

# TALLINNA JÄTKUSUUTLIKU LINNALIIKUVUSE KAVA

LIIKUVUSE VALDKONNA ARENGUKAVA 2035

KOOSTATUD TALLINNAS 2023





# Sisukord

Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava olulisus ja seosed teiste arengudokumentidega .....	4
<b>Visioon ja eesmärgid.....</b>	<b>13</b>
Liikuvuskava rakendamise põhimõtted.....	14
Liikuvuskava eesmärgid.....	15
<b>Tegevusprogrammid 2035.....</b>	<b>18</b>
Tegevusprogramm 1. Terviklik ja ohutu tänavaruum .....	18
Tallinna üheksa tänavatüübi kirjeldus.....	21
Tegevusprogramm 2. Kiire ja mugav ühistransport .....	29
Tegevusprogramm 3. Mugav rattaliiklus.....	37
Tegevusprogramm 4. Uued tehnoloogiad ja teenused.....	40
Tegevusprogramm 5. Regionaalne ja rahvusvaheline liikuvus.....	42
Tegevusprogramm 6. Linnakeskkonda sobiv parkimine .....	44
Suunised parkimisnormatiivi kohta.....	46
Suunised parkimisteenuse arendamiseks ja korraldamiseks .....	47
Tegevusprogramm 7. Liikluse juhtimine ja planeerimine .....	49
<b>Riskijuhtimine, rakenduskorraldus ja seire .....</b>	<b>51</b>
Riskijuhtimine .....	51
Rakenduskorraldus.....	53
Tegevusprogrammide elluviimiseks vajalike investeeringute prioriteetsus 2023–2035 .....	56
Liikuvuse valdkonna suunised linnaplaneerimisele .....	59

## Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava olulisus ja seosed teiste arengudokumentidega

Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava ehk liikuvuse valdkonna arengukava 2035 (edaspidi *liikuvuskava*) lähtub arengustrateegia „Tallinn 2035“ strateegilistest sihtidest ja [liikuvuse tegevusvaldkonnast](#) ning strateegia kaudu ka [ÜRO säästva arengu eesmärkidest](#). Liikuvuskava on tihedalt seotud Tallinna kliimakavaga, Eesti riikliku transpordi ja liikuvuse arengukava ja Harju maakonna arengustrateegiaga. Liikuvuskava täpsustab seda, kuidas arengustrateegia „Tallinn 2035“ strateegilised eesmärgid liikuvuse valdkonnas ellu viiakse. Nii liikuvuskava kui ka „Tallinn 2035“ eesmärkide täitmine sõltub kõigist asjaosalistest, sealhulgas igast linlasest, niisiis sõnastatakse neis laiapõhjalise koostöö põhimõtted ja määratakse põhisuunad.

Tasakaalus ja säästlik liikuvus on hea linna vereringe, mis töötab kooskõlas kvaliteetse, kasutatava ja inimõõtmelise linnaruumiga. Oluline on tagada kõigile linlastele liikumisvõimalused ning teha seda kõikide teiste strateegiliste eesmärkide elluviimist toetades. Neid eesmärke suudetakse täita ainult siis, kui liikuvust käsitletakse terviklikuna kogu linnaregioonis. Niisiis tähendab liikuvuskava elluviimine tihedat koostööd ennekõike naabervaldade ja riigiga, ent ka rahvusvaheliste partneritega.

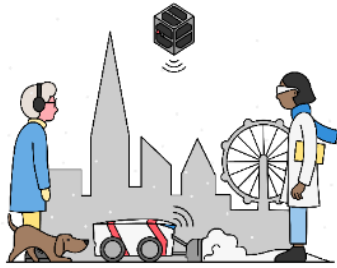
### *Arengustrateegia „Tallinn 2035“*

[Tallinna arengustrateegia](#) seab linnale arengueesmärgid 15 aastaks. Strateegia visiooni juhtlause on „Tallinn on **roheline maailmalinn**“. Meie plaanid ja teod on kantud vastutusest tuleviku ees. Jätame järeltulevatele põlvedele parema linna, parema Eesti ja elukeskkonna. Tallinn annab eeskuju, kuidas kestlikkus, loodussõbralikkus ja tasakaalustatud areng käivad koos ning muudavad inimeste elu paremaks.

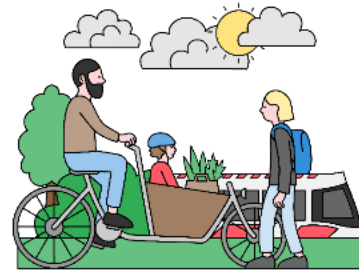
Arengustrateegias on võetud aluseks uuringu [„Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035“](#) stsenaarium „Tallinna liikuvus ++“, millest lähtub ka liikuvuskava. [Liikuvuse valdkond](#) panustab väga suurel määral strateegiliste sihtide „Terve Tallinn liigub“ ja „Sõbralik linnaruum“ ning suurel määral strateegiliste sihtide „Kodu, mis gab tänavast“, „Roheline pööre“ ja „Loov maailmalinn“ saavutamisse.



**Sõbralik linnaruum.** Säätlike liikumisviiside osakaalu suurendamine, ohutum liiklus ja tasakaalus tänavaruumi jaotus ning hästi disainitud tänavad muudavad linnaruumi inim mõõtmeliseks. Ümberistumiskeskused kujundatakse hea ja kvaliteetse linnaruumi osana.



**Loov maailmalinn.** Head linnasisesed ja regionaalsed ühendused soodustavad ettevõtlust, head rahvusvahelised ühendused tõstavad Tallinna konkurentsivõimet.



**Terve Tallinn liigub.** Aktiivsete liikumisviiside osakaalu suurendamine linnaliikluses parandab inimeste tervist, head ühendusvõimalused ja universaalse disaini põhimõtete rakendamine tagavad kõigile ligipääsu sihtkohtadele.



**Roheline pööre.** Säätlike liikumisviiside osakaalu suurendamine ja alternatiivkütustele üleminek vähendab CO<sub>2</sub> heidet ja säästab looduskeskkonda.



**Kodu, mis algab tänavast.** Parkimise ja liikluskiiruse vähendamine õuealadel ning keskkonnasõbralike liikumisviiside soosimine muudab õuealad atraktiivsemaks ja õhu puhtamaks. Head ühistranspordi- ja kergliiklusühendused tõstavad kodude väärtust.



Tabel 1. „Tallinn 2035“ strategilised sihid ja ÜRO säästva arengu eesmärgid liikuvuse kontekstis. Liikuvuse valdkond panustab viide sihti kuuest

## Ülemaailmsed säästva arengu eesmärgid

25. septembril 2015 võeti ÜRO tippkohtumisel vastu ülemaailmsed säästva arengu eesmärgid ja tegevuskava aastani 2030. Maailma riigipeade ja valitsusjuhtide deklaratsioon „Muudame maailma: säästva arengu tegevuskava aastaks 2030“ sisaldab 17 ülemaailmset säästva arengu eesmärki<sup>1</sup>.

Liikuvuse valdkonna mõju avaldub kõige enam alljärgnevates eesmärkides.



**Eesmärgi 11 „Kestlikud linnad ja asumid“** elluviimisesse panustab liikuvuse valdkond turvalisuse tagamise, tasakaalus liikumisviiside jaotuse ja taristu ligipääsetavuse kaudu.

### Ülemaailmsed alaeesmärgid

**11.2** Tagada 2030. aastaks kõikidele turvalised, taskukohased, kättesaadavad ja säästvad transpordisüsteemid ja parandada liiklusohutust, eelkõige ühistranspordi osakaalu suurendamise abil ja pöörates rohkem tähelepanu ebasoodsas olukorras olevate inimeste, sealhulgas naiste, laste, puudega inimeste ja vanemate inimeste vajadustele.

**11.3** Suurendada 2030. aastaks kaasavat ja jätkusuutlikku linnastumist ning osalemist võimaldava, tervikliku ja jätkusuutliku inimasustuse planeerimise ja haldamise suutlikkust kõikides riikides.

**11.6** Vähendada 2030. aastaks linnade negatiivset keskkonnamõju elaniku kohta, pöörates erilist tähelepanu õhu kvaliteedile ning olme- ja muude jäätmete käitlemisele.

**11.a** Toetada positiivseid majandus-, sotsiaal- ja keskkonnasuhteid linna-, äärelinna- ja maapiirkondade vahel, tugevdades riiklikku ja piirkondlikku arenguplaneerimist.

### Kestliku arengu eesmärkide seireks kasutatavad mõõdikud, millega seiratakse ühtlasi liikuvuse valdkonna edenemist:

- keskmine sõidu kestus ühissõidukiga keskuste vahel;
- liikumisviiside modaalfaotus;
- Tallinna linnaregioonis hõivatute ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga liikumise osakaal töö ja kodu vahel;
- Tallinna elanike ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga liikumise osakaal peamisesse sihtkohta liikumisel;
- sõiduautode arv 1000 elaniku kohta;
- elanike osakaal, kellel on ühissõidukipeatus kodust 400 m raadiuses;
- inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv;
- elanikud, kes tajuvad Tallinna liikuvuskeskkonda ohutuna.

<sup>1</sup> Lisaks 17 ülemaailmsele säästva arengu eesmärgile jälgitakse Eestis ka kultuuriruumi elujõulisuse eesmärki, mis tuleneb [Eesti säästva arengu riiklikust strateegiast „Säästev Eesti 21“](#).



**Eesmärgi 9 „Tööstus, uuendus ja taristu“** elluviimisesse panustab liikuvuse valdkond turvalist ja säästvat ning ligipäasetavat liikuvust toetava taristu tagamise kaudu.

**Ülemaailmsed alaeesmärgid**, mille elluviimisesse liikuvuse valdkond panustab  
**9.1** Arendada välja kvaliteetne, usaldusväärne, säästlik ja vastupidav taristu, sealhulgas piirkondlik ja piiriülene taristu, et toetada majandusarengut ja inimeste heaolu, ning tagada, et see taristu on kõikidele taskukohane ja võrdselt kättesaadav.

**Kestliku arengu eesmärkide seireks kasutatavad mõõdikud, millega seiratakse ühtlasi liikuvuse valdkonna edenemist:**

- väljaehitatud jalgrattateede põhivõrgu ja tervisevõrgu kilomeetrite arv;
- ühissõidukiradade (buss ja troll / tramm) kogupikkus;
- Tallinna tänavate hoolduse vastavus seisundinõuetele;
- osakaal elanikest, kelle kodust on rattateede põhivõrk või tervisevõrk kuni 500 m kaugusel / osakaal ühiskondlikest hoonetest, mis asuvad kuni 200 m kaugusel rattateede põhivõrgust või tervisevõrgust.



**Eesmärgi 3 „Tervis ja heaolu“** elluviimisel on liikuvuse valdkonnal väga oluline roll. Valdkond toetab eesmärgi elluviimist aktiivsete liikumisviiside esikohale seadmisega, mis võimendub läbi koostöö [linnaplaneerimise valdkonnaga](#).

**Ülemaailmsed alaeesmärgid**, mille elluviimisesse liikuvuse valdkond panustab  
**3.4** Vähendada ennetustegevuse ja ravimise abil 2030. aastaks kolmandiku võrra mittenakkavatest haigustest tingitud enneaegsete surmade arvu ning edendada vaimset tervist ja heaolu.

**3.6** Vähendada poole võrra liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu.

**3.9** Vähendada 2030. aastaks oluliselt ohtlikest kemikaalidest ning saastunud õhust, veest ja pinnasest põhjustatud surmade ja haigestumiste arvu.

**Kestliku arengu eesmärkide seireks kasutatavad mõõdikud, millega seiratakse ühtlasi liikuvuse valdkonna edenemist:**

- elanike osakaal, kes on rahul müra tasemega;
- tervena elatud eluaastad (Harjumaal);
- hõivatute jalgsi liikumise osakaal töö ja kodu vahel Tallinna linnaregioonis;
- Tallinna elanike jalgsi liikumise osakaal peamisesse sihtkohta liikumisel;
- hõivatute jalgrattaga liikumise osakaal töö ja kodu vahel Tallinna linnaregioonis;
- Tallinna elanike jalgrattaga liikumise osakaal peamisesse sihtkohta liikumisel;
- 7–14-aastaste jalgrattaga liikumise osakaal kodu ja kooli, huviringi või trenni vahel liikumisel;

- liikumisega regulaarselt tegelevate inimeste (vanuses 15–74) osakaal linlaste hulgas (liiguvad teadlikult vähemalt kaks korda nädalas 30 minutit).



**Eesmärgi 13 „Kliimameetmed“** elluviimisesse panustab liikuvuse valdkond transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kaudu.

**Ülemaailmsed alaeesmärgid**, mille elluviimisesse liikuvuse valdkond panustab  
**13.1** Suurendada kõikide riikide vastupidavust kliimaga seotud ohtudele ja loodusõnnetustele ning nende suutlikkust kohaneda kliimamuutustega.

**13.2** Lülitada kliimamuutustega võitlemise meetmed riiklikesse tegevuspoliitikatesse, tegevuskavadesse ja planeerimisse.

**Kestliku arengu eesmärkide seireks kasutatav mõõdik, millega seiratakse ühtlasi liikuvuse valdkonna edenemist:**

- transpordist tulenev kasvuhoonegaaside heitkogus / heitkoguse muutus võrreldes 2007. aastaga.



**Eesmärgi 1 „Kaotada vaesus“** elluviimisesse panustab liikuvuse valdkond hästi ligipääsetava taristu ja ruumi loomise teel ning liikumisvaesuse vähendamisega hästi ligipääsetava taristu ja ruumi loomise ning teenuste arendamise teel.

**Ülemaailmsed alaeesmärgid**, mille elluviimisesse liikuvuse valdkond panustab  
**1.2** Vähendada 2030. aastaks vähemalt poole võrra nende meeste, naiste ja laste osakaalu, kes kannatavad vaesust mistahes mõõtnes vastavalt riiklikule määratlusele.

**1.4** Tagada 2030. aastaks, et kõikidel meestel ja naistel, eelkõige vaestel ja ebasoodsas olukorras olevatel inimestel, on võrdne õigus majandusressurssidele ning juurdepääs põhiteenustele, maaomandile ja maa kontrollimisele ning muus vormis varale, pärandile, loodusvaradele, asjakohasele uuele tehnoloogiale ja finantsteenustele, sealhulgas mikrofinantseerimisele.

**1.5** Suurendada 2030. aastaks vaeste ja ebasoodsas olukorras olevate inimeste toimetulekuvõimet ning vähendada nende vastuvõtlikkust äärmuslikele kliimanähtustele ja muudele majanduslikele, sotsiaalsetele ja keskkonnaga seotud vapustustele ja katastroofidele.

**Kestliku arengu eesmärkide seireks kasutatav mõõdik, millega seiratakse ühtlasi liikuvuse valdkonna edenemist:**

- transpordikulude osakaal leibkonna kogukulutustest.



**Eesmärgi 10 „Ebasõrdsuse vähendamine“** elluviimisesse panustab liikuvuse valdkond liikumisvaesuse vähendamisega hästi ligipääsetava liikuvusruumi ja teenuste arendamise teel.

**Ülemaailmsed alaeesmärgid**, millesse liikuvuse valdkond panustab

**10.3** Tagada võrdsed võimalused ja vähendada sissetulekute ebasõrdsust, tühistades muu hulgas diskrimineerivad seadused, tegevuspoliitika ja tavad ning toetades sobivaid õigusakte, tegevuspõhimõtteid ja meetmeid.

**10.4** Võtta vastu tegevuspoliitika, eelkõige maksustamist, töötasu ja sotsiaalkaitset käsitlevad põhimõtted, ning saavutada järk-järgult suurem võrdsus.

**Kestliku arengu eesmärkide seireks kasutatav määdik, millega seiratakse ühtlasi liikuvuse valdkonna edenemist:**

- ligipääsetavuse tase minuomavalitsus.fin.ee andmetel.

#### *Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035*

Tallinna liikuvuskava lähtub muu hulgas riigi arengukavast „[Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035](#)“. Arengukavas keskendutakse säästva transpordi arendamise poliitikale. Seejuures lähtub säästev linnaline liikuvus linnapiirkondade elamisväärsusest ja toimivusest, arvestades mitmekülgset inimeste ja kauba liikuvuse korraldamist majanduslikult, sotsiaalselt ja keskkondlikult jätkusuutlikul moel.

