

Kokkuvõte

Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia eesmärgid

Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia 2007-2035 eesmärgiks on:

- Kaardistada Tallinna linna ja pealinna piirkonna transpordisüsteemi ja seda mõjutava maakasutuse hetkeolukord.
- Töötada välja võimalikud arengustenaariumid.
- Hinnata, millised transpordi- ja maakasutuspoliitikad aitavad kõige paremini saavutada sotsiaalselt, majanduslikult ning keskkondlikult jätkusuutlikku transpordisüsteemi Tallinna linnastus.

Kokkuvõtlikult oli eesmärgiks määratleda, kuidas transpordisüsteem toimib ja peaks toimima terviklikus Tallinna ja linnastu eluruumis. Teiselt poolt see, kuidas elukeskkonda arendada nii, et transpordisüsteemi arendamine ja rakendamine oleks efektiivne ja kasutamine meeldiv.

Käesoleva arengustrateegias keskendutakse põhiliselt inimeste liikuvusele, transpordiliigi valikutele ja transpordinõudlust määrava maakasutusele. Kaubavedudega seotud teemasid on mõnevõrra rohkem käsitletud teistes arengukavades ja need sõltuvad rohkem riiklikest kui kohalikest poliitikatest.

Tallinna transpordisüsteemi olukord ja senised suundumused

Tallinn on veel suhteliselt mitmekülgse transpordisüsteemiga linn - kolmandik liikumistest tehakse siin autoga, kolmandik ühistranspordiga ja kolmandik jalgsi. Pooltel pealinna peredest pole isiklikku autot. Selliste näitajate poolest oleme võrreldavad nt Stockholmi, Amsterdami, Brüsseli ja Kopenhaageniga, mida tuuakse tihti väga hea linnatranspordi eeskujuks. Kuigi viimase 10 aasta jooksul tehtud Tallinna arengukavades rõhutatakse ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamist, keskkonna kaitsmist ja autoliikluse ohjamist, on Tallinn ometi väga kiiresti selle aja jooksul autostunud, sest praktikas on pigem soodustatud autokasutust ja järjest kasvavat pendelrännet üha rohkem laiali valgavas pealinnas. Praeguste suundumuste jätkudes oleksime 20 aasta pärast ligi 2 korda rohkem autostunud kui meie naaberpealinnad Põhjamaades praegu. Autostumist ja maanteeliikluse kasvu on peetud Eestis paratamatuks majandusarenguga ning jõukusega kaasa käivaks nähtuseks. Maailma linnade praktika aga näitab, et autostumise tase ei sõltu jõukusest, vaid sellest, mil määral linnades kujundatakse inimsõbralikku linnaruumi, pakutakse mugavaid alternatiive isikliku auto kasutusele ning kuidas suunatakse maakasutust tervikuna. Senised Tallinna piirkonna transporti puudutavad arengukavad ja strateegiad on olnud kas liiga üldised või liiga spetsiifilised ning integreeritud lähenemine ja strateegiline analüüs on praktiliselt puudunud.

