

# Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse kava

## Tallinna LiLiA 2035

### Kontseptsioon. Juuni, 2017

*Saadetud liikuvuskava projektipartneritele (MA, MKM, Tln TA, LPA ja Kommunaal)  
kommenteerimiseks ja naabervaldadele tagasisideks, juuni 2017.*

*Heaks kiidetud Tallinna LiLiA juhtrühmas, 22.6.2017*



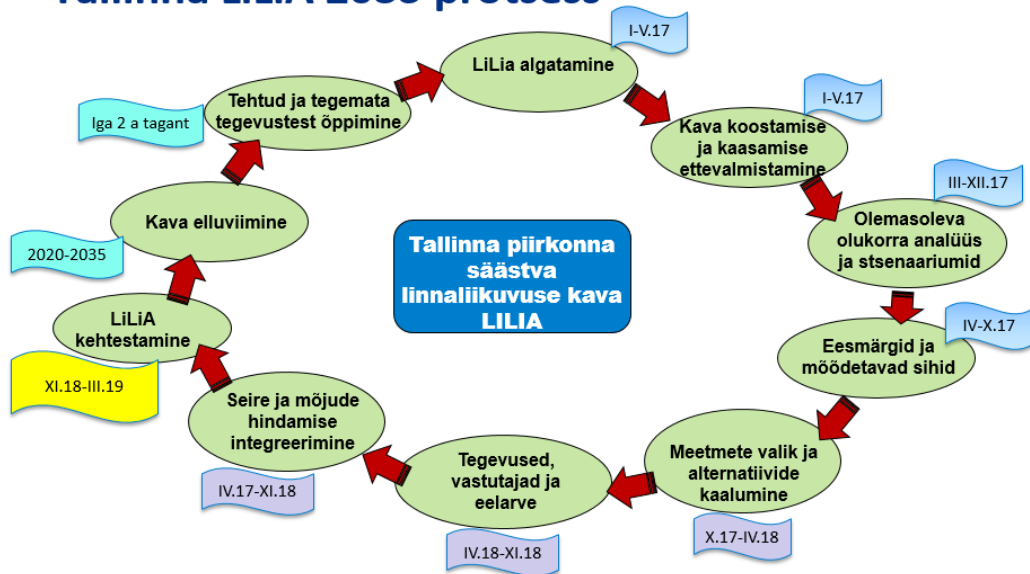
## Mis on Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse arengukava - Tallinna LiLiA 2035?

- Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse arengukava (Tallinna LiLiA 2035) on strateegiline arengudokument, mis loob eeldused Tallinna linna ja lähipiirkonna elukvaliteedi tõstmiseks, jätkusuutliku transpordisüsteemi ja väärt elukeskkonna arendamiseks.
- **Tallinna LiLiA 2035 ulatus:**
  - Kava keskendub Tallinna-sisese ja Tallinnaga seotud igapäevase liikuvuse kavandamisele hõlmates Tallinna pendelrände areaali: Harjumaad ning Kohila ja Rapla valdu.

### Tallinna LiLiA 2035 ajaline ja formaalne raamistik:

- Lepitakse kokku strateegilised põhimõtted aastani 2035 ja tegevuskava 2020-2025.
- Kava töötatakse välja jaanuar 2017 - kevad 2019. Tallinna LiLiA koostamist kaasfinantseeritakse Interregi Kesk-Läänemere programmi FinEstSmartMobility projekti raames (september 2016 - august 2019) koostöös Helsingi linnaga, kus eestipoolseteks partneriteks on Maanteeamet, Tallinna Transpordiamet, IKT Demokeskus ja assotsieerunud partnerina MKM.
- Tallinna volikogu kinnitab LiLiA 2019 kevadel valdkondliku arengudokumendina, Tallinna naaberomavalitsusi ja riigi tasandit puudutavad kokkulepped sõnastatakse koostöömemorandumis.

## Tallinna piirkonna linnaliikuvuse kava Tallinna LiLiA 2035 protsess



## Säästva linnaliikuvuse mõiste

Liikuvus tähendab võimet liikuda ühest kohast teise, kasutades ühte või mitut transpordiliiki või teenuseid inimeste igapäevaste vajaduste rahuldamiseks. Säästev linnaliikuvus lähtub linnapiirkondade toimivusest ja elatavusest, arvestades inimeste ja kaupade liikuvuse korraldamist majanduslikult, sotsiaalselt ning

keskkondlikult jätkusuutlikul moel.