Arengukava esimene tegevussuund käsitleb transpordisüsteemi konkurentsivõime suurendamist, selle säästvat, nutikat ja kulutõhusat arendamist, selle keskkonnajalajälje vähendamist (sh taastuenergia osakaalu suurendamist transpordis peaaegu veerandini) ning taristul liiklemise ohutumaks muutmist. Tegevussuund kirjeldab, et transpordisektor peab muutuma eelkõige linnades oluliselt vähem saastavaks. Lähtudes terviklike (transpordi)koridoride loogikast, kavandatakse multimodaalset ehk eri transpordiliike kombineerivat taristut, millel liiklemine muutub kõigile liiklejatele ligipääsetavaks ja säästlike liikumisviiside jaoks ligitõmbavamaks.

Linnapiirkondades arendatakse omavahel ühendatud ja jagatud liikuvust soosivat keskkonda, luues sealhulgas lahendusi, mis toetavad rohkem aktiivsete liikumisviiside kasutamist ning eri transpordiliikide koostõimet, et suurendada säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt. Selle tegevussuuna alavaldkonnas „Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustav linnakeskkond“ käsitletakse neid teemasid täpsemalt.

Arengukava teine tegevussuund seab eesmärgiks tuua ühistransport inimestele lähemale ning muuta selle kasutamine mugavamaks targa planeerimise ja piletimüügi nutika korralduse abil. Toetatakse jalgrattaga ja jalgsi liikumist, pakkudes paremaid liikumisvõimalusi, ligipääsetavust ja kasutusmugavust. Ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal soovitakse linnapiirkondades suurendada 60%-ni. Samuti seatakse eesmärgiks kasvatada raudtee kui keskkonnahoidliku liikumisviisi kasutust.

Sõitjateveos suurendatakse ühistranspordi kasutamist ja aktiivseid liikumisviise (jalgsi, jalgrattaga liikumine jms) ning soodustatakse kergliikurite (nt mono- ja elektritõukerattad) kasutamist sõiduautode ja neile rajatud ruumi arvelt. Tuuakse välja, et tähelepanu tuleb pöörata ühissõidukipeatuste ja sõlmjaamade kvaliteedile (sh aastaringsele ligipääsetavusele) ning nendeni viivatele teekondadele, samuti auto, jalgratta ja kergliikurite parkimise tingimustele.

Riiklik arengukava kirjeldab ka põhimõtte „kasutaja maksab“ rakendamist, et katta taristukulud ning tagada edaspidiste investeeringute võimekus ja taristu ülalpidamise kestlikkus, mis hõlmab nii riigi aktsiisipoliitikat kui ka teisi modaalseid nihet soodustavaid majandusmeetmeid, sealhulgas kohalikul tasandil (nt madala emissiooni tsoonid).

### *Tallinna regiooni liikuvuse koostöömemorandum*

Tallinna linn, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning piirkonna omavalitsuste liidud sõlmisid 2019. aastal [koostöömemorandumi](#), et tihendada koostööd ühiskonna vajadustele vastava kvaliteetse ruumi ja liikuvustaristu kujundamisel. Koostöömemorandumis seati eesmärk saavutada aastaks 2030 süsinikuneutraalne ühistranspordisüsteem ning tagada kiirem, mugavam ja ohutum iseseisva liikumise võimalus kõigile. Samuti otsustati eelistada ruumilisel planeerimisel, taristu ehituste kavandamisel ning taristu ehitamisel ühistranspordi, jalakäijate ja jalgratturite olukorda parandavaid lahendusi ning vältida autokasutust eelistavaid lahendusi.

### *Harju maakonna arengustrateegia 2040+*

[Harju maakonna arengustrateegia](#) toob olulisemate väljakutsete hulgas esile kohanemise rahvastiku muutustega, sealhulgas vananemisega, ja avalike teenuste korraldamise sellest lähtudes, kiirete ühenduste rajamise ja eri transpordiliikide integreerimise maakonna sisemise tasakaalustatuse ja rahvusvahelise konkurentsivõime parandamiseks (nt Tallinna-Helsingi kaksikliinna potentsiaali arendamine) ning kasvuhuone- ja heitgaaside vähendamise energiamajanduses ja transpordis, mis aitab tagada säästliku arengu. Üheks strateegiliseks eesmärgiks kolmest on luua Harju maakonnas kiired, mugavad ja keskkonnasäästlikud ühendused nii välisriikide ja ülejäänud Eestiga kui ka maakonnasiseselt. Samuti tõstetakse esile regiooniülene koostöö.

### *Kliimakava 2030*

„[Kliimaneutraalne Tallinn. Tallinna säästva energiamajanduse ja kliimamuutustega kohanemise kava aastani 2030](#)“ ehk kliimakava loob raamistiku, et Tallinn saavutaks aastaks 2050 kliimaneutraalsuse. Aastaks 2030 seatakse kavaga eesmärk vähendada linnas kasvuhuonegaase 40% võrreldes aastaga 2007. Kliimakava transpordi osas ja liikuvuskavas on olulised järgmised sidusteemad:

- sundliiklust ja autostumist vähendav ruumiplaneerimine ja liikuvuskorraldus;
- kiire ja mugav ühistransport;
- uute tehnoloogiate, teenuste ja säästlike kütuste kasutamine;
- mugav ja ohutu rattaliiklus;
- teekasutuse tipukoormuse hajutamine heite vähendamiseks;
- ilmastikuoludest tingitud liiklusriskide mõju vähendamine;
- keskkonnasäästliku parkimispoliitika kujundamine.

Liikuvuskava kohaselt väheneb Tallinna piirkonna transpordis tekkiv CO<sub>2</sub> ja välisõhu saasteainete heide tänu sellele, et suureneb nii ökonoomsemate ja puhtamate sõidukite kui ka ühistranspordi ja aktiivsete liikumisviiside osakaal. Lisaks on kasvuhuonegaase võimalik vähendada ka uute sõidukitehnoloogiatega, mille kiire arenguga tuleb linnal sammu pidada (nt ühissõidukiparki uuendades ja avalikku laadimistaristut rajades). Sellega toimetulek eeldab teadmiste- ja andmepõhiseid juhtimisotsuseid ning vajab praegusest enam raha ja tööjõudu. Kliimamuutustega kohanemiseks tuleb töötada välja keskkonnasäästlik parkimispoliitika, vähendades selliseid kliimariske nagu sademeveest tingitud üleujutused ja soojussaared.

Samuti suurendavad äärmuslikud ilmastikuolud teehoolduse vajadust, eelkõige rattaliikluse ja jalgsi liikumise soodustamiseks.

### *Tallinna üldplaneeringud*

Liikuvuskava elluviimisel lähtutakse [Tallinna linnaosade ja muude territooriumite üldplaneeringutest ning teemaplaneeringutest](#). Neis on sätestatud maakasutus, planeerimis põhimõtted ja muud arenguks vajalikud suunised, mille järgimise eest vastutab liikuvuse tegevusvaldkond. Liikuvuskava arvestab linnaosade suunistega olulisemate trammikoridoride, liikuvuskeskkonna kujundamise põhimõtete, tänavate, rattateede, liikumisradade jm kohta. Liikuvuskava tegevustega seoses tehakse ettepanekuid ka üldplaneeringute koostamiseks ning nende ülevaatamiseks ja uuendamiseks.

### *Tallinna rattastrateegia 2018–2027*

Tegevusprogrammi 3 „Mugav rattaliiklus“ viiakse ellu [Tallinna rattastrateegia 2018–2027](#) kaudu. Liikuvuskava mõistes on kehtiv Tallinna rattastrateegia eelnimetatud tegevusprogrammi täpsustav programmdokument. Olulisemad rattastrateegia eesmärgid on järgmised:

- tõsta rattasõidu osakaal kõigist liikumistest Tallinnas 11%-ni aastaks 2027 (arengustrateegias „Tallinn 2035“ vähemalt 11%-ni aastaks 2035, liikuvuskavas 15%-ni aastaks 2035) ning kodu ja kooli vahel liikumistest 25%-ni;
- suurendada rattateede põhivõrgu kättesaadavust (põhivõrk kuni 500 m kaugusel 75% elanike kodudest ning kuni 200 m kaugusel 75% avalikest hoonetest);
- kooliteekonna muutmine rattasõbralikuks (olulised kooliteekonnad on 1 km raadiuses koolidest rattasõiduks sobivad ja ohutud ning vastavad rattateede tugivõrgu tüüplahendustele);
- parkimiskohtade arvu suurendatakse, lähtudes eesmärgist suurendada rattakasutuse osakaalu;
- rattateede tervisevõrgu kättesaadavuse suurendamine (80% tervisevõrgu lõikude kogupikkusest on ühendatud põhivõrguga vähemalt ühest kohast).

Tallinna rattastrateegia aegumisel ajakohastatakse programmdokument Tallinna arengustrateegiast ja käesolevast liikuvuskavast lähtudes.

### *Keskkonnanahoiu arengukava*

[Koostatav keskkonnanahoiu arengukava](#) käsitleb nii õhukvaliteedi kui ka müraga seotud meetmeid, lähtudes „Tallinn 2035“ tegevusprogrammidest.

Tegevusprogrammi 3 „Puhas õhk“ elluviimist toetab liikuvuse valdkond transpordist tuleneva õhusaaste vähendamise ning tänavate puhastamise kaudu.

Tegevusprogrammi 4 „Vähem müra“ elluviimist toetab liikuvuse valdkond, hoolitsedes rattaliikluse osatähtsuse suurendamise, raskeveokite kesklinnast ümbersuunamise ja piirkiiruse alandamise, elamupiirkondades autoliikluse rahustamise ja kesklinnas sõiduautode osakaalu vähendamise eest.

Tegevusprogrammi üks olulisemaid tegevussuundi on ka strateegilise mürakaardi ja tegevuskava ajakohastamine ja elluviimine. Kehtiv Tallinna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava aastateks 2019–2023 toob müra vähendamise meetmetena muu hulgas esile järgmise:

- alternatiivsete liikumisviiside soodustamine ja inimeste teadlikkuse parandamine;
- vaiksete alade kaitse linnakeskkonnas ( $\leq 55$  dB päevasel ajal);
- müraolukorra parandamine (sh piirkiiruse alandamine elamualadel).

## Visioon ja eesmärgid

Terve Tallinn liigub. Tallinna regioon<sup>2</sup> moodustab ühtse linnapiirkonna, majandus- ja igapäevategevuste ruumi, mille selgroog on keskuste<sup>3</sup> võrgustik (vt joonis 1). Kogu linnapiirkonnas on tagatud tervist toetavad, ligipääsetavad ja mugavad liikumisvõimalused.

Tallinna kesklinn on kõige aktiivsem ja ühistranspordiga kõige paremini ligipääsetav keskus regioonis. Tänavavõrk, rattateede võrgustik ja rohealad ühendavad kõiki piirkondi. Meeldiv keskkond jalgsi ja rattaga liikumiseks lubab inimestel igapäevatoimetusi teha värskes õhus. Linna peamistes liikluskoridorides on sisse seatud kiired, suure veovõimega ühistranspordiliinid ning mugavad sõlmjaamad, kus saab ümber istuda väiksematele bussidele ja kasutada viimase miili mikromobiilsusteenuseid<sup>4</sup>. Uute teenuste ja tehnoloogiate kasutuselevõtt parandab märkimisväärselt Tallinna ühistranspordi kasutusmugavust. Rahulik ja ohutu autoliiklus võimaldab liigelda suurte takistusteta. Sõiduautode parkimist linnas vähendatakse koos aktiivsete ja säästvate liikumisviiside arendamisega. Andme- ja teadmispõhiste otsuste kaudu tagatakse liikluse tark juhtimine ja planeerimine.

Hästi kujundatud linnaruum ja tasakaalus liikumisvõimalused muudavad Tallinna roheliseks ja loovaks maailmalinnaks, kus elavad terved inimesed. Tallinna läheduses tekivad tihedamad arenduspiirkonnad regiooni keskuste, ühistranspordi sõlmjaamade ja ümberistumispeatuste juurde, neis piirkondades kasutatakse ära ka raudteetranspordi võimalused.

---

<sup>2</sup> Tallinna linnapiirkond on defineeritud Tallinna linnapiirkonna strateegias (sisaldub [Harju maakonna arengustrateegias 2040+](#), ptk 3). Linnapiirkonda kuuluvad Tallinna, Keila, Maardu ja Saue linn ja Viimsi vald tervikuna ning Harku, Jõelähtme, Kiili, Lääne-Harju, Saku, Saue ja Rae vallas 48 asustusüksust. Seega kuuluvad ka Tallinna linnapiirkonda kas tervikuna või osaliselt 11 maakonna kohalikku omavalitsust 16st. Linnapiirkonda ei kuulu Anija, Kose, Kuusalu, Raasiku vald ning Loksas linn.

<sup>3</sup> Keskused on avaliku ruumi sõlmpunktid (Tallinnas ülelinnalsed, linnaosa- ja asumikeskused, linnaregioonis ka naaberomavalitsuste keskused), kus enamikule elanikest on igapäevategevused ja -teenused 15 minuti jalgsikäigu või rattasõidu kaugusel.

<sup>4</sup> Lähtekohast ühissõidukipeatusesse või ühissõidukipeatusest sihtkohta liikumiseks (ehk viimase miili läbimiseks) kasutatava kerge ja väikese liikumisvahendi (nt elektritõukeratta) rentimise või isikliku liikumisvahendi parkimise võimalus.



Joonis 1. Tallinna linnaregiooni keskused ja arengukoridorid 2021+ (arengustrateegia „Tallinn 2035“)

## Liikuvuskava rakendamise põhimõtted

Liikuvuskava rakendamisel lähtutakse läbivalt järgmistest põhimõtetest:

- liikuvuskorraldus enne investeeringuid: enne suuremahulisi investeeringuid rakendatakse liikuvuskorralduse meetmeid, et liikumisvõimalusi parandada (nt uute teede vajaduse hindamisel tuleb kaaluda muid võimalusi, seahulgas uute bussiliinide avamist ja sundliikumiste vähendamist (loe täpsemalt nelja sammu printsiibi kohta jaotisest [„Tegevusprogramm 7. Liikluse juhtimine ja planeerimine“](#)));
- uusarendused, mis eeldavad suure hulga inimeste liikumist, planeeritakse kas koos tõhusa ühistranspordiga või sinna, kus see on juba olemas;
- transpordisüsteemi rahastamine toetab prioriteedina kõiki säästvaid liikumisviise (vt ka jaotist [„Tegevusprogrammide elluviimiseks vajalike investeeringute prioriteetsus 2022–2035“](#));
- transpordiinvesteeringud peavad olema sotsiaal-majanduslikult tasuvad;
- prioriteetsena käsitletakse investeeringuid, mis suurendavad koolitee ohutust;
- tänavate planeerimisel lähtutakse arengustrateegias kokkulepitud modaalfaotuse prioriteetidest (jalakäija, jalgrattur, ühistransport jne);
- sõltuvalt tänavatüübist antakse eelis vähem kaitstud liiklejagruppidele: esmatähtis on jalakäija, seejärel rattur, ühistransport ja kõige viimasena autojuht;
- elanikke kaasatakse oluliste linnaruumi puudutavate projektide planeerimisse ja elluviimisse;
- liikuvuskava elluviimiseks tehakse andme- ja teadmispõhiseid otsuseid.

## Liikuvuskava eesmärgid

Liikuvuskavaga seatakse kolm eesmärki.

### 1. Tallinna regiooni liikumisviiside jaotus on tasakaalus.

Linnaruum ja hästi korraldatud ühistransport soosivad aktiivseid ja säästlikke liikumisviise – jalgsi liikumist, jalgrattasõitu<sup>5</sup> ja ühistransporti. Liikuvustaristu – linnatänavad, ühistransport, rattateed, terviserajad, väljakud ja pargid – on kujundatud atraktiivsena. Selle tulemusena saab igaüks valida sõltuvalt teekonnast kõige sobilikuma liikumisviisi: lühikesed vahemaad on kõige mugavam ja kiirem läbida jalgsi ja rattaga, pikemad sõidud keskuste vahel tehakse ratta või ühissõidukiga ning väljaspool keskusi eri liikumisviise kombineerides või sõiduautoga.

Foorid ja tänaväületused on ühistranspordi prioriteediga tänavatel seatud ühistranspordi järgi, suurema kohaväärtusega tänaväületusel antakse eesõigus jalakäijatele. Jalgsi liikumist toetavad uuel tasemel liikuvusteenused. Need on soodsad, mugavad, töökindlad ja keskkonnasäästlikud ning võimaldavad peamiste Tallinna elu-, töö- ja õppimispiirkondade vahel liikuda mõistliku ajakuluga.

