



## **Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035**

**august 2019**

**AVALIK STRATEEGIA KAVAND JUHTRÜHMALE**



## Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035

### Sisukord

<b>Kokkuvõte</b>	7
<b>1. VISIOON: INIMKESKNE LINN</b>	9
Tallinna liikuvuskava eesmärgid aastaks 2035	10
<b>Tallinna regiooni liikuvuse stsenaariumid aastaks 2035</b>	10
BAASSTSENAARIUM – SAMAL KURSIL	11
TALLINNA ÜHISTRANSPOORT+	11
TALLINN HELSINGI KURSIL	12
<b>2. TALLINNA LIIKUVUSKAVA TEGEVUSSUUNAD</b>	14
1. tegevussuund: terviklik ja hästi planeeritud linnaruum	14
2. tegevussuund: head alternatiivid autostumisele	16
3. tegevussuund: regionaalne transpordivõrk ja liikuvuskorraldus	17
4. tegevussuund: jätkusuutlik rahastamine	18
<b>Tabel 2.1. Tallinna ja Helsingi regiooni ühistranspordikulude, tulude ja dotatsiooni võrdlus</b>	Error! Bookmark not defined.
<b>3. TALLINNA JA HARJUMAA LIIKUVUSE ARENGUSUUNAD JA 15 LAHENDAMIST VAJAVAT PROBLEEMI</b>	20
Praegused liikumisandmed	20
15 LAHENDAMIST VAJAVAT PROBLEEMI	26
<b>4. Tallinna parkimispoliitika praegune seis ja tuleviku arengusuunad</b>	56
5. Lisad	Error! Bookmark not defined.
<b>5.1. Lisa: Tallinna piirkonna linnaliikuvuse tulevikustsenaariumid</b>	59
5.2. Tallinna ja Helsingi pealinnaregioonide ühine liikuvus	67



Hea linlane!

Eesti, iseäranis Tallinn ja Harjumaa on viimase 15 aasta jooksul väga kiiresti ja palju arenenud. Euroopa Liitu astumise järel jätkus majanduse stabiilne areng ning nii Tallinn kui ka selle ümbrus kasvasid jõudsalt Põhja-Eesti arengumootoriks. Siin on pea pool Eesti elanikest ja liikumistest, tähtsad teadus-, tööstus- ja meelelahutuskeskused ning vaatamisväärsused. Tallinna saabuvad ja seda läbivad kaubavood kõigist ilmakaartest mööda maismaa-, vee- ja õhuteid.

Kiire arengu tõttu on kasvanud inimeste transpordile kuluv raha ja aeg ning on suurenenud sellest tingitud keskkonnamõju. Iga päev sõidame inimese kohta rohkem kilomeetreid ja rajame üha kallimat taristut, mida on järjest kulukam ülal pidada. Suureneb nii sõidukite kui ka peenosakeste ja muude heitmete hulk ning teedetaristu tarvis kasutatavate maavarade kulud järjest kasvavad. Kasvavas ja arenevas tihedalt asustatud linnas on igapäevane autoga liikumine kõige kallim ja ebatõhusam, sest linnale ja inimestele vajalikku maad kulutatakse peamiselt parklate ja teede laiendamiseks.

Tallinn on sarnaselt Põhjamaade linnadega aru saanud, et linnaruumi parem planeerimine ning ainult auto kasutamise vajaduse asendamine teiste, säästvamate liikumisviisidega on pikas perspektiivis ühiskonnale odavam ja aitab vähendada inimeste liikumiskulusid.

Autostumine on ka omavalitsustele ja riigile kallis ning keskkonnale koormav. Ühe auto kohta tuleb rajada 2 kuni 3 parkimiskohta, renoveerida ja hooldada igal aastal tuhandeid kilomeetreid teid, valvata ja reguleerida liiklust, hallata foorisüsteeme jne.

Näiteks Tallinna sõsarlinn teisel pool Soome lahte, Helsingi ja selle toimepiirkond on seadnud eesmärgiks, et 70% elanikkonnast ei vajaks igapäevaseks liikumiseks autot. Tallinna regioonil ei ole sellist visiooni siiani olnud.

Kui arendada Tallinna regioonis sellist transpordisüsteemi ja liikuvuskeskkonda, mis toob vähemalt 25 000 – 50 000 inimest iga päev taas jalgsi, ühissõiduki ja jalgrattaga liikuma, nii et neil puuduks igapäevaselt vajadus isikliku auto järele, säästaksime igal aastal 200–700 miljonit eurot linnaelanike ja ettevõtete otsest rahakulu.

Tallinna visiooni järgi muudavad siinne linnaruum ja liikumisteenused säästvate liikumisviiside kasutamise võimalikult paljudele kõige mugavamaks. See eluviis on puhas, tervislik ja majanduslikult elujõuline.

Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 toob välja 15 probleemi, mis mõjutavad linnatransporti ja inimeste liikumist enim. Nende probleemide lahendamiseks kirjeldame, mida teeme järgmise 15 aasta jooksul teha, et kõigil oleks Tallinnas hea elada ja võimalik minna mugavalt sinna, kuhu nad soovivad.

Selleks planeerime meie Tallinna paremini: kujundame tänavate-teedevõrgu, kus kõik liikumisvõimalused on inimsõbralikud. Teeme olulised objektid (koolid ja lasteaiad) kas kodu lähedale või kohtadesse, mis on ühistranspordiga hästi ligipääsetavad. Loomes juurde mugavaid ümberistumiskohti. Loomes paremaid alternatiivid autota liikumiseks ning turvalised jalgratta- ja jalgteed lühematel vahemaadel liikumiseks.



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

Mihhail Kõlvart

Tallinna linnapea

Taavi Aas

majandus- ja kommunikatsiooniminister



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

**Tallinna regiooni säästva linnaliikuvus strateegia 2035 kavandi koostajad:**

Mari Jüssi - säästva transpordi ja keskkonna ekspert (Helsingi Ülikool 1998),

Raul Kalvo - arhitekt, linnaplaneerija (Eesti Kunstiakadeemia 2009);

Pirko Konsa - majanduse ja transpordipoliitika ekspert (Tartu Ülikool, 2000);

Kaur Sarv - urbanist ja säästva liikuvuse ekspert (Eesti Kunstiakadeemia 2014).

Liis Vahter, Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, Transpordi arengu osakond

Liivar Luts – peaspetsialist, Tallinna Transpordiamet

**Tallinna liikuvuskava 2035 juhtrühma liikmed:**

Andres Harjo - Tallinna transpordiameti juhataja

Ain Valdmann - Tallinna kommunaalameti juhataja

Endrik Mänd / Ignar Fjuk - Tallinna linnaplaneerimise ameti juhataja

Relo Ligi - Tallinna keskkonnaameti juhataja

Priit Sauk - Maanteeameti peadirektor

Ahti Kuningas - Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi, transpordi asekantsler

Kaia Sarnet - Rahandusministeeriumi regionaalvaldkonna asekantsler

Meelis Telliskivi - Maanteeameti liiklusdirektor

Joel Jesse - Harjumaa omavalitsuste liidu juhataja

Toomas Haidak - Tallinna linnakantselei finantsteenistus

Martin Lengi - Maanteeameti strateegilise planeerimise direktor

Kalle Klandorf - Tallinna abilinnapea

Andrei Novikov - Tallinna abilinnapea

Strateegia koostamisega seotud uuringud, seminarid ja ettekanded on leitavad siit:

<https://www.mnt.ee/et/tee/tallinna-piirkonna-saastva-linnaliikuvuse-arengukava-tallinna-lilia-2035-eesmargid>



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

Tallinna liikuvuskava koostamisel on töötubades ja seminaridel osalenud järgmised organisatsioonid, asutused ja ettevõtted:



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

## Kokkuvõte

Tallinna eesmärk on olla inimestele atraktiivne, elava majandusega, elurikas ja roheline linn, kus elavad terved ja heatujulised inimesed. Selle saavutamise üks põhieeldus on hästi planeeritud ja kõigile elanikele heade liikumisvõimalustega linnaruum.

Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 (edaspidi *Tallinna liikuvuskava 2035*) eesmärk ongi analüüsida liikumisprobleemide põhjuseid ning pakkuda lahendusi, mis võimaldavad saavutada nii head ja kiired liikumisvõimalused kui ka tagada linnakeskkonna eesmärkide täitmine. Strateegia käsitleb Tallinna regiooni – Tallinna linna ja naaberomavalitsusi.

Kiire autostumine ja regiooni majanduse areng on siia koondanud nüüdseks 50% kogu riigi transpordist ja sellega kaasnevat keskkonnamõjust. Praegu põhjustab Tallinna liiklus aastas 1 400 000 tonni CO<sub>2</sub> heidet, kuid 2030. aastaks on seatud eesmärk vähendada heitkogus 930 000 tonnini. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja palju ökonoomsemat sõidukiparki, arendustegevuse suunamist, heade võimaluste loomist isikliku sõiduauto asemel kiire ühistranspordi kasutamiseks ja rohkem jalgsi liikumiseks. Ühistranspordi eelistamine on ka rahaliselt kasulikum, võimaldades inimestel aastas kokku hoida vähemalt 300 miljonit eurot.

### Liikuvuse tulevikutrende analüüsiti kolmes võimalikus tulevikustsenaariumis.

#### 1) SAMAL KURSIL – praeguste trendide jätkumine

Jätkatakse praegusel kursil. Omavalitsused ega riik ei sekku aktiivselt, vaid püüavad lahendada suurema autokasutusega kaasnevat nõudlust suurema läbilaskevõimega taristu järele. Antud stsenaarium toob Tallinna regiooni juurde täiendavalt kuni 100 000 sõiduautot, ühistranspordi osakaal väheneb ning iga aasta tuleb kulutada vähemalt 25 miljonit eurot CO<sub>2</sub> saastekvootide soetamisele.

#### 2) Tallinna ühistransport +

Tallinna ja naabervaldade investeeringud ühistransporti võimaldavad suureneva elanikkonna liikumisvajaduse rahuldada enamjaolt ühistranspordiga. Linnas paraneb ühistranspordiühenduste kiirus ja omavalitsused suurendavad väljaspool linna liinide mahtu ja rahastust. Liikuvuse ja ühistranspordi paremaks korraldamiseks tehakse tihedamat koostööd. Kuigi autode arv kasvab, kulutavad inimesed igapäevasele autoga tööle liikumisele vähem, säästes inimestele u 280 miljonit eurot aastas. Avaliku sektori tehtavate investeeringute maht on ligikaudu sama. CO<sub>2</sub> kvoote on vaja soetada umbes kolm korda vähem ehk 8 miljoni euro väärtuses.

#### 3) Tallinn Helsingi kursil

Tallinn arendab koostöös riigi ja naabervaldadega liikuvust ja asustuse suunamist tervikuna, võttes eeskujuks Helsingi arengumudeli, mis muudab kogu regiooni ühistranspordisüsteemi, jalgratta- ja jalgteede võrgustiku ning eri transpordiliikide kasutamise nii atraktiivseks, et ühistransport ja jalgsi liikumine on eelistatuimad liikumisviisid. Ühissõidukiga, jalgsi ja jalgrattaga liikumise osakaal kasvab. Kulud autokasutusele vähenevad.

Kavandatavad tegevused on jaotatud nelja tegevussuuna alla.



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

**Terviklik ja hästi planeeritud linnaruum** lähtub mitmekesusest arengumudelitest, mille suunas Tallinn on viimaste aastakümnete jooksul arenenud. Uuteks linnasiseks tõmbekeskusteks kujunevad Sadama ja Reidi tee, Kalamaja ja Noblessneri, Kristiine ja Hipodroomi, Järve ja Tammsaare tee ning Ülemiste ja lennujaama piirkond. Tõmbekeskused kujundatakse tiheda asustusega ja hea omavahelise ühistranspordiühendusega kiiresti arenevateks piirkondadeks, kus leevendatakse rajatavate parkimiskohtade arvule esitatavaid nõudeid ja soositakse lühiajalist parkimist. Selleks soetab linn vajaduse korral strateegilise tähtsusega krundid ja koostab sealse detailplaneeringu. Suure külastatavusega hooned, sh asutused, planeeritakse tõmbekeskustesse ning nende rajamisel tagatakse hea ligipääsetavus eri liikumisviisidega.

**Head alternatiivid autostumisele.** Liinivõrku täiendatakse eesmärgiga tagada, et tõmbekeskuste vahel ühissõidukiga liikumiseks kulub alla 20 minuti. Trammi kui kõige väärtuslikuma ja suurima veovõimega ühissõidukiliigi efektiivsuse parandamiseks suurendatakse nende keskmist kiirust 18 km/h-ni. Liikluse turvalisuse parandamiseks arendatakse lisaks auto- ja ühissõidukiliiklusele jalgrataste ja autode lühirendi lahendusi, mis lisavad igapäevaseid liikumisvõimalusi.

**Regionaalse transpordivõrgu ja liikuvuskorraldusega seotud** tegevuste eesmärk on lihtsustada omavalitsuse piiride ülest liikuvust ja võimalusi ühendada eri liikumisviise. Ühtse liinivõrgu loomine ja ühistranspordi ühtne korraldamine võimaldab tõhusamalt kasutada praegusi vahendeid ning vähendada naaberomavalitsustest Tallinna igapäevaselt autoga liikujate arvu. Ühistranspordiühendusi parandatakse tekkinud uusarenduste, nagu Viimsi, Peetri ja Tabasalu suunal. „Pargi ja sõida“ parklaid rajatakse juba linnapiiri taha ühissõidukipeatuste juurde. Jätkatakse kaubavedude suunamist kesklinnast välja.

**Jätkusuutlikuks rahastamiseks** luuakse ühine piletisüsteem ning ühine ühistranspordi rahastamise (dotatsioon ja piletitulu) mudel ja korraldus. Suure külastatavusega hoonetele kehtestatakse ehitusõiguse tasu, et korvata omavalitsustele kvaliteetse taristu rajamisega kaasnevaid kohustusi. Suurema liiklusköömusega toimetulekuks ja vajalike investeeringute rahastamiseks kehtestatakse dunaamiline tipptunnitasu. Uus parkimispoliitika ja parkimistasu süsteem tähendab tihedamini asustatud ja kasutatud piirkondades parkimiskoha haldamise tasu kehtestamist.





## 1. VISIOON: INIMKESKNE LINN

Hästi kujundatud linnaruum ja sujuvad liikumisvõimalused on olulised eeldused, et Tallinn oleks inimestele atraktiivne, elava majandusega, elurikas ja roheline linn, kus elavad terved ja heatujulised inimesed.

### Tallinna visioon on olla inimeste linn

Inimsõbralik, puhas ja meie laste tulevikuga arvestav Tallinn ei tähenda elukorralduse ja majanduse peatamist. Majandus saab areneda ja konkurentsivõime kasvada Läänemere edukate pealinnade rütmis, kui elu- ja töökohad on omavahel hästi ja ruumitõhusalt ühendatud ning inimesed saavad liikuda tervislikult.

### Heatujuline ühine liikuvus

Hea kasutajakogemus viib selleni, et ühistransport on Tallinnas peamine igapäevane liikumisviis. See on soodne, mugav, töökindel ja keskkonnasäästlik ning ühendab mõistliku ajakuluga peamised Tallinna elu-, töö- ja õppimispiirkonnad. Enamik kodudest, töökohtadest, linnaväljakutest ja parkidest asub väga hea ühistranspordiühendusega teenindusallas ehk peatus ei ole neist kaugemal kui 400 meetrit.

### Aktiivsete liikumisviiside linn

Kõige tervislikum ja puhtam ning ruumi- ja energiasäästlikum on Tallinnas liikuda jalgsi või jalgrattaga. Meie linnaruum soosib aktiivseid liikumisviise – ennekõike jala käimist ja jalgrattasõitu –, sest koolid, poed ja vaba aja veetmise võimalused on põgusa jalutuskäigu kaugusel. Liikuvustaristu – linnatänavad, ühistransport, rattateed, terviserajad, väljakud ja pargid – on kujundatud nii, et tagab liikujale meeldivaid elamusi.

### Liikumine on ohutu

Meeldivalt kujundatud ruum ja hea liikluskorraldus vähendab kihutamist ja hoolimatut suhtumist teistesse ning on jalgsi ja jalgrattaga liikujatele mugav. Heas korras ja aasta läbi hooldatud tänavad ja kõnniteed vähendavad ohtlikkust. Väiksema koormuse ja liikluskiirusega tänavatel toimib sõiduteel läbimõeldult kujundatud jagatud ruumi põhimõte, suurematel tänavatel on aga kõik liikumisviisid selgelt eraldatud, nii et ka jalakäijad ja jalgratturid saavad üksteisest eraldi turvaliselt liikuda.

### Kõigile ligipääsetav

Ligipääsetav liikuvus tähendab seda, et liikuvustaristut, eriti tänavaid ja ühistransporti saavad kasutada kõik – ka ratastooli, juhtkoera ja lapsekäruga liikujad. Kõnniteed ja ülekäigukohad on takistusteta ning hoonetesse pääseb kaldteed mööda, kõnniteedel ja ristumistel autoteedega ehk teeületuskohtades kasutatakse nägemispuudega inimestele mõeldud taktiliseid katendeid. Kõik uued tänavad Tallinnas vastavad ligipääsetavuse nõuetele ja vanadelt tänavatelt kaovad olulisimad takistused. Kõik ühissõidukipeatused on ligipääsetavad lapsevankri ja ratastooliga.

### Omaavalitsuste piiride ülesed ühised lahendused

Tallinn moodustab lähivaldade asumitega ühtse liikuvuskorraldusliku terviku, kus erinevate liikumisviiside ja ühistransporditeenuste kombineerimine on mugav ja hästi korraldatud kättesaadavad.



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

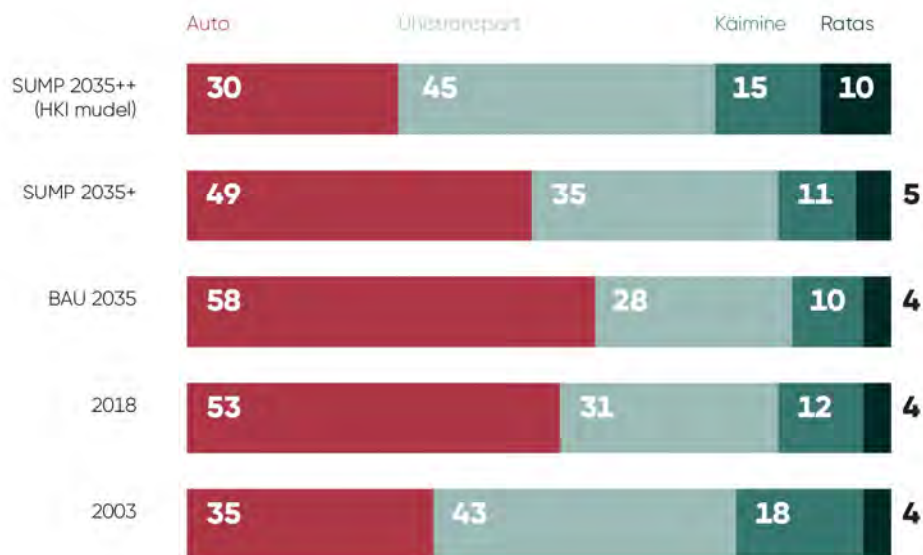
## Tallinna liikuvuskava eesmärgid aastaks 2035

Ülaltoodud visiooni põhjal sõnastati Tallinna säästvama liikuvuse korraldamise peamised eesmärgid.

- Iga päev liigub tööle ja koju ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga vähemalt 50% Tallinna regiooni elanikest.
- Tallinna transpordist tulenev kasvuhoonegaaside heitkogus väheneb vastavalt linnapeade paktiga kokkulepitule 2007. aastaga võrreldes 40%, s.o CO<sub>2</sub> heitkogus on 2025. a maksimaalselt 550 000 tonni ja 2030. a 390 000 tonni.
- Tallinnas ei juhtu aastas ühtegi surmaga lõppevat liiklusavariid.
- Tallinnal kui mitmekeskuseline linn on väga hästi ühendatud ühistranspordiga, kus tömbekeskuste vahel liikumiseks kulub maksimaalselt 20 min. Toimib ühtne regionaalne piletisüsteem ja liinivõrk koostöös naaberomavalitsuste ja riigiga.
- Kõnniteed, ühissõidukipeatused ja rattateede põhivõrk on kõigile (sh vanuritele ja puudega inimestele) aasta läbi ligipääsetavad ning 90% koolilastest saab oma igapäevaliikumised teha iseseisvalt.

## Tallinna regiooni liikuvuse stsenaariumid 2035

Tallinna liikuvuskava ettevalmistamise käigus koostati kolm stsenaariumit eesmärgiga hinnata võimalike tegevuste mõju liikuvusele. Stsenaariumite koostamisel on lähtutud tööle liikumisest kui tiipsetest liikumisenõudluse peamisest tekitajast.



Joonis 1.1. Tallinna ja Harjumaa elanike peamine tööle liikumise viis 2003. ja 2018. aastal ning eri stsenaariumite korral 2035. aastal

## BAASSTSENAARIUM – SAMAL KURSIL

- Transpordi ja autoliikluse kasv jätkub samal kursil. Autode arv 1000 inimese kohta Tallinna regioonis kasvab tänaselt 450 autolt 550 autoni. Sellest tulenevalt kasvab sõidukite arv regioonis aastaks 2035 kuni 100 000 sõiduki võrra, põhjustades vajaduse luua juurde parkimiskohti.
- Keskendutakse kasvavale autode hulga võimalikult sobiva taristu loomisele, võimalus kasvavaid investeerimisvajadusi katta on võtta laenu.
- Kasvavad ummikud pikendavad autoga liikumise aega ja vähendavad ühistranspordi konkurentsivõimet.
- Olemasoleva taristu remondivajadus kasvab, kõnniteede talihoolduse tase langeb.
- Transpordiga seotud maksud ei soodusta ökonoomsemate ja puhtamate autode eelistamist.
- Laste ja eakate iseseisev liikumine väheneb, ühistransporti kasutavad peamiselt õpilased, pensionärid ja töötud.
- Raskete liiklusõnnetuste arv kasvab, sest 65+ vanuserühm on suur ja eelmise põlvkonnaga võrreldes rohkem autoroolis, tänavate liikumiskeskond ei vasta populaarsemaks muutuva lühimaa liikumisvahendite (nt tõukerattad, rendirattad) ega abivahenditega liikuvate eakate vajadustele.
- Kuigi elektrisõidukite osakaal kasvab, siis transpordinõudluse kogumahu suurenemise tõttu heitkogused ei vähene.
- Liikluse kasvab ja istuv eluviis süveneb ning järjest rangemaks muutuvaid välisõhu kvaliteedi parandamise ning kasvuhoonegaaside heite vähenemise eesmärke ei täideta. Tallinna regiooni transpordi tõttu võib olla vaja soetada täiendavaid CO<sub>2</sub> saastekvoote juurde sõltuvalt kvoodi hinnast 15–25 miljoni euro eest aastas.
- Jätkatakse uute arenduste loomist ja ehitamist halva või puuduliku ühistranspordiühendusega aladel, mis soodustab autostumise kasvu.
- Kulutused liikumisele kasvavad 1,5 miljardilt ligi 2 miljardi euroni aastas praegustes hindades.

## TALLINNA ÜHISTRANSPOORT+

- Keskendutakse kasvava autode hulga jaoks võimalikult sobiva taristu loomisele ja samal ajal tehakse investeeringuid ühistranspordi osakaalu suurendamiseks.
- Kasvavad ummikud pikendavad autoga liikumise ajakulu, kuid ühistransporti tehtavate investeeringute suurendamine parandab ühistranspordi keskmist liikumiskiirust.
- Transpordiga seotud maksud ei soodusta ökonoomsemate ja puhtamate autode eelistamist.
- Aktiivne ühistranspordi arendamine võimaldab elanikkonna kasvust hoolimata hoida tiptunni liiklusköormuse praegusel tasemel, enamikku lisandunud autodest kasutatakse nädalavahetustel või tiptunnivälisel ajal. **Autode arv 1000 elaniku kohta kasvab 500-ni ning hakkab kaugemas perspektiivis (aastaks 2035) vähenema.**
- **Ühissõidukiga tehtud sõitude arv kasvab 25%.** Tänu ühenduskiiruste paranemisele kasvab kiiresti kesklinnasisene liiklemine ning Harjumaalt ühissõidukiga Tallinna tömbekeskustesse tööle liikujate arv.
- Põhilised investeeringud taristusse tehakse uute linna tömbekeskuste hea liikuvuse ja kiire ühissõidukiühenduse tagamiseks.



