



Kaasrahanud
Euroopa Liit



Eesti
tuleviku heaks



HOL

HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Harju maakonna liikuvusanalüüsi raport

Juuni 2025

Sisukord

Sisukord.....	2
Lühikokkuvõte.....	3
1. Sissejuhatus	4
2. Rahvastiku arengutrendid ja liikuvusmustrid	7
3. Varasemate liikuvusuuringute ülevaade	14
3.1. Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035.....	15
3.2. Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine.....	19
3.3. Peatuste uuring – PeatusKOHT	31
3.4. Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs	38
3.5. Tallinna ringraudtee sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs	42
3.6. Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs.....	43
3.7. Tallinn-Harju linnalise regiooni pendelrände teekaart	46
4. Omavalitsuste ja ekspertide seisukohad	47
5. Liikuvusfoorumid ja liikuvuskava võtmeteemad.....	54
5.1 Liikuvusfoorum I – liikuvuse probleemid ja lahendussuunad	54
5.2. Liikuvusfoorum II – liikuvuskava tegevuste määratlemine	56
6. Soovitused liikuvuskava koostamiseks	58
6.1. Harjumaa liikuvuskava koostamise üldised põhimõtted.....	58
6.2. Liikuvuskeskuste põhimõtted ja väljaarendamine	59
6.3. Maakonna kergteede/ rattateede võrgustik.....	60
6.4. Ida-lääne suunaline rööbastransport	62
6.5. Ühistranspordi ühtne korraldus	63
6.6. Tallinna väike ringtee	64
6.7. Mikromobiilsus.....	65
6.8. Säästva linnaliikumise kava (SUMP)	66
7. Kasutatud allikad	69
8. Lisad	70
8.1. Rahvastikunäitajad.....	70
8.2. Intervjuudes osalenute nimekiri	72

Lühikokkuvõte

Harjumaa elanike liikumiste autokesksus on viimase 5-6 aastaga süvenenud varasemas tempos. Seda kohati ka kiiremini kui 2019-2021. aastatel koostatud mitmetes uuringutes ette nähti. Kuigi ühistranspordi sõitjate arvud Harju maakonnas kasvavad, suureneb samaaegselt ka sõiduauto kasutamine. Seda saab seletada mitme teguri koosmõjus. Esiteks, elanike arvu kasv, kus rohkem inimesi toob kaasa rohkem liikumisi. Teiseks, rahavastiku vanuselise struktuuri muutumine, sest peamised ühistranspordi kasutajad on lapsed ja vanemaealised. Kolmandaks, elamute ja töökohtadega seotud arendused toovad jätkuvalt kaasa sunnitud kodu-töö liikumisi. Ühistranspordi võidukäiku sõiduautode eest ei ole tulnud, sest endiselt ei suuda ühistransport pakkuda sõiduautoga konkurentsivõimelist kiirust.

Harju maakonna liikuvuse alased väljakutsed on valdavalt teada ja arvukate uuringutega kinnitatud. Aastal 2019 koostatud Tallinna regiooni liikuvuskavas määratletud liikuvuse väljakutsete aktuaalsus ei ole ajas vähenenud.

Olulisemaid liikuvusega seotud probleemid ja lahendused on käsitletud valdkondlikes uuringutes. Seega on probleemid ja ka lahendused teada, kuid vajalik on fokuseerida juhtimise ja otsustamise mehhanismidele, mis võimaldaks lahendusi strateegiliselt ellu viia. Siin on endiselt tuumväljakutseks ühistranspordi korraldajate killustatus ja nende erinevad huvid.

Läbi on viidud mitmekülgne hulk liikuvusega seotud uuringuid, mille põhjal saab väita, et ei ole olulisi liikuvusega olukorraga seotud teadmiste puudujääke. Seepärast tuleb liikuvuskava fookus suunata peamiselt koostööteemadele, et selekteerida piisava osapoolte ühishuvi ja rakendusvalmidusega teemad hoides samaaegselt fookust liikuvusele piisava mõjuga väljakutsetel.

Käesoleva analüüsi käigus tuvastati piisav ühisosa järgmistes Harjumaa liikuvuse valdkonna teemades, millega tuleks maakonna liikuvuskava koostamisel edasi tegeleda:

1. Liikvuskeskuste määratlus, nendega seotud teenuste põhimõtted ja väljaarendamine
2. Maakonna kergteede/ rattateede võrgustik
3. Ida-lääne suunaline rööbastransport
4. Ühistranspordi ühtne korraldus
5. Tallinna väike ringtee
6. Mikromobiilsus

1. Sissejuhatus

Töö eesmärk ja fookus

Harju maakonnas elab ligi pool Eesti elanikkonnast. Erinevate tegurite (kasvav elanikkond, jätkuv valglinnastumine, autostumine, igapäevane pendelränne jne) koosmõju tulemusena seisab maakond silmitsi oluliste liikuvuse alaste väljakutsetega. Nende lahendamine eeldab süsteemset ja järjepidevat koostööd, kuhu oma panuse saavad anda ka maakonna kohalikud omavalitsused.

Käesoleva analüüsi eesmärk on **Harju maakonna liikuvuse hetkeseisu, trendide, väljakutsete ja võimaluste põhjalik kaardistamine**, tuginedes varasemate asjakohaste analüüside sekundaaranalüüsile ning primaarinfo korjele kõikides Harjumaa omavalitsustes (16). Analüüsi jätkuna on võimalik kavandada Harju maakonna liikuvuskava koostamine.

Viimase 5-10 aasta jooksul on läbi viidud arvukalt liikuvusega seotud analüüse, seda nii Harjumaa üleselt, maakonna kohalike omavalitsuste poolt kui ka kogu Eestit hõlmavates (sh Harjumaad käsitlevas) formaatides. Harjumaa Omavalitsuste Liit on jõudnud seisukohale, et vajalik on koostada hetke parimatele teadmistele tuginev maakonna liikuvuskava, mis arvestab nii tänaste liikumismustrite kui ka tulevikutrendidega ning erinevate liikumisviiside ja modaalsusega. **Vastava liikuvuskava koostamiseks on vajalik maksimaalselt arvesse võtta varasemate asjakohaste analüüside tulemused ja maakonna kohalike omavalitsuste liikuvusega seonduvad plaanid.** Eelnevast tulenevalt on käesoleva töö põhifookuses koostada sünteesiv dokument, mis on aluseks 2025. aastal planeeritava Harju maakonna liikuvuskava koostamiseks.

Metoodika ja kasutatud allikad

Tulenevalt lähteülesandest jagati analüüsi koostamine metoodiliselt nelja etappi:

- I etapp: liikuvuse olukorra kaardistus
- II etapp: liikuvuse probleemid ja vajadused kohalikes omavalitsustes
- III etapp: Harjumaa liikuvusfoorumite (2) läbiviimine
- IV etapp: Harju maakonna liikuvuskava koostamise plaan

I etapp: liikuvuse olukorra kaardistus

Analüüsi teostamisel viidi läbi varasemate uuringute ja arengudokumentide sekundaaranalüüs. Uuringud, millele sekundaaranalüüsis eelkõige keskenduti, olid järgnevad:

- Tallinna linnaregiooni säästva liikuvuse strateegia 2035 (2019, eelnõu)
- Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine (2021)
- PeatusKOHT - Tallinna ja Harjumaa ühissõidukipeatuste uuring: peatuste roll jätkusuutlike ja võrdsete liikumisvõimaluste toetamisel (2020)
- Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs (2021)

- Tallinna ringraudtee sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs (2023)
- Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs (2019)
- Tallinn-Harju linnalise regiooni pendelrände teekaart (2021)

Eelnevale lisaks analüüsiti ka erinevate küsitlusuuringute tulemusi, kohalike omavalitsuste arengukavade liikuvust puudutavaid peatükke jms. Statistilise ülevaate saamiseks kasutati nii olemasolevaid riiklikke andmebaase (nt rahvastikuregister, Transpordiameti avalikud andmed) kui ka transpordikorraldajate poolt saadud sisendit (nt MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, AS Eesti Liinirongid).

I etapi tulemused on kokkuvõtvalt kajastatud käesoleva raporti peatükkides 2 (rahvastiku arengutrendid ja liikumismustrid) ning 3 (varasemate liikuvusuuringute ülevaade).

II etapp: liikuvuse probleemid ja vajadused kohalikes omavalitsustes

Primaaranalüüsina viidi perioodil märts-aprill 2025. a läbi **kohtumised kõigis Harjumaa kohalikes omavalitsustes (kokku 16+2 kohtumist¹)**. Kohtumiste eesmärk oli liikuvuse probleemide, vajaduste ja plaanide kaardistamine ning ootuste täpsustamine seoses maakonna liikuvuskavaga. Kohtumiste tulemused üldistati Harjumaa tervikvaatesse. Lisaks viidi etapi raames läbi **viis intervjuud asjakohaste organisatsioonide esindajatega**, kes mõjutavad otseselt liikuvusega seonduvat (MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, AS Eesti Liinirongid, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Kliimaministeerium, Transpordiamet).

Kõikide omavalitsuste puhul viidi esmalt läbi **dokumendianalüüs** (KOVide arengukavad, uuringud jm) ning seejärel **töötoad omavalitsustes**. Töötubades teemadeks olid:

- Peamised liikuvusega seotud probleemid ja vajadused omavalitsuspiire ületavaks koostööks (nii hetkeolukorras kui ka 10+ aasta vaates).
- Koondülevaade KOVi liikuvustaristust ja peamistest sõlmpunktidest (jalg- ja jalgrattateed, pargi- ja reisi parklad, ühistranspordi ümberistumispunktid, standardid jms).
- Plaanid liikuvusega seotud arendustegevuste osas.
- Ootused Harju maakonna liikuvuskava osas.

II etapi tulemused on kokkuvõtvalt kajastatud käesoleva raporti peatükis 4 (omavalitsuste ja ekspertide ootused).

III etapp: Harjumaa liikuvusfoorumid

Analüüsi koostamise raames viidi läbi **kaks Harju maakonna liikuvuse olukorra ja trendide arutelupäeva** („Harjumaa liikuvusfoorum“), mis olid suunatud esindajatele kõikidest Harjumaa kohalikest omavalitsustest, Harjumaa Omavalitsuste Liidust ja liikuvuse kavandamise ja korraldamisega seotud organisatsioonidest (Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus,

¹ Tallinna linnas viidi läbi kokku 3 kohtumist (Tallinna Transpordiameti esindajate, strateegiadirektori ning liikuvuse valdkonna eest vastutava abilinnapeaga)

Transpordiamet, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordi osakond, Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu- ja investeeringute osakond, AS Eesti Liinirongid, seotud ettevõtted ja mittetulundusühendused).

Esimesel arutelupäeval keskenduti liikuvustrendidele tuginedes varasemate uuringute tulemustele ja kohalike omavalitsuste plaanidele. Foorumi interaktiivse arutelu raames valideeriti Harju maakonna **peamised liikuvusalased probleemid ja prioriteetsed lahendussuunad**. Teisel arutelupäeval keskenduti **eelnevalt väljaalitud ühiste võtmeteemade täpsustamisele** ning järgmiste sammude (liikuvuskava) ettevalmistamisele.

III etapi tulemused on kokkuvõtvalt kajastatud käesoleva raporti peatükis 5 (liikuvusfoorumid ja liikuvuskava võtmeteemad).

IV etapp: Harju maakonna liikuvuskava koostamise plaan

Varasemate uuringute sünteesanalüüsi, omavalitsusepõhiste kaasusanalüüside ja Harjumaa liikuvusfoorumite sisendite tulemusena koostati Harju maakonna liikuvuskava koostamise plaan, mis on sisendiks liikuvuskava koostamisele. Seejuures toodi välja võimalikud seosed linnapiirkondade säästva linnaliikumise kavaga (SUMP ehk *Sustainable Urban Mobility Plan*), mille vastavalt Euroopa Liidu õigusaktidele peavad Tallinna ja Tartu funktsionaalsed linnapiirkonnad peavad koostama ja vastu võtma hiljemalt 31. detsembriks 2027.

IV etapi tulemused on kokkuvõtvalt kajastatud käesoleva raporti peatükis 6 (soovitused liikuvuskava koostamiseks).

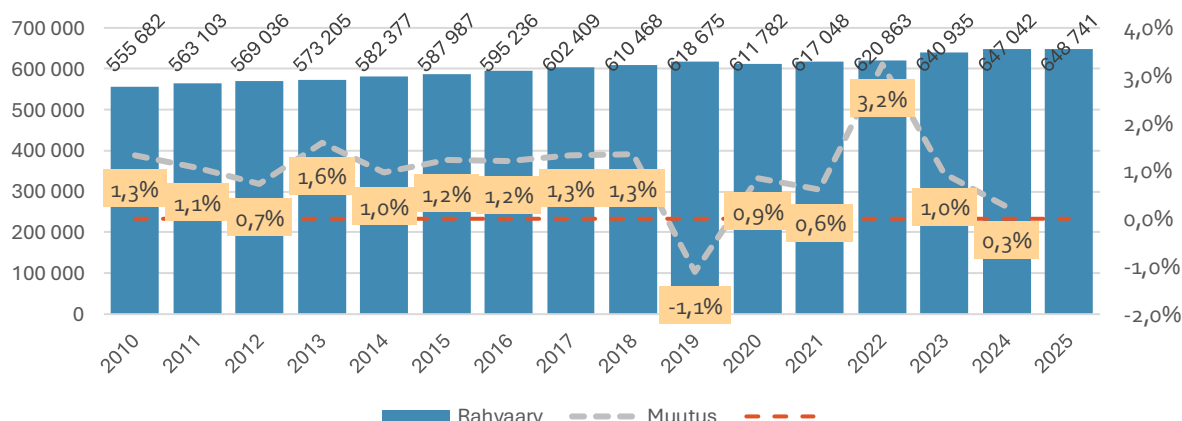
Käesolev analüüs koostati ajavahemikus veebruar-juuni 2025. a. Töö tellijaks oli Harjumaa Omavalitsuste Liit. Analüüsi koostas OÜ Cumulus Consulting. Koostajad avaldavad tänu kõigile panustajatele!

2. Rahvastiku arengutrendid ja liikuvusmustrid

Rahvastikutrendid

Harju maakonna elanike arv on viimase 15 aasta jooksul kasvanud **ligi 17% ehk 100 000 elaniku võrra** (joonis 1). See tähendab, et maakonda on lisandunud Tartu linna (või kümne Keila linna) jagu elanikke, mis paratamatult tähendab, et inimesi, kellel on igapäevaselt vaja liikuda, on arvestatavalt rohkem.

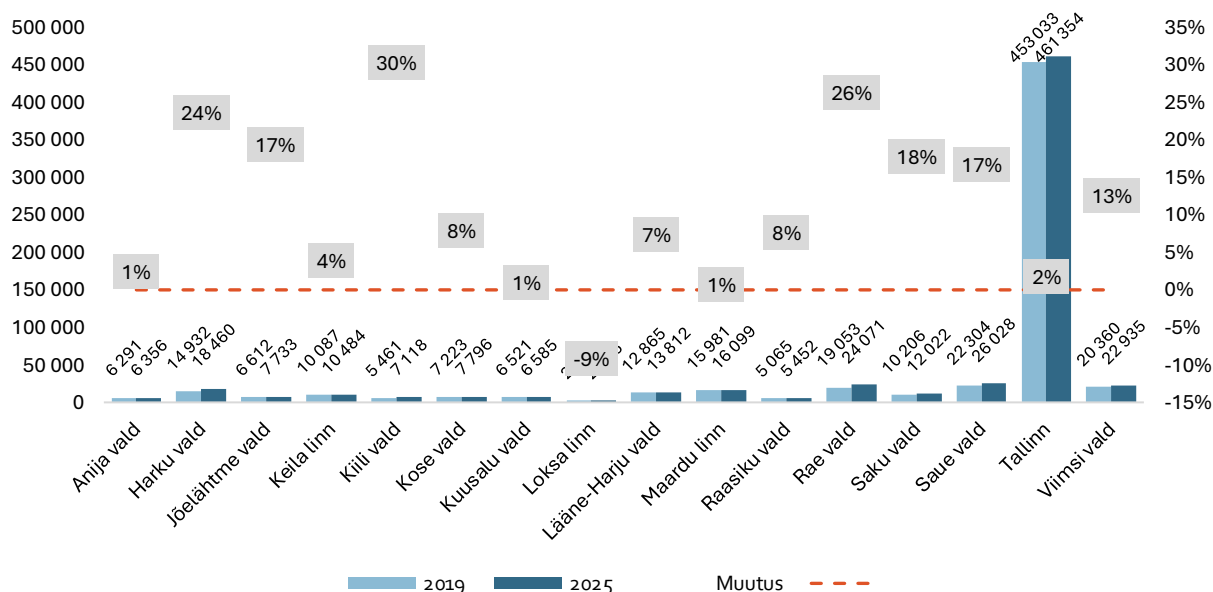
Vastaval perioodil on kasv olnud järjepidev, aastas on elanike arv enamasti suurenenud rohkem kui 1% võrra (keskmisena u +6000 inimest aastast). 2024. aastal varasem kasv aeglustus jäädes vaid 0,3% juurde. Selle taga on nii sündide arvu järsk vähenemine kui ka sisse- ja väljarände pidurdumine. Vastava trendi jätkumist võib prognoosida ka lähiaastateks. Elanike arvu kasvu jätkumine varasemas tempos on tõenäoline teistest riikidest sisse- ja väljarände suurenemisel.



Joonis 1. Rahvaarvu muutus Harju maakonnas 2010–2025 (allikas: rahvastikuregister)

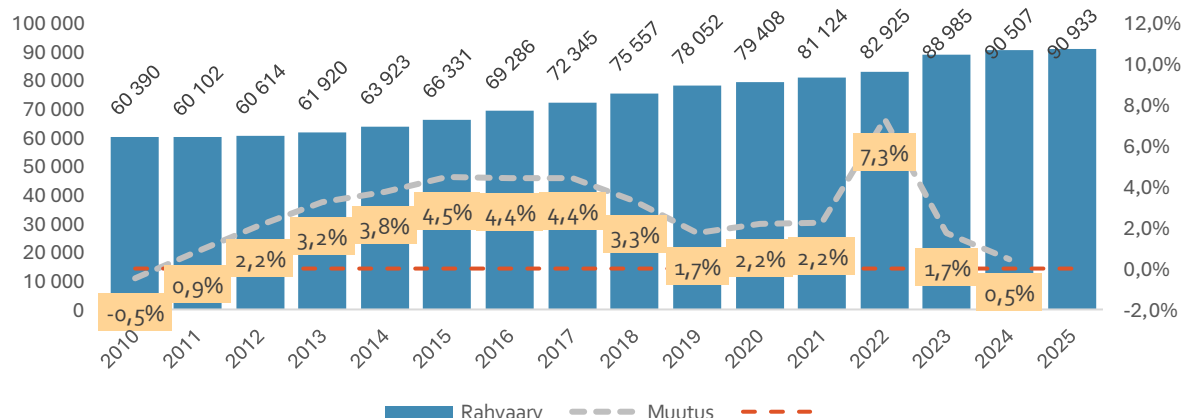
Elanike arvu kasvu ei ole maakonna omavalitsuse lõikes ühtlane – **suurema osa kasvust annavad Tallinna kõrval seitse Tallinna piirnevat valda** – Harku, Jõelähtme, Kiili, Rae, Saku, Saue ja Viimsi. Mainitud valdades on elanike arv viimase kuue aasta jooksul ehk aastatel 2019-2025 kasvanud 13-30% (vt joonis 2).

Sellel on otsene mõju ka liikuvusele – **suur osa maakonda lisandunud elanikkonnast on lastega pered, kes on „igapäevased pendelrändajad“** (elukoht on vallas, töökoht (aga sageli ka laste koolikoht jm) aga Tallinnas. Kaugema tagamaa elanikkond on kasvanud oluliselt tagasihoidlikumas tempos (joonis 2). Viimasel paaril aastal võib täheldada siiski ka seni kiirelt kasvanud Tallinnaga piirnevates omavalitsustes senise kasvutempo olulist pidurdumist.



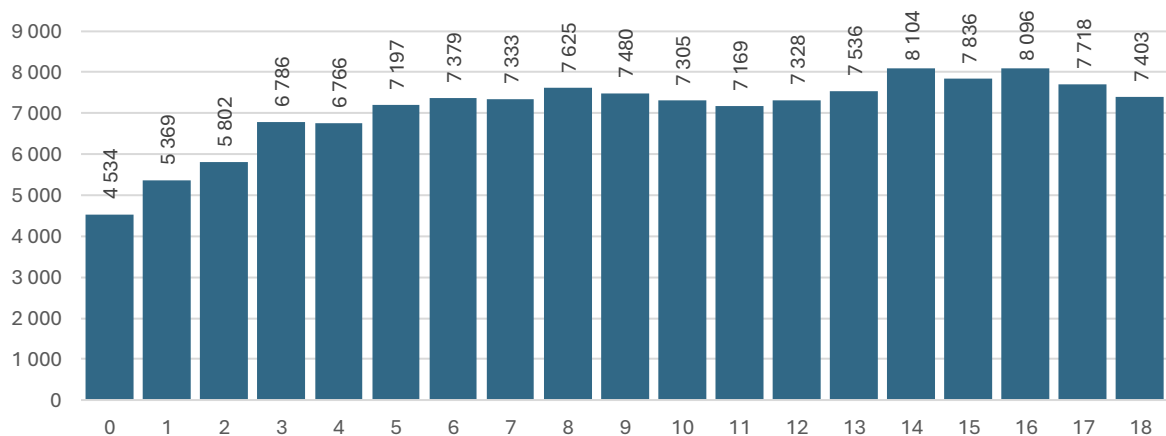
Joonis 2. Rahvaarvu muutus maakonna omavalitsustes 2019–2025 (allikas: rahvastikuregister)

Asjaolu, mis ühistranspordi kasutajate arv on järjepidevalt kasvanud, põhjendab vähemalt osaliselt ka selle peamiste kasutajate – **kooliealiste ning eakamate inimeste keskmisega võrreldes oluliselt kiirem kasv**. Seejuures on **vanusegrupp 7-18 võrreldes 15 aasta tagusega koguni 50% võrra suurenenud**, mis on kolm korda suurem kasv kui populatsioonis tervikuna (joonis 3). Ka eakate (65+) vanusegrupp on kasvanud ligi kaks korda kiiremini, kui elanike arv tervikuna (vt ka lisas olevad joonised).



Joonis 3. Harju maakonna rahvaarvu muutus vanuserühmas 7-18 (allikas: rahvastikuregister)

Seda, et järgmistel 10-15 aastal senine kasv suure tõenäosusega ei jätku, peegeldab maakonna sündide arv, mis on viimase paari aastaga oluliselt vähenenud ning mis varasemale tasemele lähima kümnendi jooksul ilma massilise sissetundeta ei tõuse. Kui siia juurde arvata ka viimase vähenenud sissetanne Eesti teistest regioonidest (rändeeas inimesi on vähem) ning pikalt kestnud ebastabiilsed olud, võib ennustada, et järgnev 15 aastat tulevad rahvastikudünaamika vaates eelnevast oluliselt erinevad, mis tähendab, et (sund)liikumise ja pendelrände plahvatuslik kasv maakonnas pigem ei jätku. Seda illustreerib ka vanusegrupi 0-18 arvukus maakonnas – väiksemad sünnipõlvkonnad jõuavad kooliikka u 5 aasta pärast (joonis 4).



Joonis 4. Lapsed vanuses 0–18 Harju maakonnas seisuga 1.01.2025 (allikas: rahvastikuregister)

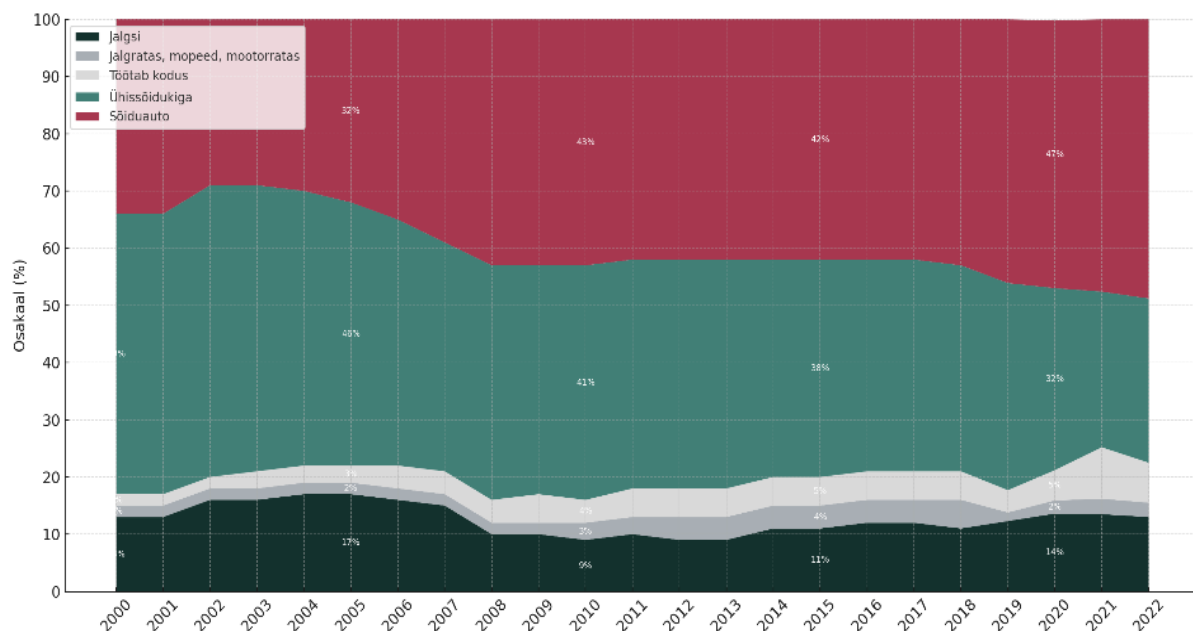
Edasised Harju maakonna rahvastikuarengud sõltuvad suurel määral väliskeskkonnast, sh sellest, milline on geopoliitiline olukord ning kui atraktiivne töö- ja elukoht on Tallinn (ja Harjumaa) teistest riikidest pärit inimestele. Enamus Üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ raames koostatud rahvastikuproгноosi stsenaariumitest² näitavad siiski Harju maakonna elanike arvu jätkuvat kasvu ka lähima 25 aasta jooksul, mis tähendab, et liikuvuse valdkond ei kaota tõenäosusega oma tähtsust suure vaatamata muutvast demograafilisest situatsioonist.

Liikumisviisid

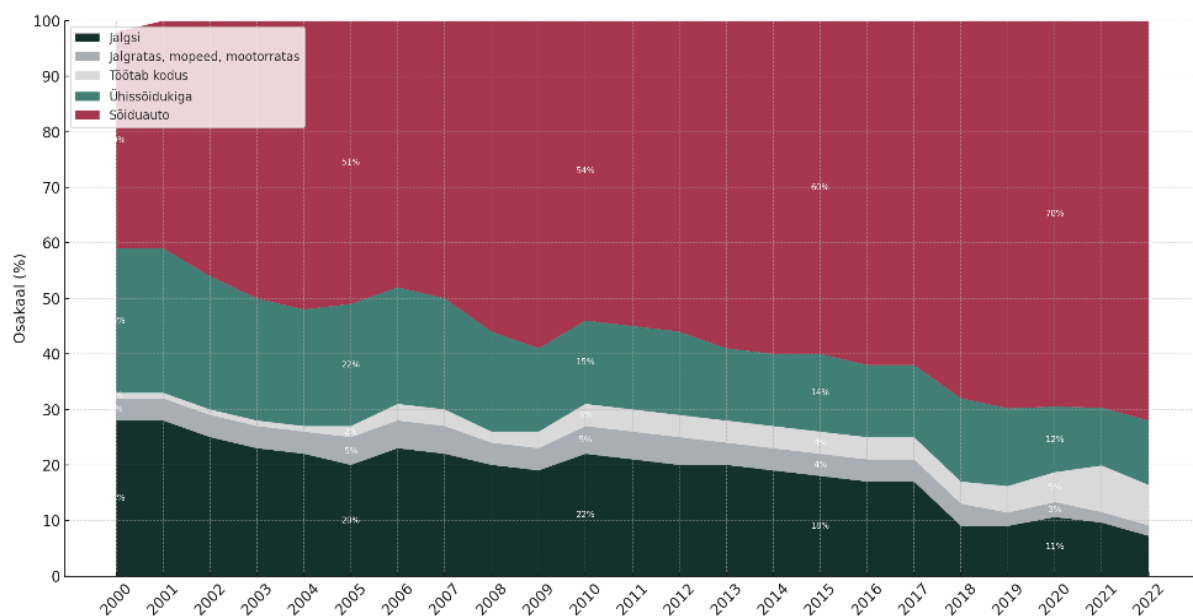
2019. aastal koostatud Tallinna regiooni liikuvuskava eelnõus seati regiooni liikuvuse peamiseks arengusihiks säästvate liikumisviiside eelistamise sõiduauto asemel. Joonistel 5 ja 6 on 2019. a Tallinna regiooni liikuvuskavas modelleeritud töökäimise liikumisviiside modaaljaotuse graafikuid pikendatud kuni 2022. aastani.

Selgelt nähtub, et elanike töökäimise viisid ei ole muutunud toona seatud eesmärkide suunas – **sõltuvus autost on kasvanud nii Tallinnas, kus peaaegu pooled inimesed käivad tööl peamiselt autoga, kui ka Harjumaal, kus sama näitaja on enam kui 70%.** Samal ajal väheneb vähehaaval ühissõiduki kasutamise osakaal – Tallinnas on see peamine tööl käimise viis u 30% ja Harjumaal u 10% inimestest. Sama trendi on näidanud ka arvukad teised liikuvusanalüüsid (vt nt Rohetiiger 2024).

