

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Diana Turja

**HUVIGRUPPIDE RAHULOLU KUIIVASTU JA VIRTSU
VAHELISE ÜHENDUSE OSAS**

Bakalaureusetöö

Õppekava logistika

Juhendaja: dotsent Tarvo Niine

Tallinn 2018

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 7812 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Diana Turja

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 155396EALB

Üliõpilase e-posti aadress: dianaturja@gmail.com

Juhendaja: dotsent Tarvo Niine

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. PARVLAEVA ÜHISTRANSPOORT VERSUS SAARE PÜSIÜHENDUS	7
1.1. Ühistranspordi olemus	7
1.2. Parvlaevateenus Muhumaa ja mandri vahel	8
1.3. Püsiühenduse olemus	10
1.4. Püsiühenduse logistiline mõju maailma näitel	11
1.4.1. Öresundi sild	11
1.4.2. Püsiühenduse projektid Norras	12
2. METOODIKA	14
2.1. Uuritava juhtumi taust	14
2.2. Uurimuse ülesehitus, läbiviimine ja valim	15
3. UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS	19
3.1. Tänapäevaste reisijate küsitluse analüüs	19
3.2. Ettevõtete esindajate küsitluse analüüs	27
3.3. Ekspertide intervjuude analüüs	34
3.4. Autori järeldused ja ettepanekud	38
KOKKUVÕTE	40
SUMMARY	43
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	45
LISAD	50
Lisa 1. Reisijate küsitlus	50
Lisa 2. Ettevõtete küsitlus	54
Lisa 3. Ekspertide intervjuu küsimused	58

LÜHIKOKKUVÕTE

Uurimistöo pealkiri on „Huvigruppide rahulolu Kuivastu ja Virtsu vahelise ühenduse osas“. Käesoleva töö uurimisprobleemiks on asjaolu, et praegu puudub värske ning põhjalik analüüs Kuivastu ja Virtsu vahelise ühenduse kohta. Täpsemalt ei ole teada, millised on tänaste reisijate, ettevõtjate ja ekspertide arvamused ning hoiakud nii Kuivastu ja Virtsu vahelise parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas. Töö eesmärgiks on välja uurida eelmainitud arvamused ja hoiakud. Lisaks on autori motivatsiooniks töö koostamisel enda kogemused, kuna autor on Saaremaalt pärit ning kasutab tihti Muhu ja mandri vahelist parvlaevaühendust.

Uurimistöo eesmärgi täitmiseks ning uurimisküsimustele vastuste saamiseks kasutatakse töös kahte küsitlust, millest üks on tänastele reisijatele ja teine ettevõtetele. Ekspertide puhul kasutatakse poolstruktureeritud intervjuusid. Analüüs koostatakse vastuste põhjal, mis on saadud 756 reisijalt, 23 ettevõtte esindajalt ning neljalt eksperdilt.

Uuringust selguvad mitmesugused tulemused. Parvlaevaühendusega seotud teguritest hinnatakse kõige kõrgemalt pileti ostmist e-süsteemist. Madalaimaks hindavad reisijad ooteaega sadamas suveperioodil ja parvlaevade graafikutihedust ning ettevõtete esindajad pileтите maksumust ja graafikutihedust. Üldiselt on Kuivastu ja Virtsu vaheline parvlaevaühendus reisijate ja ettevõtete esindajate arvates peale teenusepakkuja muutust pigem halvenenud.

Lisaks peaksid Saare maakonnas registreeritud ettevõtted ja Saare maakonna püsielanikud saama laevadele eelisjärjekorras siis, kui reisijaid on tavapärasest rohkem. Võrreldes omavahel odavamat piletit ja kiiremat ülesõitu, siis peavad uuringus osalejad olulisemaks kiiremat ülesõitu. Samas toetatakse ka püsiühenduse rajamist. Kui Suure väina kohal oleks püsiühendus, siis uuringu tulemusena suureneks liiklussagedus Kuivastu ja Virtsu vahel.

Võtmesõnad: parvlaevaühendus, ühistranspordi kliendirahulolu, huvigruppide ootused, Muhumaa püsiühendus, bakalaureusetöö

SISSEJUHATUS

Muhu ja Saaremaa on alati olnud mandrist eraldatud geograafilise barjääri tõttu, milleks on Suur väin. Täna sel päeval puudub Kuivastu ja Virtsu vahel püsiühendus ning sellest tulenevalt on transport lahendatud teatud määral lennuliiklusega, kuid suuremas mastaabis laevade abil. Parvlaevühendus on elutähtis teenus ja on oluline, et oleks tagatud toimiv teenus tõrgeteta liiklemiseks nii Saare- kui ka Muhumaalt mandrile ja vastupidi.

Parvlaevateenus ja võimalik püsiühendus on olnud jututeemaks juba paar aastakümnet. Eriti aktuaalseks muutus see 2018. aasta alguses, kui ettevõtjad Raivo Hein ja Raivo Kütt tõstatasid taaskord silla idee. Riiklikul tasandil ei ole selle rajamist tänini alustatud ning seetõttu otsustasid ettevõtjad, et oleks aeg see teema jälle päevakorda tuua ja teha reaalseid samme püsiühenduse valmimiseks. Osapoolte arvamused jagunevad kahte leeri, kes pooldavad püsiühendust ja kes parvlaevateenust.

Käesoleval ajal puudub värske ning põhjalik analüüs Muhu ja mandri vahelise ühenduse kohta. Ei ole teada, millised on tänaste reisijate, ettevõtjate ja ekspertide arvamused ning hoiakud nii Kuivastu ja Virtsu vahelise parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas. Töö eesmärgiks on antud informatsioon välja selgitada. Konkreetne töö teema tulenes faktist, et autor on ise Saaremaalt pärit ning reisib Kuivastu ja Virtsu vahel regulaarselt. Eesmärgi täitmiseks otsitakse antud töö käigus vastuseid järgmistele küsimustele:

- 1) Millised on tänaste reisijate arvamused ja hoiakud nii parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas?
- 2) Millised on ettevõtjate arvamused ja hoiakud nii parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas?
- 3) Millised on ekspertide arvamused ja hoiakud nii parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas?

Uurimisküsimustele vastuste saamiseks koostas autor kaks küsitlust, millest üks oli mõeldud tänastele reisijatele ja teine ettevõtetele. Ekspertide puhul kasutati poolstruktureeritud intervjuusid. Saadud tulemusi analüüsiti, tehti järeldused ning ettepanekud lähtuvalt uuringust.

Töö on jaotatud kolmeks peatükiks, millest esimeses selgitatakse üldiselt ühistranspordi ning sealhulgas ka parvlaevateenuse olemust. Lisaks räägitakse püsiühendusest ja selle logistilisest mõjust maailma näitel.

Teises peatükis on autor kõigepealt välja toonud Saare- ja Muhumaa iseärasused ja kirjelduse hetkel toimiva parvlaevaühenduse kohta. Samuti on ära toodud, kuidas kogu uurimus üles ehitati, milliseid meetodeid kasutati, kuidas protsess läbi viidi.

Viimases peatükis kirjeldatakse antud uuringu tulemuste analüüsi. Eraldi on käsitletud tänaste reisijate ja ettevõtete küsitluste ning ekspertide intervjuude tulemusi. Täiendavalt annab autor ülevaate üldistest järeldustest ja ettepanekutest.

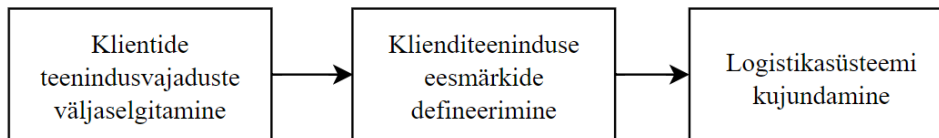
1. PARVLAEVA ÜHISTRANSPOORT VERSUS SAARE PÜSIÜHENDUS

1.1. Ühistranspordi olemus

“Ühistransport on tasuline sõitjatevedu, mida teostatakse eelkõige liiniveo, juhuveo või taksoveo korras, ning tasuline sõiduki ja selle haagise vedu laeva-, väikelaeva- ja parvlaevaliinidel” (ÜTS §2). Ühistranspordi kavandamise peamiseks ülesandeks on kindlustada ühistranspordi pakkumine, et rahuldada inimeste liikumisvajadused. Teiseks eesmärgiks on suurendada avaliku transpordi kasutamist, et kahandada negatiivseid välismõjusid ning sellest tulenevalt vähendada heaolu halvenemist. Kolmandaks funktsiooniks on ühiskonna väljaminekute vähendamine veondusele, infrastruktuurile ja energiale. (ÜTS §10)

Ühistransport on teenus ning teenus on keeruline nähtus, kuna sellel sõnal on palju tähendusi. See võib olla isiklik teenus, aga ka teenus kui toode või pakkumine. (Grönroos 2007, 51) Teenus koosneb konkreetsetest, sõnaselgetest ning kaudsetest hüvedest, hõlmates ka toetusrajatisi ja hõlbustavate kaupade kasutamist (Fitzsimmons, Fitzsimmons 1994, 21). Kliendid ei osta teenuseid ega kaupu, nad ostavad hüvesid, mida tooted ja teenused neile pakuvad ning väärtus ja hüved tekivad alles kliendi või tarbija käes (Christopher 1998, 39; Grönroos 2007, 49).

Kliendirahulolu selgitab välja seose selle vahel, millega ettevõtte tegeleb pakutavate toodete ja teenuste osas ja milline on klientide reaktsioon. Ühistranspordi jaoks on see peamine mure. (Fellsson, Friman 2008, 93) Olemasolev transpordikirjandus viitab sellele, et rahulolu seisund erineb inimesest inimeseni, tootest tooteni või teenusest teenuseni ja see sõltub lisaks veel paljudest teguritest nagu psühholoogilised, majanduslikud või füüsilised faktorid (Temba, Tinali 2015, 119). Ideaalis tuleks kõik logistika strateegiad ja süsteemid kavandada kindlas järjekorras, mida visualiseerib järgnev joonis (vt Joonis 1). Kõigepealt on vajalik detailne arusaam klientide vajadustest ning kuidas need vajadused võivad erineda segmentide vahel ja see juhib klienditeeninduse eesmärkide definitsioonini. See omakorda kujuneb keskpunktiks, mille ümber logistikasüsteem kujundada tuleks. (Christopher 1998, 47-48)



Joonis 1. Logistika strateegiate ja süsteemide kavandamise järjekord
Allikas: Christopher (1998, 48)

Lisaks tuleks läbi viia rahulolu-uuringuid, mis annaksid otsustajatele informatsiooni selle kohta, mis on klientide jaoks oluline ja kuidas olemasolevat ühistransporti tajutakse (Fellsson, Friman 2008, 93). Parima teenuse pakkumiseks olemasolevate vahenditega tuleb arvestada suurt hulka nüansse ja eripärasid, kuna erinevaid ühistranspordi liike on palju.

1.2. Parvlaevateenus Muhumaa ja mandri vahel

Reisijate liinivedu on transport, mida korraldatakse konkreetsel liinil ja mille puhul laevad sõidavad fikseeritud graafiku järgi. Liinide teenindamiseks kasutatakse laevu, mis on nende jaoks spetsiaalselt konstrueeritud või teatud moel mugandatud. (Eidast 2012, 99-100)

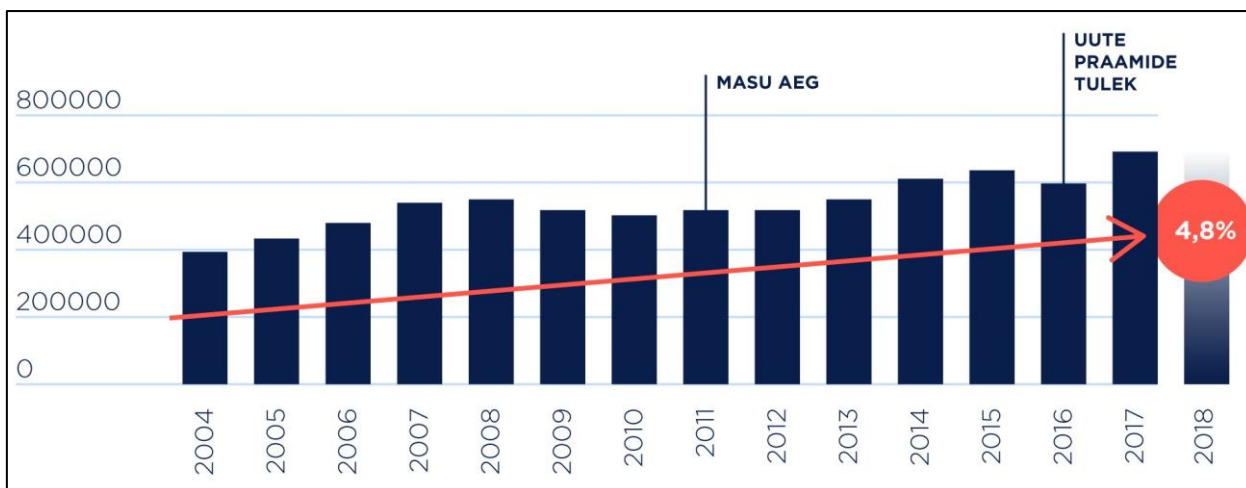
Veetransporti võib lisaks kaubaveole kasutada ka reisijate veoks, eriti kui puudub otsene maismaaühendus (Powell 2001, 124). Parvlaevaühenduse eesmärgiks on transportida parvlaevadega regulaarselt reisijaid ja sõidukeid üle veekogude ühest punktist teise (Public ... 2014). Parvlaevatransport oli kõige tõhusam viis reisijate- ja kaubaveoks enne raudteede ja autode väljaarendamist (Leung *et al.* 2017, 61).

Parvlaevateenused mängivad paljudes Euroopa riikides olulist rolli riiklikus transpordisüsteemis. Eriti suurte veekogude juures või rannikualadel asuvates linnades, saartel või suure hulga jõgede ja kanalitega kohtades, kus isolatsiooni tõttu mitmesugused alad on sõltuvad veolaevadest. (Mathisen, Solvoll 2010, 142; Leung *et al.* 2017, 61; Public ... 2014) Mobiilsust peetakse õiguseks, sotsiaalse võrdsuse tingimuseks, isiklikuks vabaduseks ning vaba aja veetmise võimaluseks, kuid vaadates erinevaid piirkondi, siis ei pruugi see alati nii olla (Mathisen, Solvoll 2010, 143). Parvlaevaühendus võib mängida väga olulist rolli, kuna selleta ei püsiks saartel paljud asustused ja ettevõtted elus (Vannini 2011, 249).

Ka Muhu saare ja mandri vahelise ühenduse vormiks on tänapäeval parvlaevatransport, mis on eluliselt oluline teenus ning Eesti Vabariik peab tagama Kuivastu ja Virtsu vahelise ühenduse, mis on turvaline, kvaliteetne, tõhus ning lõpmatult toimiv (Saarte Häääl ... 2014). Kui tahetakse sõita kas Muhu saarelt või Saaremaalt mandrile või vastupidi, siis tuleb tippajal laias laastus läbida reisijal järgmine tegevuste jada, eeldusel, et e-piletit ei ole eelnevalt ostenud:

- 1) sõit lähtekohast Virtsu või Kuivastusse;
- 2) järjekorras ootamine;
- 3) pileti ostmine kohapeal;
- 4) laevale mineku ootamine sadamaplatsil;
- 5) eelnevate sõidukite mahalaadimise ootamine;
- 6) laevale sõitmine;
- 7) parvlaeva ülesõit;
- 8) laevalt mahasõit;
- 9) sõit Kuivastust või Virtsust sihtkohta.

Mida aasta edasi, seda suurem on Eesti suurimat saart külastavate inimeste arv (Michal 2018). Aastate jooksul muutunud liiklusvoogu Muhu saare ja mandri vahel visualiseerib järgnev joonis (vt Joonis 2).



Joonis 2. Liiklusvoo muutus Kuivastu ja Virtsu vahel aastatel 2004 kuni 2018
Allikas: Hein, Kütt (2018)

Alates aastast 2004 on reisijate arv suurenenud 4,8% (Hein, Kütt 2018). Trend on pidevas kasvujoones ja sellise kasvu jätkudes tuleb juba lähitulevikus langetada otsus, kas tuua liinile rohkem parvlaevu või suunata mõte hoopis kaugemale (Michal 2018).

1.3. Püsiühenduse olemus

Püsiühendused on sillad või tunnelid, mis ühendavad alasid, mis on varem olnud geograafiliste barjääride tõttu eraldatud (Gutiérrez *et al.* 2016, 4468). Need võivad hüvendada inimeste, materjalide, informatsiooni ja teenuste liikuvust isoleeritud alade vahel ning see võib endaga kaasa tuua olulise sõiduaja kokkuhoiu (Binford, Patarasuk 2012 viidatud Xie *et al.* 2018, 62; Gutiérrez *et al.* 2016, 4468). Liiklusolude paranemine võib parendada ka juurdepääsu ja mängida olulist rolli piirkondlikus majandusarengus (Munroe *et al.* 2014; Wu *et al.* 2012 viidatud Xie *et al.* 2018, 62). Lisaks pakuvad püsiühendused usaldusväärsust ja paindlikkust, sest tihtipeale asendavad nad parvlaevateenuseid (Gutiérrez *et al.* 2015, 286).

Viimasel ajal on aina rohkem parvlaevaühendusi asendatud püsiühendustega, eriti kui ehitus- ja inseneritehnoloogia arenevad iga päev (Leung *et al.* 2017, 61). Kui Muhu saare ja mandri vahele tuleks sild või tunnel, siis oleks nii saarte elanikel, küllastajaskonnal kui ka ettevõtetel samaväärsed võimalused teiste Eesti Vabariigi piirkondadega (Hein, Kütt 2018).