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

- Riik toetab keskkonnanäesmärkide saavutamiseks ühistranspordi konkurentsivõime parandamist, kaasrahastades taristuprojekte ning ühistranspordi veeremi soetamist **150 miljoni euroga kuni 2030. aastani**.
- Võrreldes baasstsenaariumiga õnnestub ühiskonna **liikumiskulutusi vähendada 15%**, st 300 miljoni euro võrra aastas, aga pealinnas ja lähivaldades transpordile tehtavad kogukulud siiski suurenevad.
- CO<sub>2</sub> heitkogust õnnestub vähendada, kuid eeldatavalt on vaja kulutada lisakvootidele u 16 miljonit eurot aastas.
- Jätkatakse uute arenduste loomist ja ehitamist halva või puuduliku ühistranspordi ühendusega aladel, soodustades autostumise kasvu.

## TALLINN HELSINGI KURSIL

- Transpordi, sh ja autoliikluse kasv jätkub üha aeglasemalt kuni 2025. aastani. Seejärel hakkab ühistranspordi ning jalgrattaga liikumiste osakaal kasvama ning sõidukite läbisõit väheneb 10% , aastaks 2035 on u 360 autot 1000 inimese kohta.
- Liikuvuse arendamisel ja investeringuid tehes keskendutakse kasvava ühissõidukiga, jalgsi ja jalgrattaga liikumise nõudluse kasvu rahuldamisele ja selleks võimalikult sobiva taristu loomisele. Kütuseaktsiisi asemel muutuvad transpordiga seotud maksud diferentseerituks: tipp tunni-, CO<sub>2</sub>- ja parkimistasud katavad vajalikud kulud olemasoleva kvaliteetse taristu ülalpidamise kulud ja väheneb taristu remondivajadus. Kvaliteetse regionaalse ühistranspordi eest on töötavad inimesed nõus maksma ning ligi 50% ühistranspordi kuludest kaetakse piletituluga.
- Autoliikluse ühendusajad ei pikene, tipp tunnitasu tõttu kaob ebakindlus tipp tunni ühendusaja suhtes, ühistranspordi konkurentsivõime võrreldes autoga paraneb nii kesklinnas kui ka peamiste linnapiirkonna keskuste vahel.
- Kõnniteed ja jalgrattateed on ohutud, atraktiivsed ja aasta läbi hästi hooldatud, nii et jalgsi ja jalgrattaga liikumise osakaal kasvab ning õpilased, eakad ja erivajadusega inimesed pääsevad iseseisvalt liikuma. See mõjub positiivselt nii rahvatervisele kui ka linnakeskkonna puhtusele.
- Transpordiga seotud maksud tervikuna ei kasva, kuid soodustavad ökonoomsemate ja puhtamate autode eelistamist.
- Ühistransport on ühest küljest taskukohane vähese sissetulekuga inimestele, teisalt atraktiivne ka kõrgepalgalistele. Ettevõtted ja asutused eelistavad asukohavalikul väga hea ühistransporditeenusega asukohti.
- Tallinna liikluses ei hukku ühtegi inimest, raskete õnnetuste ja liikluskahjude hulk väheneb.
- Aktiivne ühistranspordi arendamine ning enamiku uusarenduste rajamine hea ühistranspordiühenduse juurde loob olukorra, kus 70% Tallinna regiooni elanikest kasutab igapäevaseks liikumiseks ühistransporti või jalgratast või käib jala, hõreasustusest liikujatel on mugav kombineerida auto- ja jalgrattasõitu, liikuvusteenuste ning ühistranspordiga.
- Tallinna piirkonna transpordis tekkiv CO<sub>2</sub> jt saasteainete heide väheneb nii ökonoomsemate ja puhtamate sõidukite kui ka ühistranspordi ning kergliikluse osakaalu kasvu tõttu. Tallinn muutub CO<sub>2</sub> kvoodi müüjaks.
- Liiklusega seotud müra väheneb elektrisõidukite osakaalu suurenemise, teede seisundi paranemise, liikluse rahustamise ning autokasutuse osakaalu vähenemise tulemusel. Inimesed on füüsiliselt igapäevaselt aktiivsed ning liikumiskeskond toetab jalgsi ja jalgrattaga liiklemist, vähendades istuvat eluviisi.



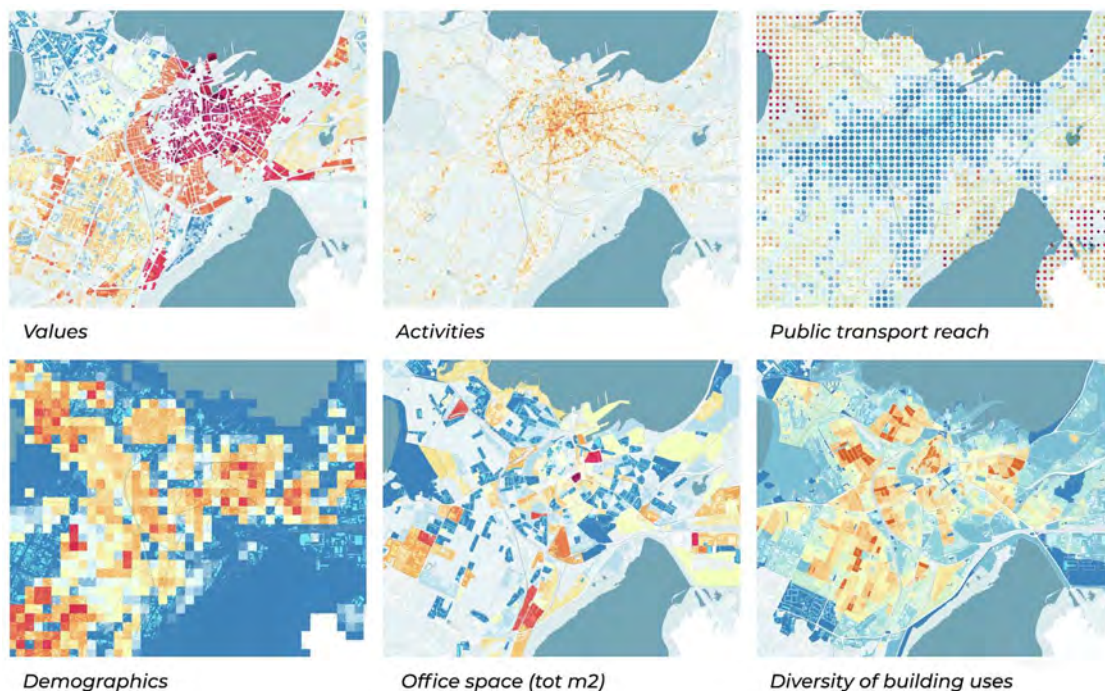
- Uued büroo- ja eluhoonete arendused ehitatakse väga hea ühistranspordiühenduse lähedusse, eluasemed on noortele peredele taskukohased, väheneb vajadus pidada mitut autot ning soetada parkimiskohti.
- Kulutused liikumisele, sh autokasutusele, vähenevad 1,78 miljardilt ligi 1,68 miljardi euroni aastas praegustes hindades.
- 90% lastest liigub kooli ja huviringidesse iseseisvalt. See säästab vanemate aega ja annab noortele suurema vabaduse.
- Tänavate ja teede investeeringute ja teehoiukulud on võrreldes baasstsenaariumiga u 35% väiksemad, teehoiu põhirõhk on remondivajaduse vähendamisel, avaliku ruumi kvaliteedi, liiklusohutuse, jalgratta- ja jalgteede arendamise ja talihoolduse taseme parandamisel.
- Loodud on regiooni transporti korraldav ühine rahastusmehhanism, kõiki ühistransporditeenuseid planeeritakse ja hangitakse ühiselt.



## 2. TALLINNA LIIKUVUSKAVA TEGEVUSSUUNAD 2035. aastaks

Nii liikuvuskava eesmärkide täitmiseks kui ka nende teostamiseks vajalike stsenaariumi elluviimiseks tuleb Tallinna liikuvuskorralduses kindlaks määrata peamised tegevussuunad, millest lähtutakse. Järgnevalt kirjeldame nelja Tallinna liikuvuse tuleviku tegevussuunda: linnaruumi, mis on terviklik ja hästi planeeritud; autostumise häid alternatiive; transpordivõrku, mis hõlmab pealinna regiooni, ja selle jätkusuutlikku rahastamist.

### 1. tegevussuund: terviklik ja hästi planeeritud linnaruum



Joonis 2.1. Tallinn muutub ühe keskusega linnast paljude tõmbekeskustega linnaks, kus inimesed liiguvad enam erinevate keskuste vahel ning vähem keskuse ja magala vahel.

#### 1. Lähtudes Tallinna mitmekeskuselisest iseloomust:

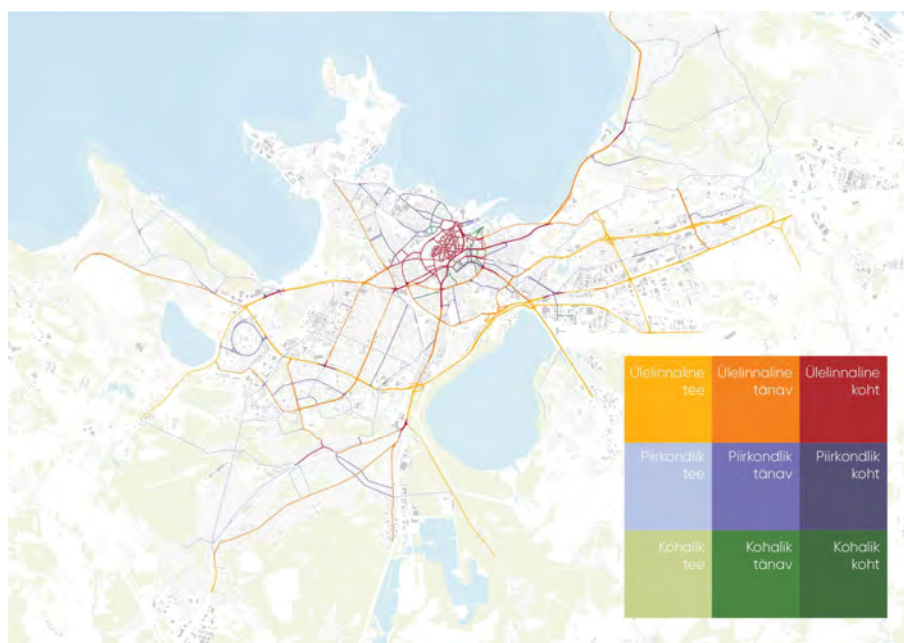
- kavandatakse tõmbekeskustele hea ja kiire juurdepääs ühistranspordiga ning mugavad ümberistumisvõimalused;
- kehtestatakse planeeringud (vajaduse korral omandatakse selleks vajalik maa) soositakse tiheasustust ja leevendatakse rajatavate parkimiskohtade arvu nõudeid;
- c.





Joonis 2.2. Lisaks kesklinnale ja Viru keskuse ümbrusele tuleks sarnasel põhimõttel luua kiired transpordiühendused kaardil näidatud piirkondades (Sadama ja Reidi tee, Kalamaja ja Noblessner, Kristiine ja Hipodroomi, Järve ja Tammsaare tee, Ülemiste ja lennujaama piirkond) ning soosida keskustevahelist ning keskuse ja sealt tagasi liikumist.

2. Kujundatakse välja eri liikumisviise arvestav terviklik tänavate ja teede planeering ning kehtestatakse eri liiki tänavatele standardid jalgsi ja rattaga liikumise, ühistranspordi läbilaskevõime, teede hoolduse jms kohta.



Joonis 2.3. Mida kõrgema prioriteediga on ruum, seda olulisem on kiire ühistranspordi tagamine tänaval, kõnniteede kvaliteet ning eraldi rattataristu rajamine.

3. Selleks, et uusi arendusi, mis eeldavad suure hulga inimeste liikumist, planeeritaks eelkõige juba väga hästi toimiva ühistranspordi lähedusse:
  - a. lähtutakse kõigis planeerimistasandites (üld-, teema-, maakonna-, detailplaneeringutes jm) põhimõttest eelistada ja arendada väga hea ühistranspordi teenindusega alasid ja rakendada säästlikke transpordilahendusi

- b. soetab avalik sektor vajaduse korral strateegiliselt olulistest kohtades maad juurde;
- c. seatakse tiheasustusega elamuarendustele ja suure külastatavusega objektidele ehitusõiguse andmise eelduseks liikuvuskorralduse lahenduse koostamine (sh ühissõiduki, auto ja jalgrattaga ning jalgsi liikumine). Üle 1000 inimesega asutustele, koolidele jm kohtadele rakendatakse liikuvuskava;
- d. piiratakse parkimiskohtade rajamise mahtu, eelistades lühiajalise parkimise võimaluste tekitamist.

## 2. tegevussuund: head alternatiivid autostumisele

1. Kiirete ühistranspordi otseühenduste arendamine linna tõmbekeskuste vahel. Keskmine reis ühistranspordiga tõmbekeskuste vahel ei tohiks kesta üle 20 min:
  - a. Tallinna Vanasadama arengupiirkonda teenindava uue trammiliini rajamine
  - b. kiirete otseliinide loomine Harjumaa suuremate asulate ja keskuste ja Tallinna linnaosade vahele;
  - c. uute tiheasustusega alade liinivõrku sidumine (nt TalTech–Mustamäe).
2. Ühistranspordi efektiivsuse ja konkurentsivõime parandamiseks eeskätt trammide keskmise kiiruse suurendamine (praeguselt 11,3 km/h-lt 2030. aastaks 18 km/h-ni):
  - a. Hobujaama trammipeatust ja Viru ristmikku läbiva ühistranspordi ühenduskiiruste suurendamine;
  - b. rohelise fooritule eesõiguse andmine ühistranspordile kesklinna peamistel ristmikel ja ühistranspordi põhikoridoridel
3. Ümberistumisvõimaluste kujundamine, sh nende planeerimine eri liikumisviiside (rong, linna- ja maakonnatransport, „Pargi ja reisi“) vahel. Prioriteet on just ümberistumise võimaldamine tõmbekeskustes, st Kristiine, Järve, Ülemiste, Kalamaja ja Noblessner, Haabersti):
  - a. Ülemiste ja Kristiine terminali rajamine rongi- ja bussiliinide ühendamiseks;
  - b. ümberistumisvõimaluste loomine Tammsaare tee ja Sõpruse pst ristmikul, Mustakivis, Laagris.
4. Lisainvesteeringute tegemine nüüdisaegse ja kõiki liikumisviise arvestava ohutu teedevõrgu arendamiseks. Prioriteet on olemasoleva teedevõrgu kvaliteedi ja ohutuse parandamine jalgsi ja rattaga liikumise soodustamiseks:
  - a. rattateede ühendamiseks terviklikuks võrgustikuks ehitatakse välja jalgrattateede põhivõrk vastavalt Tallinna rattastrateegiale;



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)





Joonis 2.4. Tallinna rattateede põhivõrgustik. Allikas: Tallinna rattastrateegias 2018–2027

- b. liikluse rahustamine ja tänavaruumi ümberjagamine, lähtudes 1. tegevussuunas toodud tänavatüüpide klassifikatsioonist (elamupiirkonnad, keskused, peatänav, Liivalaia, Endla tn);
  - c. sõidujagamis- ja taksoteenuse kasutajatele mõeldud pealetuleku- ja mahaminekukohtade loomine tõmbekeskustesse. Lühiajalise parkimise kohtade taastamine linnatänaval.
5. Autode lühirendi (ingl *car sharing*) süsteemi ja rattarendi (sh elektrirataste) võrgu laiendamine üle Tallinna linna ja selle korraldamine koostöös erasektoriga.

### 3. tegevussuund: regionaalne transpordivõrk ja

1. Pealinnaregiooni ühtse liinivõrgu arendamine koostöös Harjumaa omavalitsuste ja riigiga. Sõlmitakse regiooni tasemel liikuvuse ja asustuse planeerimise koostöömemorandum, mis ühendab kõigi ühistranspordiliikide planeerimise ja teenuste tellimise ühtsesse liikuvusorganisatsiooni.
2. Ühtsele tsoonipõhisele piletisüsteemile üleminek, kaasates kõiki ühistranspordiliike (rong, linnatransport, maakonnaliin, kommertsliin) ja piletiliike (sh üksikpiletid, tunnipiletid, perioodikaardid, mis on riskasutuses kogu ühistranspordisüsteemis).
3. Kiire ja hea tihedusega ühistranspordiliinide võrgu laiendamine Harjumaale ehitatud uusarenduste piirkondadesse, kus see praegu puudub – Viimsisse, Tabasallu, Peetrisse ja Jürisse.
4. „Pargi ja reisi“ parklate loomine Tallinnasse suunduvatesse ühissõidukipeatustesse, rongijaamadesse ja teistesse sõlmpunktidesse hõredama asustusega tagamaalt linna liikujale.
5. Ühistranspordile (eriti rööbastranspordile) juurdepääsu parandamine, tuues kergliiklusteede sõlmpunktid ja rattaparklad ühissõidukipeatuste juurde.
6. Säästvat liikuvust soodustava ja isiklikust autost sõltumatu asustusstruktuuri kujundamine planeeringute kaudu. Liikuvuslahenduste ühtne planeerimine uutele töökohtadele, tõmbekeskustele ja sotsiaalsele taristule.

7. Nutikate transiiditrasside ja Helsingi-Tallinna koostöö arendamine sadamatega seotud kaubavedude suunamiseks linnast välja.

#### 4. tegevussuund: jätkusuutlik rahastamine

1. Regionaalse ühistranspordi, taristu ja liikuvusteenuste arendamise ühisrahastusmodeli väljatöötamine, milles osalevad Tallinna linn, Harjumaa omavalitsused ja üleriigilist transporti korraldavad organisatsioonid, sh Maanteeamet, Eesti Raudtee ja Elron jt.
2. Ehitusõiguse tasu kehtestamine, et luua kõigile selged ja arusaadavad reeglid, kuidas leevendada ja korvata hoonestusega kaasnevat transpordikoormuse mõju, ja katta investeerimisvajadus. Ehitusõiguse tasu abil rahastatakse ligipääsetavuse parandamise ja liikuvusvajaduse rahuldamiseks vajalikke ühistranspordi, kergliikluse ja teehoiuga seotud investeeringuid.
3. Dünaamilise teekasutustasu rakendamine – tipptunnitasu, mis aitab liikluse ühtlasemaks muuta ning tagada nii auto kui ka ühissõidukiga liikumise ühenduskindluse.
4. Õiglane parkimispoliitika ja parkimistasu süsteem, mis võimaldab rahastada liikuvuse ja teehoiuga seotud püsikulusid: tihedamini asustatud ja kasutatud piirkondades parkimise haldustasu kogumine (parkimistaristu hooldamiseks ja parkimist parandavate lahenduste rajamiseks), piirkondade elukorraldust arvestavad parkimistsoonid, tööandjate ja ettevõtete juures rajatud parkimiskohtade tasu (linn maksustab töökohtade ja kaubanduskeskuste juures asuvaid parkimiskohti). Kohaldatakse tasulist parkimist pikaajalisele parkimisele
5. kaasatakse riigi investeeringuid ühistranspordi ja rattateede arendamisse, et saavutada keskkonnaeesmärke.

Tabelis 2.1 on ära toodud Tallinna ja Helsingi piirkonna kohaliku ja regionaalse ühistranspordi kulud ja rahastamisallikad. Dotatsioonide ja piletitulu e. ühistransporditeenuse kogumaht Harjumaaal võrrelduna Helsingiga on elaniku kohta ligi 30% madalam kui võtta arvesse suhtena mõlema riigi SKP-sse. Harjumaa valdade osalus ühistranspordi rahastamisel ühe elaniku kohta on ligi 10 korda väiksem kui Tallinnal.

**Tabel 2.1. Tallinna ja Helsingi regiooni ühistranspordikulude, tulude ja dotatsiooni võrdlus**

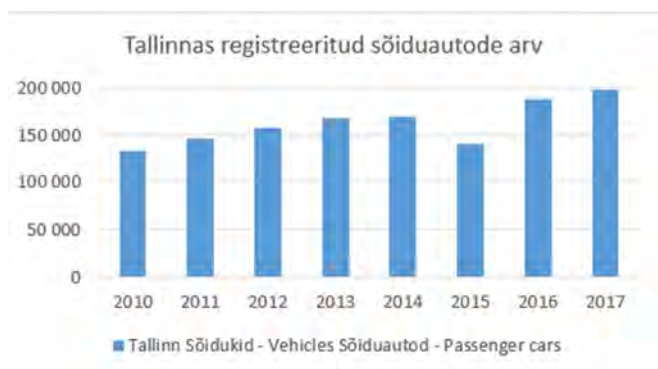
Rahastamise allikas	1000€/a	€/elanik/a	Elanikke/ kasutajaskond
<b>Tallinna linna ÜT dotatsioon</b>	66500	148	450000
Tallinna linna ÜT piletitulu	4600	10	450000
<b>Harju maakonnaliinid, dotatsioon riik</b>	3500	23	150000
Harju maakonnaliinid KOVid ÜT kulud	2000	13	150000
Harju maakonnaliinid piletitulu	3000	20	150000
Elron riik elektrirongide dotatsioon	10000	17	600000
Elron piletitulu (ca 30% kogutulust)	5000	8	600000
<b>ÜT dotatsioon kokku Harjumaa+Tallinn</b>	<b>82000</b>	<b>137</b>	<b>600000</b>

<b>ÜT tegevuskulu kogumaht Tallinn+Harjumaa</b>	<b>94600</b>	<b>158</b>	<b>600000</b>
Soome ja Eesti ostujõudu võrreldes saaks Tallinnas olla	129000	215	600000
<b>Helsingi regiooni ühistransport HSL (buss, lähirong, tramm, metroo)</b>			
HSL dotatsioon Helsinki linn jt KOVid	313000	213	1470000
HSL dotatsioon, riik jm	17200	12	1470000
HSL piletitulu	343000	233	1470000
<b>HSL ÜT aastaeelarve kokku</b>	<b>673200</b>	<b>458</b>	<b>1470000</b>

### 3. TALLINNA PIIRKONNA LIIKUVUSE JA TRANSPORDI SUUNDUMUSED 2003-2018

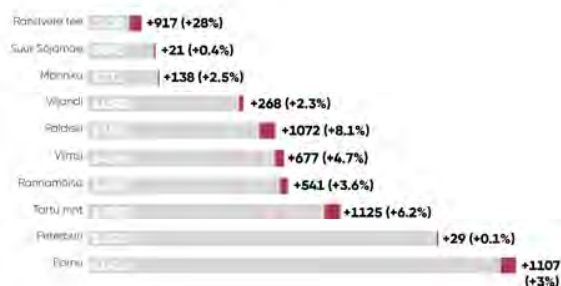
#### 3.1. Tallinna piirkonna liikuvuse mustrid

Selleks, et paremini mõista Tallinna ja Harjumaa liikuvuse hetkeseisu ja lähituleviku arengute suurimaid võimalikke probleeme, on allpool kirjeldatud peamisi liikuvusnäitajaid ja kitsaskohti. Tallinna lähivaldades, kuhu on viimase 15 aastaga rajatud palju uusi elurajoone ja tööstuspiirkondi, algasid suurimad liikumisviiside muutused 2004. aastal. Selle tulemusena liiguvad pealinna ümbritsevate valdade elanikud hommikuti Tallinna tööle ja kooli ning Tallinna magalate elanikud omakorda ümbritsevate tööstusvaldade kontoritesse. Suure autokasutuse osakaalu poolest torkavad silma just Harjumaa uusasumite elanikud. Võrreldes Helsingi regiooniga on Tallinna piirkonna pendelränne autost sõltuv.

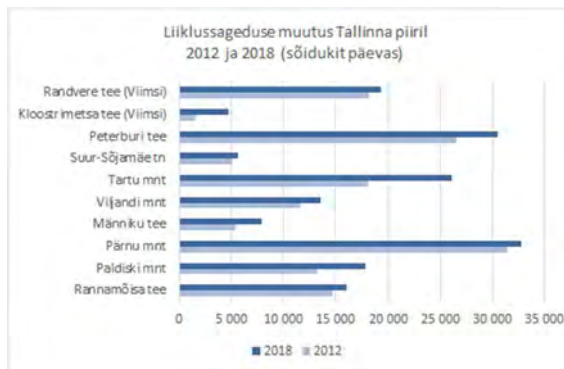


Joonis 3.10. Tallinnas registreeritud sõiduautode arv, aastatel 2010-2017.