² https://riigiplaneering.ee/sites/default/files/documents/2024-11/Eesti%20rahvastikuproгноos%202050_seletuskiri.pdf

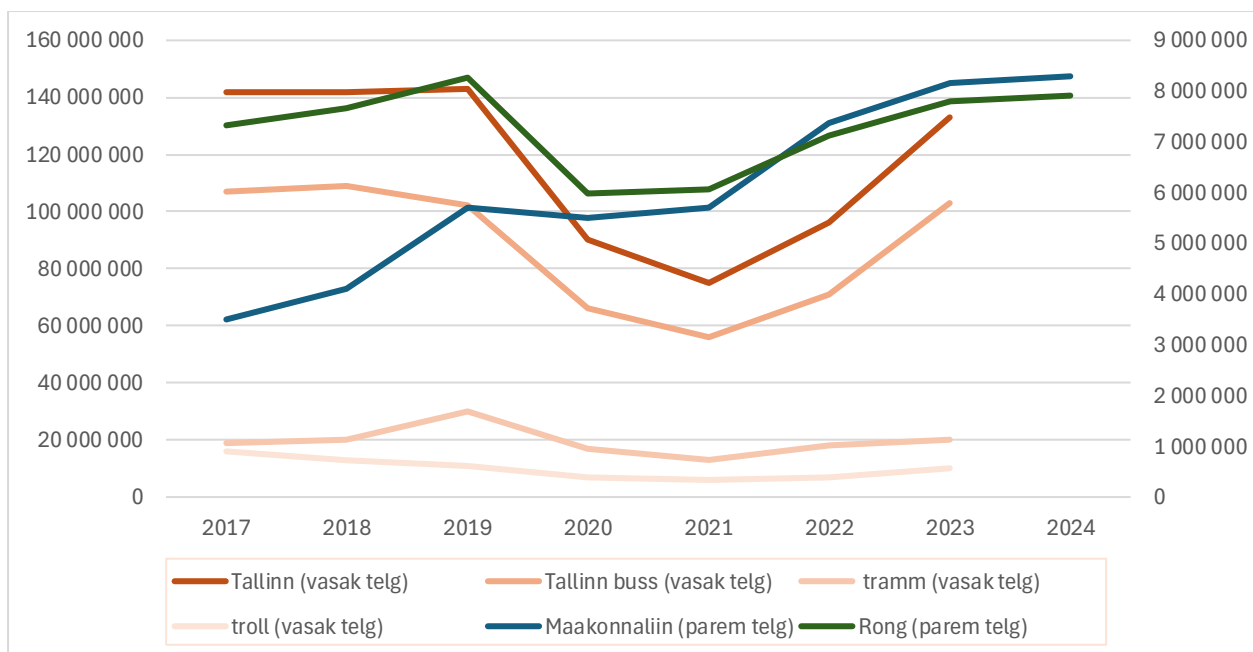


Joonis 5. Töökäimise viiside modaaljaotus Tallinnas (allikas: Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 eelnõu graafiku (2019 a) andmed, mida on pikendatud Statistikaameti tööjõu uuringu (2022) andmetega Chat GPT abil)



Joonis 6. Töökäimise viiside modaaljaotus Harjumaal (allikas: Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 eelnõu graafiku (2019 a) andmed, mida on pikendatud Statistikaameti tööjõu uuringu (2022) andmetega Chat GPT abil)

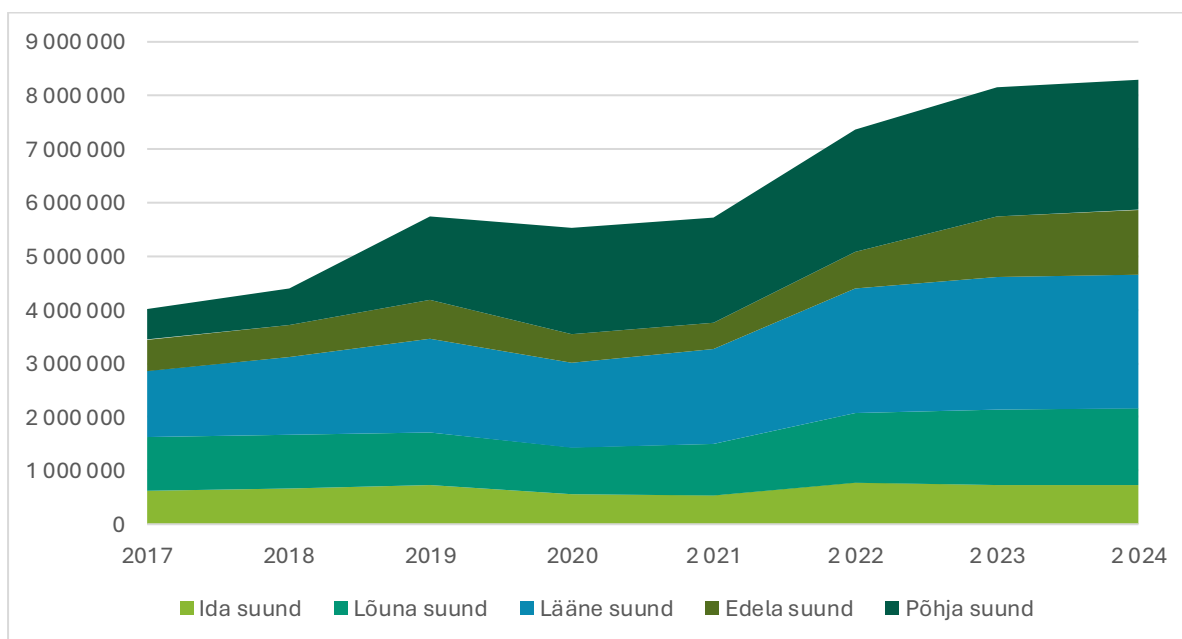
Samal ajal on viimastel aastatel kasvanud ühistranspordi kasutajate arv Tallinna ja Harjumaal avalikel liinidel (joonis 7), mis on jõudnud enam kui 130 miljoni reisini Tallinnas, enam kui 8 miljoni reisini maakonna bussiliinidel ja enam kui 8 miljoni rongisõitjani aastas. Siiski ei ületa ühistranspordi sõitjate arvud taset, mis oli saavutatud enne COVID-pandeemiat.



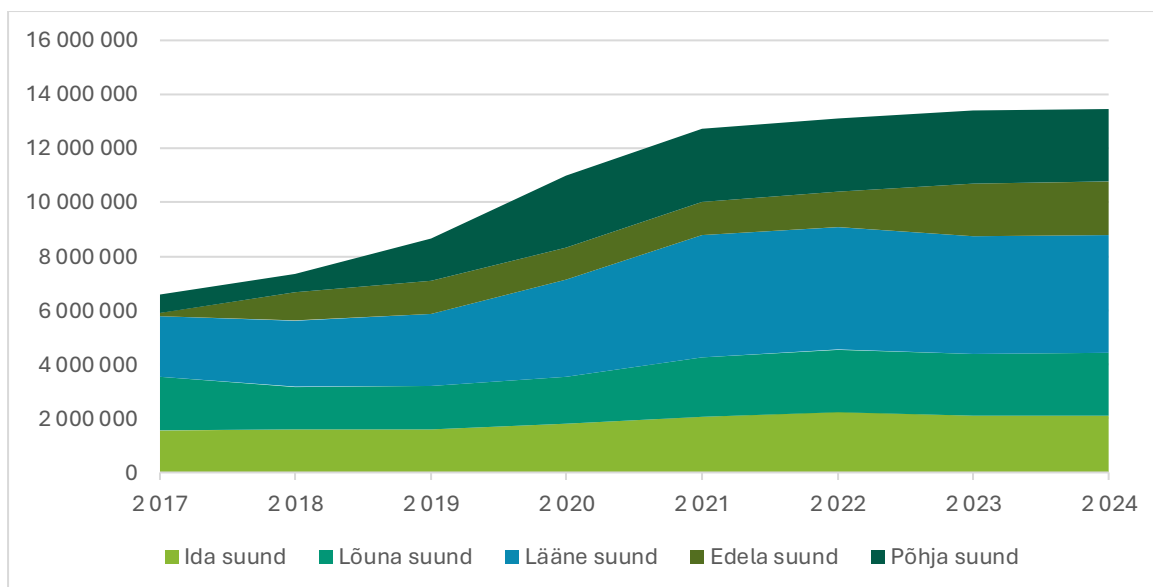
Joonis 7. Ühistranspordikasutajate arvu muutus 2017-2024 Tallinna ja Harjumaa avalikel liinidel (Allikas: Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, <https://statistika.tallinn.ee/>, Elron).

*Rong sisaldab ka Harjumaalt väljuvaid sõite/ liine.

Selgelt kasvavas tempos (sh võrreldes COVID-eelse ajaga) on liikunud Harju maakonna bussiliinidel sõitjate arv (joonis 8). Seejuures tuleb aga arvestada, et paralleelselt on kasvanud ka liiniläbisõit (joonis 9) – ligikaudu kaks korda kui võrrelda aastaid 2017 ja 2024.



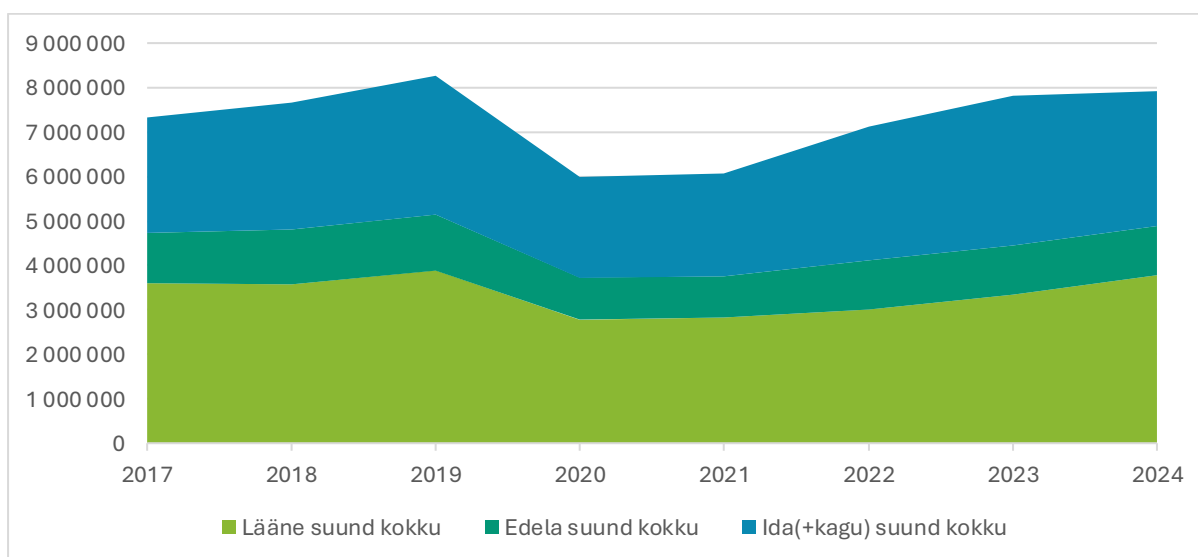
Joonis 8. Sõitjate arv Harju maakonna bussiliinidel (allikas: MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus).



Joonis 9. Liiniläbisõit Harju maakonna bussiliinidel (allikas: MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus)

Seoses sõitja jaoks tasuta maakondlikule ühistranspordile üleminekuga 2018. aastal vähenesid kommertsliinide läbisõidud, mis valdavas osas on liikunud ühistranspordikeskuse korraldatavate liinimahtude hulka. Summeerides olemasolevate andmete põhjal (mis ei pruugi olla täielikud) 2015. a ühistranspordikeskuse korraldatavate liinide ja kommertsliinide läbisõidu Harjumaal, siis see oli 12 miljonit kilomeetrit, mis on võrreldav Põhja ÜTK korraldatava liinimahuga 2024. aastal (13,4 miljonit km).

Rongisõitjate arv on perioodil 2017-2024 kasvanud 8%, 8 miljoni sõitjani aastas (joonis 10). Nendest ligikaudu kolmveerand on sõitjad Harjumaal. Elroni rongide läbisõit on samal ajal kasvanud ligikaudu 13% (4,4 mln km-lt 4,96 mln km-ni). Rongisõitjate arvu suuremat kasvu on oodata peale taristu uuendamise lõppemist alates 2025. aastast lääne suunas ning alates 2026-2027. aastast ka idasuunas.



Joonis 10. Elroni rongisõitjate arv (allikas: Elron 2017-2022 a. ja veebiallikad 2023 a ja 2024 a).

Liiklusloenduse andmetel siseneb igapäevasel Tallinnasse ligikaudu 200 000 autot. Kõrvutades Tallinna regiooni liikuvusstrateegia andmeid liiklussageduse kohta Tallinnasse suunduvatel teedel 2018. aastal ja liiklusloenduse andmeid 2024. aastal, siis autode voog on jäänud ligikaudu samale tasemele. Kuigi liiklussagedus Eesti teedel on pidevalt tõusnud, siis on Tallinnasse suubuvate autode arvu püsimine samal tasemel ilmselt selgitatav kaugtöö mahu kasvuga pärast COVID-pandeemiat. Siiski saabub Tallinnasse vaid u 20% inimestest ühistranspordiga (buss, rong), kuid bussiga olevalt suunast vaid 1-10% pendelrändajatest (Maimann 2023).



Joonis 11. Liiklussagedus Tallinnasse saabuvatel riigimaanteedel (allikas: <https://www.transpordiamet.ee/liiklussagedus/>)

3. Varasemate liikuvusuuringute ülevaade

Harjumaa liikuvuskorralduse arendamise kavandamiseks on viimase kümnendi jooksul koostatud mitmeid põhjalikke uuringuid, mis käsitlevad nii liinivõrku, peatuseid, juhtimismudeleid kui ka infrastruktuuri arendamist. Järgnevas osas antakse kontsentreeritud ülevaade liikuvusega seotud uuringutest tuues välja uuringu eesmärgid, metoodika ja peamised tulemused.

Tallinna regiooni ühistranspordi liinivõrgu analüüsi (2021) aluseks oli ulatuslik andmestik ja liinivõrgu modelleerimine, mille tulemused olid piisavalt veenvad, et regiooni liinivõrgu strateegiline ümberkujundamine võiks alata. Samas eeldab analüüsis esitatud liinivõrgu mudel kohandamist operatiivsel tasandil ja järkjärgulist rakendamist. Selleks on aga vaja põhimõttelist otsust ühistranspordi korraldajate poolt.

Ühistranspordi peatuste analüüs (2020) oli samuti väga põhjalik kaardistades kõikide Harjumaa peatuste potentsiaali ja pakkus välja praktilise juhise peatuste arendamiseks. Selle baasil on võimalik edasi minna väga konkreetsete sammudega: määratleda arendamise prioriteedid, defineerida peatuse baasteenused ja soovituslikud lisateenused; kaardistada peatuste maa- ja omandisuhted; hinnata erasektori kaasamise võimalusi (PPP mudel); sõnastada konkreetsed arendusprioriteedid; analüüsida rahastusallikaid ja investeerimisvajadusi.

Tallinna regiooni liikuvuse juhtimise ja finantseerimise analüüsis (2021) tehti ettepanek ühtse ühistranspordi juhtimise mudeli loomiseks Tallinnas ja Harjumaal. Siiski jäid soovitatud tegevused ellu viimata – peamiselt finantseerimismudeli tõttu, mis eeldas KOVide (v.a. Tallinn) kulude mitmekordistumist. Kui teemat soovitakse taas päevakorda tõsta, tuleb esmalt ümber mõtestada selle finantseerimismudel ning tagada realistlik tegevuskava.

Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs (2019) andis tugeva analüütilise aluse regiooni kergrööbastranspordi arendamiseks. 2025. aastaks on selge, et rahaliste võimaluste tõttu on realistlik keskenduda Tallinna sisestele trammilahendustele. Regionaalsete lahenduste elluviimine on lähikümnendil vähetõenäoline.

Ringraudtee sotsiaalmajanduslike mõjude uuring valmis 2023. aastal, kuid 2025. aasta kevade seisuga ei ole selle alusel edasi liigutud, kuna ringraudtee eriplaneering on poliitilisel tasemel külmutatud. Edasised arengud sõltuvad planeeringu taasavamisest ning poliitilisest otsusest projekti elluviimiseks.

Pendelrände teekaart Tallinna-Harju linnalises regioonis (2021) andis ambitsioonika ja sisuka eksperthinnangu liikuvuse ja pendelrände probleemidele ja lahendussuundadele. Siiski jäi tegevuste elluviimise osas vajaka poliitilisest valideerimisest ja realistliku rakendatavuse hindamisest. Materjal on endiselt väärtuslik sisend Harjumaa ja Tallinna ühisesse kestliku linnalise liikumise kavasse.

3.1. Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035

Ülevaade tugineb „Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035“ kavandil, mis valmis 2019. aasta ja mille terviktekst on leitav siit:

https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2021-02/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

Strateegia valmis toonaste Maanteeameti, Tallinna Transpordiameti, Helsingi Linnavalitsuse ja Helsingi Regiooni Transpordiameti koostööprojekti „FinEstSmartMobility“ raames, Interregi Kesk-Läänemere programmi kaasrahastusel aastatel 2016-2019. Strateegia ja seda toetava analüüsi valmimisse panustasid Eesti juhtivad liikuvuseksperdid ning juhtrühma kuulusid kõigi oluliste osapoolde (nii riigiasutused kui omavalitsused) juhtimistasandite esindajad.

Dokument oli koostatud väga tugeval probleemide ja nende leevendamise meetmete väljatöötatuse tasemel, piisavalt terviklik ja strateegiline. Strateegia selle sisuosas, sh probleemid ja nende võimalikud lahendused, on asjakohane on ka praegu. Seega võib uue Harju maakonna/ Tallinna regiooni SUMP (*Sustainable Urban Mobility Plan*) koostamise aluseks võtta 2019. aastal koostatud eelnõu ja seda ajakohastada.

Strateegia kehtestamine Tallinna linnaregiooni SUMP-na rauges, kuid valdavalt toonasele strateegiale kavandile tuginedes kehtestas 2023. aasta lõpus Tallinna linn „Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035“³. Käesoleva uuringu teostamise ajal (so u 1,5 aastat hiljem) ei ole Tallinn jätkusuutliku linnaliikuvuse kava tegevuskava veel ellu viima hakanud, sellele rahastamist taganud ega ka seirearuannet koostanud. Tegevuskava süsteemse realiseerimise juurpõhjus on, et selle koostamisel ei mudeldatud läbi ega planeeritud linna eelarvestrateegias selle elluviimiseks rahalisi vahendeid.

Kokkuvõttes on maakonna SUMP kavand Tallinna linna kui kogu linnaregiooni vaatest endiselt asjakohane.

1. Tallinna regiooni SUMP põhisõnumid

Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 projektis anti põhjalik ülevaade pealinnaregiooni liikuvuse olukorrast ja kujundati strateegiad liikuvuse arendamiseks. Stsenaariumiteks olid:

- **Stsenaarium 1. Samal kursil**, mille kohaselt autostumise trend süveneb senisel viisil;
- **Stsenaarium 2. Tallinna ühistransport +**, mille kohasel ühistranspordi ühendused (kiirused, tihedus jt) paranevad, millega tasandatakse rahvaarvu suurenemisest tulenevad liikumisvajaduse kasvud, kuigi auto jääb endiselt oluliseks liikumisviisiks;
- **Stsenaarium 3. Tallinna ühistransport ++**, mille kohaselt Harjumaal (Tallinn ja maakonna KOVid) arendatakse liikuvust ja asustuse suunamist tervikuna ja koostöös, võttes eeskujuks Helsingi arengumudeli. Selle tulemusena muutub regiooni ühistranspordisüsteem koostoimes jalgratta- ja jalgteede võrgustikuga erinevate

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023019?leiaKehtiv>

säästava liikumise viiside kombineerimise nii mugavaks, et see on eelistatum liikumisviis.

Liikuvusstrateegia tegevused määratleti lähtuvalt stsenaariumist „Tallinna ühistransport ++“, kuid tegelik liikuvuse väljakutsete areng on liikunud tempos, mida nähti stsenaariumis „Samal kursil“ juhtumas aastaks 2035.

Tabel 1. Tallinna regiooni SUMP stsenaariumite põhinäitajad ja areng seisuga 2024 a. (allikas: Tallinna regiooni SUMP (2019) ja 2023/2024 a Eesti Linnade ja Valdade Liit, Transpordiamet, Tallinna Linnatransport, Statistikaamet).

	2018	Samal kursil 2035	Tallinna ÜT+	Tallinna liikuvus++	2023/2024
Tallinna regiooni rahvaarv	610 000	670 000	670 000	670 000	649 000
Hõivatud elanike arv	323 100	353 100	353 100	353 100	350 500
Autoga tööle liikumiste osakaal, %	53	58	49	30	60
Ühissõidukiga tööle liikumiste osakaal, %	31	28	35	45	28
Jalgsi ja jalgratta tööle liikumiste osakaal %	16	14	16	25	12
Sõiduautode arv	267 000	368 500	335 000	240 530	329 000
Autostumise tase, autot / 1000 elaniku kohta	438	550	500	359	508
Autode läbisõit miljon sõidu-km	5000	6901	6901	4279	5700*
Ühissõidukiga tehtud sõitude arv, miljonit aastas	148,6	156,2	183,6	217	146

*prognoos tuginedes 2018 ja 2023 Tallinna ja Harjumaa autopargi läbisõidu kasvu modelleerimisele

Järgnevalt on esitatud ülevaade nende stsenaariumite realiseerumise peamisest näitajatest.

- Liikumiste modaalfaotus Harjumaal on juba 2023. a realiseerunud kursil, mida nähti ette 2035. aastaks: sõiduauto kasutamine peamise liikumisviisina on tõusnud 60%-ni (2018 a 53% ja prognoos 2035. aastaks 58%), ühistranspordi kasutus tööle liikumiseks on vähenenud, niisamuti jalgsi ja rattaga tööle liikumine.
- Ühistranspordi (ÜT) sõitjate arv kasvas (Tallinnas stabiilne) kuni COVID-pandeemiani, mille järel on toimunud taastumine endisele tasemele. Harjumaa bussiliinidel on alates 2018. aastast sõitjate arvu kasv olnud 40% (sh ka liiniläbisõidu suurenemisest tulenevalt). Tallinna/ Harjumaa ÜT-ga sõitjate arv 2024. a on samal tasemel, mis see oli 2018. aastal.
- Ühelt poolt ÜT sõitjate arvud kasvanud kuid teisalt liigub (töösõitude) modaalsus autostumise suunas, mis viitab sellele, et ÜT kasutamine laste ja vanemaealiste (kelle osakaal rahvastikus kasvab) seas suureneb. Samas saab autokasutamise vähenemise tuua peamiselt autokasutuse osakaalu vähenemine töösõitudeks. ÜT kasutajate kasvu nominaalselt on suurendanud ka regiooni elanike arvu kasv.
- Säästva liikuvuse vähenemine ja auto kasutamine on järjepidevalt kasvanud. Ligi pooled Tallinna ja enam kui 70% maakonna elanikest käivad tööl peamiselt autoga.
- Regiooni rahvaarv on kasvanud kiiremas tempos kui 2019. a ette nähti – 2018 a 610 tuhat ja 2025 650 tuhat ning hõivatute arv on 2025. aastaks peaaegu tasemel, mida nähti ette 2035. aastaks.

- Sõiduautode arv, läbisõit ja autostumise tase kasvavad endises tempos, kuid küllastumise määra tõttu võib prognoosida selle stabiliseerumist praegusel tasemel. Samal kasvul trend võib küll jätkuda kui realiseerub Eesti üleriigilise planeeringu raames koostatud pealinnastuva Eesti stsenaarium⁴.

SUMP 2019. a kaardistus selekteeris peamiste liikuvusega seotud lahendamist vajavate probleemidena välja järgneva:

1. Liikumise aja- ja rahakulu kasvab.
2. Sõiduautod hõivavad järjest rohkem väärtuslikku linnaruumi.
3. Isiklikust autost sõltuvus ja sellest tulenev ebavõrdsus kasvab. Ühistranspordiga ja jalgsi liikumiste oksal väheneb.
4. Transpordi energiatarbimine ja kasvuhoonegaaside heitkogused kasvavad.
5. Teehoiu ja ühistranspordi kulud kasvavad ja olemasoleva tänavavõrgu remondivõlg on suur.
6. Koolilaste iseseisev liikumine väheneb.
7. Transpordi negatiivsed tervisemõjud kasvavad.
8. Tihedad uusarendused kerkivad kehva ühistranspordiühendusega piirkondadesse.
9. Tallinna ja Harjumaa ühistransporditeenused on killustunud ja piletisüsteemid ei soosi mitme transpordiliigi kombineerimist.
10. Linnatänavad ei ole jalgsi ja jalgrattaga liikumiseks atraktiivsed. Linnaliikluses on eakad ja jalakäijad haavatavad ja liiklusohutus kehva.
11. Andmed erinevate liikumisviiside kasutamise ja vajaduste kohta on lünklikud.
12. Kaubavedude logistika kitsaskohad.
13. Uuenduslike liikuvusteenuste potentsiaal on kasutamata.

Valideerides toonaste liikuvuse **võtmeprobleemide asjakohasust** praegu, on valdava osa **ekspertide** ja **osapoolte esindajate** tagasiside, et need on **sama asjakohased** kui olid SUMP koostamise ajahetkel. Mõnevõrra on paranenud uusarenduste ja liikuvuse võimaluste läbimõtestamine ning jalgsi ja rattaga liikumine eelkõige nooremaealiste seas.

Nende **probleemide leevendamiseks** määratleti SUMP-s **neli tegevussuunda**:

1. Terviklik ja hästi planeeritud linnaruum
2. Head alternatiivid autostumisele
3. Regionaalne transpordivõrk
4. Jätkusuutlik rahastamine

Näitena vaatame SUMP (2019) tegevussuuna „REGIONAALNE TRANSPORDIVÕRK“ ülesandeid ja nende arengu seis 2025. a kevadel.

Tegevus	Hinnang/ seletus 2025. a kevadel
▪ Pealinnaregiooni ühtse liinivõrgu arendamine koostöös Harjumaa	▪ Mitmetes uuringutes kaetud teema, kuid praktiliste lahendusteni ei ole jõutud.

⁴ <https://www.riigiplaneering.ee/sites/default/files/documents/2025-06/%C3%9CRP%20Asustuse%20arengustsenaariumite%20uuring%20L%C3%B5pparuanne.pdf>

omavalitsuste ja riigiga. Sõlmitakse regiooni tasemel liikuvuse ja asustuse planeerimise koostöömemorandum, mis ühendab kõigi ühistranspordiliikide planeerimise ja teenuste tellimise ühtsesse liikuvusorganisatsiooni.	▪ Koostöömemorandum koostati ja arutelusid peeti, kuid inimeste vahetumisega see rauges. ▪ Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs (2021) – soovitus oli luua ÜT liikide ülene ÜT planeerimise süsteem; otsuseid selles suunas ei ole tehtud. ▪ Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine (2021) – koostati põhjalik liinivõrgu strateegilise arendamise kava, mis lähtub nii elukoha kui töökohtade paiknemisest, sh ettepanekud ÜT sisemise efektiivsuse leidmiseks; ei ole teada, et sellest lähtuvalt oleks liinivõrgu arendatud; PÜTK on selles loogikas koostanud ÜT teenustasemetes ettepaneku, mida ministeerium ei ole veel standardina kinnitanud.
▪ Ühtsele tsoonipõhisele piletisüsteemile üleminek, kaasates kõiki ühistranspordiliike (rong, linnatransport, maakonnaliin, kommertsliin) ja piletiliike (sh üksikpiletid, tunnipiletid, perioodikaardid), mis on riskasutuses kogu ühistranspordisüsteemis.	▪ 2024. a algasid esimesed katsetused Tallinna/ Harjumaa ühtse piletitoote välja töötamiseks, kuid selle realiseerimist takistab ÜT korraldajate erinev rahastamise mehhanism ja nende rakendatavad soodustused (tasuta kõigile - Tallinn, tasuta enamikule (lapsed, vanemaealised) - maakonna bussid ja tasuline kõigile - Elron).
▪ Kiire ja hea tihedusega ühistranspordiliinide võrgu laiendamine Harjumaale ehitatud uusarenduste piirkondadesse, kus see praegu puudub – sh Viimsisse, Tabasallu, Peetrisse ja Jürisse.	▪ PÜTK on liinivõrku jõukohaselt arendanud, kuid üldine hinnang, et suure nõudlusega liinidel on bussid täis ja vaja oleks graafikuid tihendada. ▪ Üldiselt ekspertide hinnang, et arendused ei ole endiselt piisavalt läbi mõtestatud liikuvuse vaatest, kuigi teadlikkus ja valmisolek selle osas on oluliselt kasvanud võrreldes 10 a taguse ajaga.
▪ „Pargi ja Reisi“ parklate loomine Tallinna suunal paiknevatesse ühissõidukipeatustesse, rongijaamadesse ja teistesse sõlmpunktidest hõredama asustusega tagamaalt linna liikujale.	▪ Süsteemsest lähenemist ei ole olnud, terviklikke liikuvuskeskuseid ei ole loodud. Tallinn hakkab 2025. a selles osas plaane tegema. Häid näiteid KOVidest on (nt Keila linn, Saue vald jne).
▪ Ühistranspordile (eriti rööbastranspordile) juurdepääsu parandamine, tuues kergliiklusteede sõlmpunktid ja rattaparklad ühissõidukipeatuste juurde.	▪ Kergliiklusteede ja rattaparklatega on edasimineku rahuldav, kuid siiski ei kata veel vajadusi piisavalt. KOVide strateegiatel on peaaegu kõigis rattateede võrgustiku (sh piiriüleselt) arendamine. Suurte rajamiskulude tõttu

	saab edenemine olla samm-sammult, kuid süsteemset lähenemist saab KOVide koostöös parandada.
▪ Säästvat liikuvust soodustava ja isiklikust autost sõltumatu asustusstruktuuri kujundamine planeeringute kaudu. Liikuvustlahenduste ühtne planeerimine uutele töökohtadele, tömbekeskustele ja sotsiaalsele taristule.	▪ Üldiselt ekspertide hinnang, et arendused ei ole endiselt piisavalt läbi mõtestatud liikuvuse vaatest, kuigi teadlikkus ja valmisolek selle osas on oluliselt kasvanud. Oluline mõju on vanadel kehtestatud planeeringutel, mille elluviimist KOV sisuliselt ei saa pidurdada.
▪ Nutikate transiiditrasside ja Helsingi-Tallinna koostöö arendamine sadamatega seotud kaubavedude suunamiseks linnast välja.	▪ Teadaolevat ei sellega tegeletud.

3.2. Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine

Kokkuvõtte tugineb uuringule Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine, mis teostati 2021. aastal ja mis on leitav aadressilt <https://www.mkm.ee/media/6808/download>

Mudelist tulenevad ettepanekud

Uuringu põhjal tehti ettepanekud, mis põhinevad liikuvusmudeli analüüsil ja stsenaariumide võrdlusel. Vastavad soovitusel pakuvad strateegilist raamistikku ühistranspordivõrgu, peatustevõrgu ja juhtimismudeli arendamiseks Tallinna regioonis.

Liinivõrgu hierarhia: soovitati kehtestada kolmetasandiline liinivõrk – (1) kiirliinid, (2) haruliinid ja söoteliinid, (3) nõudepõhised liinid. See toetab ressursitõhusust ja võimaldab erinevat tüüpi piirkondade teenindamist vastavalt nõudlusele.

Kaardistati liikuvussõlmede asukohad ja määratleti nende teenindusulatused. Soovitati kujundada korrapärane ja hästi liigendatud peatustevõrk, kus suuremad sõlmed toimivad liinide vahetuspunktidena ja võimaldavad multimodaalset liikuvust.