### Valdkonna eesmärgi mõõdikud

► *Liikumiskiiside modaaljaotus kõigis liikumistes*

Algtase: määratakse 2024

Sihttase: määratakse 2024

► *Tallinna linnaregioonis hõivatute ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga liikumise osakaal töö ja kodu vahel<sup>6</sup>*

Algtase: 41% (2020)

Sihttase: 50% (2025), 70% (2035)

► *Elanike osakaal, kes liiguvad oma peamisesse sihtkohta ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi<sup>7</sup>*

Algtase: 53% (2020), 54% (2021)

Sihttase: 90% (2035)

► *Sõiduautode arv 1000 elaniku kohta<sup>8</sup>*

Algtase: 399

Sihttase: 350 (2035)

► *Transpordist tulenev kasvahoonegaaside heitkogus / heitkoguse muutus võrreldes baastaseme aastaga*

Algtase: määratakse 2024

Sihttase: määratakse 2024

► *Keskmine ühissõidukiga sõidu kestus keskuste vahel*

Algtase: määratakse 2023

Sihttase: kuni 20 min

---

<sup>5</sup> Jalgrattaga samaväärseks loetakse ka kergliikuriga liikumist, sest mõlema jaoks planeeritakse sama taristut. Kergliikur on inimese vedamiseks ette nähtud, elektri jõul liikuv istekohata sõiduk, välja arvatud jalgratas. Kergliikuriks loetakse ka tasakaaluliikurit.

<sup>6</sup> Hõivatute töö ja kodu vahel liikumise viiside jaotus (allikas: [transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika](https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika)). Linnaregioonina on käsitletud Põhja-Eestit (Tallinn ja Harjumaa).

<sup>7</sup> Nende tallinlaste osakaal, kes tallinlaste rahuloluküsitluse järgi liiguvad peamisesse sihtkohta ühissõidukiga, jalgsi või jalgrattaga.

<sup>8</sup> Arvestuse aluseks on kõik Tallinna elanikud sõltumata vanusest ning kehtiva ülevaatus- ja liikluskindlustusega sõiduautod.

## 2. Tallinna regiooni liikuvustaristu on ligipääsetav ja sihtkohad kõigile liikumisviisidele hästi ühendatud.

Teekonnad aitab muuta terviklikuks ja ligipääsetavaks see, kui tänavad, kõnniteed, ühissõidukipeatused ja rattateede põhvõrk (joonis 4) on kõigile kogu elukaare jooksul igal ajal ligipääsetavad.

Ligipääsetav tähendab, et taristut, eriti tänavaid ja ühistransporti, saavad iseseisvalt kasutada kõik inimesed, sealhulgas ratastooli, juhtkoera ja lapsekäruga liikujad. Kõik uued ja rekonstrueeritud linnatänavad vastavad ligipääsetavuse nõuetele ja olemasolevatelt tänavatelt eemaldatakse olulisemad liikumistakistused. Kõnniteedel ja teeületuskohtades kasutatakse vaegnägijatele mõeldud taktiilseid katendeid, peamistel liikumisteedel ka liikumist hõlbustavaid lahendusi ning jagatud ruumis on jalgsi ja jalgrattaga liikujatele mõeldud kõnni- ja sõidualad eristatud pinnakattega<sup>9</sup>. Kõik uued ühissõidukid, ühissõidukipeatused ja sõlmjaamad on ligipääsetavad kõigile kasutajatele. Enamik kodudest, töökohtadest, linnaväljakutest ja parkidest asub mugavast ja kiirest ühistranspordist jalutuskäigu kaugusel.

### Valdkonna eesmärgi mõõdikud

#### ► 7–14-aastaste laste osakaal, kes liiguvad ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi<sup>10</sup>

Algtase: (2019)

kooli ja huviringi: 87%

trenni: 82%

Sihttase: (2035)

kooli ja huviringi: 95%

trenni: 90%

#### ► Elanike osakaal, kellel on ühistranspordipeatus kodust 400 m raadiuses

Algtase: 87,3% (2020)

Sihttase: 90% (2035)

## 3. Tallinna regiooni liikuvuskeskkond on ohutu.

Eesmärk on, et Tallinnas ei juhtu aastas ühtegi surmaga lõppevat liiklusõnnetust. Enamik liiklejaid tajub Tallinna liikuvuskeskkonda ohutuna, õnnetuste hulk ja liikluskahjud vähenevad. Meeldivalt kujundatud linnaruum ja hea liikluskorraldus vähendab kiiruseületamist ja hoolimatut suhtumist teistesse liiklejatesse ning võimaldab jalakäijatel ja jalgratturitel mugavalt liikuda. Ajutiste liikluslahenduste korraldamisel tagatakse jalgsi ja rattaga liikujate ohutus ja mugavus.

Heas korras ja aasta läbi hooldatud tänavad ja kõnniteed teevad liikumise ohutumaks. Suurematel tänavatel on eri liiklusvahenditega liiklejad (sh jalakäijad) selgelt eraldatud, nii et jala ja jalgrattaga saab turvaliselt ja sujuvalt liikuda, ilma sunnita teepoolt vahetada või ebavajalikke põikeid teha. Väiksematel

<sup>9</sup> Vt ka „Ehitatud keskkonna ligipääsetavus nägemispuudega inimestele“. Täpsemad suunised nägemispuudega inimestele turvalise liikumiskeskkonna loomiseks annab ligipääsetavuse arengudokument.

<sup>10</sup> Tallinlaste rahuloluküsitluse andmetel (küsitlus hõlmab Tallinna linna elanikke, alla 15-aastaste laste liikumist puudutavatele küsimustele vastavad lapsevanemad).

tänavatel ja piirkonniti on vajadusest lähtudes ohutus tagatud nüüdisaegsete liiklust rahustavate võtete<sup>11</sup>, kiiruspiirangute ja jagatud ruumi põhimõtte<sup>12</sup> rakendamisega.

#### *Valdkonna eesmärgi mõõdikud*

▶ *Liiklussurmade arv*

Algtase: 9 (2020)

Sihttase: 0 igal aastal

▶ *Inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv*

Algtase: 473 (2019); 504 (2021)

Sihttase: < 235 (2035)

▶ *Tallinna liikuvuskeskkonna ohutuse indeks elanike hinnangul (indeks skaalal 0–100)<sup>13</sup>*

Algtase: 57 (2020)

Sihttase: 80 (2035)

---

<sup>11</sup> Näiteks aitab liikumiskiirust tuntavalt vähendada hästi läbimõeldud tänavaruumidisain, näiteks kitsamad tänavad, väiksemad pöörderaadiused, rööbiti parkimise ja haljastusalade vaheldumine ühel ja teisel pool tänavat (šikaanide ehk siugkurvide moodustamine), ruumi kvaliteeti parandavad katendid ning jalgteede ja jalgrattateede tasandisse tõstetud ristmikualad. Vt ka [NACTO Global Street Design Guide](#).

<sup>12</sup> Jagatud ruumi põhimõtte võttis mõistena kasutusele hollandi liiklusinsener Hans Monderman 1980. aastate keskel. See tähendab liiklusruumi, kust on liikluskorraldusvahendid, nagu äärekivid, teekattemärgistus ja liiklusmärgid, eemaldatud või viidud miinimumini (st kellelegi ei anta liikluskorralduslikult selget eesõigust). Vastutus turvalise liikumise eest jäetakse pigem ruumi kasutajate kanda, kes peavad ise tajuma võimalikke ohte ja konfliktiolukordi. Selle tulemusel võrdsustub eri liikumisviiside hierarhia ja väheneb sõidukite liikumiskiirus. Ajapikku tekivad uued võimalused kohaloomeks ja avaliku ruumi võrgustiku sidususe parandamiseks, kuna kogukondadel on võimalus ehitatud keskkonda ise mõjutada ja kujundada. Allikas: Hoek, H.R. (2011): „Why Shared Space? An Exploration of the Motivations for Shared space Development in Nine European Cities“.

<sup>13</sup> Tallinlaste rahuloluküsitluse andmetel põhineva indeksi kalkuleerimisel on arvestatud kõigi liiklejagruppide hinnangut võrdselt (peamise liikumisviisina jalgsi, ratta, elektritõukeratta ja autoga liikujad).

## Tegevusprogrammid 2035

Arengustrateegia „Tallinn 2035“ [liikuvuse tegevusvaldkonnast](#)<sup>14</sup> tulenevad liikuvuskava seitse tegevusprogrammi:

1. Terviklik ja ohutu tänavaruum
2. Kiire ja mugav ühistransport
3. Mugav rattaliiklus
4. Uued tehnoloogiad ja teenused
5. Regionaalne ja rahvusvaheline liikuvus
6. Linnakeskkonda sobiv parkimine
7. Liikluse juhtimine ja planeerimine

Liikuvuskava täpsustab neid ning sisustab tegevuste ja kirjeldustega, mille kaudu saavutatakse liikuvuskavaga seatud kolm eesmärki (vt jaotist „[Liikuvuskava eesmärgid](#)“).

### Tegevusprogramm 1. Terviklik ja ohutu tänavaruum

**Aastaks 2035 on tänavaruum meeldiv ja funktsionaalne. See on kujundatud ja hooldatud selliselt, et võimalik on kasutada kõiki liikumisviise ja kõikidel liiklejalatel on ligipääs avalikule ruumile. Tänavaruumi kavandamisel lähtutakse eesmärgist eelisarendada säästvaid liikumisviise. Lähtutakse üheksa tänavatüübi põhimõttest, mis arvestab koha iseloomu ja olulisust. Tallinnas ei juhtu aastas ühtegi surmaga lõppevat liiklusõnnetust, mida oleks olnud võimalik ära hoida. Tänavaruumi planeeritakse linlasi kaasates ja süsteemselt.**

Esmatähtis on parandada olemasoleva tänavavõrgu, ennekõike kõnni- ja rattateede kvaliteeti ja ohutust. Tänavavõrk on muutunud tihedamaks, linnas on piisavalt haljastust, mis vähendab äärmuslike ilmastikuolude, sademeveest tingitud üleujutuste ja soojusaarte mõju ühistranspordisüsteemile.

Tänavate kujundus vastab universaalse disaini<sup>15</sup> nõuetele ja rahustab liiklust. Tänavaruumis kasutatav linnamööbel ja ruumielemendid on kaasaegsed, lähtudes kasutaja mugavusest ja turvalisusest ning avaliku ruumi atraktiivsusest. Tänavaruum jagatakse ümber nii, et oleks rohkem ruumi jalgsi ja rattaga liikujatele ning ühistranspordile (vt jaotist „[Tegevusprogramm 2. Kiire ja mugav ühistransport](#)“).

Tallinna piirkonnas on valdavalt väga hea ühistransport ja uudsed liikuvusteenused, mugav ja turvaline jalgratta- ja kõnniteede võrgustik, mis on ligipääsetavad ja aasta läbi kasutatavad kõiki eagruppe arvestavalt. 90% üldhariduskoolide õpilastest liigub kooli ja huviringidesse iseseisvalt. See säästab vanemate aega ja annab noortele suurema vabaduse. Tänavate seisukord ja hoolduse tase vastavad

---

<sup>14</sup> Võrreldes arengustrateegiaga on liikuvuskavast jäetud välja tegevusprogramm „Jätkusuutlik rahastamine“. Selle sisu on jaotatud teiste tegevusprogrammide ja rakenduskorralduse peatükkide vahel, kuivõrd see horisontaalne tegevuste ja põhimõtete kogum on kõigi tegevusprogrammide elluviimise eeldus. Arengustrateegia „Tallinn 2035“ teistes tegevusvaldkondades sellist tegevusprogrammi ei ole.

<sup>15</sup> Universaalne ehk kaasav disain (ingl *inclusive design*; kasutusel ka sarnase tähendusega terminid *universaalne disain* (ingl *universal design*) ja *disain kõigile* (ingl *design for all*)) on kujundamis- ja projekteerimisviis, milles loojad võtavad arvesse võimalikult laia kasutajaterühma vajadusi ja huve, sealhulgas vanust ja võimekust, ning arvestavad ühtlasi kliimavõõrte eripära ja sellest tingitud vajadustega.

seisundinõuetele<sup>16</sup>. Jalgrattateede põhivõrk on välja ehitatud 2035. aastaks (vt jaotist „[Tegevusprogramm 3. Mugav rattaliiklus](#)“).

Koostatakse ülelinnaline tänavatüüpide visioonikaart ja täpsemad juhised, mida ajakohastatakse vastavalt vajadusele. Tänavatüüpide põhimõtteid rakendatakse eelkõige jalgsi ja rattaga liikumise soodustamiseks, ühistranspordi läbilaskevõime tagamiseks, teede hoolduse korraldamiseks, transpordi kasvuhoonegaaside ja välisõhu saasteainete ja müra vähendamiseks ning kohaloomeks linnatänavatel.

Taastusremontide puhul eelistatakse selliseid tänavaid, kus ei ole vaja muuta ruumijaotust või rekonstrueerida kommunikatsioone. Riigiga alustatakse konsultatsioone ehitusseadustiku muutmise teemal, et taastusremondiga oleks võimalik mõjutada tänavakujundust, näiteks nihutada äärekivi või vahetada katendit ilma ehitusloata. Kõikide tee-ehituslike objektide kavandamisel võetakse aluseks põhimõte, et esmatähtis on ühistranspordi, rattaliikluse ja jalgsi liikumise taristu. Liikumistaristu (sh ühistransport) peab olema välja ehitatud enne või koos uusarenduspiirkonna arendamisega. Taastusremondi korral kasutatakse maksimaalselt võimalusi liikuda määratud tänavatüübi lahenduse suunas. Tänavate ja teedega seotud töid tehakse tehnovõrkude väljaehitamise ja rekonstrueerimisega samal ajal. Tänavate ja teedega seonduvad tööplaanid on avalik teave, mis on selge ja kättesaadav. Liiklejate mugavuse ja ohutuse ning linnakeskkonna puhtuse tagamiseks tehakse tee-ehitusobjektide üle regulaarset järelevalvet nii ehituse ajal kui ka objekti vastuvõtmisel.

#### *Tegevusprogrammi moodsikud*

- ▶ *Hõivatute jalgsi liikumise osakaal töö ja kodu vahel Tallinna linnaregioonis<sup>17</sup>*

Algtase: 13% (2020)

Sihttase: 15% (2035)

- ▶ *Elanike osakaal, kes liiguvad oma peamisesse sihtkohta jalgsi<sup>18</sup>*

Algtase: 18% (2020)

Sihttase: 25% (2035)

- ▶ *Tänavate osakaal, mis on aasta läbi nõuetekohaselt hooldatud*

Algtase: määratakse 2023 tänavatüüpide ja tänavaruumi osade kaupa

Sihttase: määratakse 2023 tänavatüüpide ja tänavaruumi osade kaupa

- ▶ *Jalakäijate, jalgratturite ja kergliikurijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv*

Algtase: 397 (2021)

Sihttase: < 200 (2035)

---

<sup>16</sup> [Tee seisundinõuded](#). Tallinn on hankelepingutes lühendanud lume- ja libedusetõrjeks ette nähtud hooldustsükli aega ning hooldusnõudeid täpsustanud (nt riigihange „[Tallinna lääne piirkonna magistraalteede ja -rajaliste, ühissõidukite peatuste ja teemaal asuvate haljastute hooldus talveperioodil 2022/2023](#)“).

<sup>17</sup> Hõivatute töö-kodu liikumisviiside jaotus (allikas: [transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika](#)). Linnaregioonina on käsitletud Põhja-Eestit (Tallinn ja Harjumaa).

<sup>18</sup> Nende tallinlaste osakaal, kes tallinlaste rahuloluküsitluse järgi liiguvad peamisesse sihtkohta jalgsi.

