesoleval juhul probleem paremini lahendatud, kuna raha, mis on eraldatud ühistranspordi korraldamisele, on paremini ning efektiivsemalt paigutatud, raha kulutatakse asja eest (ibid).

Negatiivse külje poolest on nõudetranspordi puhul siiski tegemist mugavusteenusega (Transkriptsioon 3, Pihelgas). Praegusel hetkel on maakonnasisene transport kasutajale tasuta, kuid kas inimene on nõus mugavama teenuse eest ka tulevikus maksma? Samuti tulevad selle aktiveerimisel kaasa administreerimiskulud, mis võivad kokkuvõttes muuta kogu süsteemi ülalhoidmise kallimaks.

## 6. Poliitikasoovitused ning järeldused

Nagu eelnevas analüüsis välja tuleb, on Järvamaa ühistranspordi korralduses mitmeid puudusi. Kui Maanteeamet leiab peamiselt, et maakonna bussiliin on üles ehitatud õpilaste transpordile, siis Järva maakonna kohalikud eksperdid ning poliitikud on seisukohal, et maakonnaliinide ning koolitranspordi ühendamine ongi vajalik ning antud tegevus on optimeeriv. Kõige suurema probleemina kaardistatakse ühendusi suuremate linnadega nagu näiteks Tartu, Tallinn, Narva ja Pärnu.

Kui kaaluda uurimustöös püstitatud kolm alternatiivi, on intervjuude tulemusel ning ekspertarvamuste tulemusel selgunud, et ükski neist ei oleks ideaalseim variant, mis täielikult meie ühistranspordi korraldamist muutma sobiks. Mudel, mis tulevikus potentsiaalselt ühistranspordi parandamisel edu tooks ning seejuures parandaks ääremaastumist, peaks koosnema mitme alternatiivi hübriidiks.

Esmalt, ühistranspordi korraldamisel peaks ka tulevikus jälgima mitmetasandilise valitsemise põhimõtteid, kus nii maakonna sisese kui ka maakonna ülese transpordi korraldamisel arvestatakse erinevate ühiskonnagruppide liikumisvajadustega. Tugev koostöö peaks ka edaspidi toimima nii kohalike omavalitsuste ning ühistranspordikeskuste vahel. Siia aga lisandub veel koostöö korrapäraseks muutmine ka riigiga. Kui praegusel hetkel on näiteks Järva maakonnas suur probleem kommertsliinide mitte peatumisega, peaks siiski olema liinikorralduses rohkem bussiliine, mis liiniloa saamiseks peavad läbima ka ühe Järvamaa suurematest tõmbekeskustest. Samuti võiks olla suurem koostöö rongiliiklust korraldava eraettevõttega, Elroniga, et ka rongiaegade muutmine oleks kooskõlas maakonnasiseste bussiliinide muutmisega.

Teiseks, kuna hetkel on ühistranspordikeskuste omavaheline suhtlus toimimas väga kaootiliselt ning ilma igasuguse seaduspärata, on töö autor seisukohal, et kohustusliku tööstruktuuri alusel võiks ühistranspordikeskuste omavaheline suhtlus siiski olla sisse töötatud ning liinivõrgud ka omavaheliselt kooskõlastatud ning seda igal korral kui maakonnaülestes liinivõrkudes toimub muutusi.

Kolmandaks ning kõige olulisemaks muudatuseks tuleviku ühistranspordi korralduses, mis peaks lisanduma eelnevalt mainitud muudatustele, on nõudetransport. Kui praegusel hetkel on peamiseks probleemiks ääremaade ühendustega just see, et kellaajad, mil bussiliinid antud peatustest väljuvad ei ole sobivad ning bussid, mis nendes piirkondades

sõidavad, ei ole piisava täituvusega ning kulud on seetõttu ebaefektiivselt suured. Nõudetranspordi sisseseadmine vähendaks antud probleemi, kuna ühendused on seejuures mugavamad ning ühendus efektiivsem. Mugavate ning kiirete ühenduste puhul, mis nõudetranspordi näol sisse toodaks on võimalik ka perifeersete alade inimestel paremini maakonnaüleselt reisida.