Liikuvusteenuste põhimõtted: loodi kontseptsioon „ühistranspordi selgroog + söödavad liinid + nõudepõhine transport“. See võimaldab katta nii tihedama asustusega piirkonnad kui ka äärealad ressursisäästlikult.

Mudeli alusel määratleti funktsionaalsed ühistranspordi piirkonnad. Soovitati planeerida teeninduspiirkondi liikumismustrite, mitte pelgalt halduspiiride alusel.

Stsenaariumianalüüs näitas, et säästvale liikuvusele üleminek eeldab koordineeritud sekkumisi: ühistranspordi arendamine, elamuarenduse koondamine, parkimispoliitika karmistamine, nõudepõhiste teenuste arendamine.

Modelleeritud liinivõrgu muudatused näitasid nii sõitjate arvu kasvu, positiivset majanduslikku mõju (sõitjate ajasääst, ühistranspordi korralduse sääst), samal ajal parandades sama ressursibaasi juures ühistranspordi kvaliteeti.

1. Uuringu eesmärgid

2021. aastal valminud uuringu eesmärk oli anda vastused järgnevatele küsimustele:

- 1) milline saaks olla ühtselt koordineeritud ja ühtsetel alustel toimiv ühistranspordi tänasest kliendisõbralikum liinivõrk Tallinna regioonis;
- 2) milline saaks olla finantseerimis- ja juhtimislahendus, mis ühtset ühistranspordikorraldust võimaldaks;
- 3) millised peaksid olema ühtset ühistranspordikorraldust toetavad tsoneerimise ja hinnastamise põhimõtted.

Uuringu analüütiliseks tulemiks oli **Tallinna regiooni (sh linna) liinivõrgu analüüs**. Tegemist oli strateegilise taseme uuringu ja mudeliga, mille eesmärk oli analüüsida liinivõrkude restructureerimise võimalikku mõju sotsiaalmajanduslikult. Seda tehti erinevate stsenaariumite võrdlemise teel: a) tänane jätkumine, b) linnafookus, c) linna ja regiooni fookus.

Liinivõrgu stsenaariumite modelleerimise aluseks olid järgmised põhimõtted:

- ühistransporditeenus on paremini kättesaadav, taskukohane, konkurentsivõimeline (teenuse tihedus),
- toetab erinevate transpordiviiside koostoimet (mugavad ümberistumised),
- liinide ebaotstarbeka dubleerimise vähendamine,
- liikuvuse parandamisel lähtuda olemasolevatest ning prognoositavatest sõitjate voogudest.

Samuti seati uuringu eesmärgiks:

- Teha ettepanekud **ümberistumisvõimaluste parandamiseks** ning uute **sõlmpunktide** (sh ümberistumiskeskuste ja -peatuste) **loomiseks** piirkondliku liinivõrgu toimivuse suurendamiseks.
- Pakkuda välja **nõudepõhiste liinide rakendamise** võimalused ja otstarbekus, eelkõige ühenduste loomiseks piirkondlike keskuste ja lähimate ümberistumispunktidega.
- Esitada uue **liinivõrgu kavandi eeldatav liiniveomaht ja maksumus**, arvestades kehtivaid liiniveotariife ja eeldatavat teenindustaset.
- Kaardistada täiendava **infrastruktuuri arendamise ja väljaehitamise vajadused**, mis tulenevad ümberistumisvõimaluste arendamisest ja uute sõlmpunktide rajamisest.
- Töötada välja **teenindustaseme normid** Tallinna, Harjumaa ja Põhja-Raplamaa **ühistranspordi jaoks** ning hinnata nende rakendamise mõju ühistranspordi atraktiivsusele ja kasutatavusele.
- Analüüsida, millistes peatustes reisijate ühendusajad sihtkohtadele paranevad, jäävad samaks või halvenevad, kui liinivõrk ümber kujundatakse tõhusamaks ja funktsionaalsemaks.

Uuringu tulemuste rakendamise horisonti seati **aastale 2030**.

2. Uuringu metoodika

Ulatuslik sisendinfo lisati ühistranspordi analüüsimudelisse. Kasutati Helsingi regiooni mudeli tarkvara, mida kohendati Tallinna regiooni oludele. Liinivõrgu mudeldamiseks võeti sisendinfoks:

- teedevõrk,
- rahvastikuandmed,
- elukohtade andmed (eramute osakaal hoonete hulgas),
- töökohtade asukohad (TÖR andmed),
- olemasolevad ühistranspordiliinid ja peatused,
- liikumiste mahud (Elron, Tallinn, PÜTK, peatuste, valideerimise statistika),
- parkimistsoonid,
- ühistranspordi pileti tsoonid ja hinnad,
- koolide asukohad, õpilaste arvud,
- liinikilomeetri maksumus.

Sisendinfo baasil genereeriti 2000 tsooni, mille baasil teostati liinivõrgu analüüs arvestades analüüsi eesmäärke. Genereeriti liikuvusandmete baasil liikuvuse sõlmpunktide ülevaade, mis näitas tänase liinivõrgu loogikat.

3. Uuringu peamised tulemused

Hierarhilise liinivõrgu kontseptsioon koos ümberistumise sõlmpunktidega

Praegu on Tallinna ühistranspordivõrk tugevalt tsentraliseeritud, keskendudes ümberistumistele Viru keskuse ümbruses. See on viinud paljude liinide koondumiseni samadesse koridoridesse, mille tulemusel on need piirkonnad ülekoormatud ja jalgsi liikumiseks ebamugavad. Liinivõrgu muudatused näevad ette ümberistumiste hajutamise mitmesse Tallinna piirkonda, näiteks Kristiinesse, Ülemistesse, Rocca al Marese ja Smuuli ristmiku piirkonda. See võimaldab vähendada survet kesklinnale, parandada ümberistumise mugavust ning tagada alternatiivsed ja ringikujulised ühendused, mis ei eelda läbimist kesklinna kaudu.

Tehti ettepanek kujundada **hierarhiline liinivõrk, mis lähtuvad teenuspiirkondadest** ja piirkonnale suunatud **liinivõrgust** (vs ühte punkti nt Tallinna kesklinna koonduv ÜT), et luua selge erinevus teeninduspiirkondade ja liinide rollide osas. Igat sektorit teenindavad liinid on jaotatud järgnevalt:

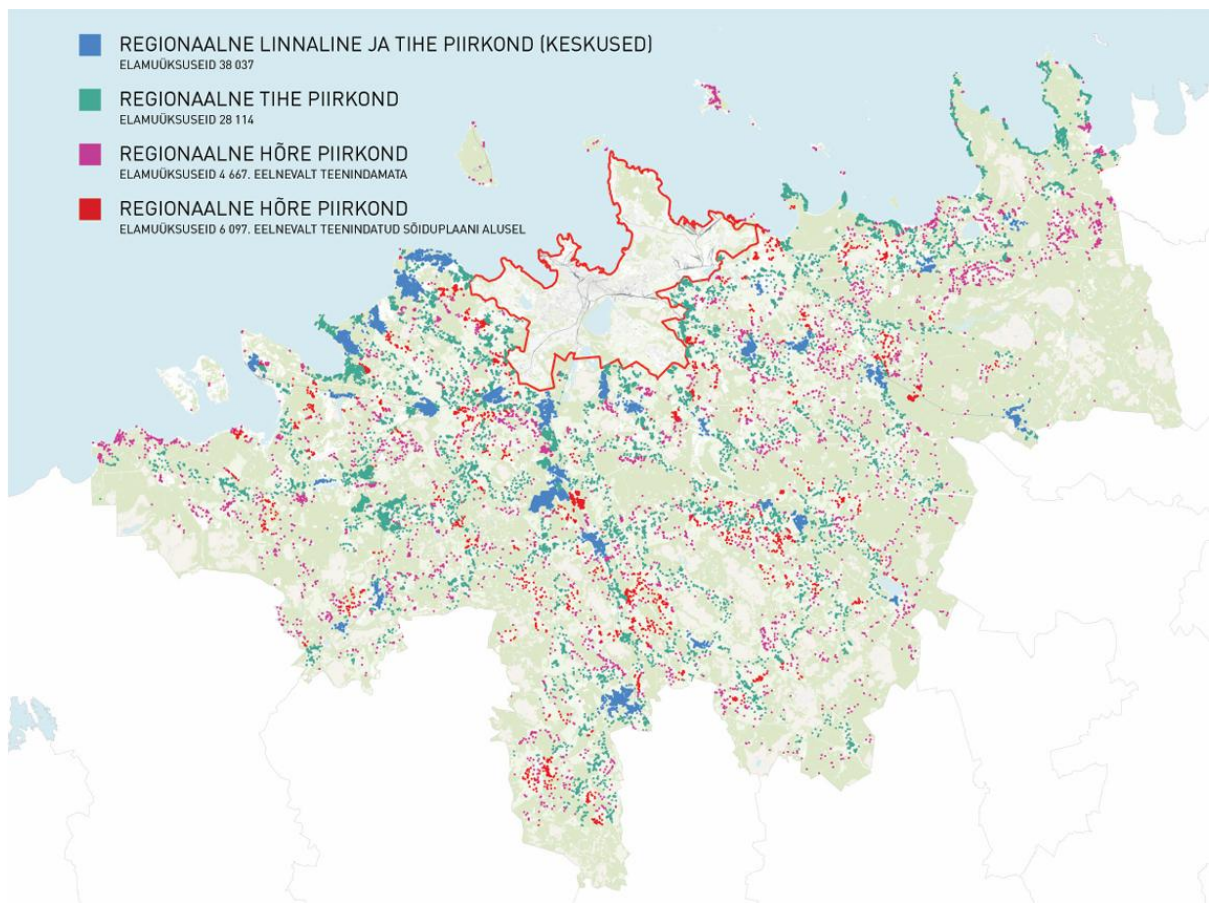
- **põhiliinid** loovad kiireid ja otseseid ühendusi keskselt oluliste punktide vahel;
- **tugiliinid** toovad reisijad piirkondlikest keskustest põhiliinidele ning loovad ühendusi erinevate sektorite vahel;
- **nõudeliinid** suure hajaasustusega sektorites;

- **igas sektoris asuvad ümberistumissõlmpunktid**, mis toetavad võrgu loogilist ja mugavat kasutust.

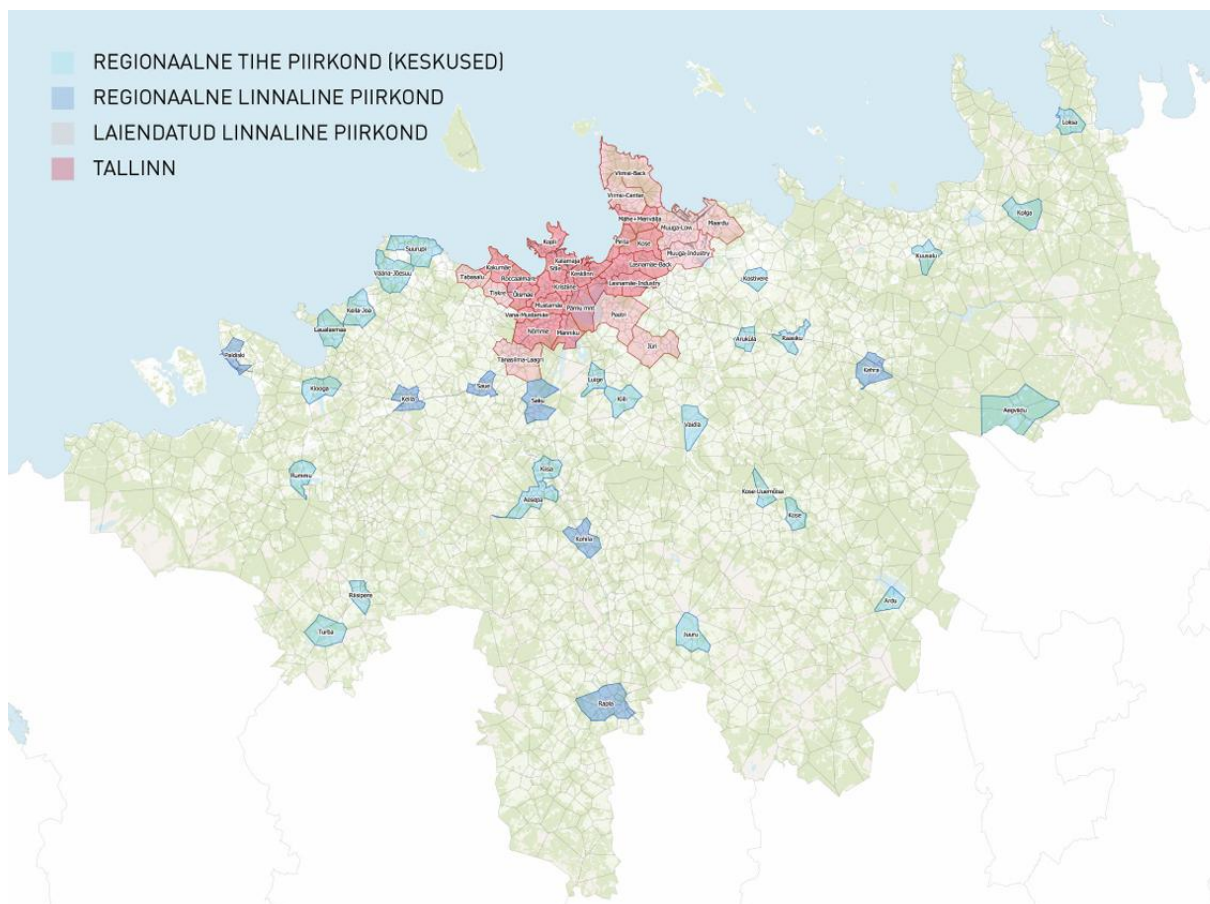
Selline ülesehitus võimaldab teenuseid **korraldada ja hankida operaatoritelt sektoripõhiselt**, mis lihtsustab teenuse arendamist ja optimeerimist. Liinide kohandamine vastavalt nõudlusele võimaldab pakkuda tõhusamat teenust, saavutada aja kokkuhoidu reisijatele ning hoida samal ajal kulubaasi kontrolli all.

Joonistel 11 ja 12 on kujutatud väljaspool laiendatud linnalist ala paiknevad eritüübilised piirkonnad:

- **Sinised on tihedad linnalised piirkonnad** (kohalikud keskused), milles paikneb 38 037 elamuüksust. Sellist piirkonda **teenindatakse sõiduplaani põhiselt**;
- **Rohelised on tihedad piirkonnad**, milles paikneb 28 114 elamuüksust. Sellist piirkonda teenindatakse **sõiduplaani põhiselt**;
- **Roosad on hõredad piirkonnad**, mis on eelnevalt **ühistranspordiga teenindamata** ja milles paikneb 4 667 elamuüksust. Sellist piirkonda teenindatakse **nõudepõhise teenusega**;
- **Punased on hõredad piirkonnad**, mis on **eelnevalt teenindatud sõiduplaani alusel** ja milles paikneb 6 097 elamuüksust. Sellist piirkonda teenindatakse **nõudepõhise teenusega**.



Joonis 11. Regiooni teenuse sihttasemete alade tüübid. (Allikas: Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine, 2021)



Joonis 12. Erineva teenuse sihttasemega teeninduspiirkonnad regioonis. (Allikas: Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine, 2021).

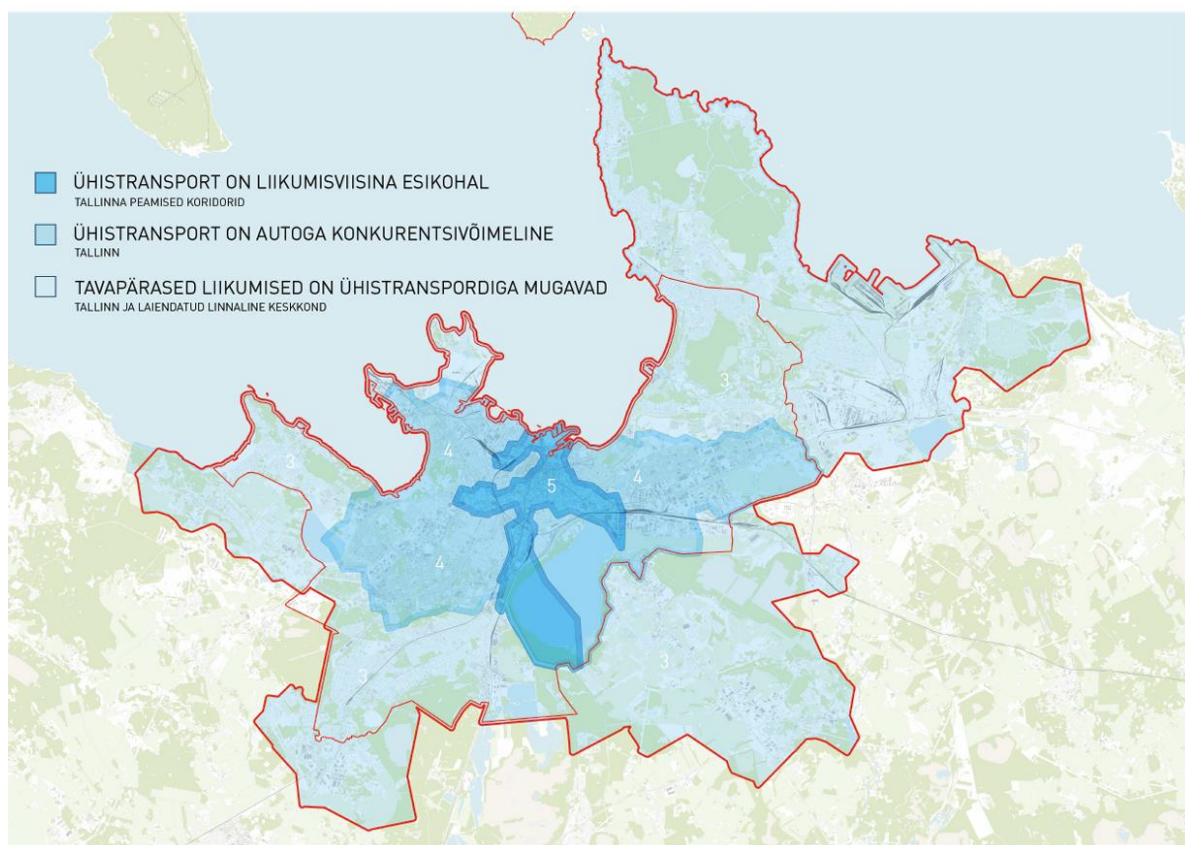
Teenustasemete kehtestamine

Pakuti välja bussitranspordi teenustasemed viiel tasandil, kus esimene oleks tase, kus valdav osa liikumisest toimub säästval viisil (sh 40-50% ühistranspordiga) ja madalaim tase nõudepõhine ühistransport, kus säästval viisil toimub 10-20% liikumistest (sh 2-5% ühistranspordiga)

Tabel 2. Uuringus välja töötatud teenustaseme normid.

Strateegiline teenuse sihttase	Säästlike liikumisviiside eesmärk	Otsesed mõjutajad	Kaudsed mõjutajad	Lähtekohtade osakaal
5 ÜT liikumisviisina esikohal	70–80%, sh ÜT 40–50%	Intervallipõhine teenus. Linnaline ala, põhiliniid.	Väga hea peatuste ligipääsetavus, tihe asustus ja funktsionaalsus, atraktiivne avalik tavaruum, ühistranspordi toetav parkimispoliitika.	10% (sh linnas 100% sellest)
4 ÜT autoga konkurentsivõimeline	60–70%, sh ÜT 30–40%		Hea peatuste ligipääsetavus, keskmise ja	20% (sh linnas 100% sellest)

			vahelduva tihedusega asustus ja funktsionaalsus.	
3 Tavapärased liikumised ÜTga on mugavad	50–60%, sh ÜT 20–30%	Sõiduplaani-põhine teenus. Nii linnaline ala kui tihedama asustusega regiooni ala.	Normaalne peatuste ligipääsetavus, keskmise ja vahelduva tihedusega asustus ja funktsionaalsus.	30% (sh linnas 60% sellest)
2 Mõistlik ÜT teenuse tase	40–50%, sh ÜT 15–25%		Normaalne peatuste ligipääsetavus, keskmise ja madala tihedusega asustus ja funktsionaalsus.	25% (sh linnas 20% sellest)
1 ÜT kasutamine on võimalik	30–40%, sh ÜT 8–15%		Madal peatuste ligipääsetavus, madala tihedusega asustus ja funktsionaalsus.	8% (sh linnas 5% sellest)
1- (miinus) Kooli ja tööle sõidud on ÜTga kaetud	20–30%, sh ÜT 5–8%	Nõudepõhine teenus. Hajaasustuse piirkonna teenus.	Peatuste ligipääsetavus piiratud, hajus asustus ja funktsionaalsus.	5% (sh linnas 0% sellest)
Min seadusega kehtestatud veoteenus	10–20%, sh ÜT 2–5%			2% (sh linnas 0% sellest)



Joonis 13. Ühistranspordi sihttaseme tüüpide teeninduspiirkonnad. (Allikas: Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine, 2021).

ÜHISTRANSPOORDIKESUSTE PAKUTUD TEENUSTASEMED

2010. aastal võeti vastu Harju maakonna sotsiaalne infrastruktuuri 2009-2015 Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering. Dokumendis sätestati MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskuse ja omavalitsute poolt ettepanek ühistranspordi teenuse parandamiseks. Nimetatud ettepanekud põhinesid teenustasemete seadmisel kolmel tasemel: baastasand, normtasand, konkurentsitasand. Dokumendi kehtivuse lõppemisega rauges ka riikliku poliitika kujundamisel teenustasemete järgimine.

Nüüdseks on ühistranspordikeskused Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile välja pakkunud sarnase bussitranspordi teenustasemete ettepaneku (tabel 3). Hetkesisuga on see ministeeriumi poolt tagasisidestamisel, kuid pigem ollakse positiivsed selle kasutusele võtmise osas.

Tabel 3. Ühistranspordikeskuste (ÜTK) poolt väljapakutud bussitranspordi teenustaseme normid

Teenuse tase	Klass	Selgitus
Konkurentsitasand	1	sõiduautoga konkurentsivõimeline tase; võimalikult otse liin; valla
	2	keskuse ja maakonna keskuse vahel
Normtasand	3	tagatakse igapäevased liikumised tööle, kooli, poodi, arsti juurde –
	4	ühistransport arvestatav alternatiiv autole, kuid ei suuda sellega veel
	5	konkureerida
Baastasand	6	rahuldatakse autot mitteomavate elanike kõige põhilisemad
	7	liikumisvajadused

Tabel 4. ÜTK-de poolt välja pakutud teenustasemete ühenduste näitajad

Klass	Tööpäev min väljumisi suunal	Puhkepäev min väljumisi suunal	Tipuaeg kellaaeg (u 7–9 ja 15–18)	Tööpäevad kellaaeg u 9–15	Tööpäevad kellaaeg 18–20	Laupäev, pühapäev	Vara- hommik ja hilisõhtu	Öö- liiklus
1	60	40	15 min	30 min	30 min	30 min	1 h	1 h
2	40	27	20 min	40 min	40 min	40 min	1 h	
3	20	13	30 min	1 h	1 h	1 h	1 h	
4	10	7	1 h	1,5 h	1,5 h	1,5 h	1,5 h	
5	6	4	1-2 väljumist	1-2	1-2	4		
6	2-4	1-3						
7	1-2	0-2						

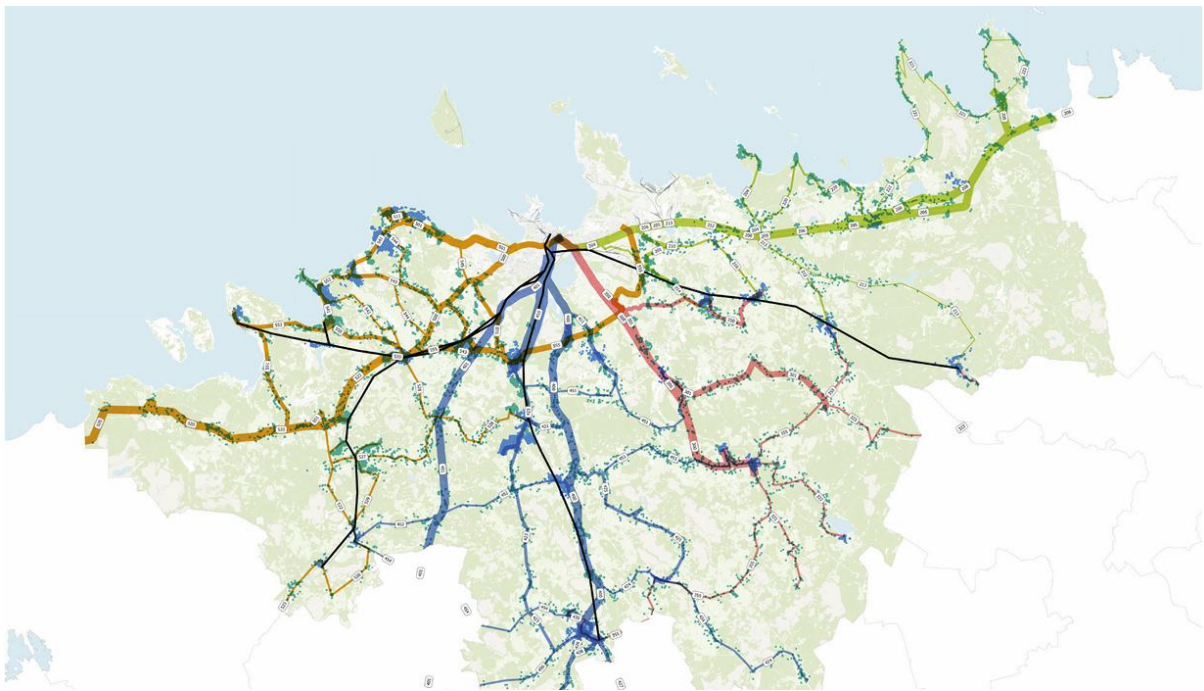
Ühistranspordikeskused on ka kaardistanud praeguse liinivõrgu vastavuse välja pakutud teenustasemete normidele (tabel 5), mille kohaselt ei vasta konkurentsitasemele ja normtasemele 75% liinidest ja baastasemele 47% liinidest.

Tabel 5. ÜTK-de teenustasemete ettepanek - Harjumaa bussiliinide vastavus teenustasemetele

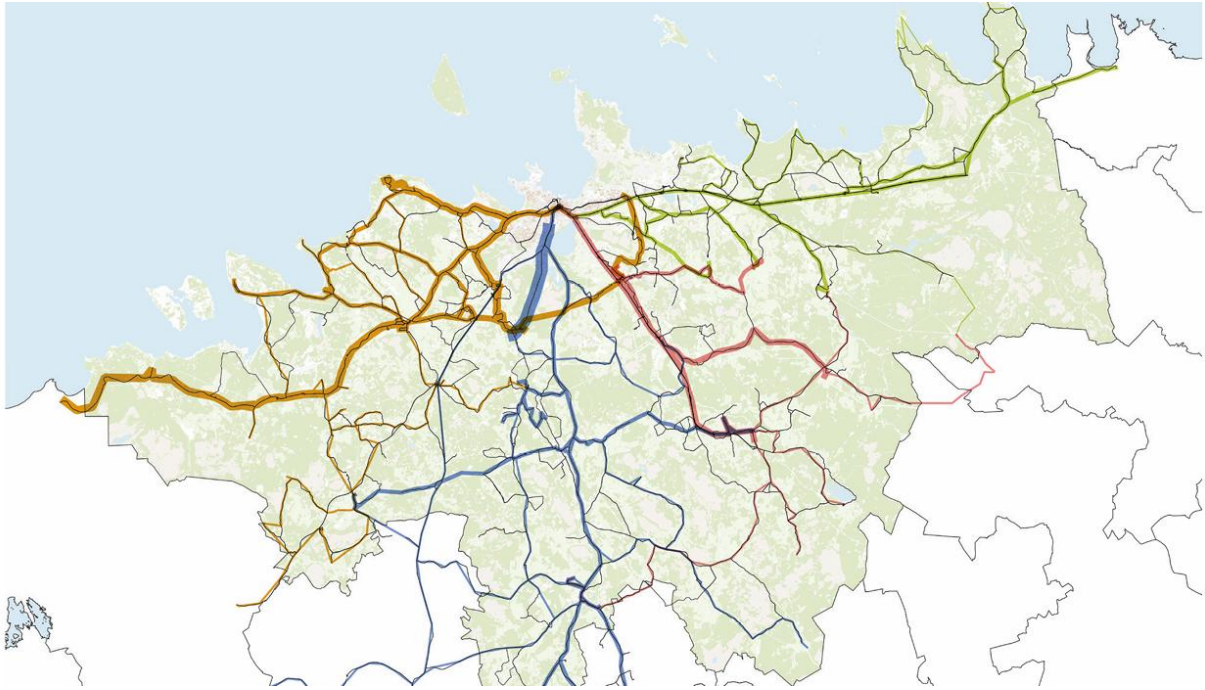
	Liine kokku	Konkurentsitaseme	Normtaseme	Baastaseme
Liinide arv	128	12	69	43
Vastab normile	53	3	17	23
Ei vasta normile	75	9	52	20
Ei vasta %	59%	75%	75%	47%

Modelleeritud liinivõrk

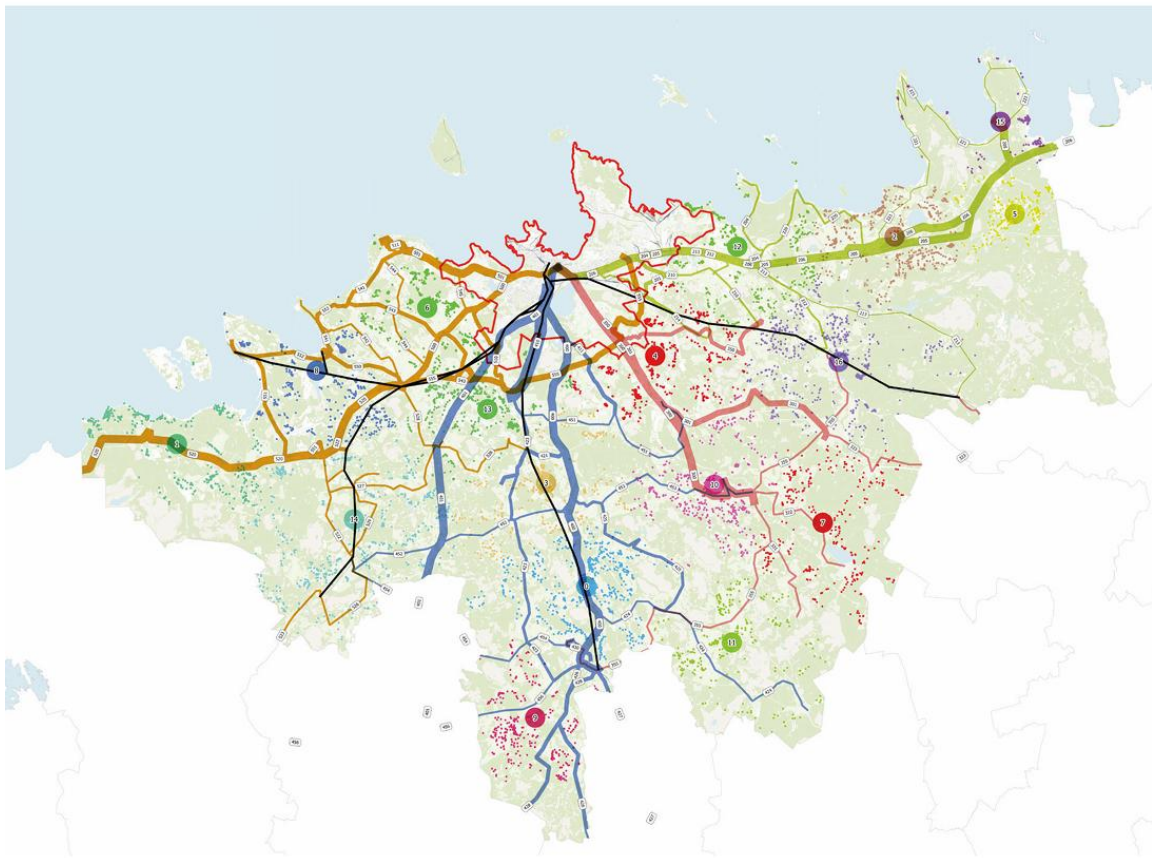
Joonistel 14-15 on kaardi kujul esitatud modelleeritud liinivõrgud näidates nii elamuüksustega kaetust, muudatusi liinivõrgus kui ka nõudepõhiste liinide kujunemise loogikat. Väljapakutud lahenduse aluskontseptsiooniks on tihedamas asustuses elavatele inimestele (suurem ÜT kasutamise potentsiaal) kiiremate ja tihedamate ühendusvõimaluste loomine. Samal ajal suureneb hajaasustuses nõudepõhisele ühistranspordile üleminek (joonis 16), mille tulemusena 4667 elamuüksusele muutub graafikupõhine ühistransport nõudepõhiseks, kuid 5938 elamuüksusele (tabel 5), millele praegu pole üldse ÜT kättesaadav, tekib võimalus nõudepõhisteks ühendusteks. Sellise ümberkorraldusega on võimalik olemasoleva ressursibaasiga liinivõrgu muudatused ellu viia.