Juba 2008. aastal kirjutati alla lepingule, et koostada kava, mille eesmärgiks oli hinnata mitmesuguseid transpordivõimalusi Kuivastu ja Virtsu vahel ning leida neist parim variant. Antud uuringu käigus selgus, et Saare maakonna ja mandri vahelise ühenduvuse parandamiseks oleks kõige tõhusamaks lahenduseks ehitada Suure väina kohale püsiühendus. (Hillep *et al.* 2012, 6) Tulenevalt sellest saaks mandrilt Muhu- ja Saaremaale ning tagasi minna igal ajal, olles sõltumatu graafikujärgsest sõitmisest. Taolist mugavust ei paku praegu toimivad lennutransport ega parvlaevaühendus. (Ratt 2018)

Paljudes riikides tehakse suuri investeeringuid ühistranspordisüsteemidesse, arendatakse uusi teenuseid ja parendatakse vanu. Pakkumise suurendamine, kas siis kvalitatiivselt või kvantitatiivselt, ei tähenda automaatselt seda, et ka rahulolu kasvama hakkab. (Edwards, Mackett 1998; Fujii, Kitamura 2003 viidatud Felleson, Friman 2008, 93) Investeeringute mõistlikkuse tagamiseks tuleb välja selgitada teadmised senise rahulolu kohta, mis pakuks vajalikku ja väärtuslikku teavet ka poliitikakujundajatele ja ühistranspordisüsteemi operatiivjuhtidele (Felleson, Friman 2008, 93).

1.4. Püsiühenduse logistiline mõju maailma näitel

Majanduslikel põhjustel on maailmas ehitatud väga palju sildu veekogude ületamiseks ning tihtipeale on saarte maakasutus pärast sildade ehitust sügavalt mõjutatud, eriti hoonestatud piirkonna suurenemisega (Xie *et al.* 2018, 62). Lisaks maakasutusele on mõjutatud ka reisiharjumused (Gutiérrez *et al.* 2015, 286). Püsiühenduse projektid tagavad suure ja kiire muutuse saarte ligipääsule (Tveter *et al.* 2017, 59). Sillad suurendavad liiklusvoogu ja tulemuseks on muutused taimestiku ja keskkonna kvaliteedis (Akhter, Madany 1993; Coskuner, Jassim 2017; Madany *et al.* 1990 viidatud Xie *et al.* 2018, 63). Suurem osa maailma saartest kogeb kiiret linnastumist ja kiiretoimelist majandusarengut, põhjustades pöördumatuid drastilisi muutusi maakasutuses üle kogu saare (Saint-Béat *et al.* 2015 viidatud Xie *et al.* 2018, 63). Seetõttu on üha hädavajalikum hinnata sildade mõju saarte maakasutusele (Xie *et al.* 2018, 62). Piirkonna väiksuse, piiratud ressursside ja teiste karakteristikute tõttu on saared veekogude ületamiseks mõeldud sildade mõju suhtes tundlikumad kui manner (Cao *et al.* 2017; Tzanopoulos, Vogiatzakis 2011 viidatud Xie *et al.* 2018, 62).

1.4.1. Öresundi sild

Öresundi sild/tunnel on Taani ja Rootsi vaheline 8 kilomeetri pikkune püsiühendus, mis avati 2000. aastal ning see koosneb kahesuunalisest raudteest ja maanteest (Delalic 2011, 2; Hein, Kütt 2018). Sild/tunnel asendab endiseid parvlaevu Taani pealinna Kopenhaageni ja Rootsi piirkondliku pealinna Malmö vahel (Francke 2000, 23).

Sild on oluliselt parandanud liikuvust ja ligipääsetavust Taani ja Rootsi vahel ning on sellest tulenevalt andnud ettevõtetele ja kodanikele uusi võimalusi. Püsiühenduse tõttu on ülesõit palju kiirem ja odavam. (Andresen Analyse 2013, 2-8) See on drastiliselt vähendanud ajalist barjääri ning sellega elimineeriti maa ja mere vaheline pudelikael (Matthiessen 2004, 31).

Öresundi püsiühenduse üks olulisemaid väljundeid on olnud tööturu integratsioon. Iga päev reisib töö ja kodu vahel üle Öresundi silla umbes 18 000 inimest. 1999. aastal, üks aasta enne püsiühenduse avamist, oli aga Öresundi ületajate arv kõigest 2800. (Andresen Analyse 2013, 8)

Püsiühendus on toonud Öresundi piirkonda uut dünaamikat ning see omakorda on suurendanud majanduslikku tegevust (*Ibid.*). Püsiühenduse tulemusena on pidevalt kasvanud nii sissetulek kui ka SKP inimese kohta ning tööpuuduse tase on vähenenud (Cerrato 2010, 13). Silla avamine andis

uusi võimalusi sellise äri arendamiseks, mis ei sõltunud plaanipärastest parvlaevadest väina ületamisel (Sabau 2011, 11). Peale silla avamist loodi kümnendi jooksul Öresundi regioonis 76 000 töökohta (Andresen Analyse 2013, 8).

Öresundi sild on muutnud kaubaveo Rootsi ja Taani ning Rootsi ja Euroopa kontinendi vahel rohkem keskkonnasõbralikumaks ja see vähendab survet teedele. Püsiühendus tegi esimest korda võimalikuks kaupade transportimise rongiga Põhja-Rootsist Euroopasse. (*Ibid.*, 9) Ranged keskkonnanõuded olid jõus kogu ehitusperioodi jooksul, reguleerides nii püsiühenduse ehitust kui ka valmisoleva ühenduse mõju ümbritsevale keskkonnale (Francke 2000, 24).

1.4.2. Püsiühenduse projektid Norras

Uuriti nelja püsiühendust Norra läänerannikul (Trekantsambandet, Eiksundsambandet, Halsnøysambandet, Atlanterhavstunnelen). Uuringu käigus tehti järeldamised neljale püsiühendusele, mis liidavad väiksemaid linnu või asulaid (kuni 50 000 elanikku). Eesmärgiks oli teada saada, kuidas need ühendused on mõjutanud maakasutust ja ühiskonda, samuti jälgida mõju maapiirkondadele. (Andersen *et al.* 2016, 146-147)

Pärast püsiühenduste avamist suurenes pendeldajate arv äsja ühendatud piirkondades. Ka elanikkonna arvus oli muutusi. Eiksundsambandet puhul kasvas elanikkond 5 aasta jooksul 8%, kuid Halsnøysambandet puhul koges populatsioon negatiivset mõju. Kahe teise projekti korral sarnaseid trende märgata ei olnud. (*Ibid.*, 150-151)

Kinnisvaraturu analüüs näitas püsiühendusest tulenevat kasvu Eiksundsambandet ja Atlanterhavstunnelen korral. Hinnad hakkasid suurenema kaks aastat peale püsiühenduste avamist. Teiste projektide puhul ei olnud mingit selget muutust eluaseme hindades. (*Ibid.*, 151)

Taoline uuring oli ka varem tehtud, aga seda juba suuremate linnadega ühendatud saarte kohta. Ka sellest uuringust olid tehtud analoogsed järeldused. (*Ibid.*, 152) Püsiühendused mõjutavad rahvastiku kasvu, kinnisvaraturgu ja inimeste käitumist. Elanikkond suureneb märkimisväärselt kohe, kui reisimiseks kulub vähem aega ja kasvab veelgi, kui reisikulud vähenevad tulenevalt tolli kaotamisest. Seetõttu muutub ka eluasemeturg, kuna suurenevad ruutmeetri hinnad ja uute eluruumide ehituse maksumused. (Gutiérrez *et al.* 2015, 295) Need avastused on kooskõlas linnade majanduskeskkonna teooriaga, mis väidab, et ligipääsetavuse parandamine võib

soodustada elanikkonna, majandustegevuse ja eluasemete hindade suurenemist antud piirkonnas (Coppola *et al.* 2013, 153).

Tulemusi võib üldistada ka teistele infrastruktuuriprojektidele, mis ühendavad geograafiliselt eraldatud piirkondi sellistes riikides, kus on sarnase käitumisviisiga inimesed (Gutiérrez *et al.* 2015, 293).

2. METOODIKA

2.1. Uuritava juhtumi taust

Saaremaa on Eesti suurim saar, mille pindala on 2 937,6 km² ja Muhu saar on koos laidudega 207,9 km² (Eesti Statistikaamet ... 2017; Muhu vald ... 2018). Saare maakonda kuuluvad Muhu vald ja Saaremaa vald, millest viimane tekkis endiste väiksemate valdade (Kihelkonna, Laimjala, Leisi, Lääne-Saare, Mustjala, Orissaare, Pihla, Põide, Salme, Torgu ja Valjala) ning Kuressaare linna ühinemisest (Saaremaa vald ... 2018). 2017. aasta seisuga on maakonna rahvaarv 33 307 inimest ning maakonna keskuseks on Kuressaare linn (Eesti Statistikaamet ... 2017).

Saaremaa ja Muhu saar on omavahel püsivalt ühendatud tammiga, kuid Saare maakonna ja mandri vahel on Suur väin ja selle kohal puudub püsiühendus. Sellest tulenevalt on transport Kuivastu ja Virtsu vahel lahendatud parvlaevade ning õhuliiklusega. (*Ibid.*) Täna sel päeval korraldab parvlaevaliiklust Muhu ja mandri vahel TS Laevad OÜ, mis võttis vastavad ülesanded üle Väinamere Liinid OÜ-lt 1. oktoobril 2016 (AS Saaremaa Laevakompanii ... 2018; AS Tallinna sadam ... 2016).

Kuivastu ja Virtsu vahelist liini teenindavad kaks reisiparvlaeva, mille nimed on Piret ja Töll. Mõlemad laevad mahutavad 150 sõiduauto ja 700 reisijat. TS Laevade käsutuses on ka lisalaev Regula, mis mahutab 100 sõiduauto ja 400 reisijat ja see pannakse liinile vajadusel. (TS Laevad OÜ ... 2018)

Muhu ja mandri vahelisest püsiühendusest on juttu olnud aastakümneid. Praegusel ajal on see teema väga aktuaalseks saanud, kuna ettevõtjad on otsustanud riigile abikäe ulatada ja selle ise valmis ehitada. (Härma 2018) Aastate jooksul on reisijate hulk pidevalt kasvanud ning seetõttu tuleb paratamatult hakata mõtlema, kas olemasolevad parvlaevad hakkavad vahemaid kiiremini läbima, kas on vaja laevade arvu suurendada või on vajalik püsivam ühendus (Saarte Hääl ... 2018).

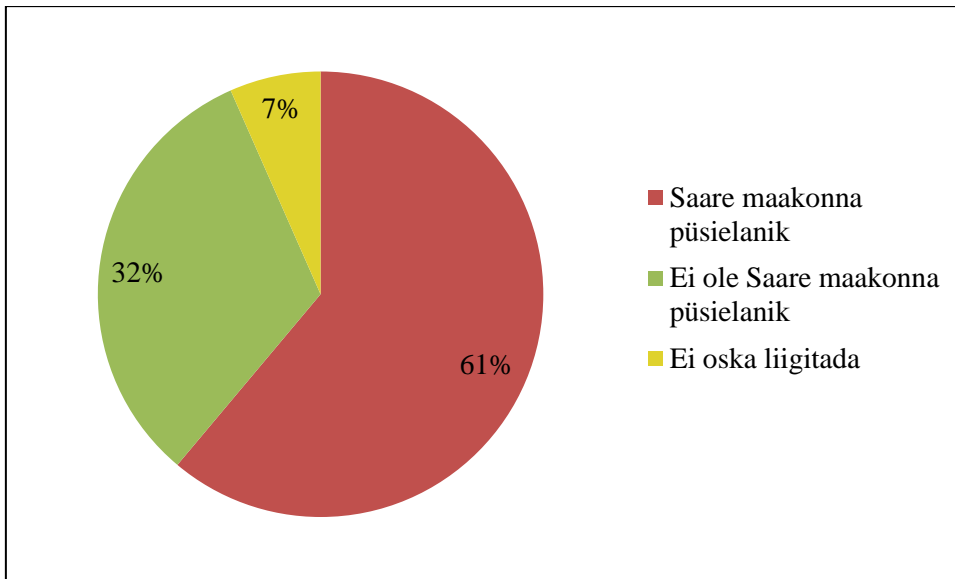
2.2. Uurimuse ülesehitus, läbiviimine ja valim

Uurimustöö eesmärgi saavutamiseks on antud uurimustöös kasutatud kvantitatiivseid ning kvalitatiivseid meetodeid. Kvantitatiivsetest meetoditest kasutati ankeetküsitlust reisijate seas ning ka parvlaevateenust kasutavate ettevõtete esindajate hulgas. Kvalitatiivse meetodina võttis uurimistöö autor abiks poolstruktureeritud intervjuud, mille käigus küsitleti eksperte.

Küsimustikele oli võimalik vastata 12. märtsist kuni 1. aprillini 2018 ning need esitati elektroonses keskkonnas Google Forms, kuna see võimaldab eksportida kõik kogutud andmed Excelisse ja seal oli võimalik kogutud andmeid analüüsida. Nii ankeetküsitlused kui ka intervjuud koosnesid laias laastus kolmest osast: demograafilised näitajad, küsimused praeguse parvlaevaiühenduse kohta ning küsimused seoses võimaliku püsiühendusega. Reisijate küsitlus on tervikuna toodud lisas 1, ettevõtete esindajate oma lisas 2 ning intervjuu küsimused on lisas 3.

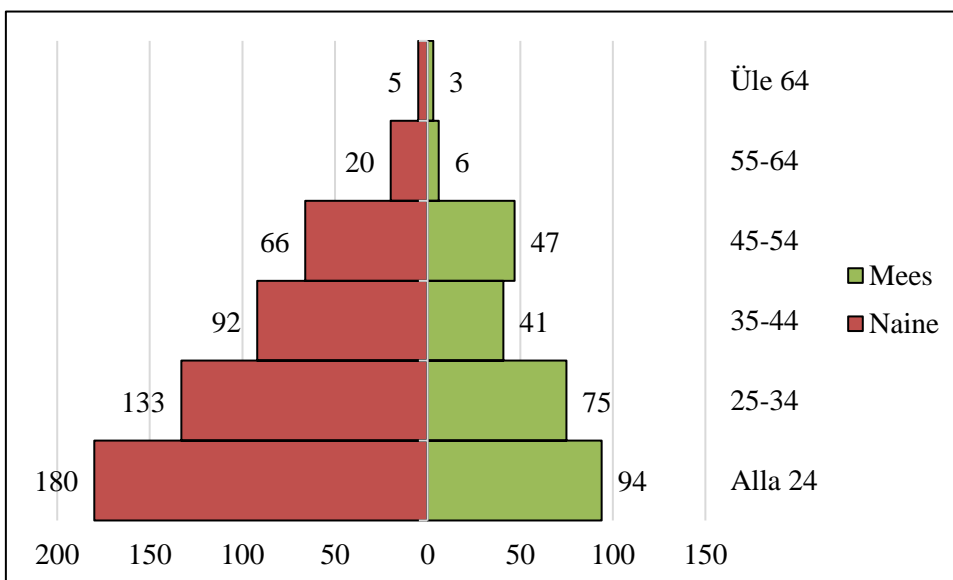
Reisijate küsitluse käigus jaotati vastajad kahte leeri, kes on parvlaevaga sõitnud ning kes ei ole. Inimesed, kes teenust kasutanud ei olnud, küsitluse põhiküsimustele vastata ei saanud ja pidid kokku vastama viiele kohustuslikule küsimusele. Vastajad, kes olid parvlaevateenust kasutanud, pidid vastama 17 küsimusele, millest 12 olid kohustuslikud, 5 vabatahtlikud. Suuremas osas olid küsimustel valikvastused, aga siiski oli võimalik oma arvamust avaldada ka vabavastuste näol. Ankeeti jagati sotsiaalmeedias, kuna tänapäeval saab niimoodi suuremale osale inimestest kõige kiiremini ja lihtsamini ligi.

Kokku oli vastanuid 762, kuid andmete töötlemisel sai kasutada neist 756 ankeeti, kuna 6 vastajat olid vanuseliselt nooremad kui 16 ning töö autor otsustas uuringusse mitte kaasata alla 16-aastaseid. Järgneval joonisel (vt Joonis 3) on kajastatud jaotus, kuidas vastajad ennast identifitseerisid. 756 vastanust 61% olid ja 32% ei olnud Saare maakonna püsielanikud ning 7% inimestest ei osanud end liigitada.



Joonis 3. Reisijate jaotus elupaiga põhjal
Allikas: autori uuring

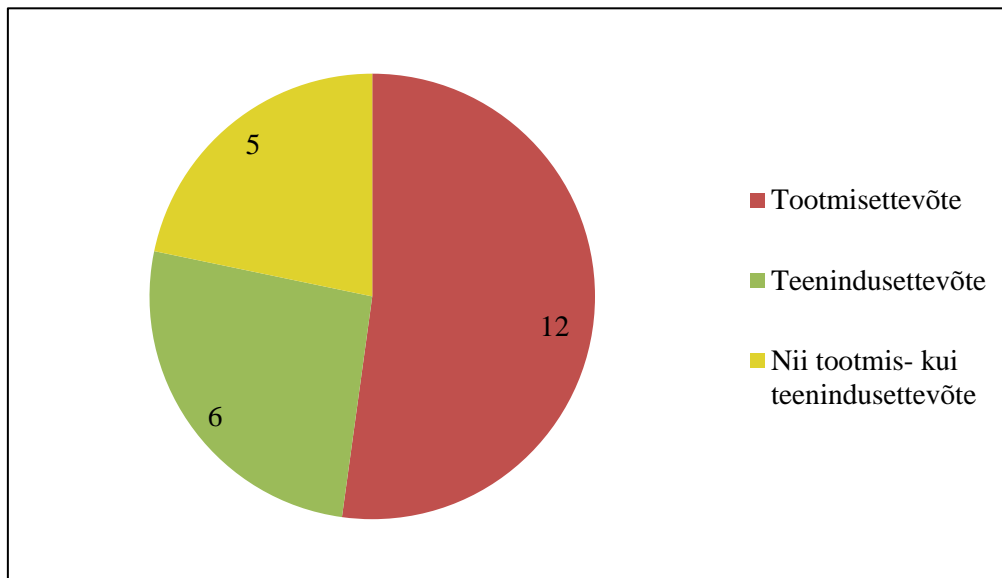
Reisijate küsitluse puhul olid ülekaalus naised, keda oli kokku 65% ning mehi vastavalt 35%. Vastajad esindasid kõiki vanusegruppe. Soolist ja vanuselist jaotust illustreerib allolev joonis (vt Joonis 4). Kõige rohkem oli vastajaid vanuses 16 kuni 24 ning 25 kuni 34, kes moodustasid kõikidest vastajatest vastavalt 35% ja 27%. Tõenäoliselt oli nooremaid vastajaid rohkem, kuna küsitlus oli vormistatud elektroonselt ja seda jagati sotsiaalmeedias.