Järvamaa ühistranspordi korralduse uurimiseks küsitles uurimustöö autor 4 eksperti kohalikest omavalitsustest ning ühistranspordikeskusest ning ühte Maanteeametist. Parima ning efektiivseima alternatiivi leidmine ei olnud aga üldsegi mitte kerge, kuna nii mõnedki seisukohad olid Järva maakonna ning riikliku institutsiooni esindajatel täiesti erinevad. Nende vahel keskteed leida on keeruline, kuid praktikas kindlasti veel keerulisem, mis selgitab tõsiasja, miks uurimustöös esitatud probleemide lahendamine Eesti halduspoliitikas on väga aeganõudev ning töömahukas protsess.

Kuna käesolevas uurimustöös keskenduti keskenduti parema ühistranspordi süsteemi loomisel peamiselt sellele, millised on erinevate institutsioonide ülesanded ning kuidas antud rollid peaksid tulevikus muutuma, on antud teemat võimalik kindlasti teise vaatenurga alt edasi uurida. Näiteks, kuidas peaksid olema jaotatud kohalike omavalitsuste ning riigi poolne rahastamine maakonnaülesete bussiliinide korraldamises.

## Kokkuvõte

Ühistransport Eestis on piirkonniti väga erineval tasemel. Peamisteks probleemideks just ääremaalistes piirkondades on ühistransporditeenuste olemasolu ning kättesaadavus. Kuna potentsiaalseid muudatusi, mida ühistranspordi korralduses sisse viia on palju, on ka käesoleva uurimustöö keskseks uurimisküsimuseks: “Kuidas parandada teenuspiirkondade üle ühistranspordi korraldust Järva maakonna bussiliikluskorralduses eesmärgiga vähendada ääremaastumist?” Esmalt oli uurimuses oluline selgeks teha, milline on ühistranspordi hetkeolukord Järva maakonnas ning kaardistada seda, millised peaksid olema muutused, et seda parandada. Uurimusküsimusele vastuse leidmiseks viidi läbi juhtumianalüüs Järva maakonnas, Kesk-Eesti ääremaal eesmärgiga leida parim lahendus teenuspiirkondade ülese transpordi korraldamiseks. Hindamiskriteeriumiks, mille alusel korraldamise alternatiive mõõdeti oli ääremaastumine ning kolm mudelit, kuidas ühistranspordi korraldust parandada on järgmised: mitmetasandilise valitsemise sisseviimine ühistranspordi korraldamisse, ühistranspordikeskuste konsolideerimine ning piirideülene koostöö.

Probleemile vastuse otsimiseks viidi läbi kvalitatiivne analüüs dokumendianalüüsi ning ekspertidega tehtud intervjuude põhjal. Intervjuud omakorda olid koostatud põhinedes eelnevalt mainitud kolmel mudelil ning uurisid alternatiivide potentsiaalset mõju avaldumist Järva maakonnas.

Uurimustöös selgus, et mitte ükski eelmainitud alternatiiv üksi ühistranspordi süsteemi hindamiskriteeriumite valikule vastavalt parandada ei saa. Vaja oleks kasutada mudelite hübriide. Esmalt peaks kindlasti ühistranspordi korraldus jätkama mitmetasandilise valitsemise põhimõtetel, kuid sealjuures peaks paranema koostöö nii ühistranspordikeskuste kui ka koostöö erinevate tasandite vahel, nagu näiteks ühistranspordikeskus ja riik. Samuti peaks olema suurem koostöö busi- ning rongiliikluse vahel. Teiseks peaks koordineeritum olema ühistranspordikeskuste ning piiriüleste üksuste vaheline koostöö. Kolmandaks ning autori arvates kõige olulisemaks on aga nõudetranspordi sisseviimine Eesti ühistranspordi korraldusse. Antud teenuse aktiveerimine muudaks maakonnaülesed teenused mugavamaks ning efektiivsemaks ning parandaks oluliselt transpordi kättesaadavust seal, kus seda vaja on ning millal.

# Summary

## **„Improving the organisation of bus traffic between different service regions on the example of Järva county“**

In Estonia the level of public transportation fluctuates between different regions. The main issues, especially in peripheral areas, are the presence and availability of public transport services. For there are many potential adaptations, to be implemented in the running of public transportation, the main question for this research paper is: “How to improve the organisation of public transportation between different service regions on the example of Järva county public bus traffic organisation with the aim of decreasing peripheralization?”

