

**Interreg BSR projekti SUMBA**

**soovitused**

**Tallinn-Harju piirkonna**

**jätksuutlikku pendelrännet**

**toetava transpordisüsteemi**

**arendamiseks**

Käesolev dokument toob välja põhilised Interreg BSR programmi projekti SUMBA raames koostatud soovitud Tallinn-Harju piirkonnas säästva pendelrände toetamiseks. Soovitud põhinevad projekti raames läbiviidud uuringute tulemustel, olemasolevate strateegiadokumentide analüüsil ning parimatel valdkondlikel teadmistel ja praktikatel.

Paljud säästva pendelrände jaoks olulised tegevused on erinevatel haldustasanditel juba töös või arengudokumentides välja toodud. Olulisemad töös olevad tegevused on Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs, 2021-2027 perioodi linnaliste rahastusmeetmete ettevalmistus (ratta- ja trammiteed, multimodaalsed sõlmpunktid) ja Tallinna mitut liikumisviisi arvestava liiklusmudeli loomine.

Erinevates arengudokumentides mainitud tegevustest võib olulisematena välja tuua ühtse regionaalse ühistranspordi juhtimis- ja rahastusmudeli, liinivõrgu ja piletisüsteemi rakendamise, kergrööbastranspordivõrgu arendamise Tallinnas ja selle lähiümbruses, jalgrattateede põhivõrgu rajamise Tallinnas, jalgrattateede (tali)hoolduse taseme tõstmise, jalgratta- ja kõnniteede ning ühistranspordi peatuste hea ligipääsetavuse tagamise, rattaringluse loomise, multimodaalse reisiplaneerija kasutusele võtmise, multimodaalse liikuvuse mudeldamise kasutamise, uusarenduste rajamise vaid väga hea ühistranspordiühendusega piirkondadesse, tänavaruumi õiglasema ümberjagamise liikumisviiside vahel, auto-liikluse rahustamise ning autokasutuse ja parkimise õiglasema maksustamise.

Loetletud tegevused on kõik väga olulised ning loodetavasti hakatakse nendega lähitulevikus aktiivselt tegelema. Järgnevalt on täpsemalt kirjeldatud SUMBA projekti raames kogutud vajalikud tegevused säästva pendelrände soodustamiseks, mida senistes arengudokumentides ei leidu.

# Kergrööbastranspordi- ühenduste loomine ja tihendamine pendelrände sihtpunktide vahel

Projekti SUMBA raames 2019. aastal läbiviidud Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusuuring näitas, et analüüsitud trammivõrgustiku rajamine viies etapis oleks tasuv. Pendelrände vaatest on tegemist ühe olulisima tegevusega, sest väljapakutud kiire ja säästlik trammiliinivõrgustik moodustaks regiooni pendelrände põhilise selgroo. Mõningad arendused on juba töös (nt. vanasadama trammitrassi rajamine) või lähiajal plaanis (nt. olemasolevatel trassidel trammide keskmise kiiruse tõstmine), aga need on oma iseloomult pigem toetavad tegevused kui kandvad meetmed. Seetõttu tuleks võimalikult kiiresti rakendada järgmised meetmed:

1) Mainitud kergrööbastranspordi uuringusesitatud etappide elluviimise teekaardi koostamine.

Uuringus on küll esitatud etapid ja trasside üldine paiknemine, kuid nende elluviimiseks on vaja läbi viia veel mitmeid planeerimistöid, panna paika detailsed trassid ja sõlmida osapoolte vahelisi kokkuleppeid. Nende tööde kaardistamiseks ja ajaliseks järjestamiseks tuleks koostada lihtsasti järgitav teekaart, mis määrab mh. ka kaasatud osapoolte rollid ja vastutuse.

2) Kergrööbastranspordi uuringus välja pakutud trasside ruumiline analüüs.

See tegevus paneks paika trammitrasside paiknemise tänavaruumis ning annaks ülevaate erinevatest eeltöödest, liikluskorralduslikest muudatustest jm, mida trammiliini rajamiseks konkreetsetes tänavakoridorides vaja oleks. Tegevus on oluline vaheetapp enne trammitrasside välja ehitamist.