Joonis 4. Reisijate sooline ja vanuseline jaotus
Allikas: autori uuring

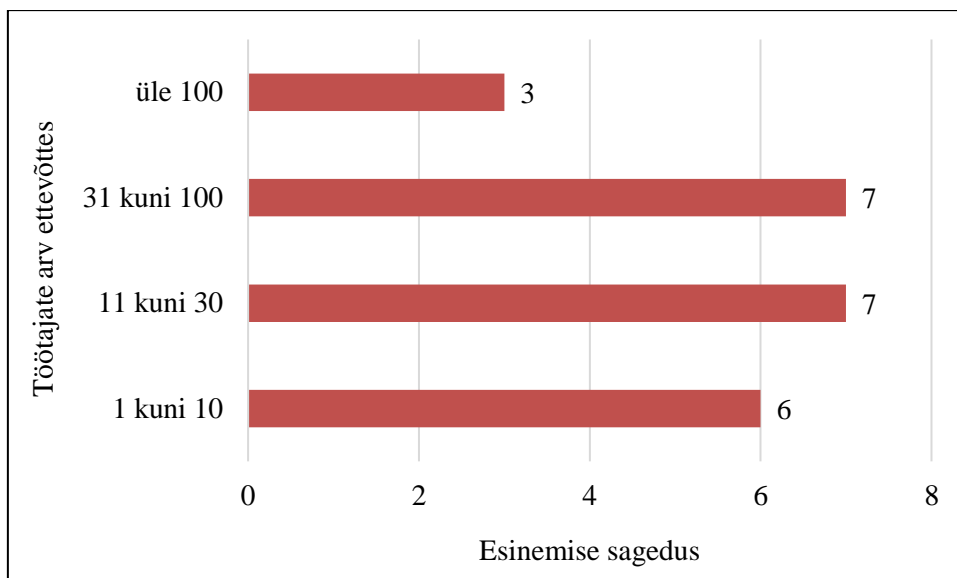
Analoogselt reisijate küsitlusele eristati ettevõtete küsitluses firmad, mis on kasutanud parvlaevu ja mis ei ole. Parvlaevateenust mitte kasutanud ettevõtete esindajad pidid vastama 7 kohustuslikule küsimusele ja teised 20 küsimusele, millest 15 küsimust olid kohustuslikud ja 5 vabatahtlikud. Ettevõtete esindajad leiti suures osas Saaremaa Ettevõtjate Liidu kodulehelt, kellele edastati meili teel küsitlus.

Kokku oli vastanuid 23, millest 22 ettevõtet on registreeritud Saare maakonnas ja 1 mujal. Alloleval joonisel (vt Joonis 5) on välja toodud jaotus, mis valdkonnas tegutsevate ettevõtetega tegemist on. 23 ettevõttest domineerisid tootmisettevõtted, neid oli 12. Järgnesid teenindusettevõtted ja nii tootmis- kui teenindusettevõtted, mida oli vastavalt 6 ja 5.



Joonis 5. Ettevõtete jaotus tegutsemisvaldkonna põhjal
Allikas: autori uuring

Järgnev joonis (vt Joonis 6) kajastab ettevõtete suurusi. Töötajate arvud varieerusid suures ulatuses. Kõige väiksemaks töötajate arvuks oli 2 ning suurimaks 170 inimest ettevõtte kohta.



Joonis 6. Ettevõtete jaotus töötajate arvu põhjal

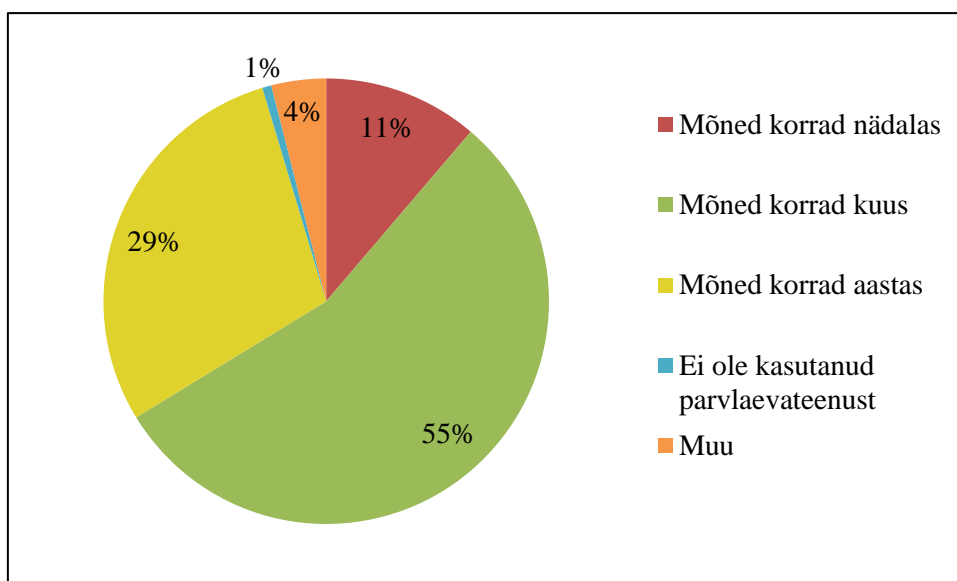
Allikas: autori uuring

Uurimuse käigus kasutati ka poolstruktureeritud intervjuusid, mille puhul töö autor lähtus varem koostatud küsimustest, kuid intervjuu käigus küsiti täiendavat informatsiooni ja vajadusel täpsustati küsimusi. Intervjuu viidi läbi 4 inimesega, kes on pädevad kaasa rääkima Muhu saare ja mandri vahelise ühenduse teemal. Ekspertideks olid Maanteeameti ühistranspordiosakonna juhtivekspert, Saaremaa vallavanem, Saaremaa valla majanduse, halduse ja teenusekeskuse abivallavanem, Saaremaa valla transpordinõunik.

3. UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS

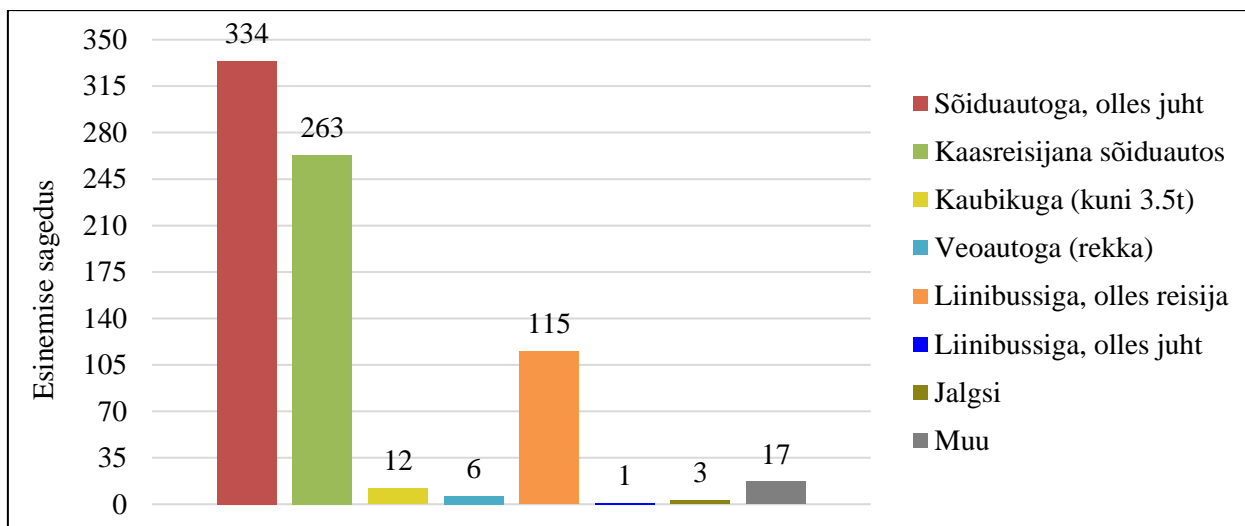
3.1. Tänapäevaste reisijate küsitluse analüüs

Alloleval joonisel (vt Joonis 7) on välja toodud, millise sagedusega kasutatakse Kuivastu ja Virtsu vahelist parvlaevateenust. Kõikidest variantidest domineeris vastus “mõned korrad kuus”, mida valiti kokku 55%. Parvlaevadega ei ole üldse kokku puutunud 1% vastanutest ehk 5 inimest ja seetõttu on edaspidi joonistel tulemused 751 isiku kohta.



Joonis 7. Parvlaevateenuse kasutamise sagedus reisijate puhul
Allikas: autori uuring

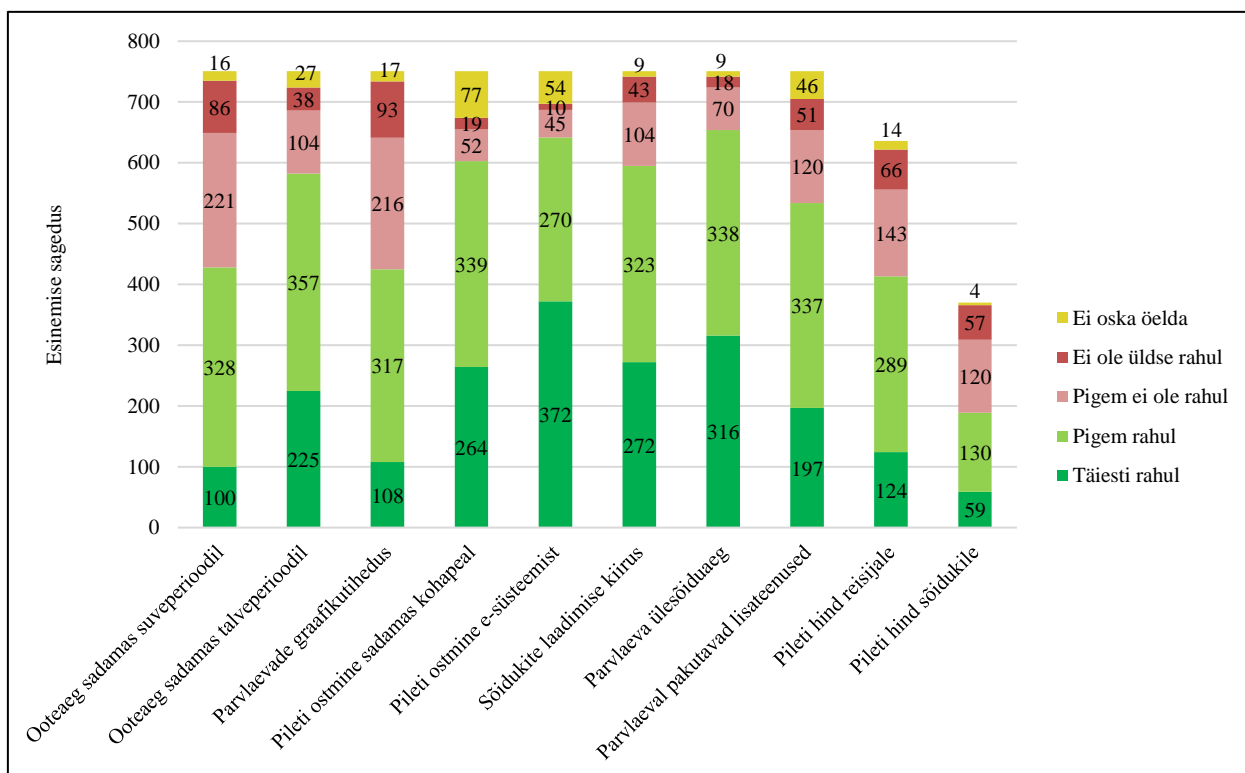
Järgnev diagramm (vt Joonis 8) visualiseerib viise, kuidas enamasti parvlaevadel reisirakse. Ülekaalukalt reisirakse parvlaeval sõiduautoga, olles juht (334 vastanut) või kaasreisija (263 vastanut), kuid väga palju kasutatakse ka liinibusse. Antud uurimuse puhul 115 vastanut sõidab enamasti Muhu ja mandri vahel bussiga, olles reisija. Kuna osad vastajad ei suutnud valida transpordiviisi, mida kõige sagedamini kasutatakse, siis vastusevariandi „muu“ all oli suures osas välja toodud, et laevale minemiseks kasutatakse mitmeid erinevaid viise.



Joonis 8. Reisijate reisimisviisid parvlaeval

Allikas: autori uuring

Küsitluse käigus tuli inimestel hinnata enda rahulolu parvlaevavahendusega seotud tegurite suhtes, kokkuvõtte tegurite hindamise kohta on toodud järgneval joonisel (vt Joonis 9).

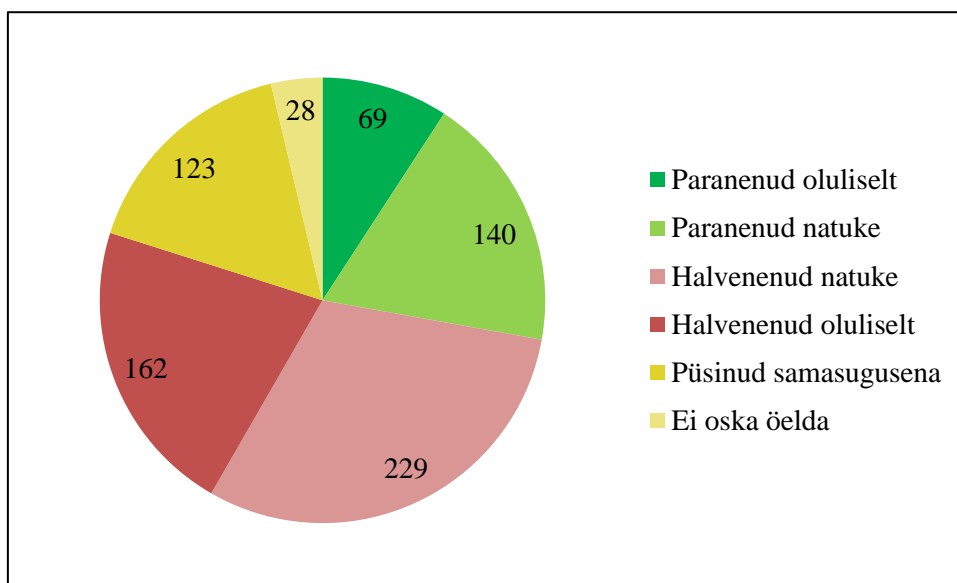


Joonis 9. Reisijate rahulolu parvlaevavahendusega seotud tegurite suhtes

Allikas: autori uuring

Pileti hinda reisijatele ei saanud hinnata liinibussiga sõitjad, kuna see hind on arvestatud bussipileti sisse ja reisijad ei pea seda ise eraldi ostma. Lisaks said pileti hinda sõidukile hinnata vaid need reisijad, kes kasutavad parvlaevale minemiseks sõidukit. Sellest tulenevalt on viimase kahe teguri puhul vastajate arv väiksem. Üldiselt domineerib kõikide tegurite puhul rahulolu, kuid siiski arvatakse, et veel on võimalusi asjade parandamiseks. Antud uuringu põhjal sai kõige positiivsema tagasiside pileti ostmise e-süsteemist. Asjaolu võib olla tingitud sellest, et kuna Eesti Vabariigi näol on tegemist e-riigiga, siis on pandud väga suurt rõhku nii kodulehe kui ka mobiilirakenduse arendamisele, et muuta kogu protsess võimalikult efektiivseks. Madalaimad tulemused said ooteaeg sadamas suveperioodil ning parvlaevade graafikutihedus, mille puhul üsna suur hulk inimesi ei olnud rahulolevad.

Järgnev joonis (vt Joonis 10) väljendab inimeste arvamust, kuidas on nende arvates muutunud parvlaevaühendus pärast teenusepakkuja vahetumist. Üle poolte vastajatest leiab, et teenus on halvenenud.



Joonis 10. Reisijate arvamus Kuivastu ja Virtsu vahelisest parvlaevaühenduse muutumisest
Allikas: autori uuring

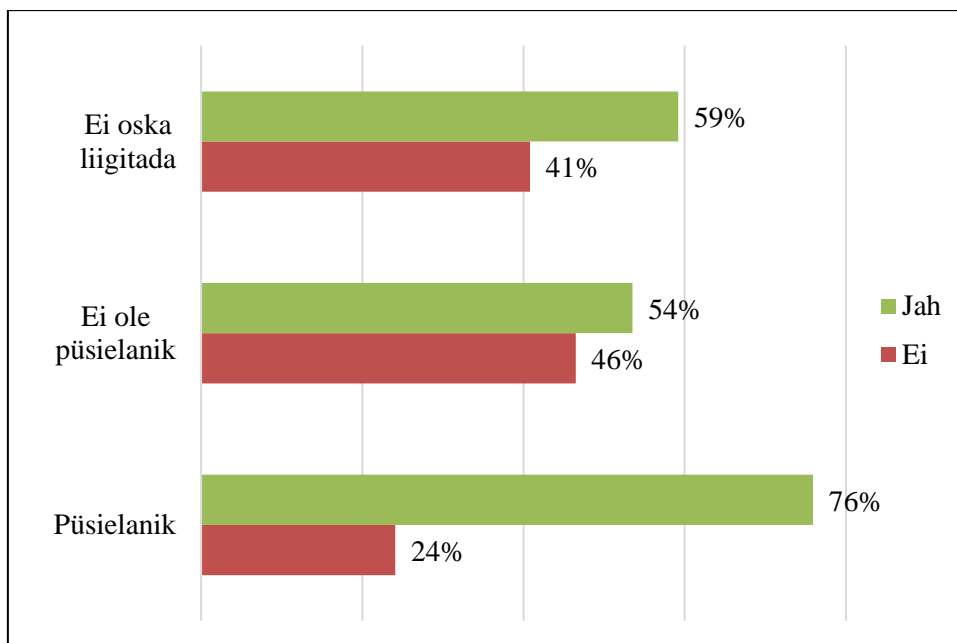
Töö autor võrdles omavahel meeste ja naiste vastuseid ja selle tulemusel selgus, et õrnema soo esindajad leiavad rohkem, et teenus on pigem paranenud ning mehed kalduvad rohkem halvenemise poole. Lisaks said kõrvutatud omavahel ka erinevate vanusegruppide vastused ja selgus, et iga rühma puhul oli ülekaalus teenuse halvenemine. Kõige kriitilisema hinnangu andsid üle 64 aastased, kelle arvates on ühendus Muhu ja mandri vahel suures osas halvenenud, vastavalt

76%, paranemise varianti ei olnud keegi valinud. Positiivseima tagasiside andis vanusegrupp 16 kuni 24. Keskmine rahulolija on 16-24aastane naisterahvas, kes eelkõige hindab kõrgelt pileti ostmist e-süsteemist. Keskmine mitterahulolija on üle 64 aasta vanune meesterahvas, kes eelkõige on häiritud ooteajast sadamas suveperioodil ning parvlaevade graafikutihedusest.

