



MAANTEEAMET

# Ühistranspordi korralduse üleminek regionaalsetele ühistranspordikeskustele

Mika Männik  
juhtivekspert

# Ühistranspordi regionaalse korraldamise kontseptsioonid

- Korraldada läbi MTÜ vormis olevate regionaalsete ühistranspordikeskuste;
  - juhul kui KOV-d tulevad liikmeks, siis saavad läbi juhatuse ja üldkoosoleku korraldamisele kaasa rääkida.

# Muudatused õiguslikus regulatsioonis

- Ühistranspordiseaduses sätestatakse maavalitsuste ülesanded Maanteeameti ülesannetena.;
- Maanteeamet sõlmib maavalitsuste asemel halduslepingud juba olemasolevate ÜTK ja arendab ning tugevdab neid;
- Maanteeameti ametnikud kuuluvad ÜTK juhatustesse;

# Muudatused õiguslikus regulatsioonis

- Riik korraldab tulevikus läbi ühistranspordikeskuste maakondlikku liinivedu samas mahus kui praegu.
- Liinikilomeetrite arvu ei kärbita ja need jäävad maakondades samaks, kui hetkel avaliku teenindamise lepingutes sätestatud.
- See põhimõte ei välista aga liinivõrkude efektiivsemaks muutmist tühjade veotste arvelt. Kasutusele tuleb rohkem võtta nõudeliine.

# **Muudatused õiguslikus regulatsioonis**

- KOV-d on oodatud keskustega liituma ja ÜT korraldusse kaasa rääkima ning soovi korral keskusest omale liiniveoteenust tellima.

# Ühistranspordikeskused Eestis täna ja tulevikus

- MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus – tulevikus Põhja Regiooni Ühistranspordikeskus;
- MTÜ Pärnumaa Ühistranspordikeskus – tulevikus Lääne Regiooni ühistranspordikeskus;
- Järvamaa ühistranspordi keskus MTÜ – tulevikus Ida Regiooni Ühistranspordikeskus;
- MTÜ Jõgevamaa Ühistranspordikeskus –

# Ühistranspordikeskuste tegevuspiirkonnad

- Tegevuspiirkondade määratlemisel tuleb eelkõige lähtuda sõitjate sõiduvajadusest ja efektiivse logistika põhimõtetest.

# Ühistranspordikeskustes vältimatult vajalikud kompetentsid

- **Juhtimine** (keskuse töö planeerimine ja juhtimine);
- **Logistika** (liinivõrgu koostamine ja muudatuste juhtimine);
- **Analüüsivõimekus** (sõitjatevoogude ja piletitulu analüüs);
- **Arendusvõimekus** (piletimüügisüsteemid, järelevalvetehnika, jne);
- **Tugiteenused** (õigusteenindus, raamatupidamine, infotehnoloogia)



# Vajalikud struktuurimuudatused ja tegevuste jaotused seoses regionaalsetele ühistranspordikeskustele üleminekuga

- Kogu järelevalve tuleb Maanteeameti struktuuri.
- Järelevalve tegemisel koostöö omavahel ja teiste ametkondadega (politsei, TI, EMTA);
- Olemasolevaid ühistranspordikeskuseid tugevdada tippspetsialistidega, et tagada vajalike kompetentside olemasolu (eelkõige Lääne, Lõuna ja Ida regioonides).

# Riigihangete korraldamine tulevikus

- RH-d maismaatranspordile korraldavad tulevikus ühistranspordikeskused;
- MA-l nõustav ja toetav roll (hankedokumentide vormid, nõustamine hankeprotsessis, vaidluste lahendamisel);
- Sisend hankeesemesse ÜTK-lt kohapealt (liinivõrk, muud tingimused);

# Riigihangete korraldamine tulevikus

- MA ametnikud osalevad hankekomisjoni liikmetena;
- Lennu ja laevahanked, kui väga spetsiifilised, jäävad MA korraldada koostöös Lennuameti ja Veeteede Ametiga.

# Prognoositavad mõjud

- Riigi kulud vähenevad, nii dubleerivate ametikohtade optimeerimise kui ka liinivõrkude kulude näol;
- ÜTK näol tekivad kompetentsikeskused, läbi mille saab efektiivselt ja professionaalsel tasemel avalikku teenust osutada;
- Tõuseb keskuste töötajate kompetents erinevate andmebaaside ja programmide käsitlemisel ning paraneb analüüsivõimekus;

# Prognoositavad mõjud

- Paraneb koostöö vedajatega, piletimüügisüsteemide käsitlemisel;
- Järelevalve muutub üle riigi ühtselt süsteemsemaks, mille tagajärjel paraneb teenuse kvaliteet.



MAANTEEAMET

# Täna tähelepanu eest!

Küsimused?