Allikas: Tallinn arvudes 2018.



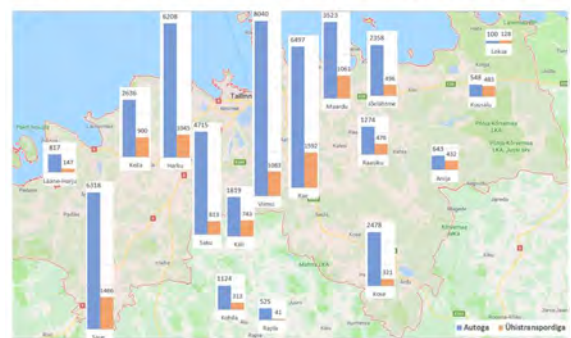
Joonis 3.1 (F40)



Joonis 3.1. Liiklussageduse muutus Tallinna piiril 2018 vs. 2012

Allikas: Maanteeamet.

Pendelrändajate Tallinna liikumise viis Harjumaa KOVidest 2017

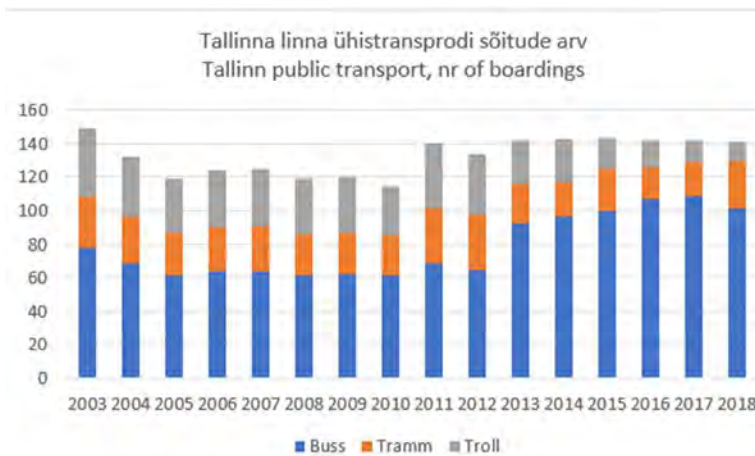


Allikas: Kantar EMOR, Maanteeamet

Joonis 3.2. Pendelrändajate Harjumaa valdadest Tallinna liikumise viis 2017. aastal

Allikas: EMOR 2017.

Harjumaa elanike ja töökohtade juurdepääs headele ühistranspordi ühendustele kahaneb seoses asustusstruktuuri hajusamaks muutumisega. Mugav ja kiire on ühendus veel peamiste ühistranspordi- ja raudteekoridoride läheduses. Sageli ei tähenda ühissõidukiliini läheduses elamine head ühistranspordiühendust, sest ühissõiduk ei vii vajalikku sihtkohta või ei liigu elanikele ja töötajatele sobival ajal.

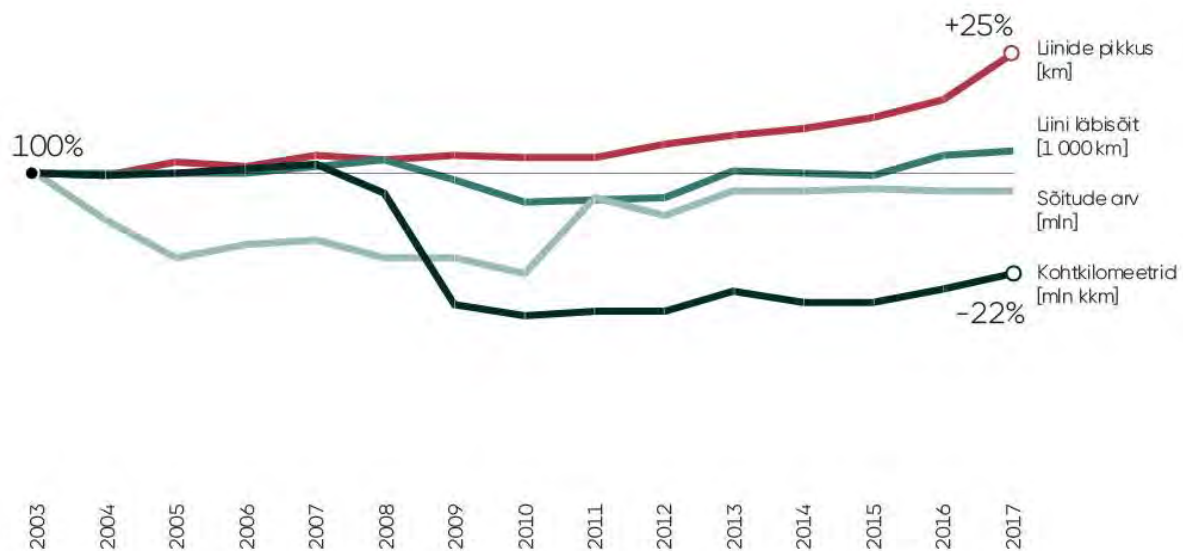


Joonis 3.3. Tallinna linna avalike liinide sõitude arv aastas (miljonites)

Allikas: Tallinna

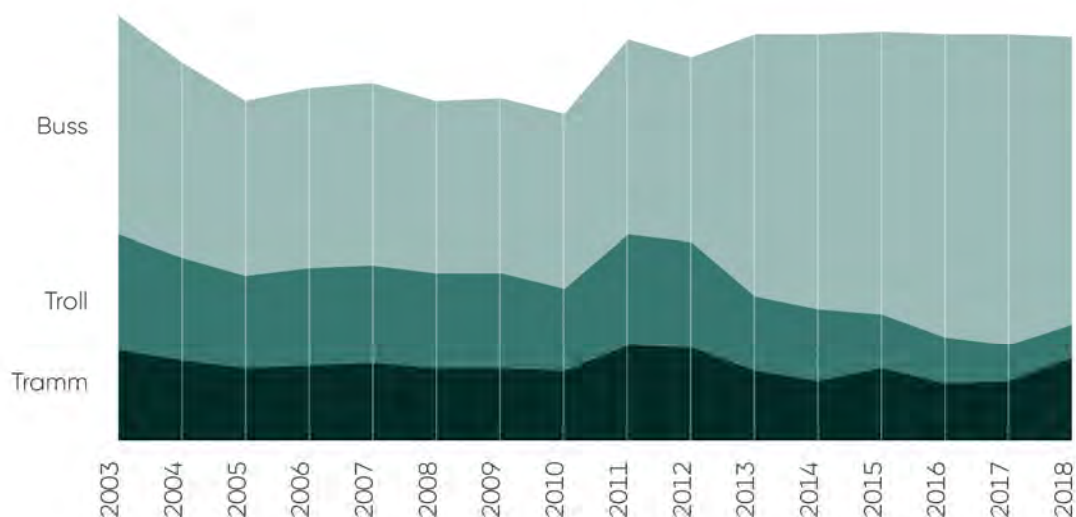
linn.

Ühistranspordi kasutajate koguarv on kasvanud pärast 2013. aastat, millest alates on ühistransport Tallinna elanikele tasuta ja tööhõive oli 2008. aasta majanduskriisi järel taastunud. Viimased kuus aastat on ühistranspordi kasutajate arv püsinud stabiilne.



Joonis 3.4. Muutused Tallinna ühistranspordis

Allikas: Tallinn arvudes 2018.





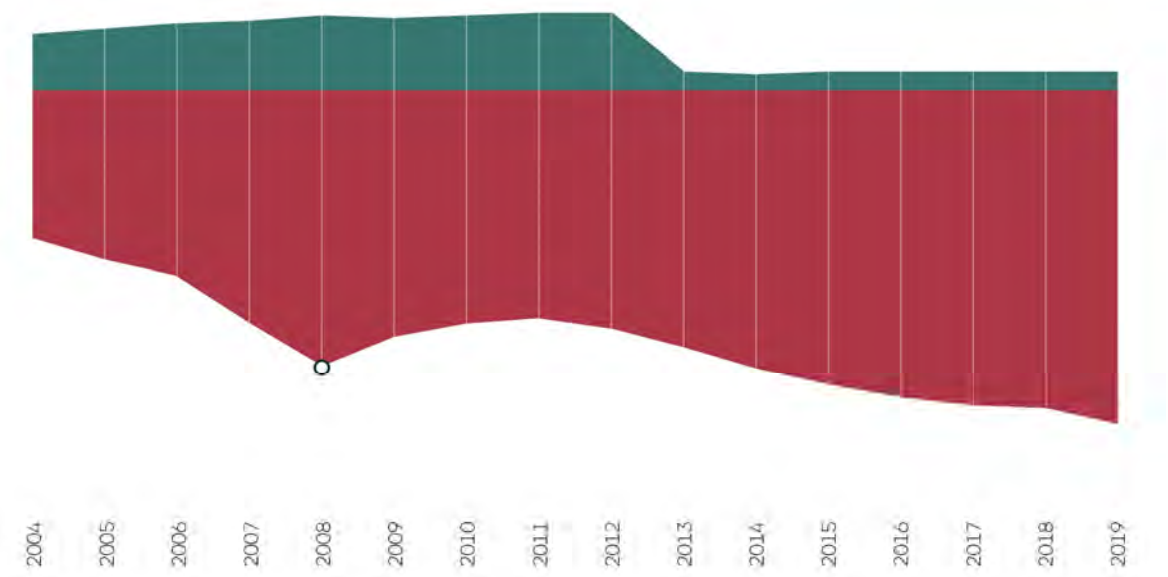
### Joonis 3.3

Tallinna ühistranspordiliinide kogupikkus ning läbisõit on viimase 15 aasta jooksul kasvanud. Kohtkilomeetrite ja sõitude arv vähenes märkimisväärselt 2008. aasta majanduskriisi ajal, kuid on uue majanduskasvu ning elanike arvu kasvades mõnevõrra taastunud.



Joonis 3.5. Tallinna linna ühistranspordi tegevuskulude ja piletitulu muutused

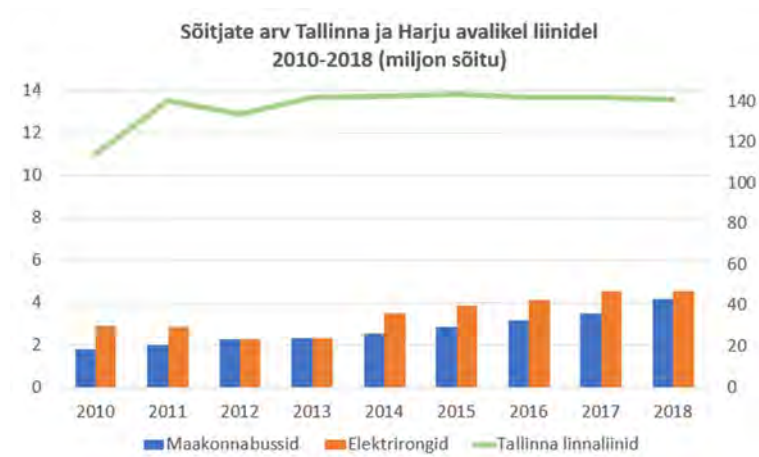
Allikas: Tallinna linn.



Joonis 3.5

Tallinna ühistranspordi tegevuskulud ning kulude katmine linnaeelarvest on viimase 15 aasta jooksul pidevalt kasvanud. Kuna kasutusele on võetud uued mugavad rongid, on osa nii Tallinna sees kui ka Harjumaal liikujatest siirdunud rohkem rongidesse.

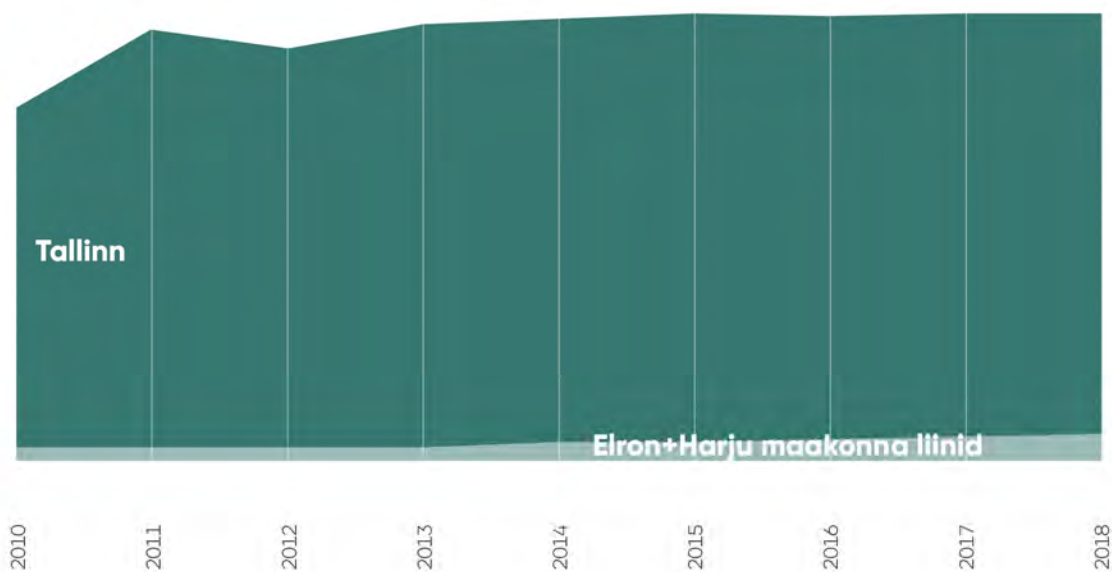
Tallinna regioonis on põhimõtteliselt neli erinevat ühistranspordisüsteemi: Tallinna linnaliinid (buss, tramm, troll), mille teenuse tellimist korraldab Tallinna Transpordiamet ja tegevuskulusid kaetakse linna eelarvest, Harjumaal avalikud bussiliinid, mida korraldab Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus ning mis saab tegevustoetust riigieelarvest, Eesti-siseseid rongiliinid (sh lähirongid), mida korraldab AS Elron, kes saab tegevustoetust riigieelarvest. Lisaks nendele osutavad Harjumaal ühistransporditeenust nn kommertsvedajad, kes rahastavad tegevust piletitulust. Kommertsvedajate piletimüügi, sõitjate arvu ning liiniveostatistika kohta aastate kaupa süsteemsed andmed puuduvad.



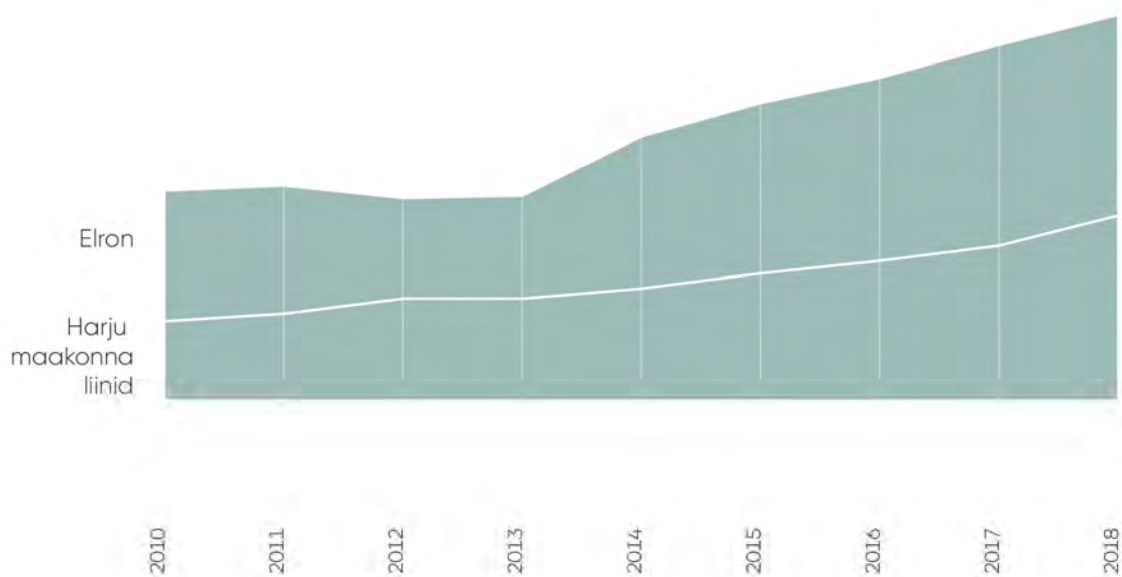
Joonis 3.6. Sõitjate arv Tallinna ja Harjumaal avalikel ühistranspordiliinidel

Allikas: Tallinna linn, Elron, Maanteeamet.





Joonis 3.6A



Joonis 3.6B

Elektrirongides ja maakonnasisestel bussiliinidel on sõitjate arv viimase 8 aastaga palju kasvanud: u 5 miljonilt sõitjalt enam kui 8 miljoni sõitjani aastas. Sõitjate arv on kasvanud elanikkonna ja töökohtade

arvu kasvu, Keila suuna väga tiheda graafikuga mugavate reisirongide ning Harjumaa avalike bussiliinide teenuse pideva täiendamise tõttu (vt tabel allpool).

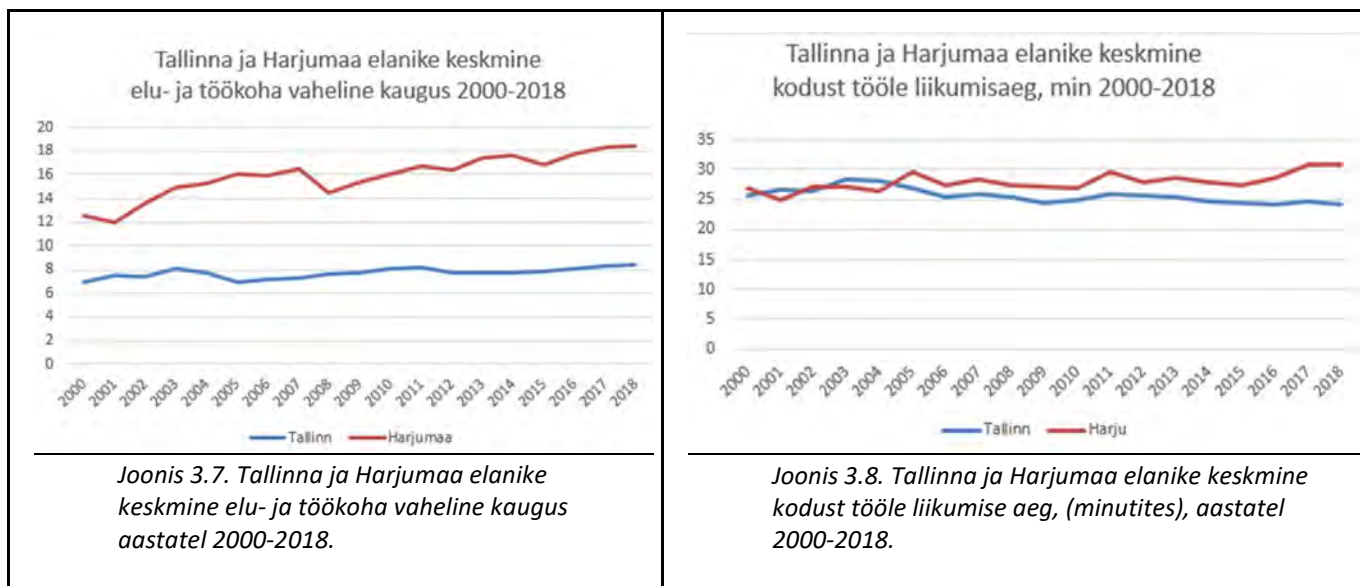
**Tabel 3.1. Harju maakonna avalikud bussiliinid 2012–2018**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Piletitulu mln €	2,052	2,327	2,475	2,832	3,169	3,437	3,062
Sõitude arv mln	2,298	2,300	2,534	2,860	3,167	3,499	4,173
Liiniläbisõit milj liini-km	4,434	4,901	5,383	5,790	6,277	6,582	7,368
Piletitulu sõitjale €/sõit	0,89	1,01	0,98	0,99	1,00	1,02	0,73
Dotatsioon mln €	3,968	2,605	2,7	2,8	2,9	3,069	4,028

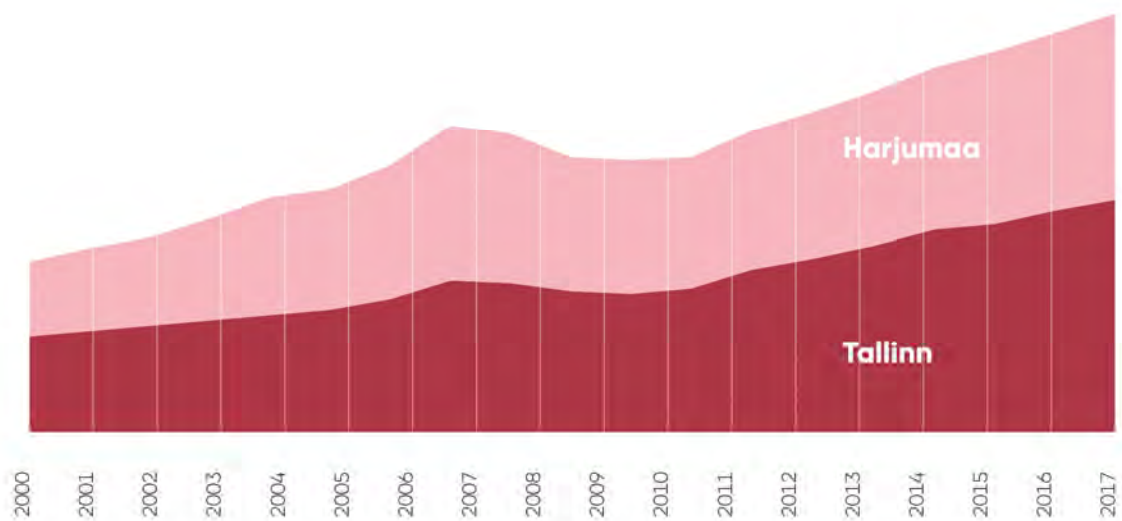
## 15 VÄLJAKUTSET ja LAHENDAMIST VAJAVAT PROBLEEMI

### 1. Liikumise aja- ja rahakulu

Autoga tööl käijate tõttu on igapäevane autoliiklus viimase viie aastaga kasvanud 20 000 auto võrra. See põhjustab Tallinna ja Harjumaa teede liikluskoormust ning pikendab keskmist sõiduaega. Aastaks 2035 planeeritakse Tallinna regiooni elanikkonna kasvamist 60 000 inimese võrra, sh Tallinna linnas 45 000 inimese võrra. Liikluse tihenemise ja liikluskoormuse suurenemise tõttu pikeneb nii auto kui ka ühissõidukiga liikumise aeg. Et ühissõidukiga liikudes kulub ümberistumiste ja kõndimise tõttu rohkem aega, otsustab üha suurem hulk Tallinna ja Harjumaa elanikke liikuda aja säästmiseks autoga. See aga vähendab omakorda liikumiskiirust. Siiani on autoliikluse koormuse vähendamiseks laiendatud suuremaid teid ja väilu. See ei ole toonud tegelikku leevendust, sest ummikud on nihkunud järgmistesse pudelikaeladesse ja ajakulu ei vähene, sest autode ja autoga liikumiste hulk on oluliselt kasvanud.



Joonisel .... on näha, et autoga liikumisele kulub praegu u 1,4 miljardit eurot ehk kahe Tallinna linna aasta kogu eelarve jagu. Seda otsest kulu kannavad nii eraisikud, ettevõtted, avalik sektor kui ka kaudselt, teenuste hindade kaudu inimesed, kes ise autot linnas ei kasuta.