At first it was important to figure out, which is the current state of public transportation in Järva county and map out, which type of changes could be used to fix the situation. To answer the research question, a case study was conducted in Järva county, the periphery of Central-Estonia, with the purpose of finding the best solution for the organisation of public transportation between different service regions. The criterion on which the alternatives of organisation were measured is peripheralization. The three models how to improve public transportation are: the implementation of multi-level governance to the public transportation service, the consolidation of transport centres and cooperation between service areas.

To find a solution to the problem, a qualitative analysis based on document analysis and interviews with experts was conducted. The interviews were composed on a basis of the three models previously mentioned and examined the potential influence of different alternatives in Järva county.

In the research it turned out, that none of the previously mentioned alternatives alone could not fix the public transportation system according to the criterion. Hybrids of the models are necessary to use. Firstly, public transportation should definitely continue with a multi-level governance, but it should improve on cooperation: both between public transportation centres and between different units, like transportation centre and the state. Also, bus and train traffic should work with a higher level of cooperation. Secondly, the joint operation between centres of public transportation and different service regions

should be more coordinated. Thirdly, and in the opinion of the author, most importantly, is the implementation of on-demand transport into the Estonian public transportation system. The activation of this service would make services between different counties more comfortable and effective and would improve the availability of public transportation when and where it's needed.

## Kasutatud materjalid

1. Berg, Eiki. 2020. "De- /tsentraliseerimine ja ruumi halduspoliitiline ümberkorraldus." Loengukonspekt.
2. Clarke, Susan. 2002. "Spatial concepts and cross-border governance strategies: comparing North American and Northern Europe experiences." *Conference on Urban and Spatial European Policies*, 2-18.
3. Council of Europe. 2012. "Cross-border co-operation toolkit". Juuni. <https://rm.coe.int/cbc-cross-border-co-operation/1680747160> (külastatud 17. aprill, 2020)
4. Daniell, A. Katherine ja Kay, Adrian. 2017. "Multi-level Governance: an Introduction." *Austrian National University Press*, 3-32.
5. Eesti Keskkonnaühenduste Koda. 2010. "Säästva transpordi raport." [https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/saktra\\_raport2010kinnitatud.pdf](https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/saktra_raport2010kinnitatud.pdf) (külastatud 29. oktoober, 2019)
6. Eesti territooriumi haldusjaotuse seadus. <https://www.riigiteataja.ee/akt/1011706> (kasutatud 17. mai 2020)
7. Eilmann, Tanel., Kikas, Martin ja Uiga, Jaanus. 2012 "Lõuna-Eesti regiooni energiatalu ülevaade." [https://www.trea.ee/pagas/L%C3%B5una-Eesti%20energiaturu%20%C3%BClevaade\\_final.pdf](https://www.trea.ee/pagas/L%C3%B5una-Eesti%20energiaturu%20%C3%BClevaade_final.pdf) (külastatud 17. mai, 2020).
8. Ender, Jon., Hillep, Pille ja Kamenik, Kristiina. 2014. "Eesti siserände põhjuste analüüs." [https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumendid/Uuringud/Regio-naalareng\\_ja\\_poliitika/2014\\_siserande\\_uuring.pdf](https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumendid/Uuringud/Regio-naalareng_ja_poliitika/2014_siserande_uuring.pdf) (külastatud 17. mai, 2020).
9. Järva vald. 2020. "Üldinfo" <https://jarvavald.kovtp.ee/uldinfo> (külastatud 17. aprill, 2020)
10. Järvamaa Ühistranspordikeskus. 2019. "Üldinfo". <https://jytk.ee/uldinfo/> (külastatud 1. mai, 2020).
11. Kalmus, Veronika., Masso, Anu ja Linno, Merle. 2015. "Kvalitatiivne sisuanalüüs". <https://sisu.ut.ee/samm/kvalitatiivne-sisuanalyys> (külastatud 14. mai, 2020).
12. Kattai, Kersten., Lääne, Sulev., Noorkõik, Rivo., Sepp, Veiko., Sootla, Georg ja Lõhmus, Mikk. 2019. "Peamised väljakutsed ja poliitikasoovitused kohaliku