## Tallinna LiLiA 2035 koostamise eesmärgid

Tallinna säästva linnaliikuvuse kava eesmärk on strateegilise planeerimisega tõsta Tallinna linnapiirkonna elanike elukvaliteeti, parandada liikuvust ja tagada parem ligipääs igapäevastele sihtkohtadele, vähendades seejuures reisijate ja kaupade transpordi ajakulu ning kahjulikku keskkonnamõju. Tallinna piirkond on siis atraktiivne ja konkurentsivõimeline kui see võimaldab mugavalt liikuda ning kus inimesed tahavad elada, töötada, lapsi kasvatada ja pensionipõlve veeta. Säästva linnaliikuvuse kava on oma olemuselt piirkonna **liikuvuse ja ruumilise planeerimise uuendusprotsess**, mille olulisteks elementideks on kaasamine, koostöö, eesmärgipäraste tegevuste valik ning mõjude hindamine. Säästev linnaliikuvus lähtub niinimetatud 8:80 põhimõttest – **linna elukeskkond ja liikuvus peab võimaldama võimalikult iseseisvalt ja mugavalt liikuda nii 8- kui ka 80-aastasel inimesel**, kasutades linna- ja riigimajanduse ning keskkonna piiratud ressursse võimalikult otstarbekalt.

Tallinna LiLiA 2035 koostamisel on põhiohk riigiasutuste ja Tallinna koostööl, huvigruppide kaasamisel ning uute globaalsete ja kohalike trendidega arvestamisel (uute põlvkondade tarbimismustrid, uued liikuvusteenused ja tehnilised võimalused, piiratud ressursid ja keskkonnakaitse eesmärgid). Liikuvuskava on osa terviklikust säästvast linnaplaneerimisest, mis kujundab Tallinna piirkonnale strateegilise aluse, arvestades liikuvuse ja transpordisüsteemi raamide, keskkonnaeesmärkide ja mõjusate lahendustega.

Kuigi Tallinnal ja linna lähipiirkonnal puudub ametlik strateegiline transporti ja liikuvust puudutav arengudokument, ei alustata uue liikuvuskava koostamisega nullist. Paljudes arengudokumentides<sup>1</sup> on liikuvuse, transpordi ning elukeskkonnaga seotud eesmärgid juba sõnastatud. Need vajavad nüüd säästva linnaliikuvuse võtmes "valideerimist", uute tegevussuundade sisse toomist ning valitud tegevuste mõjude hindamist. Oluline on liikuvuskava tegevuste, vastutajate ja eelarve kokkuleppimine, mis vajab tihedat paralleelset tööd koosloome, taustaanalüüside ja valikuvariantide hindamisel.

## Tallinna LiLiA 2035 sihid

1. **Turvaline ja ohutu linnaregioon**, kus liiklusõnnetuste arv on vähenenud miinimumini ja kus inimesed tunnevad end turvaliselt, olenemata eelistatud liikumisviisist. Eesti uus liiklusohutusprogramm lähtub nn 0 visioonist ning peab üheks suurimaks väljakutseks ohutu linnalise liikluskeskkonna kujundamist, sh kõndimise, jalgrattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimaluste parandamist. Senisest enam tuleb liiklusruumi kujundamisel arvestada elukeskkonnast tulenevate väärtustega, tagades ligipäätavuse ning luues ohutuid ja mugavaid võimalusi jalgsi liikumiseks.
2. **Väärt elukeskkond ja keskkonnasäästlik transpordisüsteem**, mis rahuldab piirkonna elanike ja ettevõtete liikumise- ja kaubaveo vajadusi kõigi transpordiliikide lõikes, lähtudes seejuures nii