3) Kergrööbastranspordi uuringus välja toodud etappide elluviimine.

Etappe on kokku viis ning need on uuringus reastatud suuresti tasuvuse, aga ka osapooltega kokku lepitud muude asjaolude järgi.

4) Balti jaam-Vesse vahelise rongiliikluse tihendamine.

See meede omaks arvestatavat mõju ka ilma eelneva meetmeta, sest liinil on juba olemas suur reisijate nõudlus ning see läbib arenevat Ülemiste piirkonda. Siiski oleks ka selle meetme mõju märksa suurem koos esimese etapi väljaehitamisega, sest sellisel juhul toetaksid arendatavad liinid üksteist. Sobib hästi esimese etapi esimeseks tegevuseks.

5) Trammide keskmise sõidukiiruse tõstmine nii uutel kui olemasolevatel trassidel.

Uutel liinidel tuleks optimeerida kurviraadiuseid selliselt, et need lubaksid maksimaalseid sõidukiiruseid. Lisaks tuleks nii uutel kui olemasolevatel trassidel rakendada keskmiste kiiruste tõstmiseks erinevaid meetmeid, mis on välja toodud mainitud kergrööbastranspordi uuringus.

6) Tramiteede rööpmelaiuse analüüs.

On vaja analüüsida, kas uute liinide rajamine ja olemasolevate ümberehitamine 1435 mm rööpmelaiusega trammidele vastavaks oleks rahaliselt mõistlik.

# Ühistranspordi peatuste uuendamine

Projekti SUMBA raames valmis 2020. aastal uuring „Tallinna ja Harjumaa eriliigiliste ühissõidukipeatuste ja ümberistumissõlmede võrgustiku atraktiivsuse tõstmine ja teenusstandardite väljatöötamine“ (SPIN Unit ja Demos Helsinki 2020). See uuring tõi välja neli aspekti, mida peaks ühistranspordi peatuste rajamisel silmas pidama, et soodustada ühistranspordi kasutust regioonis: multimodaalsus, toetav ruumiline kontekst, lisateenuste pakkumine ja eeskujulik ruumiline disain (vt. lähemalt uuringust).

Nendest neljast aspektist lähtuvalt on uuringus koostatud peatuste kvaliteedistandard, mis näeb ette kaht kvaliteeditaset – standard ja premium – ning kolme suurust (S, M, L). Järgnevad meetmed on põhinevad just sellel uuringul ja täpsemalt selles loodud kvaliteedistandardil:

1) Ühistranspordi peatuste soovitava kvaliteeditaseme määramine Tallinn-Harju regioonis.

Mainitud uuringus on vajalik analüüs juba tehtud ja meetodika kirjeldatud, nüüd on vaja nendest lähtuvalt kõik peatused ära kaardistada ning see teadmine ühistranspordi planeerimisse integreerida.

2) Modulaarse peatusedisaini loomine,

mis võimaldaks lihtsa vaevaga vastavalt potentsiaalsele nõudlusele varieerida peatuste suurust.

3) Koostöös erasektoriga peatuste lisateenuste paketi kontseptsiooni välja töötamine.

Universaalsele pakatile võib konkreetsetes peatustes lisada ka asukohaspetsiifilisi teenuseid.

4) Ühistranspordi peatuste uuendamine vastavalt kvaliteeditasemete kaardile.

Alustama peaks kõige suurema täitmata kasutuspotentsiaaliga peatustest.

5) Jalgratturite ja jalakäijate ligipääsetavuse tagamine peatustele lahutamatu osana peatuse uuendamisest.

See tähendab mugavate ja ohutute ühenduste loomist peatuste ja ümbruses asuvate elamute ning asutuste vahel. Ligipääsetavuse raadius sõltub peatuse kvaliteeditasemest.