- omavalitsuse ja regionaalatasandi arengus”, [https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2014/11/L%C3%B5ppraport\\_V%C3%A4ljakutsed-ja-soovitused-KOV-ja-regionaalarengus\\_31.01.2019.pdf](https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2014/11/L%C3%B5ppraport_V%C3%A4ljakutsed-ja-soovitused-KOV-ja-regionaalarengus_31.01.2019.pdf) (külastatud 17. mai 2020).
13. Kühn, Manfred. 2014. “Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-Spatial Inequalities”. *European Planning Studies* 23(2): 367-377.
  14. Kühn, Manfred., Bernt, Mattias ja Colini, Laura. 2017. “Power, politics and peripheralization: Two Eastern German cities”. *European Urban and Regional Studies*. Vol. 24(3): 258–273.
  15. Lang, Thilo. 2012. “Shrinkage, Metropolization and Peripheralization in East Germany”. *European Planning Studies* Vol.20, No.10: 1747-1749.
  16. Lee, J ja Hine, John, L. 2008. “Preparing a National Transport Strategy. Suggestions for Government Agencies in Developing Countries.” *The World Bank*, 6-41.
  17. Maaeluministeerium. 2014. “Maaelu arengukava 2014-2020”, <https://www.agri.ee/sites/default/files/content/arengukavad/mak-2014/mak-2014-arengukava-v5-2019-06-17.pdf> (külastatud 3. veebruar 2020).
  18. Maanteeamet (kuupäev puudub). “Maakonnaliinide sõiduplaan 01.2020”. Elektrooniline kirjavahetus (6. märts, 2020).
  19. Maanteeamet. 2020a. “Ühistranspordi korraldus”. <https://www.mnt.ee/et/uhistransport/uhistranspordi-korraldus> (külastatud 3. mai, 2020).
  20. Maanteeamet. 2020b. “Ühistranspordi kättesaadavus ja teenustasemed”. <http://maanteeamet.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=33010118531f4e75a95005e6c8771dc8&extent=2171594.188%2C7861562.8477%2C3125528.301%2C8380111.6476%2C102100> (külastatud 17. aprill, 2020)
  21. Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium. 2013. “Transpordi arengukava 2014-2020”. <https://www.riigiteataja.ee/aktiisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf> (külastatud 28. oktoober, 2019).
  22. OECD. 2017. “Multi-level Governance Reforms. Overview of OECD country experiences”. [https://read.oecd-ilibrary.org/governance/multi-level-governance-reforms\\_9789264272866-en#page4](https://read.oecd-ilibrary.org/governance/multi-level-governance-reforms_9789264272866-en#page4) (külastatud 17. aprill, 2020).

23. Paide linn. 2020. <https://paide.kovtp.ee/> (külastatud 17.aprill, 2020)
24. Perkmann, Markus. 2007. "Policy entrepreneurship and multilevel governance: a comparative study of European cross-border regions." *Environment and Planning C: Government and Policy* 2007. 25: 861-879
25. Petruhhin, Juri. 2020. "Järva maakonna avaliku teenindamise lepingu alusel korraldatava bussiveoteenuse hetkeseis ja arenguvõimalused: lühiaruanne.", 3-13.
26. Plüschke-Altöf, Bianka. 2018. "Ääremaa kuvand kui takistus maapiirkondade arengule? Eesti maakotade diskursiivne ääremaastumine." *Eesti Geograafia Seltsi aastaraamat 43. köide*, toim. Ardo Järvet. Tallinn: OÜ Vali Press, 104-110.
27. Rahandusministeerium. 2019a. "Kohalikud omavalitsused" <https://www.rahandusministeerium.ee/et/kov> (külastatud 13.jaanuar, 2020).
28. Rahandusministeerium. 2019b. "Haldusreform" <https://www.rahandusministeerium.ee/et/kov/haldusreform> (külastatud 2. Mail, 2020).
29. Ronald, Nicole, Yang, Jie and Thompson, Russel, G. 2016. "Exploring Co-Modality Using On-Demand Transport Systems." *Transportation Research Procedia* 12, lk. 204.
30. Sepp, Eedi. 2011. "Viimaste aastate suundumused Eesti piirkondlikus arengus." *Eesti piirkondlik areng, toim. Ene Narusk*. Tallinn: Statistikaamet, 12-28.
31. Siseministeerium. 2014. "Eesti Regionaalarengu strateegia 2014-2020." [https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumendid/eesti\\_regionaalarengu\\_strateegia\\_2014-2020.pdf](https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumendid/eesti_regionaalarengu_strateegia_2014-2020.pdf) (külastatud 28. Oktoober, 2019).
32. Siseministeerium. 2020. "Eesti elanike arv KOV-ide lõikes seisuga 01.01.2020." [https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumendid/Rahvastiku-statistika/eesti\\_elanike\\_arv\\_kov-ide\\_loikes\\_seisuga\\_01.01.2020.pdf](https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumendid/Rahvastiku-statistika/eesti_elanike_arv_kov-ide_loikes_seisuga_01.01.2020.pdf) (külastatud 2. Mail, 2020).
33. Statistikaamet. 2018. "Kolmel inimesel neljast on ühistranspordit hästi kättesaadav nii linnas kui ka maal". <https://blog.stat.ee/2018/12/11/kolmel-inimesel-neljast-on-uhistransport-hasti-kattesaadav-nii-linnas-kui-ka-maal/> (külastatud 17. aprill, 2020).