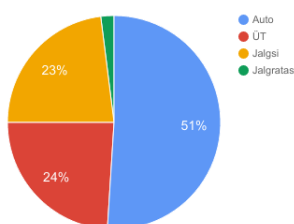
<sup>1</sup> Eesti 2030+; Kliimapoliitika põhialused aastani 2050; Europa Komisjoni linnaliikuvuse pakett (Urban Mobility Package 2013); Transpordi riiklik arengukava 2014-2020; Liiklusohutusprogramm 2016-2025; Tallinna arengukava 2014-2020; Tallinna linnapiirkonna jätkusuutliku arengu strateegia; Strateegia Tallinn 2030; Tallinna keskkonnanstrateegia aastani 2030; Tallinna linna ja lähiümbruse transpordikava (2010); Tallinna rahvastiku tervise edendamise arengukava 2017–2021

rahvusvahelistest kui ka kohalikest keskkonnanäesmärkidest. Sundliikluse vähendamine eeldab ruumilise ja liikuvuse planeerimise integreerimist igal tasandil. Tänavaruum on piiratud avalik ressurss ning teiste linnade kogemus näitab, et just ühistranspordile, jalgsi ning jalgrattaga liikumisele orienteeritud linnad on väga ruumisäästlikud ja vähete ummikutega, andes ühtlasi võimaluse nii inimõõtmelise ja keskkonnasõbraliku avaliku ruumi kui ka elukeskkonna kujundamiseks. Oluline on läbivalt järgida universaalse disaini põhimõtteid, mis panustavad võrdsema ühiskonna tekkesse.

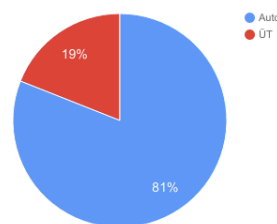
3. **Kvaliteetne ja mugav ühistranspordivõrgustik**, mis hõlmab terviklikult Tallinna koos lähipiirkonnaga ning mille institutsionaalne korraldus on läbimõeldud ja rahastuspõhimõtted selged. Ühtne piletisüsteem, kus sama perioodikaardi või üksikpiletiga saab sõita nii Tallinna kui ka regionaalses ühistranspordis olenemata ühistranspordiliigist või selle teenuse pakkujast, muutes ühistranspordikasutuse paindlikumaks ja atraktiivsemaks.
4. **Liikumisviiside sujuv ühildumine**, mis võimaldab valida vastavalt liikumise teekonnale ja eesmärgile sobivaimat liikumisviisi ning vajadusel erinevaid liikumisviise kombineerida. Näiteks pargi ja reisi võimaluste loomine ning ühistranspordi ja jalgratta kombineerimine parandab hõredama asustusega piirkondade ühistranspordi kättesaadavust ning vähendab linnasisest autokasutust. Tulevikuperspektiivis toimivate liikuvusteenuste eelduseks on toetatav taristu ja nutikad tehnoloogilised lahendused (tark liikumiskeskond, *Mobility-as-a-Service*, reaalaaja infosüsteemide laialdane kasutuselevõtt, ühtsed liikuvusteenused ja maksesüsteemid), mis võimaldavad muuta liikumisi ja erinevate liikumisviiside kombineerimist mugavamaks, kiiremaks, ohutumaks ning vähendavad isiklikust autost sõltuvust. Oluline on suutlikkus kohaneda uute turule tulevate liikuvusteenustega ning valmidus nende integreerimiseks olemasolevasse transpordisüsteemi, keskendudes **sõidukite liikumise asemel inimeste ja kaupade liikumisele ning ligipääsetavusele**.

## Tänaused liikuvusega seotud väljakutsed Tallinna piirkonnas

Liikumisviiside jaotus Tallinnas, 2015



Liikumisviiside jaotus Tallinna piiril



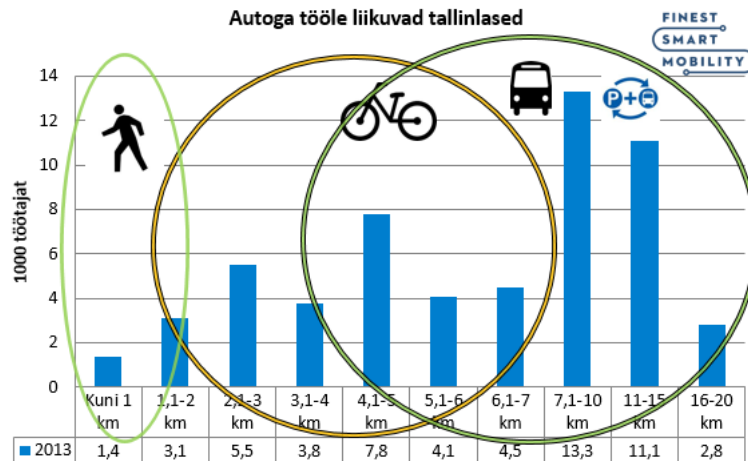
- **Suurenenud liikluskoormus ning sõiduauto kasutamise liiga suur osakaal** nii Tallinnas kui ka Tallinna lähipiirkonnas. Elanike ostujõu kasvades on Tallinna piirkonnas liikuvus pidevalt kasvanud. Uued elamupiirkonnad, töökohtade ning tömbekeskuste ümberpaiknemine on suurendanud igapäevaste liikumiste vahemaid, vähendanud jalgikäidavust ning praeguse ühistranspordi konkurentsivõimet võrreldes sõiduautoga. 2013. a pendelrändeuuringu järgi liigub 79 000 inimest igapäevaselt töö-, õppimise või muude regulaarsete tegevustega seoses Tallinnasse ja 41 000