# Mikromobiilsus pendelrändes

Jalgrataste, tõukerataste ja elektriliste kergsõidukite kasutamine pendelrändes on hetkel suhteliselt harv nähtus, sest selle jaoks puuduvad mitmed olulised tingimused. Kuigi ellu on neid viidud vähesel määral, on paljud selleteemalised tegevused erinevates arengukavades välja toodud. Olulisemad meetmekomplektid hõlmavad kvaliteetse teetaristu väljaehitamist ja hooldamist, parkimis- ja hoiustamistingimuste parandamist, rattaringluse süsteemi loomist ning mikromobiilsuse ühendamist teiste liikumisviisidega. Järgnevalt on rahvusvahelisest parimast praktikast lähtudes toodud mõned vajalikud tegevused, mis on hetkel arengukavades mainitud meetmekomplektidest välja jäänud:

## 1) Uudsete mikromobiilsete liikumisvahendite taristuvajaduste analüüsi koostamine.

See analüüs peaks leidma elektritõukerataste jt elektriliste kergsõidukitega ohutuks liiklemiseks parima paigutuse tänavaruumis ning vajalikud teekatte, kiiruste jm tingimused. Oluliste lisainvesteeringute vajaduse ilmnmisel tuleks hinnata ka nende sotsiaalmajanduslikku tasuvust. Näiteks võib ilmnedada, et rattateede teekatet on tõukerataste väikeste rataste tõttu vaja oluliselt tihedamini uuendada.

## 2) Rongides jalgrataste vedamise ajaliste piirangute kaotamine sõltumata aastaajast.

Igapäevaselt jalgratta rongile võtmise eelduseks on, et inimesed ei pea iga rongi kohta eraldi järgi vaatama, kas sellele saab jalgratta võtta või mitte. Olulised arengukavades välja toodud seotud tegevused on rattaringluse loomine, paremate jalgrataste pikaajalise parkimise tingimuste loomine rongipeatustes ning suurema hulga jalgrataste vedamise võimekuse tekitamine rongides. Rattakasutuse osakaalu kasvades võib tulevikus tekkida vajadus kehtestada rongides jalgrataste vedamise piirang, näiteks jalgrattapileti abil. Seetõttu on eriti oluline arendada eelpool välja toodud seotud tegevusi, näiteks rattaringlust. Enne rattapileti vm. sarnase meetme kehtestamist tuleks siiski suurendada rongidesse mahtuvate jalgrataste hulka.

## 3) Regionaalsetel bussiliinidel jalgrattaveo võimekuse tekitamine,

alustades tihedamalt kasutatavatest liinidest. Bussis peaks saama vedada vähemalt nelja jalgratata. Võimalik lahendus on rattaaluse kinnitamine bussi ette. Lisaks sellele tuleks kindlasti parendada pikaajalise jalgrattaparkimise tingimusi bussipeatustes (arengudokumentides välja toodud).



Üks võimalik lahendus jalgrataste vedamiseks bussides.  
Allikas: <https://www.transitionroute.com/>

# Autokasutuse vähendamine

Autokasutust on vaja regioonis vähendada peamiselt selle suure negatiivse keskkonnamõju tõttu – Tallinn koos Harjumaaga panustab ligikaudu 50% kogu Eesti transpordist tulevast CO<sub>2</sub> heitest. Autokasutuse suurt keskkonnamõju ei vähendaks piisaval määral ka kõigi regiooni sise põlemismootori jõul töötavate autode välja vahetamine säästvamate tehnoloogiate jõul töötavate autode vastu. Lisaks pärsib kõrge autokasutus säästvamate liikumisviiside kasutust, sest auto võistleb säästvate liikumisviisidega piiratud linnaruumi pärast ning tekitab turvalisuse ja ligipääsetavusega seonduvaid barjääre säästvate liikumisviiside kasutamisele. Seega mida vähem on regioonis autoliiklust, seda parem on seal liikuda jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga.