Arengustrateegia koostajad

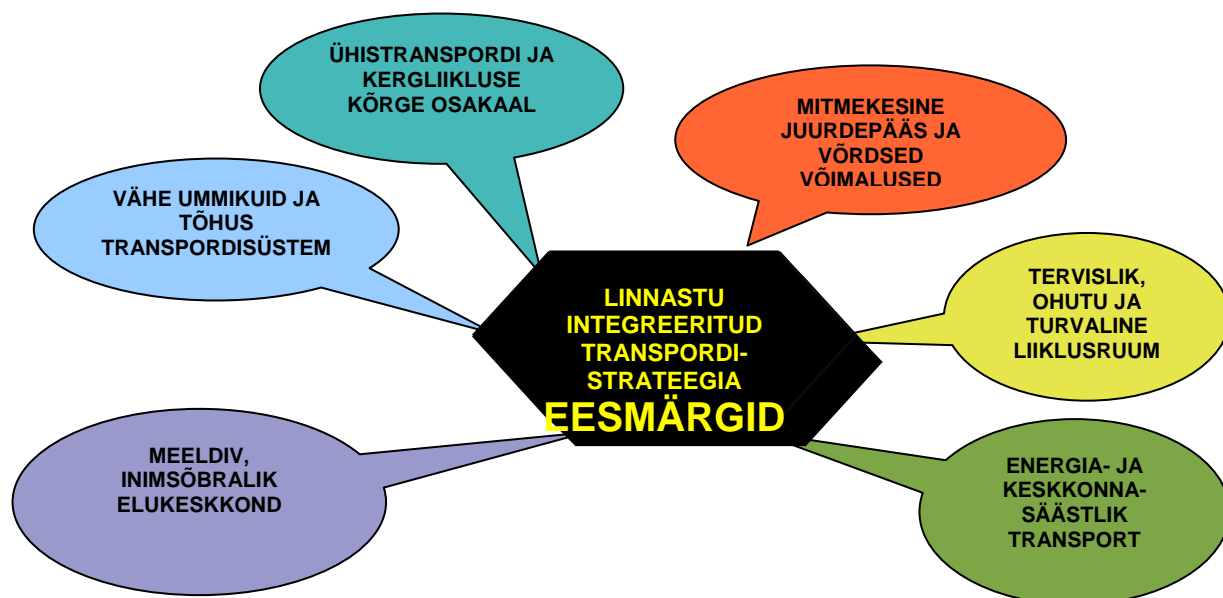
Arengustrateegia koostamist alustati Tallinna Transpordiametis rahvusvahelise projekti PILOT (**P**lanning **I**ntegrated **L**ocal **T**ransport) raames. Selle peamine

eesmärk on välja töötada säästvad ja integreeritud transpordistrateegiad. Arengustrateegia esimene versioon on valminud Tallinna Transpordiameti, Tallinna Linnaplaneerimisameti spetsialistide ja mitmete ekspertide koostööna Olulise panuse andis mitmetel koosolekutel, ümarlaudadel ja seminaridel erinevatelt asjaosalistelt ja huvigruppide saadud tagasiside.

Arengustrateegia koostamise meetodika

Käesoleva arengustrateegia eesmärgid ja strateegilised tegevussuunad põhinevad kolme võimaliku arengutsenaariumi (valglinnastumise jätkumine, polütsentriline regioon, kompaktlinn) ja erinevate transpordipoliitika meetmete kulude ja eesmärkidele vastavuse süsteemsel analüüsil. Tallinna transpordisüsteemi visioon ja laiemad eesmärgid sõnastati koos huvigruppidega ümarlaudadel ja seminaridel.

1. Ekspertühm ja transpordiamet valisid ja kooskõlastasid seminaridel ning nõupidamistel linnavalitsuses ja Tallinna Volikogus Tallinna transpordisüsteemi ja maakasutuse strateegilised eesmärgid. Need on:



2. Eesmärkide põhjal sõnastati visioon aastaks 2035:

Aastal 2035 on Tallinna polütsentrilises linnastus meeldiv, tervislik ja inimsöbralik elukeskkond, kus on tagatud kaupadele ja teenustele ohutu ja mitmekülgne ligipääsetavus. Maakasutus ja erinevate liikumisviiside korraldus on integreeritud. Transpordikasutus on ressursi- ja energiasäästlik.

3. Kirjeldati rahvusvahelise praktika põhjal 3 erinevat võimalikku arengutsenaariumi:

- Valglinnastumise ja kiire autostumise kasvu jätkumine
- Eeslinnastuv Tallinn ehk polütsentriline regioon ja ühistranspordikeskne transpordisüsteem
- Kompaktlinn – jõuliselt sissepoole kasvav ja tihenev linn, eelkõige kergliikluse ja ühistranspordikeskne transpordisüsteem

4. Hinnati erinevate transpordipoliitiliste meetmete kaalu erinevates stsenaariumites 5-pallilisel skaalaga. Alljärgneva tabeli numbrilised väärtused väljendavad vajalike strateegiliste tegevuste mahtusid.