**1.1. Eri liikumisviise arvestav terviklik tänavate ja teede planeerimine, tänavate rekonstrueerimine ja uute ehitamine, lähtudes üheksa tänavatüübi põhimõttest (vt jaotist [„Tallinna üheksa tänavatüübi kirjeldus“](#))**

- 1.1.1. Ülelinnalise liikluskorralduse projekti koostamine olemasoleva tänavaruumi ja ligipääsetavuse parandamiseks
- 1.1.2. Üheksa tänavatüübi rakendamise juhendmaterjali väljatöötamine ning ülelinnalise teede, tänavate ja kohtade visioonikaardi (joonis 2) ajakohastamine
- 1.1.3. Tänavate rekonstrueerimine, taastusremontimine ja uute ehitamine, lähtudes tänava funktsioonist, ümbritsevast keskkonnast ning müra ja välisõhu saasteainete vähendamise vajadusest, sealhulgas tänavatüübi määramine igale rekonstrueeritavale, remonditavale ja ehitatavale objektile. Kesklinna ja kesklinna suunduvate põhitänavate rekonstrueerimine, et muuta need ühistranspordi, jalgsi käimise ja rattasõbralikumaks
- 1.1.4. Tänavate ja teedega seotud projekteerimis- ja ehitustööde info kajastamine Tallinna veebilehel ja linna trükimeedias, sealhulgas rakendatava tänavatüübi esiletoomine iga töö juures
- 1.1.5. Olulisemate ristmike ja sõlmjaamade rajamine linnaehituslikult terviklike lahendustena (panustab ka tegevusprogrammi 2 tegevusse 2.2.1, vt jaotist [„Tegevusprogramm 2“](#))

**1.2. Tänavate kohaväärtusest ja liiklejagruppide prioriteetsusest lähtuv hooldus**

- 1.2.1. Kohaväärtusest ja liiklejagruppide prioriteetsusest (vt jaotist [„Liikuvuse valdkonna rakendamise põhimõtted“](#)) lähtuvate hoolduspõhimõtete väljatöötamine
- 1.2.2. Hoolduspõhimõtetest lähtuvate hooldustööde korraldamine (sh jaotise [„Tegevusprogramm 3“](#) tegevussuunas 3.4 kirjeldatu)

**1.3. Ohutu liikumiskeskonna kujundamine**

- 1.3.1. Piirkiiruse vähendamine kuni 30 km/h-ni elamualade sisekvartalites, linnakeskustes ja teistes suurema kohaväärtusega tänavalõikudel ning mujal, kus on vaja tõsta liiklurvalisust
- 1.3.2. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine detailplaneeringute puhul, millele on koostatud objektipõhine liikuvuskava (vt jaotist [„Liikuvuse valdkonna suunised linnaplaneerimisele“](#))
- 1.3.3. Ohutute ja kasutajasõbralike (sh universaalne disain, jalakäijale soodsad fooritsükliid, teekondadega seotud) ülekäiguvõimaluste loomine, sealhulgas ülekäiguradade rekonstrueerimine ja valgustamine
- 1.3.4. Liiklusjärelvalve tõhustamine (automaatne piirkiiruse kontroll, fooritulede ja märkide eiramine, ühissõidukirajal selleks mitte ette nähtud sõidukite liikumine ning parkimis- ja peatumisreeglite rikkumine)
- 1.3.5. Ohutu liikumiskeskonna kujundamine muude meetmete kaudu (jalgteede ja jalgrattateede ehitamine, sõidukiirust vähendavate meetmete rakendamine)
- 1.3.6. Liiklusohutusalane ennetustöö (sh kampaaniad) ja ökonoomse sõidustiili populariseerimine, et vähendada kasvuhoonegaaside heitmeid, välisõhu saasteaineid ja liikluse müra

## Tallinna üheksa tänavatüübi kirjeldus

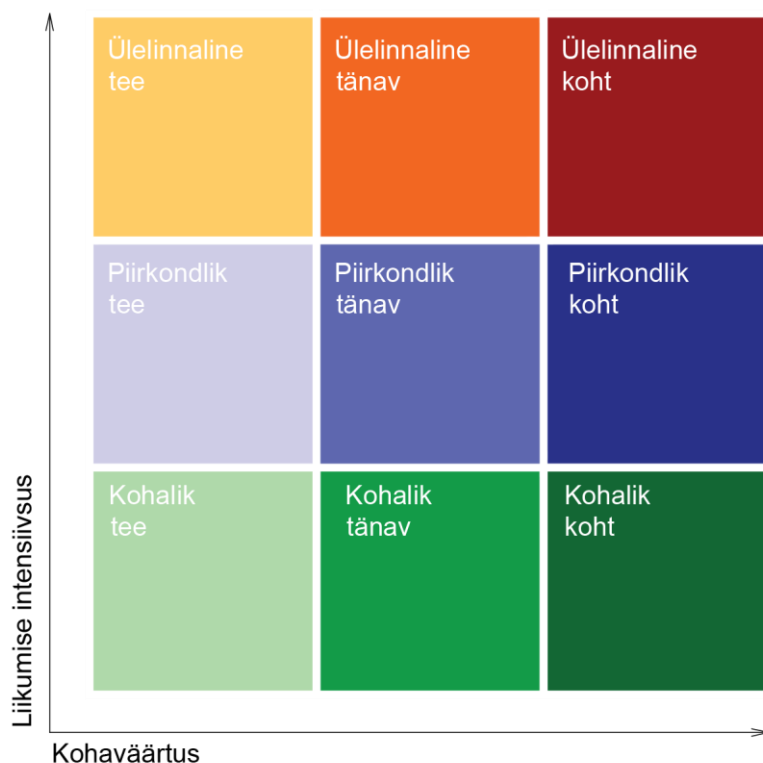
Tallinna üheksa tänavatüüpi on põhimõte, mis on välja töötatud rahvusvahelise praktika näitel<sup>19</sup>. Tänavatüüpide kontseptsiooni kohaselt määratletakse tänavaruum, arvestades koha iseloomu ja olulisust, liikumisviise ja tänavate omavahelist hierarhiat. Tänavad ei ole kogu pikkuses alati sama tüüpi (vt joonis 2), vaid erinevad lõiguti – näiteks võib Tartu maantee koosneda linnas nelja tänavatüübi lõikudest. Igale tänavatüübile kehtivad põhimõtted, millest tänava kujundamisel lähtutakse. Suuniseid ja visioonikaarti (joonis 2) täpsustatakse detailselt koostatavas juhendmaterjalis (vt tegevus 1.1.2).

Mida väiksem on liiklusintensiivsus ning mida suurem kohaväärtus, seda väiksem on autode liikumiskiirus. Tänavaruumi projekteerimisel kuulub projektimeeskonda teedeinsener, ruumiloome ekspert ja maastikuarhitekt; kõrgema kohaväärtusega tänaval tuleb kaaluda ka arhitekti kaasamist ja arhitektuurikonkursi läbiviimist. Mida suurem on kohaväärtus, seda enam tuleb pöörata tähelepanu tänavaruumi mitmekesisusele, elukeskkonda toetavate funktsioonide paljususele ja visuaalse müra vähendamisele, jalakäijate liikumiskeskonda kujunduslikult sobivate liiklusmärkide ja fooride kandjatele ning muule tänavainventarile. Väiksema liiklusintensiivsusega tänavatel kavandatakse valgustus jalakäijast lähtuvalt, suurema intensiivsusega tänavatel arvestatakse kõigi liiklejagruppidega võrdselt. Suure liiklusintensiivsuse korral on sõidukite hulk küll suurem, aga suure kohaväärtusega tänavalõikudel ei tagata seejuures sõidukitele prioriteetsust. Jalakäija on kõige vähem kaitstud liikleja, mistõttu on tema ohutus alati kõige tähtsam.

---

<sup>19</sup> Vt [Londoni üheksa tänavatüüpi](#).

## TÄNAVATE JAOTUS



Skeem kirjeldab tänavate jaotumist üheksaks tänavatüübiks liikumise intensiivsuse ja kohaväärtuse alusel:

liikumise intensiivsuse alusel:

- kohalikud ehk kõrvaltänavad
- piirkondlikud ehk jaotustänavad
- ülelinnalsed ehk põhitänavad

kohaväärtuse alusel:

- teed – väikse kohaväärtusega
- tänavad – keskmise kohaväärtusega
- kohad – suure kohaväärtusega (sh ristmikud)

### Ülelinnane tee

Ülelinnane tee on linna läbiv või linnaosasid ühendav, suure liiklusintensiivsuse ja väiksema kohaväärtusega tänav, mida kasutatakse eelkõige kiireks läbiliikumiseks ja mille ääres ei asu üldjuhul sihtkohti ega ühissõidukipeatusi. Tagatud on ka mugavad teed jalgratturitele ja turvalised teekonnad jalakäijatele. Soovituslikult paiknevad hoonete esimesel korrusel äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale.

*Ülelinnalsed teed Tallinnas on näiteks Järvevana tee, Laagna tee, Peterburi ja Paldiski maantee.*

### Ülelinnane tänav

Ülelinnane tänav on samuti linna läbiv või linnaosasid ühendav, tihedama, kuid ka rahustatud liiklusega mitmeotstarbeline tänav. Ülelinnalse teega võrreldes on see suurema kohaväärtusega tänav, mille ääres asuvad ka sihtkohad ja ühissõidukipeatused. Hästi toimiv ülelinnane tänav peab toimima liikumisteenuse läbi linna, olles samal ajal elav, turvaline ja hästi korraldatud linnaline keskkond, ning võimaldama kõikide liikumisviisidega lihtsat ligipääsu teenustele ja kauplustele. Üldjuhul on kohustuslik kavandada hoonete esimesele korrusele äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale.

*Ülelinnalsed tänavad Tallinnas on näiteks Liivalaia ja Sõle tänav, Sõpruse puiestee, Mustamäe tee ja Narva maantee.*

### Ülelinnaline koht

Ülelinnaline koht on suure liiklusintensiivsuse ja suure kohaväärtusega väljak, ristmik, ühistranspordi sõlmjaam või ümberistumispeatus, suurem sihtkoht või muu linnaehituslikult esinduslik koht, mis asub ülelinnalisel (linna läbival või linnaosasid ühendaval) tänaval või teel. Hästi toimiv ülelinnaline koht on elav paik, kuhu koonduvad ettevõtted ja kultuuriasutused. Esimesel korrusel paiknevad äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale, kõnniteel tuleb jätta ruumi tänavakaubandusele.

*Ülelinnalised kohad Tallinnas on näiteks Vabaduse väljak, Viru väljak, Hobujaama ristmik, Tartu maantee – Liivalaia tänava ristmik.*

### Piirkondlik tee

Piirkondlik tee on keskmise liiklusintensiivsusega, eelkõige läbiliikumiseks kasutatav tänav, mille ääres ei asu tihedalt sihtkohti ega ühissõidukipeatusi. Tagatud on mugavad teed jalgratturitele ning turvalised teekonnad jalakäijatele. Soovituslikult paiknevad esimesel korrusel äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale.

*Piirkondlikud teed Tallinnas on näiteks Vabaduse puiestee, Kopli, Tehnika, Luise ja Tondi tänav ning Akadeemia tee.*

### Piirkondlik tänav

Piirkondlik tänav on piirkondi ühendav, keskmise liiklusintensiivsusega, linnaosa läbiv ja liitev tänav, mille ääres asuvad sihtkohad ja ühissõidukipeatused. Hästi toimiv piirkondlik tänav peab olema linnaosa peamine liikumistee, elav, turvaline ja hästi korraldatud linnaline keskkond ning võimaldama kõikide liikumisviisidega lihtsat ligipääsu teenustele ja kauplustele. Esimesel korrusel paiknevad äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale.

*Piirkondlikud tänavad Tallinnas on näiteks Majaka, Veerenni ja A. Weizenbergi tänav ning Nõmme tee.*

### Piirkondlik koht

Piirkondlik koht on jalakäijasõbralik kvaliteetne linnaruum, mis on hästi ühendatud ühistranspordivõrguga. See on piirkondlikul (linnaosa ühendaval) tänaval või teel asuv väljak, plats, ühistranspordi sõlmjaam või ümberistumispeatus, sihtkoht või muu linnaehituslikult esinduslik mitmeotstarbeline linnaruum, kus jalakäijate ja ratturite liiklusele antakse läbiva autoliikluse ees eelis. Esimesel korrusel paiknevad äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale, kõnniteel tuleb jätta ruumi tänavakaubandusele.

*Piirkondlikud kohad Tallinnas on näiteks Estonia puiestee, Maneeži tänav, Laste Maailma esine ja Keskurg.*

### Kohalik tee

Kohalikud teed on enamik Tallinna kodutänavaid ning need on mõeldud peaaesjalikult kohalikule elanikule või töötajale liikumiseks. Kohalikud teed on asumite elukeskkonna olulised osad, kus tänaval võib olla hulk elukeskkonda rikastavaid funktsioone, millele tuleb rekonstrueerimisel tähelepanu pöörata. Tänavad peavad tagama eelkõige kõigi liiklejate ohutuse ning olema kutsuvad jalakäijatele ja ratturitele igapäevaliikumisteks, sealhulgas ühissõidukipeatusesse ja sihtkohtadesse pääsemiseks. Kohaliku tee juurde kuulub võimalikult palju haljastust, seejuures on tee-ehituse puhul väga tähtis säilitada olemasolevad puud.

*Kohalikud teed Tallinnas on näiteks Lootuse puiestee, Mooni ja Aasa tänav ning Kose tee.*

#### Kohalik tänav

Kohalik tänav on asumisisene või muu väiksema liiklusega mitmeotstarbeline tänav. Kohalikud tänavad on asumite elukeskkonna väga olulised osad. Neil on palju elukeskkonda rikastavaid funktsioone, millele tuleb rekonstrueerimisel tähelepanu pöörata. Hea kohalik tänav tugevdab kogukonda ja paneb inimesed kodukoha üle uhkust tundma. Hästi toimiv kohalik tänav peab tagama jalgratturite ja jalakäijate mugava juurde- ja läbipääsu ning autode ja teenindava transpordi ligipääsu, kuid mitte toetama läbivat autoliiklust. Kohalik tänav toetab kohalikku kogukonda tugevdavaid tegevusi (tänavaturg, -festival jne) ning seal osutatakse kohalikele mõeldud teenuseid, esmatähtsaks peetakse jalgsi liikumist. Jalakäijad ületavad teed vabalt valitud kohas või liigeldakse jagatud ruumi põhimõttel. Üldjuhul paiknevad esimesel korrusel äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale. Ka tänavakaubandusele tuleb jätta piisavalt ruumi, kuid säilima peab takistusteta liikumisruum jalakäijatele. Kohaliku tänava juurde kuulub võimalikult palju haljastust, seejuures on väga tähtis säilitada olemasolevad puud.

*Kohalikud tänavad Tallinnas on näiteks Valukoja, Koidu, Wismari ja Pargi tänav.*

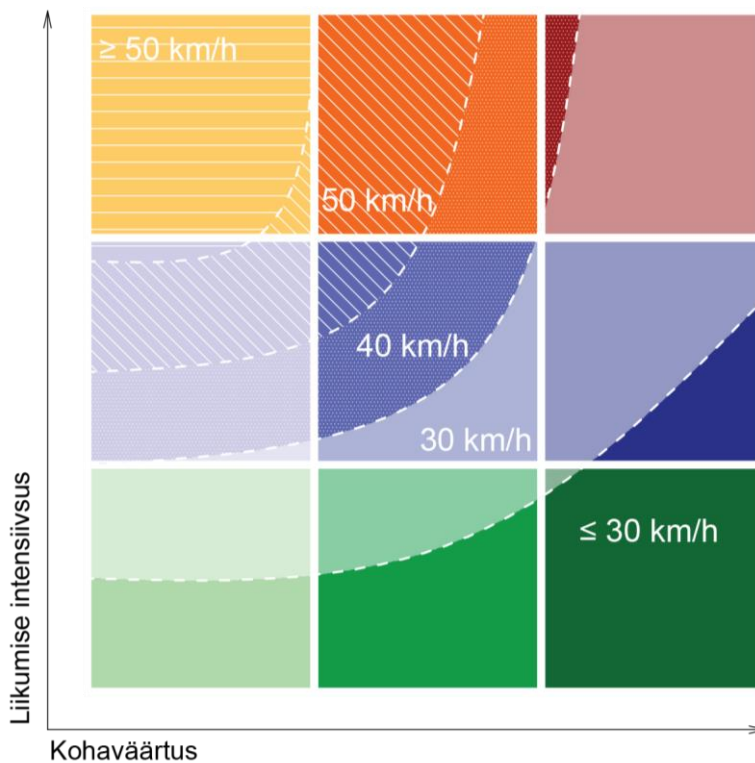
#### Kohalik koht

Kohalik koht on kohalikul tänaval või teel asuv plats, sihtkoht või muu linnaehituslikult esinduslik mitmeotstarbeline linnaruum, peamiselt jalakäijate ja ratturite ala, kus läbivat autoliiklust ei ole või see on väga hõre ja aeglane. Kohalik koht on olulise kohaliku tähtsuse ja jalakäijasõbralik kvaliteetne linnaruum, mis võimaldab erinevaid tegevusi avalikus ruumis ja toetab piirkonna identiteeti. Kui kohalik koht asub tänavaruumis (näiteks ristmikualal), siis jalakäijad ületavad teed vabalt valitud kohas või liigeldakse jagatud ruumi põhimõttel. Esimesel korrusel paiknevad äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale, jätta tuleb piisavalt ruumi ka tänavakaubandusele. Kohaliku koha juurde kuulub võimalikult palju haljastust, seejuures on väga tähtis säilitada olemasolevad puud.

*Kohalikud kohad Tallinnas on näiteks Rotermanni kvartal, Telliskivi loomelinnak ja Uue Maailma plats.*

Järgnevad skeemid kirjeldavad üheksale tänavatüübile rakendatavaid üldpõhimõtteid.