Joonis 3.9. Sõiduautoga liikumise kulud Tallinnas ja Harjumaal (miljon eurot/aastas), aastatel 2000-2017. Allikas: Strateegia koostajate arvutused

## Sõiduvahendite olemasolu leibkonnas

### Autod

Autode arv leibkonnas  
Kõik vastajad, n=2141



Leibkonnas on olemas auto, n=1584





**Kokku 63**

#### Leibkonna suurus



#### Leibkonna tüüp

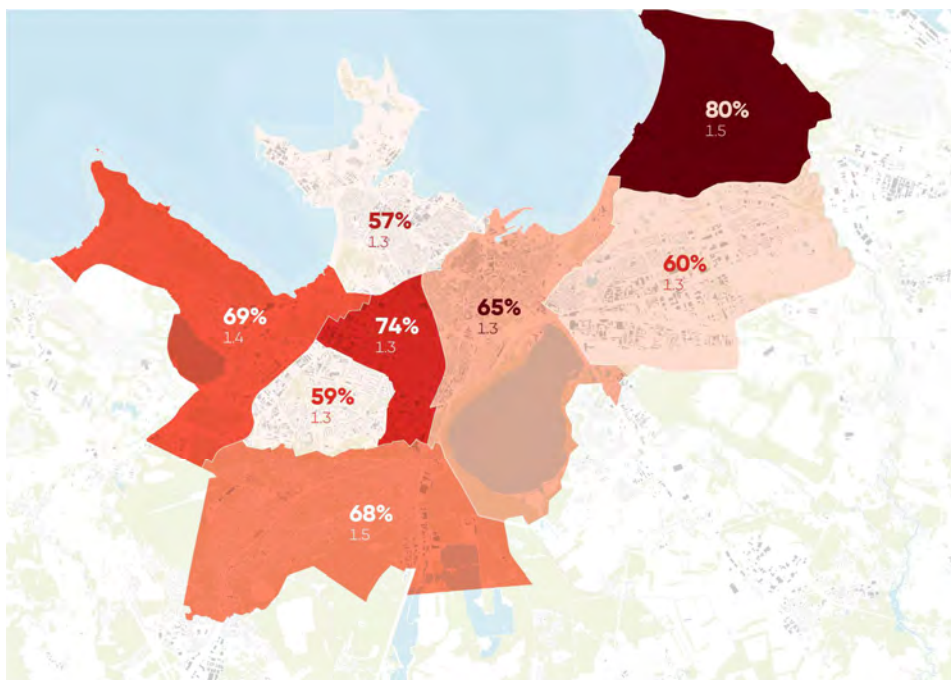


#### Sissetulek pereliikme kohta



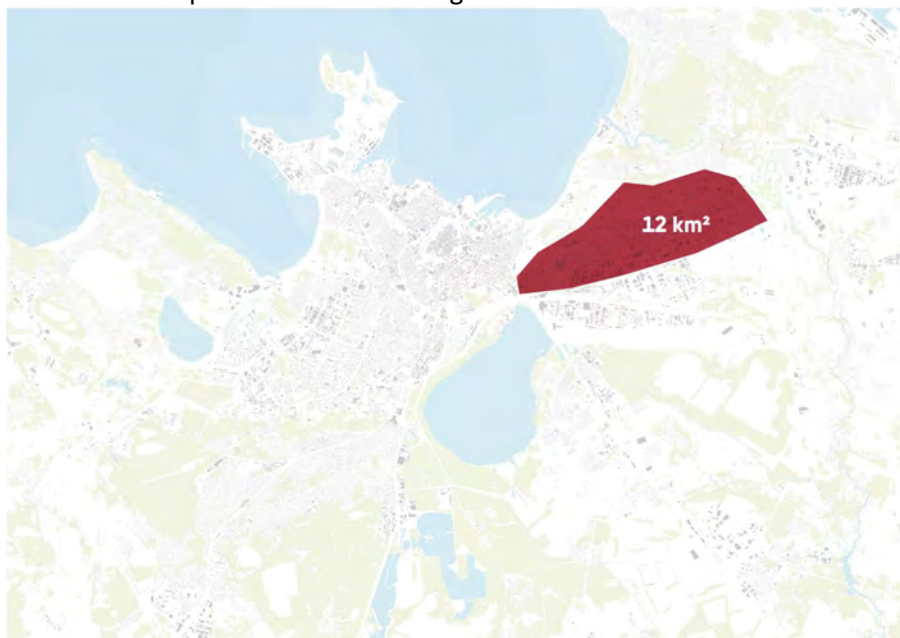
#### Eluaseme tüüp





Joonis 3.11. Sõiduauto olemasolu leibkonnas. Allikas: Tallinna elanike liikumisviiside uuring 2015 EMOR

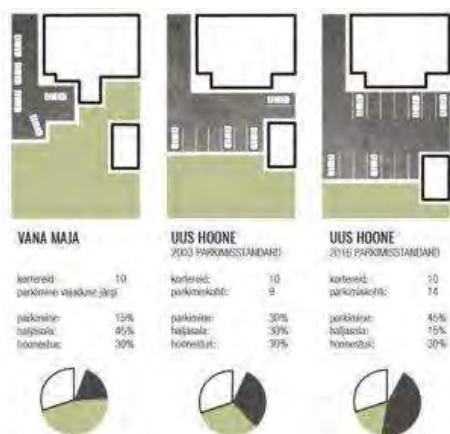
Iga linna lisanduv auto vajab parkimiskohta ja seetõttu tuleb arvestada iga auto kohta 2–3 parkimiskohta. See teeb 40–60 m<sup>2</sup> pinda, mis vajab väljaehitamist, hooldamist, valgustamist ja remonti. Iga uue elamispinna kohta ehitatav parkimiskoht maksab 3000 – 15 000 eurot, mis omakorda tõstab elamispindade hinda ning võtab ära väärtuslikku ruumi muudelt tegevustelt.





Joonis 3.12. Harjumaa ja Tallinna u 250 000 sõiduauto parkimiskohad hõivavad kokku u 12 km<sup>2</sup> suuruse ala.

Parkimiskoha väljaehitamise hind ulatub 3000 eurost (avaparkla) 15 000 euronni (parkimishoone, maa-alune parkla), mis omakorda tõstab elamispindade hindu ja elukallidust tervikuna.

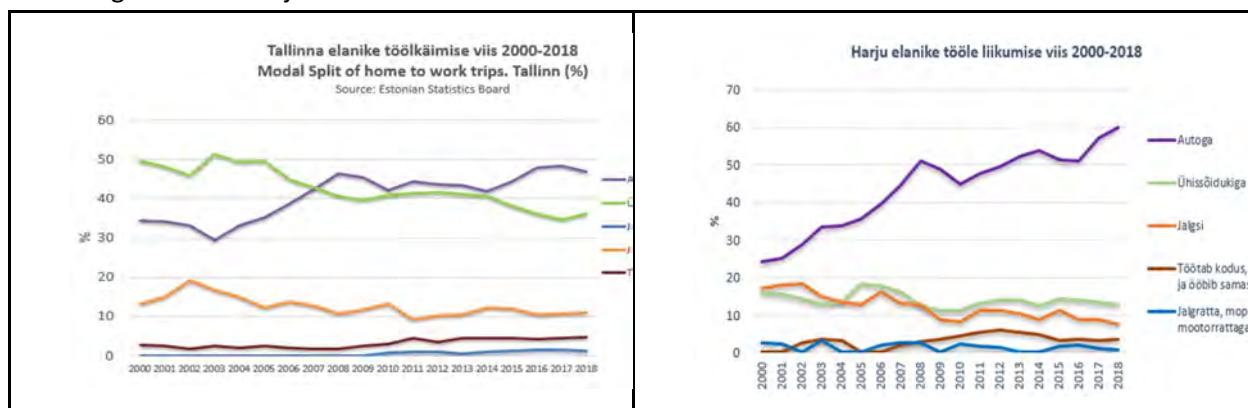


Joonis 3.13. Autostumise tõttu suurenev ruumivajaduse elumajade hoovides. Allikas: Tõnis Arjus, Sirp 2019.

Kasvav autokasutus soodustab teede ja tänavate laiemaks ehitamist, millega kaasneb suurem ehituskulu ja teede hilisema ülalpidamise kulu. Vaid autoliikluse liikumisprobleemide lahendamiseks laiendatud tänavad ei lahenda kogu teedevõrgu läbilaskevõimet ja koormuse kasvu sihtkohtades. Autode hulga kasv jätab vähem nii ruumi kui ka raha säästvatele ühistranspordile, mis ei suuda enam osutada sama kiiruse ja ajaga teenust. Ühistranspordi konkurentsivõime vähenemise tõttu kasvab elanike vajadus teha igapäevaseid sundliikumisi autoga. Aina tihenevate ummikute tõttu väheneb Tallinna ja Harjumaa ettevõtete konkurentsivõime nii kaubavedude ja teenuste osutamisel kui ka töötajate liikumisel ja aja säästmisel.

## 2. Autosõltuvuse ja sellest tuleneva ebavõrdsuse kasv ning ühistranspordiga ja jalgsi liikumise vähenemine

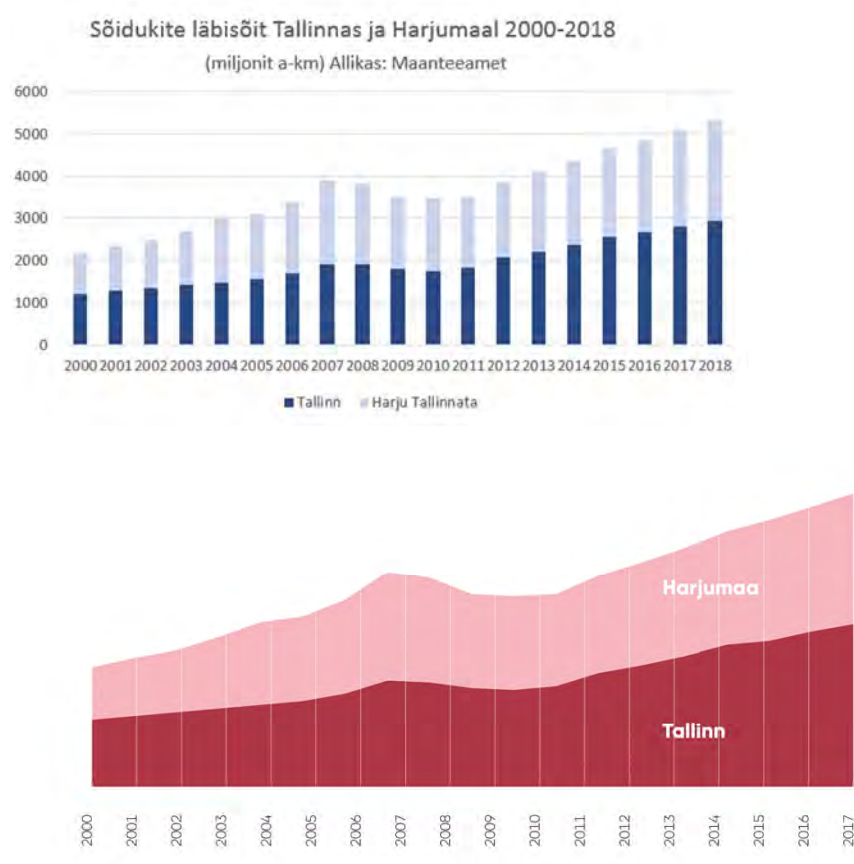
Liikluskooormus ja sõiduauto kasutamise osakaal on nii Tallinna kui ka Harjumaa elanike hulgas pidevalt kasvanud (vt joonis...). Elanike ostujõu paranedes on Tallinna piirkonnas pidevalt kasvanud ka liikuvus. Uued elamupiirkonnad, töökohtade ja tömbekeskuste ümberpaiknemine on suurendanud igapäevaste liikumiste vahemaid, vähendanud jalgsi liikumist ning praeguse ühistranspordi konkurentsivõimet võrreldes sõiduautoga. Kuna regionaalne ühistransport pole suutnud vajalikul määral kohaneda sellega, et pendelränne Tallinna ja selle tagamaa vahel on kasvanud, on suurenenud autoga liikumise vajadus.



Joonis 3.14. Tallinna elanike peamine tööle liikumise viis aastatel 2000-2018. Allikas: Statistikaameti tööjõu-uuring.

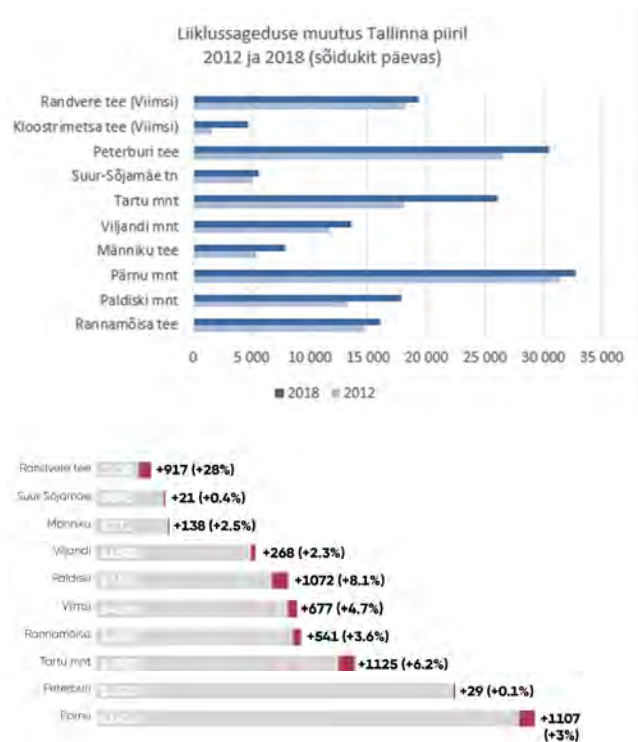
Joonis 3.15. Harjumaa elanike peamine tööle liikumise viis aastatel 2000-2018. Allikas: Statistikaamet.

Statistikaameti tööjõu-uuringu andmetel on 18 aasta jooksul oluliselt vähenenud ühistranspordiga (50%-lt 36%-le) ja jalgsi tööle liikumise osakaal. Peamiselt tuleneb see kasvanud autokasutusest. Autokasutus on suurenenud elatustaseme kasvu ja paranenud finantseerimisvõimaluste abil, mis võimaldas inimestel ja ettevõtetel osta paremaid ja uuemaid autosid ning kolida Tallinnast välja Harjumaaale nüüdisaegsetesse ja soodsamatesse hoonetesse. Seoses uute hoonestusalade rajamisega muutusid alates 2004. aastast nii elu- kui ka töökohad, kuid ühistransporditeenus ja kergliiklusteed ei ole alati kvaliteedi või ühenduste poolest järele jõudnud. Seda on põhjustanud Tallinna ja Harjumaa elanike elu- ja töökohtade asukohtade jätkuvad muutused, mille tõttu ei ole ühistransport pealinna regioonis enam igapäevaseks liikumiseks sobiv transpordiviis. Üksnes kuue aasta jooksul on iga päevaselt linna piiri ületavate sõidukite arv kasvanud 28 000 võrra.

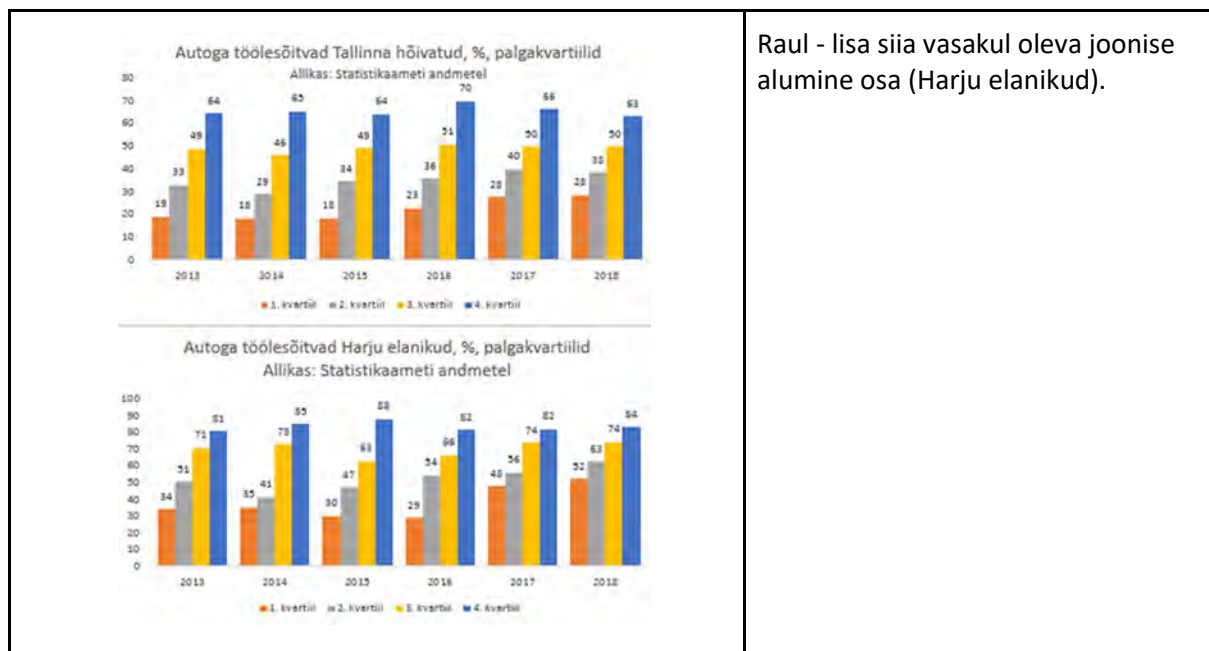


Joonis 3.16. Sõidukite läbisõit Tallinnas ja Harjumaal aastatel 2000-2018 (miljonit sõidukikilomeetrit). Allikas: Maanteeamet.



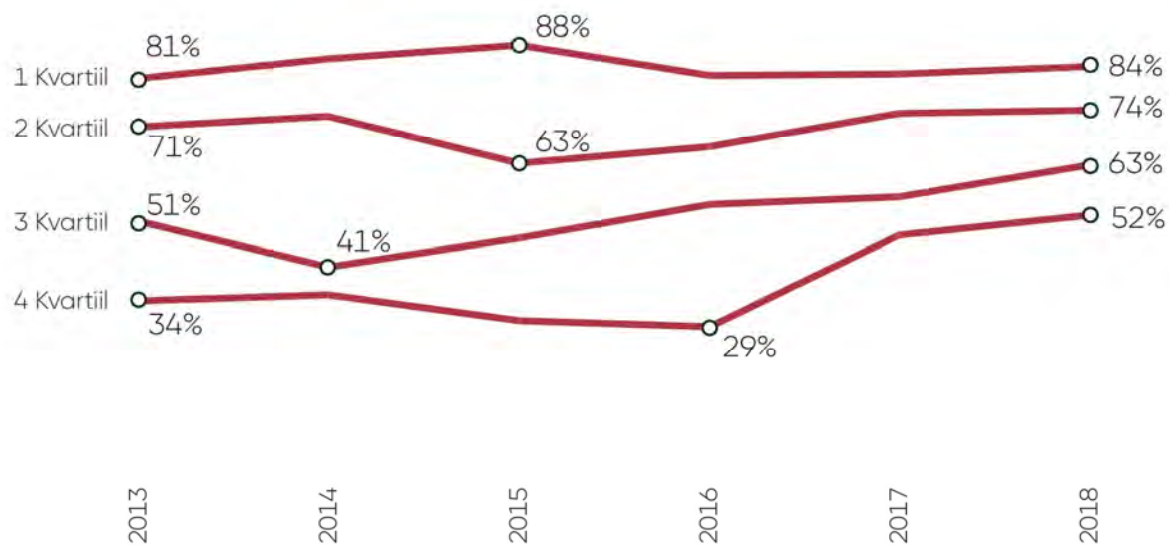
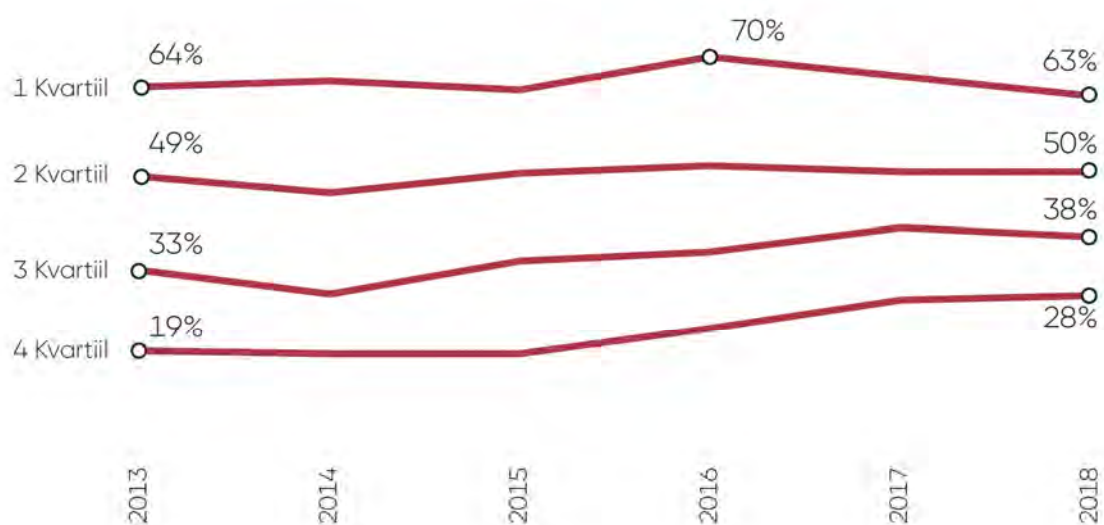


Joonis 3.17. Liiklussageduse muutus Tallinna piiril, 2012 ja 2018. Allikas: Maanteeamet.



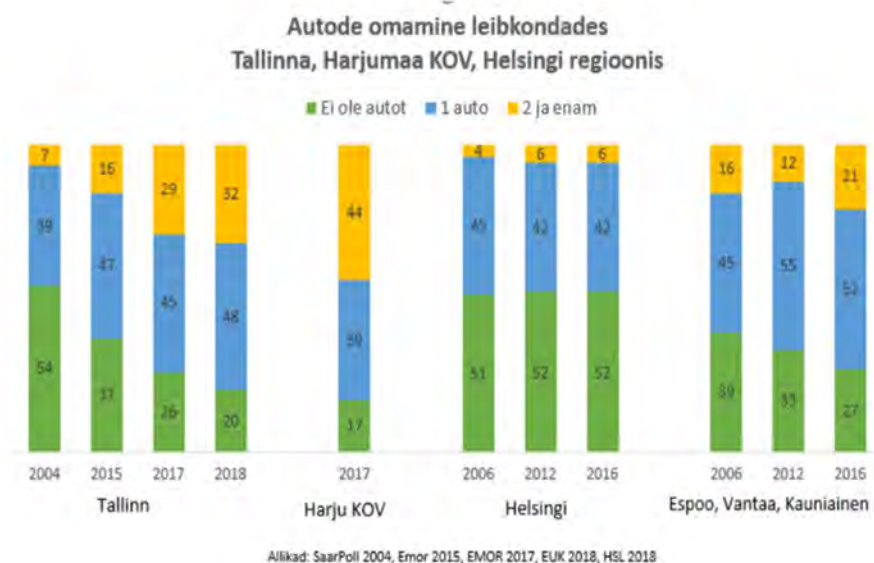
Joonis 3.18. Autoga töölesõitvad Tallinnaselanike jagunemine palgakvartiilide lõikes, %. Allikas: Statistikaamet.