Joonis 14. Elamuüksused, mis on teenindatud regionaalse liinivõrguga



Joonis 15. Olemasolev (must joon) ja uus liinivõrk (värviline joon)



Joonis 16. Nõudepõhise liinvõrgu tsoonid.

Tabel 6. Nõudepõhise ühistranspordi muutus (elamuüksuste arv)

Nõudepõhise teenuse klaster	Asendus	Lisandus	Kokku
0	578	255	833
1	110	379	489
2	110	572	682
3	592	323	915
4	388	393	781
5	2	304	306
6	493	264	757
7	116	262	378
8	391	415	806
9	288	178	466
10	352	211	563
11	68	215	283
12	371	223	594
13	306	601	907
14	152	665	817
15	8	150	158
16	342	528	870

Ümberistumise sõlmpunktid

Üheks olulisemaks arendussuunaks pakuti peamiste **ümberistumise sõlmpunktide** loomist, mis võimaldaks mugavaid ja loogilisi ümberistumisi erinevate liinide ja transpordiliikide vahel (vt joonis 17). Sõlmpunktide asukohtade valikul arvestati nii olemasolevat infrastruktuuri kui ka potentsiaalset nõudlust ja võimalust siduda ühistranspordi kasutamine muude sihtkohtade külastamisega.

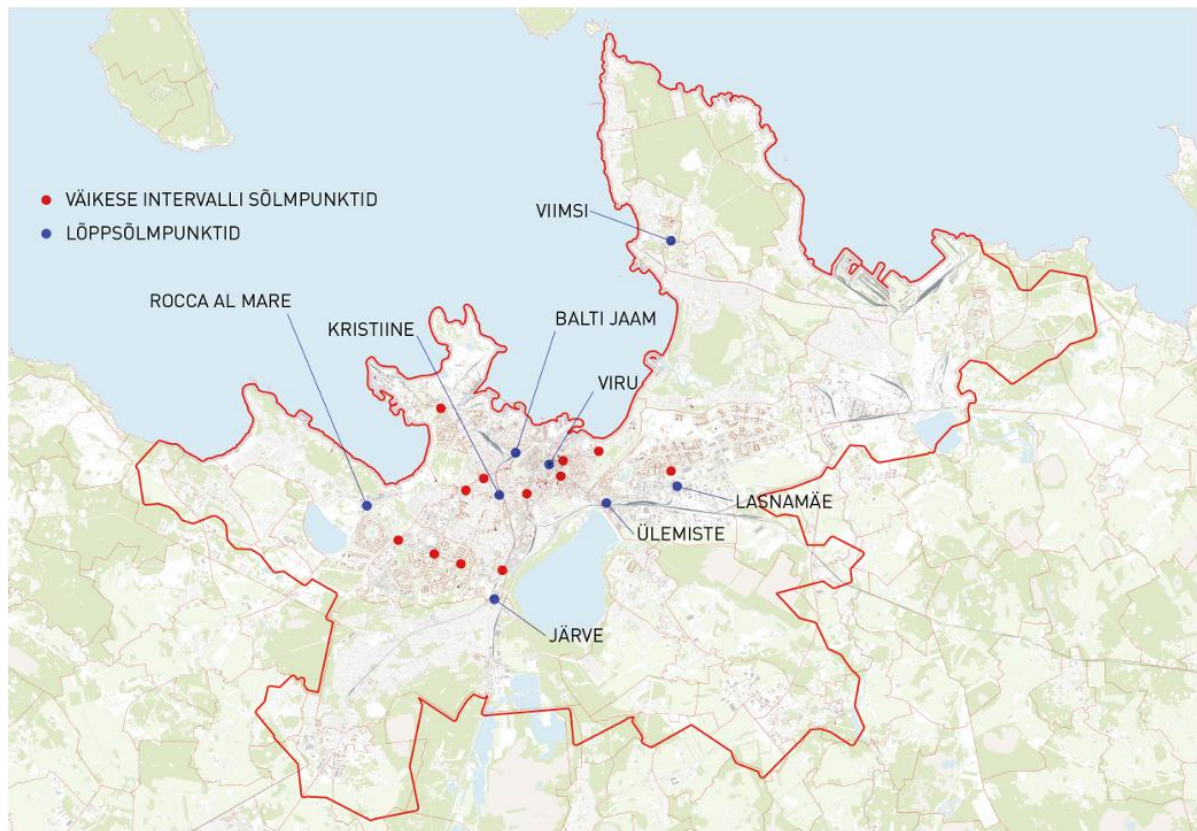
Oluliste sõlmpunktidenä pakuti välja:

- **Kristiine sõlmpunkt** loob ühenduse Tallinna sisese ühistranspordivõrgu ja raudteevõrgu vahel, võimaldades järgida hajutatud ja mitmekesiste ühenduste põhimõtet. Võrreldes Balti jaama ja Ülemiste jaamaga, avab Kristiine sõlmpunkt paremad ühendusvõimalused mitmesse eri suunda. Vahetus läheduses asuvad mitmed sihtkohad (sh kaubandus- ja teeninduskeskused), mille külastamine võimaldab ühendada ümberistumise muude tegevustega.
- **Ülemiste sõlmpunkt** ühendab ida suunalise raudtee, Rail Balticu, Tallinna linnaliinid ja regionaalsed liinid. Läheduses asuvad Ülemiste City ja T1 kaubanduskeskus pakuvad võimalust ühendada ümberistumine töö-, ostu- või vaba aja tegevustega.
- **Vesse sõlmpunkt** võimaldab siduda ida suunalised regionaalühendused Tallinna linnaliinidega, sealhulgas trammiliiniga, mille pikendamine on ette nähtud. Piirkonnas asuvad ka mitmed sihtkohad, mis lisavad ümberistumispunktile täiendavat väärtust.

- **Rocca al Mare sõlmpunkt** ühendab läänesuunalised regionaalsed liinid Tallinna linnatranspordiga. Rocca al Mare keskus, mis paikneb vahetus läheduses, loob loogilise sideme kaubanduse ja teenuste kasutamise ning ümberistumise vahel.
- **Järve sõlmpunkt** võimaldab ümberistumist edelasuunalistelt regionaalsetelt bussiliinidelt Tallinna linnaliinidele ja raudteele, samuti Tondilt pikendatud trammiliinile. Järve keskus tagab ka siin võimaluse ümberistumine siduda igapäevaste toimingutega.

Lisaks sõlmpunktide loomisele toodi välja vajadused:

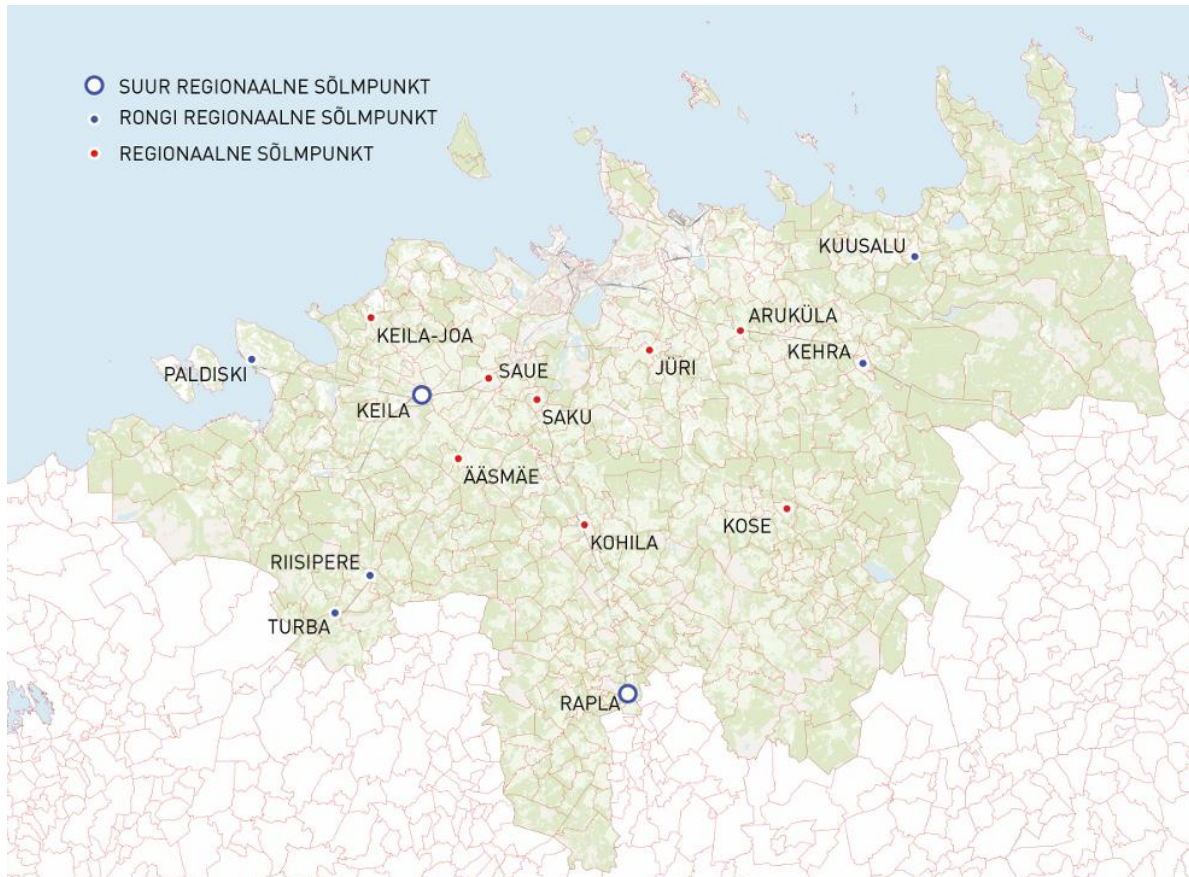
- **Ühistranspordile prioriteedi andmine tänavavõrgus**, sh ühistranspordiradade ja valgusfooride eelisjärjestuse rakendamine. Eriti oluline on Liivalaia tänava koridor, mida tänases süsteemis ei kasutata täielikult ära, kuigi sellel on potentsiaali kujuneda keskseks transpordisuunaks.
- **Ühistranspordi prioriteet kõigis põhiliinide koridorides**, mille täpsed asukohad tuleb määratlada liinivõrgu operatiivse planeerimise käigus. Strateegilisel tasemel tehtud analüüs annab suuna, kuid ei käsitle tänavatel tehtavate muudatuste detailplaneeringut.
- **Peatuste taristu kohandamine**, et põhiliinide koridorides olevates peatustes oleks piisavalt ruumi kahe (ning vajadusel ka kolme) bussi korraga teenindamiseks. See võimaldab kiiremat ümberistumist ning aitab vältida liiklusummikuid peatuste ümbruses.



Joonis 17. Ümberistumise sõlmpunktide asukohad.

Regionaalvõrgustik on üles ehitatud regionaalsele **põhivõrgule**, **tugivõrgule** ning **nõudepõhisele võrgule**. Viimane võrgu tüüp annab võimaluse vähendada osaliselt koormust tugivõrgult ning seeläbi jätta need ressursid regionaalsele põhivõrgule ning tugivõrgule.

Regionaalvõrgustik on ühendatud linnavõrgustikuga peamiselt läbi lõppsõlmpunktide ning regionaalne põhivõrk tugivõrgu ning nõudepõhise võrguga läbi **regionaalsete sõlmpunktide**. Regionaalsed sõlmpunktid kattuvad üldiselt oluliste asumitega või asuvad regionaalse põhivõrgu ristumiskohtades. Üldine võrgustik on jaotatud 4-ks tsooniks, mis kõik asuvad peamiste maanteed suundades. Lisaks peamistele suundadele on lisatud ka ringisuu nalised veosuunad, mis võimaldavad liikuda piirkondade vahel ilma Tallinna läbimata (joonis 18).



Joonis 18. Regionaalsed sõlmpunktid

Liinivõrgu muudatuste mõjud

Uuringu mõjude analüüsis näidati, et kirjeldatud kujunduspõhimõtete abil kogu regiooni ühistranspordivõrgu ümberkorraldamisest on võimalik saavutada märkimisväärset kasu. Uue liinivõrgu disaini olulisemad mõjud on:

- **Ühistranspordi kasutamise kasvu soodustamine**, tänu paremale ligipääsetavusele ja ajasäästule.
- **Sotsiaalmajanduslik tulu**, sealhulgas väiksemad liiklusõnnetuste kulud, heitgaaside vähenemine ja reisijate aja kokkuhoid.
- **Piletitulu suurenemine** kasutajate arvu kasvust tulenevalt.
- **Võrgu paindlikkuse ja skaleeritavuse paranemine**, võimaldades paremat reageerimist piirkondlikele vajadustele.
- **Selge ja loogiline liinivõrgu hierarhia**, mis teeb süsteemi arusaadavamaks nii kasutajatele kui ka korraldajatele.

- **Teenuse kvaliteedi üldine paranemine**, mis suurendab nii praeguste kui potentsiaalsete kasutajate rahulolu.

Mudelis käsitletud stsenaariumide võrdlus näitas järgmisi tulemusi:

- 2. stsenaarium (laiendatud linnaline ühistranspordivõrk): reisiaja rahaline sääst ulatub 12,6 miljoni euron aastast ning tegevuskulud vähenevad 5,4 miljoni euro võrra võrreldes baasstsenaariumiga.
- 3. stsenaarium (linnaline ja regionaalne ühistranspordivõrk): veelgi suurem ajakokkuvõtte (44,8 miljonit eurot) ja mõõdukalt kõrgemad tegevuskulud (1,7 miljonit eurot rohkem kui baasstsenaariumis).
- Mõlemas stsenaariumis ületab **piletitulu kasv** tegevuskulude muutust (vastavalt 1,7 ja 2,7 miljonit eurot aastas).

Uuringu esitatud võrgustikuskeemid ja kujunduspõhimõtted loovad tugeva lähtekoha Tallinna regiooni ühistranspordi arenguks. Modelleeritud stsenaariume tuleks vaadelda **kui kontseptuaalseid tõestusi**, et regiooni transpordivõrgu struktuurne muutmine toob kaasa ulatusliku mõju süsteemi toimivusele.

Oluline on rõhutada, et sellise mõju realiseerimiseks on vajalik ka täiendavate meetmete rakendamine, nagu **parkimispoliitika, maakasutuse suunamine ja tsoneerimispõhimõtted**. Ühistranspordi osakaalu märgatav kasv on praktiliselt võimatu ilma toimiva ja kasutajasõbraliku võrgustikuta.

Kuigi uuring viidi läbi strateegilisel tasandil, nõuab liinivõrgu tegelik rakendamine detailset operatiivset planeerimist, sealhulgas arvestamist muutuvate maakasutuse muustrite ja infrastruktuurivajadustega. Trammiliinide pikendamist ja uute ümberistumissõlmede (nt Kristiine, Ülemiste, Rocca al Mare, Smuuli) rajamist tuleb käsitleda edasistes analüüsides eraldi, et hinnata nende teostatavust ja kuluefektiivsust.

3.3. Peatuste uuring – PeatusKOHT

Kokkuvõtte tugineb liikuvuskeskuste uuringule PeatusKoht, mis valmis 2020. aastal ja mis on leitav siit: <https://www.hol.ee/et/uhistranspordipeatuste-uuring-1>

1. Uuringu eesmärgid

Liikuvuskeskuste uuring viidi läbi eesmärgiga toetada Harjumaa peatuste ja sõlmpunktide planeerimist, kujundades neid integreeritud, kasutajakeskseteks ja mitut liikumisviisi võimaldavateks teenuskeskusteks. Uuringuga sooviti välja selgitada, kuidas peatuste kvaliteet ja ruumiline kontekst toetavad säästvaid liikumisviise ning kuidas kujundada peatused nii, et need toetaksid laiemalt igapäevaelu vajadusi ja oleksid atraktiivsed kõikidele ühiskonnagruppidele. Analüüsi lähtekohaks oli disainida **peatuseid kui teenuspunkte** lähtudes **kasutajakesksusest ning teenuste ja liikumisviiside integreerimisest**. Multimodaalsus on ühtlasi kasutajakeskne lahendus, mis pakub võimaluse valida oma vajaduste jaoks sobivat liikumisviisi.

Peatuste arendamise printsiipideks valiti järgnev:

1. rohkem liikumisviise

- rohkem liikumisviise tähendab traditsioonilise ühistranspordi ja **erinevate liikumisteenuste** (enda oma või jagatud) **kombineerimist**;
- **multimodaalsed lahendused** (erinevate liikumisvõimaluste kombinatsioon) koondatakse **sõlmpunktidesse või peatustekobarate** lähistele;

2. ruumiline mõju

- liikuvusteenused peavad olema kujundatud kõikide **kasutajate vajadustest lähtudes**, mitte lähtuma “keskmisest kasutajast”. Arvestada tuleb universaalse disaini põhimõtteid ja liikumisvõimaluse tagamist kõikidele ühiskonnagruppidele;
- **ruumilise mõju** tegevuste raames tuleks tasakaalu viia **maakasutuse planeerimine ja transpordikorraldus**. Eelkõige tuleks vältida olukorda, kus uute tõmbekeskuste või elupiirkondade juurde ei ole planeeritud mitmekesiseid liikumisvõimalusi;

3. teenused ja motivatsioon

- peatused ei ole ainult liikumisvõimaluste vahetamise punktid, vaid kohad, mis toetavad igapäevavajadusi laiemalt. **Peatustes ja sõlmpunktides rohkem teenuseid kui ainult liikuvusteenused**;
- kasutajatel on suurem valik teenuseid ning peatuste omanikul on **võimalik teenustest teenida väikest lisatulu** peatuste kaasajastamiseks ja hooldamiseks;

4. peatus kui keskus

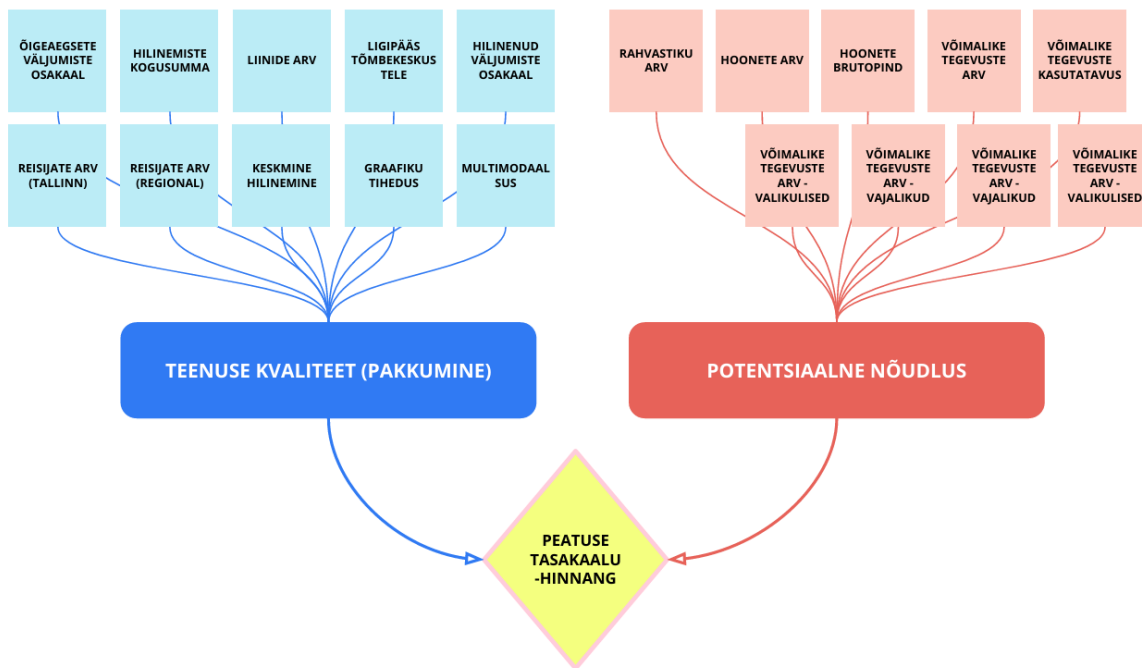
- kasutaja peab olema **informeeritud** – kui ei saa aru, siis ka ei meeldi. Nii ühistransporditeenuseid kui ka teisi teenuseid puudutav **info peab olema selge ja arusaadav** erinevate kasutajagruppide jaoks;
- **infosüsteemid** – nii digitaalsed kui ka füüsilised – peavad olema selged ja täpsed.

2. Uuringu metoodika

Harjumaa kõikide (ligikaudu **3000 peatuse**) kvaliteeti andmepõhiseks hindamiseks, kasutati kokku 19 mõõdikut, mis jaotati kaheks kaalumata indeksiks (vt joonis 19):

- **Teenuse kvaliteedi indeks**, mis kirjeldab ühistransporditeenuse toimimist peatuse kasutaja perspektiivist, ja
- **Potentsiaalse nõudluse indeks**, mis hindab peatuste lähiümbruse sotsiaal-ruumilist potentsiaali.

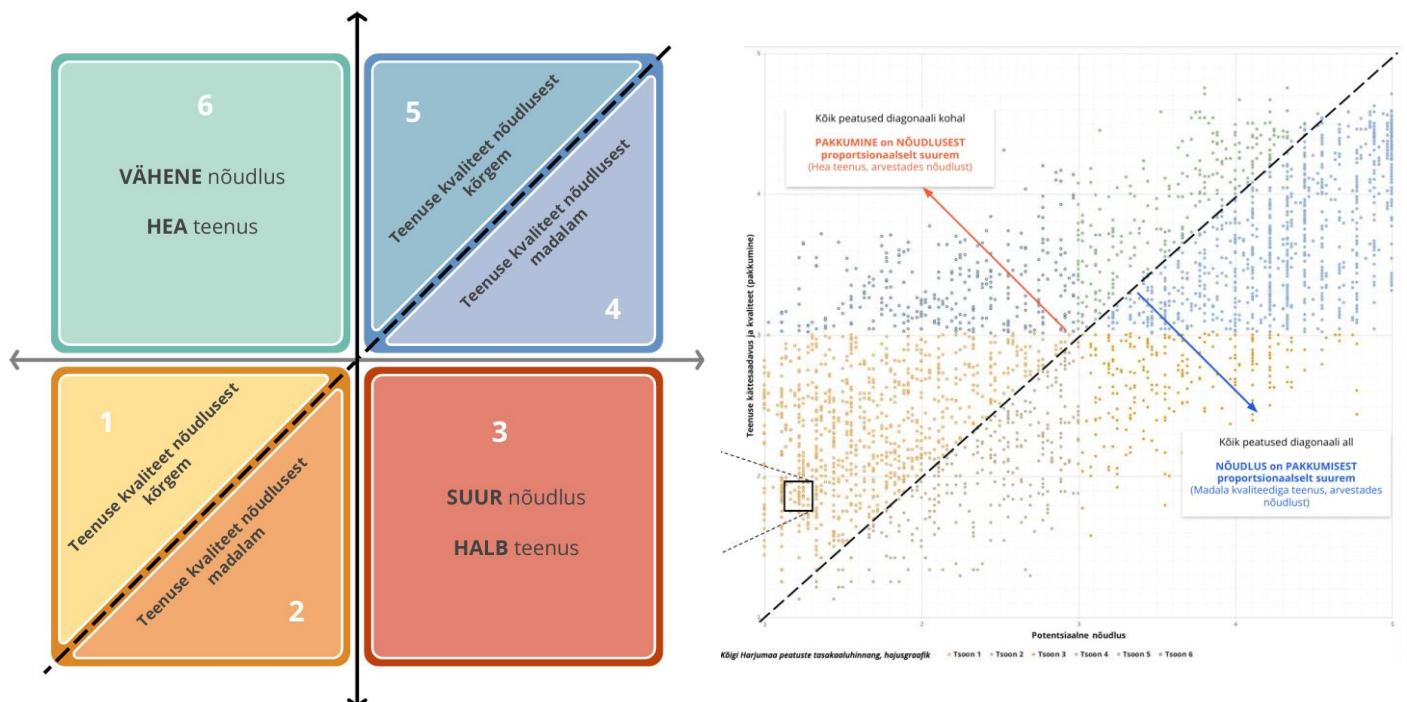
Analüüs võimaldas võrrelda nii linnalisi, väikelinnalisi kui ka maa- ja äärealade peatusi.



Joonis 19. Peatuse uuringu metoodikas kasutatud muutujate ülevaade

Lisaks viidi läbi enam kui 50 peatuse kohapealsed vaatlused täpsustamaks ja kaardistamaks eri tüüpi peatustele vajalikke kriteeriumeid, mille taustaks oli võrdlev praktika.

Analüüsi tulemusena liigitati kvaliteedi ja nõudluse skaaladel peatused kuude kategooriasse (joonis 20).



Joonis 20. Peatuste kategooriad tulenevalt kvaliteedi ja nõudluse skaaladest

3. Uuringu peamised tulemused

Andmepõhise analüüsi tulemusena määratleti peatuste piirkondadele kategooriad arvestades peatuse kvaliteeti ja nõudluspotentsiaali (joonis 21). Analüüs annab suunise peatuste arendamise strateegia kujundamiseks arvestades, kas:

- a) vaja on parandada ühistranspordi teenuse kättesaadavust (rohkem kasutajaid)
- b) vaja on parandada peatuse kvaliteeti (kasutajaid piisavalt, kuid kvaliteet kasin).

Esimesel juhul on tegemist valdavalt maapiirkondadega ja teisel juhul linna ümbruse piirkondadega.

Hajusgraafiku jaotumine kaardil näitab selgelt peatuste madalamat hinnangut ülejäänud Harjumaal võrreldes Tallinna linnaga. Enamik Harjumaal asuvaid peatuseid (ja Tallinn) langevad kategooriasse vähene nõudlus ja halb teenus.

92% maalistest peatustest asub kategooriates K1, K2 ja K6.

93% linnalisi peatuseid asub K3, K4, K5 kategooriates.

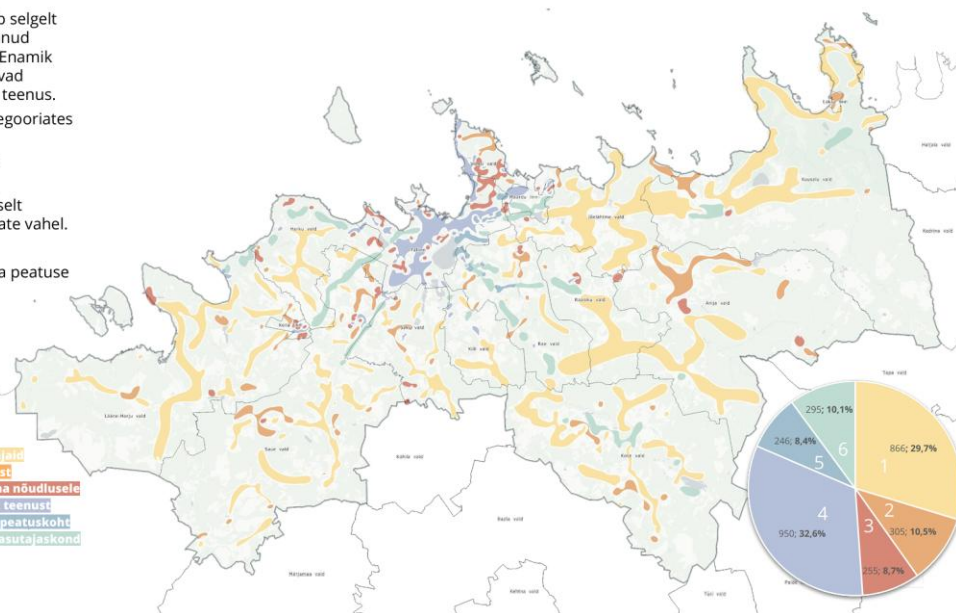
Väikelinnalised peatused on suhteliselt võrdselt jaotunud erinevate kategooriate vahel.

INTERAKTIIVNE KAART, mis näitab iga peatuse kategooriat ja tasakaaluhinnangut.



SPIN UNIT

DEMOS HELSINKI



Joonis 21. Harjumaal asuvad peatused liigitatuna hindamismudeli kuue kategooria alusel. (Allikas: *PeatusKoht 2020*).

Kohaloojate käsiraamat

Uuringu tulemusel koostati **Kohaloojate käsiraamat**, mis koondab praktilised juhised Harjumaal ühistranspordipeatuste ja liikuvuskeskuste arendamiseks. Käsiraamat annab ülevaate võimalustest, kuidas peatuseid arendada lähtudes nii ühistranspordisüsteemi toimimisest kui ka kohalike ruumiliste ja sotsiaalsete võimaluste eripäradest.