inimest Tallinnast välja. Regionaalne ühistransport pole suutnud vajalikul määral kohaneda kasvanud pendelrände mahuga Tallinna tagamaalt, mis on tinginud suuremahulise liikumisvajaduse eraautoga.

- **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 reisirongipeatuste tagamaa on võrdlemisi hõre ning rongi potentsiaal on võrreldes trammi, trolli ja bussi reisijakäibega paljuski kasutamata. See eeldab oluliselt rohkem ruumilise planeerimise ja transpordikorralduse integreerimist. LiLia 2035 selgitab, millised on säästva liikuvuse seisukohalt eelisarendatavad arengupiirkonnad, mis tugineks juba olemasolevatele tõhusatele ühistranspordiliinidele ning looks rohkem eeldusi rongi, trammi ja suure veovõimega bussiliinide kasutamiseks.
- **Koolilaste iseseisva igapäevase liikumise vähenemine** suurenenud autokastuse tõttu mõjutab oluliselt rahvatervist ning tekitab perede päevalogistika probleeme. **Keeruline liikluskorraldus ja talvehoojal 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.
- **Liiklusohutus - Viimasel 7 aastal on liiklusõnnetuste ja liikluses vigastatute arv Tallinna ja Harjumaal liikluses kasvanud.** Senisest enam on oluline kujundada tänavad kohaseks erinevatele kasutajatele, mis vajadusel eeldab liiklust rahustavate meetmete kasutamist. Sama oluline on ühissõidukipeatuste, kõnniteede ning jalgteede kavandamine ja väljaehitamine või rekonstrueerimine jalakäijaliikluse ohutust suurendavalt. Ohutuse tõstmiseks tuleb aktiivselt kujundada liikluskeskkonda nii, et see vastab tänavafunktsioonile ja soodustab ohutut liikluskäitumist ja vähendab eriti piirkiiruste ületamisi.
- **Transpordisüsteemi ülalpidamine on nii avalikule kui erasektorile kulukas** ja vajab hoolikalt valitud lahendusi, mis toetavad kõikide liikumisviiside toimivust tervikuna. Transpordisüsteemi korraldus ja finantseerimine vajab järjest rohkem koordineerimist erinevate transpordiliikide, haldustasandite ja ametiasutuste vahel. Regionaalne ühistranspordikorraldus (s.h kõiki ühistranspordiliike hõlmav ühtne piletisüsteem), vajab kokkuleppeid linna ja riigi tasandil ning uusi koostöömudeleid.
- **Jalgratta potentsiaal igapäevase transpordivahendina on Tallinnas ja lähipiirkonnas veel kasutamata** (ca 1% igapäevastest liikumistest tehakse jalgrattaga). Jalgrattaliiklusel on lühematel vahemaadel ning ühistranspordi jätkulingina oluline roll ka meie laiuskraadidel (nt Helsingis 11%, Turus 13%, Oulus 21%). Jalgratas on nt oluline ühenduslüli kiire rongiühenduste kättesaadavuse parandamiseks. Jalgrattateedega ühendatud ühistranspordipeatuste tagamaa on üle 20 korra suurem kui jalgsi kaetav tagamaa. Atraktiivne ja ohutu rattateede võrgustiku väljaarendamine nii et see kutsuks just tarbesõite jalgrattaga tegema on oluline nii rahvatervise, kooliõpilaste iseseisva liikumise kui ka ümmikuvaba transpordisüsteemi tagamise seisukohast.
- **Transpordil on suured keskkonnamõjud, mida ainult uute sõidukitehnoloogiatega ei lahenda.** Kasvuhoonegaaside heide ja energiatarbimine Eesti transpordis on kasvanud sõiduautoliikluse ja maanteevedude pideva kasvu tõttu. Oluliselt transpordist pärinev peenosakeste heide põhjustab Tallinna elanike hulgas ligi 300 enneaegset surma aastas. Vajalik on heite ja müra vähendamine ning Tallinna ja lähipiirkonna rohe- ja puhkealade edasise killustumise vältimine.
- **Erinevad huvigrupid ei ole alati piisavalt kaasatud transpordi- ja linnaplaneerimisse.** Planeerimisprotsessi tuleb kaasata võimalikult palju erinevaid huvigruppe ning arvestada ka selliste gruppide huvidega, kes tihti on strateegilistes planeerimisprotsessis alaeisutatud. Kuna