Nende inimeste arvates, kes olid parvlaevateenuse olulise halvenemise poolt, on kolm peamist argumenti ooteaeg sadamas suveperioodil, parvlaevade graafikutihedus, sõidukite laadimise kiirus laevale ja sealt maha. Nende inimeste arvates, kes olid parvlaevateenuse olulise paranemise poolt, on kolm peamist argumenti sõidukite laadimise kiirus, ülesõiduaeg, pileti ostmine e-süsteemist.

Küsimusele, kuidas saaks praegust parvlaevateenust parandada, tuli kokku 338 vastust. Kõige rohkem toodi välja, et tänast olukorda saaks parendada, kui parvlaevade väljumisgraafik oleks tihedam kui iga 70 minuti tagant. Ka laevade suurusega ei olda rahul, rahva arvates on praegused väiksemad kui eelmise teenusepakkuja omad. Lisaks võiks inimeste arvates laevaliiklus olla tagatud ka öötundidel, näiteks iga kahe kuni kolme tunni tagant, kuna tegemist on siiski olulise transpordiühendusega. Tulenevalt asjaolust, et paljud vastajad on täheldanud olukordi, kus parvlaeva meeskond on käitunud ebapädevalt, siis soovitatakse teha teenusepakkujal sõidukite liikumist reguleerivatele töötajatele lisakoolitusi. Laevadel pakutava toitlustuse kvaliteedi ja hinna suhe on samuti puudulik. Veel leiavad paljud vastajad, et püsielanikud peaksid saama parvlaevadele eelisjärjekorras või tasuta. Parendamiseks olukorda jäädavalt, pakuti välja püsiühenduse rajamine Muhu ja mandri vahele.

Saare maakonna püsielanikud peaksid saama parvlaevadele eelisjärjekorras 508 vastaja arvates 751 vastajast. Allolev diagramm (vt Joonis 11) visualiseerib, kuidas jagunesid hoiakud püsielanike, mitte püsielanike ja liigitamata inimeste seas. Ligi kolmveerand püsielanikest arvab, et kohalikel peaks olema parvlaevale pääsemiseks eelis, mitte püsielanike puhul jagunevad vastused umbes pooleks. Kõigi kolme grupi puhul on aga pooldamine ülekaalus.

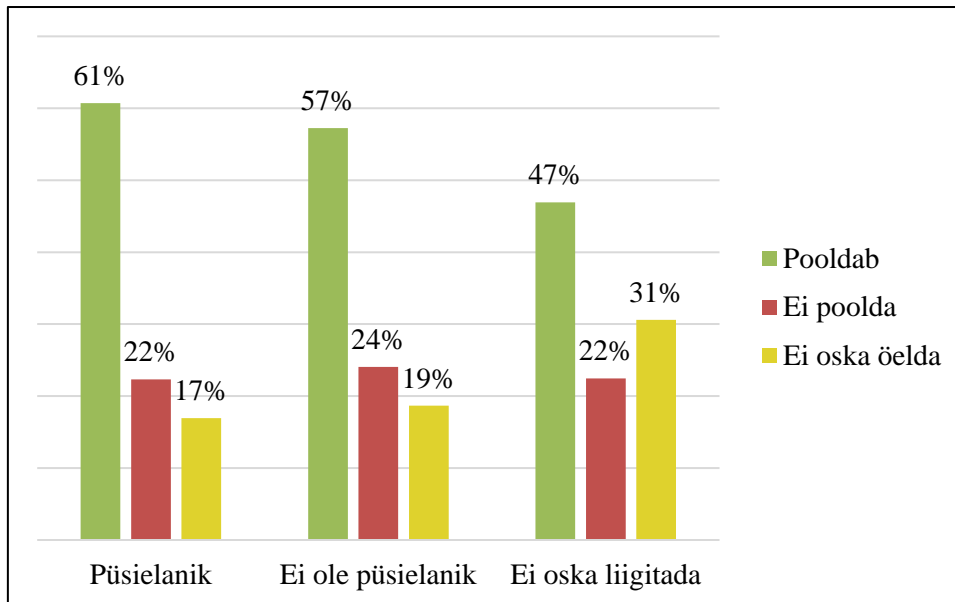


Joonis 11. Reisijate meelsus eelisjärjekorra suhtes
Allikas: autori uuring

Vastanute arvates peaksid Saare maakonna püsielanikud saama parvlaevale eelisjärjekorras, kuna nemad kasutavad teenust kõige sagedamini ning muhulastel ja saarlastel on võrreldes turistidega parvlaevade kasutamine pigem vajaduspõhine (näiteks töö, arstiabi). Eelist peetakse oluliseks, kuna see tasakaalustaks olukorda Mandri-Eesti piirkondadega, kust lahkumiseks või sinna naasmiseks ei pea maksma lisatasu või ootama järjekorras. Eelkõige oleks see vajalik suvel ja suurürituste ajal, mil rahvamassid on tavapärasest palju suuremad ning pigem suunal Virtsust Kuivastusse, et inimesed saaksid koju võimalikult minimaalse ajakuluga. Eelisjärjekorra toetuseks oli toodud Tallinna ühistransport, kus Tallinnasse sissekirjutatud inimesed saavad ühistranspordiga tasuta sõita. Vastuväitena oli toodud, et kehtima peaks põhiõigus, milleks on võrdsus. Kui Saare maakonna püsielanikud saavad Virtsust Kuivastusse eelisega, siis peaksid mandri inimesed saama eelisjärjekorras Kuivastust Virtsu. Mitte püsielanike kohutus oodata järjekorras langetaks Muhu ja Saaremaa külastajate arvu. Toodi välja, et pigem võiks saarlastel ja muhulastel olla piletite puhul suuremad soodustused, sest nad on kõige regulaarsemad kliendid. Negatiivseks küljeks peetakse veel seda, et kui Saare maakonda sissekirjutatud inimesed saaksid laevadele eelisjärjekorras, siis võivad inimesed hakata end Saare maakonda sisse kirjutama ainult seepärast, et eelist saada. Nii ei pääseks mõistliku ooteajaga enam saarele turistid, kes samuti sinna väga oodatud on.

Püsiühenduse loomist pooldab 441, vastu on 172 ja vastata ei oska 138 vastanut ehk vastavalt 59%, 23% ning 18%. Antud uurimistöö tulemused on analoogsed, kuid mõnevõrra siiski erinevad

Turu-uuringute AS poolt läbi viidud uuringu resultaate, mille puhul toetas Muhu saare ja mandri vahelise püsiühenduse loomist 69%, vastu oli 18% ning seisukohta ei osanud võtta 13% (Kook 2018). Hoiakut Muhu saare ja mandri vahelise püsiühenduse rajamisse visualiseerib järgnev joonis (vt Joonis 12), kust selgub, et kõige rohkem pooldavad püsiühendust püsielanikud.



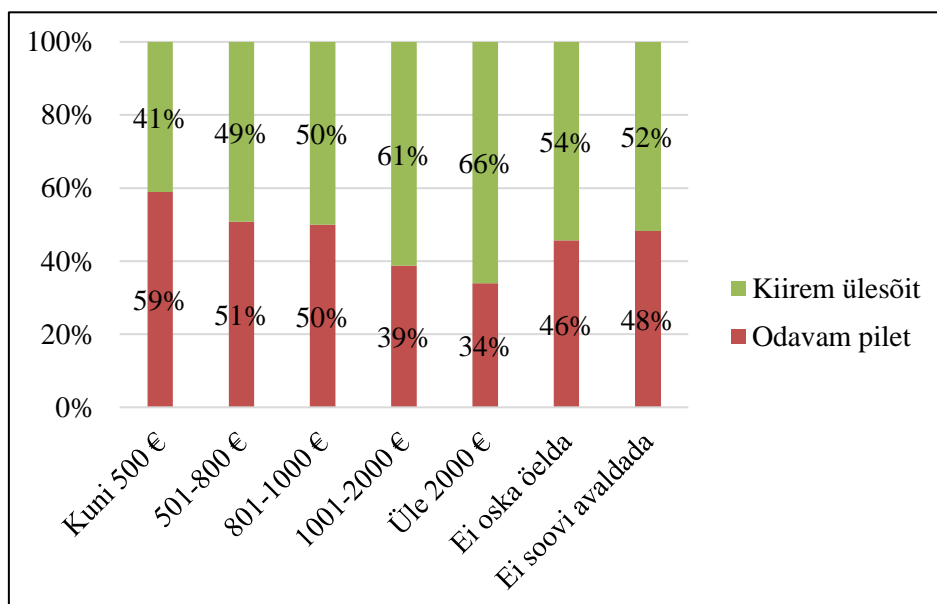
Joonis 12. Reisijate meelsus püsiühenduse suhtes
Allikas: autori uuring

Nendest 162 reisijast, kes olid parvlaevateenuse olulise halvenemise poolt, pooldab püsiühenduse loomist 104, ei poolda nelikümmend ja arvamust ei oska avaldada kaheksateist reisijat. Nendest kuuekümne üheksast reisijast, kes olid parvlaevateenuse olulise paranemise poolt, pooldab püsiühenduse loomist kaksikümmend seitse, ei poolda kaksikümmend kolm ja seisukohta ei oska võtta üheksateist reisijat.

Meeste ja naiste vastuste võrdlemisel jagunesid vastused suhteliselt võrdselt, kuid vanuseklasside kõrvutamisel tekkisid erinevused. Taaskord on vanemad inimesed kriitilisemad, näiteks üle 64 aastastest 57% ei poolda püsiühendust. Üldiselt soovitakse toimiva ühenduse jätkamist, kuna püsiühenduse korral kaoks ära saarte omapära ja võlu ning see tooks kaasa erinevad keskkonnamõjud. Samuti saavad juhid laeval autosõidust puhata ning kaasreisijad end sirutada, mida silla või tunneli puhul teha ei saaks. Püsiühendust pooldatakse, kuna siis suureneks vabadus, kaoks ära sõltuvus kellaaegadest, ei peaks planeerima aega parvlaevade järgi ning see võimaldaks ööpäevaringset liiklust, mida hetkel ei ole. Lisaks muutuks liiklus turvalisemaks, kuna väheneksid kiiruseületamised, kolonnis sõidud, ohtlikud möödasõidud ning samas oleks ülesõit kiirem. Palju

oli välja toodud ka asjaolu, et praegusel ajal mandril kultuuriüritustel käies tuleb leida endale ka ööbimiskoht, sest viimasele parvlaevale ei jõua ning see tähendab omakorda lisakulu.

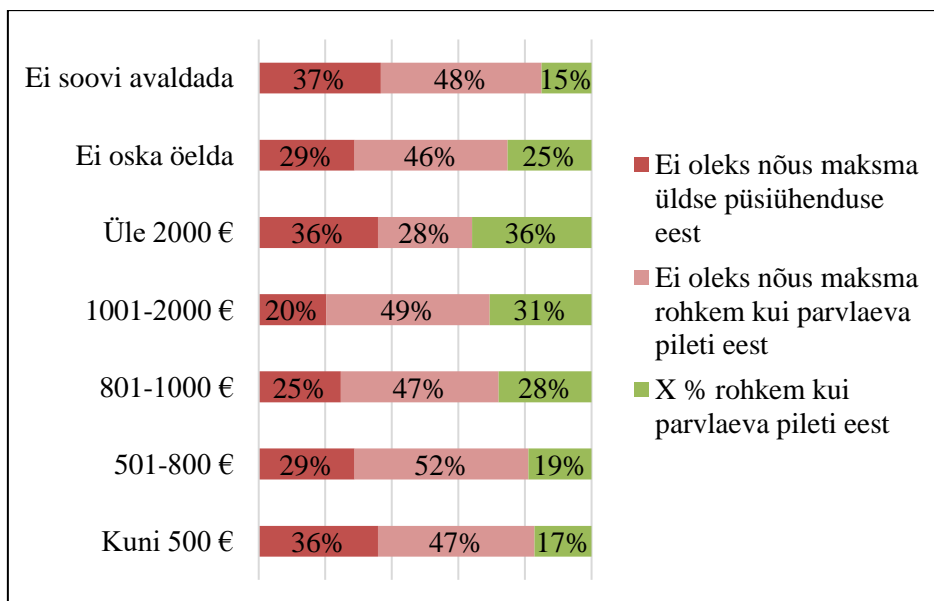
Küsitluses olid vastandatud omavahel odavam pilet ning kiirem ülesõit ja sooviti teada vastajate eelistust. Vastused jagunesid suhteliselt võrdselt, 394 inimest tahab kiiremat ülesõitu ning 357 odavamat piletit ning järgnevalt jooniselt (vt Joonis 13) selgub, kuidas rühmitusid vastused erinevate netosissetuleku gruppide lõikes. Väiksema sissetulekuga inimesed eelistavad rohkem odavamat piletit ja suurema elatusallika puhul soovitakse pigem kiiremat ülesõitu. Inimeste, kes oma elatusallika suurust ära ei märkinud, vastused jagunesid laias laastus pooleks, vähesel määral oli ülekaalus kiirem ülesõit.



Joonis 13. Reisijate arvamuste jaotus kiirema ülesõidu ja odavama pileti osas netosissetuleku põhjal

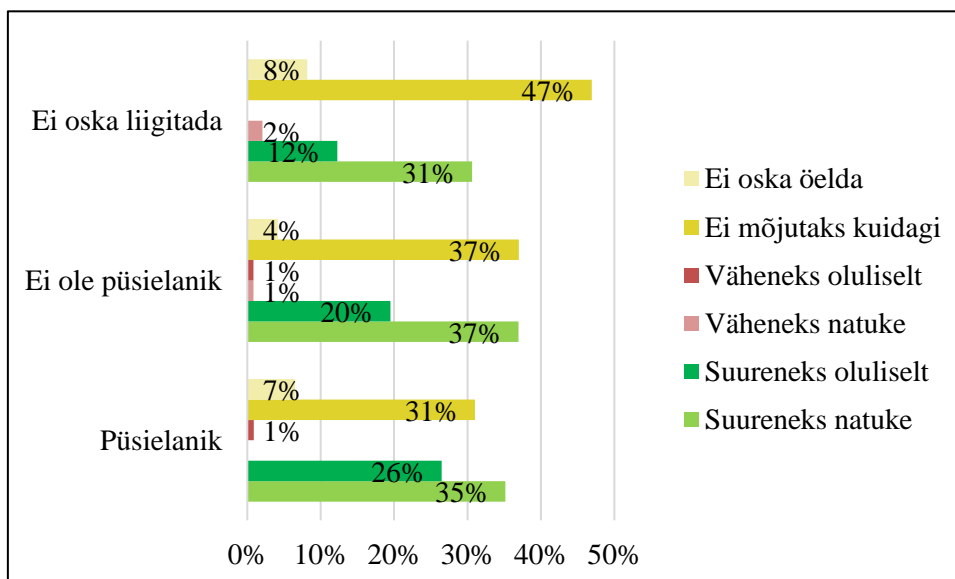
Allikas: autori uuring

Allpool toodud joonis (vt Joonis 14) visualiseerib, kas ja kui palju ollakse nõus maksta püsiühenduse puhul ülesõidu eest rohkem. Kokku 355 vastajat ei ole nõus maksta rohkem kui parvlaeva pileti eest, 212 inimest ei oleks nõus tasuma üldse püsiühenduse eest ning 184 vastanut on valmis käima välja rohkem raha kui parvlaeva pileti eest. Jooniselt selgub, et kõikide gruppide puhul umbes veerand ei taha üldse maksta püsiühenduse eest, kuid teisalt ollakse sissetuleku kasvades nõus maksta püsiühenduse eest rohkem. Suurim summa, mida ollakse nõus maksta silla või tunneli puhul, oli 30 eurot. Kõige rohkem oli aga vastuseid 10 kuni 20 protsendi poolt ning päris mitmeid oli ka neid, kes ei pannud rahaliselt mingit piiri ette.



Joonis 14. Reisijate maksevalmidus püsiühenduse osas
Allikas: autori uuring

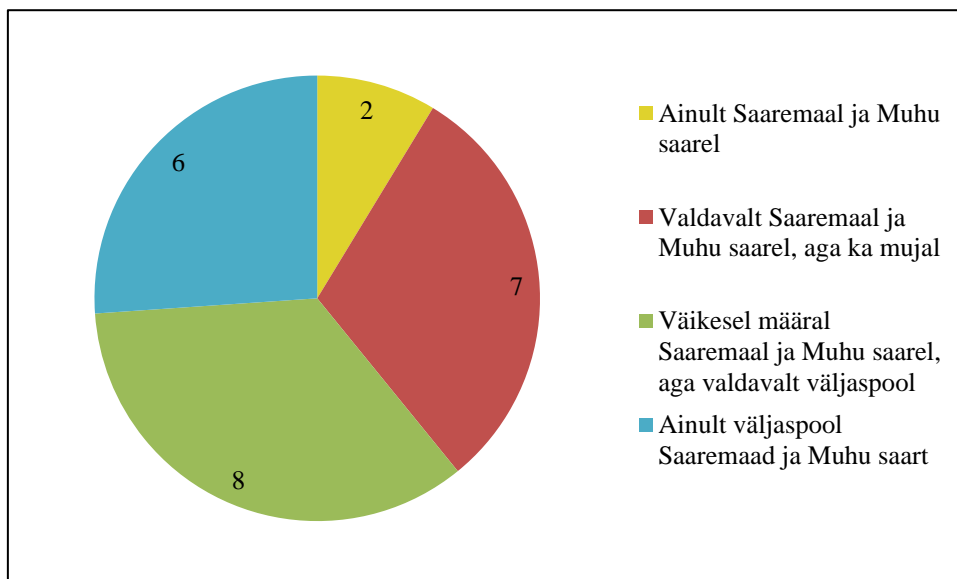
Järgneval joonisel (vt joonis 15) on toodud välja, kuidas on mõjutatud inimeste liiklusedus mandri ja Muhu saare vahel, kui Suurele väinale tuleks püsiühendus. Suures osas reisimine Kuivastu ja Virtsu vahel kas tiheneks või ei oleks kuidagi mõjutatud, väga väikesel määral ka väheneks.