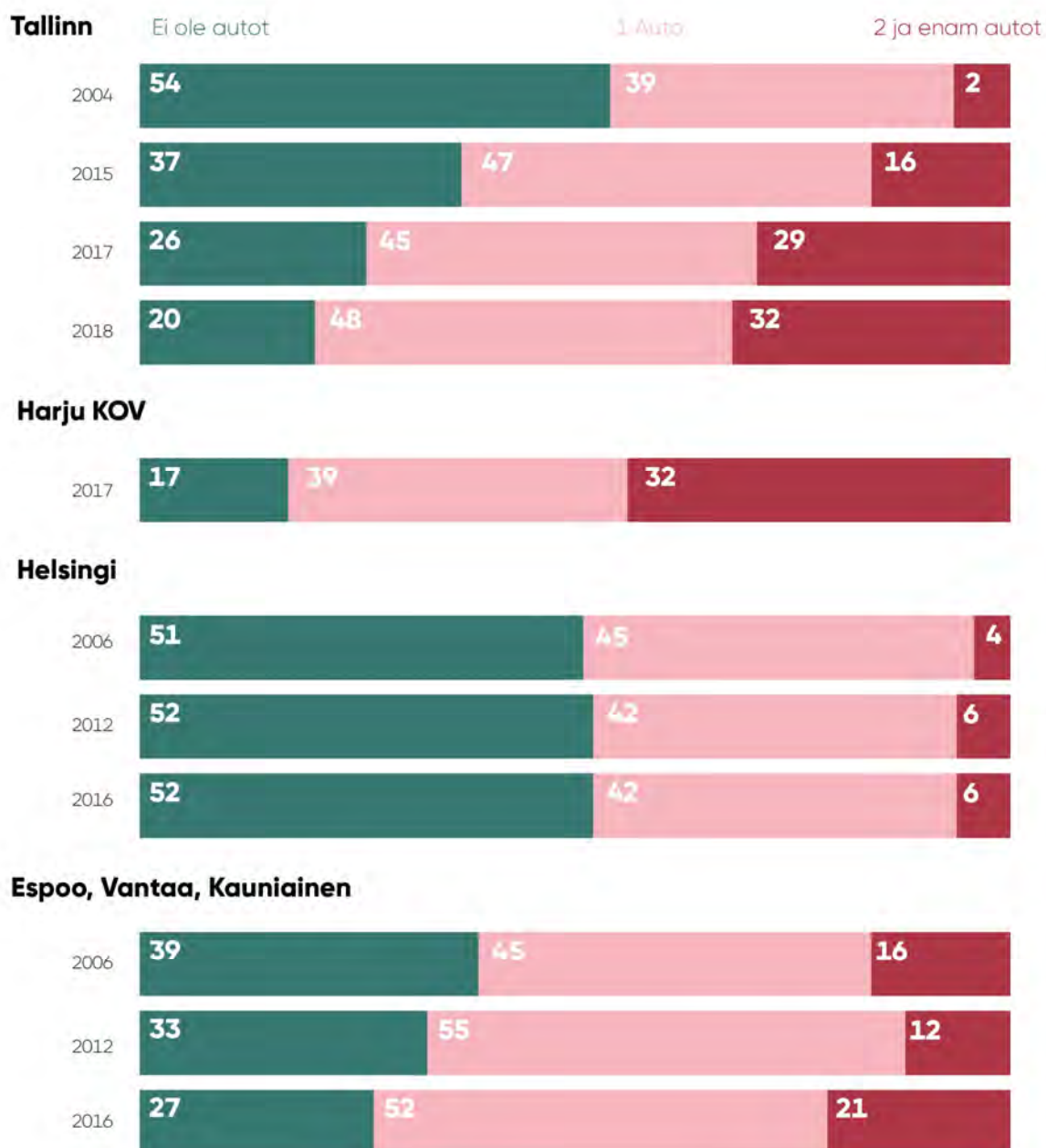
Joonis 3.19. Autoga töölesõitvad Harjumaa elanike jagunemine palgakvartiilide lõikes, %. Allikas: Statistikaamet.





# AUTODE OMAMINE LEIBKONDADES





Joonis 3.20. Autode omamine leibkondades (Tallinna, Harjumaa omavalitsustes, Helsingi regioonis).  
 \*Helsingis on üheliikmelisi leibkondi 48% ja Tallinnas 38%. Allikad: SaarPoll 2004, Emor 2015, Emor 2017, EUK 2018, HSL 2018.

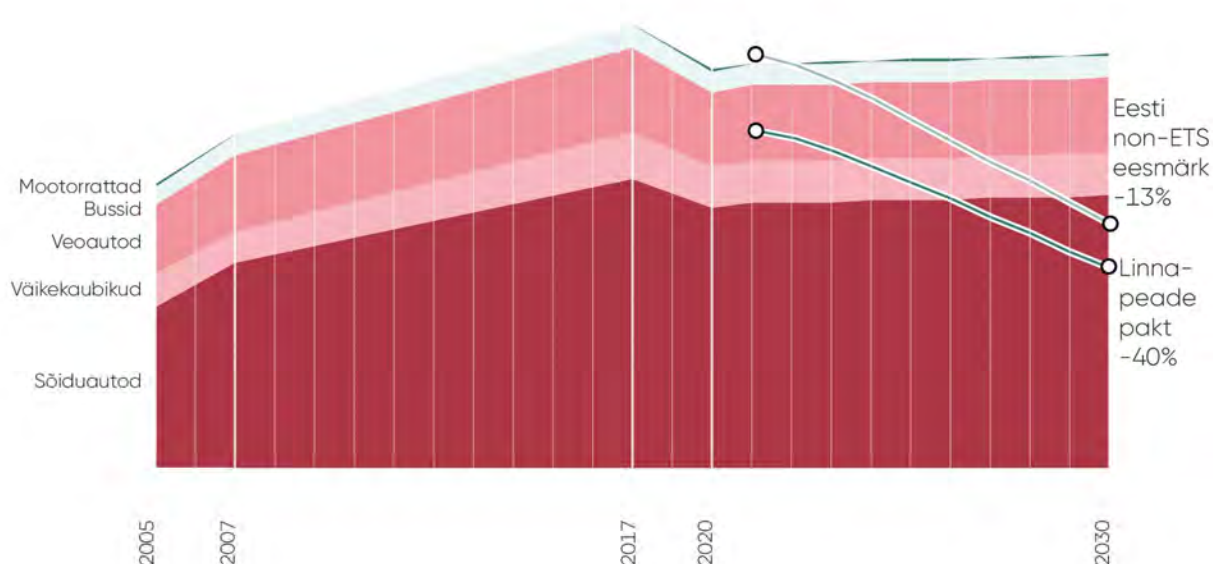
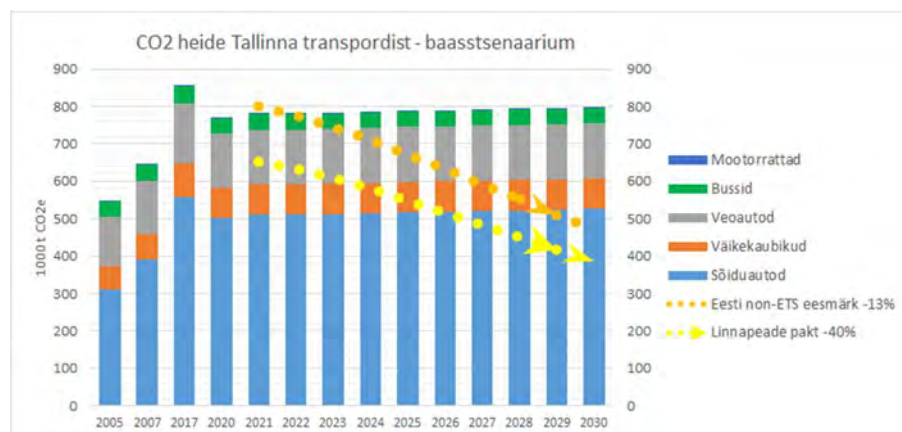
Kuigi Helsingi regioon kasvab palju kiiremini kui Tallinn, lähtutakse seal kahanevast autokasutusest.

### 3. Transpordi energiatarbimise ja kasvuhoonegaaside heitkoguse kasv



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

Transpordil on suur keskkonnamõju, mida ei lahenda ainult uute sõidukitehnoloogiatega. Kasvuhoonegaaside heide ja energiatarbimine Eesti, sh Tallinna transpordis on kasvanud sõiduautoliikluse ja maanteevedude pideva kasvu tõttu. Tallinna osa kogu Eesti transpordi CO<sub>2</sub> heitest on üle ½, Harjumaaga kokku u 50% ning just Tallinna piirkonnal on kõige suurem potentsiaal vähendada transpordist tulenevaid heitkoguseid tänu tihedale asustusele.



Joonis 3.21. Tallinna transpordist tulenev CO<sub>2e</sub> heide baasstsenaariumi korral, Eesti CO<sub>2</sub> heite vähendamise eesmärk ja linnapeade paktiga 2030. aastaks seatud eesmärk. Allikad: Tallinna Energiaagentuur, Eesti Keskkonnauuringute Keskus 2019.

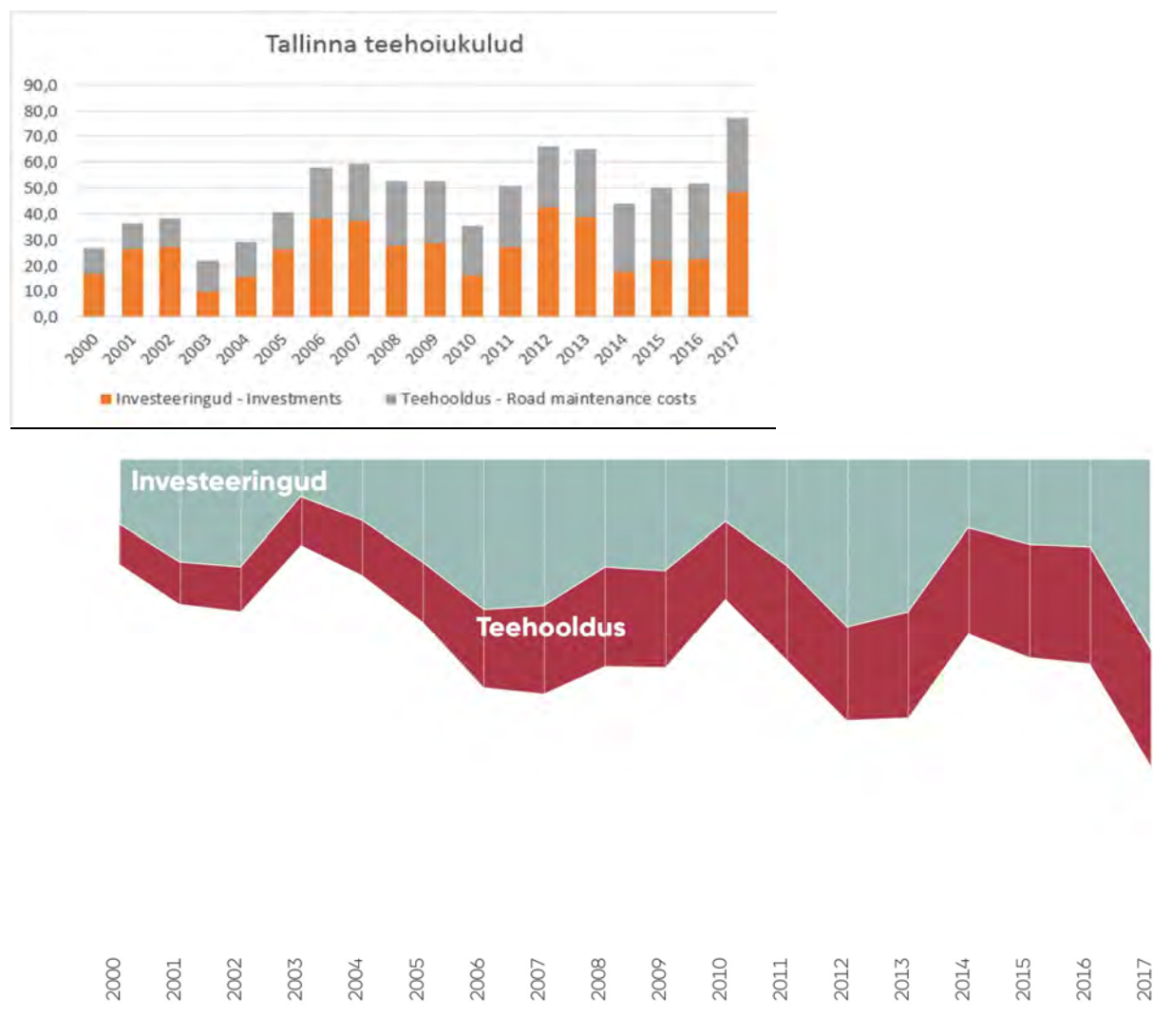
Praeguste trendide jätkudes ei suudeta transpordi ja autokasutuse kasvu tõttu täita Eesti kliimapoliitikast tulenevaid ja Tallinna poolt linnapeade paktis seatud kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgi.

#### 4. Teehoiu ja ühistranspordi kulud kasvavad ja olemasoleva tänavavõrgu remondivõlg on suur

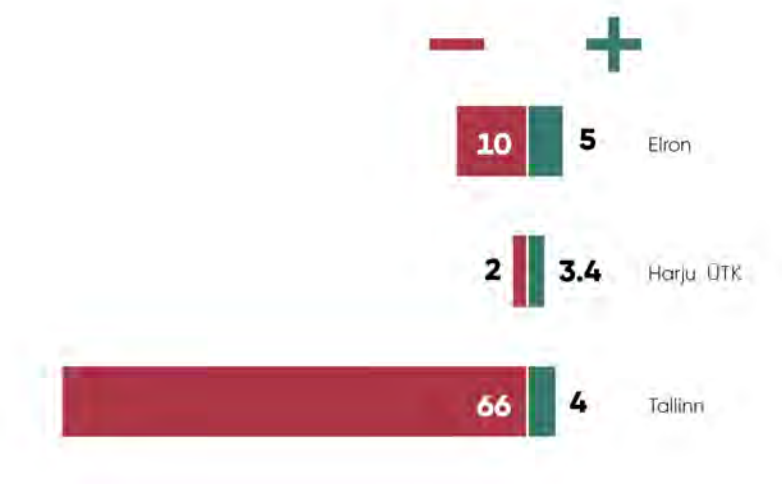
Transpordisüsteemi ülalpidamine on nii avalikule kui ka erasektorile kulukas ja vajab hoolikalt valitud lahendusi, mis toetavad kõikide liikumisviiside toimivust tervikuna. Transpordisüsteemi korraldus ja finantseerimine vajab järjest rohkem koordineerimist eri transpordiliikide, haldustasandite ja



ametiasutuste vahel. Regionaalne ühistranspordikorraldus (sh kõiki ühistranspordiliike hõlmav ühtne piletisüsteem) vajab kokkuleppeid linna ja riigi tasandil ning uusi koostöömudeleid. Enamik suuremaid projekte on valminud Euroopa Liidu kaasrahastusel. On selge, et lahendused, mis aitaksid leevendada üha kasvavat liiklustihedust, on aina kallimad, sest linnaruum tiheneb ja ruumi napib.



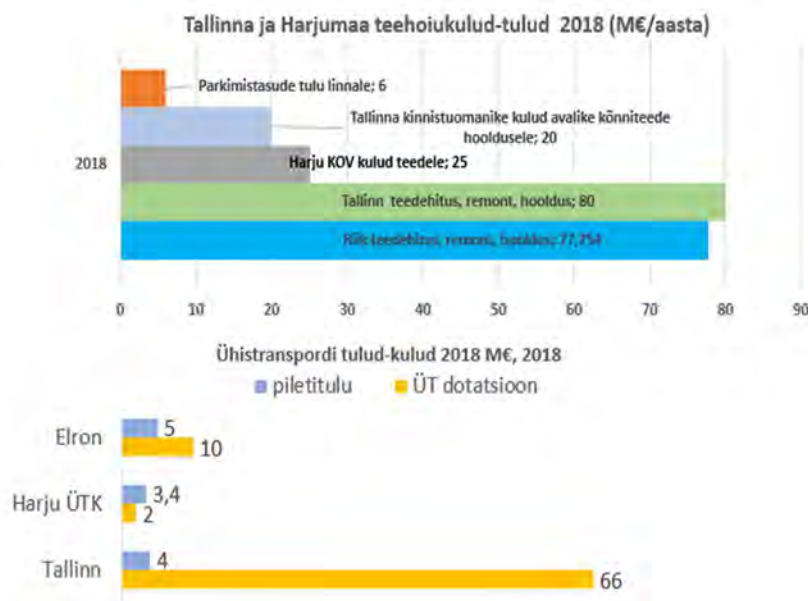
Joonis 3.22. Tallinna linna teehoiukulud (miljonit eurot). Allikas: Tallinn arvudes 2018



Tallinna kinnistuomanike  
kulud avalike kõnniteede  
hooldusele





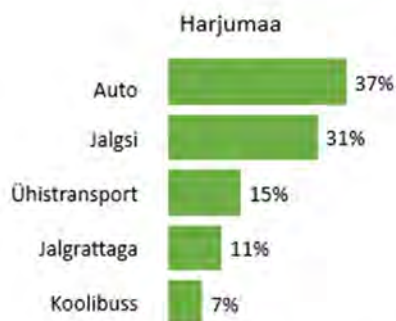
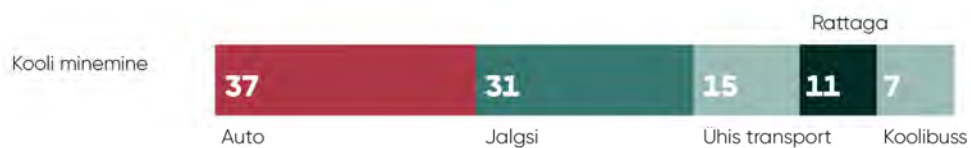


Joonis 3.23. Tallinna ja Harjumaa teehoiukulud-tulud 2018. aastal (miljon eurot/aastas). Allikas: ???

Joonis 3.24. Tallinna linna, Harjumaa ühistranspordikeskuse ja Elroni ühistranspordi tulud ja kulud 2018. aastal (miljon eurot/aastas). Allikad: Elron, Harju ÜTK, Tallinna linnavalitsus.

## 5. Koolilaste iseseisva liikumise vähenemine

Koolilaste iseseisev igapäevane liikumine on su urenenud autokasutuse tõttu vähenenud. See mõjutab märkimisväärselt rahvatervist ja tekitab perede päevalogistikas probleeme. Keeruline liikluskorraldus ja talvehooajal raskesti läbitavad teekonnad ei toeta järjest kasvava eaka elanikkonna iseseisvat liikumist linnas. Liikumiskeskond, mis soodustab igas vanuses inimeste igapäevast jalgsi ja jalgrattaga liikumist ning on ligipääsetav erivajadustega inimestele, muudab linna atraktiivseks peredele ning on oluline elukeskkonna ja rahvatervise hoidmisel.





Joonis 3.25. Tallinna ja Harjumaa elanike igapäevased liikumisviisid aastatel 2017 ja 2018. Allikas: Tallinna elanike rahulolu avalike teenustega 2017, Harjumaa liikumisviiside uuring (EMOR 2018).

Mida rohkem sõidutavad vanemad lapsed kooli ja trenni autoga, seda rohkem süveneb koolilaste istuv eluviis ning väheneb värskes õhus viibimine, mis mõjutab nii tervist kui ka õpitulemusi. Seetõttu tekib ka liiklusohtlikke olukordi, sest liiklus muutub haridusasutuste vahel ja juures palju tihedamaks. Seetõttu on lasteaedade, koolide ja huvikoolide asukohad ning paiknemine väga tähtsad liikumiste ja liikluse mõjutajad, millega tuleb arvestada edaspidi Tallinna ja lähialdade linnaplaneerimises.

Hetkel näeme seoses koolilaste transpordiga, kuidas koolivaheajal autode arv liikluses väheneb 20%. Peamiselt tuleneb see sellest, et need lapsevanemad, kes sõidutavad oma lapsi igapäevaselt kooli, puhkavad laste koolivaheajal ega liigu seetõttu autoga tiipturni ajal linnas. Seega kulub paljude kooliealiste laste vanemate hommikune ja pärastlõunane aeg ühistranspordi ülesannete täitmisele, sest Tallinna ja Harjumaa ühistranspordiliinid ei ühenda koolivõrku ja laste elukohti kiirelt ja mugavalt.

## 6. Transpordi negatiivsed tervisemõjud (müra, saaste, vähene kehaline aktiivsus, stress)

Õhus leiduvad peenosakesed, mis on suurel määral pärit transpordist, põhjustavad aastas ligi 300 Tallinna elaniku enneaegse surma (<http://rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/731/1/Orru2007.pdf>). Heidet ja müra on vaja vähendada ning vältida Tallinna ja lähipiirkonna rohe- ja puhkealade edasist killustumist.

	<p>Accumulated number of days - past 100 days</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>AQI Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Good</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>Fair</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>Moderate</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>Poor</td> <td>17%</td> </tr> </tbody> </table>	AQI Category	Percentage	Good	20%	Fair	40%	Moderate	19%	Poor	17%
AQI Category	Percentage										
Good	20%										
Fair	40%										
Moderate	19%										
Poor	17%										
<p>Joonis 3.26 Tallinna tänavate maanteetranspordi mürakaart. Allikas: Tallinna päevane maanteetranspordi mürakaart, 2015.</p>	<p>Joonis 3.27. Tallinna õhukvaliteedi indeks Liivalaia õhukvaliteedi seirejaamas veebruarist aprillini 2019 Allikas: <a href="http://airindex.eea.europa.eu/">http://airindex.eea.europa.eu/</a>.</p>										

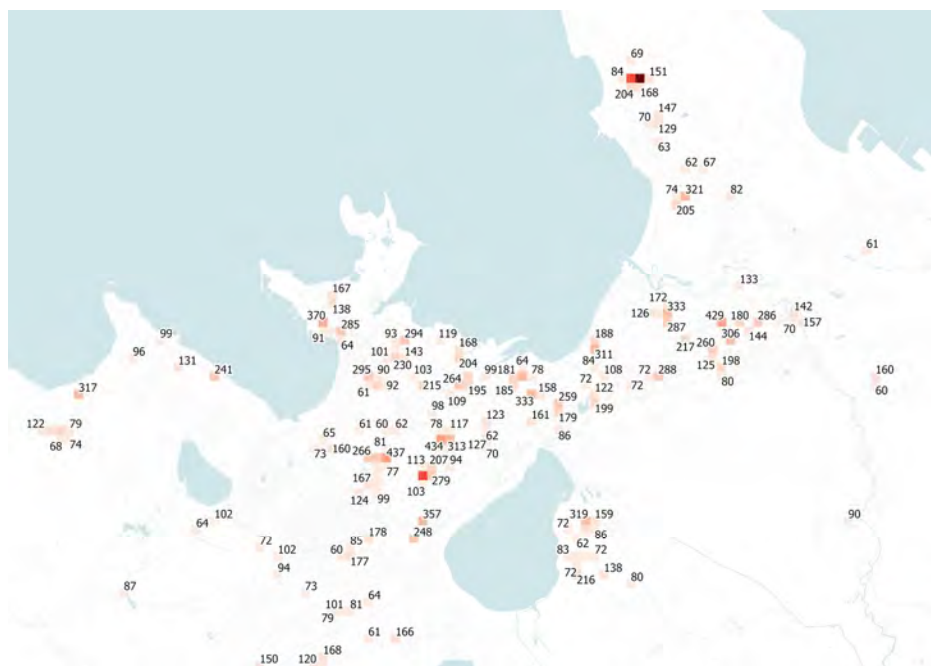
## Õhukvaliteedi näitajad



## 7. Suure asustustihedusega uusarendused on rajatud halva ühistranspordiühendusega piirkondadesse

Uute arenduste ja töökohtade paiknemise planeerimisest sõltuvad tulevaste elanike, töötajate ja klientide liikumisvajadus ja liikumisviisi valik. Autokasutust on suurendanud lisaks buumiaegsele valglinnastumisele ka töökohtade ümberpaiknemine. Tallinna lähipiirkonna rongipeatuste tagamaa on võrdlemisi hõreda asustusega ning rongi potentsiaal on trammi, trolli ja bussiga võrreldes paljuski kasutamata. See eeldab oluliselt rohkem ruumilise planeerimise ja transpordikorralduse senisest palju tõhusamat lõimimist. Tallinna liikuvuskava 2035 selgitab, millised on säästva liikuvuse seisukohalt eelisarendatavad arengupiirkonnad, mis tugineksid juba olemasolevatele tõhusatele ühissõidukiliinidele ning looksid paremad eeldused rongi, trammi ja suure veovõimega bussiliinide kasutamiseks.

Allpool toodud joonisel on näide Tallinna ja lähipiirkonna suure asustustihedusega elamupiirkondadest, mis jäävad väljapoole hea teenindusalaga ühistranspordist. Euroopa Liidu väljatöötatud indikaatorite järgi loetakse hea ühistranspordiühendusega teenindusalaks sellist ala, mis jääb kuni 400 meetri kaugusele peatuste teenindusalast, kust väljub tunnis keskmiselt vähemalt kümme ühissõidukit.



Uusarenduste rajamisel peavad arendajad liikuvust puudutavatest investeeringutest rajama vaid parkimiskohad, mistõttu puuduvad paljudel arendustel ühistransporditeenused ja mugavad kergliiklusteed.