Lähtekohaks oli vajadus luua raamistik, mis võimaldab erinevat tüüpi peatuspiirkondade arendamist tasakaalustatult, uuenduslikult ja kasutajakeskselt. Käsiraamatus on sõnastatud neli üldist arenduspõhimõtet, mis moodustavad edasise tegevuse aluse:

- Rohkem liikumisviise – peatuste roll multimodaalses liikumissüsteemis, sealhulgas jalgsi, jalgratta, auto, bussi ja rongi ühendamiskohana;
- Peatus kui keskus – peatused kui sotsiaalsed ja funktsionaalsed sõlmpunktid igapäevaelus;

- Ruumiline mõju – peatuste kvaliteet ja ligipääsetavus kogu neid ümbritsevas ruumis;
- Teenused ja motivatsioon – lisandväärtust pakkuvad teenused, mis muudavad ühistranspordi kasutamise mugavamaks ja atraktiivsemaks.

Käsiraamat toetab strateegilist ja etappidel põhinevat arendustegevust ja investeringute prioriteete, kus igale peatuste kategooriale (piirkonnale) antakse soovitus, mis võimaldavad edasisi arendusi ellu viia sihipäraselt ja kooskõlas piirkondlike vajadustega. Juhis annab aluse valikute tegemiseks investimisstrateegia koostamiseks ja peatustega seotud teenuste valikuks.

Peatuste kategooriad arvestades asutusloogikat, nõudlust ja kvaliteeti on toodud tabelis 7.

Tabel 7. Peatuste kategooriad

Kategooria	Selgitus	Peatuste arv
Kategooria 1 ja 2	Peamiselt maalised peatused keskmisest madalama teenuse kvaliteedi ja madalama potentsiaalse kasutajaskonnaga.	295 peamiselt maapiirkondade peatust. Kategooria üks 866 valdavalt ja kategoorias kaks 305 peamiselt maapiirkonnas asuvat peatust.
Kategooria 3	Segakategooria, kus on nii linnalisi, väikelinnalisi kui maalisi peatuseid. Iseloomustab suur potentsiaalsete kasutajate arv ja keskmisest madalam teenuse kvaliteet.	255 peatust võrdselt linnades ja maapiirkondades.
Kategooria 4 ja 5	Peamiselt linnalised peatused, kus on kõrge potentsiaalsete kasutajate arv ja keskmisest kõrgem teenuse kvaliteet.	Neljandas kategoorias 950 ja viiendas kategoorias 246 valdavalt linnades asuvat peatust.
Kategooria 4 ja 5 viimane kilomeeter	Peatused, kus on vajadus viimase kilomeetri lahenduste järele (põhiliin/ tüviliin, kuhu tuleb kiire või otseühenduse jaoks kaugemalt kohale tulla).	Neljandas kategoorias 950 ja viiendas kategooria 246 valdavalt linnades asuvat peatust.
Kategooria 6	Peamiselt maalised peatused, kus on keskmisest kõrgem teenuse kvaliteet, kuid keskmisest väiksem potentsiaalne kasutajaskond.	Kuuendas kategoorias 295 peatust peamiselt maapiirkondades.

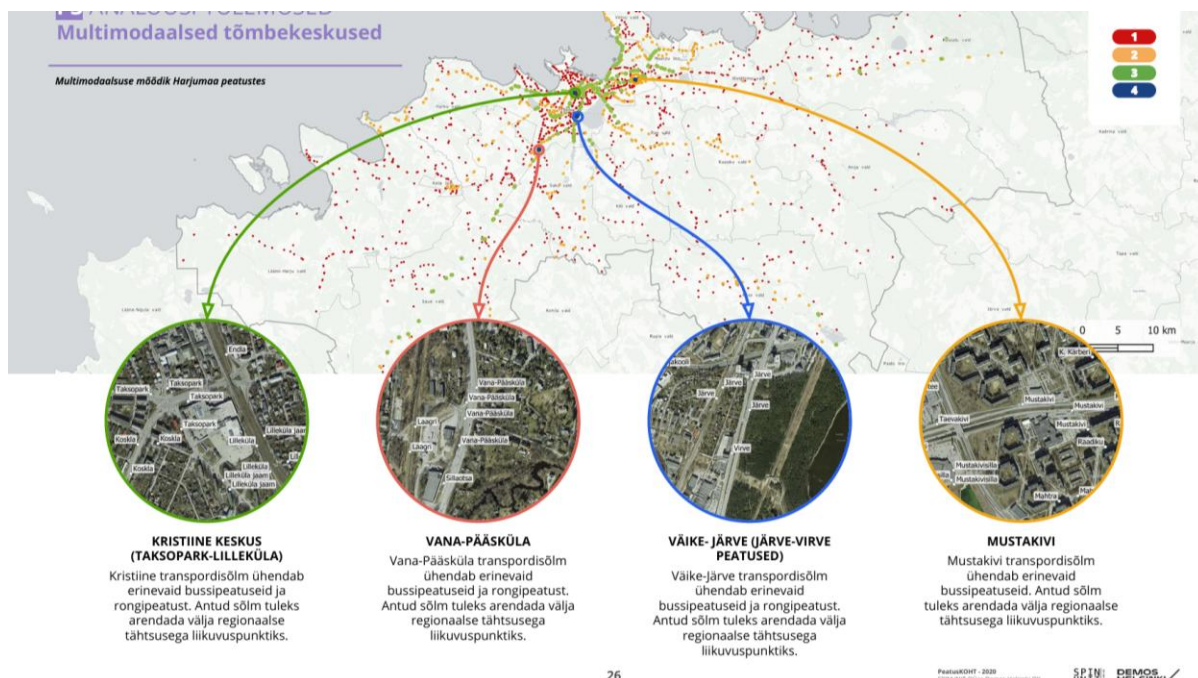
Analüüsi käigus käsitleti peatuse baasteenuseid, mis arvestades peatuse kategooriat peaks seal olema tagatud ja toodi soovitusi, millised mugavusteenused/ lisateenused võiksid seal veel olla. Ülevaade nendest peatuste kategooriate kaupa on lisatud tabelisse 8. Rohelisega on toodud soovituslikud kohustuslikud elemendid ja kollasega valikelemendid (eelkõige mugavusteenused).

Tabel 8. Peatuse baas- ja lisateenuste juhised

Tegevus	K 1&2	K 3	K 4&5	K 4&5 viimane kilomeeter	K 6
Rohkem liikumisviise					
Rattahoidla (U-tüüpi, turvaliselt lukustatav)					
Kaetud rattaparkla või rattakapp					
Rattaparanduspunkt					
Multimodaalsed ühendused (rong, buss, auto/rata rent)					
Multimodaalsed ühendused (auto või kergliiklusvahend)					

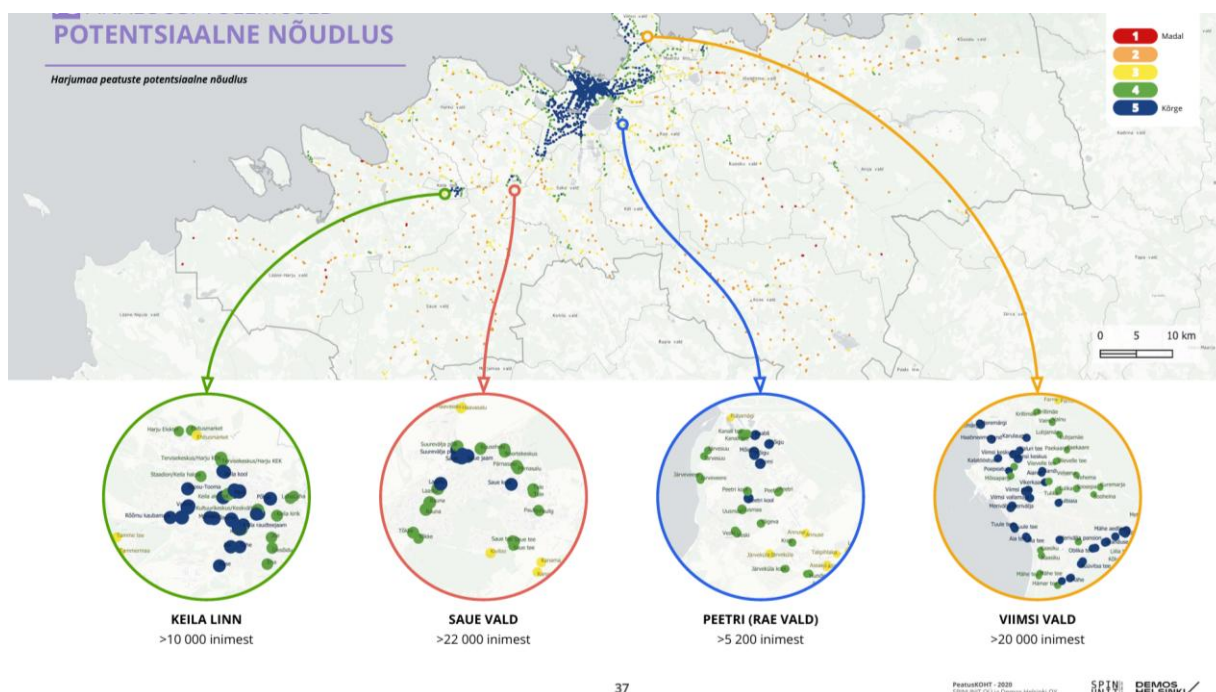
Reaalajas sõidugraafik, mis näitab peatuse lähiümbruse väljumisi					
Kombineeritud transpordivõimaluste parendamine					
Kõrge ühistransporditeenuse kvaliteet					
Lühiajaliselt või P&R parkimiskohad					
Lisateenused					
Kiosk					
Snäkiautomaat					
Traadita internet					
Telefonilaadimispunkt					
Elektriliste sõiduvahendite laadimispunkt					
Pakiautomaat					
Teenusedisain koostöös teenusepakkujaga					
Kogukonnakeskus (raamatukogu, galerii, info)					
Treeningvahend					
Mänguvahend					
Ruumiline mõju					
Viidastussüsteem piirkonna sõlmpunktidesse ja peatustesse					
Uuendatud ristmikud (madaldataud äärekiivid, ülekäigumärgistus, jalakäijate prioriteet)					
Ligipääsetavuse parandamine jalgsi ja jalgrattaga raadiuses 1000 m					
Ligipääsetavuse parandamine jalgsi ja jalgrattaga raadiuses 500 m					
Ligipääsetavuse parandamine jalgsi ja jalgrattaga raadiuses 250 m					
Peatuste ümbruse valgustus					
Parkimisnormatiivi uuendamine (ühistransporti soosiv)					
Kohalooma koos kogukonnaga					
Lagunenud hoonete peatuste ümbruses					
Peatus kui keskus					
Ootekoda					
Ootekoda + (ilmastikukindel, soojendusega)					
Istekohad					
Prügikast					
Peatuse tähis					
WC					
Peatuse valgustus					
Liininfo ja liiklusinfo					
Väljumisgraafik					
Reaalajas sõidugraafik (tabloo)					
Samatasandiline sisenemine					
SOS punkt					
Kokku nõ kohustuslikud teenused	14	25	25	28	17
Kokku nõ valikteenused	3	8	8	7	14

Uuringus pakuti välja mutlimodaalsete regionaalse iseloomuga liikuvuskeskuste asukohad, mis on esitatud joonisel 22. Need keskused on sellised, kus koonduvad mitmed ühistranspordiliigid ja mis on suure nõudluse potentsiaaliga ning täna piisavalt välja arendamata.



Joonis 22. Multimodaalsed regionaalse iseloomuga liikuvuskeskused.

Kaardistati ka suure nõudlusega peatuste asukohad, mis on välja toodud joonisel 23, mille arendamine võimaldab suurendada ühistranspordi kasutatavust.



Joonis 23. Suure potentsiaalse nõudlusega peatused

Analüüs soovitas kõrge prioriteetsega alustada kategooria 3 ja 4 peatuste arendamisest (Tabel 9), kus on suur potentsiaalsete kasutajate arv. Nende kvaliteet on kas piisav (K4) või pigem madal (K3).

Tabel 9. Ülevaade peatuste arendamise soovituslikest prioriteetidest

Kõrge	Keskmine	Madal
K3. Teenuse kvaliteedi tõstmise seisukohast, tuleks esmalt tegeleda kolmanda kategooria peatustega, kuna arvestades sealset potentsiaalsete kasutajate arvu on teenuse kvaliteet liiga madal. Teenuse kvaliteedi tõstmisele peaks järgnema ka peatuste kvaliteedi tõus, seda eriti kohalikes keskustes (näiteks Rummu, Kehra, Vasalemma).	K2. Peamiselt maalise asustuspriirkonna peatusi sisaldav kategooria 2 peatused väärivad eeskätt paremat teenust ja paralleelselt tegelema ka peatuse enda kvaliteediga. Need peatused on üldjuhul äärmiselt minimaalsed - peatuse märgi post, koos sõidugraafikuga ja heal juhul ka pisikese istumisvõimaluse ja varjualusega. Üheks selgeks probleemiks igasuguste multimodaalsete ühenduste puudumine, näiteks rattaparkla või pargi&reisi näol.	K6. Kategooria 6 puhul on teenuse kvaliteet sageli kõrgem kui potentsiaalsete kasutajate arv, samas on selles kategoorias sageli peatused, mis asuvad tööstusalade ja teisi paljusid töökohti koondavate piirkondade lähistel (näiteks Bioloogia). Antud kategooria peatuste potentsiaalne kasutajate arv on küll väike, kuid maantee ääres asuvad need peatused nähtavates kohtades ning vajavad turvalisi ning kiireid viimase-kilomeetri lahendusi peatusest töökohta või koju.
K4. Enamik kohalikke keskuspeatusi ja suurte kasutajate hulgaga linnalisi peatusi asub kategoorias 4. Selles kategoorias on juba hetkel palju kasutajaid ja keskmisest kõrgem teenuse kvaliteet, kuid teenus peaks arvestades peatuste keskset asukohta ja kasutajate arvu olema veelgi kõrgem (näiteks Kallavere, Keila-Joa, Kiili, Viimsi, Tondi). Neljandas kategoorias on samuti enim võimalusi peatuste multimodaalse ja sotsiaalse rolli täiustamiseks. Need peatused peaksid olema kvaliteetse disainiga, mis hõlbustab erinevate liikumisteenuste ristkasutamist, ning samas täiustab ka peatuste sotsiaalset rolli kogukonnakeskusena (vaata ka Pärnumaa näidet)	K1. Kategoorias 1 on kõige rohkem peatusi, seejuures suur osa maalise asustuspriirkonna peatusi. Kuna potentsiaalne kasutajate arv on samas väike, peaks kategoorias üks peatuste kvaliteeti tõstma juhul kui tegemist on olulise kogukondliku sõlmpunktiga või peatusega, mis asub kiirelt arenevas piirkonnas (nt endised suvila ja puhkepiirkonnad, kus aastaringsete kasutajate arv on kiirelt kasvamas).	K5. Kõige väiksema prioriteediga on kategooria 5, kus teenuse kvaliteet on juba hetkel tasemel. Sellesse kategooriasse langevad pigem nn teeäärsed kui keskuslade peatused, seetõttu on antud peatustes pigem oluline panustada kvaliteetsele ja mugavale peatuseruumile. Antud peatused võivad olla ka potentsiaalsed liikuvuspunktid regionaalses võrgustikus, seda toetab nii teenuse kvaliteet kui ka suur kasutajate arv.

3.4. Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs

Kokkuvõtte tugineb Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüsile, mis valmis aastal 2021 ja on leitav aadressilt https://www.fin.ee/sites/default/files/documents/2022-01/Tallinna%20regiooni%20liikuvuse%20anal%C3%BC%C3%BCs_l%C3%B5pparuanne.pdf

1. Uuringu eesmärgid

Uuringu eesmärgiks oli leida lahendusi Tallinna regioonis kokku lepitud liikuvuse strateegiliste eesmärkideni jõudmiseks läbi juhtimis-, otsustus- ja finantseerimislahenduste parendamise. Uuringu ajendiks oli Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia eelnõus väljatöötatud tulevikustsenaarium "Tallinna liikuvus++" elluviimine, mis nägi ette Tallinna linna, riigi ja naaberomavalitsustega liikuvuse arendamise tervikuna, võttes eeskujuks Helsingi arengumudeli.

Analüüsi tellimus esitati ja selle sisupartneriks oli Tallinna regiooni liikuvuse nõukoda, mille liikmeteks olid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Tallinna linna, Harjumaa Omavalitsuste Liidu, Elroni ja Transpordiameti esindajad.

Uuringus käsitleti: koostati Tallinna regiooni liikuvuse ülevaade sisuliselt ja juhtimise aspektist, finantseerimise ülevaade fookusega ühistranspordi korraldamise rahastamisega seotud probleemidele; tutvustati Helsingi ja Praha ühistranspordi toimimise ja juhtimise mudelid; kujundati Tallinna regiooni liikuvuse juhtimise alternatiivid ja finantseerimise võimaluseid ning esitati soovitused nende elluviimiseks.

2. Uuringu metoodika

Uuringu metoodika tuginedes peamiselt võrdleval ja dokumendianalüüsil käsitledes Tallinna regiooni, Helsingi ja Praha liikuvuse toimimise ja juhtimise mudeleid. Viidi läbi arvukalt intervjuusid ja grupiarutelusid liikuvuse korraldamisega seotud võtmeosapooltega hinnangute valideerimiseks ja soovituste väljatöötamiseks.

Helsingi ja Praha liikuvuse toimimise ja juhtimise mudelit analüüsiti nii korralduse, juhtimise kui finantseerimise aspektist.

Tallinna regiooni liikuvuse juhtimismudeli finantsanalüüs tuginedes hetke tegelike kulude ja tulude näitajatele, mudeldati väljapakutud juhtimismudeliga saavutatavaid efekte, sh piletisüsteemi muudatustega seonduvalt

3. Uuringu peamised tulemused

Tallinna regiooni liikuvuse hetkeolukorra analüüsiga tuvastati kokkuvõtlikult järgmised probleemid:

- Tallinna ja Harjumaa elanike arvu tõusuga koos on kasvanud autode arv ning igapäevane autoliiklus.
- Vaatamata elanike arvu kasvule ning Tallinna elanike tasuta sõidu õigusele, ei ole ühistranspordi kasutajate arv oluliselt tõusnud ning autostumistrendi mõjutanud.
- Kohalikes teeninduskeskustes esineb vajadus täiendavate pargi-ja-reisi parklate ja jalgrattaparklate järele.

- Ühistranspordi osapooled peavad ühistranspordi juhtimiskorralduse suurimaks probleemiks killustatust (korralduse, pileti, tariifisüsteemi jm osas), sh koostööd hinnati ebapiisavaks, muuhulgas selle tõttu, et selleks puudub kohustus.
- Kulutused ühistranspordile kasvavad aasta-aastalt, samas kasutajate osakaalus muudatusi see kaasa toonud ei ole.
- Ühistranspordi finantseerimine on olnud ka poliitiliste otsuste tegemise kohaks.
- Üheks hea koostöö eelduseks on see, et ollakse valmis õiglasemates osakaaludes ühistransporti finantseerima ja investeerima, milleks valmisolekut napib.
- Vaatamata Tallinnas tasuta ühistranspordi kehtestamisele (2013 a) ei ole kasutajate arv oluliselt suurenenud ega liikumiste modaalsus muutnud, vaid jäänud 5 aasta jooksul (aastad 2015-2019) samasse suurusjärku, u 141-143 miljonit sõitu aastas.

Valik Tallinna, Helsingi ja Praha piirkondade ja ühistranspordi toimimise näitajate võrdlusest uuringu teostamise ajal on toodud tabelis 10. Kolme pealinnapiirkonna ühistranspordi korraldusmodelite kohta saab olulisemana välja tuua, et Tallinna regiooni korraldajate, piletisüsteemide ja arendamise eesmärkide arv on kõige killustatum; Helsingis kõige terviklikum (millise kohustuse paneb piirkonnale asjakohane seadus, mis sätestab ühistranspordi korraldamise Helsingi regioonis omavalitsuste koostöösutuste poolt) ning Prahas jaotunud sisuliselt kaheks, kus linnatransporti korraldab linn ja ülejäänud regiooni transporti omavalitsuste koostöösutus.

Tabel 10. Tallinna, Helsingi ja Praha linnapiirkondade ÜT näitajate võrdlus

Näitajad	Tallinna piirkond	Helsingi piirkond	Praha piirkond
Piirkonna rahvaarv	0,63 miljonit	1,49 miljonit	2,6 miljonit
Elaniketihedus	118 in/km ²	403 in/km ²	226 in/km ²
ÜT kasutajate arv	154 miljonit sõitu aastas	390 miljonit sõitu aastas	1,4 miljardit sõitu aastas
ÜT sõitude arv elaniku kohta aastas	242	262	538
ÜT korralduses osalevate organisatsioonide arv	4 +18 KOVi + 2 OVLi	1+ 9 KOVi	2+ 850 KOV-i + regioon
Korraldamise terviklikkus	Ei ole terviklik	Terviklik	Linn eraldi ja regioon eraldi + omavaheline koostöö
Ülesannete dubleerimised	Jah	Ei	Jah
Eelarve elaniku kohta	191 eurot	502 eurot	624 eurot (Praha)
Hinnasoodustused	Kõikidel KOV-idel erinev	Ühesugune	Kõikidel KOV-idel erinev

Ühtse ühistranspordisüsteemi juhtimismudeli ettepanek

Ühtse juhtimismudeli eesmärkideks seati:

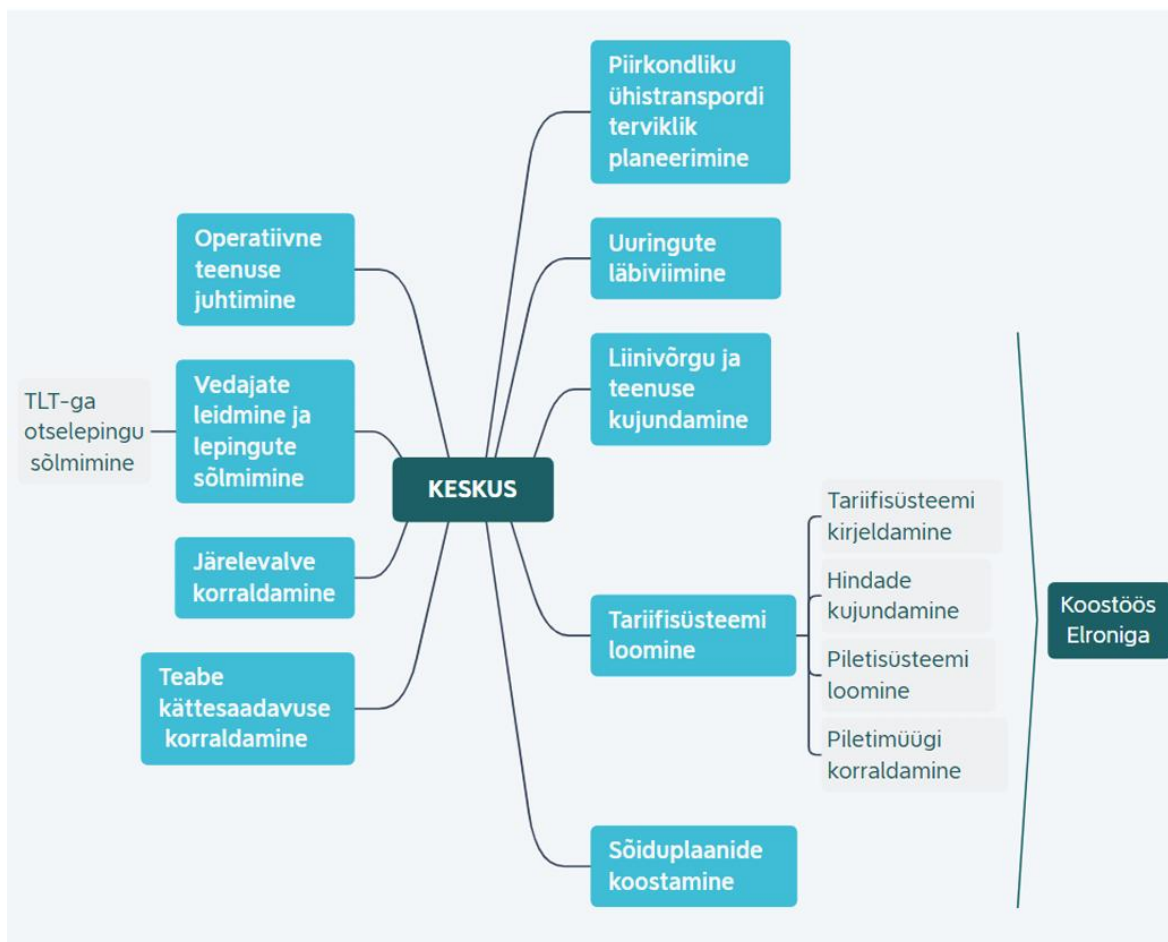
- rohkem ühistranspordi;
- parem teenus (kiirem, kvaliteetsem) kasutajate jaoks;

- parem ühistransporditeenuse kättesaadavus;
- ühtne piletisüsteem;
- terviklik liinivõrgu planeerimine;
- selgem finantseerimine;
- vähem organisatoorseid killustatust.

Erinevate alternatiivide (KOVide ühisamet, riigiasutus, ettevõtte) kaalumisel tehti ettepanek, et Tallinna regiooni ühistranspordi kõikide liikide üleselt **võiks korraldada piirkondlik ühistranspordikeskus**, mis on kohalike omavalitsuste ja riigi poolt asutatud. Nähti võimalust, et selleks võib olla olemasolev Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus või ka uus samalaadsena moodustatud asutus. Ettepaneku kohaselt koonduks ühtsesse ühistranspordikorraldamise asutusse kõik korraldusülesanded (nt arendustegevus, liinivõrgu planeerimine, operatiivne juhtimine, sõiduplaanide koostamine, vedajate leidmine ja lepingute sõlmimine, ühtse piletisüsteemi loomine, järelevalve tagamine jt). Seejuures vedajana jätkaks Tallinnas Tallinna Linnatransport ja raudteel Elron (vt täpsemalt joonis 24). Uus juhtimismudel ei näinud ette muudatusi taristu haldamises ja hooldamises.

Finantseerimismudel is nähti ette seniste eri allikatest (riigieelarve toetus, KOV eelarve toetus, piletitulu) tagatud rahastamise konsolideerimine ühistranspordikeskuse kätte, millest u veerand oleks riigieelarve toetus, 4% Harjumaa KOVide toetus, ligi kaks kolmandikku Tallinna linna toetus ja u 10% piletitulu kui ÜT Tallinnas oleks tasuta või u 30% piletitulu kui ÜT Tallinnas oleks tasuline. Soovitati seada piletitulu proportsiooni osakaal ÜT rahastamises 30%. Sellisel juhul oleks KOVide toetus 45% ja riigieelarve toetus 25% ÜT kuludest. Soovitati võtta KOVide osa rahastuse aluseks nende elanike arvu ja sõitjate arvu järgi. Sellisel juhul oleks maakonna KOVide (va Tallinn) rahastus ÜT tagamiseks (2025. a võrreldes 2020. a) kasvanud keskmiselt 3 korda ja mõned väikelinnadel enam kui kümme korda. Samal ajal Tallinna rahastus oleks vähenenud ligikaudu 25% võrreldes võrdlusaastaga. See võis olla ka üks peamisi põhjuseid, miks maakonnaülese ühistranspordi korraldamise mudeliga edasi ei liigutud.

Piletisüsteemis soovitati võtta kasutusele konstantse (ühtne) pileti hind (tsoonipõhise piletisüsteemi asemel), eelkõige kasutaja ja korraldusmugavuse eesmärkidest lähtudes.



Joonis 24. Tallinna regiooni ühtse ühistranspordikeskuse rollid

3.5. Tallinna ringraudtee sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs

Kokkuvõtte tugineb Tallinna ringraudtee sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsile, mis valmis 2023. aastal ja on leitav aadressilt https://www.agri.ee/sites/default/files/documents/2023-11/Tallinna%20ringraudtee%20SMA_l%C3%B5ppraport_11.10.2023.pdf

1. Uuringu eesmärgid

Uuringu peamiseks eesmärgiks oli analüüsida **Tallinna ringraudtee trassi alternatiive**, sh rööpmelaius, nende **rajamise sotsiaalmajanduslikust** aspektist. Selleks kirjeldati trassi alternatiivne, anti hinnang nende teostatavusele, analüüsiti ringraudtee vajadust (kauba ja sõitjate vedu, linnaarendus, ohutus jt), eesmärgid ja potentsiaalne mõju. Kokkuvõtteks anti hinnang sotsiaalmajanduslikele mõjudele ning täiendavat uurimist vajavatele aspektidele.

2. Uuringu metoodika

Kasutati **ootuspõhist hindamist**, mille raames selekteeriti ja valideeriti intervjuude ja arutelude raames **ringraudtee rajamise eesmärgid** ning nende suhtes **määratleti võimalikud mõjud**. Kaardistati rööpme **laiusega seotud aspektid** (taristu, finantsiline mõju, asukoha ja

maakasutuse mõjud). Viidi läbi tulevikufoorumid eeltoodud aspektide täpsustamiseks ekspertidega ja uuringu tulemuste valideerimiseks.

3. Uuringu peamised tulemused

Ringraudtee kõige olulisemaks eesmärgiks hinnati **sõitjate liikuvusvõimaluste parandamist**. Ringraudtee soovitud mõjuks on seega uue ida-lääne-suunalise liikumisvõimaluse loomine, mis peaks olema peamine fookus tulevikus reisiliiklusega seotud aspektide analüüsimisel.

Raudtee **mõju ulatus sõltub olulisel määral asukohavalikust** – kas lahendusse kaasatakse suuremas osas ka **Tallinna linnasisene reisijateveo potentsiaal** (põhjapoolsed alternatiivid) või toetab lahendus lõunapoolseid piirkondi. Seejuures on oluline märkida, et lõunapoolse trassikoridori puhul täidab vähemalt osaliselt vastava ühenduse vajaduse Rail Baltic.

Tehti ettepanek, et reisijatega seotud mõjude täpsemaks hindamiseks on vajalik nii täiendava **liikuvusuuringu tellimine** kui ka põhjapoolsete alternatiivide (eelkõige A1 **ehk kahe raudteeharu vahelise ühenduse loomine Järvel**) teostatavuse täpsem hindamine.

Rööpmelaiuse osas on **eelistatud 1520 mm ringraudtee** rajamine, kuna see võimaldab suuremas osas **kasutada olemasolevat raudteetaristut**, on eelduslikult oluliselt **soodsam, vastab senini raudteel veetava kauba profiilile** ning **sobitub Eesti raudteevõrgustikku**. Seejuures tuleks 1520 mm rööpmelaiusega ringraudtee rajada teadmiseks, et tulevikus oleks seda vajadusel võimalikult lihtne ümber ehitada 1435 mm rööpmelaiusele (viaduktid jms taristu on juba valmis, mida saab ka 1435 mm puhul kasutada).