Joonis 15. Püsiühenduse mõju reisijate liiklusedusele
Allikas: autori uuring

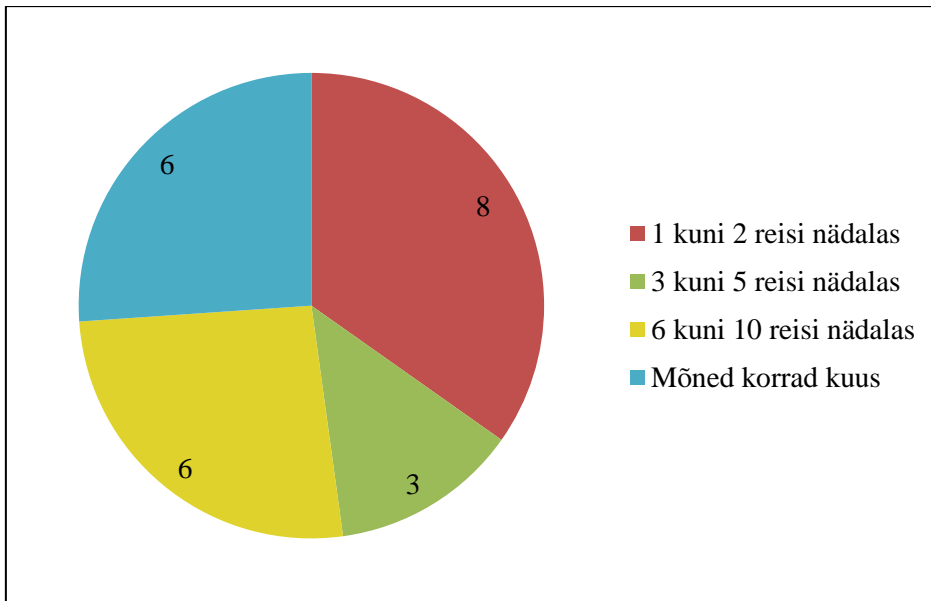
3.2. Ettevõtete esindajate küsitluse analüüs

Uurimusse kaasati ka ettevõtted, mille puhul vastasid küsitlustele firmade esindajad ja autor analüüsis tulemusi. Järgnevalt jooniselt (vt Joonis 16) selgub, et küsitluses osalenud 8 ettevõttel asub sihtturg väikesel määral Saaremaal ja Muhu saarel, aga valdavalt väljaspool. 7 firma turg on valdavalt Saaremaal ja Muhu saarel, aga ka mujal, 6 ettevõttel ainult väljaspool Saaremaad ja Muhu saart ning paaril ainult Saaremaal ja Muhu saarel.



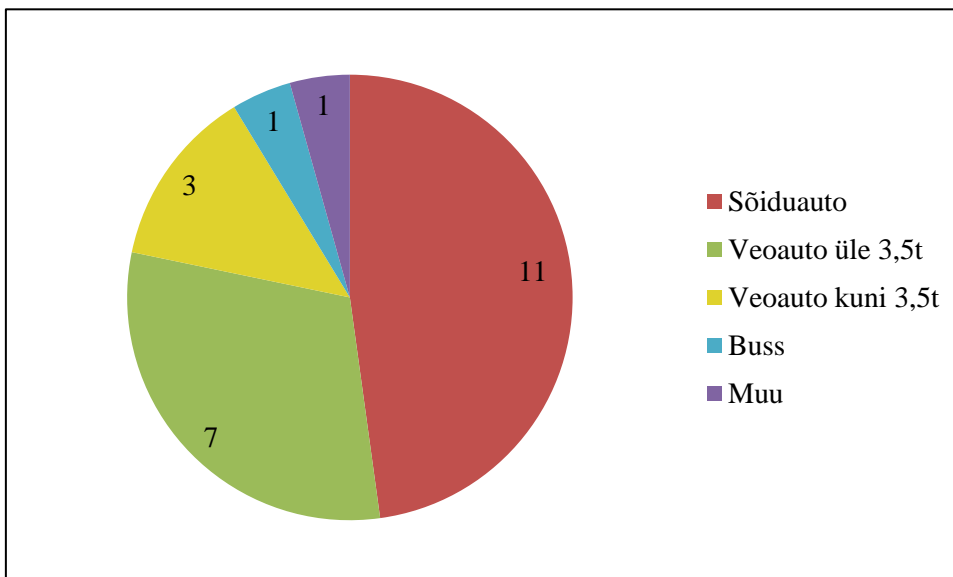
Joonis 16. Ettevõtete jaotus sihtturu paiknemise põhjal
Allikas: autori uuring

Alltoodud joonis (vt Joonis 17) kujutab ettevõtte vajaduse sagedust parvlaevateenuse järele tulenevalt reisijate- või kaubaveost. Kõikidest variantidest domineeris vastus “1 kuni 2 reisi nädalas”, mida valiti 8 korda, kuid suur osa ettevõtetest (6) vajab isegi 6 kuni 10 reisi nädalas. Kõik vastanud firmadest on kasutanud parvlaevateenuseid ja seega said kõik ettevõtte esindajad vastata täismahus küsitlusele.



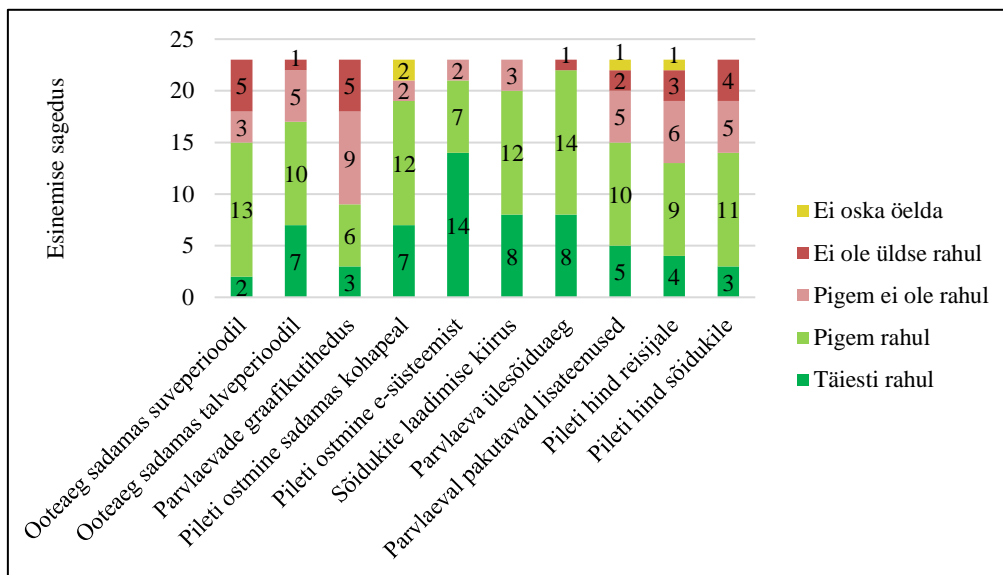
Joonis 17. Parvlaevateenuse kasutamise sagedus ettevõtete puhul
Allikas: autori uuring

Järgnev diagramm (vt Joonis 18) visualiseerib, mis tüüpi sõidukeid ettevõtted enamasti kasutavad Muhu saare ja mandri vaheliseks reisijate- või kaubaveoks. Analoogselt reisijate küsitlusele oli ka selle küsitluse puhul ülekaalus reisimine parvlaeval sõiduautoga, kuid märkimisväärselt palju kasutatakse ka veoautosid, mis on nii alla kui ka üle 3,5 tonni.



Joonis 18. Ettevõtete peamised reisimisviisid parvlaeval
Allikas: autori uuring

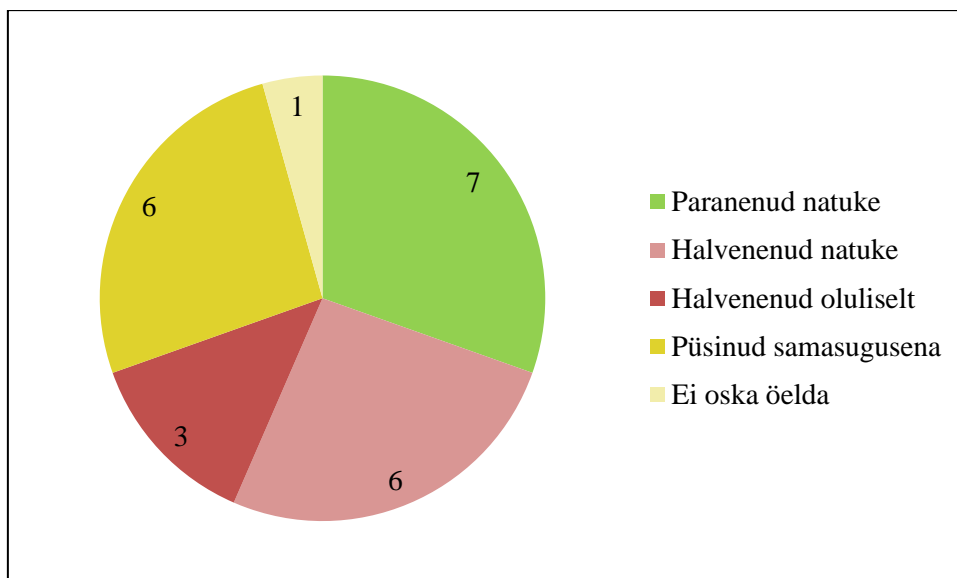
Küsitluse käigus tuli ettevõtete esindajatel hinnata ettevõtte seisukohalt enda rahulolu parvlaevaühendusega seotud tegurite suhtes. Kokkuvõtte tegurite hindamise kohta on toodud järgneval joonisel (vt Joonis 19).



Joonis 19. Ettevõtete esindajate rahulolu parvlaevaühendusega seotud tegurite suhtes
Allikas: autori uuring

Diagrammilt selgub, et sarnaselt reisijate küsitlusele domineerib ka siin üldiselt kõikide tegurite puhul rahulolu, kuid siiski leitakse, et veel on paranemisvõimalusi. Kõige kõrgemalt hinnati antud uuringu põhjal pileti ostmist e-süsteemist. Madalaimad tulemused said tegurid parvlaevade graafikutihedus ning piletit hinnad.

Järgnev joonis (vt Joonis 20) väljendab firmade esindajate arvamust, kuidas on ettevõtte seisukohalt muutunud parvlaevaühendus pärast teenusepakkuja vahetumist. 7 vastanut leiab, et teenus on paranenud, 9 vastanu meelest on see halvenenud, 6 arvates püsinud samasugusena ning keegi ei toonud välja teenuse olulist paranemist.



Joonis 20. Ettevõtete esindajate arvamus Kuivastu ja Virtsu vahelisest parvlaevaühenduse muutumisest
Allikas: autori uuring

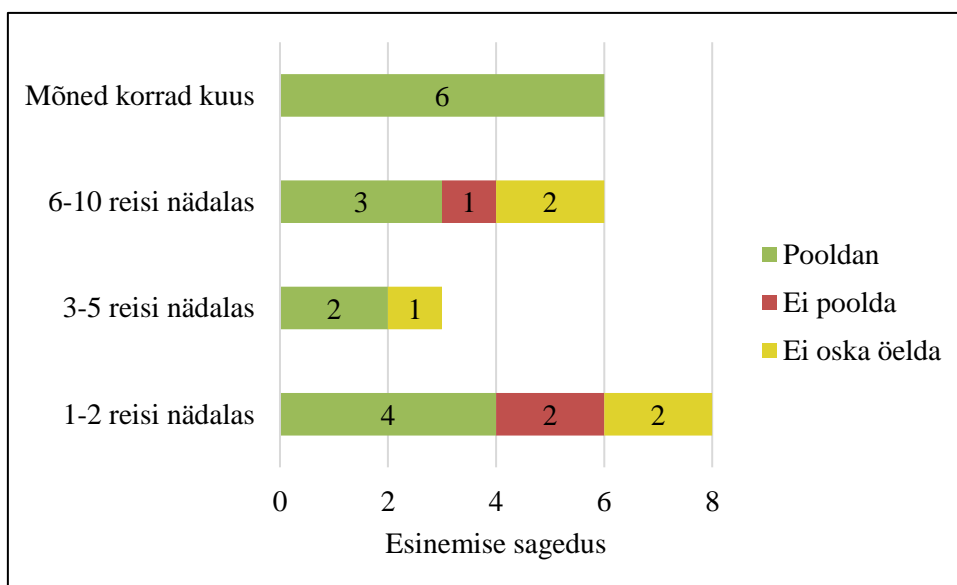
Lisaks võrdles töö autor, kuidas on vastused jagunenud vastavalt sellele, kui sageli on ettevõttel vajadus parvlaevateenuse järele. Selle tulemusel selgus asjaolu, mida tihedamini Muhu ja mandri vahel reisitakse, seda rohkem arvatakse, et teenus on pigem halvenenud. Nende ettevõtete esindajate arvates, kes olid parvlaevateenuse halvenemise poolt, on kolm peamist argumenti ooteaeg sadamas suveperioodil, parvlaevade graafikutihedus, pileti hind reisijale. Nende ettevõtete esindajate arvates, kes olid parvlaevateenuse paranemise poolt, on peamised argumendid pileti ostmine e-süsteemist, ooteaeg sadamas talveperioodil, sõidukite laadimise kiirus, parvlaeva ülesõiduaeg.

Küsimusele, kuidas saaks praegust parvlaevateenust parandada, tuli kokku 12 vastust ning need kattusid reisijate küsitluse omadega. Kõige rohkem toodi välja varianti, et praegust olukorda saaks parandada tihedama parvlaevade väljumisgraafikuga. Samuti väljendatakse pahameelt laevade mahutavuse üle, kuna riigi poolt telliti väiksema mahutavusega laevad kui eelmised. Lisaks võiks olla tagatud ööpäevaringne parvlaevaühendus või tuleks ehitada sild.

Saare maakonnas registreeritud ettevõtte peaks reisijate- või kaubaveo sooritamiseks saada parvlaevale eelisjärjekorras 16 vastaja arvates ning 7 reageerisid küsimusele eitavalt. Eelis on vajalik eelkõige suvisel perioodil ja pühade ajal, mil reisijate arv on tavapärasest oluliselt suurem, kuna ettevõtete puhul on vaja jõuda võimalikult kiiresti lähtepunktist sihtpunkti. Lisaks toodi välja,

et Saare maakonna firma ollakse sundolukorras kasutamaks parvlaevaühendust ja seetõttu oleks eelisjärjekorra võimalus motiveeriv, et ettevõtte ikka saartele jääksid ega koliks mandrile. Eelisjärjekorda ei pooldata, kuna e-piletisüsteem on piisavalt efektiivne ning kui teha eelnevalt broneering, siis see ongi juba eelis.

Püsiühenduse loomist pooldab 15, vastu on 3 ja vastata ei oska 5 ettevõtete esindajat. Hoiakut Muhu saare ja mandri vahelise püsiühenduse rajamise osas visualiseerib järgnev joonis (vt Joonis 21), kust selgub, et kõikide reisisageduste puhul domineerib püsiühenduse pooldamine.

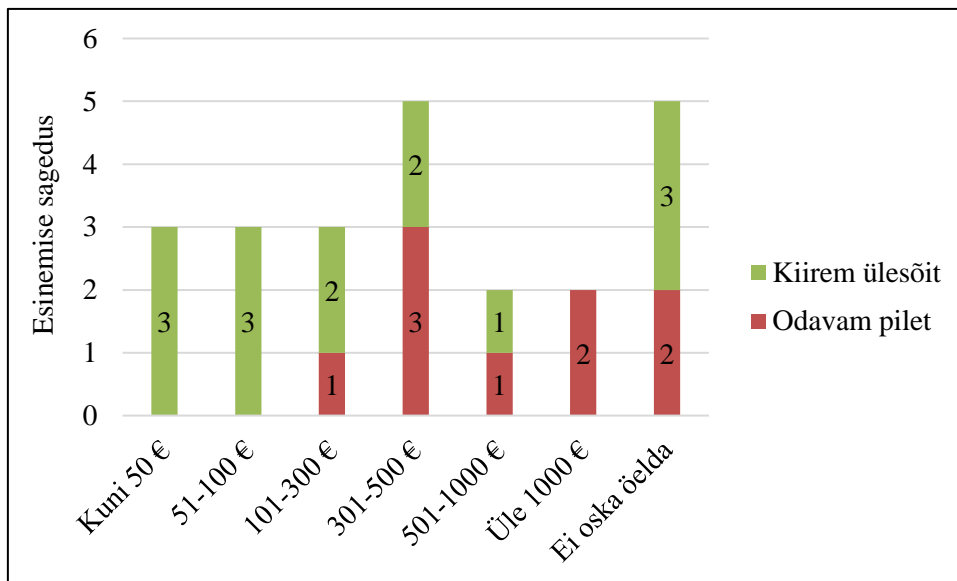


Joonis 21. Ettevõtete esindajate meelsus püsiühenduse suhtes
Allikas: autori uuring

Nendest üheksast ettevõtte esindajast, kes olid parvlaevateenuse halvenemise poolt, pooldab püsiühenduse loomist kuus ning ei poolda kolm vastanut. Nendest seitsmest ettevõtte esindajast, kes olid parvlaevateenuse paranemise poolt, pooldab püsiühenduse loomist viis ja seisukohta ei oska võtta kaks vastanut.

Püsiühendust pooldatakse, kuna siis oleks vabadus liikuda igal ajal, liiklemine muutuks lihtsamaks ja operatiivsemaks ning ka kaupade maha- ja pealelaadimisi oleks oluliselt hõlpsam korraldada. Lisaks loob püsiühendus uued võimalused ettevõtluseks ja majanduse edendamiseks. Mitmed töid välja, et kuluks vähem aega reisimiseks ning samal ajal alaneks liikluseeskirjade rikkumine. Teisest küljest tahetakse praeguse ühenduse jätkamist, kuna nii oleks väina ületamine odavam ning majanduslikust küljest ei pruugi püsiühendus tuua kaasa ainult positiivseid mõjusid.