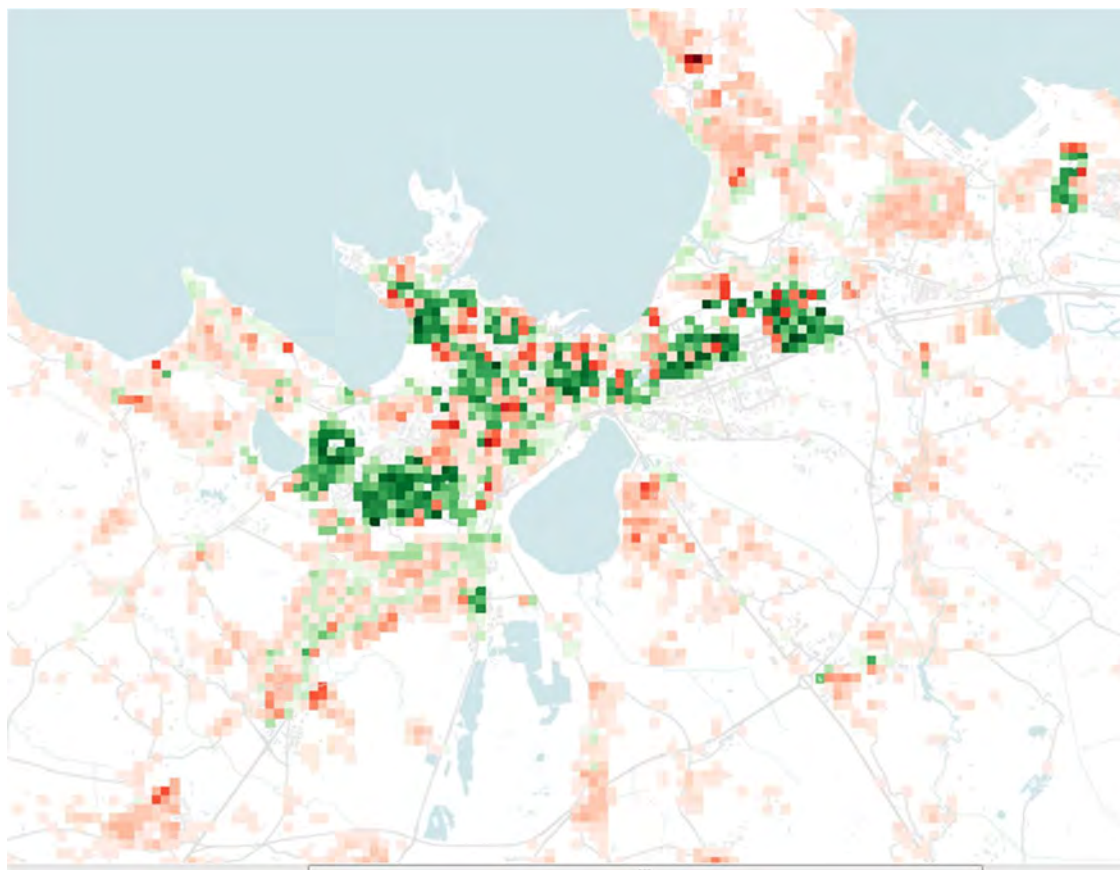
Praegu ei arvestata uute hoonete ehitamisel Tallinna liikluse ja elanike liikumisvajadustega muul viisil, kui vaid parkimismäärade (st iga korteri või äripinna ruutmeetri kohta tuleb arendajal rajada teatud arv parkimiskohti). Teisi otseselt elanike liikuvust toetavaid nõudeid ei ole kehtestatud ning vajaduse korral räägitakse arendajatega võimalike uute liiklusühenduste toetamine eraldi läbi.



## 8. Ärikinnisvara ja elamuarenduste tekkimine puuduliku ühistranspordiühendusega piirkondadesse

Uute arenduste ja töökohtade paiknemise planeerimisest sõltuvad tulevaste elanike, töötajate ja klientide liikumisvajadus ja liikumisviisi valik. Autokasutust on suurendanud lisaks buumiaegsele valglinnastumisele ka töökohtade ümberpaiknemine.

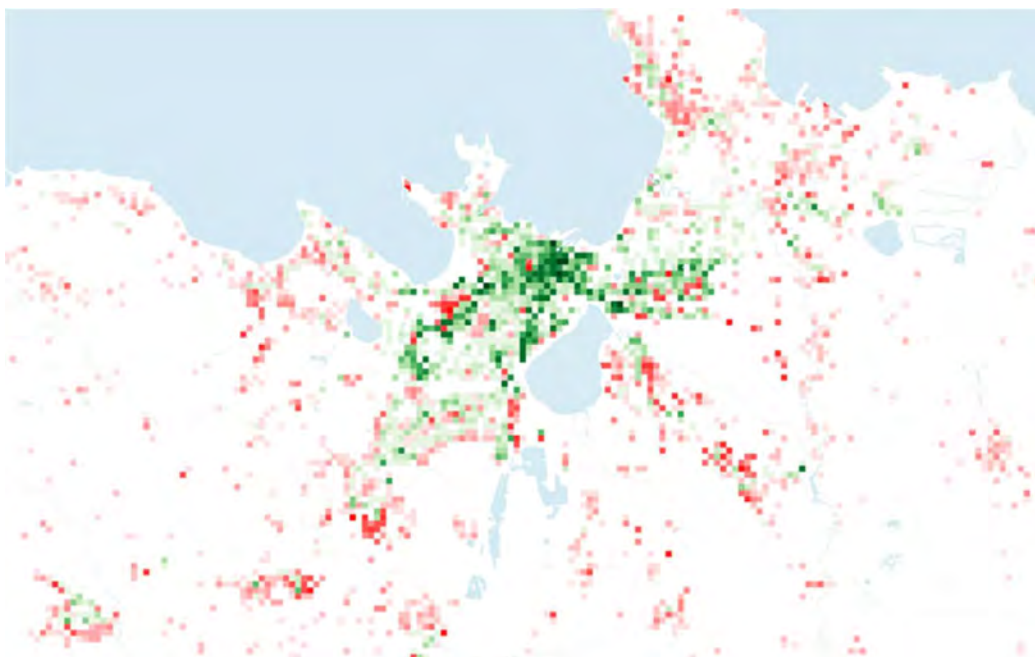
Allpool oleval joonisel on kujutatud Tallinna piirkonna elamuühikuid ja ühistransporditeenustaset.



Joonis 3.29. Hea ühistransporditeenuse tase ja elukohtade paiknemine (mida rohelisem ruut, seda suurem hulk elukohti hea ühistranspordiühendusega alal; mida punasem ruut, seda rohkem elamuühikuid puuduliku ühistranspordiühendusega alal)

Allikas: Raul Kalvo, 2019.





Joonis 3.30 Töökohtade paiknemine ja ühistransporditeenuse tase 2019. a (punane tähistab töökohti, mis paiknevad halva ja roheline hea ühistranspordiühendusega piirkonnas)  
Allikas: Raul Kalvo, 2019 (peatus.ee; Statistikaameti ja EMTA andmetel).

Pole kasutatud võimalusi arenduste suunamiseks kohtadesse, kus on hea ühistranspordiühendus (rongiühendus, tiheda graafikuga trolli- ja bussiliinid).

Tallinna lähipiirkonna rongipeatuste tagamaa on võrdlemisi hõredalt asustatud ning rongi potentsiaal on võrreldes trammi, trolli ja bussi veomahtudega paljuski kasutamata. See eeldab ruumilise planeerimise ja transpordikorralduse senisest palju tõhusamat lõimimist.

**9. Pole atraktiivseid ümberistumiskohti ja eri liikumisviisid ei ühildu – piletisüsteem ja institutsioonid ei soosi koostööd ja mitme transpordiliigi kombineerimist.**  
**Ühistransporditeenuste killustatus ja vähene sünergia**

Tallinna ja Harjumaa ühistranspordis on kasutusel Tallinna linnaliinide ja Harju maakonna bussiliinide ning Tallinna liinide ja Elroni rongide ühised perioodikaardid. Siiski puudub kolme operaatori ühine kuukaart kõigi kolme operaatori vahel ning puudub ka ühine üksikpilet, mis võimaldaks mugavalt ja soodsalt ühistransporditeenuseid ristikasutada. Ühtsed kuukaardid võimaldavad regulaarsetele ühistranspordikasutajatele pakkuda soodsamat sõiduhinda. Perioodipiletite ostjate arv näitab ühistranspordisüsteemi püsikasutajate ehk lojaalsete klientide hulka. Arvestades, et Tallinna ja Harjumaa vahel on igapäevaselt ligi 120 000 pendelrändajat, siis napp 1400 ühisperioodikaardi kasutajat näitab, et ühtse piletisüsteemi arendamine võiks nii ühistranspordi kasutajate kui ka lojaalsete klientide arvu oluliselt kasvatada. Näiteks praegu maksaks Keila ja Tallinna vahel pendelrändaja kolme ühistransporditeenuse osutaja (Elron, TLT, maakonnabussid) kuukaartide eest kokku ligi 100 eurot kuus, üksikpileteid kasutades on näiteks

rongilt trammile ümberistumise korral teenus ebaproportsionaalselt kallis ega motiveeri inimesi ümber istuma ja ühistranspordisüsteeme ristikasutama.

Tallinna-Harju ja Tallinna-Elron ühisperioodikaardi kasutajate keskmine arv kuus							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tallinn-Harju	993	902	874	810	807	820	870
Tallinn-Elron	687	608	339	487	502	507	513
Kokku ühisperioodikaardiga	1 680	1 510	1 213	1 297	1 309	1 327	1 382

*Tabel 3.2. Tallinna ja Harjumaa ühistranspordi perioodikaartide kasutajate keskmine arv kuus.*

*Allikas: Tallinna Transpordiamet.*

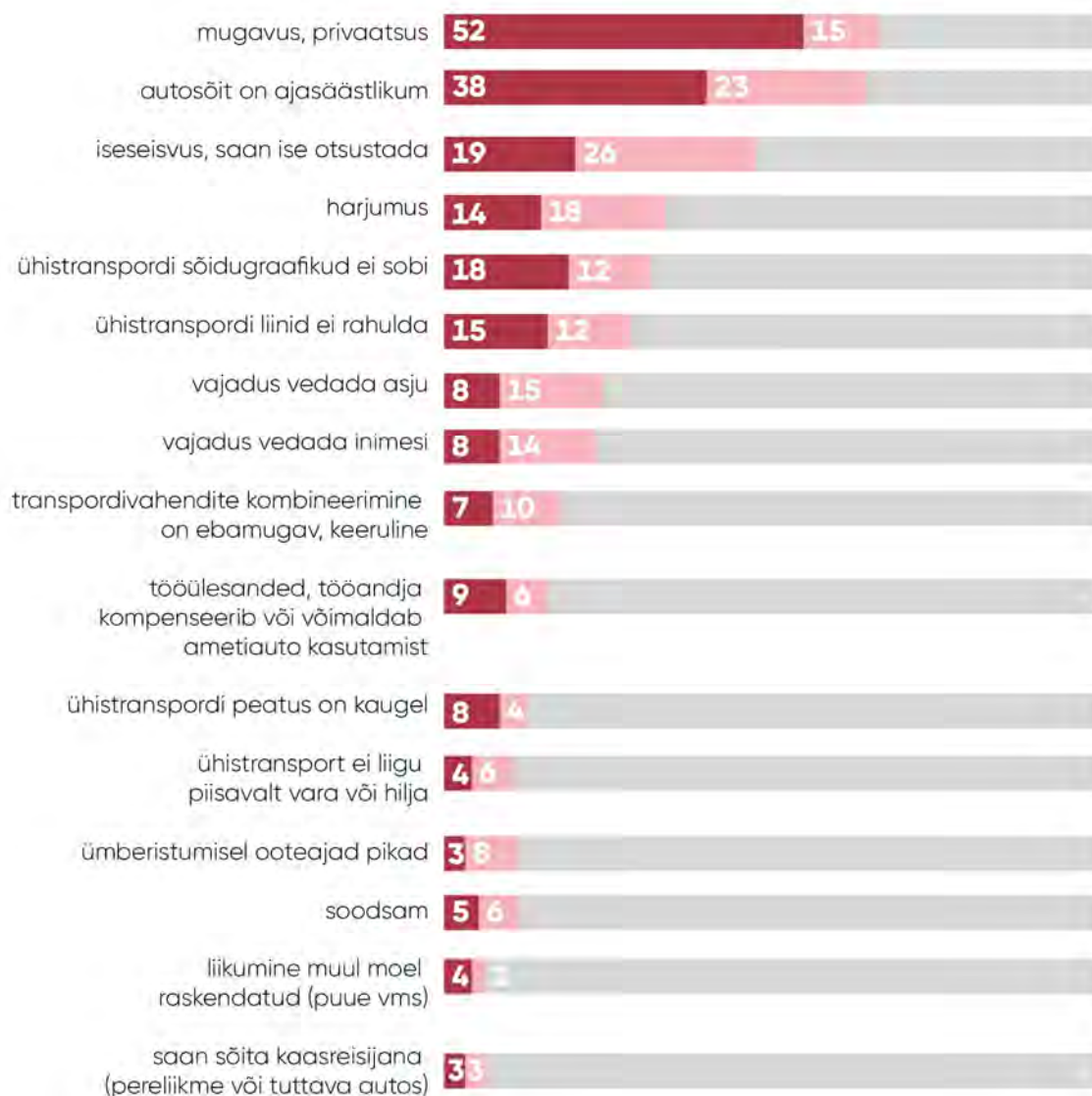
## 10. Ühissõidukite kasutamise kogemus, st usaldusvärsus ja täpsus

## Auto eelistamise põhjused

% põhiankeedile vastajatest, kes kasutavad sageli autot ja ei kasuta ühistransporti, n=808, üldkogum 40700 15+ a isikut

38. Nimetage palun põhjuseid, miks Te eelistate autot ühistranspordile?





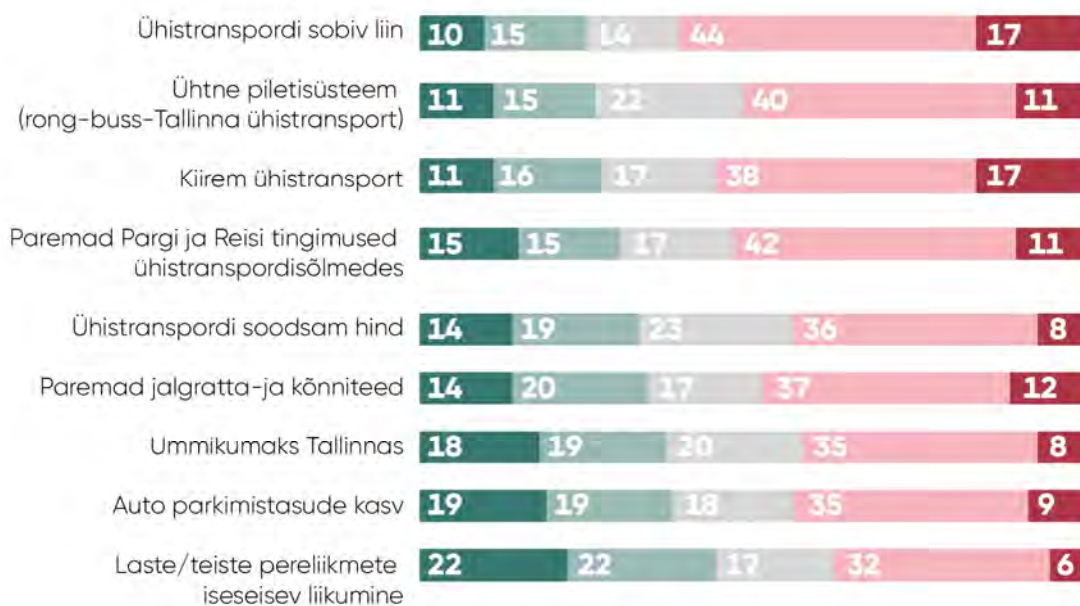
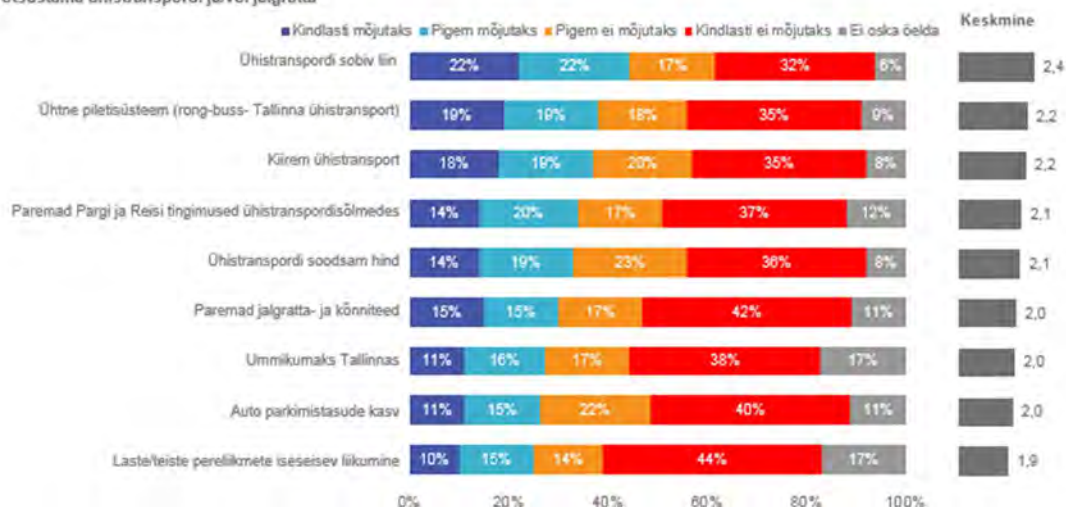
Joonis 3.31. Harjumaa elanike auto eelistamise põhjused. Allikas: EMOR-Kredex 2017.

Elroni elektrirongide kasutajate arv ja Harju maakonnaliinide kasutus on kasvamas, eriti Harku valla suunal, kus uute väljumisaegade lisamisel täituvad bussid kiiresti. Kitsaskoht on see, et puudub hea ühendus uute elamupiirkondade, uute tömbekeskuste ja töökohtade vahel, puuduvad kiired otseliinid peamiste sihtkohtade vahel, mugavad ümberistumisvõimalused ja eri ühistranspordiliikide kombineerimine, puudub ühtne liinivõrgu, graafikute ja piletisüsteemi korraldus ning hõreasustusest liikujatele piisava hulga „Pargi ja reisi“ parklate olemasolu linna piiril.

## Autoga sõitjate valmisolek kasutada ühistransporti ja/või jalgratast

% põhiankeedile vastajatest, sõidavad autoga igapäevaselt või paar korda nädalas, n=1425, üldkogum 102500 15+ a isikut

41. Kuivõrd järgmised tingimused paneks Teid vähendama auto kasutamist ning otsustama ühistranspordi ja/või jalgratta kasuks?



Joonis 3.32. Tallinna(?) elanike autoga sõitjate valmisolek kasutada ühistransporti ja/või jalgratast. Allikas: EMOR 2015(?)

### 11. Elukeskkonna atraktiivsus kannatab

Linnatänavad ei ole jalgsi või jalgrattaga liikujatele, eakatele ja erivajadustega inimestele atraktiivsed. Mida suuremaks Tallinn kasvab, seda rohkem tuleb asendada kergesti ummistuv autoliiklus



Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019

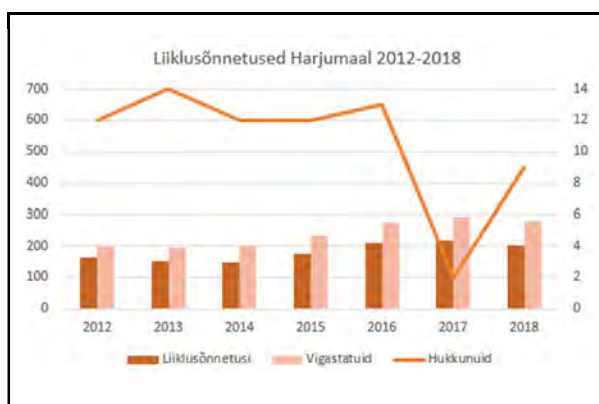


ühistranspordi ja teiste liikumisvõimalustega. Tihedam autoliiklus kasvatab müra ja saastet, suureneb kallite teede ja parklate ehitamise vajadus, halveneb ühistranspordi teenindustase ning linnaelanike ja ettevõtete juurdepääs sihtkohtadele, mis omakorda mõjutab linna elamisväärsust mitmel viisil. Selleks, et luua parema elukvaliteedi ja juurdepääsuvõimalustega linn, tuleb liiklusest rääkides keskenduda sõidukite liikumise asemel inimestele ja kaupade liikumisele, sest need kasutavad linnaruumi tõhusamalt kui autod.

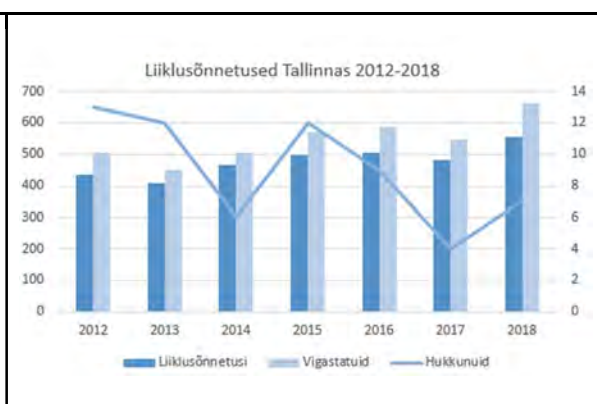
Aktiivsed liikumisviisid, nagu jalgsi ja rattaga liikumine, ei tundu praegu inimestele turvalised, et sel viisil igapäevaselt liikuda. Samuti ei ole alati kõnniteedel liikumine lihtne eakatele, kes vajaksid puhke- ja toetuskohti ning muid nende liikumisvajadustega arvestavaid lahendusi.

Suur probleem on kõnniteede väga ebaühtlane talihoolduse tase, mis muudab jalgsi liikumise ja ühissõidukipeatustesse jõudmise paljudele raskeks või võimatuks. Libedusest tingitud kukkumised ja traumad on suur kulu ühiskonnale.

## 12. Tänavate endiselt halb liiklusohutus

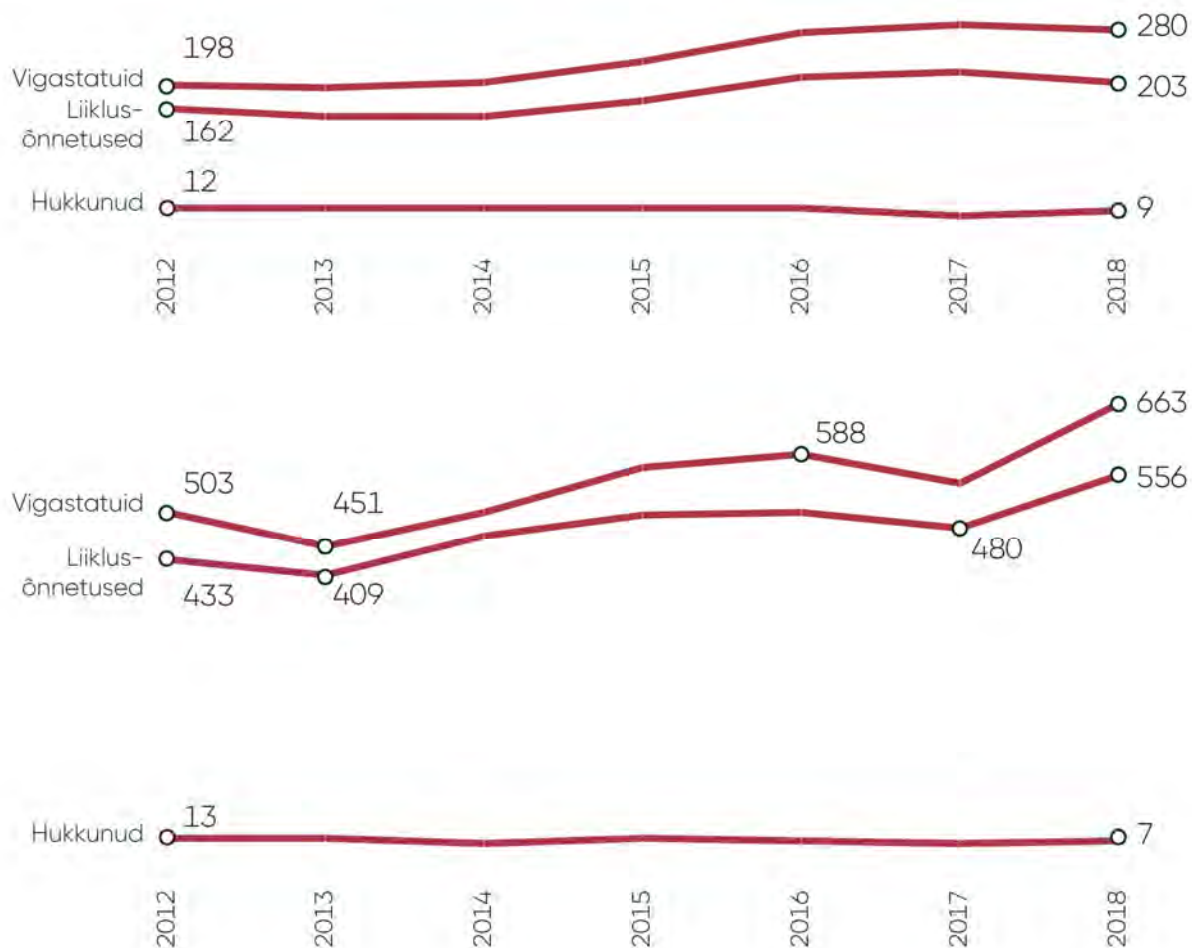


Joonis 3.33. Harjumaal toimunud liiklusavariid 2012–2018. Allikas: Maanteeamet.



