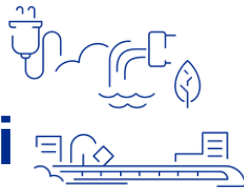


Rohelisem ja ühendatum Eesti



KOV kergliiklusteed (väljaspool Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondi)

Edendada säästvat, kliimamuutustele vastupanuvõimelist, intelligentset, turvalist ja mitmeliigilist üleeuroopalist transpordivõrku ning mitmeliigilist riigi, piirkondliku ja kohaliku tasandi liikuvust

Ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu kasutuselevõtt

Strateegias „Eesti 2035“ on toodud välja kitsaskoht, et ühissõidukite kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on viimastel aastatel vähenenud (2018. aastal vastavalt 20,7%; 15,1% ja 2,7%). Selle trendi murdmiseks on vajalik soodustada ühis- ja jagatud transpordi kasutamist ning tervislikku ja säästlikku liikumisviisi.

Vaatamata riiklikult seatud eesmärkidele suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, on senised trendid näidanud pigem autostumise kasvu. Kuigi alates 2018. aastast on enamikul maakonnaliinidel bussisõit reisijatele tasuta ning Tallinnas kehtib prii sõit elanikele juba varasemast, ei ole saavutatud soovitud modaalselt nihet ühistranspordi kasuks. Trend ei ole paljulubav: tööle käimiseks kasutas 2019. aastal ühistransporti, käis jala või sõitis rattaga vaid 38,8% inimestest ning see osakaal üha kahaneb. Eraldi saab välja tuua jalgrattaga liikumise kasutamata potentsiaali, kus rattakasutuse osakaal tööle liikumistest on vaid ligi 2,5%. Eriti märgatav on viimasel kümnendil olnud jalgrattaga liikumiste osakaalu vähenemine maapiirkondades. Statistika näitab, et senini ei ole suudetud teha piisavaid edusamme, et pidurdada autostumist ning suunata rohkem inimesi säästvaid liikumisviise kasutama.

Transpordi negatiivse keskkonnamõju vähendamiseks seab Transpordi ja liikuvuse arengukava (TLAK) 2021-2035 eesmärgiks **saavutada 2035. aastaks ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal 55%, sh linnapiirkondades 60%**.

See on seotud nii Eesti 2035 kui ka säästva arengu eesmärkidega, mis rõhutavad vajadust muuta linnad ja asulad kaasavaks, turvaliseks, vastupidavaks ning säästvaks.

Säästvate liikumisviiside osakaalu suurendamiseks ja transpordi negatiivse keskkonnamõju vähendamiseks on vajalik arendada säästvaid liikumisviise toetavat taristut kõikjal Eestis.

Oluline on tagada jalgsi ja jalgrattaga liikujatele ohutu ligipääs teenuskeskustele ning ühistranspordile, sealhulgas Rail Baltic raudteepeatustele, võimendades keskkonnasõbralikust ühistranspordist, sh raudteeühendusest saadavat positiivset mõju.



KOV kergliiklusteede rajamist toetatakse taaste- ja vastupidavusrahastust ning ühtekuuluvusfondist kokku 25 mln euroga, millele lisandub kohalike omavalitsuste omapoolne rahastus. Toetuse kasutamise eesmärgiks on tagada teenuste ja ühistranspordi parem ligipääsetavus jalakäijatele ja ratturitele väljaspool suuremaid linnapiirkondi ning leida lahendus liiklusohutlikele teelõikudele, mis takistavad igapäevast jalgsi ja jalgrattaga liikumist.

Toetatakse kergliiklusteede rajamist koos rattaparklate jm kaasneva taristuga. Eelistatud on projektid, mis on seotud ühistranspordi ning jalgsi ja jalgrattaga liikumise sidustamisega või mille vajadus tuleneb ümberkorraldustest avalike teenuste korralduses (nt teenusevõrgustiku ümberkorraldused, teenuste koondamine suuremasse keskusse jms).

Meedet rakendatakse väljaspool Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondi. Nende piirkondade jaoks rakendab eraldi toetusmeetet MKM (vt ka lauaarutelu „Rattateede põhivõrgustiku arendamine (ainult Tallinn, Tartu, Pärnu)“).

Arutelul käsitletakse igapäevase jalgsi ja jalgrattaga liiklemise (tööle, lasteaeda, teenusteni, kooli, koju jm) väljakutseid väljaspool kolme suuremat linnapiirkonda.



Ehkki väljaspool suuremaid linnapiirkondi on liiklussagedus üldjuhul madalam ning igapäevased vahemaad sageli pikemad, on oluline, et võimalus ohutult ja mugavalt kasutada aktiivseid liikumisviise oleks tagatud ka neis piirkondades.

- Mis on seniste kergliikluse toetuste (sh siseriiklik kergliiklusteede programm ning piirkondade konkurentsivõime tugevdamise toetused keskuste ja tagamaa vaheliste ühenduste arendamiseks) puhul hästi toimunud, mis mitte?
- Millistes piirkondades on suurim kasutamata potentsiaal, et jalgsi ja jalgrattaga liikumine asendaks igapäevaliikumistes autokasutust? On need maakonnakeskused, väikelinnad-alevikud või hoopis hajaasustusega maapiirkonnad?
- Milliseid tegevusi omavalitsused lisaks taristu rajamisele on teinud või kavandanud, et suurendada jalgsi ja jalgrattaga liikumise osakaalu? Millistele piirkondadele ja sihtgruppidele on need tegevused suunatud?
- Milliste tegevustega saaks tõsta rajatava taristu ligipääsetavust lastele, eakatele ja teistele liikluses haavatavatele sihtgruppidele?
- Millistele tingimustele vastavate ühenduste puhul on kohalikud omavalitsused valmis ja suutelised tagama rajatud taristu aastaringset teehooldust?
- Milliste kriteeriumite alusel peaks kergliiklusteede projekte valima?
- Millistel juhtudel kaaluvad muud kriteeriumid üle igapäevase kasutajate arvu?



Eesti
tuleviku heaks



Euroopa Liit
Euroopa struktuuri-
ja investeerimisfondid
rahastatud
EL NextGenerationEU
poolt