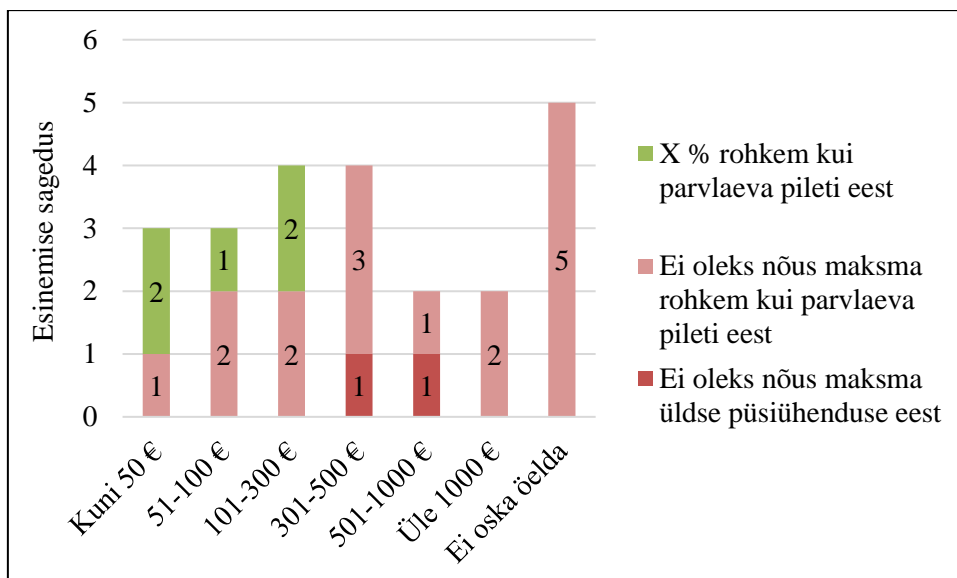
Ka selles küsitluses olid vastandatud omavahel odavam pilet ning kiirem ülesõit ja autor soovis välja uurida, kumba neist ettevõtte seisukohalt eelistatakse. Kiiremat ülesõitu soovis 14 ning odavamat piletit 9 firmat ja järgnev joonis (vt Joonis 22) visualiseerib seda, kuidas jagunesid vastused vastavalt ettevõtte kuu eelarvele, mis läheb parvlaeva piletite ostule. Ettevõtted, millel kulub kuus väiksem summa parvlaeva piletite ostule, eelistavad kiiremat ülesõitu ja suurema eelarve puhul soovitakse pigem odavamat piletit. Need, kes oma ettevõtte eelarve suurust ei osanud öelda, soovivad rohkem kiiremat ülesõitu.



Joonis 22. Ettevõtete jaotus kiirema ülesõidu ja odavama pileti osas piletitele kuluva eelarve põhjal

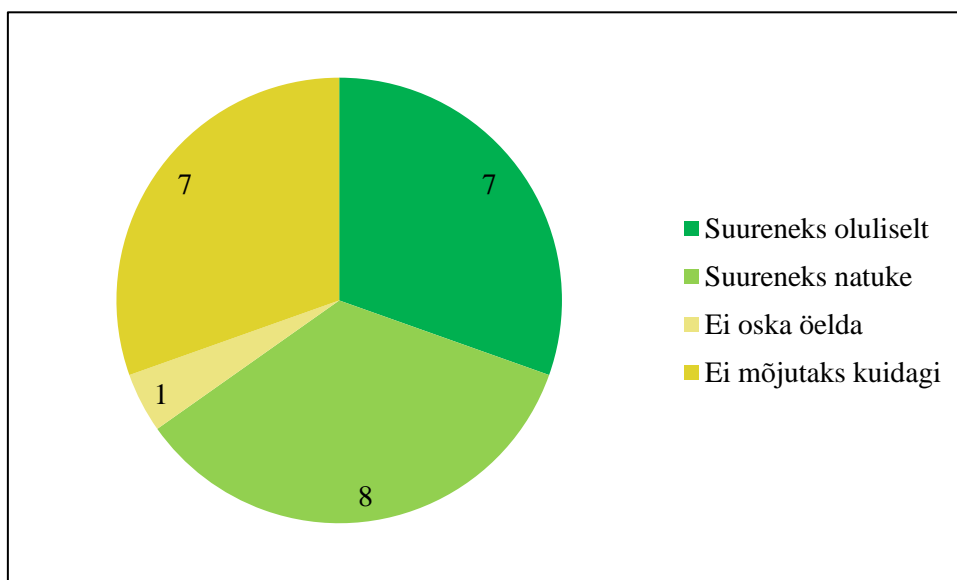
Allikas: autori uuring

Allpool oleval joonisel (vt Joonis 23) on toodud välja, kas ja kui palju ollakse nõus maksma püsiühenduse puhul ülesõidu eest rohkem. 16 ettevõtet ei ole nõus maksma rohkem kui parvlaeva pileti eest, 2 firmat ei oleks nõus tasuma üldse püsiühenduse eest ning 5 organisatsiooni on valmis välja käima rohkem raha kui parvlaeva pileti eest. Ettevõtted, millel kulub ühes kuus keskmiselt väiksem summa parvlaeva piletitele, on ka altimad maksma rohkem püsiühenduse eest. Kõige suurem summa, mida ollakse nõus maksma silla või tunneli puhul on parvlaevapileti kahekordne summa.



Joonis 23. Ettevõtete jaotus püsiühenduse eest maksevalmiduse põhjal
Allikas: autori uuring

Järgneval joonisel (vt Joonis 24) on välja toodud, kuidas on mõjutatud ettevõtete liiklussagedus mandri ja Muhu saare vahel, kui Suurele väinale tuleks püsiühendus. Üle poolte ettevõtetest hakkaks Kuivastu ja Virtsu vahel sagedamini reisima ning mitte ühegi firma puhul ei hakkaks liiklussagedus vähenema.



Joonis 24. Püsiühenduse mõju ettevõtete liiklussagedusele
Allikas: autori uuring

3.3. Ekspertide intervjuude analüüs

Lisaks reisijate ja ettevõtete küsitlustele viis autor läbi ka neli intervjuud ekspertidega. Ekspertideks olid Maanteeameti ühistranspordiosakonna juhtivekspert, Saaremaa vallavanem, Saaremaa valla majanduse, halduse ja teenusekeskuse abivallavanem, Saaremaa valla transpordinõunik.

Kõigepealt küsiti ekspertidelt, kuidas on Kuivastu ja Virtsu vaheline parvlaevühendus nende arvates viimase paari aasta jooksul muutunud. Teatud asjad on uue teenusepakkuja tulekuga läinud halvemaks ning teine osa paremaks (Tiitson 2018). Juba pisut enne teenusepakkuja muutust, kui üks suur laev viidi ära ja selle asemele toodi väiksem, oli teatud määral rohkem segadust. Ka pool aastat peale 1. oktoobril 2016 toimunud vahetust oli tuntav mõningane teenuse kvaliteedi langus. Näiteks piletisüsteemi toimimises oli puudusi, tuli kohaneda uute parvlaevadega ning see võttis aega, lõhuti sõiduvahendeid, kuna ei osatud arvestada teistsuguste laevadega. (Kallas 2018) Eelmiste laevade puhul oli peale- ja mahalaadimine sujuvam. Üheks faktoriks oli kiirus, kuna korraga sai reisijaid laadida peale ja maha, kuid täna saab teha ainult ühte korraga. Teiseks faktoriks olid meeskonnaliikmed, kes paremini ja kiiremini mahutasid reisijad laevale, kuid praegune meeskond on seda tööd teinud ka oluliselt vähem aega, ilmselt aja möödudes see paraneb. (Tiitson 2018) Lisaks on praegused parvlaevad veidi ebamugavamad autojuhtidele ja mugavamad reisijatele (Kallas 2018). Rekkajuhtidel on väga raske sõidukitest välja saada, kuna küljerõdude tõttu on laevadel kitsas. Suur murekoht on reisijate jaoks ka ohtliku veose reisid. Nende puhul on reisijate arv laeval ohutuse mõttes piiratud ning laevu ei laeta täis, isegi kui sadamaalale jääb inimesi ootama. Kuna vanasti tehti selles mõttes ohutuses järeleandmisi ja laevad pooltühjalt välja ei sõitnud, siis praegu on reisijatel raske aru saada kehtivast korrast. (Tiitson 2018)

Nüüd, kui süsteemid on korralikult tööle hakanud, siis on pigem märgata paranemist. See on väga hea lisa, et kui osta broneering, siis sadamas kontrollivad pileti olemasolu kaamerad ning tõkkepuud avanevad automaatselt. Lisaks on reaside arv aastas suurenenud. (Tiitson 2018) Aasta-aastalt on reisijate arv Muhu ja mandri vahel kasvanud, aastane kasv on umbes 10% ning see trend jätkub ilmselt ka edaspidi (Männik 2018). Graafikute tase tuleb 2018. aastal tõenäoliselt aegade parim, kuna suurema nõudlusega perioodidel tuuakse liinile ka kolmas laev (Linde 2018).

Üldiselt on parvlaevaihendus siiski valdkond, mis tänasel päeval Saare- ega Muhumaa arengut kuidagi ei takista (Kallas 2018).

Järgmisena pidid asjatundjad välja tooma kõige suuremad probleemid parvlaevade puhul. Väga keeruline on tippaegade katmine ja teenindamine, mil mahajäänud liinimeetrid ühe reisi kohta kasvavad. Tippaeg on alates mai keskelt kuni septembri keskpaigani. Loomulikult annab e-piletisüsteem hea planeerimisvõimekuse, sest kui e-piletid on juba välja müüdud, siis on alust arvata, et on vajadus lisareisiks. Siiski on meie ühiskonnas suur osa inimesi, kes piletit ette ära ei osta. Sellest tulenevalt tekib situatsioon, kus kassamüüjad ei suuda käsitsi piisavalt kiiresti pileteid müüa. See aga omakorda tähendab, et lisareisi puhul peab laev piletiostjate järgi ootama. Tekivad pikad järjekorrad ja reisijaid ei saa efektiivselt üle vedada. (Männik 2018)

Lisaks on probleemiks parvlaevade mahutavuse vähenemine, eriti kaubaveoautode puhul. Eelmistele praamidele mahtus neid rohkem ning seal oli parem manööverdada. (Kallas 2018) Väikeseid autosid saab uutele laevadele umbes sama palju mahutada kui enne, aga selle puhul on pigem probleemiks see, et autosid ei paigutata täna enam nii kompaktselt. Inimesed jätavad suuri vahesid ning samuti ei taheta jääda autoga kallaku peale ja seda üritatakse vältida suurte vahedega. (Tiitson 2018)

Samuti on laevade väljumiste intervall liiga pikk, parvlaevad peaksid sõitma tihedamini. Praegu on olukord selline, et inimesed ei saa Muhu ja mandri vahel sõita iga kell, vaid peavad arvestama fikseeritud graafikutega. Hetkel puudub ka öine ülesõit ja see on oluline murekoht. (Linde 2018)

Parvlaevateenust saaks parandada, kui inimesed, kes vähegi saavad, ostaksid e-pileti. See võimaldaks paremini laevade täituvust planeerida ja lisaks kindlustaks see reisijate laevale saamise, millele on soovitud. Kassast pileti ostmine ei garanteeri laevale saamist. Maanteeamet on võtnud eesmärgiks minna suvel tippaegadel sadamasse ning intervjuuerida inimesi, et saada teada, miks ühte või teist asja eelistatakse. (Männik 2018)

Üheks suurimaks probleemiks on hetkel hajutamine, kuidas teha nii, et mahajääjaid ei tekiks ja järjekorrad oleksid lühemad (Kallas 2018; Männik 2018). Parandada saab ainult suveaega ja 2018. aasta suvel on selleks meetmeks kolmas laev, mis prahitaksegi lühikeseks ajaks, kuna seisev laev oleks suur kulu (Männik 2018). Suvel tuuakse liinile küll asenduslaev Regula, kuid võrreldes tänaste uute laevadega on selle mahutavus oluliselt väiksem. Ehk aitaks järjekordade probleemi

rohkem lahendada see, kui oleks kolmas uus ja suur laev, mis ilmselt tagaks piisava vajaliku veovõime. (Kallas 2018) Lisareiside teostamist tuleks alustada kohe, kui tekib pudelikael (Tiitson 2018). 2018. aastal töötatakse ka selle nimel, et suudetaks reageerida kiiresti nõudluse hüppelisele kasvule ning selle jaoks tahetakse paika panna maamärgid, et kui järjekord ulatub selleni, siis saadetakse välja lisareis. Kriteeriumiks on see, et kui mahajäänud sõidukeid on vähemalt üks laevatäis, siis viiakse need sõidukid lisalaevaga üle Suure väina, et vältida ummikut. Samuti on plaanis nihutada veoautod tippaegadelt ära. Tahetakse teha hinnakujundus, mille puhul kehtiks väiksema tavaliiklusega reise korral veoautodele soodushind. See viiks sellise seisuni, kus veomahud oleksid ühtlasemalt ära jaotatud ja nii jääks tavaautodele rohkem ruumi. (Männik 2018)

Järjekordi tekitab teatud määral ka see, et kassade juures olevate väravate läbilaskevõime ei ole piisavalt kiire. Kui tervelt sadamaalalt pannakse sõidukid ühele laevale ja sadamaala ees on pikk järjekord, siis läheb tükk aega, et see ala jälle sõidukeid täis saada. Tihedal ajal võiks tõkkepuud olla üles tõstetud ja pileteid võiks müüa kohe järjekorras ja siis saaks kiiremini edasi sõita. Iseasi on selle teostatavus ning kui palju lisalahendusi see vajaks. (Tiitson 2018)

Välja oli toodud ka asjaolu, et parim lahendus oleks vahetada senine parvlaevaihendus silla või tunneli vastu, kuna sellisel juhul ülaltoodud probleeme üldse ei esinekski (Linde 2018).

Saare maakonnas registreeritud ettevõtete ja Saare maakonna püsielanike eelisjärjekorra vajadus on tegelikkuses küsimus ikkagi tippaegade korral, sest tänasel päeval on olemas püsielaniku ja sõiduki soodustus ning kui hästi planeerida, siis ei tohiks ka parvlaevale saamisega probleeme olla (Männik 2018). Tulenevalt asjaolust, et eelis pärsiks üldist logistikat, siis on selle vajadus pigem kaheldav (Linde 2018). Samas on Saaremaa valla huvi just pikkade järjekordade puhul kuidagi olukorda parandada, et inimesed, kes Saare- ja Muhumaal elavad, saaksid kiiremini koju (Tiitson 2018). Ehk lahendada olukord nii, et just reedeti saaksid inimesed eelisega laevale, kuna siis on raske parvlaevale saada. Ka teatud ettevõtete puhul võiks Kuivastu ja Virtsu vahelist ülesaamist kuidagi lihtsustada, kui firmal ei ole broneeringut. Näiteks ettevõtted, mis tegelevad kiiresti riknevate kaupadega ja sotsiaaltransport, mille käigus veetakse inimesi ravile. (Kallas 2018) Siiani aga ei ole sobivat lahendust leitud, mis ei tekitaks rahva seas pahameelt ja mida ei saaks ära kasutada (Tiitson 2018). Seda on tehniliselt raske teostada, sest ühest küljest ei osata mahtu ette ennustada, kui palju tuleks puhvrit tekitada ja teisalt ei saa hakata kedagi välja lükkama seepärast, et tegemist ei ole püsielanikuga (Männik 2018).

Nii parvlaevaihendusel kui ka püsiühendusel on omad plussid ja miinused. Toimival ühendusel pole häda midagi ning püsiühendus ei ole ka imeasi ja kui elatakse saarel, siis ikkagi tuleb teatud asjadega arvestada. (Tiitson 2018) Samas on Saare- ja Muhumaa elanike arvu poolest piisavalt suured, et ühendus mandriga peaks olema oluliselt parem kui praegune parvlaevaihendus. Kindlasti mõjutaks see ettevõtlust positiivses suunas. Kui praegu on Saare maakonnas hinnad kõrgemad kui mandril, siis ei mängi sealjuures rolli laevade piletihinnad, vaid ajafaktor. (Linde 2018) Ka Rootsi saar Öland on ühendatud silla abil mandriga ning kui arvestada sealseid tulemusi, siis taoliste argumentide taustal võiks püsiühenduse rajamisele suhtuda positiivselt. Näiteks suur hulk inimesi, kes olid saarelt ära kolinud, kolis sinna peale silla rajamist tagasi. (Männik 2018) Saaremaa vallavanem on vallavanemana võtnud seisukoha, et kui püsiühendus ei hakka koormama kohaliku omavalitsuse ja riigi eelarvet ning kõik tehakse ära erasektori rahadega, siis ei saa tal selle vastu midagi olla, aga ta leiab, et see ei saa lihtne olema. Juba praegu on ühiskonnas tekkinud teatud pinged, kes on selle poolt ja kes vastu, tekivad konfliktid ja põhifookus unustatakse üldse ära. Lisaks kasvab aasta-aastalt Saare maakonna elanike arv ja seda osaliselt seetõttu, et Saare- ja Muhumaale on raskem ligi pääseda. See maakond on Eesti kõige turvalisem, üks puhtamaid, rohelisemaid. Tõenäoliselt hakkaks need näitajad silla olemasolul kohe vastassuunas liikuma. Eelkõige tuleks püsiühenduse kohta küsida Muhu elanike arvamust, kuna Muhust saaks justkui läbisõiduhoov. (Kallas 2018)

Kui Suurele väinale tuleks püsiühendus, siis see pigem hajutaks üldist liiklussagedust Kuivastu ja Virtsu vahel ehk kui muidu sõidab laevalt maha kolonn sõidukeid, siis silla puhul selliseid kolonne ei tekiks (Tiitson 2018). Lisaks toimuks tõenäoliselt varasemate kogemustega võrreldes kohe alguses hüppeline kasv liiklussageduses, kuna asi oleks uus ja huvitav inimeste jaoks. Seejärel hakkaks see ilmselt stabiilselt kasvama ja üldised mahud oleksid suuremad kui parvlaevade puhul. (Männik 2018) Põhiliselt suureneks reisijate arv ühe päeva reise osas ning ööbimisi oleks oluliselt vähem ja kui rääkida kaubavoogudest, siis tootmine ilmselt püsiühenduse pärast ei suureneks (Kallas 2018). Teatud määral suureneks ka ohutus, kuna kolonne ei tekiks enam, kiiruseületajate arv väheneks, kuna praegu ületatakse kiirust, et laevale jõuda ning ka kõrvalmaanteelt tulijad saaksid lihtsamini peateedele (Tiitson 2018).