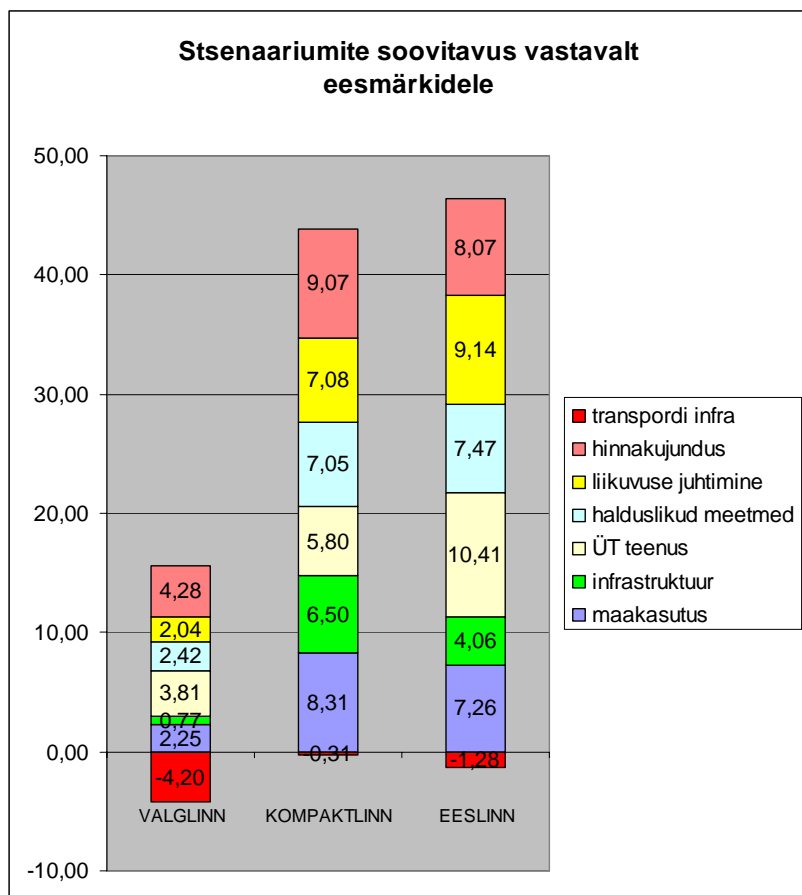
Strateegilised tegevussuunad	VALGLINN	EESLINN	KOMPAKTLINN
MAAKASUTUS			
Maakasutuse suunamine	2,0	3,5	4,5
Valglinnastumise ohjamine	0,0	5,0	1,7
Autovabad tsoonid	1,0	3,5	2,4
Rohevõrgustiku kaitse	1,0	3,0	4,5
INFRASTRUKTUUR			
Pargi &Reisi	1,0	2,4	0,7
ÜT infra	2,0	3,5	4,5
Kergliikluse infra	2,0	5,0	4,0
Liikluse rahustamine	0,5	4,5	3,0
TRANSPORDI INFRASTR.			
Auto infra	5,0	1,2	2,4
Sadam	4,0	1,0	2,0
Kaubarong	3,0	1,0	2,0
Lennuk	4,0	1,0	2,4
ÜT TEENUSE ARENDAMINE			
ÜT teenus Harju	3,0	4,0	5,0
ÜT teenus TLN	0,5	1,4	5,0
HALDUSLIKUD MEETMED			
Integreeritud planeerimine	0,5	3,5	5,0
Liikluskorraldus	2,0	4,0	3,5
Vähima kulu planeerimine LCP	0,0	3,5	3,9
Linnalogistika	0,0	2,4	2,0
Parkimisnormid	4,0	4,5	4,0
LIIKUVUSE JUHTIMINE			
Liikuvuse juhtimine	1,0	3,5	4,5
HINNAKUJUNDUS			
Maksustamine	1,0	5,0	2,4
ÜT doteerimine	3,0	3,0	5,0

Järgnevates, strateegias täpsustavates töödes tuleb kavandada mahtudele vastavate ressursside vajadus.