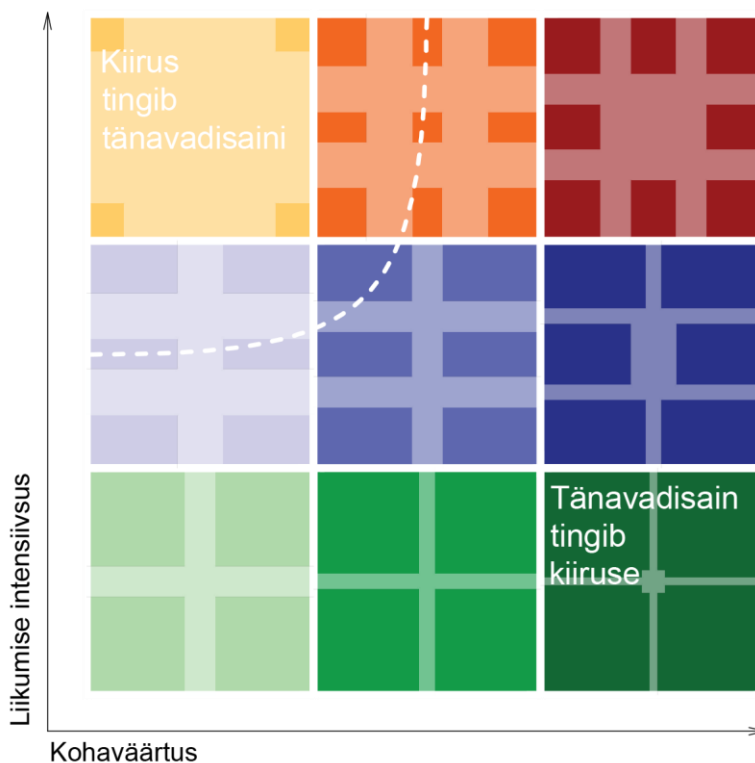
## KIIRUSED



Skeem kirjeldab tänavatüüpide piirkiirusi, jagades tänavatüübid lubatud kiirusest lähtudes viieks. Lahtris märgitud piirkiiruse osakaal näitab selle esinemise sagedust konkreetsel tänavatüübil.

Mida enam liigub ja viibib tänaval jalakäijaid, seda väiksem on sõidukite kiirus, et tagada turvaline ja meeldiv ruumikogemus.

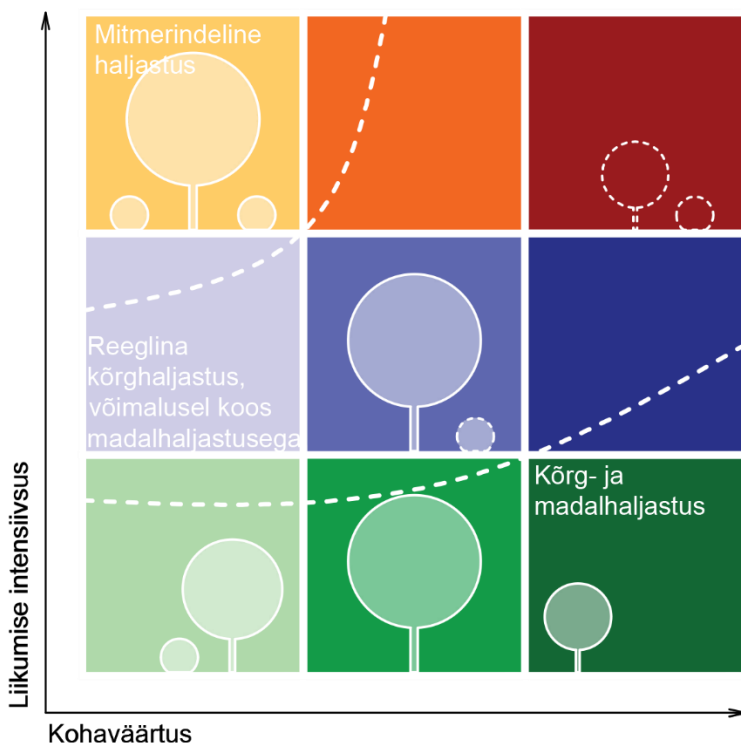
## KIIRUSE SUUNAMINE TÄNAVADISAINIGA



Skeem jagab tänavatüübid kaheks, lähtudes sellest, kuidas kiirust tänavadisainiga mõjutatakse. Suure liiklusintensiivsuse ja väiksema kohaväärtusega tänavad on mõeldud kiireks läbiliikumiseks ja sellele vastab ka tänavadisain. Enamiku tänavatüüpide puhul on aga vastupidi: tänavadisainiga piiratakse tänaval liikumise kiirust.

Kiirus ja tänava disain on alati omavahel vastavuses.

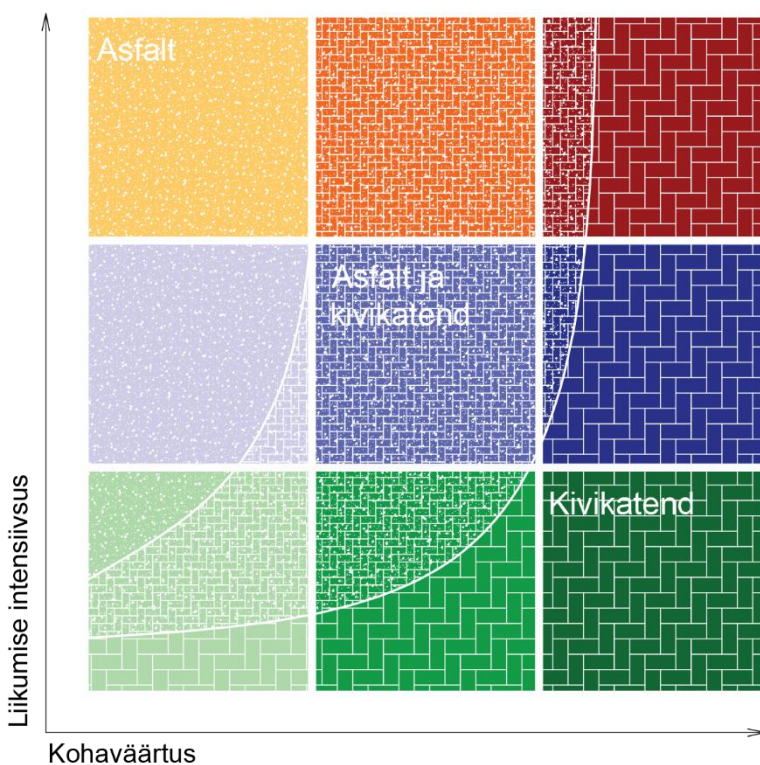
## HALJASTUS



Skeem kirjeldab kolmes sektoris haljastuse tüüpi – rinnet ja paiknemist.

Haljastus on esmatähtis kõikide tänavatüüpide puhul. Iga tänava rekonstrueerimisel tuleb püüda säilitada olemasolev haljastus.

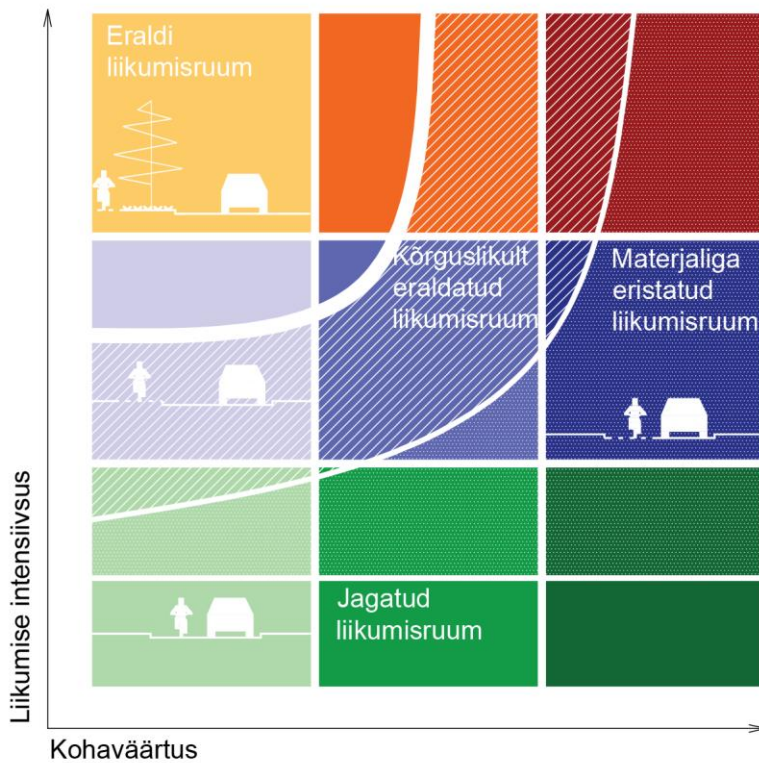
## KÕVAKATENDID



Skeem näitab kolmes sektoris kõvakatteliste alade katenditele esitatavaid kvaliteedinõudeid.

Kõvakatendit peab alati olema nii vähe kui võimalik ja nii palju kui vajalik. Mitmekesise kivi katendi kasutamine on eelistatum seal, kus liigutakse jalgsi ja viibitakse rohkem ning kus soovitakse seda soodustada.

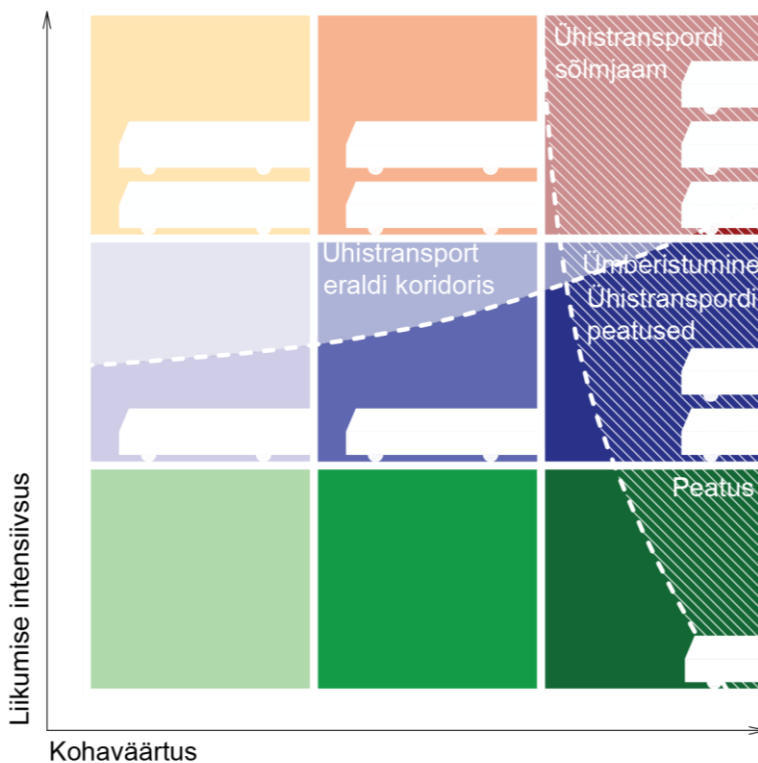
## JALGRATTATEEDE ERALDATUS



Skeem näitab jalgrattatee muust liiklusest eraldamise vajadust ja põhimõtet, jagades tänavatüübid selle alusel neljaks.

Igal tänaval tuleb võimaldada jalgrattaga liikumine. Jalgrattateede põhivõrgus on rattaga liikumiseks alati omaette ruum.

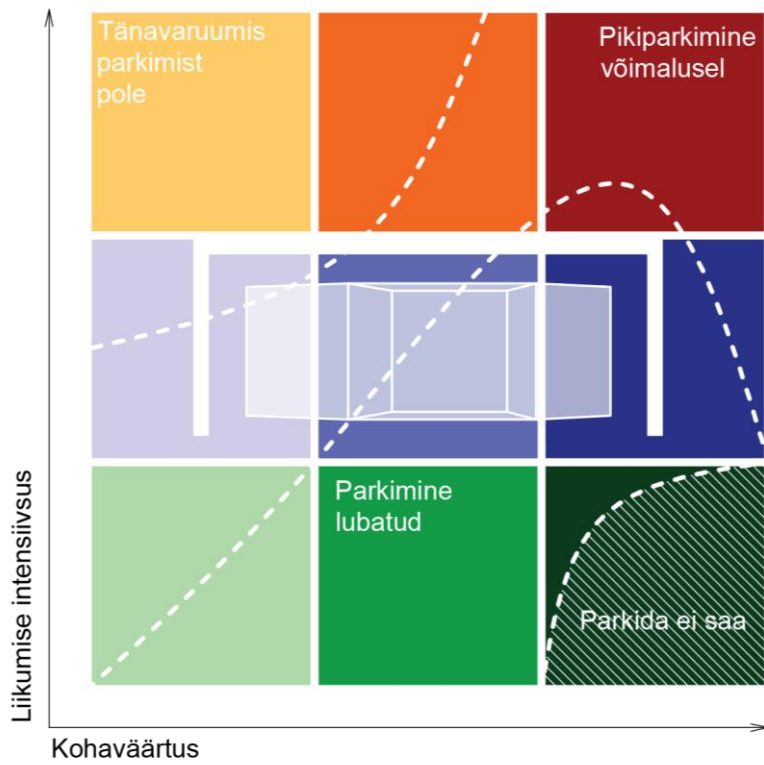
## ÜHISTRANSPORDI PRIORITEETSUS



Skeem näitab ühistranspordi olulisust tänava funktsioonide seas, jagades tänavatüübid kolmeks.

Ülelinnalised kohad toimivad üldjuhul ühistranspordi sõlmjaamadena, mis eeldavad nii sujuvat ühistranspordiliiklust kui ka jalakäijatele väga mugavaid ümberistumis- ja tänaväletusvõimalusi.

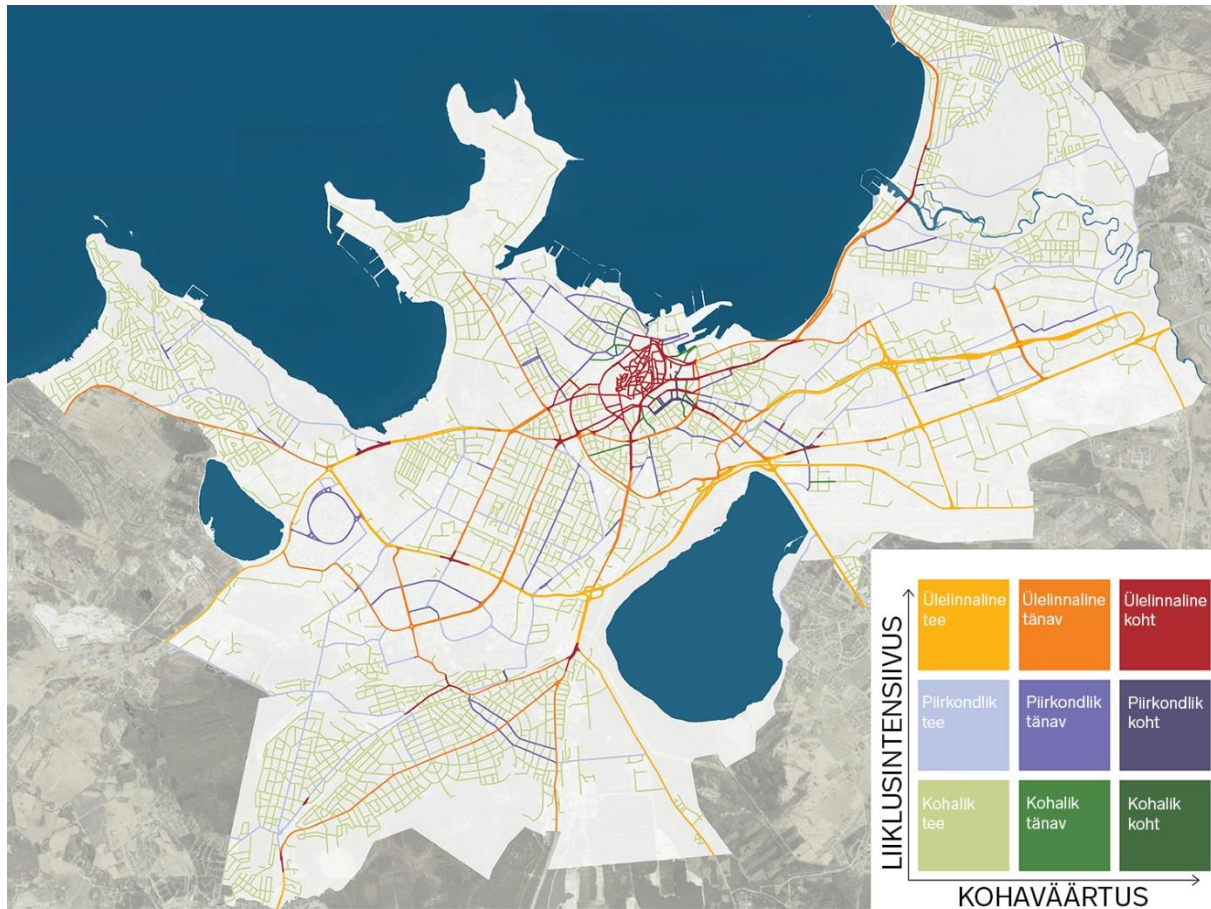
## PIKIPARKIMINE



Skeem näitab neljas sektoris, kas ja kuidas toimub tänavaruumis parkimine.