Täiendavate põhjalikemate uurimisvajadustena toodi välja:

- liikuvusuuring – inimeste ja kaupade praegune liikumine (mahud ja suunad), samuti tulevikuproгноos (milliseks võiks inimeste ja kaupade liikumine kujuneda erinevate ringraudtee trassialternatiivide puhul). Uuringu tulemusena peab selguma, milline trassialternatiiv nii asukoha kui ka rööpmelaiuse mõttes on mõjusaim;
- Kopli kaubajaama vabastamise majandusliku mõju uuring;
- Järve ühenduse võimalikkus – lähemalt pole analüüsitud, kas ja kuidas see on tehniliselt võimalik ja milline oleks selle indikatiivne maksumus.

2025. a kevade seisuga pole teemaga edasi liigutud, kuna ringraudtee eriplaneering on „külmutatud“.

3.6. Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs

Ülevaade tugineb Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüsil, mis valmis 2019. aastal ja mis on leitav: https://www.hol.ee/docs/file/KRT_L6ppraport.pdf

1. Uuringu eesmärgid

Kergrööbastranspordi analüüsi peamine eesmärk oli uurida trammi ja üldiselt kergrööbastranspordi arenguvõimalusi pealinnaregioonis, sh Tallinna olemasolevat trammivõrku. Analüüs lähtus järgmistest strateegilistest lähtepunktidest:

- Võimaldada konkurentsivõimelist ja keskkonnasäästlikku alternatiivi sõiduautodele, et toetada pealinna eesmärki vähendada autoliiklust 2035. aastaks 10–20%.
- Luua CO₂-neutraalne ühistranspordivõrgustik ning muuta linnakeskus autovabaks.
- Vähendada kasvava liikluskooormuse ja elanikkonna tõttu tekkivat negatiivset mõju keskkonnale, rahvatervisele ning ühenduskiirustele.
- Tugevdada ruumilist ja sotsiaalset sidusust, võimaldades linnaruumil areneda tihedama, segafunktsioonilise ning jalakäijasõbraliku suunana.
- Tugineda kergrööbastranspordi keskkonna- ja ruumisäästlikkusele võrreldes teiste ühistranspordivormidega, eriti pikemates koridorides.

Kesksel kohal oli konkreetsete rööbastranspordi koridoride prioritseerimine ja nende rajamise teostatavuse ja tasuvuse hindamine.

2. Uuringu metoodika

Analüüsi läbiviimiseks kasutati põhjalikku mitmekihilist ja andmepõhist metoodikat, mis hõlmas:

1. Analüüsi piirkonna määratlemine ja trasside valik

- Arvesse võeti olemasolevat maakasutust, rahvastiku paiknemist, töökohtade ja sihtkohtade paiknemist, olemasolevaid ühendusi ning keskkonnamõjusid.
- Trasside valik toimus koostöös Tallinna ja selle lähialdade planeerijatega, kaardistati ka tulevased arendusalad.

2. Liikumisandmete kasutus

- Kasutati liikumispäevikute andmestikku, Tallinna lähialdade liikumisuuringuid (Rae, Viimsi) ja mobiilpositsioneerimise andmeid.

3. Teostatavus- ja tasuvusanalüüs

- Modelleeriti erinevad stsenaariumid, kus reisija valik transpordiliigi vahel põhineb üldistatud ajaparametritel (aeg + teisendatud kulud).
- Trassid alla 5000 reisijat päevas jäeti välja, ülejäänutel tehti finantsiline ja sotsiaalmajanduslik tasuvusanalüüs.
- Võrreldi kahte tehnoloogiat: tamm (KRT) ja metroobuss (BRT) ja lähtuti: ehitus- ja hooldusmaksumusest, veeremi hinnast, käitus- ja hoolduskukudest ning väliskuludest ja -tuludest (nt keskkonnasaaste, müra, kokkuhoitud aeg jms).

4. Stsenaariumite analüüs (ühildatud Tallinna SUMPiga)

Analüüs viidi läbi viie erineva stsenaariumi kohaselt, mis on harmoniseeritud Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse arengukavas kasutatavatega. Vastavalt igas stsenaariumis kirjeldatud taustsüsteemile analüüsiti määratud trasside tasuvust.

- *Business as usual* – autokeskne areng, vähe arendusi ühistranspordis.
- Tallinn+ ja tramm – olulised investeeringud ühistransporti, tramm uute liinide kandja.
- Tallinn+ ja BRT (metroobuss) – trammide asemel fookus metroobussile.
- Tallinn++ ja tramm – inimeste peamine eelistus on mitte sõltuda isiklikust sõiduautost, eelistada säästvalt liikvust ja rendiautosid, multimodaalsus esikohal.
- Tallinn++ ja BRT – sama eelmisega, ent metroobussiga.

Stsenaariumid modelleeriti läbi nii tasuta kui tasulise ühistranspordi variandiga, kuigi analüüs tõi välja, et piletihinna mõju võib olla mudelis ülehinnatud.

3. Uuringu peamised tulemused

Tulemustest üldiselt

- Kõik esialgses modelleerimises sõelale jäänud trassid osutusid sotsiaalmajanduslikult tasuvaks.
- Kõige kasulikum stsenaarium on „Tallinn++ ja tramm“, mille tulu-kulu suhe (*benefit-cost ratio*) ulatus 5,2–4,1 sõltuvalt piletipoliitikast.
- Trammile eelistuse põhjus: kõrgem sotsiaalmajanduslik tasuvus, olulisem mõju linnaruumi kvaliteedile ja arengule, toetab kõrgema tihedusega asumite teket peatuste ümber.

Esitati trammiteede võrgu arendamise etapiline kava tähtsuse järjekorras.

Etapp - pikkus	Liinid/ koridorid	Kommentaar
I etapp – 23,2 km	• Kristiine ühisterminal, trassid Ülemiste–Balti jaam, Laikmaa ümberistumisterminal, Põhja-Tallinna liin. • Trassid Peetrisse / Assakule, Laagna tee, Sõle jt.	• Eesmärk: vältida kasvavat autostumist kiire arenduse piirkondades.
II etapp – 28,1 km	• Kõik kirde-trassid (nt Viimsi, Lasnamäe, Tallinna Haigla).	• Oluline siduda trassid omavahel ja olemasoleva võrguga. • Tähtis Viimsi tihendamine ja pargi & reisi lahendused.
III etapp – 21,3 km	• Trassid Tabasalu ja Õismäe suunal, nende ühendus Kristiine terminaliga	• Oluline roll sotsiaalse sidususe suurendamisel (nt Põhja-Tallinnas). • Paljassaare liin osutus mittetasuvaks – eelistada bussiliini.
IV etapp – 23,1 km V etapp – 16,1 km	• Mustamäe–Ülemiste ühendus, Ülemiste sisemine ligipääsetavus (Valukoja tn), Jüri suund. • Maardu, Peterburi tee ja Pärnu mnt pikendus.	• Etapil madalam BCR, soovitus esialgu parandada bussiliiklust. • Madalaim tasuvus – sõltub lisameetmetest (nt pargi ja reisi). • Vajalik paremini hinnata võimalusi Järve ümberistumisvõimaluste kaudu.

2025. a kevade seisuga on selge, et tulenevalt eelarvelistest võimalustest on lähima 10-15 aasta jooksul realistlik kergrööbastranspordi arendamisel konkreetselt edasi liikuda vaid Tallinna siseste ühendustega, millest vanasadama ühendust on hiljuti valminud, Pelguranna ühendus on kavandamisel ja Liivalaia ühendus planeerimisfaasis.

3.7. Tallinn-Harju linnalise regiooni pendelrände teekaart

Tallinn-Harju linnalise regiooni pendelrände teekaart, mis koostati 2021. aastal ja on leitav: <https://www.hol.ee/et/pendelrande-teekaart> analüüsis peamiselt tuginedes olemasolevate uuringutele ja strateegiatele linnapiirkonna liikuvuse probleeme fookusega linna ja lähiala pendelrändele.

Taustaanalüüsis järeldati kokkuvõtvalt, et pendelränne ja seda eelkõige isikliku sõiduautoga on üha kasvamas ja tõi peamiste probleemidena välja järgmise:

- Puudujäägid regionaalses (ühis)transpordisüsteemis
- Liiklussageduse kasv peamisetel linna sisenevatel marsruutidel
- Sõiduauto kiirus ühistranspordi ees
- Ühistranspordi soodsus isikliku auto ees
- Asustumuster, mis ei soosi ühistranspordi kasutamist
- Rattateede võrgustiku, ühistranspordi ja hoonete kättesaadavus
- COVID-pandeemia mõju liikuvusele

Teekaart määratles ulatusliku paketi tegevusuundi ja tegevusi, mis pidid toetama regiooni liikuvuse parandamist ja pendelrände leevendamist. Ettepanekud jagunesid kümnesse tegevussuunda (taristu, piiriülese säästva liikuvuse korraldus, intermodaalsus, liikuvusteenused, liikuvusandmete kogumine ja analüüs, alternatiivsed energiaallikad, maakasutuse ja liikuvuse planeerimise ühildamine, autokasutuse vähendamine, paranenud liiklusoskused ja -teadmised. Suunad omakorda kokku enam kui 20 tegevuseks ja need omakorda 75 meetmeks.

Seega oli pendelrände teekaart laualatuslik ekspertsisend liikuvuse ja pendelrände probleemide lahendamiseks, kuid ilmselt jäi otsustajate poolt valideerimata tegevuste elluviimise realistlikkuse (aeg, raha, valmisolek jm) ja mõju vaatest. Siiski seda materjali saab edukalt kasutada regiooni SUMP koostamisel ühe alusallikana.

4. Omavalitsuste ja ekspertide seisukohad

2025. aasta kevadel (ajavahemikus märts-mai) viidi liikuvusanalüüsi koostamise raames läbi intervjuud kõigi Harju maakonna 16 omavalitsusega. Intervjuudes osalesid omavalitsusjuhid, valdkondlikud juhid ning spetsialistid (planeerimise, taristu ja liikuvuse spetsialistid, arendusnõunikud). Arutelude eesmärk oli kaardistada KOVide vaade liikuvusvaldkonna väljakutsetele, arengusuundadele ja koostöövajadustele ning -valmisolekule. Tallinna puhul viidi lisaks linna Transpordiametile läbi eraldi intervjuud ka linna strateegiadirektori ning valdkonna eest vastutava abilinnapeaga.

Lisaks omavalitsustele viidi läbi intervjuud ka Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja Elroni juhtidega ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Kliimaministeeriumi ja Transpordiameti ekspertidega. Intervjuudes osalenute nimed on välja toodud raporti lisas 8.2.

Teemad, mida intervjuude raames käsitleti, olid järgmised:

- Peamised liikuvusega seotud probleemid ja vajadused omavalitsuspiire ületavaks koostööks (nii hetkeolukorras kui ka 10+ aasta vaates).
- Koondülevaade KOVi liikuvustaristust ja peamistest sõlmpunktidest (jalg- ja jalgrattateed, pargi- ja reisi parklad, ühistranspordi ümberistumispunktid, standardid jms).
- Plaanid liikuvusega seotud arendustegevuste osas.
- Ootused Harju maakonna liikuvuskava osas.

Alljärgnevast kokkuvõttes tuuakse välja intervjuude tulemusena välja koorunud peamised liikuvusega seotud **probleemid ja vajadused omavalitsuspiire ületavaks koostööks ning ootused** Harju maakonna liikuvuskava osas.

Peamised liikuvusega seotud probleemid ja vajadused omavalitsuspiire ületavaks koostööks

Konkreetsete Harju maakonna liikuvusega seotud probleemide taustal tõdesid intervjuueeritavad, et liikuvusvaldkond on laiemalt Harju maakonnas selgelt oluline ühine teema, kuna igapäevane pendelränne nii maakonna omavalitsustest Tallinnasse kui ka vastupidi koos autostumisega ei ole ajas vähenenud ning sellest tulenevad probleemid (kasvavast liikluskooormusest tulenevad keskkonnaküsimused, ummikud peamistel sissesõiduteedel, ohutuse teemad, auto omamise ja kasutamise seotud rahaline kulu jms) saavad olla lahendatavad ainult ühiselt. Samas esines ka skeptilisemat suhtumist – küllalt levinud on arusaam, et autostumisele vähemalt lähiajal head lahendust ei ole, kuna ühistransport ei suuda pakkuda võrreldavat kiirust ja mugavust. Samas leiti kohati ka, et võrreldes muu maailmaga ei ole probleemid nt ummikutega (veel) sedavõrd teravad. Kokkuvõttes koorus **intervjuudest välja neli peamist probleemi**, mille lahendamiseks on vajalik laiem koostöö. Vastavate probleemide olemus on alljärgnevalt lahti kirjutatud.

1. Ühistranspordi korraldamise killustatus

Sisuliselt kõik intervjueritud osapooled (nii omavalitsuste esindajad kui ka eksperdid) töid **selge võtmeprobleemina välja maakonna ühistranspordisüsteemi killustatuse**. Maakonna ühistranspordi korraldajateks on kolm osapoolt (MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, AS Eesti Liinirongid (Elron), Tallinna Linnatranspordi AS), kes finantseerimise ja teenuse korraldamise loogikast tulenevalt vähemalt osaliselt konkureerivad omavahel. Konkurentsituatsioonist tulenevalt on korraldajatel ka erinevad huvid (nt soovitakse teenindada nn tasuvamaid liine), mis omakorda raskendab kokkulepete saavutamist nt MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ja AS Tallinna Linnatranspordi vahel Tallinna piiri ületavate liinide osas. Liiniplaneerimist tehakse eraldi, mis tähendab, et marsruudid ja graafikud (nt rongi ja bussi vahel) ei pruugi omavahel parimal viisil sobituda. Osapooltel on erinev lähenemine piletite hinnastamisele (kellele on soodustused ja millised ulatuses, kes saavad tasuta sõita jne), mis raskendab mh ka ühiste piletitoodete pakkumist. Kõik eelnev tähendab ühelt poolt seda, et ühistranspordi korraldus ei ole efektiivne – ressursid (nt kompetents) jagunevad erinevate osapoolte vahel ja nende kasutamise osas ei ole sünergiaid. Teisalt tähendab killustatus kliendi jaoks ebamugavust – istudes ühelt transpordiliigilt teisele on vaja hankida infot erinevatest keskkondadest, vaja osta eraldi pilet (kohati võib jääda arusaamatuks, kust millised transpordiliigi jaoks pileti saab), erivate korraldajate ja liikide ühistranspordi piletite summeerimisel muutub ÜT kasutamine kallimaks kui isikliku autoga liikumine jne. Kokkuvõtvalt mõjutab killustatus nii mõistlikku ressursikasutust kui ka ühistransporditeenuse mugavust ja kättesaadavust.

Samas tuleb rõhutada, et intervjuudes osalenutel oli selge arusaamine, et **killustatuse probleemi ei ole võimalik lahendada vaid Harju maakonna omavalitsuste poolt, see eeldab riigipoolset sekkumist**. Probleem on juba pikalt olnud teada ning praeguseks on selge, et ilma „sunnita“ ühist lahendust ei teki. Seega on ühistranspordi killustatuse lahendamise võimalused maakonna omavalitsuste poolt väga piiratud, mistõttu pragmaatilises vaates on mõistlik keskenduda nendele ühistegevustele, mille lahendamine on ka omavalitsuste võimuses. See ei tähenda, et killustatuse probleemi ei peaks järjepidevalt teadvustama.

2. Mugavate ümberistumisvõimaluste tagamine (pargi- ja reisi lahendused, ümberistumispunktid, liikuvuskeskused jms)

Maakonna omavalitsused on arendanud erinevaid kohti, kus on võimalik ühelt transpordiliigilt teisele ümber istuda (nt autolt või jalgrattalt rongi või bussi peale). Piirkondades, kus on rongiliiklus, on neid arendatud raudteepeatustesse (nn pargi ja reisi lahendused), mis on enamasti kasutajate poolt ka hästi vastu võetud ja tihedas kasutuses, seda nii lääne- kui ka idasuunas. Populaarsed on need eelkõige Tallinnast kaugemale jäävates kohtades, kus nt auto vahetamine rööbastranspordi vastu annab nii ajakasutuse kui ka mugavuse vaates suuremat efekti. Erinevaid pargi ja reisi lahendusi on välja arendatud ka bussipeatustes, sh nii Tallinnast kaugemal kui ka Tallinna siseselt. Suuremad liikuvuskeskused, mis perspektiivis võiks ühendada nii rongi, trammi, bussi, autod kui ka kergliikurid ning kus osutatakse ka erinevaid teenuseid, on eelkõige Tallinna linna poolt arendatavad. Sellised liikuvuskeskused võiksid perspektiivis tekkida nt Ülemiste, Kristiine ja Järv, Rocca al Mare piirkondadesse. Seejuures on teatud sõlmpunktidel potentsiaal kujuneda olulisteks liikuvuskeskusteks mitte ainult Harjumaa, vaid kogu Eesti ja ka rahvusvahelises vaates.

Tallinna linnal on 2025. aastal valmimas kontseptsioon, mille raames töötatakse välja ühtne lahendus liikuvuskeskustele alates definitsioonidest ning lõpetades nende väljaarendamise kavaga. Vastavate liikuvuskeskuste arendamine on seotud ka muude projektidega, nt uute trammiteede rajamisega. 2025. a kevade seisuga selget tegevuskava liikuvuskeskuste arendamise osas veel ei ole.

Harjumaa ülene väljakutse seisneb liikuvuskeskuste osas eelkõige selles, et **puudub terviklik maakonnaülene nägemus, kuhu, millise funktsionaalsusega ja millal vastavad lahendused tekivad ning seda viisil, et lahendused toetaks maksimaalset reisijate mugavat ümberistumist**. Samuti puudub ühine arusaam liikuvuskeskuste kontseptsioonist – millisel tasandil ja asukohtades millised teenuseid ja lahendusi võiks perspektiivis pakkuda. Intervjuudest tulenevalt saab väita, et **peaaegu kõik maakonna omavalitsused peavad liikuvuskeskuste süsteemset arendamist oluliseks ühistegevuseks**, millega tuleks koos edasi liikuda, võttes arvesse seejuures varasemad analüüsid aga ka Tallinna poolt hetkel väljatöötatava liikuvuskeskuste kontseptsiooni, mida saab laiendada maakonnaüleseks. Liikuvuskeskuste süsteemset arendamist pidasid oluliseks ka analüüsi koostamise raames intervjuueeritud eksperdid.

3. Kergliiklusteede katkestused ja ebapiisavus, probleemid ohutuse ja ligipääsetavusega

Kergliiklusteid on viimase paarikümne aasta jooksul Harjumaa omavalitsuste poolt suures mahus arendatud ning seda peetakse omavalitsuste poolt sageli ka prioriteetseks ülesandeks, eelkõige tihedamalt asustatud piirkondades. Vastava tegevuse järgi on suur nõudlus ka kogukondade poolt. Teisalt on nende arendamisel oluline ratsionaalsus – pikkade lõikude rajamine hõredamalt asustatud piirkondades ei pruugi olla otstarbekas, kuna vajalikud investeeringud on suuremahulised ning väiksema liikluskoormusega kohtades pole selleks loota ka toetuste abi. Siiski toodi mitmete omavalitsuste poolt välja, et **kohati on kergteede võrk katkendlik ja ebaühtlaselt arenenud**. Mitmetel juhtudel on jätkuvalt vajadus ka arendusprojektideks, mis puudutavad mitut omavalitsust. Näitena võib välja tuua Tartu maantee sissesõidu, kus Rae valla poolt tulijatel ei ole head ühendust Ülemiste Keskusest edasi kesklinna suundumisel. Puuduvaid lõike on ka nt Saue-Keila suunal.

Eraldi väljakutseks on **kergliiklusteede asulate sisesed pudelikaelad, mis on olulised mh liiklusohutuse tagamiseks** (nt peab bussipeatusesse liikuma mööda maanteed vms). Sellised ühendused ei eelda küll omavalitsuste ülest koostööd, kuid samas võiks olla maakonna vaates olulisemad kitsaskohad ühtse metoodikaga kaardistatud.

Samas on üheselt selge, et säästvate liikumisviiside edendamise seisukohast on kõige suurem potentsiaal ja ka arenguvajadus Tallinna kesklinnas, kuhu on suunatud ka linna fookus. Sellest tuleb kesklinna siseselt leida lahendusi, kuidas tagada sujuvad ja turvalised võimalused kergliiklejatele, sh ka elektri toel töötavatele liikuritele.

Intervjuudest lähtuvalt on **enamus omavalitsusi seisukohal, et kergliiklusteede võrgustiku arendamiseks tuleks ühiselt tegeleda kaardistades peamised puudujäägid ning luues tegevuskava**

nende kõrvaldamiseks. Ekspertide poolt rõhutati eraldi omavalitsuste siseste kitsaskohtade lahendamise tähtsust liiklusohutuse tagamiseks.

4. Raudtee potentsiaali parem ära kasutamine

Intervjuudes osalenud töid sageli välja, et autostumise pidurdamisel on **kõige konkurentsivõimelisem ühistranspordiliik rööbastransport**, kuid see ei puuduta kõiki maakonna omavalitsusi. Raudteeühenduste arendamine hõlmab hetkel otseselt maakonna 16 omavalitsusest täpselt pooli – nendeks on Tallinna kõrval idasuunas Rae, Raasiku ja Anija vald, läänesuunas Saue ja Lääne-Harju vald ning Keila linn ja edelasuunas Saku vald. Perspektiivis võiks lisaks rääkida nn linnaraudtee arendamisest, mis hõlmaks olemasoleva raudteetrassi kasutamist reisiliikluse eesmärkidel ka Maardu ja Viimsi suunal. Samuti saab Rail Balticu valmimise järgselt raudteeühenduse Kiili vald.

Eelnevale lisaks on strateegilise tähtsusega ka uute trammiliinide rajamine, kuid see on lähikümneanditel tõenäoliselt eelkõige Tallinna sisene küsimus, kuna linnast välja ulatuvate trammiteede rajamine ei ole vähemalt 10-15 aasta vaates realistlik. Olukorda muudab ka Rail Baltica (RB) ning selle kohalike peatuste valmimine. RB Harjumaa osale on kavandatud 4 kohalikku peatust – Assaku (Rae vald), Luige (Kiili vald), Saku ja Kurtna (mõlemad Saku vald). Seejuures on Kiili ja Saku vald seisukohal, et Luige, Saku ja Kurtna **peatuse planeeritud asukohad ei ole reisiliikluse edendamise seisukohast kuigi soodsad, kuna need jäävad asustusüksustest eemale**, mis vähendab nende potentsiaali maakonnasisese reisijateveo osas märgatavalt. Paremat perspektiivi nähakse Rae valda Assaku peatusel, mis võiks anda vastavale piirkonnale olulise arengutõuke.

Hetkeseisuga on reisijate arvult selgelt kõige suurema mahuga nn **lääne suund**, mis on oluline ühendusvõimalus Tallinna kõrval Saue ja Lääne-Harju valdadele ning Keila linnale. Vastavas suunas on vajalik raudteetaristu välja arendatud ning graafik alates 2025. aasta kevadest taktipõhine, mis võiks tagada vähemalt lähimas perspektiivis piisavalt mugava ja kiire ühendusvõimaluse. Enamikes raudteepeatustes on välja arendatud ka reisi ja pargi lahendused. Omavalitsused on selgelt teadvustanud, et ka **planeerimis- arendustegevus võiks järjest olla suunatud raudteearsetesse tsoonidesse, mis on seotud mugava, kiire ja säästva ühendusega**.

Edelasuunalise raudteeharu puhul, mis maakonna omavalitsustest puudutab Saku valda, on **selgeks kitsaskohaks ammendunud läbilaskevõime**. Lahenduseks oleks teise rööpmepaari rajamine, mis on Edelaraudtee poolt ka kavas olnud, kuid mille rajamise aeg ei ole teada. Seni puudub võimalus graafikuid tihendada, mille järgi samas nõudlust oleks, kuna rongid on täis. Vastava investeeringu elluviimist ei saa aga Harjumaa omavalitsused otseselt suunata, kuna see eeldab riigipoolset rahastusotsust. Seega oluline on pärast RB valimist arendada edasi edelasuuna raudteetaristut.

Idapoolse raudteeharu jäävad omavalitsused näevad, et raudtee perspektiiv pole veel piisavalt ära kasutatud. Graafik pole piisavalt tihe, kuid see võiks muutuda peale raudtee

rekonstrueerimistööde lõppu ja uute rongide lisandumist, mis tähendaks, et ka idasuunalised ühendused saaksid liikuda taktipõhise ja piisavalt tihedate ühenduste suunas. Samuti ei ole raudteepeatuste potentsiaali seni kuigi hästi kasutatud, mis on selge arenguvõimalus nt Raasiku vallale.

Ringraudtee eriplaneeringu koostamine on soikunud, kuid mõnede omavalitsuste poolt peetakse **lääne- ja idapoolse raudteeharu ühendamist reisijateveo seisukohast endiselt perspektiivselt oluliseks**. Samas leitakse, et kuigi mitmete Harjuma omavalitsuste jaoks on see oluline, peaks teemat pigem eest vedama keegi teine. Sama kehtib ka nn linnarongi teemaga (perspektiivne reisijatevedu Maardu ja Viimsi suunal).

Intervjuude kokkuvõttes saab välja tuua, et raudtee potentsiaali parem ärakasutamine on Harju maakonna omavalitsuste jaoks kindlasti oluline, kuid see ei puuduta kõiki omavalitsusi ning teemat peaks pigem eest vedama omavalitsusvälistes osapooled (Eesti Raudtee, Kliimaministeerium, Elron jt).

Lisaks eelmainitud neljale peamisele väljakutsele toodi erinevates intervjuudes välja veel järgmisel maakonna liikuvust puudutavad kitsaskohad:

- **Bussiliinide tihendamine** – mitmed omavalitsused tõid välja, et teatud marsruutidel (nt Tallinn-Kuusalu-Loksa, Tallinn-Kose) on probleemiks busside liigne täituvus, mis tähendab, et teatud kellaaegadel tuleb inimestel seista püsti ka Tallinna ja kaugemat tagamaad ühendavatel liinidel. Teisalt on kohati ka väljakutse, et osades hõredalt asustatud piirkonnades puuduvad üldse ühistranspordiühendused. MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus on valmiduses täiendavate väljumiste lisamiseks, kuid see eeldab lisaraha. Samas on ilmselt paratamatu, et mõned eraldiseisvad kaugemad asutusüksused ei saagi regulaarse liinivõrguga kaetud saada, kuna see on ebaotstarbekas. Lahenduseks võiks siin olla nõudepõhiste liinide rakendamine.
- **Nõudetranspordi arendamine** – nõudetranspordi osas olid omavalitsused reeglina arusaamisel, et tegu ei ole „võluvitsaga“. Kaugemates ja hõredalt asustatud piirkondades ühistransport tavamõistes ei toimi, kuna piisavalt tiheda graafikuga bussiühendusi vastavatesse paikadesse ei ole võimalik tagada (seda ka perspektiivis), kuid samas on ka nõudetransport ilma arvestatava dotatsioonita kallis. Tallinnale lähemates piirkondades võiks vastavat vajadust osalt katta Bolt vm analoogsed teenusepakkujad (sisuliselt taksoteenus), teatud sihtgrupile on lahenduseks sotsiaaltransport. MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus on valmis nõudetransporti maakonnas piloteerima, kui selleks leitakse rahastust. Piloteerimine on mõistlik, peale mida on võimalik otsustada, kas ja kuidas teemaga Harjumaal edasi liigutakse. Nõudetranspordi üheks liigiks on ka töötajate vedu, mida mitmed suured tööstus- ja logistikaaladel tegutsevad ettevõtted korraldavad ise. Seejuures aga väga head lahendust, kuidas vastavaid liine saaks korraldada avaliku ühistranspordiga ei ole (takistuseks on nt spetsiifilised vajadused asukohtade ja kellaaegade osas)
- **Nn ristiliinide arendamise küsimused** – mõned omavalitsused tõstatasid liikuvuse väljakutsena Harju maakonna lääne-ida suunaliste ühistranspordiühenduste puudumise (teatud ulatuses, nt Kiili-Rae, see siiski toimib). Samas oldi kohati ka skeptilised, kas nt Tallinna ringteel liikuv buss, mis keeraks sisse igasse keskusesse,

oleks konkurentsivõimeline. MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse poolt on aga vastava liini käivitamine ette valmistatud, selle piloteerimise järgselt on võimalik teha ka järeldusi edaspidiseks. Eraldi võiks perspektiivis täpsemalt analüüsida lääne- ja idasuunalise raudteeühenduse loomise realistlikust ja võimalikku mõju (nn Järve ühenduse loomine), millest on teiste hulgas huvitatud ka Elron.