Viimasena küsiti asjatundjate arvamust, kas püsiühendus jääb mõtteks või see realiseerub tulevikus. Tehnoloogilises ja finantsilises mõttes ei ole see midagi ületamatut, maailmas on ehitatud väga palju erinevaid silde, tunnelid (Kallas 2018). Oleneb, kui suur oleks püsiühenduse iga-aastane hoolduskulu ning seda tuleks võrrelda parvlaevade omaga ja jõuda järeldusele, kas see

oleks majanduslikult otstarbekas (Tiitson 2018). Pigem ollakse skeptilised, kuna ei usuta, et riigi, kohaliku omavalitsuse ja Euroopa Liidu poolt raha selle jaoks eraldatakse, aga kui eraettevõtjad selle ette võtavad, siis võib see isegi valmida (Tiitson 2018; Kallas 2018). Saaremaa abivallavanem aga usub, et püsiühendus realiseerub, kuna nüüd on eraettevõtjad antud teema tõsiselt käsile võtnud (Linde 2018).

Reisijate ja ettevõtete esindajate küsitluste ning ekspertide intervjuude tulemuste põhjal on töö autor teinud ka endapoolsed järeldused ja ettepanekud.

3.4. Autori järeldused ja ettepanekud

Allpool on toodud autori järeldused uuringu käigus kogutud andmete alusel:

- 1) Antud uuringu küsitlustes tuli reisijatel ja ettevõtete esindajatel hinnata rahulolu erinevate parvlaevaühendusega seotud tegurite suhtes. Mõlema puhul sai kõige positiivsema tagasiside pileti ostmine e-süsteemist. Reisijate küsitluse puhul said madalaimad tulemused ooteaeg sadamas suveperioodil ja parvlaevade graafikutihedus ning ettevõtete esindajate küsitluse puhul pileтите hinnad ja graafikutihedus.
- 2) Suurem osa vastajatest leiab, et pärast teenusepakkuja vahetumist on parvlaevaühendus Kuivastu ja Virtsu vahel pigem halvenenud. Reisijate küsitluses andsid kõige kriitilisema hinnangu üle 64 aastased inimesed ning ettevõtete küsitluses selgus, et mida tihedamini Muhu ja mandri vahel reisitakse, seda rohkem arvatakse, et teenus on halvenenud.
- 3) Keskmine rahulolija reisijate puhul on 16-24aastane naisterahvas, kes eelkõige hindab kõrgelt pileti ostmist e-süsteemist. Keskmine mitterahulolija on üle 64 aasta vanune meesterahvas, kes eelkõige on häiritud ooteajast sadamas suveperioodil ning parvlaevade graafikutihedusest.
- 4) Üle poolte vastajatest arvab, et Saare maakonnas registreeritud ettevõtted ja Saare maakonna püsielanikud peaksid saama parvlaevadele eelisjärjekorras. Eelis on vajalik eelkõige suvisel perioodil ja pühade ajal, mil reisijate arv on tavapärasest oluliselt suurem.
- 5) Enamus reisijatest ja ettevõtete esindajatest pooldab püsiühenduse rajamist. Püsiühendust pooldatakse, kuna siis kaoks ära sõltuvus parvlaevadest ning oleks vabadus liikuda igal ajal, ööpäevaringselt.

- 6) Nendest reisijatest, kes olid parvlaevateenuse olulise halvenemise poolt, pooldab püsiühenduse loomist üle poolte vastanutest. Nendest reisijatest, kes olid parvlaevateenuse olulise paranemise poolt, pooldab püsiühenduse loomist ligi neljandik vastanutest.
- 7) Nendest ettevõtete esindajatest, kes olid parvlaevateenuse halvenemise poolt, pooldas püsiühenduse loomist üle poolte vastanutest. Sama tulemus oli ka nende puhul, kes arvasid, et teenus on paranenud.
- 8) Kui vastandada omavahel odavam pilet ja kiirem ülesõit, siis eelistavad uuringus osalejad kiiremat ülesõitu. Ettevõtted, millel kulub kuus väiksem summa parvlaeva piletite ostule ja reisijad, kellel on suurem elatusallikas, eelistavad kiiremat ülesõitu. Suurema eelarvega ettevõtted ning väiksema sissetulekuga inimesed soovivad pigem odavamat piletit.
- 9) Kui Suurele väinale tuleks püsiühendus, siis see mõjutaks suurel määral liiklussagedust mandri ja Muhu saare vahel. 68% ettevõtetest ja 59% reisijatest hakkaks tihedamini reisima Kuivastu ja Virtsu vahel.

Järgnevalt on toodud autori soovitusel ja ettepanekud, lähtudes antud uuringu tulemustest:

- 1) Rahulolu tõstmiseks parvlaevateenuse suhtes Kuivastu ja Virtsu vahel tuleb pöörata suuremat rõhku parvlaevateenuse korraldamisele suveperioodil, et ei tekiks pikki järjekordi ning ooteaegu. Autor toetab Mika Männiku poolt mainitud lahendust, mille puhul võiks panna paika maamärgid, et kui järjekord sinnani ulatub, siis saadetakse välja lisareis.
- 2) Rahulolu saab suurendada ka parvlaevade graafikutiheduse poolest, laevad peaksid väljuma tihedamini, võrreldes praeguse olukorraga. Laevaliiklus peaks olema tagatud ka öötundidel, näiteks iga paar tunni tagant, kuna antud transpordiühendus on siiski äärmiselt oluline.
- 3) Anda püsielanikele ja Saare maakonnas registreeritud ettevõtetele suuremaid soodustusi piletite maksumuse puhul või teha teenus neile üldse tasuta. Võimalus on ka lasta Saare maakonnas registreeritud ettevõtted ja Saare maakonna püsielanikud parvlaevadele eelisjärjekorras. Eelis oleks vajalik eelkõige suvisel perioodil ja pühade ajal, kui reisijaid on tavapärasest rohkem.
- 4) Pikemas perspektiivis toetab autor püsiühenduse rajamist Suure väina kohale. See annaks liikumisvabaduse, ei peaks planeerima aega parvlaevade järgi ja oleks võimalus liigelda ööpäevaringselt, mida hetkel ei saa. Lisaks oleks ülesõit kiirem ja liiklus turvalisem, kuna ei kiirustataks laevadele, enam ei sõidetakse tohututes kolonnides, ohtlikud möödasõidud väheneksid.

KOKKUVÕTE

Antud töö eesmärgiks oli teada saada tänaste reisijate, ettevõtjate ning ekspertide arvamused ja hoiakud nii Kuivastu ja Virtsu vahelise parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas. Töö uuringu läbiviimiseks kasutati kahte küsitlust, millest üks oli mõeldud tänastele reisijatele ja teine ettevõtetele. Ekspertide puhul kasutati poolstruktureeritud intervjuusid. Analüüs koostati vastuste põhjal, mis saadi 756 reisijalt, 23 ettevõtte esindajalt ning neljalt eksperdilt. Eesmärgi täitmiseks otsiti antud töö käigus vastuseid järgmistele küsimustele:

- 1) Millised on tänaste reisijate arvamused ja hoiakud nii parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas?
- 2) Millised on ettevõtjate hoiakud ja arvamused nii parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas?
- 3) Millised on ekspertide arvamused ja hoiakud nii parvlaevateenuse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas?

Uuringu käigus saadi järgmised tulemused:

- 1) Parvlaevaühendusega seotud teguritest hindasid nii reisijad kui ka ettevõtete esindajad kõige kõrgemalt pileti ostmist e-süsteemist. Madalaimalt hindasid tänased reisijad ooteaega sadamas suveperioodil ja parvlaevade graafikutihedust ning ettevõtete esindajad pileтите maksumust ja graafikutihedust.
- 2) Kuivastu ja Virtsu vaheline parvlaevaühendus on pärast teenusepakkuja vahetumist pigem halvenenud. Kõige kriitilisemad hindajad olid reisijate puhul üle 64 aastased inimesed ning ettevõtete puhul olid kriitilisemad need, mille reisisagedus on suurem.
- 3) Reisijate puhul on keskmine rahulolija 16-24aastane naisterahvas, kes eelkõige hindab kõrgelt pileti ostmist e-süsteemist. Keskmine mitterahulolija on üle 64 aasta vanune meesterahvas, kes eelkõige on häiritud ooteajast sadamas suveperioodil ning parvlaevade graafikutihedusest.
- 4) Saare maakonnas registreeritud ettevõtted ja Saare maakonna püsielanikud peaksid saama parvlaevadele eelisjärjekorras. Seda on tarvis eeskätt perioodidel, mil reisijaid on tavapärasest rohkem.

- 5) Püsiühenduse rajamist toetab enamuse reisijatest ja ettevõtete esindajatest, sest siis suureneks liikumisvabadus.
- 6) Reisijad, kelle arvates on parvlaevateenus viimase paari aasta jooksul oluliselt halvenenud, nendest üle poolte pooldab püsiühenduse loomist. Need reisijad, kelle arvates on parvlaevateenus viimase paari aasta jooksul oluliselt paranenud, selle grupi puhul ligi neljanik pooldab püsiühenduse loomist.
- 7) Nendest ettevõtete esindajatest, kes olid parvlaevateenuse halvenemise poolt, pooldas püsiühenduse loomist üle poolte vastanutest. Sama tulemus oli ka nende puhul, kes arvasid, et teenus on paranenud.
- 8) Kui võrrelda omavahel odavamat piletit ja kiiremat ülesõitu, siis peavad uuringus osalejad olulisemaks kiiremat ülesõitu. Suurema elatusallikaga inimesed ja ettevõtted, millel kulub kuus väiksem summa parvlaeva piletite ostule, väärtustavad enam aega.
- 9) Suure väina kohal oleva püsiühenduse korral suureneks uuringu tulemusena liiklussagedus Kuivastu ja Virtsu vahel. 68% ettevõtetest ja 59% reisijatest hakkaks püsiühenduse puhul Muhu ja mandri vahel tihedamini reisima.

Autor tõi välja ka soovitusel ja ettepanekud, lähtudes antud uuringu tulemustest:

- 1) Pöörata tuleks suuremat tähelepanu parvlaevateenuse korraldamisele suveperioodil, et ei tekiks pikki järjekordi ning ooteaegu. Autor toetab maamärkide ideed, mille korral tehakse lisareis siis, kui järjekord märkideni ulatub.
- 2) Laevad peaksid väljuma tihedamini kui praegu. Ühendus peaks olema tagatud ka öösel, sest Muhu ja mandri vaheline transpordiühendus on üsna suure tähtsusega.
- 3) Püsielanikele ja Saare maakonnas registreeritud ettevõtetele tuleks teha suuremaid soodustusi. Üheks võimaluseks oleks lasta Saare maakonnas registreeritud ettevõtted ja Saare maakonna püsielanikud parvlaevadele eelisjärjekorras, kui on rohkemate reisijatega perioodid. Järgmisteks võimalusteks oleks vähendada nende jaoks piletite maksumust või teha teenus nende jaoks üldse tasuta.
- 4) Pikemas perspektiivis toetab autor püsiühenduse mõtet Muhu ja mandri vahel. See annaks suurema ja ööpäevaringse liikumisvabaduse. Lisaks oleks ülesõit kiirem ja liiklus turvalisem, sest kaoks ära kiirustamine laevadele, ei sõidetaks tohututes kolonnides, väheneksid möödasõidud.

Töö käigus sai välja uuritud tänaste reisijate, ettevõtjate ning ekspertide arvamused ja hoiakud nii Kuivastu ja Virtsu vahelise parvlaevateenuse kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas. Täpsemate andmete jaoks aga tuleks autori arvates läbi viia mahukam uuring, kuhu oleks kaasatud

oluliselt rohkem reisijaid, ettevõtteid ja eksperte, tuleks saada ligipääs võimalikult paljude osapoolteni.

SUMMARY

INTEREST GROUPS' SATISFACTION IN REFERENCE TO THE CONNECTION BETWEEN KUIVASTU AND VIRTSU

Diana Turja

Muhu and Saaremaa have always been separated from the mainland due to the geographical barrier Suur strait. Today, there is no fixed link between Kuivastu and Virtsu and according to this, the transport is arranged to a certain extent by air traffic but on a larger scale by ferries.

A ferry service and a possible fixed link have been in a discussion for a few decades. These topics became especially relevant at the beginning of 2018 when Raivo Hein and Raivo Kütt raised the idea of the bridge. The construction of fixed link has still not been started at the national level, so the entrepreneurs decided to bring this topic up again to take real steps towards the possible fixed link. The opinions of different parties are divided into two groups, those, who prefer a fixed link and those, who prefer ferry service.

At present, there is no new and thorough information and analysis of the opinions and attitudes of today's passengers, entrepreneurs and experts about both, the Kuivastu and Virtsu ferry service and the logistical impact of a possible fixed link. The aim of this thesis is to provide this information. This thesis is written about the connection between Kuivastu and Virtsu because the author is from Saaremaa and travels between Kuivastu and Virtsu on a regular basis.

To conduct the study, two surveys were used - one survey was for today's passengers and another for the companies. Also, semi-structured interviews were used for the experts. The analysis was based on responses from 756 passengers, 23 entrepreneurs and four experts.

The study provided multiple results. Purchasing a ticket from the e-system was rated the highest from the factors related to ferry service. Passengers gave the lowest rate to the waiting time in the

port during the summer season and to the density of ferry schedules. Representatives of the companies gave the lowest rates to the cost of tickets and the schedule's density. According to the respondents answers, the ferry connection between Kuivastu and Virtsu has rather worsened after the service provider changed.

In addition, companies registered in the Saare county and Saaremaa County's permanent residents should receive a priority for ferries, when there are more passengers than usual. Also, when a cheaper ticket and a faster overpass were compared, the participants in the survey preferred a faster overpass. At the same time, the establishment of a fixed link is also supported. If there was a fixed link over the Suur Strait, the traffic between Kuivastu and Virtsu would increase, according to the survey.

The author also presented recommendations and suggestions based on the results of this study. More attention should be paid to arranging ferry service during the summer period, so there would be no long queues and waiting times. There should be landmarks at the port - if the queue reaches the point, an additional ferry is put on the line. Also, ferries should depart more often than they do right now and the connection should be guaranteed during the night as well.

Local people and companies should get more advantages. One option would be to let them on to the ferries before other passengers when there are more people at the port than usual. Other options would be to reduce the cost of tickets or make the service free for locals.

In the long run, the author supports the idea of a fixed link between Muhu and the mainland. This would give a bigger freedom of movement on a 24-hour basis. Additionally, the overpass would be faster and the traffic would be safer as there would be no rushing to the ferries and a reduction of huge columns and dangerous passings.

With this thesis, new and thorough information and analysis of the opinions and attitudes of passengers, entrepreneurs and experts were provided about the Kuivastu and Virtsu ferry service and the logistical impact of a possible fixed link. However, for more detailed data, the author believes that a more voluminous research is needed, which would involve a considerably larger number of passengers, companies and experts.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- Akhter, M. S., Madany, I. M. (1993). Heavy metals in street and house dust in Bahrain. - *Water Air and Soil Pollution*, Vol. 66, No. 1, 111-119.
- Andersen, S. N., Nilsen, Ø. L., Gutiérrez, M. D., Tørset, T. (2016). Impacts on land use characteristics from fixed link projects: four case studies from Norway. - *Transportation Research Procedia*, Vol. 13, 145-154.
- Binford, M. W., Patarasuk, R. (2012). Longitudinal analysis of the road network develop and land-cover change in Lop Buri province, Thailand, 1989-2006. - *Geography*, Vol. 32, No. 2, 228-239.
- Cao, W., Li, R., Chi, X., Chen, N., Chen, J., Zhang, H., Zhang, F. (2017). Island urbanization and its ecological consequences: a case study in the Zhoushan Island, East China. - *Ecological Indicator*, Vol. 76, 1-14.
- Cerrato, R. (2010). The Oresund Bridge and the commuting trends. (Master Programme) Lund University. Sweden.
- Christopher, M. (1998). *Logistics and supply chain management: Strategies for Reducing Cost and Improving Service*. Second ed. England: Financial Times Professional Limited.
- Coppola, P., Ibeas, Á., dell'Olio, L., Cordera, R. (2013). LUTI Model for the Metropolitan Area of Santander. - *JOURNAL OF URBAN PLANNING AND DEVELOPMENT*, Vol, 139, 153-165.
- Coskuner, G., Jassim, M.S. (2017). Assessment of spatial variations of particulate matter (PM10 and PM2. 5) in Bahrain identified by air quality index (AQI). - *Arabian Journal of Geosciences*, Vol. 10, 1-14.
- Delalic, S. (2011). Crossing Øresund-A case study of price discrimination on Øresund Bridge. (Bachelor's thesis) Jönköping International Business School. Jönköping.
- Edwards, M., Mackett, R. L. (1998). The Impact of New Public Transport Systems: Will the Expectations Be Met? - *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 32, No. 4, 231-245.
- Eidast, A. (2012). *Laevanduse töökorraldus ja ökonomika*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.
- Fellesson, M., Friman, M. (2008). Perceived Satisfaction with Public Transport Service in Nine European cities. - *Journal of the Transportation Research Forum*, Vol. 47, No. 3, 93-103.

- Francke, N. (2000). The Øresund Bridge - linking Scandinavia to the continent. - *Ingenia*, No. 2, 23-28.
- Fujii, S., Kitamura, R. (2003). What Does a One-Month Free Bus Ticket do to Habitual Drivers? An Experimental Analysis of Habit and Attitude Change. - *Transportation*, Vol. 30, No. 1, 81-95.
- Grönroos, C. (2007). *Service management and marketing: Customer Management in Service Competition*. 3rd ed. England: John Wiley & Sons Ltd.
- Gutiérrez, M. D., Andersen, S. N., Nilsen, O. L., Tørset, T. (2015). Impacts on land use characteristics from ferry replacement projects. Two case studies from Norway. - *Transportation Research Procedia*, Vol. 10, 286-295.
- Gutiérrez, M. D., Andersen, S. N., Nilsen, O. L., Tørset, T. (2016). Modelling the impacts on population caused by fixed link projects. - *Transportation Research Procedia*, Vol. 14, 4468-4477.
- Hein, R., Kütt, R. (2018). *Ülevaade Muhu- ja Saaremaa vahelise silla võimalikkusest*. Kättesaadav: <http://saartesillad.ee/> , 19.03.2018.
- Hillep, P., Hiieväli, R., Pärnamets, R., Tammeveski, T. (2012). *Saare maakonna elanike ja ettevõtete meelsuse uuring püsiühenduse arendamise suhtes paranenud parvlaevaiühenduse tingimustes*. Kättesaadav: https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/saare_pysiyhendus_uuringuaranne_160912_0.pdf , 20.03.2018.
- Härma, K. (2018). *Ettevõtjad tahavad ise Saaremaa silla valmis teha*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2018/01/11/ettevotjad-tahavad-saaremaa-silla-valmisteha> , 20.04.2018.
- Jüri Linde, Saaremaa valla majanduse, halduse ja teenusekeskuse abivallavanem. Autori intervjuu. Helisalvestis. Kuressaare. 02.04.2018.
- Karl Tiitson, Saaremaa valla transpordinõuniku. Autori intervjuu. Helisalvestis. Kuressaare. 02.04.2018.
- Kook, U. (2018). *Uuring: Saaremaa sillale "jah", tselluloositehasele "ei"*. Kättesaadav: <https://www.err.ee/686222/uuring-saaremaa-sillale-jah-tselluloositehasele-ei>, 14.04.2018.
- Leung, A., Tanko, M., Burke, M., Shui, C. S. (2017). Bridges, tunnels, and ferries: connectivity, transport, and the future of Hong Kong's outlying islands. - *Island Studies Journal*, Vol. 12, No. 2, 61-82.
- Madany, I. M., Ali, S. M., Akhter, M. S. (1990). Assessment of lead in roadside vegetation in Bahrain. - *Environment International*, Vol. 16, No. 2, 123-126.
- Madis Kallas, Saaremaa vallavanem. Autori intervjuu. Helisalvestis. Kuressaare. 02.04.2018.

