



Eesti transpordisektor on endiselt väga saastav, peame tegema suuri muudatusi, et ohjeldada üle-eestilist autostumist ning vähendada märgatavalt transpordi negatiivset keskkonnamõju. Eeltoodu saavutamiseks on kõige tähtsam muuta kogu reisijatekond mugavamaks ja kiiremaks ning pakkuda sõiduautole võimalikult häid alternatiive. Vajame tõhusat, energiasäästlikku ja keskkonnasõbralikku ning ühtset liikideülest ühistranspordikorraldust; ohutut ja mugavat taristut jalgsi ja rattaga liikumiseks; kvaliteetset ruumilist keskkonda, et avalik ruum ja teenused oleksid kõikidele inimestele ligipääsetavad ja kasutusmugavad.

Ühistranspordikasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on endiselt probleemne. 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: tööl 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 liikumiseks on vaid ligi 2,5%. 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 osakaaluks liikluses 55%,
sh linnapiirkondades 60%.**

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

Säästvate liikumisviiside osakaalu suurendamiseks ja transpordi negatiivse keskkonnajalajälje vähendamiseks on vaja suunata fookus linnapiirkondades ühendatud liikuvuse arendamisele ning linnalise liiklusruumi kujundamisele säästliku liikumise jaoks sobivaks (sh arendades rattateid, kergrööbastransporti ja multimodaalseid sõlmpunkte).

Samuti on oluline tervikliku/liikideülese planeerimise abil parandada eri (ühis)transpordiliikide koostoimet (nt rongid, bussid, regionaalne ühistransport, jalgratta või kergliikuri jagamise teenused jms).



Investeeringuid suuremate linnapiirkondade säästvasse liikuvusse toetatakse kolme tüüpi tegevustega:

1. Jalgrattateede põhivõrgustike ehitamine ja jalgrattaparkimisvõimaluste arendamine. Jalgrattateede põhivõrkude ehitamine, fookusega kesklinnapiirkondadel, ja nende ühendamine juba olemasoleva rattataristuga on tervikliku piirkondliku (sh naabervaldade üsna hästi arenenud ühendused linnapiiridega) jalgrattavõrgu loomisel ülioluline. Sekkumine soodustab aktiivsete liikumisviiside kasutamist, tõstab jalgratta konkurentsivõimet liikumisviisina ning võimaldab nii eri vanuses inimestel kui ka ühiskonnagruppidel mugavalt ja ohutult rattal liigelda ning igapäevatoimetusi teha.

2. Mitmeliigiliste sõlmpunktide arendamine hõlbustab erinevate transpordivahendite ja liikumisviiside kasutamist ja kombineerimist, parandab ligipääsetavust ühistransporditeenusele ning tõstab selle konkurentsivõimet ja aitab vähendada autosõltuvust. Sekkumine soodustab säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist, pöörates tähelepanu kasutajakogemusele ja -mugavusele, ohutusele, sõlmpunktideni viivatele teekondadele, auto ja jalgratta parkimise tingimustele jm.

3. Trammiliikluse arendamine Tallinnas. Trammiliikluse efektiivsuse parandamiseks on vajalik keskmise kiiruse tõstmine ning seeläbi ühendusaegade vähendamine. Investeeringud on vajalikud nii uute piirkondade kergrööbastranspordiga ühendamiseks kui ka alternatiivsete trasside arendamiseks kesklinnas. Sekkumine parandab ligipääsetavust ühistransporditeenusele, tõstab selle konkurentsivõimet, võimaldab vähendada ühistranspordi ühendusaegu ning soodustab sellega säästvate ja aktiivsete liikumisviiside kasutamist.

Tegevused on abikõlblikud Tallinna, Tartu ja Pärnu funktsionaalsetes linnapiirkondades (trammiliiklus ainult Tallinnas). Kuna ligi 50% liikumistest toimub Tallinna-Harjumaa piirkonnas ning veelgi enam kõigis kolmes linnapiirkonnas kokku, mis tähendab ka suurimat pendelliiklust ja transpordikoormust, siis on nende piirkondade kitsaskohtade kõrvaldamisel ka kõige suurem mõju.

Arutelu keskendub suuremate linnapiirkondade (Tallinn, Tartu, Pärnu) jalgrattateede põhivõrgustike ehitamisele fookusega kesklinna piirkondadel.

Säästva liikuvuse edendamiseks ja jalgrattakasutuse soodustamiseks tuleb välja arendada kasutajasõbralikud, funktsionaalsed ja ohutud rattateede võrgustikud linnapiirkondades, arvestades mh kergliikureid. Sotsiaalmajanduslikes tasuvusarvutustes on rattakasutuse suurim mõju reeglina tervisemõju. Autokasutuse osaline asendamine rattakasutusega avaldab positiivset mõju ka neile, kes ise ratast ei kasuta: väheneb müra ja paraneb õhukvaliteet. Ratas on ka hea ajalise konkurentsivõimega liikumisviis, paljudel juhtudel isegi kiireim.

Rattateede võrgustiku rajamise eesmärk on võimaldada turvalisi igapäevaliikumisi (tööle, lasteaeda, teenusteni, kooli, koju jm) ning parandada tõhusa ühistranspordi kättesaadavust (aktiivsete liikumisviiside ja kiire ühistranspordi kombineerimisega). Suurema koormusega ja/või kitsamatel tänavatel on oluline eraldada liikumisviisid selgelt, nii et ka jalakäijad ja jalgratturid saaksid turvaliselt üksteisest eraldi liikuda.



- Millised on kriteeriumid, millele kesklinnadesse arendatud rattateede põhivõrk peab vastama, et luua tingimused rattakasutuse hüppeliseks kasvuks, mis täidaks TLAK eesmärgid (rattatee tüübi valik, ratturi ruumivajadus, ristlõiked, ristmike lahendused jm)?
- Millised on kasutusmugavust tõstvad ja käitumisharjumusi muutvad lisaväärtused? Kriitilise tähtsusega taristuelemendid, mis toetavad ka haavatavamate ühiskonnagruppide iseseisvat rattaga liikumist, vanurid, lapsed jm.
- Rattaparkimiskorralduse põhimõtted (fookus korterelamupiirkondadel), sh näited heade ja halbade rattaparkimisvõimaluste kohta.
- Head olemasolevad rattateede ja rattaparkimise lahendused Eesti linnades ja välismaal.
- Taristu kasutuse tulemuslikkus ja mõõtmine, st kuidas mõõta rattainfrastruktuuri paigutatud vahendite mõju rattakasutuse kasvu näol?
- Toetavad tegevused ja modaalselt nihet toetav kommunikatsioon (sh linnakodanike, aga ka poliitikute ootused jalgsi ja rattaga liikumise kohta).
- Eelanalüüside ja andmete vajalikkus (ruumilised analüüsid) rattataristu arendamisel.
- Kõige suuremad väljakutsed rattataristu arendamisel (senisest kogemusest ja kavandatavale meetmele mõeldes).
- Sihtrühmad, keda protsessi kaasata.
- Rattataristu hooldus (kasutaja/hoolduse korraldaja vaatenurk).



Eesti
tuleviku heaks



Euroopa Liit
Euroopa struktuuri-
ja investeerimisfondid

rahastatud
EL NextGenerationEU
poolt