- **Suurte maanteedega seotud liiklusohutuse küsimused** – suurte riigimaanteed turvaline ületamine (nt Tallinn-Narva maantee), kogujateed, mahasõidud, turvalised bussipeatused jms on reaalseks kitsaskohtadeks mitmete maakonna omavalitsuste jaoks. Samas pole nende lahendamine kohalike omavalitsuste pädevuses, vaid eeldab riigi ja Transpordiameti poolset sekkumist.
- **Tallinna väikse ringtee rajamine** – Tallinna ida- ja lääneosa (ning ka lähema tagamaa) ühendusvõimalused on geograafiast (Ülemiste järv) tulenevalt piiratud, mistõttu on juba aastate eest asutud kavandama nn Tallinna väikest ringteed. Samas on tekkinud kahtlused, kas algselt kavandatud 2+2 liikumisradadega maantee on sobivam lahendus, seda mh nt Rae valla seisukohast, kuna trass läbib tänaseid elamupiirkondi. Küsimus, kuidas teemaga edasi liikuda võiks Harju maakonna liikuvuse seisukohast oluline Tallinna ja Rae kõrval ka teistele omavalitsustele. Selleks on vaja võimalikud alternatiivid ning projekti edasine kava koos Transpordiameti ja teiste osapooltega ühiselt läbi mõtestada.
- **Kergliikurite kasutamise reguleerimine** – eelkõige Tallinna linna poolt tõstatati vajadus reguleerida kergliikurite (tõukerattad, rollerid, elektrirattad jms) kasutamist maakonna omavalitsuste koostöös (eelkõige Tallinnaga piirnevad omavalitsused). Probleemideks on nt parkimine ja liiklusohutus (kiirused), mis samas ületavad ka omavalitsuse piire. Lahenduseks saaks seejuures olla vastavate teemade ühine tõstatamine ja omavalitsuste vahelised kokkulepped koostöös teenusepakkujatega.
- **Liikuvusest lähtuv ruumiplaneerimine** – eelkõige ekspertide poolt välja toodud teema, mis tähendab kompleksset lähenemist ruumiplaneerimisele, pidades mh silmas, et erinevate arenduste puhul oleks säästvate ja mugavate liikumisviisidega juba ennetavalt arvestatud. Aruteludes selgus, et omavalitsused peavad seda küll oluliseks, kuid sellega juba ka arvestatakse oluliselt enam kui nt 10 aastat tagasi. Planeerimisalane pädevus on omavalitsustel reeglina olemas, seega ei ole võimalik selgelt välja tuua, mida vastavas valdkonnas saaks ja peaks maakonna omavalitsuste ühistegevusena ette võtma. Üheks võimaluseks saaks olla nt ühine teadlikkuse tõstmine, kogemuste vahetamine jms.
- **Ootus täiendavate uuringute ja andmete järgi** – üksikutel juhtudel tõstatati küsimus, et liikuvusalaste otsuste tegemiseks oleks vaja täiendavaid uuringuid ja andmeid, sh liikumise põhjuste, trendide jms täpsustamiseks. Samas on Transpordiamet 2025. a läbi viimas mahukat üleriigilist liikuvusuuringut, mis peaks mh andma vastuseid ka Harjumaa osas. Samuti on varasematel aastatel läbiviidud mitmeid analüüse ja uuringuid, kus erinevaid liikuvusega seonduvaid alavaldkondi on detailseti käsitletud ja modelleeritud. Seetõttu on ka eksperdid arusaamisel, et täiendavate uuringute ja andmete järgi olulist vajadust ei ole, pigem peaks fookuses olema konkreetsete küsimuste ühine lahendamine. Kohati tõstatati omavalitsuste poolt ka spetsiifilisi küsimusi (nt milline on optimaalne vahemaa jalgsi või rattaga liikumiseks), kuid selles osas oli üldine arusaam, et ühest piiri on väga keeruline tõmmata. Seadusest tulenevalt tuleb tagada

ühistranspordi võimalus, kui koolilapse teepikkus haridusasutusse ületab 3 km – praktikas on tihti küsimused, et ka 1-2 km teepikkust peetakse liialt pikaks.

Ootused Harju maakonna liikuvuskavale

Üldine arusaam on, et liikuvuskava suur eesmärk peaks olema säästvate liikumisviiside osakaalu suurendamine, kuid praktikas on selle saavutamine keerukas seni, kuni ühistranspordi korraldus on killustatud ning ühenduste kiirus ja mugavus jäävad alla autole. Kuna killustatuse lahendamine ei ole (vaid) maakonna omavalitsuste teha, tuleks keskenduda konkreetsetele tegevustele, millega saab edasi liikuda.

Kokkuvõtvalt on maakonna omavalitsustel ootused Harju maakonna liikuvuskava osas järgmised:

- 1) **Liikuvuskeskuste (sõlmjaamad, pargi ja reisi lahendused jms) arendamisega võiks ühiselt liikuvuskavas edasi liikuda.** Vastava teema osas valitseb intervjueeritute osapoolte osas küllalt suur konsensus. Seejuures saab aluseks võtta Tallinna linna poolt väljatöötamisel oleva liikuvuskeskuste kontspetsiooni, mida on võimalik laiendada ka kogu maakonnale.
- 2) **Kergteede võrgustiku ühine arendamine saab samuti olla ühine tegevus,** kuna see on prioriteetne enamusele omavalitsustest. Seejuures tuleb aga silmas pidada, et omavalitsuste piire ületavate ühenduste kõrval (sh nn jalgratta kiirteed) on sageli oluliseks kitsaskohaks ka asulate sisesed pudelikaelad, mis võiks olla selgelt kaardistatud.
- 3) **Ühtne ühistranspordisüsteem on küll väga oodatud, kuid selle tegevusega ei ole vaid omavalitsuste poolt koostatava liikuvuskava raames võimalik jõuliselt edasi liikuda.** Algatused, nagu ühine piletitoode vms on oodatud, samas eeldab killustatuse probleemi lahendamine tsentraalset (riigipoolset) sekkumist.
- 4) **Muud küsimused** (nt (ring)raudtee, Tallinna väikene ringtee, mikromobiilsuse arendamine, nõudetransport, ristiliinid jms) puudutavad maakonna omavalitsusi osaliselt ja/või pole praktiline valmisolek nendega koheselt midagi ette võtta kõrge ja/või eeldavad need riigipoolset sekkumist. See aga ei tähenda, et vastavad teemad peaks kõrvale jätma, kuid arvestama peab, et omavalitsuste ühisosa on nende teemade osas väiksem.

5. Liikuvusfoorumid ja liikuvuskava võtmeteemad

Analüüsi raames viidi läbi kaks Harju maakonna liikuvusfoorumit (22.04.2025 ja 03.06.2025), milles osalesid kohalike omavalitsuste, riigiasutuste (Kliimaministeerium, Transpordiamet) ja ühistranspordi (Põhja ÜTK, Elron) korraldajate esindajad.

5.1 Liikuvusfoorum I – liikuvuse probleemid ja lahendussuunad

Esimese liikuvusfoorumid fookuses oli liikuvusega seotud probleemide valideerimine ning KOV-de ja partnerite intervjuudest selekteeritud liikuvusega seotud probleemkohtade ja lahendussuundade koosloomeline arutelu. Põhjalikult tutvustati varasemate Harjumaa liikuvusvaldkonna uuringute tulemusi (vt ptk 3) ja nendega seotud liikuvuse trendide muutuseid praeguseks.

Osalejate anti arutamiseks tabelis 11 toodud liikuvusega seotud probleemvaldkonnad ja nendega seotud konkreetsemad probleemid. Koosloomeliste rühmatööde käigus pidi osalejad selekteerima liikuvuse tuumprobleemide lahendamise nõ mängumuutjad ja määratlema nende prioriteetsuse. Samuti oli võimalus lisada täiendavaid probleeme. Arutelu tulemusena jõuti sisuliselt samade tuumprobleemideni, mis oli selekteeritud uuringute ja KOV-de intervjuude raames. Vähem oluliseks peeti:

- uusarenduste (planeerimise) ja liikuvuse vähese seostatuse teemat. Leiti, et siin on KOV-de teadlikkuses oluline edasimineku võrreldes umbes 10 a taguse ajaga. Pigem ongi praegu probleemiks enam kui 10 a taguste planeeringute realiseerimine, kus liikuvuse küsimused olid tihti liiga vähe läbi mõeldud. Samas õiguslikud võimalused on vägagi piiratud juba kehtestatud planeeringuid muuta, tühistada vms;
- sõltuvus autost ja autokeskne taristu on pigem tagajärg säästva liikuvuse vähesele eelistamisele; leiti, et pakkudes hea kvaliteediga säästva liikuvuse alternatiivi väheneb aja jooksul ka autokesksus;
- kliimaeesmärgi saavutamiseks on inimesed eelistavad enam säästvat liikuvust;
- andmete osas tõdeti, et uuringuid Harjumaa liikuvuse kohta on tehtud piisavalt ja nüüd on aeg pigem otsustamiseks ja ühisosaga probleemide sihipäraseks lahendamiseks.

Tabel 11. Harjumaa liikuvuse probleemid

Liikuvuse probleemvaldkond	Konkreetsem probleem
1) Sõltuvust autost	▪ Isiklikust autost sõltuvus kasvab ▪ Inimeste kulud autodele kasvavad ▪ Ühistranspordiga ja jalgsi/ rattaga/ kergliikuriga liikumine väheneb ▪ Koolilaste iseseisev liikumine väheneb
2) Planeerimine, arendused ja valglinnastumine	▪ Uusarendused kerkivad kehva ühistranspordiühendusega piirkondadesse ▪ Liikumise aja- ja rahakulu kasvab (sh sunnitus liikumine)
3) Ühistranspordi korraldus	▪ Tallinna ja Harjumaa ühistransporditeenused on killustunud ja piletisüsteemid ei soosi mitme transpordiliigi kombineerimist ▪ Ühistranspordi kulud (riigile, KOVidele) kasvavad
4) Liikumisviiside integreerimine	▪ Liikuvuskeskused/ peatused on välja arendamata, erinevate liikumisviiside (ühistransport/ buss/ rong, jalgsi, rattaga/ kergliikuriga) integreerimine on ebamugav

	- Pargi ja reisi lahendused on ebapiisavad - Ühistranspordi kiirus ei ole piisav, ei suuda autoga konkureerida (linnas, maal)
5) Autokeskne taristu	- Tänavaruim ei ole jalgsi ja jalgrattaga liikumiseks atraktiivne - Sõiduaudod hõivavad järjest rohkem väärtuslikku linnaruumi - Kergliiklusteede võrgustik (sh KOV-de üleselt) ei ole süsteemselt väljaarendatud
6) Kliima	Transpordi energiatarbimine ja kasvuhoonegaaside heitkogused kasvavad
7) Rööbastranspordi arendused	- Rööbastranspordi arenduste osas ei ole tehtud (poliitilisi) valikuid (ringraudtee, ida- ja lääne suuna ühendamine nn linnaraudtee, trammiteed) - RB nii Luige kui ka Saku kavandatavad peatused ei ole arvesta tänase ruumimustri ja liikumissuundadega - Edelasuunalise raudtee läbilaske võime piirangud
8) Andmed ja teadmised, innovatsioon	- Andmed erinevate liikumisviiside kasutamise ja vajaduste kohta on lünklikud - Uuenduslike liikuvusteenuste potentsiaal on kasutamata

Seega jätkus arutelu liikvuskava järgmiste fookusteemade üle:

1. Ühistranspordi ühtne korraldus: liiniplaneerimine, integreeritus, finantseerimine, piletitooted
2. Liikuvusega arvestav ruumiplaneerimine
3. Liikuvuskeskuste põhimõtted ja väljaarendamine;
4. Tallinna liikuvusstrateegia integreerimine maakonna lahendustega (sh ÜT kiiruste kasv Tallinnas, jalg- ja rattateed, ÜT rajad, liikuvuskeskused jt)
5. Kergliiklusteede (üle KOV piiriülene) võrgustik
6. Ida- ja Lääne-Tallinna (Harjumaa) ühendamine rööbastranspordiga

Nende puhul oli koosloomelise arutelu ülesanne hinnata: a) kas maakonnaüleselt on valmisolek nende lahendamise tegeleda, b) määratleda, mida konkreetset tuleks teha (vt tabel 12). Lisaks tõstatati Tallinna väikese ringtee kui ühe liikuvusega seotud olulise teemaga edasi tegelemise vajadust.

Tabel 12. Harjumaa liikuvuskava esialgsete tegevussuundade tegevuse arutelu tulemused

Tegevussuund	Peamised tegevused	Kommentaariid
ÜT korralduse ühtlustamine	- koostada tellijakeskuse kontseptsioon; - luua koostööformaad Elroni, PÜTKi, Tallinna jt vahel; - teha vajadusel õigusloome ettepanek.	- vajab poliitilist tellimust; - kõik osapooled (Tallinn, PÜTK, Elron, ministriumid) näevad vajadust terviklikkuseks, kuid erinevalt, kuidas seda saavutada; - ilma kohustava õigusliku aluseta, tsentraliseerimiseta ühtsust ei teki.
Liikuvuskeskuste süsteem	- leppida kokku põhimõtted (standardid); - teha sõlmpunktide asukoha valik; alustada olulisematest, maakonnale suurema mõjuga; - kaardistada rahastusallikad.	- tugev kokkulepe foorumil; seotud teiste valdkondadega (ÜT, kergliiklus, parkimine); - linnasiseste ümberistumiskohtade asukoht ei ole linnapiir, vaid pigem seal, kus algab rööbastransport, st vajalik on need välja selgitada.

Kergliikluse terviklikkus	▪ maakonna ülese kergteede plaani koostamine koos kaardistusega ja realistlike prioriteetidega; ▪ enamiku KOVide fookus pigem enda tiheasutuse kergteedele kui piiriülestele.	▪ fookus asulasisestele ja liikuvuskeskustega seotud kergteedele.
Rööbastranspordi arendused	▪ tellida otstarbekusuuring Järve ühenduse ja linnaraudtee suundade kohta. ▪ Ringraudtee planeeringuga jätkamine.	▪ maakonna KOVid näevad, et see rohkem Tallinna, Elroni, Eesti Raudtee ja riigi ühisprojekt, mida toetada sisuliselt, kuid mitte rahaliselt.
Ruumiplaneerimine liikuvuspõhiselt	▪ pigem horisontaalne kui konkreetne tegevussuund maakonna liikuvuskavas, sest KOV-de „kohustamine“ sellises tegevus on piiratud; ▪ luua soovituslikud kriteeriumid ÜP tarbeks; kaasata eksperdid ja KOVid nõustamisse.	▪ vähenev probleem, kuna uute arenduste tegemisel arvestatakse liikuvuse teemadega; praegu tegeletakse 10+ a tagasi loastatud arendustega.

Kokkuvõtvalt leiti:

- autokeskne liikuvus ei ole jätkusuutlik;
- valdav toetus ühtse korralduse ja planeerimisloogika poole, kuid takistuseks killustatus, otsustuspädevuste puudumine, rahastuse ebastabiilsus;
- rööbastranspordi ja liikuvuskeskuste teema sai enim sisulist tuge – kõik grupid nõustasid, et need on sidustavad ja vajavad suunatud investeeringuid;
- kergliikluses peavad KOV-d oluliseks pigem keskenduda asula sisestele ühendustele, kuid on avatud piiriüleste kitsaskohtade (võrgu terviklikkuse) lahendamisele;
- planeeringute ja liikuvuse teemat käsitleda pigem horisontaalse põhimõttena kui eraldi liikuvuskava tegevussuunana;
- Tallinna liikvuskava ja regiooni liikuvuskava on ühe mündi kaks külge, kuid kuna Tallinn ei ole ise hetkesisuga taganud liikuvusstrateegia rahastust, konkreetset tegevuskava ega seiret, siis nende ühitamine ei ole hetkel primaarne; maakonna liikuvuskava tarbeks selekteeritud teemad kattuvad linnas ja regioonis nii ehk naa.

5.2. Liikuvusfoorum II – liikuvuskava tegevuste määratlemine

Teisel liikuvusfoorumil keskenduti maakonnaülese liikuvuskava konkreetsemate tegevuste, vastutajate ja ressursside määratlemisele. Tegevussuunad selekteeriti tulenevalt I liikuvusfoorumi teemast ja Tallinna linna sisenditest täiendavate intervjuude raames. Viidi läbi koosloomelised grupiarutelud, mille raames:

- a) tuli täpsustada selle tegevussuuna konkreetsed tegevused
- b) määratleda nende realiseerimise ajaraam
- c) määratleda tegevuste eest vastutaja ja panustajad
- d) määratleda tulemuste saavutamise edutegurid
- e) hinnata poliitilise toetuse/ kokkuleppe olemasolu, ressursside (raha, inimesed, taristu jt) olemasolu
- f) tuua välja muud olulised aspektid.

Arutelule esitatud teemad, nende lühiselgitus ja peamised küsimused on kokku võetud tabelis 13.

Tabel 13. Harju maakonna liikuvuskava tegevused, mis on selgunud käesoleva analüüsi raames

Valdkond	Selgitus	Tegevuste valiku küsimused
Liikuvuskeskuste põhimõtted ja väljaarendamine	Maakonnaüleselt kokku leppida liikuvuskeskuste/ peatuste standardites ja asukohtades ning nende väljaarendamise loogikas.	Millist tüüpi liikuvuskeskused? Millised standardid ja millises vormis? Millised on optimaalsed asukohad? Millised ressursid on vajalikud ja millistest allikatest saab rahastada?
Maakonna kergteede võrgustik	KOV piire ületavate lõikude kaardistamine ja väljaehitamise kavandamine, et tagada kergteede võrgustiku terviklikkus. Asulate siseste kergteede arendamise vajaduste kaardistamine.	Millised praktilised sammud tuleb astuda, et jõuda KOV piire ületavate kergteede ühendamiseni? Millises ajaraamis on see realistlik? Millised on asulate sisesed kergteede arendamise prioriteedid ja plaan nende realiseerimiseks.
Ida-lääne suunaline rööbastransport	Järve ühenduse loomine. Nn linnaraudtee kasutuselevõtmine ühendamaks rööbastranspordiga Maardu ja Viimsi suund.	Millised tegevused ja millises ajaraamis on vajalik ellu viia, et Järve ühenduse loomisega järjepidevalt tegeleda? Milliseid ettevalmistustöid on vaja linnaraudtee kasutuselevõtmiseks?
Ühistranspordi ühtne korraldus	Maakonna ja ühistranspordiliikide ülese ühtse korralduse (eelkõige liiniplaneerimine, kasutajakeskne arendamine, piletisüsteem jt) tagamine.	Millised tegevused selles suunas on realistlikud? Milline püsiv formaat selleks luua?
Tallinna väike ringtee	Väikese ringtee sisu ja vormi täpsem määratlemine; rajamise kulude kalkuleerimine.	Millised sammud tuleks kavandada teemaga edasi tegelemiseks? Kes on projekti vedaja?
Mikromobiilsus	Mikromobiilsete sõiduvahendite (tõukerattad, rollerid, elektrirattad jt) haldamise ja vajalike piirangute teemad.	Millised on kasvavad probleemid selles valdkonnas? Millised ajaraamis neid tuleks lahendada? Kuidas tagada koordinatsioon selleks?

Arutelu tulem, võttes arvesse ka kogu ülejäänud käesoleva analüüsi, on kokku võetud järgmises peatükis, milles on koostatud soovitusel Harju maakonna liikuvuskava koostamiseks.

6. Soovitused liikuvuskava koostamiseks

6.1. Harjumaa liikuvuskava koostamise üldised põhimõtted

1. Horisontaalsed põhimõtted ja tervikvaade

Harjumaa liikuvuskava aluseks on integreeritud lähenemine, mis ühendab ruumilise arengu ja liikumisvõimalused. Kõik **planeeringud ja investeeringud peaksid arvestama liikuvuse mõju ja vajadustega**. Selleks on vaja tagada:

- arenduste planeerimise ja liikuvusvõimaluste läbimõeldud sidumine, et uued lahendused toetuks eelkõige kestlikele liikumisviisidele (ühistransport, jalgrattasõit, jalgsi liikumine);
- asjakohaste tööriistade ja juhendmaterjalide kogum ("tööriistakast"), mis võimaldab kohalikel omavalitsustel, planeerijatel ja arendajatel langetada informeeritud otsuseid (nt standardid liikuvuskeskustele, planeeringute hindamiskriteeriumid, andmepõhised mudelid jm).

2. Järjepidev juhtimine ja elluviimise struktuur

Liikuvuskava edukus sõltub süsteemsest eestvedamisest ja koordineerimisest. Eelnevatel aastatel (eriti 2019–2021) viidi läbi mitmeid sisukaid analüüse, kuid nende järeltegevus on jäänud tagasihoidlikuks. Et liikuvuskava ei jääks pelgalt dokumentiks, on vaja välja kujundada toimiv juhtimis- ja otsustusraamistik, mis tagab püsiva tegutsemise ja sihipärase arengu:

1. Püsiv vastutaja HOLis, kelle töö on liikuvuskava elluviimise koordineerimine ja pidev monitoorimine.

2. Strateegiline nõukoda: eri osapooli (KOVid, riigiasutused, ettevõtted, eksperdid) ühendav platvorm (nt varasem liikvusnõukoda) mis:

- valideerib tegevussuunad,
- otsustab vajadusel suunamuutused,
- kinnitab tegevuskavad ja arenguetapid.

3. Iga-aastane Harjumaa liikuvusfoorum, kus:

- antakse ülevaade senistest tegevustest ja tulemustest,
- hinnatakse kava toimivust ja vajadusi,
- seatakse uued sihid järgmiseks aastaks.

3. Riigi tasandi koostöö ja poliitika kujundamise sidusus

Maakondlik liikuvuskava saab olla tõhus ainult tihedas koostöös riigiasutustega. Harjumaa liikuvuskava peab looma tugeva sideme kesktasandi poliitika kujundamise ja rakendamise vahel, hõlmates vähemalt:

- Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumit: ühistranspordipoliitika, regionaalareng;
- Kliimaministeeriumit: rööbastranspordi arendused, kergliiklusteede ja teede arendamine;

- Transpordiametit: teevõrgu (sh rattateed) arendused, liiklusohutus, liikuvuse andmed ja uuringud.

6.2. Liikuvuskeskuste põhimõtted ja väljaarendamine

Tegevussuuna sisu: maakonnaüleselt leppida kokku liikuvuskeskuste/ peatuste põhimõtetes (lisateenused jm) ja asukohtades ning nende väljaarendamise loogikas ja alustada nende rajamisega.

Tegevused ja realiseerimise ajaraam

1. Kokku on lepitud eri tüüpi liikuvuskeskuste põhimõtted – 1 aasta

Eelkõige tuginedes peatuse uuringule (vt ptk 3.3) leppida kokku eritüüpi liikuvuskeskuste baasnõuded (põhimõtted), mille iga liikuvuskeskuse omanik võib loomulikult täiendavaid teenused ja põhimõtteid lisada.

Lisateemad:

- Põhimõtete kokkuleppimise raames tuleks lahendada kullervedude teema seoses kõnniteedel parkimise keeluga; ajutised peatumiskohad jm küsimused lahendada liikuvuskeskuse taristu raames. See puudutab peamiselt Tallinna siseseid liikuvuskeskuseid.

2. Kokku on lepitud liikuvuskeskuste asukohad – 1 aasta

Ei pea alustama kõige suurematest ja keerukamatest; alguses võib kokkulepped sõlmida ka lihtsamatele (ilmselged asukohad ja taristu olemasolu). Siiski tuleks ka määratleda regionaalsete liikuvuskeskuste asukohad (sh Tallinna linnas). Nendele on kõige realistlikum kaasata ka rahastust nii riiklikest programmidest kui ka välisvahenditest (EL).

Lisavõimaluseks võib olla ka liikuvuskeskuste asukohtade määratlemine maakonna üldplaneeringus.

3. Investeeringute elluviimise ajakava – 3 aastat

Kujundada realistlik investeeringute elluviimise ajaraam, sh arvestades KOV-de (omanike) rahalisi võimalusi (eelarvestrateegia) ja asjakohaste riiklike rahastusmeetmete olemasolu. Vajalik on läbi mõelda halduskulude jaotus, sh tulenevalt liikuvuskeskuse tüübist, lisateenustest.

Kaardistada (läbi rääkida, analüüsida) PPP võimalused liikuvuskeskuste rajamisel ja/ või opereerimisel. PPP potentsiaal võib tekkida nii lisateenuste pakkumise kui ka pikaajalise investeeringu kapitalimahukuse tõttu.

Lisategevused:

- Liikuvuskeskuste riikliku toetusmeetme väljatöötamine – 3 a. Seda võib toetada linnaregioonide SUMP koostamise nõue hiljemalt 2027. a lõpuks.

4. Olulisemad liikuvuskeskused on rajatud – 5 aastat

Reaalselt rajavad liikuvuskeskuseid taristu omanikud (KOV, Eesti Raudtee, Elron, Edelaraudtee). Oluline on rajada kasvõi esimesed 5 või 10 keskust vastavat võimalustele, mitte lasta teemal raugeda, kui kõikehõlmavalt ei ole jõukohane kontspetsiooni realiseerida.

Elluviimise mudel

- Tegevusi koordineerib **HOL ja partnerite vastav tööühm** (alternatiivina HOL volikogu, kuid selle koosseisu ei kuulu liikmete välised osapooled).
- Koordineerib HOL, osalevad KLIM, REM, Elron, Põhja ÜTK; kaasata Raplamaa.
- Vajalik on kinnitada **Harjumaa liikuvuskava rakenduskava KOV volikogudes**. Liikuvuskava rakenduskava üks osis on liikuvuskeskuste asukohad ja võimalusel investeeringute plaan. See võib olla näiteks maakonna arengustrateegia osa (mida 2026. a hakatakse uuendada).

Valmisolek, ressursid, lisainfo

- Valmisolek maakonnaüleseks lahenduseks kõrge; eeltööd asjakohaste uuringute raames tehtud.
- Rahaliste investeeringute olemasolu kõige kriitilisem edutegur, riiklik toetusmeede (sihttoetus) igal juhul vajalik vähemalt regionaalsete multifunktsionaalsete liikuvuskeskuste puhul.
- Tegevus on vajalik sünkroniseerida ühistranspordi reformi ja liinivõrgu arendustega.

Järgnevad tegevusülesanded

- Põhimõtete ja asukohtade kokkuleppimine.
- Rahastusvõimaluste kaardistamine.
- Investeeringu plaani koostamine ja realiseerimine.

6.3. Maakonna kergteede/ rattateede võrgustik

Tegevussuuna sisu: KOV piire ületavate lõikude kaardistamine ja väljaehitamise kavandamine, et tagada kergteede võrgustiku terviklikkus. Asulate siseste kergteede arendamise vajaduste kaardistamine ja arendamise prioriteetide/ põhimõtete kokku leppimine.

Vajalik on kokku leppida, millist tüüpi kergliiklusteedest räägitakse ja milline on nende arendamise prioriteetsus. Transpordiameti nägemuses peaks fookus olema rattateedel ja nende põhivõrgu välja arendamisel⁵.

Tegevused ja realiseerimise ajaraam

1. KOV piire ületavate kergteedevõrgu katkestuste kaardistus on tehtud - 0,5 a ja 2 a

⁵ <https://transpordiamet.ee/teehoid-ja-liikluskorraldus/liikuvus/eesti-rattastrateegia-2040>

Nõ madalal rippuvad viljad on praeguste kergteede (rattateede) võrgu katkestuste kohtade kaardistamine ja koos sellega nende katkestuste likvideerimise plaanide kavandamine KOV-ide eelarvestrateegiates. Vajadusel vastavate soovitude tegemine.

Pikemas plaanis tuleb määratleda Harju maakonna rattateede põhivõrk, kus fookuses on just võrgu terviklikkus, mitte KOV-ide võimaluste kogum. Paralleelselt peaks tekkima terviklik rattateede/ kergteede infokogum (kaart), mida järjepidevalt hallatakse. Viimase puhul oleks loogiline vastutaja Transpordiamet.

2. KOVide sisesed prioriteetsed lõigud on ühtse metoodikaga kaardistatud – 1 a

Kokku on lepitud ühtne metoodika: a) millist tüüpi kergteid käsitletakse (rattateed või laiemalt) ja b) millised on prioriteetide seadmise kriteeriumid. See osa tööst on realistlik teha poole aastaga. Selle baasil määratlevad omavalitsused nende territooriumil asuvate kergteede arendamise prioriteetsuse.

Samuti on oluline kokku leppida põhimõtte, et kui KOV-id teevad arendusi ja/ või liikuvust mõjutavaid otsuseid/ investeeringuid, siis selles tagatakse koostöö (informeerimine, võimalusel investeeringute ühildamine jm) naabritega.

3. Koostatud on prioriteetsete lõikude investeeringuplaan – 1,5 a

KOV-ide kaardistuse baasil on võimalik koostada prioriteetsete kergteede arendamise investeeringute plaan ja ajakava, sh kaardistada need KOV-ide eelarvestrateegiatest.

Riigi rattastrateegia eelnõu (<https://transpordiamet.ee/teehoid-ja-liikluskorraldus/liikuvus/eesti-rattastrateegia-2040>) kohaselt kavatseb riik oma meetmete kaudu suunata rattateede arendamisse u 50 miljonit eurot. Seega on suhteliselt ajakriitiline maakonna nägemus ja investeeringute plaan sellest lähtuvalt kujundada.

4. Alustatud on ühenduste väljaehitamist – 3 a

Sihiks tuleks seada, et 2 aasta jooksul pärast investeerimisplaani loomist on selle kohaseid kergteid ka rajatud.

5. Koostatud on juhise maaomandi vormistamiseks – 2 a

KOV-id tunnevad vajadust juhendi järele, mis aitab lahendada haldusmenetluslikke ja vormistuslikke (õiguslikud) teemasid seoses kergteede aluste maaomandi küsimustega, kas siis nende avalikku omandisse määramise, munitsipaliseerimise vms osas. Täpne vajaduste ulatus tuleks KOV-idega eraldi piiritleda.

6. Taristuühistute loomine võimaluste analüüs – 3 a

Seoses kergteedega (aga ka laiemalt muu avaliku taristuga: vesi, kanalisatsioon, tänavavalgustus, energia, kriisivalmidus jm) on paljudel juhtidel vajalik jõuda kogukondade tasandile. Paljudes piirkondades jäävad taristuobjektid (sh kergteed) külade-asumite territooriumile ja ka nende mõju on konkreetse kogukonnaga piiritletud. Kogukondadel võib olla valmisolek arendusi ellu viia ise, enda juhtimisel ja vähemalt osalt ka omavahenditest. Samas on piiranguks finantsgrantiid, mis selliseid projekte võimaldaks realiseerida. Selleks võivad olla KOV

toetused (sel juhul tuleks kõiki kogukondi käsitleda sarnasena, st korraldada konkurss; KOV garantiid, tagatised, mille andmist piirab KOFS). Vajalik on koostada analüüs, millised on võimalused KOV-ide poolt toetada selliste taristuühistute loomise motiveerimist ja nendele avalikes huvides olevate investeeringute elluviimist toetavate meetmete loomist.

Elluviimise mudel

- Tegevusi koordineerib **HOL ja partnerite vastav tööühm**. Osalevad: TRAM, KLIM, REM.
- Rattateede põhivõrgu tööriist ja selle toimimise tagamine TRAM.

Valmisolek, ressursid, lisainfo

- Vajalik koordineerida ühistranspordi reformiga.
- Vaja on tööriista maaomandi omandamiseks/ vormistamiseks.
- Ebaselge nii Eestis kui EL tasandil, millistele kriteeriumitele peab vastama rattataristu.

Järgnevad tegevusülesanded

- Kergteede KOV piire ületavate katkestuste kaardistamine.
- Arendusvajaduste metoodika kokku leppimine.
- KOV siseste prioriteetsete ühenduste kaardistus.
- Rahastuse ja investeeringute elluviimise võimaluste kaardistus.

6.4. Ida-lääne suunaline rööbastransport

Tegevussuuna sisu: olemasolevate raudteekoridoride ühendamine Järve ühenduse loomise kaudu, mis võimaldab praegust raudteetaristut maksimaalselt kasutada. Teine tegevusuund on nn linnaraudtee kasutuselevõtmine ühendamiseks sh rööbastranspordiga ka Maardu ja Viimsi suund.