transpordikorraldus on poliitiliselt tundlik teema, tuleb saada ülevaade erinevatest ootustest liikuvuse korraldamisele ja strateegilistele sihtidele, seada ühised eesmärgid, neid selgelt põhjendades ning kaasates läbipaistval moel.

- **Säästvate liikumisviiside maine vajab järjepidevat kujundamist.** Igapäevaseid liikumisviiside valikuid mõjutavad oluliselt senised harjumused ja hoiakud. Harjumustel on suur jõud ning nende muutmine pole lihtne ka siis kui tingimused autovabamalt liikumiseks on loodud. Nii avalikul sektoril, ettevõtetel kui ka kolmandal sektoril on oma roll teadlikkuse tõstmisel ning ühistranspordi, jalgsi käimiseks või jalgratta kasutamise soodustamisel.



Allikas: Statistikaamet, Tööjõu-uuring 2013

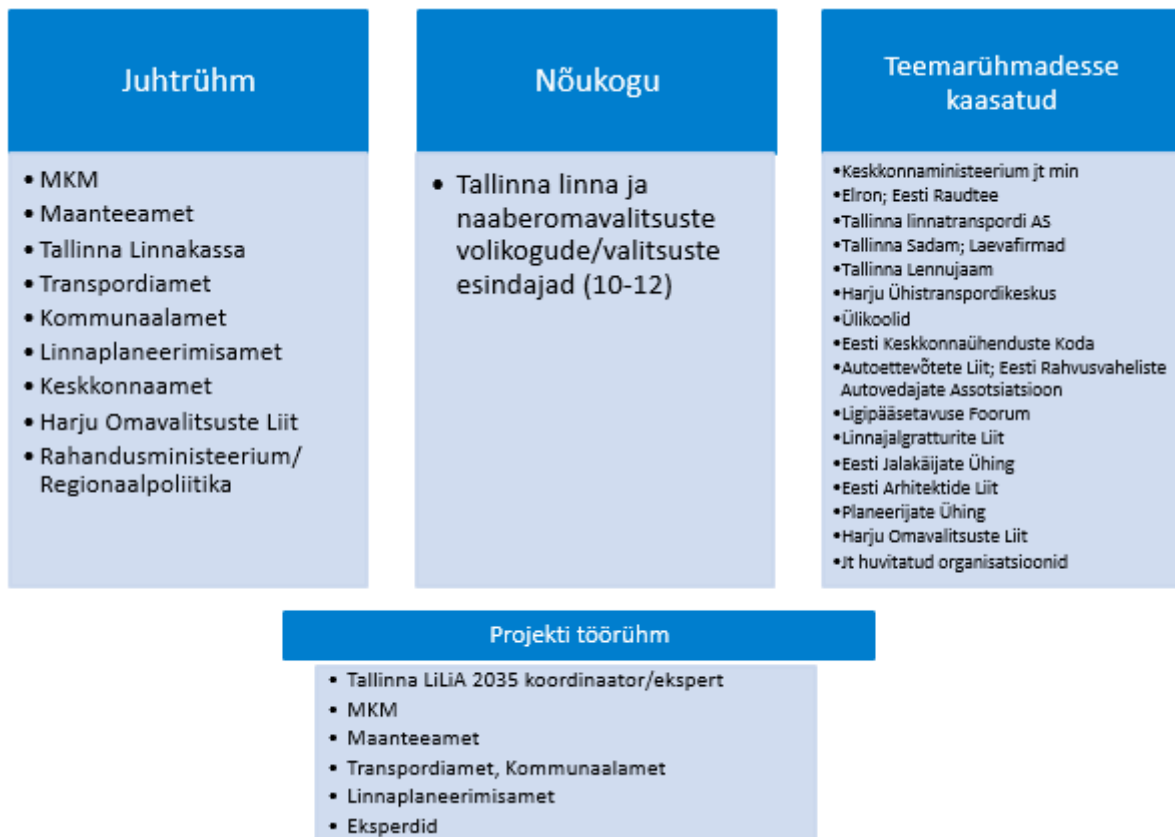
- **Transporti ja liikuvust puudutavad andmed ning uuringud vajavad süstematiseerimist ning koordineerimist riigiametite, Tallinna jt andmevaldajate vahel.** E-ühiskonnas koguneb järjest rohkem andmeid inimeste ja kaupade liikumiste kohta, kuid andmestikud ja uuringud on killustunud ning süstematiseerimata. Võrdlemisi palju kogutakse andmeid sõidukite liikumise ja liiklusõnnetuste kohta, kuid andmed inimeste liikumiste eesmärkide, valikuid mõjutavate tegurite, jalgsikäikude ning jalgrattaliikumiste kohta on napid. Oluline on saada ülevaade, mis motiveerib ja mis takistab jalgsi, jalgratta ning ühistranspordiga liikumist. Vajalike andmete puudumisel on võimalik kasutada lähiriikide ja naaberlinnade kogemusi ja parimaid praktikaid. Tallinna LiLiA 2035 väljatöötamisel on oma kogemustega toeks Helsingi linn jt liikuvuskava koostanud linnad Euroopas.