Rahvusvaheline kogemus ja parimad tänapäevased valdkondlikud teadmised osutavad sellele, et autokasutuse märkimisväärseks vähendamiseks tuleb lisaks säästvate alternatiivide pakkumisele ka aktiivselt autokasutuse privileege vähendada. Olulisemad tegevussuunad selles teemas on autoliikluse rahustamine, tänavaruumi õiglasem ümberjagamine ning parkimise ja üldisemalt autokasutuse õiglasem maksustamine. Järgnevalt on toodud rahvusvahelisest parimast praktikast ning Rahvusvahelise Transpordifoorumi uuringust „[The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia](#)“ (OECD/ITF 2020) lähtuvad tegevused, mis polesiiani arengudokumentides piisavalt tähelepanu pälvinud:

## 1) [Tallinna kesklinna mõtteliselt tsoonideks jaotamine ning tsoonidevahelise otseläbipääsu sulgemine autoliiklusele.](#)

See tähendab, et autoga peaks kesklinna tsoonide vahel liikumiseks sõitma ringiga väljaspoolt tsoneeritud ala – ligipääs autoga säiliks, aga selle kiirus ja mugavus väheneks. Sarnast meetet on hiljuti kasutatud edukalt näiteks Genti linnas ning selle eesmärk on vähendada kesklinna läbivat autoliiklust. See suurendab omakorda aktiivsete liikumisviiside turvalisust ja soodustab seega nende kasutamist nii linnasiseselt kui pendelrändes. Säästva pendelrände jaoks on linnasisesed liikumistingimused olulised, sest pendelrände teekonnad ei lõppe linnapiiriga ning läbivad tihti ka kesklinna. Esmase meetme edu korral võib kaaluda tsoneeritud ala laiendamist.

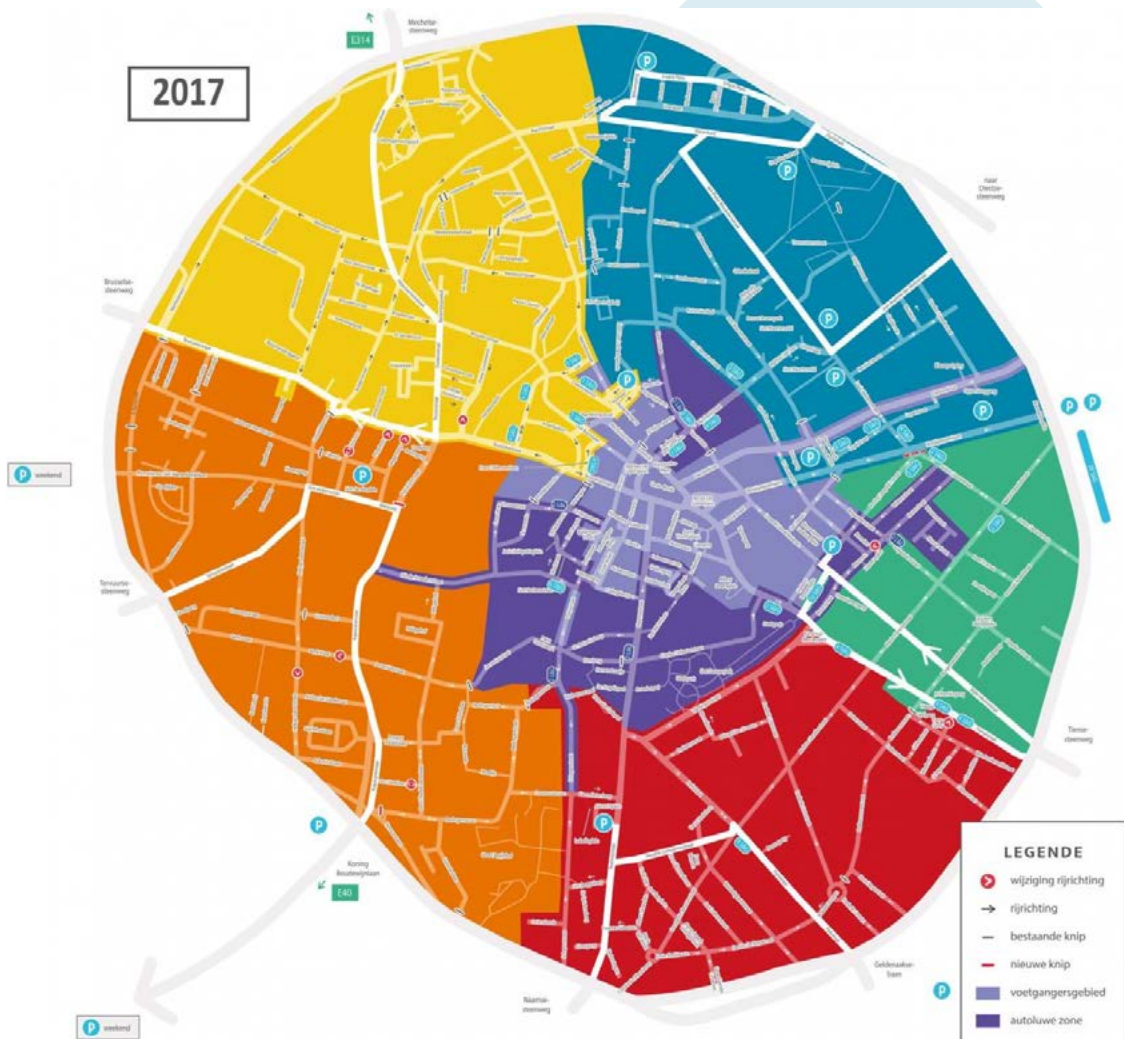
## 3) [Autokasutuse suurem maksustamine.](#)