Osa tänavatüüpide puhul ei ole sõiduteeäärne parkimine sobilik.

Peatumine ja teenindamine peavad olema paindlikult korraldatud kõikjal.



Joonis 2. Tallinna tänavatüübid. Vt ka interaktiivset kaarti veebis ([strateegia.tallinn.ee/sobralik-linnaruum](http://strateegia.tallinn.ee/sobralik-linnaruum)). Visioonikaart ajakohastatakse tegevuse 1.1.2 raames.

## Tegevusprogramm 2. Kiire ja mugav ühistransport

Ühistransport on hea linnaruumi osa. See pakub sõitjatele meeldivaid elamusi ning annab enamikule inimestest võimaluse olla vaba autoga seotud kohustustest. Ühistranspordi liinivõrk on kavandatud selliselt, et see ühendab kiirelt ja mugavalt inimeste jaoks olulised sihtpunktid. Mikromobiilsus, sõidujagamine ja taksoteenus on liikuvusteenuse lahenduste abil kergesti kättesaadavad ning laiendavad ühistranspordi kasutamise võimalusi<sup>20</sup>. Kogu regiooni ühistransport toimib tervikliku liinivõrguna ja ühtses piletisüsteemis.

Eesmärk on suurendada ühistranspordi ja aktiivsete liikumisviiside osakaalu. Tallinlased eelistavad isikliku auto asemel linna keskuste vahel liikumiseks kiireid ühistranspordiühendusi, mis moodustavad linnaliikluse selgroo.

<sup>20</sup> Vt ka tervikliku liikuvusteenuse kohta: jaotis „[Tegevusprogramm 4. Uued tehnoloogiad ja teenused](#)“

Keskmine ühistranspordiga kesklinna ja teiste keskuste vahel sõitmise aeg<sup>21</sup> ei ületa tavaliselt 20 minutit. Sõit ühistranspordiga võtab keskmiselt kuni pool tundi.

Põhiliinide (sh raudtee) vahel on mugavad ja selgelt tähistatud ümberistumisvõimalused. Ühistranspordi kasutajakogemus (atraktiivsus, teenindus, sisekliima, puhtus, disain, valgus) on meeldiv ja sõiduplaanide infot edastatakse reaalajas, mille tulemusel on elanikud ühistransporditeenuse ja selle kasutusmugavusega üha rohkem rahul. Tallinna ühistransport vastab universaalse disaini põhimõtetele.

Ühistranspordiveerem on heitmevaba<sup>22</sup>. Moodustatud on Tallinna ühistranspordi juhtimiskeskus, mille eesmärk on tõhusam ühistranspordiliinide töö seire ja katkestuste korral taastamistööde kiirem korraldamine<sup>23</sup>. Tramm ja rong kui kõige atraktiivsemad ühistranspordiliigid teenindavad peamisi liikumissuundi linnaregiooni keskuste vahel, kus on vaja suurt veovõimet ja kiiret ühendust.

Koostöös naaberomavalitsuste ja riigiga on linn loonud ühtse regionaalse piletisüsteemi ja liinivõrgu. Tallinna regiooni piletikandjaid saab kasutada teistes Eesti linnades ja Helsingis ning vastupidi. Enamik kodudest ja töökohtadest asub väga hea ühistranspordi teenindusalal. See tähendab, et ühissõidukipeatused ei jää suuremast osast kodudest, töökohtadest, linnaväljakutest või parkidest kaugemale kui 400 meetrit.

Riigiga alustatakse läbirääkimisi eesmärgiga tihendada linnas rongide liikumist ja kavandada uusi peatusi Ülemiste ja Balti jaama vahele.

Aastaks 2030 vastavad keskuste ühissõidukipeatused universaalse disaini nõuetele ning kogu uus soetatav ühistranspordiveerem on madalapõhjaline. Aastatel 2023–2024 alustatakse uuendatud liinivõrgu rakendamisega, mis põhineb linlaste liikuvusanalüüsidel ja vastab linnaruumis toimunud muudatusele.

### Tegevusprogrammi mõõdikud

- ▶ *Hõivatute ühistranspordiga liikumise osakaal töö ja kodu vahel Tallinna linnaregioonis*<sup>24</sup>

Algtase: 26% (2020)

Sihttase: 45% (2035)

- ▶ *Elanike osakaal, kes liiguvad oma peamisesse sihtkohta ühistranspordiga*<sup>25</sup>

Algtase: 32% (2020)

Sihttase: 50% (2035)

- ▶ *Ühistranspordisõitude arv*<sup>26</sup>

Algtase: määratakse 2024

Sihttase: määratakse 2024

<sup>21</sup> Sõiduaeg (sõit) ühistranspordiga – sõiduaeg peatusest peatusesse (üks sisenemine ühistransporti)

<sup>22</sup> *Heitmevaba* tähendab süsinikuvaba jõuallika abil liikumisel nullheidet ning ei hõlma sõidu ajal rehvidest eralduvaid tahkeid osakesi ega sõiduki olelusringi vältel sõiduki tootmise ja taaskäitlusega seotud atmosfääri paisatavat kasvuhoonegaasi. Heitmevaba ühistranspordi arendamist käsitleb jaotis „[Tegevusprogramm 4. Uued tehnoloogiad ja teenused](#)“.

<sup>23</sup> Tallinna ühistranspordi juhtimiskeskuses toimub pidev liikluse seire, mille tulemusel on erandolukordades tagatud operatiivne sekkumine ja ühistranspordiliikluse ümberkorraldamine nii, et ühistransporditeenus oleks võimalikult vähe häiritud.

<sup>24</sup> Hõivatute töö-kodu liikumisviiside jaotus (allikas: [transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika](#)). Linnaregioonina on käsitletud Põhja-Eestit (Tallinn ja Harjumaa).

<sup>25</sup> Nende tallinlaste osakaal, kes tallinlaste rahuloluküsitluse järgi liiguvad peamisesse sihtkohta ühissõidukiga.

<sup>26</sup> Mõõdiku alg- ja sihttase määratakse üks aasta pärast nõudluspõhise liinivõrgu loomist, kuna olemasoleva ja uue liinivõrgu kasutamise andmed ei ole võrreldavad (nt kui varem ümberistumistega korraldatud liinivõrgu osad muudetakse otseliiniks).

▶ Ühistranspordi keskmine ühenduskiirus

Algtase:

tramm: 16,2 km/h (2021)

troll: 17,5 km/h (2021)

buss: 20,2 km/h (2021)

Sihttase:

tramm: 23 km/h (2035)

troll: 20 km/h (2035)

buss: 22 km/h (2035)

▶ Ühissõidukiradade kogupikkus

Algtase: (2021)

buss ja troll: 31,1 km

tramm: 28,9 km

Sihttase: (2035)

buss ja troll: 91,1 km

tramm: 42 km

*Tegevussuunad ja olulisemad kavandatavad tegevused*

**2.1. Uue liinivõrgu planeerimine ja arendamine (sh teenindustaseme normide<sup>27</sup> väljatöötamine)**

2.1.1. Nõudluspõhise liinivõrgu planeerimine ja ajakohastamine<sup>28</sup>

Uue liinivõrgu planeerimise aluseks on:

- Tallinna ühistranspordi sõlmjaamade teostatavuse ja tasuvuse uuringud
- Tallinna regiooni liikuvuse analüüs<sup>29</sup>
- Tallinna ja Harjumaa ühissõidukipeatuste ja sõlmjaamade võrgustiku atraktiivsuse kasvatamine ja teenindustaseme normide väljatöötamine
- uued andmed Statistikaametilt (elu- ja töökoha vahelised seosed)
- Tallinna linna erinevate liikumisviiside liikluse mudeli väljatöötamine
- üldplaneeringud (linnaosade üldplaneeringud, linnaregiooni hõlmavad planeeringud, teemaplaneeringud, struktuurplaanid)
- linnaruumiliselt olulisemad detailplaneeringud ja projektid (ulatuslikud elamualad, ühiskondliku funktsiooniga arendused, ärikvartalid, ühistranspordi sõlmjaamad jm)
- rööbastranspordi analüüs, mis võtab arvesse ühistranspordiliikide ruumimõju, perspektiivset sõidunõudlust, ruumivajadust trammidepoode, alajaamade jm taristu rajamiseks ning lähtub pikaajalistest strateegilistest arengueesmärkidest ja esialgsetest prioriteetsetest suundadest

2.1.2. Ühtse piletisüsteemi kehtestamine, kaasates kõiki ühistranspordiliike (sh rong) (regiooni piletisüsteemi arendamist käsitletakse tegevussuuna 5.3 raames)

Piletimüügisüsteemi arendamine:

- piletimüügisüsteemi riigihanke ettevalmistamine ja läbiviimine

<sup>27</sup> Ühistranspordi teenindustaseme normid on ühistranspordiliinide planeerimise alusdokument, millega määratakse olulised näitajad, mis iseloomustavad osutatava ühistransporditeenuse kvaliteeditaset (nt teenindusperiood, intervall, täituvus). Igale kvaliteedinäitajale määratakse väärtused selle alusel, millised on eesmärgid ning milline kvaliteeditase tuleb püstitatud eesmärkide saavutamiseks tagada.

<sup>28</sup> Ühistranspordi töö planeerimisel lähtutakse sõidunõudlusest, planeerimisel kasutatakse inimeste elu- ja töökohtade andmeid ning õpilaste ja lastealaste elukohtade, õppe- ja huviharidusasutustega seotud andmeid.

<sup>29</sup> Tallinna regiooni [liikuvuse mudeldamine](#) ning [ühendatud planeerimis-, juhtimis- ja finantseerimisanalüüs](#).

- uue piletimüügisüsteemi loomine

### 2.1.3. Rööbastranspordi etapiline arendamine (vt tabel 1 ja joonis 3) vastavalt planeeringutele

- Trammivõrgu arendamise rahastamiseks uute mudelite loomine, sealhulgas koostöö koordineerimine linnaelarve, riigieelarve ja erasektori investeeringute koostöös
- Olemasolevate trammiliinide ühenduskiiruste tõstmine, sõitja mugavuse suurendamine
- Olemasoleva trammitaristu uuendamine
- Uute liinide rajamine ja olemasolevate liinide pikendamine<sup>30</sup>

KAVANDATUD TRAMMILIINID	PERSPEKTIIVSED RÖÖBASTRANSPORDI KORIDORID
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanasadama ja Rail Balticu Ülemiste reisiterminali ühendav trammitee</li> <li>• Pelguranna trammitee Kopli trammiliini haruna</li> <li>• Liivalaia trammitee Tartu maanteest Kristiine sõlmjaamani</li> <li>• Järve trammitee Tondilt Järve keskuseni koos ühistranspordi sõlmjaamaga</li> </ul> <p>Lisaks kuulub samasse etappi linnasisese rongiliikluse tihendamine ja uute peatuste kavandamine Ülemiste ja Balti jaama vahel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kalaranna trammitee Vanasadama trammitee pikendusena</li> <li>• Narva maantee trammitee Kadrioru trammiliini pikendusena Tallinna haiglani</li> <li>• Liivalaia trammitee pikendamine Kristiine keskusest Mustamäe ja Õismäe suunas</li> <li>• Peetri trammitee Tallinna lennujaamast Rae valda</li> <li>• Viimsi trammitee</li> <li>• Kesklinnas Toompuiestee ja Kaarli puiestee lõigud ringselt kulgeva trammitee lõpetamiseks</li> <li>• Rööbastranspordikoridori pikendus Koplisse (Bekkeri raudtee trassi rekonstrueerimine)</li> <li>• Rahu tee trammitee (Narva mnt pikendus)</li> <li>• Bekkeri trammitee (Pelguranna pikendus)</li> <li>• Paljassaare trammitee (Kalaranna pikendus)</li> <li>• Sõle trammiliin</li> <li>• Paldiski maantee trammitee</li> </ul>

Tabel 1. Rööbastranspordi etapiline arendamine

### 2.1.4. Trolli- ja bussivõrgu arendamine

- Ühissõidukiradade võrgustiku rajamine (esmlt põhisuundadel), sealhulgas tänavate liikluslahenduste kaalumise, mis on mõeldud ainult ühissõidukitele
- Akutrollide võimaliku kasutuselevõtuga (vt jaotist „[Tegevusprogramm 4. Uued tehnoloogiad ja teenused](#)“) pikendatavate trolliliinide teostatavus- ja tasuvusanalüüsi ning rajamise kava koostamine:
  - Paldiski maantee (Endla–Ehitajate tee) kontaktliini väljaehitamine (kontaktvõrk, alajaamad)
  - Õismäe–Mustamäe–Kesklinna–Lasnamäe liin. Laagna tee (Gonsiori–Mustakivi) kontaktliini väljaehitamine (kontaktvõrk, alajaamad)
  - Sõle tänava kontaktliini väljaehitamine (kontaktvõrk, alajaamad)

<sup>30</sup> Perspektiivsete liinide valikul on lähtutud [Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüsist](#).

## 2.2. Mugavate ühistranspordi sõlmjaamade planeerimine ja väljaarendamine eri liikumisviiside ühendamiseks

2.2.1. Ümberistumisvõimaluste kujundamine multimodaalsete **ühistranspordi sõlmjaamade** (vt tabel 2 ja joonis 3) ja **ümberistumispeatustena**, sealhulgas nende planeerimine eri liikumisviiside (rong, linna- ja maakonnatransport, mikromobiilsus, „Pargi ja reisi“ jms) vahel

<b>ÜHISTRANSPORDI SÕLMJAAMA KRITEERIUMID</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Koondab eri transpordiliike (buss, troll ja rööbastransport)</li><li>• Mitu eri ühendussuunda</li><li>• Võimalusel peatuvad sõlmjaamas maakonnaliinid</li><li>• Maksimaalne teenustega integreeritus (autode lühirent, mikromobiilsus, taksoteenused, pakiautomaadid jms liikumistega seotud teenused)</li><li>• Piisav arv jalgrataste parkimiskohti</li><li>• Linna sisenevatel suundadel on võimaluse korral „Pargi ja reisi“ teenus</li><li>• Maksimaalne kasutusmugavus (infokiosk ja teenindaja, piletiautomaadid, tualettruumid, piisavalt istekohti, kõigis peatustes on ootekojad). Ooteala paikneb siseruumis või on välistingimustes ilmastikuolude eest võimalikult kaitstud</li></ul>	<b>ÜMBERISTUMISPEATUSE KRITEERIUMID</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ühelt transpordiliigilt või ühendussuunalt teisele ümberistumine</li><li>• Võimalusel peatuvad ümberistumispeatustes maakonnaliinid</li><li>• „Pargi ja reisi“ teenus võib, aga ei pea olema</li><li>• Hea kasutusmugavus (istekohad, võimalusel ootekojad, suurema kasutatavusega peatustes piletiautomaadid)</li></ul>
<b>NÄITED OLULISEMATEST ÜHISTRANSPORDI SÕLMJAAMADEST</b> <p>Kristiine, Järve, Ülemiste (Rail Balticu terminal), Bussijaam, Tondi, Nõmme keskus, Laagri, Balti jaam, Hobujaama–Kaubamaja, Sadam, Lennujaam</p>	<b>NÄITED ÜMBERISTUMISPEATUSTEST</b> <p>Mustakivi, Pirita keskus, Haabersti, Szolnok, Lepistiku, Koidu, Ehte, Sitsi jt</p>

Tabel 2. Ühistranspordi sõlmjaamade ja ümberistumispeatuste kriteeriumid ning näidisloetelud

Eeldused sõlmjaamade ja ümberistumispeatuste planeerimiseks on:

- Tallinna regiooni liikuvuse analüüs
- Tallinna ühistranspordi sõlmjaamade teostatavuse ja tasuvuse uuringud
- Tallinna ja Harjumaa ühissõidukipeatuste ja sõlmjaamade võrgustiku atraktiivsuse suurendamine ning ühissõidukipeatuste ja ühistranspordi sõlmjaamade nõuete (standardi) väljatöötamine
- ühistranspordi sõlmjaamade ja ümberistumispeatuste planeerimine koos nõudluspõhise liinivõrgu planeerimisega