Joonis 3.34. Tallinnas toimunud liiklusavariid 2012–2018. Allikas: Maanteeamet.

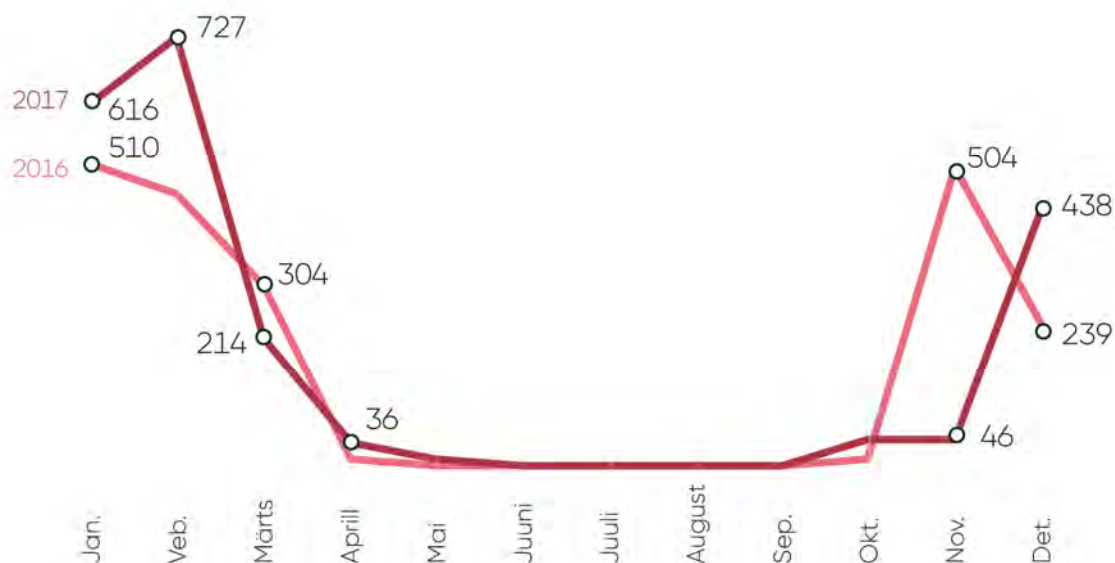
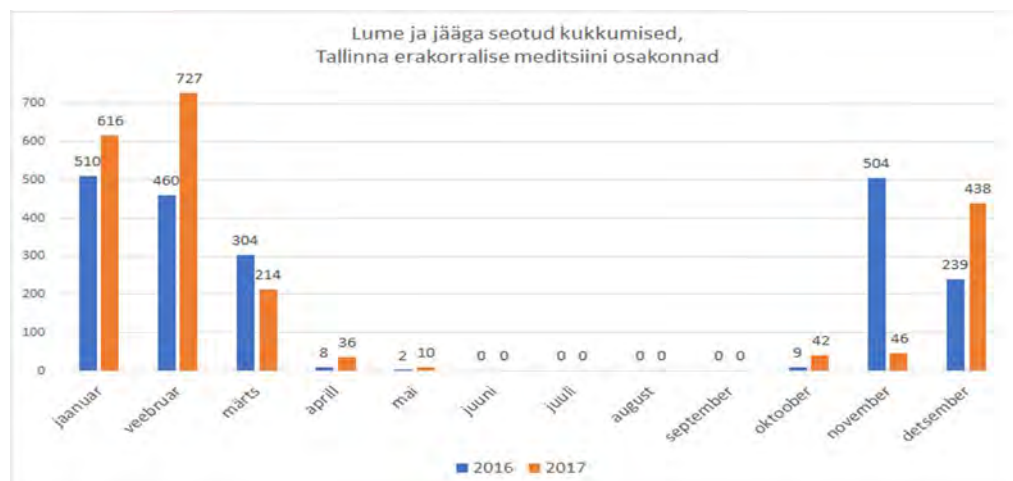




Viimasel seitsmel aastal on liiklusõnnetuste ja liikluses vigastatute arv Tallinnas ja Harjumaal kasvanud. Liiklusavariides hukkunute inimeste arv on kerges langustrendis. Kokku oli 2018. aastal Eestis 1464 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 67 ja sai vigastada 1823 inimest, Tallinnas ja Harjumaal toimub u 50% Eesti liiklusõnnetuste koguarvust ja 50% vigastatutega liiklusõnnetustest.

Senisest tähtsam on kujundada tänavad kohaseks eri kasutajatele, mis vajaduse korral eeldab liiklust rahustavate meetmete kasutamist. Sama oluline on ühissõidukipeatuste ja kõnniteede kavandamine ja väljaehitamine või rekonstrueerimine jalakäijaliikluse ohutust suurendavalt. Ohutuse parandamiseks tuleb aktiivselt kujundada liikluskeskkonda nii, et see vastab tänava funktsioonile ja soodustab ohutut liikluskäitumist, vähendades eriti piirkiiruse ületamisi.

Teehoolde puhul tuleb pöörata tähelepanu jalakäijate ja kõnniteede olukorrale, mis on talvehooajal oluliselt halvemini kasutatavad, sest kõnniteede korrashoiu eest peab hoolitsema iga piirneva krundi omanik. Seetõttu on kõnniteede korrashoid talvel sageli ebaühtlane ning kergliiklejate ja jalakäijate liikumine raskendatud. Alloleval joonisel on näha, kuidas Tervise Arengu Instituudi andmetel kasvab lume ja jää tõttu talvekuudel vigastatud tallinlaste hulk poole tuhande inimese võrra kuus. See vähendab peaaegu poole aasta jooksul vanemate inimeste liikumisvõimalusi märkimisväärselt, sest nad ei taha libedatel ja koristamata teedel riskida traumade ja haiglasse sattumisega.



Joonis 3.35. Tallinnas toimunud lume ja jääga seotud kukkumised aastatel 2016 ja 2017. Allikas: TAI.

### 13. Süsteemne liikuvusmustrite ja nende mõjutajate seire ja planeerimine

Riik ja omavalitsused ei seira süsteemselt inimeste liikumisviise ja neid mõjutavaid tegureid. Meil on palju andmeid sõidukite liiklussageduse kohta, aga puudub info inimeste liikumistest ja selle põhjustest. Seetõttu keskenduvad pakutavad transpordilahendused sõidukite liikumisviiside parandamisele (nt teekatte ja läbilaskevõime parandamine).

Liikuvuskava koostamise ja valikute hindamise aluseks on uuringud ja strateegilised analüüsid, mis toovad välja, kuidas ja kus on otstarbekas liikuvuskava eesmärkide saavutamiseks tegutseda. Mis mõjud on eri alternatiividel, millised tegevused on mõjusad ning teostatavad nii rahaliselt kui ka erinevaid huve arvestades. Vajalike andmete puudumisel on võimalik kasutada lähiriikide ja naaberlinnade kogemusi ja läbiproovitud praktikaid. Tallinna liikuvuskava 2035 väljatöötamisel on oma kogemustega toeks Helsingi linn jt liikuvuskava koostanud Euroopa linnad. Tallinna liikuvuskava 2035 rakendamiseks tuleb kokku leppida kava elluviimise seires ja kava uuendamises.

#### **14. Uuenduslike teenuste rakendamise lihtsus ja arendustegevus avaliku ja erasektori koostöös**

*Linnaliikuvus teeb maailmas läbi väga suuri muutusi – millised investeeringud on tasuvad?*

Arengut pidurdab vähene teadlikkus säästlikest lahendustest ja napp võimekus neid kasutada ettevõtete ja kaubanduse transpordivajaduste lahendamisel. Kuna Tallinn on ettevõtluse ja majanduse sõlmpunkt, mis eeldab inimeste, kaupade ja info liikumist, siis on selle efektiivseks ja samal ajal keskkonnasäästlikuks toimimiseks vaja välja töötada uusi transpordilahendusi, mis tooksid kokku logistika, mitmeliigilise transpordi ning uued tehnoloogiad. Arvestada tuleb sellega, et uued transpordi- ja logistikatehnoloogiad, nagu elektrisõidukid, isejuhtivad sõidukid ja pakirobotid, võivad nii lahendada praegusi liikuvuse ja keskkonnaga seotud probleeme kui ka tekitada uusi kitsaskohti.

Tulevikus toimivate liikuvusteenuste eeldus on toetav taristu ja nutikad tehnoloogilised lahendused (tark ja ühine liikuvuskeskkond, *Mobility-as-a-Service*, reaalaaja infosüsteemide laialdane kasutuselevõtt, ühtsed liikuvusteenused ja maksesüsteemid), mis võimaldavad muuta liikumise enda ja eri liikumisviiside kombineerimise mugavamaks, kiiremaks ja ohutumaks ning vähendavad isiklikust autost sõltuvust. Tähtis on suutlikkus kohaneda uute turule tulevate liikuvusteenustega ning valmidus lõimida neid olemasolevasse transpordisüsteemi, keskendudes sõidukite liikumise asemel inimeste ja kaupade liikumisele ning ligipääsetavusele.

#### **15. Kaubavedude logistika praegune olukord ja kitsaskohad**

Liiklusloendused näitavad kaubavedude mahu jätkuvat suurenemist. Autorongide liikluskoormus Tallinna sisenevatel suurematel maanteedel on 2010. aastast järsult kasvanud. Loendusandmed näitavad, et kuigi põhiliselt liigutakse ümber kesklinna linna äärealade suunal, liigub suur osa kaubavedude voost ka läbi linna, mitte Tallinna ringtee kaudu. Teine suurem liikluse tekitaja on kaubandus, kus sageli tarnitakse kaupu ühtse korralduseta ja valdavalt tööpäeval. Nii langeb põhikoormus ajale, kui kesklinna liiklus on kõige tihedam. Eriti probleemne on vanalinna kaubavedude korraldus, kus ei peeta kinni sätestatud ajapiirangutest. Olukorra võimalikuks lahenduseks tuleb analüüsida mujal kasutuses olevaid lahendusi, nagu konsolideerimiskeskused või tarneaegade muutused.

Linnalogistikas on mõjutab liikluse genereerijana järjest enam e-kaubandus. Info Tallinna kaubavedude mahtude ja suundade kohta on lünklik, eriti linnasiseste vedude puhul.



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

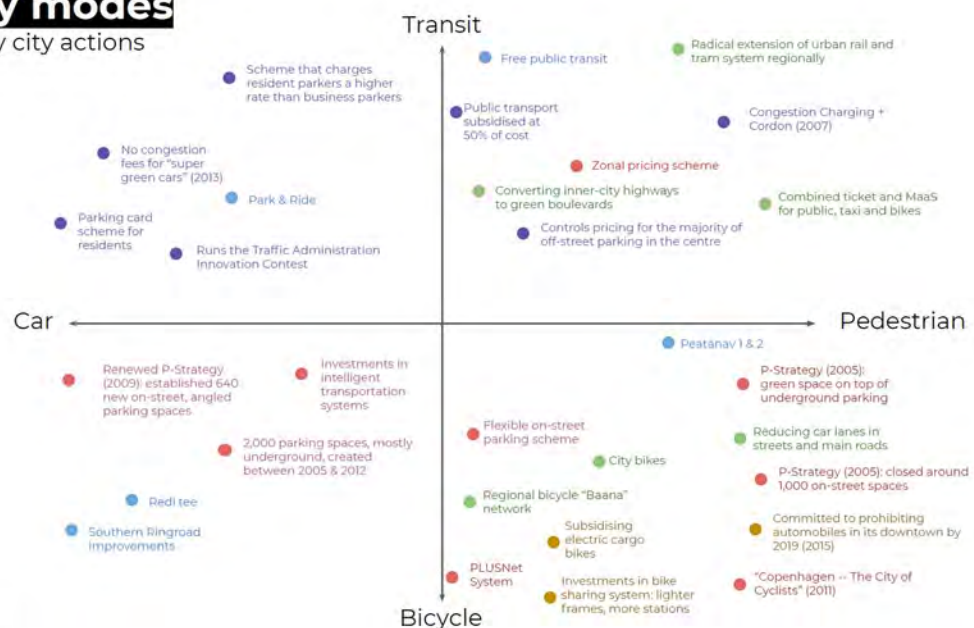
## 4. Tallinna parkimispoliitika praegune seis ja tuleviku arengusuunad



### Mobility modes

supported by city actions

- Tallinn
- Helsinki
- Stockholm
- Oslo
- Copenhagen



SPIN:UNIT

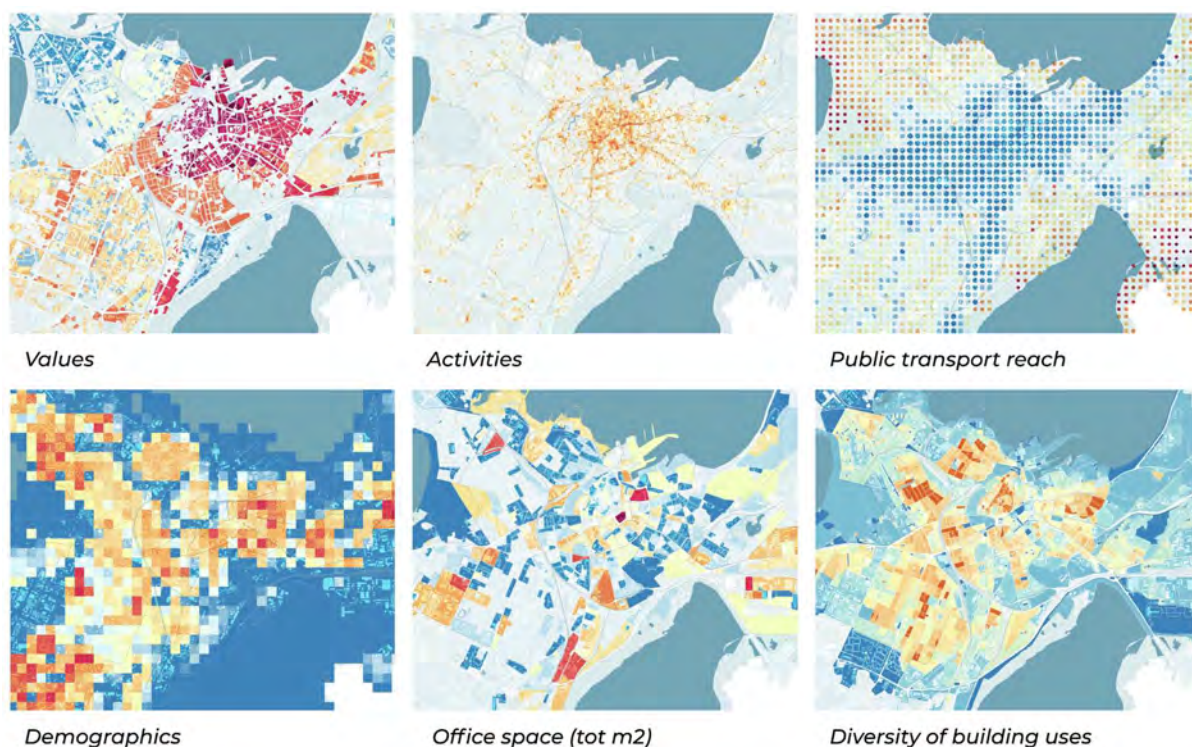
FINEST  
SMART  
MOBILITY

Interreg  
Central Baltic

European Union  
European Regional  
Development Fund

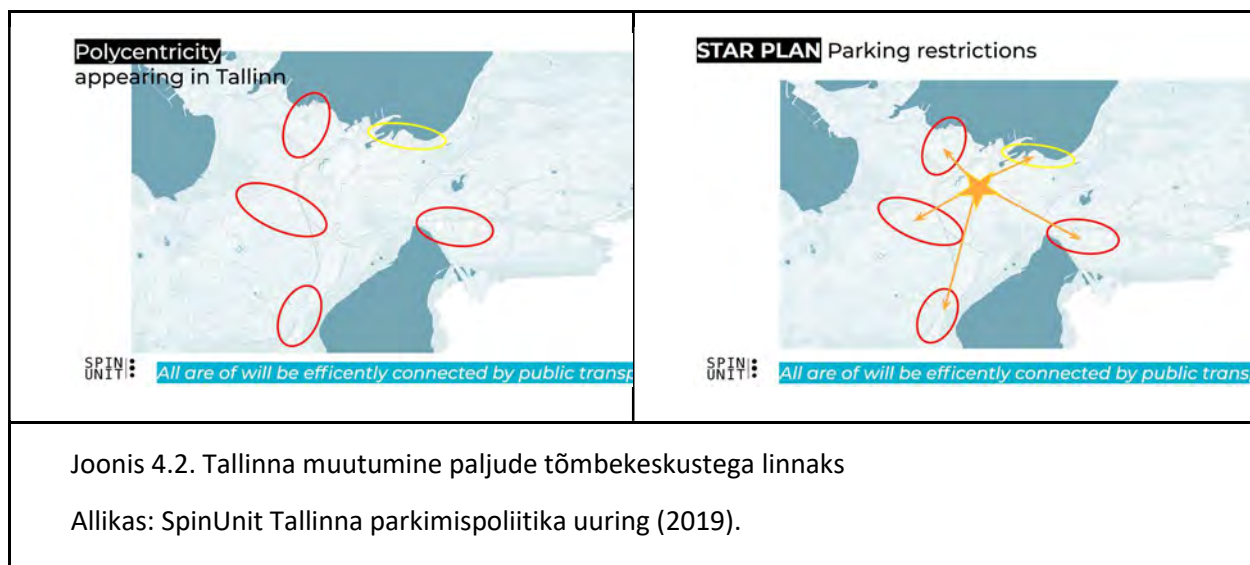
Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019





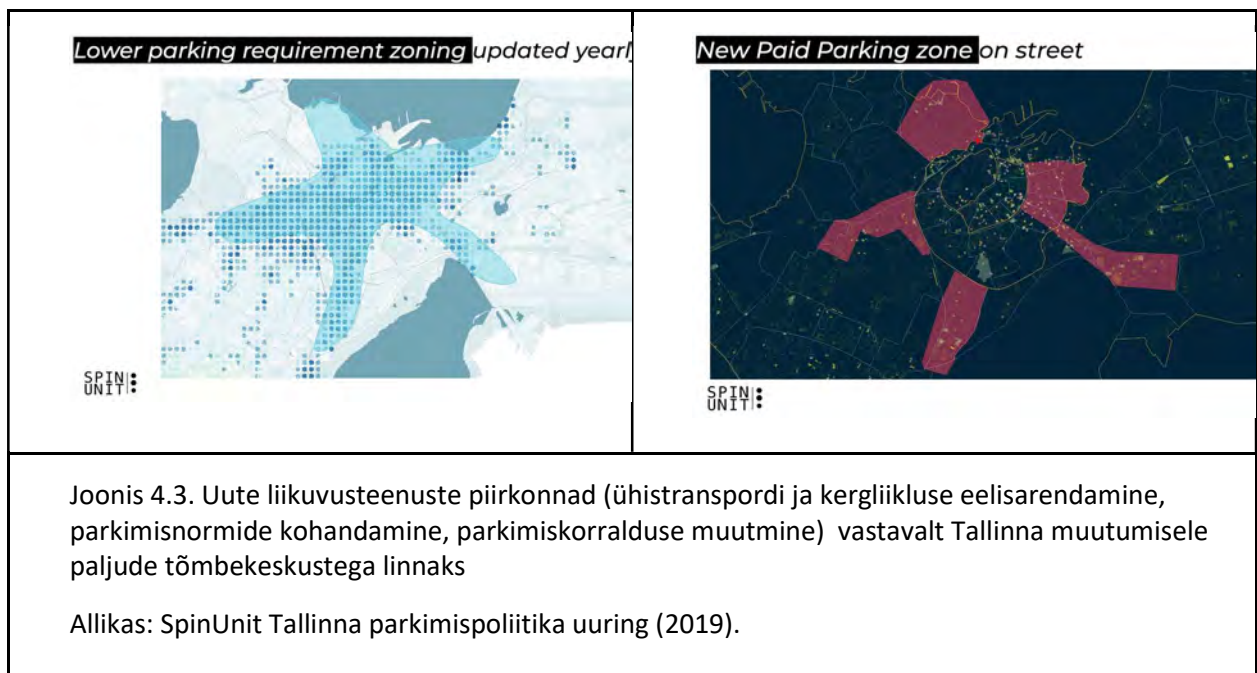
Joonis 4.1. Tallinna iseloomustavad ruumilised ja demograafilised näitajad

Allikas: SpinUnit Tallinna parkimispoliitika uuring (2019).



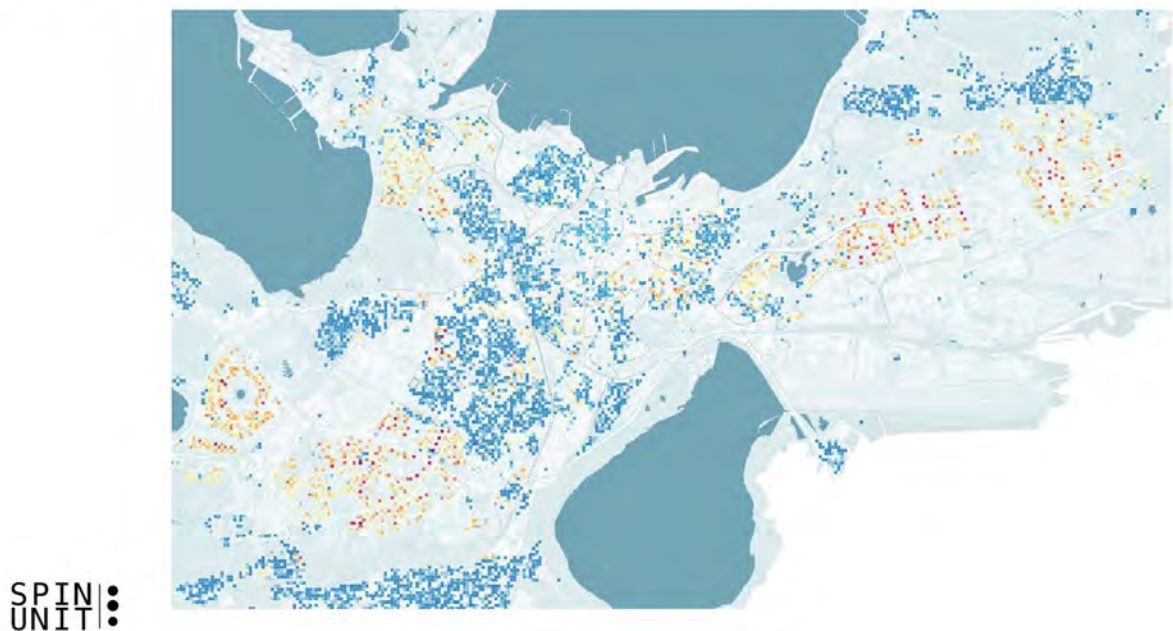
Joonis 4.2. Tallinna muutumine paljude tõmbekeskustega linnaks

Allikas: SpinUnit Tallinna parkimispoliitika uuring (2019).