- **23 tundi päevas on isiklikud autod pargitud, tihti avaliku ruumi, rohealade, kõnni- ja rattateede ning sujuva liikluse arvel.** Kui paljud, kus, kelle maal, kui kaugel sihtkohast ja mis hinnaga on võimalik parkida, tekitab igas linnas küsimusi. Parkimiskorraldus vajab jätkuvalt lahendamist nii Tallinna kesklinnas kui ka tõmbekeskuste ning kortermajade piirkonnas. Rohkem (tasuta) autoparkimiskohti uute arenduste juures ei ole lahendus, juhul kui see auto kasutamist linnas soodustab. Parkimispoliitika kokkuleppimine - sh parkimismajade, pargi ja reisi lahenduste asukohad Tallinnas ja selle tagamaal, parkimismäärade sh jalgratate parkimises lahendamine on säästva linnaliikuvuse kujundamisel oluline roll.
- **Teadmistepõhine planeerimine, mõjude hindamine ja LiLiA 2035 seire.** 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 erinevatel alternatiividel, millised tegevused on mõjusad ning teostatavad nii rahaliselt kui erinevaid huve arvestades. Vajalike andmete puudumisel on võimalik kasutada lähiriikide ja naaberlinnade kogemusi ja parimaid praktikaid. Tallinna LiLiA 2035 väljatöötamisel on oma kogemustega toeks Helsingi linn jt liikuvuskava koostanud linnad Euroopas. LiLiA 2035 rakendamiseks on oluline kokku leppida kava elluviimise seire ja kava uuendamine.



- **Liikluskorraldus**
- **Vähene teadlikkus ja võimekus innovaatiliste ja säästlike lahenduste kasutamiseks ettevõtete ja kaubanduse transpordivajaduste lahendamisel.** Kuna Tallinn on ettevõtluse ja majanduse sõlmpunkt, mis eeldab inimeste, kaupade ja info liikumist, siis selle efektiivsuseks ja samal ajal keskkonnasäästlikuks toimimiseks on oluline uute transpordilahenduste väljatöötamine, mis tooks kokku logistika, mitmeliigilise transpordi ning uued tehnoloogiad. Arvestada tuleb sellega, et uued transpordi- ja logistikatehnoloogiad nagu elektrisõidukid, isejuhtivad sõidukid ning pakirobotid võivad nii lahendada praegusi liikuvuse ja keskkonnaga seotud probleeme, kuid ka tuua uusi väljakutseid.