5. Hinnati 6-pallilisel skaalal transpordipoliitiliste meetmete vastavust eesmärkidele. Arvestati, et mõjud võivad olla nii positiivsed kui ka negatiivsed. Koondatud hinded meetmete mõjust eesmärkidele on esitatud tabelis vahemikus -3...0...+3 (tumepunasest tumeroheliseni).

<i>EESMÄRGID</i>	<i>Mõju ma- jandus- arengue</i>	<i>Vähe ummikuid ja tõhus transpord isüsteem</i>	<i>Säästvate transpor- diliikide kõrge osatähtsu</i>	<i>Mitmekesine juurdepääs ja võrdsed võimalused</i>	<i>Tervis, ohutus ja turvatunne</i>	<i>Õhukvali- teet ja keskkond</i>	<i>Elu- keskkonna kvaliteet ja linnaruum</i>
MEETMED							
Maakasutuse suunamine	1,0	3,0	2,7	3,0	2,0	1,7	2,3
Valglinnastumise ohjamine	0,7	3,0	2,7	2,0	1,5	2,3	2,3
Autovabad tsoonid	0,3	1,0	2,3	1,3	1,7	1,7	2,7
Rohevõrgustiku kaitse	0,3	0,7	1,3	1,0	2,3	2,3	3,0
Pargi & Reisi	0,7	1,2	1,0	1,0	0,7	0,7	0,7
ÜT infra	1,3	2,3	2,3	2,7	1,3	2,0	2,3
Kergliikluse infra	0,5	2,0	2,7	3,0	3,0	2,7	3,0
Liikluse rahustamine	0,0	1,7	1,7	1,7	3,0	1,2	2,7
Auto infra	1,0	0,0	-2,7	-1,7	-1,7	-2,7	-2,7
Sadam	3,0	-1,0	-1,0	-1,3	-1,0	-1,0	-1,3
Kaubarong	2,0	0,7	0,3	-0,7	-1,7	-1,3	-1,7
Lennuk	1,3	0,0	-1,0	-0,7	-1,3	-2,0	-1,7
ÜT teenus Harju	1,0	3,0	3,0	2,7	2,0	2,0	2,3
ÜT teenus TLN	1,0	3,0	2,7	3,0	2,0	1,3	1,3
Integreeritud planeerimine	1,3	1,7	2,3	2,3	2,3	1,7	2,7
Liikluskorraldus	0,7	2,7	2,3	1,3	1,7	1,0	2,3
Vähima kulu planeerimine LCP	2,0	2,7	2,7	2,7	2,7	2,0	2,7
Linnalogistika	1,7	1,3	0,7	0,7	1,3	1,3	1,3
Parkimisnormid	0,3	2,0	2,3	1,3	2,0	1,3	2,3
Liikuvuse juhtimine	0,7	2,3	2,3	2,3	1,7	2,0	2,3
Maksustamine	0,7	3,0	3,0	2,7	2,7	2,7	2,7
ÜT doteerimine	0,3	2,3	2,7	2,3	2,3	2,3	2,3

6. Arvestades kõiki hinnanguid, leiti stsenaariumitele koondhinded. Nagu alljärgnevast tabelist näha, andsid koondhinded parima tulemuse polütsentrilisele ja halvima valglinnastumise stsenaariumile.