## ***New policy is for the Generational shift***

*2030 pop in red (seniors) will be replaced by new millennials*



Joonis 4.4. 2030. aastateks vananeva elanikkonnaga Tallinna linnaosad, mille elanikest vahetab suure osa välja 2000. aastate alguse sündinud põlvkond



## Lisa I Tallinna piirkonna linnaliikuvuse tulevikustsenaariumid

### SAMAL KURSIL

Tallinnas ja Harjumaal suurenevad ostujõu ja elanike arvu kasvades nii inimeste kui ka kaupade transpordi nõudlus ja autostumine. Kasv vastab uute teede projekteerimisel kasutatud prognooside keskmisele ja kõrgemale stsenaariumile. Tee-ehitust rahastatakse laenudega ning 2020. aastate lõpu poole rahastatakse rööbastransporti Euroopa Liidu vahenditest. Autostumise tase jõuab Euroopa riikide n-ö küllastumisastmeni u 600–700 autot 1000 elaniku kohta. Inimesed eelistavad üha enam autosid, sest see on mugavaim ja kiireim liikumisviis. Ostujõu kasvades eelistavad autokasutust ka väiksema sissetulekuga inimesed, sest enamikus piirkondades on parkimine tasuta. Kuigi iga 2–4 aasta tagant avatakse mõni suurem ülelinnaline tee-ehitusprojekt (Reidi tee, Tallinna väike ringtee, Mustakivi tee läbimurre, Tervise tänava ühendus, Rail Baltic), on linnas liikumine endiselt ajakulukas, tiipitud on pikenenud, kesklinna atraktiivsus on vähenenud ning nädalavahetustel veedavad inimesed aega kaubandus- ja meelelahutuskeskustes, kuhu – paari erandiga – liigutakse peamiselt autoga. Tallinna elamute hinnad kasvavad ning noortel ja eakatel on keeruline leida taskukohast elamispinda atraktiivses keskkonnas. Jalgsi käimine väheneb mõnevõrra, lapsi sõidutatakse poole sagedamini autoga kooli. Jalgrattakasutus on kahekordistunud, eelkõige rohkete ummikute, ebarahuldavate ühistranspordiühenduste ning uue põlvkonna pealekasvamise tõttu. Kuigi aastaks 2035 on ligi pooled autod pooleldi iseseisvad ning erinevaid taksoteenuseid pakutakse palju, on enamikul peredel 1–2 autot. 2020. aastal 60. sünnipäeva tähistanud põlvkond on jõudnud väärrikasse ikka, saanud 75-aastaseks. Kuna eakaid on kaks korda rohkem kui kümme aastat tagasi ja nad on harjunud liikuva eluga, siis on nende liikuvusprobleemid lahendatud iseseisvate sõidukite teenustega, tänavatel kukkumiste arv on vähenenud, sest eriti eakate jalgsi liikumine linnaruumis on vähenenud. Uut taristut ehitatakse linna laenuhagaga ning riigieelarvest. Kuna liikumisenõudlus kasvab kiiremini, siis aastast 2027 rakendatakse kesklinna piirkonnas ummikumaksu, mille tulu kasutatakse uute tunnelite, läbimurrete ja iseseisvate bussiliinide rahastamiseks.

### Tallinna ühistransport +

Tallinnas ja Harjumaal suurenevad ostujõu ja elanike arvu kasvades nii inimeste kui ka kaupade transpordi nõudlus ja autostumine. Kuna Euroopa Liidu toetusi suurematele tee-ehitusplaanidele ei anta, siis viiakse ellu ühistranspordi investeringuprojekte: sadama ja Pelguranna tramm, trammiliini pikendamine Lasnamäele ja Mustamäele. Trammiliini ehitamise käigus valmivad ka mitmetasandilised ristmikud. Tallinnas ja Harjumaal on ühtne piletisüsteem, ühtne liinivõrk ja liikuvusteenused. Väga hea ühistransporditeenusega aladel on korterinõudlus suurenenud ja osaliselt reguleerib turg ise maakasutuse suunamist. Millenniumipõlvkond, kes 2020. aastate alguses hakkas kortereid ostma, ei suutnud kõrge hinna tõttu soetada neid kesklinna vahetus läheduses. Nad on kolinud rongijaamade ja trammipeatuste lähedal asuvatesse kortermajadesse ning kombineerivad oma liikumisi ratta ja rongiga. Linnaosadevaheline ühistransport on mugav ja poole kiirem kui 2020. a, toimib ühtne piletisüsteem, uued erinevaid linnaosi ühendavad liinid ning ühistranspordi mugavad sõlmed on muutnud ümberistumise ja erinevate liikuvusteenuste kombineerimise atraktiivseks. Rongijaamade ja liikuvussõlmede lähipiirkonnas on kvaliteetsed jalgratta- ja kõnniteed, mis suurendab ka jalgrattaga liikumise osakaalu ja võimaldab igas vanuses inimestel aktiivselt liikuda. Iseisvad sõidukid ja nõudebussid on võtnud üle osa ühistransporditeenustest. Aeg-ajalt tekitab see ebakindlust transpordi hinna suhtes ning põhjustab sarnaselt 2020. aasta tiipitudidega ummikuid ja ebakindlust

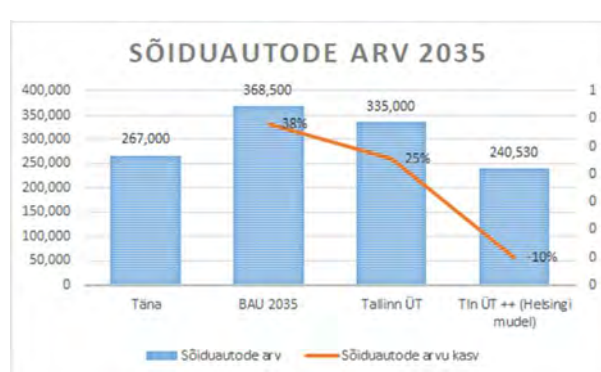


[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

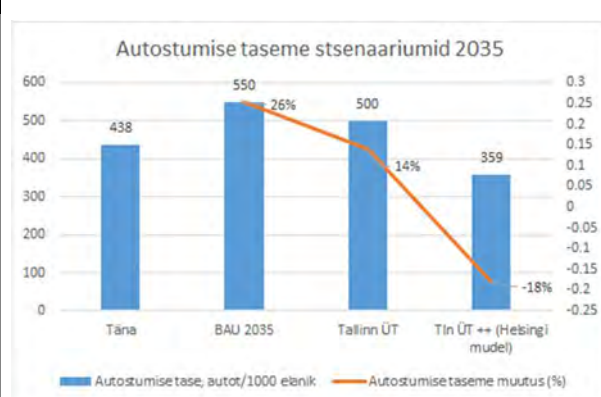
ühendusaegade suhtes. Rahulolu ühistranspordiga on kasvanud, kuid 35–65-aastased inimesed ja Harjumaa elanikud liiguvad peamiselt autoga.

### Tallinn Helsingi kursil

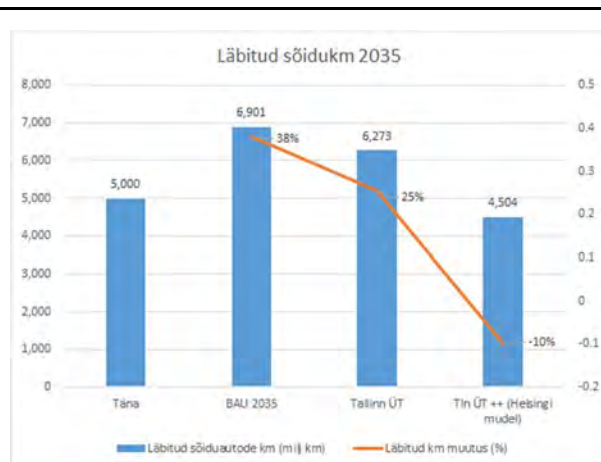
Millenniumipõlvkonna, uue tarbimis- ja elustiili kiire pealekasv ning piiratud rahalised jm ressursid tekitavad 2020. a alguses olukorra, kus elanikud ja ettevõtjad eelistavad arendusi piirkondades, kus kliendid ja töötajad on isiklikust autost sõltumatud. Riik, linn ja Tallinna piirkonna omavalitsused investeerivad teadlikult terviklahendustesse, millega renoveeritakse olemasolevaid ning arendatakse uusi elu-, töö- ja liikuvuskeskkonna lahendusi. Enamik inimesi eelistab sõltuvalt olukorrast liikuda ühistransporti, jalgratast ja rendiautot kombineerides, sest see on kõige mugavam, kiirem, taskukohasem ja tervislikum. Tallinnas ja Harjumaal on kasutusel ühtne ühissõidukiliinide võrk ja ühtne piletisüsteem, osutatakse koos paindlikke liikuvusteenuseid, nagu rendirattad ja -autod, nõudebussid ja kullerteenused. Transpordi põhilise selgroo moodustab väga mugav ühistranspordivõrk koos jalgrattateede võrgustikuga, mis on aasta läbi väga hästi hooldatud ning mida saavad kasutada nii 8- kui ka 80-aastased. Linnapeade paktist ja Eesti transpordi kliimaeesmärkidest lähtudes on Tallinna regioon koostöös riigiga rakendanud 2020. aastast saastaja-maksab- ja kasutaja-maksab-põhimõtet. Nutikate maksulahenduste tulemusel rahastatakse üle 50% ühistranspordikuludest piletitulust (u 50 miljonit eurot aastas) ning 50% tänavate, parkimise ja autode keskkonnamõjude kuludest autokasutuse ja maanteevedude tasudest (u 100 miljonit eurot aastas).



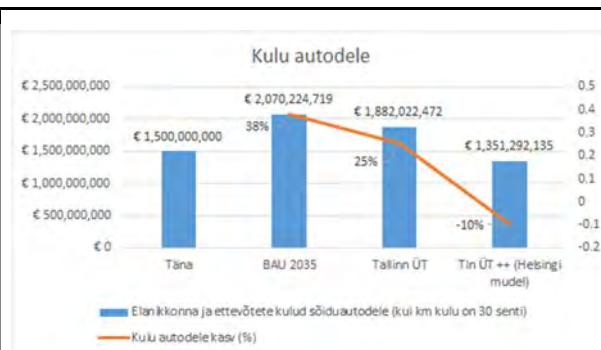
Joonis 5.1. Sõiduautode arv eri liikuvusstsenaariumite korral aastal 2035 Tallinnas ja Harjumaal



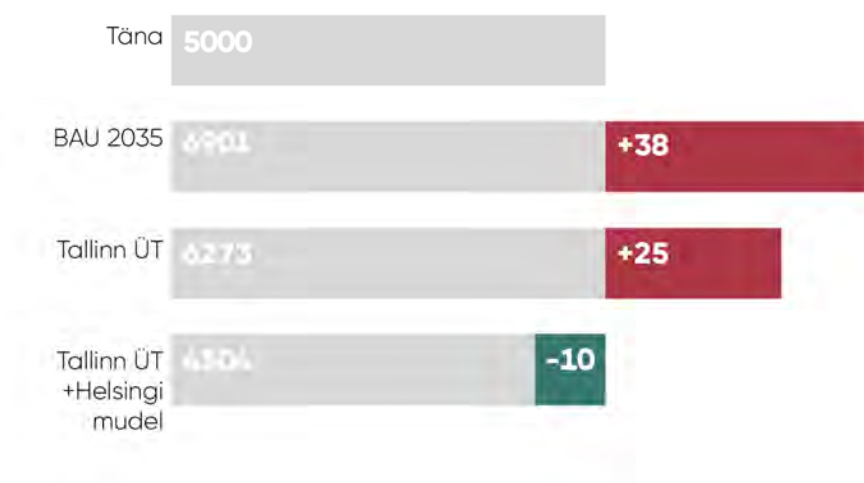
Joonis 5.2. Tallinna ja Harjumaa autostumise stsenaariumid aastaks 2035

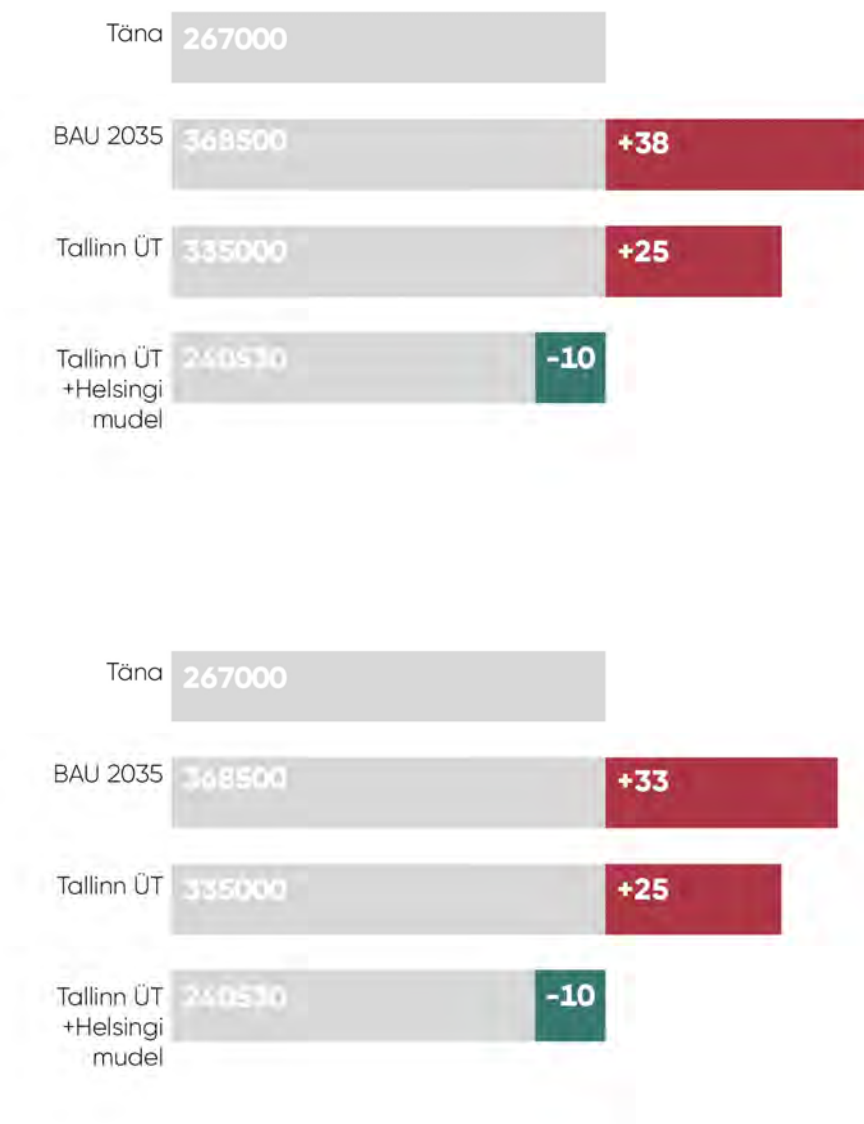


Joonis 5.3. Tallinna ja Harjumaa sõidukite läbisõidustsenaariumid aastaks 2035.



Joonis 5.4. Tallinna ja Harjumaa elanikkonna ja ettevõtete sõiduautodega seotud kulud (soetus-, kütuse- ja remondikulud).





Autode arvu kasv ei pruugi tähendada väga hea ühistransporditeenuse korral otseselt autoga liikumise osakaalu suurenemist. Eesti transpordi kliimaeesmärkide täitmiseks (–13% vähem kui aastal 2005) ei tohiks aastaks 2030 Tallinna ja Harjumaa sõidukite CO<sub>2</sub> heitkogus ületada 930 000 tonni aastas.

Tabel 5.1. Tallinna liikuvuskava 2035 peamised mõõdikud.

Tallinna liikuvuskava 2035 peamised	2018	SAMAL KURSIL	Tallinn ÜT+	Tallinn
-------------------------------------	------	--------------	-------------	---------



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)

mõõdikud		2035		Helsingi kursil
Tallinna regiooni rahvaarv	610000	670000	670000	670000
Hõivatud elanike arv	323100	353100	353100	353100
Sõiduautoga tööle liikujate arv	172000	204000	172000	105930
Ühissõidukiga tööle liikujate arv	99100	99100	125000	158895
Jalgsi või rattaga tööle liikujate ja kodus töötajate arv	52000	50000	56100	88275
Autoga tööle liikumiste osakaal, %	53	58	49	30
Ühissõidukiga tööle liikumiste osakaal %	31	28	35	45
Jalgsi ja jalgratta tööle liikumiste osakaal	16	14	16	25
Sõiduautode arv	267000	368500	335000	240530
Autostumise tase, autot/1000 elaniku kohta	438	550	500	359
Läbisõit miljon sõiduki-km	5000	6901	5960	4279
Ühissõidukiga tehtud sõitude arv, miljonit aastas	148.6	156.2	183.6	217.0
Ühistranspordi kulud (kui võtta aluseks praegune sisenemise/pileti hind), mln €		92.0	108.1	127.8
<b>TRANSPORDISÜSTEEMI KULUD</b>				
Uute teede ehitamine, mitmetasandilised ristmikud, mln € aastas	80	120	80	30
<i>sh Tallinn</i>	40	80	40	15
<i>sh riik</i>	40	40	40	15
Teede hooldus ja remont	80	120	100	120
<i>sh Harjumaa omavalitsused</i>	25	30	30	30
<i>sh Tallinn</i>	40	40	40	60
<i>sh riik Harjumaa teedele</i>	40	60	40	60
Uus ühistransporditaristu, mln €	2	10	30	30
Uued rongid (30 a keskmine kulu aastas), mln €		1.7	3.3	3.3
Investeeringud rattateedesse ja rattaringlusse, mln €	2	3	5	10
Ühistranspordi sõlmed ja avalik ruum, mln €	1	3	10	10
Liikluse rahustamine, tänavaruumi ümberjagamine, mln €	1	2	5	15
<b>Ühistranspordi tegevuskulud</b>				
Tallinn	70	80	80	80



Elron	15	17	20	25
Harju maakonnaliinid	7	9	15	15
Harjumaa omavalitsuste osalus ühistranspordi kuludes, mln €	2	3	15	15
<b>CO2 trahvid (50€/t), mln €</b>	0	20	7	-8
<b>Avaliku sektori kulud kokku, mln €</b>	<b>283.0</b>	<b>395.7</b>	<b>378.3</b>	<b>368.3</b>
sh Tallinn	152	219.7	213.3	223.3
sh Harjumaa omavalitsused	27	33	45	45
sh riik	102	126	115	115
<b>Avaliku sektori tulud, mln €</b>	<b>2018</b>	<b>SAMAL KURSIL 2035</b>	<b>Tallinn ÜT+</b>	<b>Tallinn Helsingi kursil</b>
Ühistranspordi piletitulu, mln €	12	17.5	59	65
Tallinn, mln €	4	6	40	40
Elron, mln €	5	7.5	10	12
Harju maakonnaliinid, mln €	3	4	8	8
Rattaringluse tulu, mln €			1	5
Linnatänavate parkimistasu tulud	6	9	9	20
Parkimiskoha aastatasu	0	0		10
Tipptunnitasu, puhta õhu tsooni tasu	0	10	20	40
Ehitusõiguse taristutasu		5	10	20
CO2-tasu tulu, mln €		0	0	39
CO2 kvootide müügist saadav tulu, mln €		0	0	8
Kütuseaktsiis piirkonna transpordist	250	260	215	98
<b>Avaliku sektori tulud kokku, mln €</b>	<b>268</b>	<b>301.5</b>	<b>313</b>	<b>299</b>
<b>Elanikkonna ja ettevõtete kulud sõiduautodele, M€ (0.3€/km)</b>	<b>1500</b>	<b>2070</b>	<b>1788</b>	<b>1284</b>
Lisaparkimiskohtade arv (2 kohta/reg auto)		203000	136000	-52940
Täiendavate parkimiskohtade pindala, m2		3,654,000	2448000	-952920
Täiendavate parkimiskohtade ehituse maksumus (kesk 3000). keskmiselt 15a jooksul aastas, mln €		41	27	
<b>Kulud ühiskonnale kokku, milj €</b>	<b>1783.0</b>	<b>2547</b>	<b>2221</b>	<b>1652</b>
<b>Keskkonnamõjud</b>				
CO2 sõiduautodest, tonni	800000	759082	536376	299536
CO2 veoautodest, tonni	600000	570000	540000	480000
CO2 kokku Tallinn + Harjumaa (esialgsed!), tonni	1400000	1329082	1076376	779536
CO2 heite vahe eesmärgiga (max 930000)		399082	146376	-150464

t/a)				
CO2 heite väliskulu (50€/tonn)	70	66.5	53.8	39.0
Müra väliskulu, miljon €/a	47.5	65.6	56.6	40.7
	<b>2018</b>	<b>BAAS 2035</b>	<b>Tallinn +</b>	<b>Tallinn- Helsinki</b>
<b>Avaliku sektori kulud liikuvusele kokku</b>	283.0	395.7	378.3	368.3
<b>Avaliku sektori tulud</b>				
<b>transpordimaksudelt-tasudelt kokku</b>	268	301.5	313	299
<b>Elanikkonna ja ettevõtete kulud</b>				
<b>sõiduautodele, M€ (0.3€/km)</b>	1500	2070	1788	1284
<b>Liikuvuse otsesed kogukulud kokku</b>	<b>1783.0</b>	<b>2465.9</b>	<b>2166.3</b>	<b>1652.1</b>

## LISA II Tallinna ja Helsingi pealinnaregioonide ühine liikuvus

Tallinna ja Helsingi piiriülene koostöö liikuvuse ja transpordi korraldamise valdkonnas tihendab lähestikku asuvate pealinnade suhtlust ja toetab mõlema riigi majanduskeskuste toimimist. Praegu on kahe linna igapäevasel laevaliiklusel ja omavahelisel majandustegevusel suur mõju teineteise linnaliiklusele. Seetõttu käsitleb Tallinna liikuvuskava koostöövõimalusi Helsingi linnaga, et ühise ühistranspordikorraldusega vähendada ummikute mõju ja parandada linna külastajate liikumisvõimalusi.

### Pealinnaregiooni ühistranspordi ja liikuvuse korraldus

Tallinna linn ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on otsustanud võtta eeskuju Helsingi regiooni omavalitsuste ühistranspordi korraldamisest. Selleks koostatakse sarnaselt Soome pealinna ja seda ümbritsevate valdade vahel sõlmitud koostööleppes ühiseid huvisid kirjeldav memorandum, mis seab eesmärgiks planeerida elukeskkonda ühiskonna vajaduste ja kliimamuutustega arvestades ning tagada kogu regiooni hea ühenduvus, et luua konkurentsieelised majanduse ja elukvaliteedi arenguks. Nii Tallinna linnavalitsuse kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ühine visioon on luua CO<sub>2</sub>-neutraalne ja roheline linnapiirkond, kus sundliikumiste osakaalu ja isiklikust autost sõltuvust vähendatakse. Nii koolilapsed kui ka eakad saavad muretu, mugavalt ja ohutult iseseisvalt liikuda. Pealinnaregiooni omavalitsused korraldavad liikuvust ühiselt, et inimene ei tajuks eri omavalitsuste puhul liikuvuskorralduse erinevust ja kogu regioonis oleksid kõik liikumisviisid talle hästi kättesaadavad.

Koostöömemorandumis seatakse eesmärgiks moodustada Tallinnas ja Harjumaal sarnaselt Helsingiga ühtne ühistranspordi tegevusareaal ja kehtestada ühtne tsoonipõhine piletisüsteem, mis kaasaks kõiki liike. Tallinnas ja Harjumaal tõhusa liikuvuskorralduse saavutamiseks tuleb luua ühtsetel alustel toimiv ühissõidukiliinide võrk, mis aitab edendada multimodaalsust ehk mitme transpordiliigi kombineerimist, suurendada ühistranspordi kasutust, hoida kokku taristu ülalpidamisega seotud kulusid, vähendada aegruumilisi vahemaid, aga ka suurendada transpordi energiatõhusust ja vähendada negatiivset mõju looduskeskkonnale.

Tallinna ja Helsingi piiriülese koostöö praktiline tulemus on ühise ühissõidukipileti projekt, mis võimaldab kasutada mõlema riigi ühistransporti. Eesti ja Soome pealinnad uurivad võimalusi maksta ühissõidukipiletite eest nii mobiiltelefoni kui ka QR-koodi jagamise abil.

Helsingi linnaliikluse planeerimise põhimõtted maakasutuse, asustuse ja liikuvuskorralduse planeerimisest ehk MAL-ist, milles kavandatakse ühistranspordikasutuse suurenemist.

Helsingi parkimispoliitika põhimõtete rakendamine Tallinnas tulenevalt liikuvuskava raames tehtud parkimisuuringust.

Tallinna ja Helsingi sadamate mõju linnade liiklusele – meetmed laevadega seotud liikluskasvu ohjeldamiseks ja suunamiseks (veokimaks).



[Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 vers 29.07.2019](#)