## 2.3. Liikumisele kuluvate ühendusaegade vähendamine

2.3.1. Ühistranspordi ühendusaegade vähendamine

- Prioriteedisüsteemi<sup>31</sup> ja ühissõidukiradade arendamine ja rakendamine:
  - prioriteedisüsteemi arendamiseks täiendavate kohtade ja rakendamisvõimaluste kaardistamine
  - ühistranspordi prioriteedisüsteemi rakendamine Tartu maanteel, Pärnu maanteel, Mustamäe teel ja Sõpruse puiesteel ning perspektiivsel Rahu teel
  - rohelise fooritulega eesõiguse andmine ühistranspordile kesklinna peamistel ristmikel ja ennetavalt ühistranspordi põhikoridoridel
  - ühistranspordiliikluse kavandamine muust liiklusest eraldiseisvana
  - ühistranspordi keskmiste ühenduskiiruste tõstmine

### 2.3.2. Ühistranspordi usaldusväärsuse ja täpsuse parandamine

- Liiklustakistuste väljaselgitamise uuring (kriitiliste kohtade kaardistamine, lahenduste pakkumine)
- Sõidugraafikust kinnipidamine, järelkontrolli võimaluse rakendamine, katkestuste korral taastamistöde kiirem korraldamine:
  - ühistranspordi liiklusjuhtimiskeskuse rajamine
  - sõidukite IT-seadmete soetamine
  - seisuplatside väljaehitamine nõudluspõhise liinivõrgu vajadustest lähtudes
- Sõitjatele ühissõidukite väljumise reaalajainfo kättesaadavuse parandamine:
  - seadmete korrashoid ja hooldus
  - reaalaja infosüsteemi täiendamine
  - infokraanide paigaldamine ühissõidukitesse

## 2.4. Ühistranspordi ligipääsetavuse parandamine kooskõlas universaalse disainiga

### 2.4.1. Ühissõidukipeatustele esitatavate tüüpnuete väljatöötamine

### 2.4.2. Ühissõidukipeatuste rajamine

### 2.4.3. Ooteplatvormide ehitus ja remont

### 2.4.4. Peatuste (taskute) remont

### 2.4.5. Ooteplatvormidele ligipääsu parandamine

### 2.4.6. Madalapõhjalise veeremi soetamine

### 2.4.7. Kõnniteede ja ühissõidukipeatuste ligipääsetavuse tagamine aasta läbi kõigile kasutajatele

## 2.5. Ühistranspordi veeremi atraktiivsuse tõstmine (valgustus, puhtus, sobiv sisekliima)

### 2.5.1. Ühissõidukite sisekliima parandamine (sh sisetemperatuuri reguleerimine ilmastikuoludest lähtudes)

### 2.5.2. Ühissõidukite sisemise ja välise puhtuse tagamine

---

<sup>31</sup> Prioriteedisüsteemis on ühissõiduki pardaarvuti ühenduses valgusfooride controlleritega. Süsteem loob ühissõidukile eelise reaalajas liiklusjuhtimise kaudu, näiteks punase tule lühendamise või rohelise tule pikendamise abil. Eelis antakse ühistranspordifoori kaudu (peatusest väljumisel, ristumistel, ka seal, kus eraldi bussirada ei ole). Trammile antakse prioriteet (nt Sitsi ristmikul) lubava tule tekitamisega andurite abil.

2.5.3. Ühtse visuaalse identiteedi rakendamine, nõuete väljatöötamine (sh kommertsreklaami piiramine ühissõidukite sise- ja välispindadel)

2.5.4. Mustust ja vett hülgevate istmekatete paigaldamine ühissõidukitesse

2.5.5. Ühistranspordi turundamine (positiivse kuvandi loomine, inimeste teadlikkuse kasvatamine)

2.5.6. Ühissõidukijuhtide sõidu- ja teenindamisoskuste parandamine, sealhulgas ökonoomse ja sujuva sõidustiili juurutamine

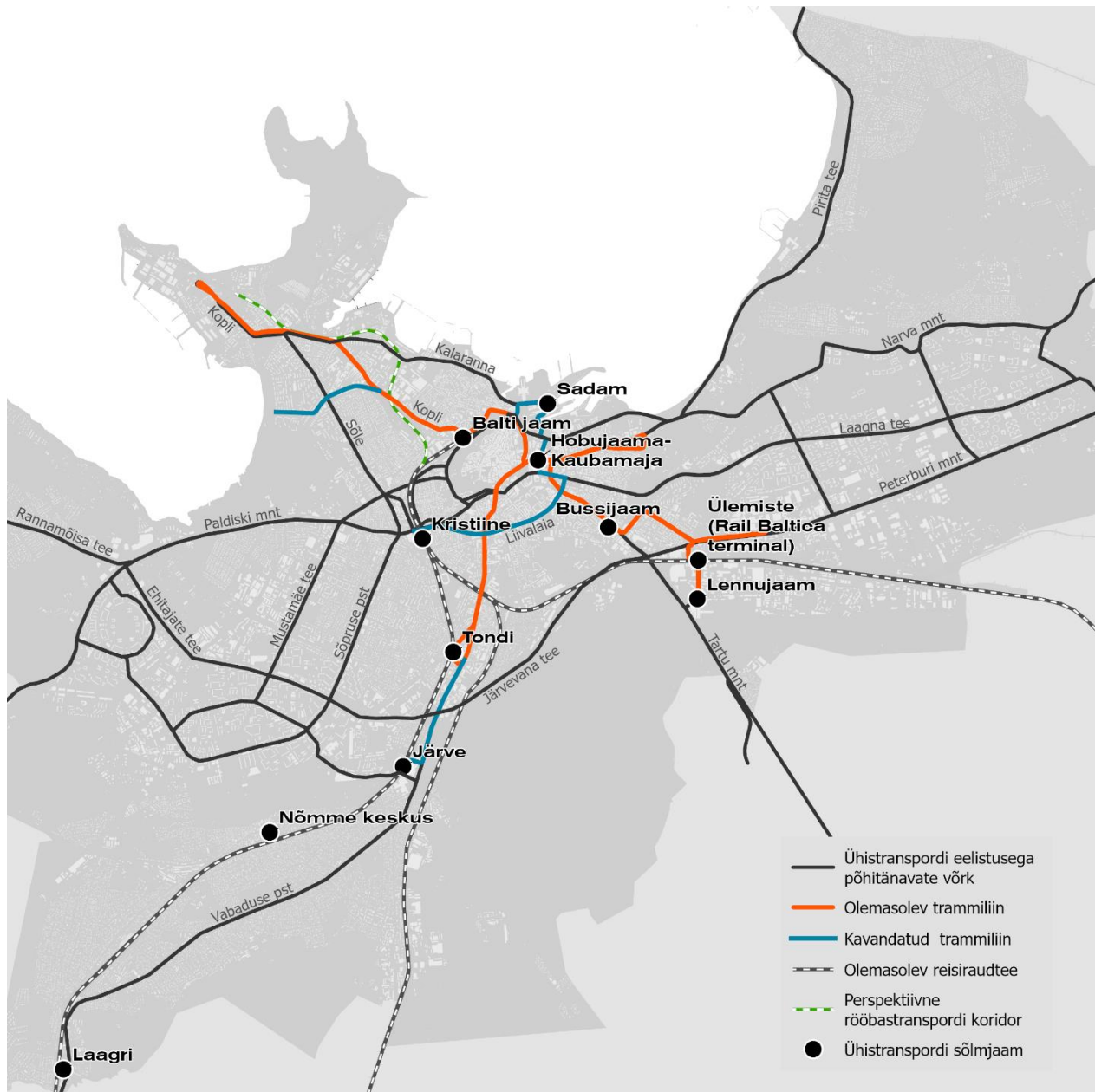
2.5.7. Ühissõidukijuhtide töökeskkonna parandamine

2.5.8. Ühissõidukijuhtide töökorralduse arendamine veeremi optimaalseks kasutamiseks

## **2.6. Ühissõidukipeatuste kasutajasõbralikumaks muutmine**

2.6.1. Elektrooniliste sõiduplaanide kuvamise lahenduste väljatöötamine ja paigaldamine peatustesse

2.6.2. Peatuste varustamine ootekodade ja elektrooniliste teabekandjatega sõiduplaanide, reaajas väljumiste ja teadaannete kuvamiseks



Joonis 3. Ühistranspordi sõlmjaamad, põhivõrk ja arengusuunad. Tallinna Strateegiakeskus 2023

## Tegevusprogramm 3. Mugav rattaliiklus

**Rattaga linnas liikumine on mugav, kiire ja ohutu<sup>32</sup>. Ratas sobib kõigiks igapäevasteks liikumisteks igal aastaajal: tööle ja kooli sõitmiseks ning vaba aja veetmiseks. Lisaks rattale liikumisvahendina kasvab transpordirataste roll ka kaubavedudes. Tervikliku teedevõrgustiku abil on ratturile ligipääsetav kogu linn.**

Peamiselt tehakse rattaga lühikesi ja keskmise pikkusega (kuni 5 km) sõite, seejuures pikendab elektrijalgrataste laialdane kasutuselevõtt jalgrattaga läbitavaid teekondi veelgi. Vähemalt 30% kooliskäijatest kasutab ratast, sest kooliteed on turvalised ja hooldatud. Olulised kooliteekonnad on 1 km raadiuses koolidest rattasõiduks sobivad ja ohutud ning vastavad rattateede tugivõrgu<sup>33</sup> tüüplahendustele. Rattateede põhivõrk<sup>34</sup> on sidus ja terviklikult välja ehitatud ning ühendatud tervisevõrguga<sup>35</sup> (vt joonis 4). Rattaga liiguvad kõik ühiskonnagrupid (rattasõidu osakaal kõigis liikumistes on 15%). Jalgrataste parkimist käsitleb ka tegevusprogramm 6 „Linnakeskkonda sobiv parkimine“. Tegevusprogrammi viiakse ellu Tallinna rattastrateegia<sup>36</sup> kaudu.

### Tegevusprogrammi moodsikud

► *Hõivatute jalgrattaga liikumise osakaal töö ja kodu vahel Tallinna linnaregioonis<sup>37</sup>*

Algtase: 5% (2020)

Sihttase: 10% (2035)

► *Elanike osakaal, kes liiguvad oma peamisesse sihtkohta jalgrattaga<sup>38</sup>*

Algtase:

kevad-suvisel-sügisel ajal: 3% (2020)

aasta läbi: 0,4% (2022)

Sihttase:

kevad-suvisel-sügisel ajal: 15% (2035)

aasta läbi: vähemalt pool kevad-suvisel-sügisel ajal liikujatest (2035)

► *7–14-aastaste laste osakaal, kes liiguvad kooli ja huviringi/trenni jalgrattaga*

Algtase:

kevad-suvisel-sügisel ajal: 6% (2020)

aasta läbi: 0,2% (2022)

Sihttase:

kevad-suvisel-sügisel ajal: 30% (2035)

aasta läbi: vähemalt pool kevad-suvisel-sügisel ajal liikujatest (2035)

---

<sup>32</sup> Tegevusprogrammi raames loetakse rattaga samaväärseks ka kergliikuriga liikumist, sest mõlema jaoks planeeritakse sama taristut.

<sup>33</sup> Tugivõrk on mõeldud kuni 2 km pikkusteks sõitudeks ning selle peamine funktsioon on ühendada lähte- ja sihtkohad põhivõrguga ning tagada kohalike sõitude võimalus. Tugivõrk ei pea ratturile tingimata võimaldama omaette liikumisruumi.

<sup>34</sup> Põhivõrk on mõeldud 2–5 km pikkusteks sõitudeks ning selle peamine funktsioon on luua kiire ja mugav ühendus lähte- ja sihtkohtade vahel üle linna. Põhivõrgus on rattaga liikumiseks alati omaette ruum.

<sup>35</sup> Tervisevõrk on mõeldud üle 5 km pikkusteks vabaaja- või spordisõitudeks meeldivas keskkonnas. Tervisevõrgu lõigud asuvad peamiselt rahulikes ja looduslikes piirkondades, kus ei ole üldjuhul külgnevat autoliiklust ning on vähe ristuvaid tänavaid. Mitmes kohas töötab tervisevõrk ka põhivõrgu osana.

<sup>36</sup> Vt [Tallinna rattastrateegia 2018–2027](#)

<sup>37</sup> Hõivatute töö ja kodu vahel liikumise viiside jaotus (allikas: [transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika](http://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika)). Linnaregioonina on käsitletud Põhja-Eestit (Tallinn ja Harjumaa); jalgrattaga liikumiste hulka arvatakse riiklikus statistikas ka mootorrattaga ja mopeediga liikumine.

<sup>38</sup> Nende tallinlaste osakaal, kes tallinlaste rahuloluküsitluse järgi liiguvad peamisesse sihtkohta jalgrattaga.

▶ *Osakaal elanikest, kelle kodust on rattateede põhivõrk või tervisevõrk kuni 500 m kaugusel*  
Algtase: 40,8% (2021) Sihttase: 95% (2035)

▶ *Osakaal ühiskondlikest hoonetest, mis asuvad kuni 200 m kaugusel rattateede põhivõrgust või tervisevõrgust*  
Algtase: 23,5% (2021) Sihttase: 65% (2035)

▶ *Väljaehitatud jalgrattateede põhivõrgu ja tervisevõrgu kilomeetrite arv*  
Algtase: 107,5 km (2022)<sup>39</sup> Sihttase: üle 300 km (2035)

▶ *Rattateede hooldusega väljaspool suvehooaega (talvel; kevadel ja sügisel) rahul olevate elanike osakaal; möödikut seiratakse ka linnaosade kaupa*  
Algtase: Sihttase: üle 300 km (2035):  
talvel: 59% (2020) talvel: vähemalt 75%  
kevadel ja sügisel: 74% (2022) kevadel ja sügisel: vähemalt 75%

#### *Tegevussuunad ja olulisemad kavandatavad tegevused*

### **3.1. Tervikliku rattateede põhi- ja tervisevõrgu ehitamine (viiakse ellu koos 1. tegevusprogrammiga)**

3.1.1. Jalgrattateede põhi- ja tervisevõrgu (vt joonis 4) väljaehitamine (eelisjärjekorras kesklinna ja südalinna piirkonnas), et ühendada rattateed terviklikuks võrgustikuks

### **3.2. Rattasõbralike ja ohutute kooliteede disainimine (viiakse ellu koos tegevussuunaga 3.1)**

3.2.1. Kooliteekondade rattateede ohtlike kohtade kaardistamine

3.2.2. Kooliteekondade rattateede ohutuse parandamine objektipõhiselt

### **3.3. Rattaparklate rajamine kõikidesse piirkondadesse ja keskustesse ning kodu- ja koolilähedaste parkimisvõimaluste rajamise toetamine (viiakse ellu muu hulgas koos 6. tegevusprogrammiga)**

3.3.1. Rattaparkimiskohtade rajamise juhendi väljatöötamine eraomanikele, sealhulgas eri piirkondadele sobivate lahenduste määramine