34. Statistikaamet. 2019. "Maakondadevaheline ränne soo järgi." <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=RVR07&lang=2> (külastatud 17. mai, 2020).
35. Tallinna Tehnikaülikool. Avaliku halduse instituut. 2012 "Kohalku omavalitsuse üksuste koostöö korralduslik raamistik ja võimalikud mudelid." [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document\\_files/kov/i\\_k\\_ov\\_koostoo\\_korralduslik\\_raamistik\\_ja\\_voimalikud\\_mudelid\\_ttu.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/kov/i_k_ov_koostoo_korralduslik_raamistik_ja_voimalikud_mudelid_ttu.pdf) (külastatud 17. mai 2020).
36. Tammur, Alis. 2018. "Siserände suundumused maakondades". *Eesti piirkondlik areng. Noored Eestis, toim. Liis Haugas ja Helve Hennoste*. Tallinn: Statistikaamet, 26-40.
37. Tatar, Merit. 2016. "The Impact of the European Union Cohesion Policy on Multilevel Governance in Estonia: Subnational Empowerment and Mobilisation." *Tallinn University of Technology*, 84-86.
38. Tramm, Tõnu. 2019. "Eesti ühistranspordi korraldus logiseb igast otsast" *Logistikauudised*, 17. detsember.
39. Türi vald. 2020. "Üldinfo" <https://www.tyri.ee/uldinfo> (külastatud 17.aprill, 2020)
40. Ühistranspordiseadus. <https://www.riigiteataja.ee/akt/122012018016> (külastatud 28. oktoober, 2019).
41. Vabariigi Valitsus. 2017. "Maavalitsuste kaotamine" <https://www.valitsus.ee/et/ajalugu/maavalitsuste-kaotamine> (külastatud 2. mai, 2020).
42. Värnik, Rando., Moor, Argo., Sepp, Veiko., Pöder, Anne., Prits, Maret ja Leetsaar, Jaan. 2011. "Maa, maalisus ja maapiirkonnad" *Maaelu arengu aruanne*: 14

# Lisad

## LISA 1: Türi, Paide ja Järva valla külad, asulad ja linnad ning ühistranspordi kättesaadavus

**Tabel 1: Türi valla külad, asulad ja linnad ning ühistranspordi kättesaadavus**

Piirkond	Rahvaarv teenuspiirkonnas	Rahvaarv väljaspool teenuspiirkonda
Aasuvälja	82	8
Arkma	43	0
Äiamaa	22	20
Änari	53	30
Jändja	20	11
Jõeküla	5	33
Kabala	252	37
Kahala	88	0
Karjaküla	38	19
Kirna	100	32
Kolu	76	52
Kullimaa	0	19
Kurla	16	14
Kõdu	1	0
Kädva	35	12
Kändliku	23	0
Kärevere	48	6
Käru alevik	393	0
Laupa	109	72
Lauri	12	0
Lokuta	180	6
Lungu	25	6

Lõõla	95	0
Meossaare	11	24
Metsaküla	15	19
Mäeküla	42	0
Näsuvere	0	0
Oisu alevik	303	0
Ollepa	72	0
Pala	60	17
Pibari	5	1
Piiumetsa	39	6
Poaka	76	23
Põikva	80	33
Rassi	6	28
Raukla	43	18
Reopalu	117	0
Retla	96	25
Rikassaare	0	9
Roovere	19	6
Rõa	118	36
Saareotsa	24	1
Sagevere	11	5
Saueaugu	7	6
Sonni	17	5
Särevere alevik	617	0
Taikse	165	0
Tori	30	4
Tännassilma	46	0
Türi linn	4 982	2