Autokasutuse vähendamiseks ning selle negatiivsete ühiskondlike välismõjude hüvitamiseks tuleks kaaluda regioonisiseselt tippnunnitasu (vt. ka [Tallinna Liikuvuskava 2035](#)) ning riiklikult auto emissiooniklassist sõltuva automaksu ning läbisõidumaksu kehtestamist. ITFi raport (vt. eelpool) leidis, et just autokasutuse suurem maksustamine nendes vormides oleks üks mõjusamaid meetmeid autokasutuse ja seeläbi ka kasvuhoonegaaside heitmete vähendamiseks regioonis.

## 2) [Tallinna tänavaruumi õiglasem ümberjagamine.](#)

Uue aktiivsete liikumisviiside või ühistranspordi ruumi loomisel ei tohiks takerduda praeguse tänavaruumi jaotuse või näilise ruumipuuduse taha. N-ö. „õiglase“ tänavaruumi jaotuse puhul peaksid tänavatele eelisjärjekorras ära mahtuma aktiivsed liikumisviisid ja ühistransport, sest need on kõige säästlikumad – seda nii keskkonnamõjude, ruumikasutuse kui ühiskondlike kulude poolest. Seetõttu tuleb aktiivsete liikumisviiside ja ühistranspordi taristu eeskujuliku kvaliteedi tagamiseks võtta selle jaoks vajadusel tänavaruumi praeguse autoliikluse ruumi arvelt. Seda võib julgelt teha, sest rahvusvahelised uuringud on näidanud, et autoliikluse ruumi vähendamine ei too endaga üldjuhul keskpikas perspektiivis kaasa märkimisväärset ajakulu kasvu autokasutajate jaoks.





Leuveni kesklinna tsoonid. Keskel on lilla jalakäijate ala, ülejäänud tsoonides on autoga liikumine lubatud, kuid tsoonidevaheline läbipääs on autodele suletud. Allikas: ecf.com/



Visualiseering Tallinnas Pärnu mnt viaduktist, kus tänavaruumi on õiglasemalt ümber jagatud autodelt jalgratturitele. Allikas: Facebooki konto Mitte\_Tallinn

# Regionaalne planeerimine

Piirideülene liikuvuse planeerimine on eriti oluline just säästva pendelrände jaoks, sest üle omavalitsuste piiride kulgevad pendelrände marsruudid peavad olema kiired ja sujuvad, et inimesed neid kasutaksid. Hetkel on piirideülene planeerimine puudulik, seda eriti ühistranspordi osas – regioonis opereerib neli erinevat ühistranspordisüsteemi, kõik eraldi juhtimise, rahastuse, planeerimise ja piletisüsteemiga. Positiivse külje pealt on kolmes süsteemis neljast ühtne maksesüsteem ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhtimisel valmib peagi analüüs, mis pakub välja erinevad stsenaariumid liikuvuse ühtseks juhtimiseks, rahastamiseks ja planeerimiseks ning mudeldab ühtse regiooni liinivõrgu. Lähituleviku olulisimad tegevused regionaalse liikuvuse planeerimise all ongi seotud tervikliku ühistranspordisüsteemi loomisega: ühistranspordi ühtse juhtimis- ja rahastusmudeli loomine ning ühtse regiooniülese liinivõrgu ja piletisüsteemi rakendamine. Neile lisaks tuleb luua ja töös hoida kõiki peamisi liikumisviise arvestav regiooniülene liiklusmudel ning panustada piirideülese aktiivsete liikumisviiside taristu arengusse. Järgnevalt on välja toodud mainitud tegevusi toetavad ning rahvusvahelisest parimast praktikast lähtuvad soovitused, mida senistes aregudokumentides ei leidu:

- 1) [Tallinna Transpordiametis koostatava liiklusmudeli terviklikuks toimimiseks on vaja koguda lisaandmeid jalgsi liikumise ja jalgrattakasutuse kohta.](#)

Vastasel juhul pole neid liikumisviise võimalik mudeldada. Tuleks hakata perioodiliselt koguma just neid andmeid, millel on uue liiklusmudeli näol selge kasutus olemas.

- 2) [Jalgratta- ja jalakäijaliikluse integreerimine Tallinna liiklusmudelisse.](#)

Selle meetme põhieeldus on vajalike andmete kogumine jalakäija- ja rattaliikluse kohta, mis hetkel puuduvad. Tervikliku liikuvuse planeerimise seisukohast on see meede hädavajalik.

- 3) [Perioodiline teenuste ja töökohtade kättesaadavuse mõõtmine ja mudeldamine terve regiooni lõikes.](#)

Töökohtade ja teenuste kättesaadavus on üks olulisemaid liikuvusnäitajaid. Seetõttu tuleks seda mudeldada iga 3-4 aasta tagant kõigi põhiliste liikumisviiside kohta. Töökohtade ja teenuste kättesaadavust saab mudeldada üldise makromudeli baasil.



# Uudsed tehnoloogiad

Nagu teistes valdkondades on ka säästva pendelrände puhul oluline kaasas käia tehnoloogiliste arengutega. Samas tuleb silmas pidada, et kasutusele ei võetaks tehnoloogiaid, mis pärsivad säästva pendelrände eesmärkide saavutamist. Hetkel on kõige aktuaalsemad need uued tehnoloogiad, mis aitavad arendada transpordisüsteemi, kus liikuvust saab osta teenusena. Sellised tehnoloogiad on näiteks erinevad ühiskasutuskeemid ja multimodaalsed reisiplaneerijad, mis on mõlemad ka erinevates arengudokumentides välja toodud. Teine oluline teema on sisepõlemismootoriga sõidukite järk-järguline vahetamine keskkonnasõbralikemate tehnoloogiate vastu. Ka siin ei tasu kõiki tehnoloogiaid ilma eelneva analüüsita käiku lasta, sest mõni uudne tehnoloogia võib vales kontekstis säästva liikuvuse arengule negatiivset mõju omada. Järgnevalt on toodud rahvusvahelisel parimal praktikal põhinevad soovitused, mida arengudokumentidest hetkel ei leia:

1) Koostöös teenusepakkujatega luua ühtne pileti- ja broneerimissüsteem kõigile eksisteerivatele ühiskasutuskeemidele.

Ühtne süsteem lubab kasutajatel mugavalt ja kiirelt erinevate teenusepakkujate teenuseid omavahel ühendada. Konkreetne lahendus tuleb veel välja töötada, aga üks variant oleks laiendada Tallinna ühistranspordikaart kõigile ühiskasutuskeemidele ja luua ühine veebipõhine broneerimissüsteem. On väga oluline ühtsed süsteemid luua praegu, kus ühiskasutuskeeme pole veel kuigi palju ja neid on võrdlemisi lihtne ühildada. Edaspidi loodavad skeemid saavad sellisel juhul eksisteeriva süsteemiga liituda ning hoida seeläbi ära skeemide killustumise mitme süsteemi vahel.

2) Uuringu koostamine, mis analüüsiks erinevate kütusetehnoloogiate sobivust nii regiooni autopargi kui eri ühistranspordi liikide jaoks.