### Tallinna LiLiA 2035 väljatöötamine on teadmispõhine ja kaasav

Tallinna LiLiA 2035 sisuline ettevalmistamine käib teemarühmades, kuhu on kaasatud huvitatud osapooled, eksperdid ja ametite esindajad. LiLiA koostamist juhivad ja seiravad juhtrühm, kus on esindatud Maanteeameti, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Tallinna ametite juhid ning nõukogu, mis koosneb Tallinna ja naabervaldade poliitilisest esindusest.



Tallinna piirkonna liikuvuskava juhtimine

#### Teemarühmad:

1. Ühistranspordi arendamine, institutsionaalne korraldus, integreerimine teiste liikumisviisidega;
2. Uued liikuvusteenused ja liikuvuse nõudluse juhtimine, sh parkimiskorraldus;
3. Ohutu, jalgsi, jalgrattaga ning ühistranspordiga liikumist soodustav tark taristu;
4. Linnaplaneerimise ja transpordikorralduse integreerimine (eelisarendatavad piirkonnad, mis soodustavad ühistranspordi, jalgsi ja jalgtattaga liikumist ning vähendavad sundliiklust);
5. Sadamatega seotud kaupade vedu, linnalogistika, sh Vanalinna kaubaveokorraldus.

Lilia 2035 raames tellitavad uuringud ja analüüsid peavad toetama strateegiliste valikute tegemist ja innovatsiooni, andma aluse mõjude hindamiseks ja hilisemaks seireks ning kaasama teemarühmade kaudu huvigruppe alternatiivide ja analüüsi aluste valikul.

**Lilia 2035 teemarühmade ja analüüside ülesanne on selgitada:**

- Millised on liikuvuse kasvu ja liikumistingimuste võimaluste piirid – autokasutus (prognoosi stsenaariumid), keskkonna- ja rahalised ressursid?
- Millistes piirkondades on ühistranspordi, jalgratta, jalgsikäigu potentsiaal?
- Mida on vaja teha selleks, et neid piiranguid ja võimalusi arvestades Tallinna ja lähipiirkonna liikuvusnõudlust rahuldada ja elukvaliteeti parandada?
  - ühistranspordikorralduses ja erinevate liikumisviiside integreerimine
  - uute arenduste asukoha suunamisega
  - jalgsikäidavuse atraktiivsuse tõstmiseks
  - jalgrattakasutuse soodustamiseks
  - teede- ja tänavatevõrgus ning liiklusohutuses
  - parkimispoliitika ja liikuvuse korraldamises
  - kaubavedudes

Interreg Kesk-Läänemere programm FinEstSmartMobilit projektist on kavandatud Lilia 2035 taustauuringuteks järgmised uuringud ja analüüsid:

Maanteeamet: Tallinna lähipiirkonna liikuvuse küsitlusuuring 45-55 000€

Tallinna Transpordiamet: 99 000€, sh:

- Ühistranspordi, jalgratta ja ligipääsetavuse uuringud
- Parkimiskorralduse ja parkimisstrateegia
- Tallinna piirkonna kaubaveod ja logistika uuring

Lisaks muudele tegevustele Tallinna Transpordiamet 52 000€, sh:

- Kaasamine ja kommunikatsioon, üritused
- Välisekspertid, mõjude hindamine

Uuringute kava on ära toodud Lisas 1.

## Tallinna Lilia 2035 sünergia teiste algatustega

### Seonduvad käimasolevad projektid ja algatused

- Peatänav ja sadama ühendused, südalinna arenguvision
- Tallinna Euroopa Rohelise Pealinna 2019 tiitli taotlus
- Mereääre vision; Vanasadama Masterplaan 2030;
- Tallinna rattastrateegia
- Mitmed Tallinna H2020 ja Interreg projektid (CREATE, Baltic Urban Lab, R4E, NSB CORE, Freight TAILS)
- ....

### Seonduvad uuringud

- Tallinna liikumisviiside uuring (2015)
- Tallinna ÜT liinivõrgu optimeerimine (2014-2017)



- Põhja-Tallinna liikuvusuuring (2014)
- Viimsi liikuvusuuring (2017)
- Regulaarne Tallinna elanike rahulolu-uuring
- Statistikaameti Tööjõu-uuring (tööle liikumised)
- IMO/ Ülikoolidevaheline mobiilsusobservatoorium tegevused (2018-2020)

Tallinna liikuvuskava taustauuringute  
ajakava Juuni 2017