Türi-Alliku	397	0
Vilita	18	3
Villevere	49	15
Vissuvere	5	21
Väljaotsa	28	0
Väljataguse	23	12
Väätsa alevik	567	0
Ülejõe	27	40
<b>KOKKU</b>	<b>9831</b>	<b>736</b>

Allikas: (Maanteeamet, 2020b)

**Tabel 2: Paide linna külad, asulad ja linnad ning ühistranspordi kättesaadavus**

Piirkond	Rahvaarv teenuspiirkonnas	Rahvaarv väljaspool teenuspiirkonda
Allikjärve	47	12
Anna	70	0
Eivere küla	24	22
Esna (Paide)	1	9
Kaaruka küla	0	57
Kihme	9	0
Kirila	0	16
Kirisaare	38	0
Kodasema	0	27
Koordi	22	0
Korba küla	5	27
Kriilevälja küla	76	6
Mustla küla	11	27
Mustla-Nõmme küla	7	16
Mäeküla küla	19	0
Mäo küla	48	25

Mündi küla	48	10
Nurme küla	17	0
Nurmsi küla	86	14
Oeti küla	35	5
Ojaküla küla	0	18
Otiku	7	19
Paide linn	7 727	65
Pikaküla küla	47	6
Prääma küla	22	0
Puiatu küla	12	13
Purdi küla	40	5
Roosna-Alliku alevik	47	12
Sargvere küla	153	29
Seinapalu küla	13	0
Sillaotsa küla	52	0
Suurpalu küla	43	33
Sõmeru	12	7
Tarbja küla	256	25
Tännapere	0	11
Valasti küla	46	29
Valgma küla	48	0
Vedruka	16	5
Veskiaru küla	2	6
Viisu küla	174	12
Viraksaare küla	92	0
Võõbu	7	6
<b>KOKKU</b>	<b>9769</b>	<b>574</b>

Allikas: (Maanteeamet, 2020b)

**Tabel 3: Paide linna külad, asulad ja linnad ning ühistranspordi kättesaadavus**

Piirkond	Rahvaarv teenuspiirkonnas	Rahvaarv väljaspool teenuspiirkonda
Abaja küla	53	11
Ageri küla	0	33
Ahula küla	219	21
Albu küla	224	35
Ambla alevik	283	41
Ammuta küla	6	10
Aravete alevik	743	13
Aruküla		
Ataste küla	11	12
Eistvere küla	12	23
Ervita küla	177	34
Esna küla	48	0
Hermani küla	11	0
Huuksi küla	47	22
Imavere küla	392	22
Jalalõpe küla	22	0
Jalametsa küla	8	5
Jõeküla	0	0
Jõgisoo küla	61	20
Järavere küla	6	5
Järva-Jaani alev	995	0
Järva-Madise küla	46	25
Kaalepi küla	138	45
Kagavere küla	22	5
Kahala küla	21	0
Kalitsa küla	41	11

Kapu küla	24	23
Kareda küla	46	8
Karinu küla	130	56
Keri küla	0	0
Kiigevere küla	11	13
Koeru alevik	901	0
Koidu-Ellavere küla	0	17
Koigi küla	281	75
Kukevere küla	21	26
Kuksema küla	34	39
Kurisoo küla	11	55
Kuusna küla	27	13
Käravete alevik	218	10
Käsukonna küla	74	5
Köisi küla	31	4
Küti küla	5	0
Laaneotsa küla	6	4
Laimetsa küla	39	10
Lehtmetsa küla	30	5
Liusvere küla	1	6
Lähevere küla	0	4
Merja küla	0	0
Metsla küla	0	43
Metstaguse küla	20	35
Mõnuvere küla	0	8
Mägede küla	5	13
Mägise küla	0	33
Märjandi küla	9	54