7. Strateegiliste ja efektiivseimate tegevussuundade valimiseks analüüsi tegevuste alternatiivkulusid

Analüüsi tulemusena sai määrata **5 kõige olulisemat strateegilist tegevussuunda, need on:**

- *maakasutuse suunamine*
- *mobiilsuse ohjamine ja mugavad alternatiivid autole*
- *tõhus liikluskorraldus ja infrastruktuur*
- *liiklusohutus ja keskkonnakaitse*
- *teadlikkuse ja hoiakute kujundamine*

Vajalike strateegiliste tegevuste loetelu on esitatud alljärgnevas tabelis.

Esitatud on erinevate meetmete prioriteetsus. Lisada tuleb, et ükski prioriteet omaette ei taga tulemust. Elu- ja liikumiskeskkonna parandamiseks tuleb rakendada kõiki meetmeid komplekselt.

TEGEVUSSUUND <i>kirjeldus säästva transpordi kontekstis</i>	PRIORITEET
MAAKASUTUS	

Maakasutuse suunamine <i>Eelisarendatakse väga hea ÜT ühendusega, eriti reisirongiga, asumeid, nii elu- kui ka äripinnad</i>	2,30
Valglinnastumise ohjamine <i>Planeeringute jm meetmete kaudu välditakse hõreda, monofunktsionaalse ja kaootilise asustuse kujunemist</i>	2,13
Autovabad tsoonid <i>Linnade, asulate ja linnaosade keskusi kujundatakse võimalikult autovabadena, väikesed väljakud, turuplatsid. Ka teatud päevadeks autovabaks kujundatavad ühendusteel (Bogota näide)</i>	1,71
Rohevõrgustiku kaitse <i>Säilitatakse ja kujundatakse terviklikku loodusmaastike, haljasalade ja neid ühendavate rohekoridoride süsteemi. Piki rohekoridore arendatakse kergliikluse haljasteid.</i>	1,77
INFRASTRUKTUUR	
Pargi & Reisi <i>Autokasutajatele ümberistumise võimaluste pakkumine autolt mugavale ja kiirele ühistranspordile.</i>	0,82
ÜT infra <i>ÜT infrastruktuuri arendamine (rööbasteed, elektriliinid, eraldi sõidurajad, terminalid, jaamad, ümberistumiskohad, tingimused teiste transpordiliikidega kombineerimiseks jms)</i>	2,09
Kergliikluse infra <i>Tervikliku, kiire, katkestuste ja ohtudeta liikumisruumi ehitamine ja kujundamine jalakäijatele, jalgratturitele, rulluisutajatele jt omal jõul liiklejatele. (Kergliiklusteed, valgustus, tunnelid, sillad, rattahoidmiskohad jne)</i>	2,62
Liikluse rahustamine <i>Mootorsõidukite kiiruse piiramine liikluskorralduslike ja tänavaehtuslike meetmetega liiklusohutuse tõstmise, elukeskkonna parandamise ja kergliikluse soodustamise eesmärgil.</i>	1,87
ÜT TEENUSE ARENDAMINE	
ÜT teenus Harju <i>Tallinna ja Harjumaa valdade ÜT terviklik arendamine, ühtne ja optimeeritud liinivõrk ja piletisüsteem, teenusetaseme tõstmine</i>	2,07
ÜT teenus TLN <i>Tallinna linna ÜT teenuse terviklik arendamine, kvaliteedi, ja teenusetaseme tõstmine</i>	2,34
HALDUSLIKUD MEETMED	
Integreeritud planeerimine <i>Erinevate valitsustasandite ja ametite tihed omavaheline koostöö ja koordineeritud tegevus</i>	2,14
Liikluskorraldus <i>Liikluse sujuvuse ja ohutuse tagamine liikluskorralduslike meetmete ja tõhusa järelevalvega.</i>	1,74
Vähima kulu planeerimine LCP <i>Transpordialaste investeeringute ja kulutuste tõhususe, hinna ja eesmärgipärasuse analüüsimine ning optimaalsete lahenduste rakendamine</i>	2,51

