

Harjumaa IV Omavalitsuspäeva „Liikuvuse väljakutsed muutuva asustuse tingimustes“ DEKLARATSIOON

Asustussüsteemi areng, sh valglinnastumine, on toonud kaasa suuri muutusi liikumiskeskkonnas ja elanikkonna liikuvusharjumustes Harjumaal. Samas on liikumiskorraldus jäänud killustatuks ja loonud olukorra, kus liikumiskeskond ei soodusta aktiivseid liikumisviise ega ühistransporti. Sellega seoses seisame silmitsi kasvava autostumisega. Ühistranspordi osakaal elanike koguliikuvusest on jätkuvalt languses ja säästvate liikumisviiside arendamisse pole piisavalt panustatud. Viimase kahekümne aastaga on ühistranspordiga tööl käijate osatähtsus langenud ligi 30 protsendilt 17,8 protsendile aastal 2023 ja isikliku autoga tööl käijate hulk on 20 aastaga kasvanud 25 protsendilt 46,9-ni.¹ Seda olukorras, kus riiklikus transpordipoliitikas on seatud siht saavutada oluline nihe säästva ühistranspordi kasutamisele ja pakkuda selleks nii regionaalset kui modaalselt integratsiooni. Erinevad riiklikud dokumendid rõhutavad just liikumisviiside integratsiooni^{2 3}, mida soodustab erinevaid liikumisviise kombineeriv taristu, k.a. kvaliteetsed liikumisteed ühistranspordi sõlmpunktidesse ja nendes olevad ümberistumised.

Optimaalse ühistranspordi liinivõrgu, kooskõlastatud sõiduplaanide ja ühtse piletisüsteemi kujundamine on osa integreeritud ühistranspordist Tallinna linnaregiooni arengudokumentides. „Harju maakonna arengustrateegia 2035+“⁴ rõhutas sellise ühistranspordi võimet aidata kaasa regionaalselt tasakaalustatumale arengule, avalike teenuste kättesaadavusele ning kasvuhoone- ja heitgaaside vähendamisele transpordis, samas kui „Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse strateegia 2035“⁵ seab eesmärgiks, et Tallinna piirkond on kaetud väga hea ühistranspordi ja uudsete liikuvusteenustega, mugavate jalgratta- ja kõnniteede võrgustikuga, mis on ligipääsetavad ja aasta läbi kasutatavad. Eesmärk on, et aastaks 2025 tehakse vähemalt 50% liikumistest Tallinna ja Harjumaa piirkonnas ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga ja aastaks 2035 vähemalt 70% liikumistest, samas kui praegu on vastav protsent alla 50. Selleks tuleb luua alternatiive autostumisele, planeerides asustust ja liikuvust tervikuna. Samuti tuleb lihtsustada kohalike omavalitsuste piiride ülest liikuvust ja võimalusi ühendada eri liikumisviise, eriti arvestades, et ühistranspordi ja kergliikluse kasutamise suurendamise võimalus on just pealinna ja selle

1

<https://www.stat.ee/et/uudised/jalgsi-ja-uhissoidukiga-liikujaid-jarjest-vahem-uha-sagedamini-eelistab-eesti-inimene-toole-minemiseks-kasutada-autot>

2 <https://valitsus.ee/strateegia-eesti-2035-arengukavad-ja-planeering/tegevuskava/ruum-ja-liikuvus>

3

https://mkm.ee/sites/default/files/documents/2022-03/transpordi_ja_liikuvuse_arengukava_2021-2035_en.pdf

4

https://www.harku.ee/documents/2846103/20625904/Harju_maakonna_arengustrateegia_2035%2B.pdf/40070356-3071-4319-8e0b-9df9e6a06750

5 <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4241/1202/3019/Tallinna%20jatkusuutliku%20linnaliikuvuse%20kava%202035.pdf>

lähivaldade vahelises pendelrändes. Seatud eesmärged ja seda, mis eesmärkide saavutamiseks on vaja ära teha, täpsustab ja arendab edasi „Harju maakonna arengustrateegia 2040+“⁶.

Tallinna piirkonna säästva liikuvuse tulevik on sõnastatud „Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kavas“⁷ kui ühtne Tallinna linnapiirkonna majandus- ja igapäevategevuste ruum, mille selgroog on keskuste võrgustik. Kava järgi tekivad Tallinna läheduses tihedamad arenduspiirkonnad regiooni keskuste, ühistranspordi sõlmjaamade ja ümberistumispeatuste juurde, neis piirkondades kasutatakse ära ka raudteetranspordist tulenevad võimalused. Samuti on liikuvuse arendamiseks Tallinna linn ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium allkirjastanud 2019. aastal koostöömemorandumi, et tagada kogu regiooni hea ühenduvus, planeerida ja korraldada eri transpordiliike terviklikult ning paindlikult. Ka Tallinna koalitsioonileppes on soov, et "koostöös naabervaldade ja riigiga parandame ühendusi pealinna regioonis".⁸ Samal ajal on Regionaal- ja Põllumajandusministeerium riigi tasemel töötamas välja liikuvusreformi kontseptsiooni, millega soovitakse tagada, et isikliku auto kasutamine poleks sundvalik ja -kulu, mis hõlmab endas nii ühistranspordi arendust kui ka selle mitme erineva liikumisviisi efektiivseks ühendamiseks. Kõigest sellest tulenevalt on loodud hea alus ühtsema, koordineerituma ja läbimõelduma Tallinna linnaregiooni liikuvuse planeerimiseks, mida see deklaratsioon suunab konkreetsete ettepanekutega.