Tehnoloogiaid tuleks analüüsida terviklikult, võttes arvesse kõiki kaasnevaid mõjusid, sh. eri keskkonnamõjusid ning tasuvust. Analüüsima peaks kindlasti elektriakude, kontaktliinide/-rööbaste, vesiniktehnoloogia ning efektiivse sisepõlemismootori jõul töötavaid sõidukeid, millele võib vastavalt vajadusele lisada veel teisi tehnoloogiaid.

# Maakasutus

Säästva pendelrände soodustamisel peaks esmalt püüdma vähendada vajadust pendelrände järele – ärajäetud reis on kõige säästvam reis. Pendelrände vajaduse vähendamisel mängib maakasutuse planeerimine olulist rolli. Kui üldise põhimõttena juurutada regiooni linnalistes piirkondades segakasutust, saab töökohad ja teenused tuua tihtipeale elanikele nii lähedale, et omavalitsuspiiride üleseks reisimiseks polegi enam põhjust. Lisaks soodustavad lühemad distantsid ka aktiivsete liikumisviiside kasutamist. Olulisemad arengudokumentides toodud tegevused on erinevate meetmete kaudu segakasutuse laialdasem soodustamine ja tihedama asustuse koondamine heade ühistranspordiühendustega aladele. Järgnevalt on toodud mainitud eesmärkide saavutamist toetavad ja rahvusvahelisest parimast praktikast lähtuvad tegevused, mida senistest arengukavadest ei leia:

1) Munitsipaalpiiride ning maakasutuse ja liikuvuse planeerimise valdkondade ülese koostöö tihendamine.

Konkreetsed sammud selles suunas tuleb osapooltel leida arutelude käigus. Oluline on lisaks liikuvusele kindlasti tegeleda ka maakasutusega. Selleks tasub kaaluda ühtse piirkonna linnastumise mudeli kokkuleppimist. Üks variant on Tallinna liikuvuskavas esitatud mitmekeskuseline mudel. Sellise mudeli omaksvõtmine võimaldaks regioonil teha ühiselt fookuseeritud otsuseid säästliku, inimkeskse ja ligipääsetava regioonistruktuuri loomiseks.

2) Maakasutuse planeerimisel rakendada ulatuslikumalt nõuet rajada hoonete esimesele korrusele teenus- ja äripinnad.

Lisaks igapäevaste liikumisdistsantside vähendamisele muudaks see meede ka jalakäimise kogemuse intensiivsemaks ja seeläbi atraktiivsemaks.

3) Kohalikku piirkonda teenindavate väikeste toidupoodide soodustamine läbi maamaksu vm soodustuste.

Väiksemad senisest tihedama võrgustikuna rajatud toidupoodid vähendaksid sõltuvust autost, sest need oleksid elanikele jalgsi ja jalgrattaga paremini kättesaadavad.

4) Pargi ja reisi punktide asukohtade määramisel omavalitsustevahelise koostöö tihendamine.

Pargi ja reisi punktide puhul on tegemist rõhutatult piirideülese meetmega, mis võib kokkulepete puudumisel kergesti rakendamata jääda.

# Kommunikatsioon

Kommunikatsioonimeetmeid on maailmas laialdaselt kasutatud, et kiirendada ja soodustada üleminekut säästvatele liikumisviisidele. Kuigi neist pole suurt kasu ilma märkimisväärsete füüsiliste ümberkorraldusteta, siis osana terviklikust liikuvusstrateegiast võivad need olla väga efektiivsed. Oluline on, et kommunikatsioon oleks regiooni tasandil läbimõeldud nii, et erinevad meetmed töötavad kõik ühes selgelt mõtestatud suunas. Seni on Tallinn-Harju regioonis kommunikatsiooni-meetmeid säästva liikuvuse populariseerimiseks kasutatud vähe, aga arengukavadest leiab juba mõningaid häid algatusi, näiteks multimodaalse reisiplaneerija loomine. Järgnevalt on välja pakutud projekt SUMBA raames koostatud uuringute tulemustel ja rahvusvahelisel parimal praktilal põhinevad tegevused, mida regiooni arengukavadest ei leia:

## 1) Regiooni säästva liikuvuse kommunikatsioonikava koostamine.

Kava peaks sisaldama meetmeid, mis regiooni spetsiifikast lähtuvalt kõige paremini toetavad säästvatele liikumisviisidele üleminekut. See meede loob raamistiku kõigi järgnevate jaoks.