Müüsleri küla	38	14
Neitla küla	0	4
Norra küla	0	0
Orgmetsa küla	0	56
Peedu küla	35	17
Peetri alevik		
Prandi küla	17	20
Preedi küla	7	12
Puhmu küla	8	14
Puiatu küla	11	26
Pullevere küla	0	28
Päinurme küla	102	36
Pällastvere küla	0	7
Pätsavere küla	1	0
Raka küla	13	28
Ramma küla	0	10
Rava küla	0	26
Reinevere küla	22	35
Roosna küla	73	31
Rutikvere küla	14	6
Rõhu küla	23	5
Salutaguse küla	19	0
Santovi küla	8	33
Seidla küla	23	16
Seliküla	9	0
Silmsi küla	20	7
Soosalu küla	17	0
Sugalepa küla	0	4

Sõrandu küla	73	18
Sääsküla	0	83
Taadikvere küla	49	35
Tammeküla	20	11
Tammiku küla	10	0
Tamsi küla	25	0
Tudre küla	13	8
Udeva küla	23	12
Vaali küla	0	25
Vahuküla	48	14
Valila küla	6	0
Vao küla	151	54
Vetepere küla	1	21
Visusti küla	7	16
Vodja küla	19	5
Vuti küla	0	8
Võrevere küla	0	11
Väike-Kareda küla	34	8
Väinjärve küla	27	29
Õle küla	0	14
Ämbra küla	12	16
Õõtla küla	49	11
Ülejõe küla	27	40
<b>KOKKU</b>	<b>6564</b>	<b>1826</b>

Allikas: (Maanteeamet, 2020b)

## Lisa 2. Intevjuudel küsitud küsimused

### Intervjuukava

Uurimisprobleem: Ühistranspordi korralduse alternatiivid

Kuidas parandada teenuspiirkondade ülest ühistranspordi korraldust Järva maakonna bussiliikluskorralduses eesmärgiga vähendada ääremaastumist?

I alternatiiv: mitmetasandiline valitsemine ühistranspordi korralduses. Euroopa Liidu eesmärgiks juba aastast 2003 on luua mitmetasandiline valitsemine, mis põhineb subsidiaarsusel ja ning partnerlusel. 2016. aastal Merit Tatari poolt koostatud uurimus väidab, et mitmetasandilise valitsemise sissetoomine ei ole Eestis olnud edukas ning protsess ei ole olnud tulemuslik, kuna kõik osapooled ei osale protsessis aktiivselt, eriti aga kohalikud omavalitsused.

1) Kas ja millisel määral on mitmetasandiline valitsemine mõjutanud ühistranspordi korraldust? Kas tegemist on pigem „alt üles“ või „ülalt alla“ regulatsioonidega? Millised oleks mitmetasandilise valitsemise plussid ja miinused arvestades ühistranspordi korraldust? Kuidas ja kas aitaks see kaasa Järvamaa ääremaastumise vähenemisele?

II alternatiiv: Piirideülese võrgustiku loomine. Hea valitsemise tugevdamise ning efektiivsete poliitikate loomise nimel luua maakonnapiiride ülesed koostööd, ühistranspordikeskuste omavaheline koostöö.

2) Kui hästi toimib maakonnaülene suhtlus ühistranspordi korralduses? Kui palju suheldakse maakonna piire ületavate liinide loomisel naaberomavalitsustega (ka ühistranspordikeskuste vahel)? Kas maakondade vahel peaks teie hinnangul toimuma ametlik piiriülene suhtlus ka parema bussiliikluse korraldamise teemadel? Mis on antud koostöö potentsiaalsed negatiivsed ja positiivsed küljed? Kuidas aitaks see kaasa ääremaastumise vähenemisele?

III alternatiiv: Ühistranspordikeskuste arvu vähenemine ning vastutuspiirkonna laienemine

- 1) Kas te leiate, et praegusel hetkel kehtivad ühistranspordikeskused täidavad oma eesmärgi? Mis oleks ühistranspordikeskuste vähendamise potentsiaalsed negatiivsed ja positiivsed küljed? Kuidas aitaks see kaasa ääremaastumise vähenemisele?

Mina, Britt-Heleen Kandimaa (isikukood: 49710122780),  
annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose “Haldusüksuste ülese  
bussiliikluse pirandamine Järva maakonna näitel”, mille juhendaja on Kristina Muhhina

1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil,  
sealhulgas digitaalarhiivi DSpace’is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse  
tähtaja lõppemiseni;

2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas  
digitaalarhiivi DSpace’i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

3. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;

4. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega  
isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 18.05.2020

Britt-Heleen Kandimaa, 18.05.2020