- Mathisen, T. A., Solvoll, G. (2010). Service Quality Aspects in Ferry Passenger Transport Examples from Norway. - *EJTIR*, Vol. 10, No. 2, 142-157.
- Matthiessen, C. W. (2004). The Öresund Area: Pre- and post-bridge cross-border functional integration: The bi-national regional question. - *GeoJournal*, Vol. 61. No. 1, 31-39.
- Michal, K. (2018). *Saaremaa sild - ühenduste uus ajastu*. Kättesaadav: <https://www.meiema.ee/index.php?content=artiklid&sub=2&artid=80021> , 31.03.2018.
- Mika Männik, Maanteeameti ühistranspordiosakonna juhtivekspert. Autori intervjuu. Helisalvestis. Tallinn. 07.03.2018.
- Munroe, D. K., McSweeney, K., Olson, J. L., Mansfield, B. (2014). Using economic geography to reinvigorate land-change science. - *Geoforum*, Vol. 52, 12-21.
- NZ Transport Agency. (2014). *Public transport by ferry*. Kättesaadav: <https://www.nzta.govt.nz/assets/userfiles/transportdata/Public%20Transport%20by%20Ferry.pdf> , 24.04.2018.
- Parvlaevaliiklus kuulutati elutähtsaks teenuseks*. (2014). Saarte Hääl. Kättesaadav: <https://www.saartehaal.ee/2014/11/28/parvlaevaliiklus-kuulutati-elutahtsaks-teenuseks/>, 15.04.2018.
- Powell. T. (2001). *The Principles of transport economics*. London: PTRC Education & Research Services Ltd.
- Qvarfordta, S., Kautskya, H., Malmb, T. (2006). Development of fouling communities on vertical structures in the Baltic Sea. - *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, Vol. 67, No. 4, 618-628.
- Ratt, S. (2018). *Kadri Simson: Saaremaa silla rajamise suurimaks takistuseks on oht keskkonnale*. Kättesaadav: <https://www.ohtuleht.ee/851589/kadri-simson-saaremaa-silla-rajamise-suurimaks-takistuseks-on-oht-keskkonnale> , 20.04.2018.
- Reisiparvlaev Piret*. TS Laevad OÜ. Kättesaadav: <https://www.praamid.ee/wp/piret/> , 20.04.2018.
- Reisiparvlaev Regula*. TS Laevad OÜ. Kättesaadav: <https://www.praamid.ee/wp/regula/>, 20.04.2018.
- Reisiparvlaev Töll*. TS Laevad OÜ. Kättesaadav: <https://www.praamid.ee/wp/toll/> , 20.04.2018.
- SAARE MAAKOND*. Eesti Statistikaamet. Kättesaadav: <https://www.stat.ee/ppe-saare-maakond> , 20.04.2018.
- Saaremaa vald*. Saaremaa vald. Kättesaadav: <http://www.saaremaavald.ee/tutvustus-ja-asukoht> , 20.04.2018.

- Sabau, A. Ş. (2011). Case study on the components of an innovative region: Öresund Region - Denmark and Sweden. - *Urbanism. Arhitectură. Construcții*, Vol. 3, No. 2, 3-14.
- Saint-Béat, B., Baird, D., Asmus, H., Asmus, R., Bacher, C., Pacella, S.R., Johnson, G.A., David, V., Vézina, A.F., Niquil, N. (2015). Trophic networks: how do theories link ecosystem structure and functioning to stability properties? - *Ecological Indicators*, Vol. 52, 458-471.
- Sild tuleb kord niikuinii*. Saarte Hääl. Kättesaadav: <https://www.saartemaal.ee/2018/01/16/sild-tuleb-kord-niikuinii/> , 20.04.2018.
- Temba, M., Tinali, G. Z. P. (2015). Ferry Passengers' Satisfaction: an Empirical Assessment of Influence of Ferry Route Type. - *ORSEA Journal*, Vol. 5, No. 2, 118-151.
- The effects of fixed links-case studies from the Great Belt and Øresund*. Andresen Analyse. Kättesaadav: <https://femern.com/~media/Documentation/2013/May/The-effects-of-fixed-links-case-studies-from-Great-belt-and-Oresund.pdf> , 26.04.2018.
- TS Laevad alustab 1.oktoobril mandri ja suursaarte vahelise laevaliikluse teenindamist*. AS Tallinna Sadam. Kättesaadav: <http://www.ts.ee/parvlaevade-uudised?art=776> , 20.04.2018.
- Tveter E., Welde, M., Odeck, J. (2017). Do Fixed Links Affect Settlement Patterns: A Synthetic Control Approach. - *Research in Transportation Economics*, Vol 63, 59-72.
- Tzanopoulos, J., Vogiatzakis, I.N. (2011). Processes and patterns of landscape change on a small Aegean island: the case of Sifnos, Greece. - *Landscape and Urban Planning*, Vol. 99, No. 1, 58-64.
- Vald*. Muhu vald. Kättesaadav: <http://www.muhu.ee/> , 20.04.2018.
- Vannini, P. (2011). Constellations of ferry (im)mobility: islandness as the performance and politics of insulation and isolation. - *Cultural geographies*, No. 18 (2). The Author(s). 249–271.
- Väinaliikluse ajalugu*. AS Saaremaa Laevakompanii. Kättesaadav: http://www.tuulelaevad.ee/index.php?option=com_content&view=article&id=98&Itemid=79&lang=et, 20.04.2018.
- Wu, Q., Zhang, H., Ye, Y., SU, Y. (2012). The impact of Hong Kong-Zhuhai-Macao bridge on the traffic pattern of Pearl River Delta. - *Acta Geographica Sinica*, Vol. 67, 723-732.
- ÜTS RT I, 23.03.2015, 2, § 2.
- ÜTS RT I, 23.03.2015, 2, § 10.

Xie, Z., Li, X., Zhang, Y., Chen, S. (2018). Accelerated expansion of built-up area after bridge connection with mainland: A case study of Zhujiajian Island. - *Ocean & Coastal Management*, Vol 152, 62-69.

LISAD

Lisa 1. Reisijate küsitlus

Lugupeetud vastaja!

Antud küsitlus on koostatud Diana Turja poolt bakalaureuse lõputöö raames, mille avalik kaitsmine toimub 2018. aasta juunis TTÜ-s. Eesmärgiks on hinnata inimeste rahulolu nii Kuivastu ja Virtsu vahelise parvlaevaliikluse kohta kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas. Vastates alljärgnevale küsimustele, aitate välja selgitada praeguse laevaliikluse toimimise efektiivsust ja püsiühenduse rajamise vajalikkust.

Vastused on konfidentsiaalsed ning üksiktulemusi ei avaldata, andmeid kasutatakse üldistatult bakalaureusetöös.

Küsitlusele vastamine võtab aega umbes 5-8 minutit.

*Kohustuslik

1. Kuidas identifitseerite ennast? *
 - a) Saaremaa püsielanik
 - b) Ei ole Saaremaa püsielanik
 - c) Ei oska liigitada

2. Kui sageli kasutate Kuivastu-Virtsu vahelist parvlaevateenust? *
 - a) Mõned korrad nädalas
 - b) Mõned korrad kuus
 - c) Mõned korrad aastas
 - d) Ei ole kasutanud parvlaevateenust
 - e) Muu

Lisa 1 järg

3. Palun hinnake enda rahulolu järgnevate parvlaevaihendusega seotud tegurite suhtes. *

	Täiesti rahul	Pigem rahul	Pigem ei ole rahul	Ei ole üldse rahul	Ei oska öelda
Ooteaeg sadamas suveperioodil					
Ooteaeg sadamas talveperioodil					
Parvlaevade graafikutihedus					
Pileti ostmine sadamas kohapeal (kiirus ja lihtsus)					
Pileti ostmine e-süsteemist (lihtsus, arusaadavus, mugavus)					
Sõidukite laadimise kiirus laevale ja sealt maha					
Parvlaeva ülesõiduaeg					
Parvlaeval pakutavad lisateenused (nt pood, toitlustus)					
Pileti hind reisijale					
Pileti hind sõidukile					

4. Kuidas on Kuivastu-Virtsu vaheline parvlaevaihendus Teie arvates viimase paari aasta jooksul muutunud? *

- a) Paranenud oluliselt
- b) Paranenud natuke
- c) Püsinud samasugusena
- d) Halvenenud natuke
- e) Halvenenud oluliselt
- f) Ei oska öelda

5. Kuidas saaks Teie arvates praegust parvlaevateenust parandada?

6. Kas Saare maakonna püsielanikud peaksid saama parvlaevale eelisjärjekorras?*

- a) Ei
- b) Jah

7. Palun põhjendage eelmist vastust.

Lisa 1 järg

8. Kuidas suhtute Muhu saare ja mandri vahelise püsiühenduse rajamisse? *

- a) Pooldan
- b) Ei poolda
- c) Ei oska öelda

9. Palun põhjendage eelmist vastust.

10. Kas eelistaksite pigem odavamat piletit või kiiremat ülesõitu? *

- a) Kiiremat ülesõitu
- b) Odavamat piletit

11. Kas ja kui palju oleksite nõus maksma püsiühenduse puhul ülesõidu eest rohkem? *

- a) X % rohkem kui parvlaeva pileti eest
- b) Ei oleks nõus maksma rohkem kui parvlaeva pileti eest
- c) Ei oleks nõus maksma üldse püsiühenduse eest

12. Kui vastasite eelmises küsimuses "X% rohkem kui parvlaeva pileti eest", mis arv see X Teie jaoks on?

13. Kui Suurele väinale tuleks püsiühendus, siis kuidas see mõjutaks Teie liiklussagedust mandri ja Muhu saare vahel? *

- a) Ei mõjutaks kuidagi
- b) Liiklussagedus tõenäoliselt suureneks natuke
- c) Liiklussagedus tõenäoliselt suureneks oluliselt
- d) Liiklussagedus tõenäoliselt väheneks natuke
- e) Liiklussagedus tõenäoliselt väheneks oluliselt
- f) Ei oska öelda

14. Sugu *

- a) Naine

Lisa 1 järg

b) Mees

15. Vanus *

a) Noorem kui 16

b) 16-24

c) 25-34

d) 35-44

e) 45-54

f) 55-64

g) Üle 64

16. Keskmise netosissetulek kuus (vajalik järelduste tegemiseks): *

a) Kuni 500 €

b) 501-800 €

c) 801-1000 €

d) 1001-2000€

e) Üle 2000 €

f) Ei oska öelda

g) Ei soovi avaldada

17. Lisakommentaar, kui soovite midagi veel lisada

Lisa 2. Ettevõtete küsitlus

Lugupeetud vastaja!

Antud küsitlus on koostatud Diana Turja poolt bakalaureuse lõputöö raames, mille avalik kaitsmine toimub 2018. aasta juunis TTÜ-s. Eesmärgiks on hinnata ettevõtete esindajate rahulolu nii Kuivastu ja Virtsu vahelise parvlaevaliikluse kui ka võimaliku püsiühenduse logistilise mõju osas. Vastates alljärgnevale küsimustele, aitate välja selgitada praeguse laevaliikluse toimimise efektiivsust ja püsiühenduse rajamise vajalikkust.

Vastused on konfidentsiaalsed ning üksiktulemusi ei avaldata, andmeid kasutatakse üldistatult bakalaureusetöös.

Küsitlusele vastamine võtab aega umbes 5-8 minutit.

*Kohustuslik

1. Kus on Teie ettevõtte registreeritud? *

- a) Saare maakonnas
- b) Mujal

2. Ettevõtte on ... *

- a) Tootmisettevõtte
- b) Teenindusettevõtte
- c) Nii tootmis- kui teenindusettevõtte

3. Kus asub ettevõtte sihtturg? *

- a) Ainult Saaremaal ja Muhu saarel
- b) Valdavalt Saaremaal ja Muhu saarel, aga ka mujal
- c) Väikesel määral Saaremaal ja Muhu saarel, aga valdavalt väljaspool
- d) Ainult väljaspool Saaremaad ja Muhu saart

4. Kui sageli on ettevõttel vajadus parvlaevateenuse järele tulenevalt reisijate- või kaubaveost? *

Lisa 2 järg

- a) 1-2 reisi nädalas
- b) 3-5 reisi nädalas
- c) 6-10 reisi nädalas
- d) Mõned korrad kuus
- e) Mõned korrad aastas
- f) Ei ole kasutanud parvlaevateenust
- g) Muu

5. Mis tüüpi sõidukeid Teie ettevõtte enamasti kasutab Muhu saare ja mandri vaheliseks reisijate- või kaubaveoks? *

- a) Sõiduauto
- b) Veoauto kuni 3,5 t
- c) Veoauto üle 3,5 t
- d) Buss
- e) Muu

6. Palun hinnake enda rahulolu järgnevate parvlaevaihendusega seotud tegurite suhtes. *

	Täiesti rahul	Pigem rahul	Pigem ei ole rahul	Ei ole üldse rahul	Ei oska öelda
Ooteaeg sadamas suveperioodil					
Ooteaeg sadamas talveperioodil					
Parvlaevade graafikutihedus					
Pileti ostmine sadamas kohapeal (kiirus ja lihtsus)					
Pileti ostmine e-süsteemist (lihtsus, arusaadavus, mugavus)					
Sõidukite laadimise kiirus laevale ja sealt maha					
Parvlaeva ülesõiduaeg					
Parvlaeval pakutavad lisateenused (nt pood, toitlustus)					
Pileti hind reisijale					
Pileti hind sõidukile					

7. Kuidas on parvlaevaihendus Muhu saare ja mandri vahel ettevõtte seisukohalt viimase paari aasta jooksul muutunud? *

Lisa 2 järg

- a) Paranenud oluliselt
- b) Paranenud natuke
- c) Püsinud samasugusena
- d) Halvenenud natuke
- e) Halvenenud oluliselt
- f) Ei oska öelda

8. Kuidas saaks Teie arvates ettevõtte seisukohalt praegust Kuivastu-Virtsu vahelist parvlaevateenust parandada?

9. Kas Saare maakonnas registreeritud ettevõtte peaks reisijate- või kaubaveo sooritamiseks saama parvlaevale eelisjärjekorras? *

- a) Ei
- b) Jah

10. Palun põhjendage eelmist vastust.

11. Kuidas suhtute ettevõtte seisukohalt Kuivastu-Virtsu vahelise püsiühenduse rajamisse? *

- a) Pooldan
- b) Ei poolda
- c) Ei oska öelda

12. Palun põhjendage eelmist vastust.

13. Kas eelistaksite ettevõtte seisukohalt pigem odavamalt piletit või kiiremat ülesõitu? *

- a) Odavamalt piletit
- b) Kiiremat ülesõitu

Lisa 2 järg

14. Kas ja kui palju oleksite ettevõtte seisukohalt nõus maksma püsiühenduse puhul ülesõidu eest rohkem? *

- a) X % rohkem kui parvlaeva pileti eest
- b) Ei oleks nõus maksma rohkem kui parvlaeva pileti eest
- c) Ei oleks nõus maksma üldse püsiühenduse eest

15. Kui vastasite eelmises küsimuses "X% rohkem kui parvlaeva pileti eest", mis arv see X Teie ettevõtte jaoks on?

16. Kui Suurele väinale tuleks püsiühendus, siis kuidas see mõjutaks Teie ettevõtte reisijate- või kaubaveo sooritamise sagedust mandri ja Muhu saare vahel? *

- a) Liiklussagedus tõenäoliselt suureneks natuke
- b) Liiklussagedus tõenäoliselt suureneks oluliselt
- c) Ei mõjutaks kuidagi
- d) Liiklussagedus tõenäoliselt väheneks natuke
- e) Liiklussagedus tõenäoliselt väheneks oluliselt
- f) Ei oska öelda

17. Milline on Teie ametikoht ettevõttes? *

18. Kui suur on Teie ettevõttes töötajate arv? *

19. Kui suur on Teie ettevõtte kuu eelarve, mis läheb parvlaeva piletite ostule? *

20. Lisakommentaari, kui soovite midagi veel lisada

Lisa 3. Ekspertide intervjuu küsimused

- 1) Kuidas on Kuivastu ja Virtsu vaheline parvlaevaihendus Teie arvates viimase paari aasta jooksul muutunud? Palun põhjendage.
- 2) Mis on Teie arvates praegu kõige suuremad probleemid parvlaevade puhul?
- 3) Kuidas saaks Teie arvates praegust parvlaevateenust parandada?
- 4) Kas Saare maakonnas registreeritud ettevõtte ja Saaremaa püsielanikud peaksid saama parvlaevale eelisjärjekorras? Põhjendage.
- 5) Kuidas suhtute püsiühenduse rajamisse? Põhjendage.
- 6) Kui Suurele väinale tuleks püsiühendus, siis kuidas see mõjutaks Teie arvates ettevõtete kaubavoo sagedust Kuivastu ja Virtsu vahel? Kuidas see mõjutakse Teie arvates tänaste reisijate liiklusedust Kuivastu ja Virtsu vahel?
- 7) Mis Te arvate, kas Muhu ja mandri vahelise püsiühendus jääb ainult mõtteks või see realiseerub tulevikus?