Linnalogistika <i>Linnasiseste kaubavoogude (mitte transiit) ohjamine ja tõhus korraldamine</i>	1,15
Parkimisnormid <i>Kõrged minimaalsed parkimisnormid ehk rohke parkimiskohtade pakkumise nõudmine planeeringute kaudu</i>	1,76
LIIKUVUSE JUHTIMINE	
Liikuvuse juhtimine <i>Mitmekülgsed strateegiad inimeste liikumistega seotud valikute ja käitumise (kuidas, millal ja kus liigutakse) muutmiseks. Erinevate transpordiliikide kasutamine, mugavad alternatiivid autotranspordile.</i>	2,05
HINNAKUJUNDUS	
Maksustamine <i>Transpordi maksustamine efektiivsuse ja keskkonnasõbralikkuse eesmärgil vastavalt "kasutaja maksab" ja "saastaja maksab" printsiibile. Diferentseeritud kasutus ja saastetasud, ummikumaks jne. "Prii" parkimise maksustamine</i>	2,61
Ühistranspordi doteerimine	2,24
Investeeringuprioriteedid <i>Säästvate transpordiliikide eelisarendamine ja isiklikule autokasutusele alternatiivide loomine</i>	
EKSTENSIIVNE INFRASTRUKTUURI ARENDAMINE “ – “ numbri ees tähendab mahu kasvu vähendamise vajadust võrreldes VE stsenaariumiga	
Infrastruktuur autotranspordile, st teede laiendamine ja uute ehitamine.	- 1,75
Sadamate teenindamise infrastruktuuri arendamine	- 0,84
Kaubarongide ja ohtlike veoste infrastruktuur arendamine	- 0,67
Õhustranspordi teeninduseks vajaliku infrastruktuuri kasv Tallinna admin piires	- 1,02

Polütsentrilise linnastu kujundamisele, mitmekesise sotsiaalse infrastruktuuri ja ühistranspordi ning kergliikluse eelisarendamisele suunatud tegevused osutusid ka kulude analüüsimisel kõige ökonoomsemateks ja tõhusamateks meetmeteks strateegia eesmärkide saavutamisel.

Uute teede ja mitmetasandiliste ristmike ehitamine autode läbilaskevõime suurendamise eesmärgil ja kesklinna sadamate ekstensiivne areng osutusid kõige vastuolulisemateks, ebaefektiivsemateks ja kulukamateks meetmeteks. Teiste linnade kogemusi arvestades, soovivad eksperdid enne alternatiivse ressursikasutuse rakendamist „ – „ märgiga tähistatud tegevustele keskendumist Tallinnas kindlasti vältida.

Samuti on välja arvatud orienteeruvad alternatiivkulud stsenaariumi erinevate realiseerimistaktikate korral. Täpsed kulud selguvad tegevuskava koostamisel.

Järgnevad sammud

Järgmise etapina tuleb arengustrateegia tegevuskava täpsustamiseks ja rakendamiseks koostada täiendavatel uuringutel põhinev plaanitu elluviimise projekt

koos integreeritud finantseerimise kavaga, valida mõõdetavad indikaatorid ja nende sihtarvud ning viia läbi keskkonnamõtjude strateegiline hindamine.

Tallinn saab sellisteks tegevusteks algata Tallinna Liikumiskeskonna arendamise kava koostamise. Samal ajal on vajalik sellise kava koostamine kogu Tallinna e. metropoli regioonile, vastasel juhul jäävad lahendused poolikuks. Valglinnastumisest tingitud komplektse käsitlemise jätkamiseks tuleb arendada koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga, Siseministeeriumiga ja Keskkonnaministeeriumiga. Tallinna osa jätkamine peab olema kooskõlas kogu regiooni arendamisega ja vastavate kavade koostamisega. Tööde jätkamiseks regioonis puudub hetkel pädev institutsioon. See tuleb kujundada koostöös eelnimetatud ministeeriumidega, Harju Maavalitsusega ja Harjumaa Omaavalitsuste Liiduga.