Ettepanekud

Kutsume kõiki osapooli tegema laiapindset koostööd Harjumaa liikumiskeskonna arendamiseks, eesmärgiga kujundada multimodaalsusel ja integreeritud lähenemisel põhinev elanikusõbralik, kättesaadav ja keskkonda säästev transpordisüsteem. Selleks ühendada teadmised, oskused ja rahalised vahendid, lähtudes järgnevatest ettepanekutest.

1. Kujundada tervikliku liikuvuse arengu kontseptsiooni raames ühtne ühistranspordi liinivõrk Harjumaal ning luua selle haldamiseks ühtne tellimus- ja pädevuskeskus seniste Harjumaa (k.a. Tallinn) ühistranspordi pakkujate baasil ühendamaks kõik ühistranspordiliigid (sh raudteeliiklus ja bussid).
2. Leppida kokku ühtses tsoonide põhises ja samade piletitoodetega piletisüsteemis, mis hõlmab kõiki ühistranspordi liike sõltumata teenuse pakkujast.
3. Rakendada ühistranspordi teenustasemetes miinimumnõuded, et luua elanikele kindlus ühistranspordi kättesaadavuse ja kvaliteedi osas pikas ajaperspektiivis eri asustustüüpides.
4. Koostada Harju maakonnas terviklik liikuvuse arengu kontseptsioon, milles sõnastada reaalsed võimalused ja selleks olevad ressursid, et luua kiired, mugavad ja

⁶ Harju maakonna arengustrateegia 2040+

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/4241/1202/3019/Tallinna%20jätkusuutliku%20linnaliikuvuse%20kava%202035.pdf#>

⁸ <https://www.tallinn.ee/et/koalitsioonileping>

keskkonnasäästlikud ühistranspordi ühendused nii maakonna siseselt kui ühendused ülejäänud Eestiga.

5. Määratleda pikaajalised sihid ühistranspordi rahastamiseks, pidades silmas soovi tõsta ühistranspordi kasutajate arvu ja vähendada ühistranspordi CO2 emissiooni. Töötada välja tulude/kulude jagamise õiglane lahendus erinevate osapoolte vahel, sh reisija omaosaluse määratlemine ühistranspordi piletihinnas. Tagada, et süsteem võimaldaks ka reisija omaosaluse tasuda kohalikul omavalitsusel või muul osapoolel.
6. Arendada ühistranspordi kasutamise motivatsioonisüsteeme ja luua alternatiive sõiduautode kasutamisele, eesmärgiga soodustada enam elanike säästvate liikumisviiside kasutamist. Arendada välja hästi toimiv ühistranspordi teavitussüsteem, tagada turvalisem ja mugavam ligipääs ühistranspordile (turvalised rattaparklad, hooldatud kõnniteed ja ühistranspordipeatused) ja mitmekesistada liikumisviiside kasutamise võimalusi (autokasutamise jagamine, rattaringlus, pargi ja reisi lahendused).
7. Arvestada uue suuremahulise liikumiskeskonna taristu ehitamisel regiooni vajadusi. Siduda Rail Balticu raudteetrassi kavandamine ja väljaehitamine Tallinna ümbersõiduraudtee arendamisega hõlmates mh raudtee ülesõidukohtade moderniseerimise, regionaalsete peatuste multifunktsionaalsuse tagamise (rong, sõiduauto, jalgratas) ja ühistransporditerminalide ühenduste võrgustiku väljaehitamise.
8. Parandada ruumiplaneerimise kvaliteeti erinevaid liikumisvajadusi arvestavaks, selleks muuta kohustuslikuks kohaliku omavalitsuse üldplaneeringus ja detailplaneeringutes liikuvuskeskkonna, sh ühistranspordi käsitlemine, nähes ette igas planeeringus lahendused, kuidas inimesed ilma autota võiksid liikuma saada.
9. Taaskäivitada 2019. aastal algatatud Harjumaa Liikuvusnõukoda (esindajad vähemalt: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Kliimaministeerium, Harjumaa kohalikud omavalitsused, Põhja-Eesti Ühistranspordi Keskus, Tallinna Transpordiamet, AS Tallinna Linnatransport, AS Eesti Raudtee jt) töö eesmärgiga viia läbi koosloomes liikumiskeskonna terviklik arendamine ning Tallinna ja Harjumaa ühistranspordi liinivõrgu ühtne korraldamine.
10. Uute lahenduste loomisel tuleb jälgida, et olukord muutub reisija jaoks mugavamaks ning teenus kättesaadavamaks. Rongiühenduse arendamisel Tallinna linnapiirkonna asustatud aladel kaaluda reisijate mugavaks teenindamiseks Rail Baltic kohaliku reisiliikluse suunamist Edelaraudtee trassile, et tagada asustatud alade jätkuv teenindamine Tallinna linnapiirkonnas.

Vastu võetud Kiili vallas 25. oktoobril 2024