## 2) Regioonis ühtse ühistranspordi brändi kujundamine,

mille alla saaks hiljem liita ka rattaringluse jm liikuvusteenused. See meede aitab kujundada elanike seas arusaama regiooni liikuvuslahendusest kui ühtsest tervikust.

## 3) Säästva liikuvuse võimaluste kohta info suunatud levitamine.

See tähendab oma liikuvusharjumuste muutmisele avatud ühiskonnagruppide identifitseerimist ning neile muutuse tegemise lihtsustamiseks vajaliku info suunamist õigel ajahetkel. Näiteks võiks pakkuda sellist infot inimestele, kes on just regiooni elama kolunud, töökohta vahetanud või esimese lapse saanud. Sellistel olulistel sündmustel on mõju inimeste liikumisvajadustele ja -olukordadele, mis tähendab, et nad peavad oma harjumusi muutma niikuinii. Kui muuta säästva liikumisviisi valimine nende jaoks eriti lihtsaks, on suur tõenäosus, et nad valivad just selle.

Loomulikult peavad mugavad võimalused realselt olemas olema. Ka levitatava info vorm peaks lihtsustama muutuse tegemist. Näiteks võiks pakkuda liikuvusnõustamise teenust, mille raames saaks pakkuda lahendusi levinud probleemidele ning personaalselt lähenedes lahendada inimeste spetsiifilisemaid barjääre säästvate liikumisviiside kasutamisele.

## 4) Säästvate liikumisviiside populariseerimiseks kampaaniate korraldamine.

Siiani on põhiohk olnud ohutusel, aga olulised on ka kampaaniad, mis soodustavad liikumisharjumuste muutmist. Kampaaniate vormid võivad olla väga erinevad, alustades tavapärase tänavaplakatitega ja lõpetades kollektiividele suunatud võistluste jms-ga.

## 5) Bussijuhtidele jalgrattavaate koolituse pakkumine.

Jalgratturitele kujutavad liikluses kõige suuremat ohtu suured mootorsõidukid nagu bussid, kaubikud ja veoautod. Jalgrattavaate koolituse läbimine parandaks bussijuhtide oskust jalgratturitega arvestada ning vähem ohtlikke olukordi tekitada. Sarnaseid koolitusi on maailmas läbi viidud mitmeid ning neil on olnud arvestatav positiivne mõju jalgratturite turvalisusele.

6) Koostöös riigiga sõiduõppesse kohustusliku jalgrattamooduli lisamine.

See meede parandaks autojuhtide võimet jalgratturitega liikluses arvestada ning soodustaks seeläbi jalgrattakasutust.

7) Jalgratta liikluskoolituse läbiviimine koolides osana jalgrattalubade omandamise protsessist.

Hetkel on laste jalgrattakoolituse praktiline osa väga puudulik, sest ei sisalda reaalses liikluses kogemuste omandamist. Pendelrändes jalgratta kasutamiseks on oluline, et inimesed õpiksid juba noorelt liikluses hakkama saama.

8) Jalgratta liikluskoolituse pakkumine täiskasvanutele.

Ka täiskasvanud jalgratturite liiklusoskused on tihti puudulikud. See on paljudele barjääriks ratta kasutamisel. Koolitused peaksid olema doteeritud kohalike omavalitsuste ja/või riigi poolt ning mh. sisaldama libedakoolitust, et soodustada rattakasutust ka talvel.



Jalgrattakasutuse populariseerimise kampaania Manchesteri bussipeatuses. Pildi autor: Benjamin Coleman





Koostanud:

Aksel Part

MTÜ Balti Keskkonnafoorum

[Aksel.Part@bef.ee](mailto:Aksel.Part@bef.ee)

Tallinn 2021



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