Tegevused ja realiseerimise ajaraam

1. Järve ühenduse ning Maardu–Viimsi ühenduse potentsiaali ja otstarbekuse analüüs - 1,5 a

Viia läbi uuring **Järve raudteeühenduse** (kahe praeguse raudteetrassi ühendamine, mis oli ka Tallinna ringraudtee SMA üks trassialternatiive) **potentsiaali ja otstarbekuse** kohta. Samuti **Maardu ja Viimsi raudteeühenduste potentsiaali ja otstarbekuse** kohta. Uuringud võib läbi viia koos või eraldi. **Soovitav on pigem neid eraldi käsitleda**, sest varasemad uuringud ja ka käesoleva analüüsi raames läbiviidud intervjuud lubavad eeldada, et Järve ühenduse loomine on nii ajaliselt, tehniliselt kui rahaliselt lühema perspektiiviga.

Olulisena rõhutati teema **ajakriitilisust** seoses Amservi kolimisega võimaliku Järve peatuse juurest ära (krunt jääb vabaks) ja ka võimalust, et jalakäijate liikumine tuleks esialgu tagada tunneli kaudu.

2. Koostada maakondlik seisukoht – 1 a

Maakondliku seisukoha (vähemalt uuringute tellimise ja arenduste üldiste perspektiivikuse kohta) võiks kujundada koos Harjumaa liikuvuskavaga ja see peaks olema vähemalt HOL volikogu tasandi otsus.

3. Rahavastusvõimaluste kaardistus – 2 a

Raudteeühenduste loomine on realistlik vaid riikliku (EL) rahastuse toetus. Seega tuleks nende võimaluste kaardistamise alustada koheselt. Kahe aasta vaates võiks tekkida investeeringute realiseerimise perspektiiv, mille sisendiks on asjakohane ühenduse potentsiaali analüüs.

Elluviimise mudel

- Projekti vedaja Tallinna linn, HOL-ilt maakondliku toe tagamine. Sisulised osapooled: Kliimaministeerium, Eesti Raudtee, Elron, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.
- Maakonna vaates vajalik teema hoida pidevalt päevakorras.

Valmisolek, ressursid, lisainfo

- Küsimus vajab käsitlemist Tallinna üldplaneeringus (võimalusel ka kesklinna üldplaneeringus).
- Ressursid hetkesisuga puuduvad.
- Ei puuduta kogu maakonda, KOV-idel keerukas rahaliselt panustada.

Järgnevad tegevusülesanded

- Uuringute tellimise planeerimine (lähteülesanne, rahastus).
- Teema fookuse seadmine maakonna liikuvuskavas.

6.5. Ühistranspordi ühtne korraldus

Tegevussuuna sisu: maakonna ja ühistranspordiliikide ülese ühtse korralduse (eelkõige liiniplaneerimine, kasutajakeskne arendamine, piletisüsteem jt) tagamine.

Tegevused ja realiseerimise ajaraam

1. Integreeritud piletisüsteem väljatöötatud ja rakendatud – 1a

Pilootprojekt on töös (Põhja ÜTK, TLT, Elron) ja alustab tõenäoliselt 2026. a alguses. Soodustuse ühtlustamise osas on 1 a liiga optimistlik perspektiiv. Vajadus ühtsepiletisüsteemi ja toodetega edasi töötada. Ideaalis (u 3 a) võiks ühtne piletisüsteem realiseeruda üle-eestilisena.

2. Liinivõrgu planeerimise põhimõtted maakonnas ühtlustatud – 2 a

Koostööpõhisuse potentsiaal on realiseerimata. Tuleks sisse seada asjakohane ja järjepidev koostööformaad, mille raames liinivõrgu planeerimise põhimõtteid ühtlustada ja need läbi rääkida.

3. Ühtse tellijakeskuse loomise mudel kokkulepitud – 3 a

Tegevus on sõnastatud Harjumaa Omavalitsuspäeva 2024. a deklaratsioonis. Vajalik sellega edasi tegelda, kuid mitte jätta tegevusi 1 ja 2 selle tõttu pooleli.

4. Nõudepõhise ühistranspordi piloodid – 2 a

Põhja ÜTK-l on valmisolek piloteerida, kuid vajalik lahendada rahastamise küsimus, sest tänase liinivõrgu arvelt ei ole seda võimalik teha. Mitmete maakonna kohalike omavalitsuste arengukavandes on ette nähtud nõudepõhise ühistranspordi pilootide läbiviimist koostöös Põhja ÜTK-ga. Käesoleva raporti ptk-s 3.2 viidatud Harjumaa liinivõrgu analüüs näitas, et nõudepõhise ühistranspordi rakendamine on osa hierarhilisest liinivõrgust, mis võimaldab suure nõudlusega liinidel tõsta liinide kvaliteeti (tihedus, kiirus) ja samaaegselt praegu ühistranspordiga katmata piirkondades (nõudepõhise) ühistranspordi kättesaadavus tagada. Viidatud uuringus läbiviidud liinivõrgu modelleerimine näitas, et tehtud ettepanekud ja liinivõrgu muudatused on võimalik ellu viia olemasoleva ressursibaasiga.

Elluviimise mudel

- Luua (HOL-i kui vahendava osapoole poolt) ühistranspordi korraldajate koostöökogu, kuhu kuuluvad Tallinna Transpordiamet, Tallinna Linnatransport, Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, Elron ja suuremate omavalitsuste poliitilised esindajad. Samuti peaksid olema esindatud Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (ühistranspordipoliitika) ja Kliimaministeerium (taristu).
- Koostöökogu võiks teema edenemisest anda perioodilisi ülevaateid maakonna liikuvusnõukojale.

Valmisolek, ressursid, lisainfo

- Kokkulepe lahenduse osas puudub, kuigi ühistranspordi korraldamise integreerimist tajuvad kõik osapooled. Mitmete osapoolte hinnangul, et vajab teema lahendamiseks seaduslikku alust (kohustus) või poliitilist kokkulepet.

Järgnevad tegevusülesanded

- Käivitada Tallinna regiooni ühistranspordi korraldamise koostöökogu.

6.6. Tallinna väike ringtee

Tegevussuuna sisu: seniste plaanide kohaselt on Tallinna väike ringtee kavandatud kui Smuuli tänava–Viljandi maantee suunal kulgev ligikaudu 10 km ringteelõik, mille eesmärk on suunata autoliiklust Tallinna kesklinnast välja ning vähendada eriti Ülemiste ja Tartu maantee piirkonna ummikuid. Säästva liikuvuse arendamise plaanidest on projekt pigem kõrvale jäänud, kuigi võib realiseerimisel võimaldada mitmete linnasisese autokasutusele vähendamisele suunatud meetmete rakendamist (nt nullheite tsoonid, parkimispiirangud, ummikumaks vm). Tegevuse raames vajab selgeks rääkimist väikese ringtee sisu ja vorm ning selle rajamise kulude maht – hetkel varieeruvad nägemused neljarealisest maanteest (eskiis) meeldiva linnaruumini (Rae valla esindajad).

Tegevused ja realiseerimise ajaraam

1. Sõlmitud on kokkulepped ringtee trassi ja tee olemuse kohta – 2 a

Planeeringu eelprojekti keskkonnamõjude aruanne on koostatud⁶. Siiski on käesoleva analüüsi koostamise käigus selgunud, et osapoolte arusaamad väikese ringtee olemusest erinevad oluliselt („meeldiv linnaruum“ vs „suurem maantee“), mistõttu vajavad need küsimused edasist arutelu ja kokkuleppeid. Samuti on vajalik lahendada nn Valdeku pudelikala küsimus, kus väikese ringtee Järve-poolses osas tekib tupik, sest sinna koonduvad mitmed linna suubuvad teed ja kus linnatänavate läbilaskevõime on väike.

2. Rajamise kulude eelhindang ja tasuvusanalüüs – 3 a

Tuleks kujundada etapiviisilise rajamise kulude eelhindang, mille alusel on võimalik hakata planeerima rajamiseks vajalikke ressursse. Samuti tuleks koostada tasuvusanalüüs, et välja selgitada argumenteeritud arusaam projekti majanduslikust mõistlikkusest.

Elluviimise mudel

- Tegevussuuna juhid peaks olema enim mõjutatud omavalitused – Rae vald ja Tallinna linn. Kindlasti on vajalik Kliimaministeeriumi, Transpordiameti ja lennujaama osalus.

Valmisolek, ressursid, lisainfo

- Tegevuskavades puudub.
- Rahastus puudub.

Järgnevad tegevusülesanded

- Jätkata Rae valla ja Tallinna linna eestvedamisel aruteludega, moodustada selleks asjakohane tööühm.
- Alustada uuringute tellimisega.

6.7. Mikromobiilsus

Tegevussuuna sisu: kergliikurite (tõukerattad, rollerid, elektrirattad jms) haldamise ja vajalike piirangutega seotud temaatika.

Tegevused ja realiseerimise ajaraam

1. Koostatud on ülevaade mikromobiilsuse olukorrast – 1 a

Kaardistatakse kergliikuritega seotud probleemistik, mille raames analüüsitakse nende lahendamise/ leevendamise võimalusi, sh seaduse muutmise vajadused. Tallinna linna poolt on tõstatatud vajadus muuta liiklusseadust ja anda KOV-idele võimalus piirata kergliikurite arvu oma territooriumil. Samuti on kasvamas kergliikurite parkimisega seotud probleemid (laiemalt ka lühirendiautode parkimise problemaatika). Need teemad vajavad maakonnaülest nägemust.

2. Koostatud on soovitusel KOVidele korralduse ja regulatsiooni osas – 2 a

⁶ https://transpordiamet.ee/riigitee-96-tallinn-peetri-alevik-tallinn-tallinna-vaikese-ringtee-eelprojektiga-kavandatavate?utm_source=chatgpt.com

Eeltoodud kaardistuse ja võimalike seaduste muudatuste baasil koostatakse juhised/soovitused, kuidas KOV-id võiksid maakonnaüleselt koordineeritud kergliikurite piirangute ja haldamise teemaga tegelda.

Elluviimise mudel

- Tallinna linn kui teemajuht informeerib ja hoiab omavalitsused koostöös maakonna liikuvusnõukogu kaudu.
- Moodustatakse *ad hoc* töörühm soovitude välja töötamiseks, vastavalt probleemide süvenemisele ja/või seaduses regulatsioonide loomise tempole.

Valmisolek, ressursid, lisainfo

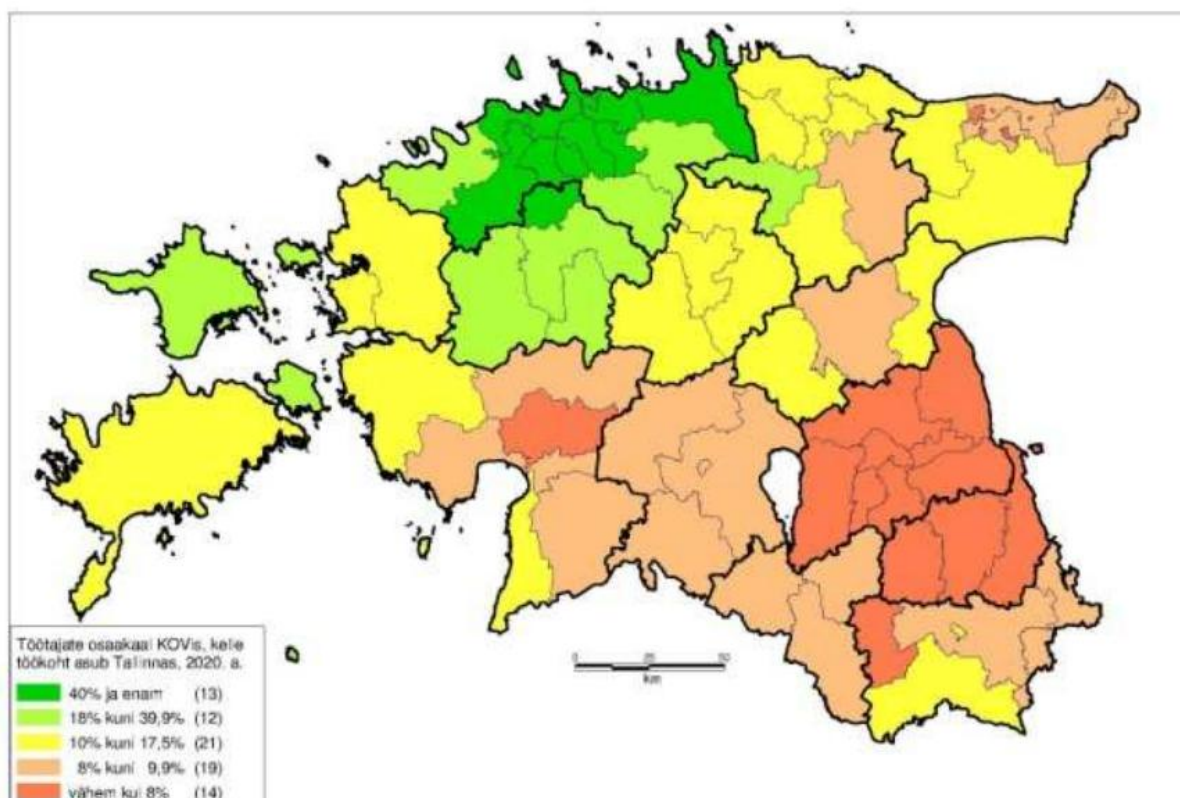
- Esmalt peaks otsustama liiklusseaduse muudatused, siis saaks maakonna ühistegevuste raames täpsemalt edasi minna. Samas Tallinna jaoks on tegu olulise teemaga ja ilmselt ka ajas üha kasvava tähtsusega teemaga, sh seoses liiklusohutusega.
- Teema vajab lahti rääkimist osapoolte vahel (piirangud vs mikromobiilsuse edendamine).
- Pigem koordinatsiooni kui rahaliste vahendite küsimus.

Järgnevad tegevusülesanded

- Alustada probleemide kaardistamisega ja teiste KOV-de teadlikkuse tõstmisega Tallinna linna eestvedamisel kaasates teisi teemast huvitatud maakonna kohalikke omavalitsusi.

6.8. Säästva linnaliikumise kava (SUMP)

Vastavalt TEN-T määrusele peavad linnatranspordisõlmed – Eestis Tallinna ja Tartu linnapiirkonnad – koostama ja vastu võtma **Säästva Linnalise Liikumiskeskonna Kava (SUMP) hiljemalt 31. detsembriks 2027**. Koostamise eest on **vastutav keskuslinn, ent kava tuleb koostada kogu funktsionaalse ala kohta**. Funktsionaalsel alal on mitmeid kriteeriume, millest üks oluline on, et pendelrändetsoon hõlmab linna ümbritsevaid töölesõidupiirkondi, kus vähemalt 15% töötavatest elanikest töötab linnas (vt joonis 25). Funktsionaalne linnapiirkond koosneb linnast ja selle pendelrändetsoonist.



Joonis 25. Töötajate osakaal KOV elanikest kelle töökoht asub Tallinnas (2020 a)

Hetkesisuga on ebaselge, milline saab Eestis olema SUMP-ide koostamise, rakendamise ja rahastamise mudel. Selle ettevalmistamisega tegeleb Kliimaministeerium ja need küsimused selguvad 2025 a lõpus – 2026 a alguses.

Siiski oli Harjumaa seotud osapoolte arvamus ja ka uuringu koostaja soovitus jätkata Harjumaal vähemalt käesolevas analüüsis kaardistatud liikuvuse ühishuvi teemadega edasi tegelemist. SUMP asjaolude selgumisel on need ettevalmistused lihtsasti võimalik SUMP-i integreerida.



Joonis 26. SUMP koostamise protsessiloogika (allikas: Kliimaministeerium)

7. Kasutatud allikad

Maimann, K. (2023). Tallinna linna piiriüleste ummikutundlike teelõikude liikuvusuuring. Magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool. <https://digikogu.taltech.ee/et/Download/81a2b98e-630e-4552-a09f-60aff389087c>

PeatusKoht (2020). <https://www.hol.ee/et/uhistranspordipeatuste-uuring-1>

Rohetiiger (2024). Transpordi teekaart. <https://rohetiiger.ee/valjaanne/rohetiigri-transpordi-teekaart-2040/>

Tallinna ringraudtee rajamise sotsiaalsed ja majanduslikud mõjud (2023). https://www.agri.ee/sites/default/files/documents/2023-11/Tallinna%20ringraudtee%20SMA_l%C3%B5ppraport_11.10.2023.pdf

Tallinna regiooni liikuvuse mudeldamine (2021). <https://www.mkm.ee/media/6808/download>

Tallinna regiooni liikuvuse ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs (2021). https://www.fin.ee/sites/default/files/documents/2022-01/Tallinna%20regiooni%20liikuvuse%20anal%C3%BC%C3%BCs_l%C3%B5pparuanne.pdf

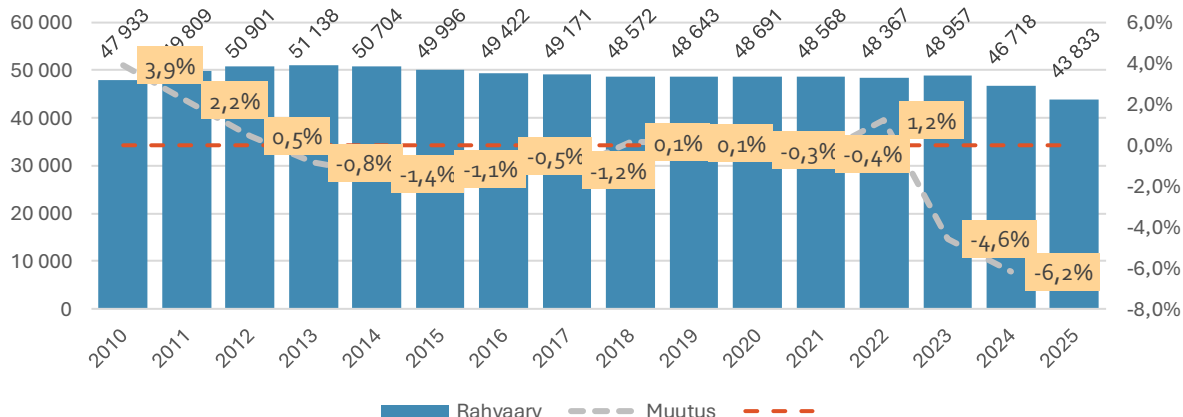
Tallinn-Harju linnalise regiooni pendelrände teekaart (2021). <https://www.hol.ee/et/pendelrande-teekaart>

Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs (2019). https://www.hol.ee/docs/file/KRT_L6ppraport.pdf

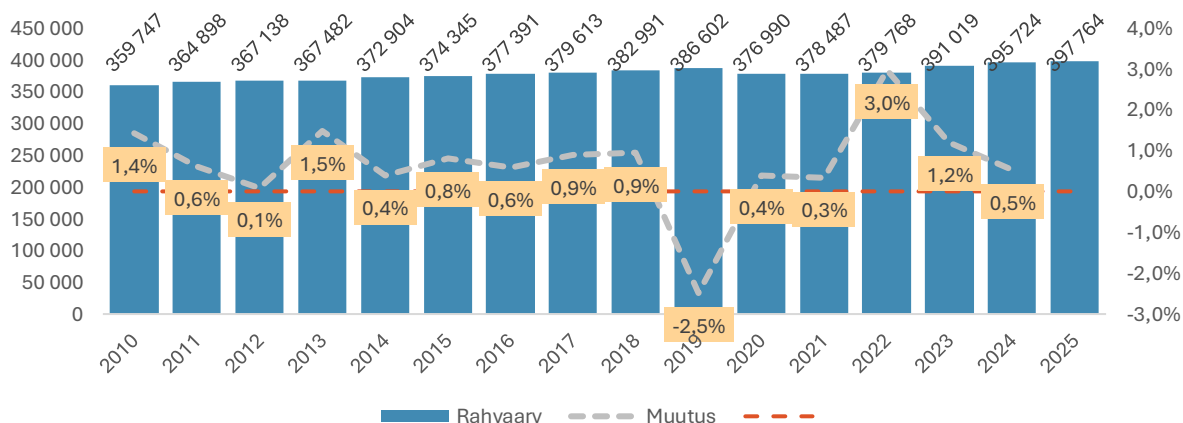
Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 kavand (2019). https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2021-02/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf

8. Lisad

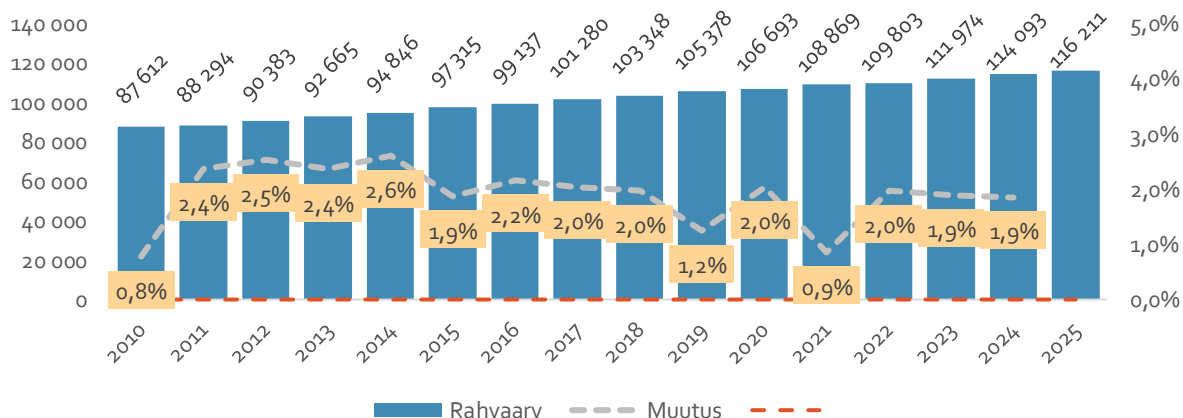
8.1. Rahvastikunäitajad



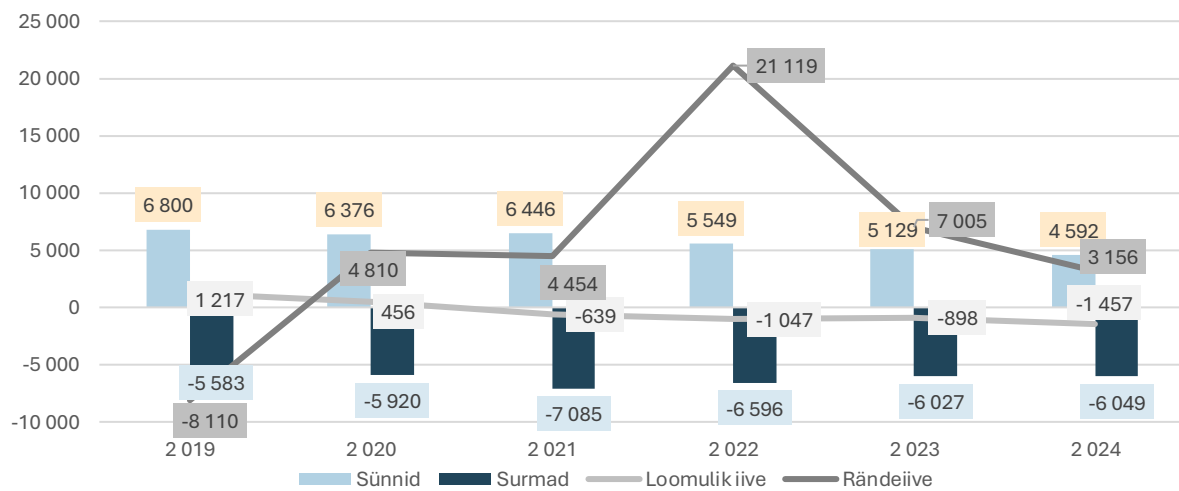
Joonis 26. Rahvaarvu muutus Harju maakonnas perioodil 2010–2025 vanuserühmas 0–6 (allikas: siin ja edaspidi rahvastikuregister)



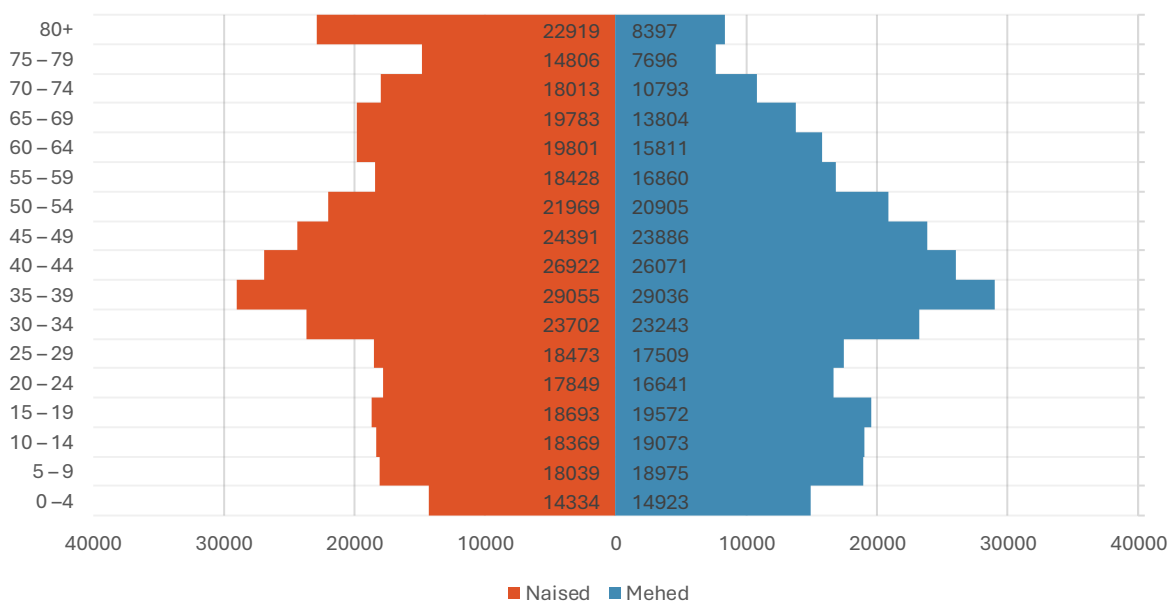
Joonis 27. Rahvaarvu muutus Harju maakonnas perioodil 2010–2025 vanuserühmas 19-64



Joonis 28. Rahvaarvu muutus Harju maakonnas perioodil 2010–2025 vanuserühmas 65+



Joonis 29. Loomulik ja rändeiive Harju maakonnas 2019-2024



Joonis 30. Soo-vanusjaotus Harju maakonnas seisuga 1.01.2025

8.2. Intervjuudes osalenute nimekiri⁷

1. Kuusalu Vallavalitsus (27.03.2025):
 - Terje Kraanvelt, vallavanem
 - Kair Tammel, haldusspetsialist
 - Madis Praks, teede- ja majandusspetsialist
2. Tallinna Transpordiamet (27.03.2025):
 - Indrek Gailan, juhataja
 - Liivar Luts, liikuvuse strateegilise planeerimise osakonna juhataja
 - Kaarel Kose, rattaliikluse ja ühistranspordi arendusjuht
3. Jõelähtme Vallavalitsus (1.04.2025):
 - Andrus Umboja, vallavanem
 - Art Kuum, abivallavanem
 - Priit Põldma, abivallavanem
 - Carmen Viherpuu, haridus- ja kultuuriosakonna juhataja
 - Laura Ruul, kommunikatsioonispetsialist
4. Saue Vallavalitsus (1.04.2025):
 - Andres Laisk, vallavanem
 - Riho Johanson, abivallavanem
 - Indrek Eensaar, arendusosakonna juhataja
5. Anija Vallavalitsus (1.04.2025):
 - Riivo Noor, vallavanem
 - Priit Vabamäe, abivallavanem
6. Rae Vallavalitsus (4.04.2025):
 - Ivari Rannama, abivallavanem
 - Hannes Ojangu, abivallavanem
 - Annika Jõgimaa, planeerimis- ja keskkonnaametite juhataja
 - Önne Kask, liikuvusspetsialist
 - Nele Reinholm, transpordispetsialist
 - Maie Liblik, arendusjuht
7. Viimsi Vallavalitsus (7.04.2025):
 - Taavi Valgmäe, ehitus- ja kommunaalosakonna juhataja
 - Imre Saar, kommunaalteenistuse juhataja
8. Saku Vallavalitsus (7.04.2025):
 - Martti Rehema, vallavanem
 - Tanel Ots, abivallavanem
 - Silver Riisalo, ehitus-planeerimisteenistuse juht
 - Peep Pukk, majandusteenistuse juht
 - Kalev Eensaar, teedeinsener
 - Aigar Pruul, taristuinsener
9. Maardu Linnavalitsus (7.04.2025):
 - Aurika Sin-Kerra, linnapea
 - Aleksander Frosch, abilinnapea
 - Alar Pihl, planeerimis- ja majandusosakonna juhataja

⁷ Lisaks osalesid intervjuudel Harjumaa Omavalitsuse Liidu esindajad Tiina Beldsinsky ja Terje Schmidt ning konsultandid Mihkel Laan ja Kersten Kattai

10. Lääne-Harju Vallavalitsus (8.04.2025):
 - Jaanus Saat, vallavanem
 - Erki Ruben, abivallavanem
11. Kiili Vallavalitsus (8.04.2025):
 - Aimur Liiva, vallavanem
 - Kristi Lehiste, kommunikatsioonispetsialist
12. Loksa Linnavalitsus (11.04.2025):
 - Hilleri Treisalt, abilinnapea
 - Karin Ilves, arendus- ja keskkonnanõunik
13. Kose Vallavalitsus (11.04.2025):
 - Raul Siem, vallavanem
 - Margus Jaanson, abivallavanem
 - Taimar Lusman, keskkonnanõunik
14. Harku Vallavalitsus (15.04.2025):
 - Erik Sandla, vallavanem
 - Vello Viiburg, abivallavanem
 - Riho Saksus, abivallavanem
 - Kristiina Ott-Rätsepp, planeerimis- ja ehitusosakonna juhataja
 - Raivo Altmets, teedespetsialist
 - Gert Gregor Källo, teedespetsialist
15. Keila Linnavalitsus (15.04.2025):
 - Inge Angerjas, abilinnapea
 - Maret Lepasaar, abilinnapea
 - Märt Maripuu, linnaarhitekt
 - Diana Vällo, planeeringuspetsialist
 - Olar Barndök, ehitusinsener
16. Raasiku Vallavalitsus (17.04.2025):
 - Maili Hirlak, haldus- ja ehitusosakonna juhataja
 - Edda Soolep, ehitusspetsialist
 - Indrek Mikk, planeeringute spetsialist

Intervjuud ekspertidega:

1. Transpordiamet (10.04.2025):
 - Mari Jüssi, liikuvusekspert
2. AS Eesti Liinirongid (15.04.2025):
 - Lauri Betlem, juhatuse esimees
3. MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (16.04.2025):
 - Andrus Nilisk, tegevjuht
 - Kadri Krooni, sõitjateveo osakonna juhataja
4. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (21.04.2025):
 - Hannes Luts, nõunik
5. Kliimaministeerium (29.05.2025):
 - Merlin Rehema, peaspetsialist