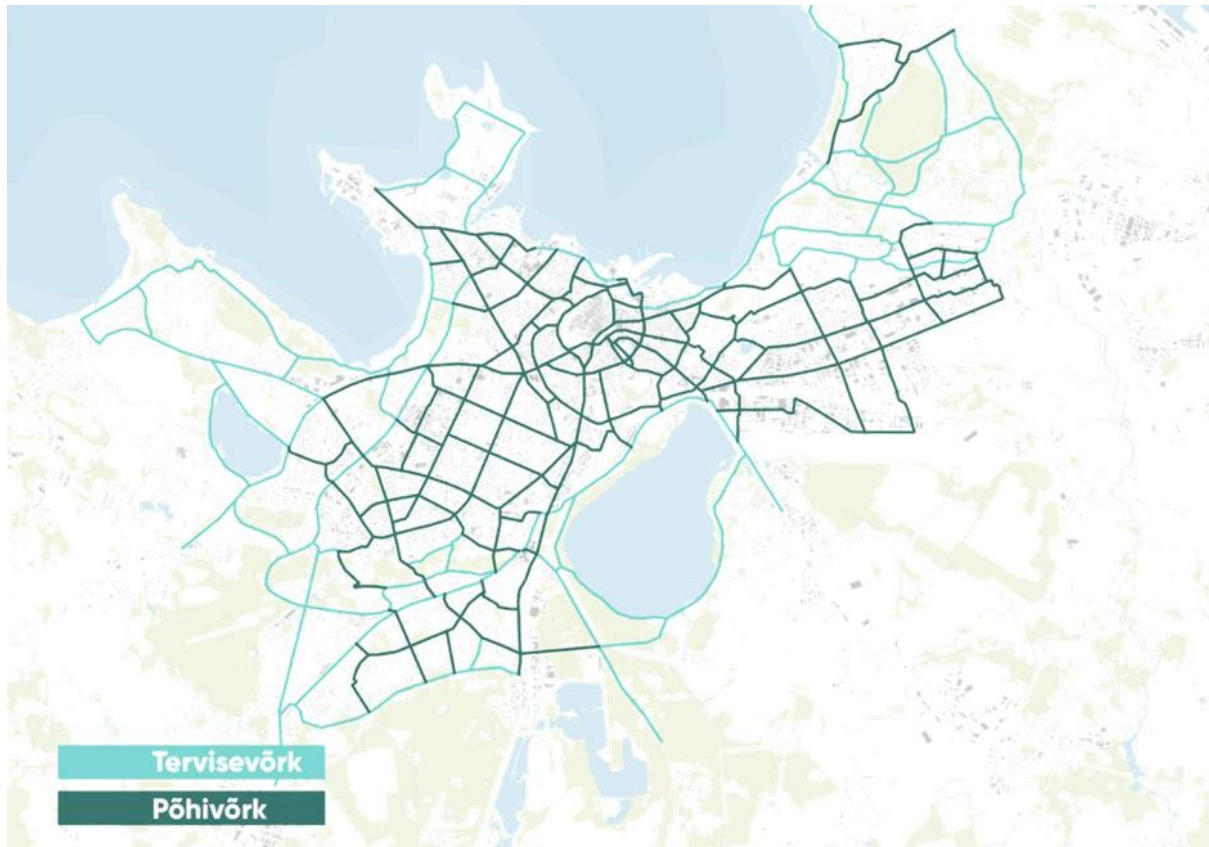
3.3.2. Avalike rattaparklate rajamine lähtuvalt tegevusprogrammi 6 jaotisest „[Suunised parkimisteenuse arendamiseks ja korraldamiseks](#)“, sealhulgas rattateede sõlmpunktide ja rattaparklate toomine ühissõidukipeatuste juurde, et parandada ühistranspordile (eriti rööbastranspordile) juurdepääsu linnaregioonis

3.3.3. Korterühistute toetamine rataste hoiukohtade rajamisel

3.3.4. Koolide ja muude lasteasutuste ning ühiskondlike hoonete juurde mugavate rattaparklate rajamine

---

<sup>39</sup> Algtasemes kajastuvad erineva kvaliteediga põhivõrgus tähistusega või ehituslikult eraldatud teed ning tervisevõrgus nii eraldatud kui ka jagatud liiklusruumis paiknevad teed. Algtasemes kajastub ka 3,2 km ulatuses rattateede kiireid (*pop-up*) lahendusi.



Joonis 4. Tallinna rattateede võrgustik. Allikas: Tallinna rattastrateegia 2018–2027

### 3.4. Rattateede aastaringse läbitavuse tagamine

3.4.1. Talvine teehooldus vastavalt tee seisundinõuetele<sup>16</sup>

3.4.2. Õigeaegne kevadine tänavapuhastus

3.4.3. Sügisel langenud puulehtede õigeaegne kokkukogumine rattateedelt

### 3.5. Rattakultuuri edendamine ja ohutu liiklemise propageerimine

3.5.1. Rattakultuuri edendamine jalgrattaga liikumise alast teadlikkust kasvatavate tegevustega:

- lasteaedades temaatiliste õppeviiside korraldamine
- jalgrattalubade programm
- kaubarataste, elektrirataste jm eriotstarbeliste kergliikurite infopäevade korraldamine
- riigi Transpordiametiga koostöös autojuhtide sõidukoolituse programmide täiendamine
- teadlikkuse suurendamise kampaaniate läbiviimine

3.5.2. Pisitaristu<sup>40</sup> loomine jalgrattaga liikumise toetamiseks

3.5.3. Linna asutuste poolt (töö)jalgrataste kasutamise toetamine (sh tööratte parkimise võimaluste loomine)

<sup>40</sup> Pisitaristu hõlmab peamiselt sellist inventari ja rajatise, mis muudavad jalgratta igapäevase kasutamise veelgi mugavamaks ja meeldivamaks: rattapesu ja -hoolduspunktid väiksemateks hooldustöödeks (sh rehvipumbad), jalatoed ristmike ootealadel, ratturitele mugavalt suunatud prügikastid suurematel ristmikel, rattaloendurid peamistel suundadel jmt.

## Tegevusprogramm 4. Uued tehnoloogiad ja teenused

**Uued liikuvus- ja kaubaveoteenused võimaldavad muuta liikumisviiside kombineerimise mugavamaks, kiiremaks ja ohutumaks ning vähendavad sõltuvust isiklikust autost. Uued tehnoloogiad on aidanud vähendada transpordisektori keskkonnakahjusid.**

Tallinn loob võimalusi uute turule tulevate liikuvusteenuste (nt taksod, sõidujagamine, rendisõidukid, isejuhtivad sõidukid) transpordisüsteemi integreerimiseks, tehes koostööd teenuseosutajatega. Täiendavalt tuleb analüüsida nende teenuste mõjusid linnale ja liikuvusele. Tallinn koostöös ülikoolide ja riiklike asutuste ja erasektoriga panustab sellesse, et teha selgeks, mis on sõidujagamise ja mikromobiilsusteenuste mõju ühistranspordi kasutamisele, rattaga ja jalgsi liikumisele. Linn panustab siia siis, kui nende positiivne mõju on tõestatud.

Ühissõidukipeatusesse või peatusest sihtkohta liikumiseks (ehk viimase miili läbimiseks) kasutatakse lisaks mikromobiilsusele terviklikku liikuvusteenusesse<sup>41</sup> integreeritud isejuhtivaid nõudepõhiseid väikebusse. Sõidukite liikumise asemel keskendutakse inimeste ja kaupade liikumise planeerimisele, vastavate teenuste kasutusmugavusele ja ligipääsetavusele. Liikuvusteenuste kasutajate osakaal kasvab.

Käsikäes tehnoloogia arenguga vahetatakse senised sõidukid elektri- ja vesiniksõidukite vastu. Linna sõidukipark on esimeses faasis üle läinud gaasil töötavatele sõidukitele ning teises faasis elektri- ja/või vesiniksõidukitele (aastaks 2035 fossiilkütustevabad sõidukid).

Taksod, renditransport ja linnasisene kaubavedu on 2030. aastaks 50% ulatuses üle läinud heitmevabadele sõidukitele. Linnal on olemas terviklik poliitika elektriautode laadimisvõrgu arendamiseks, mis käsitleb arendajate kohustusi ja linna arendatavat võimekust. Trollivõrgu arendamiseks ja kontaktvõrgu ruumimõju vähendamiseks tihedas linnaruumis kaalutakse akutrollide<sup>42</sup> kasutuselevõttu.

### Tegevusprogrammi mõõdikud

► *Liikuvusteenuste kombineerimise võimalustega rahul olevate inimeste osakaal (mõõdik töötatakse välja 2023)*

Algtase: määratakse 2024

Sihttase: määratakse 2024

---

<sup>41</sup> Tervikliku liikuvusteenuse (ingl *Mobility as a Service, MaaS*) puhul pakutakse eraldi kasutatavate teenuste (nt rong, tramm, buss, takso) asemel terviklikku perioodipiletit koos teekonna planeerimise võimalusega. Kasutaja sisestab teekonna algus- ja lõpp-punkti ja arvutitarkvara pakub välja mitu võimalust, kombineerides ühissõidukeid ja takso- või sõidujagamisteenust ning viimase miili mikromobiilsusteenuseid.

<sup>42</sup> Akutrollil on võimekus liikuda akutoitel mitukümmend kilomeetrit ilma kontaktvõrguta. Sellise hübriidlahenduse eelis on, et olemasolevate liinide pikendamiseks ei ole vaja rajada täiendavat kontaktvõrku ega laadimistaristut. Samuti loob see võimaluse tihedas linnaruumis kontaktvõrgu eemaldada või rajamata jätta. Akutrolli aku on ühtlasi mitu korda väiksem elektribussi akust ja seega ka keskkonnasõbralikum ja säästlikum. (Aku)trollitaristut on rööbastranspordist kiirem ja soodsam rajada, mistõttu on see sobilik vaheetapp perspektiivsetel rööbastranspordi koridoridel (vt joonis 3).

▶ Ühistranspordist tulenev kasvuhoonegaaside heitkogus / heitkoguse muutus võrreldes 2007. aastaga

Algtase:

58 kT CO<sub>2</sub> ekv (2007)

50 kT CO<sub>2</sub> ekv (2019) / –14%

Sihttase:

0 kT CO<sub>2</sub> ekv / –100% (2030)

▶ Heitmevabade sõidukite osakaal taksode, renditranspordi ja linnasiseste kaubavedude veeremis

Algtase: määratakse 2023

Sihttase: 50% (2030)

### *Tegevussuunad ja olulisemad kavandatavad tegevused*

#### **4.1. Rattaringluse ja kergliikuringluse süsteemide loomine koostöös erasektoriga**

4.1.1. Linna ühistransporditeenuse ühendamine avaliku sektori või erasektori baasil loodud rattaringlusega

4.1.2. Meetmete paketi loomine erasektori mikromobiilsüsteemide jätkusuutlikuks arendamiseks

#### **4.2. Elektrisõidukite laadimissüsteemi laiendamine koostöös erasektoriga**

4.2.1. Üldkasutatava elektriautode laadimistaristu kontseptsiooni väljatöötamine ja rakendamine

4.2.2. Üldkasutatava kergliikurite laadimistaristu kontseptsiooni väljatöötamine ja rakendamine

4.2.3. Avalike hoonete juurde üldkasutatava laadimistaristu rajamine

#### **4.3. Eri liikumisviise kombineeriva reisiplaneerimisteenuse korraldamine koostöös erasektoriga**

4.3.1. Tervikliku liikuvusteenuse arendamine koostöös autode lühirendi teenuse ja mikromobiilsüsteemide osutajatega

4.3.2. Isejuhtivate sõidukite testimine viimase miili transpordilahendusena

#### **4.4. Säästva transpordi ja liikuvuse juurutamine avaliku sektori asutustes ja eraettevõtetes**

4.4.1. Töötajate liikuvuspakettide koostamise juhendi väljatöötamine<sup>43</sup>

#### **4.5. Keskkonnasäästliku ühistranspordiveeremi osakaalu suurendamine ja seda toetava taristu arendamine (fossiilkütustevaba ühistransport aastaks 2035)**

4.5.1. Ühissõidukitele esitatavate nõuete väljatöötamine

4.5.2. Heitmevabade ühissõidukite soetamine:

- eelduseks on nõudluspõhise liinivõrgu planeerimine (2.1) ning heitmevabade sõidukite tehnoloogiate analüüs
- trammide, trollide (sh akutrollide) ja elektri-/vesinikbusside soetamine, lähtudes liinivõrgu teenindamise vajadustest<sup>44</sup>
- vajadusel olemasoleva veeremi rekonstrueerimine

<sup>43</sup> Liikuvuspakettide juhend sisaldab meetmeid, mis soodustavad ühistranspordi ja jalgrattaga ning jalgsi liikumist töösõituteks ja tööle-koju liikumisteks.

<sup>44</sup> Aastani 2025 soetatakse ka madala heitmega gaasibusse.

4.5.3. Elektribussidele (ja vajadusel vesinikbussidele) laadimistaristu rajamine

4.5.4. Trollitaristu ja veeremi kaasajastamine

#### **4.6. Tallinna turismiga seotud transpordi kaasajastamine**

4.6.1. Kruiisituriste teenindavatele ettevõtetele transpordi korraldamise suuniste väljatöötamine

4.6.2. Turismiga seotud transpordi korraldamine (sh parkimiseks ja peatumiseks) ning nõuete kehtestamine ja tingimuste loomine heitmete ning liiklus- ja parkimismahtude vähendamiseks vanalinna ümbruses

4.6.3. Mugava ühistranspordiühenduse loomine kruiisiterminali, sadamapromenaadi ja vanalinna vahel

#### **4.7. Nullheitmepiirkondade kontseptsiooni väljatöötamine ja rakendamine**

4.7.1. Nullheitmepoliitika piloteerimine kaubavedudes (nt vanalinna teenindamine)

4.7.2. Nullheitmepiirkondade loomine (nt Ülemiste City, TalTechi ülikoolilinnak)

### **Tegevusprogramm 5. Regionaalne ja rahvusvaheline liikuvus**

**Tallinn moodustab naaberlinnade ja lähivaldadega ühtse terviku<sup>2</sup>, kus eri liikumisviiside ja ühistransporditeenuste kombineerimine on mugav ja hästi korraldatud. Rahvusvaheliste ühenduste hoidmiseks ja arendamiseks tehakse riigiga aktiivselt koostööd.**

Ühtse liinivõrgu loomine ja ühistranspordi ühtne korraldamine võimaldab raha kasutada tõhusamalt ning vähendada Tallinna ja naaberomavalitsuste vahel autoga pendelrändajate osakaalu. Regionaalne ühistranspordikorraldus (sh kõiki ühistranspordiliike hõlmav ühtne piletisüsteem) on linna, regiooni ja riigi tasandil kokku lepitud. Peamistel lähivaldadesse suunduvatel teedel on olemas kiire ühistranspordiühendus, kaasaegne jalgsi ja rattaga liikumise taristu ning „Pargi ja reisi“ teenuse kasutamise võimalus.

Linna läbiva transiitliikluse maht on vähenenud. Koos riigiga töötatakse lennu- ja parvlaevaühenduste hoidmise ja arendamise nimel. Tallinna ja Helsingi kaksikpealinna püsiühenduse loomiseks on Tallinna Linnavalitsus Tallinna-Helsingi tunneli planeerimise protsessis aktiivne osaleja. Koostöös riigi ja erasektoriga töötatakse välja keskkonnasäästlike liikumisviiside arendamise ja rahastamise meetmed.

#### *Tegevusprogrammi mõõdikud*

- ▶ Tallinna regiooni „Pargi ja reisi“ teenusega väga rahul olevate inimeste osakaal Tallinna linnaregioonis (mõõdik töötatakse välja 2023)

Algtase: määratakse 2024

Sihttase: määratakse 2024

- ▶ Tallinna piiri üleste maakonnaliinide ühistranspordisõitude arv

Algtase: määratakse 2023

Sihttase: määratakse 2023

► Aasta tööpäevade keskmine sõiduautode liiklussagedus linna piiril hommikul tiptunnil (07.00–09.00)

Algtase: määratakse 2024

Sihttase: määratakse 2024

### Tegevussuunad ja olulisemad kavandatavad tegevused

#### 5.1. Koostöös riigi ja naaberomavalitsustega koondatakse linnaregiooni ühistranspordiliikide planeerimine ja teenuste tellimine ühtsesse liikuvusorganisatsiooni

Selle tegevussuuna elluviimise tegevused põhinevad koostööl Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Harjumaa Omavalitsuste Liidu ja teiste huvitatud pooltega.<sup>45</sup>



#### 5.2. Pealinna regiooni ühtse liinivõrgu ja mugavate ümberistumisvõimaluste arendamine

5.2.1. Pealinna regiooni ühtse liinivõrgu arendamine koostöös Harjumaa omavalitsuste ja riigiga

5.2.2. Koostöös riigi ja lähivaldadega lahenduste leidmine kiire ja hea tihedusega ühistranspordiliinide võrgu laiendamiseks Harjumaa uusarenduspiirkondadesse, kus see praegu puudub – sealhulgas Viimsisse, Tabasallu, Peetrisse ja Jürisse

5.2.3. Säästvat liikuvust soodustava ja isiklikust autost sõltumatu asustusstruktuuri kujundamine planeeringute kaudu. Liikuvuslahenduste ühtne planeerimine uutele töökohtadele, keskustele ja sotsiaalsele taristule

5.2.4. Koostöös riigi ja omavalitsustega lahenduste leidmine nõudluspõhiste ühenduste loomiseks suuremate asulate ja keskuste ning Tallinna linnaosade vahele

5.2.5. Koostöös riigi ja erasektoriga bussijaama arendamine regionaalse ja üleriigilise tähtsusega sõlmjaamana, sealhulgas bussijaama integreerimine linna liikuvusteenuste võrku

5.2.6. Tallinna ja naaberomavalitsuste keskustele hea ja kiire juurdepääsu kavandamine ühistranspordiga ning mugavate ümberistumisvõimaluste loomine


#### 5.3. Ühtsele piletisüsteemile üleminek

5.3.1. Ühtsele piletisüsteemile üleminek, kaasates kõiki ühistranspordiliike ja liinitüüpe (rong, linnatransport, maakonnaliin, kommertsliin) ning piletiliike (sh üksipiletid, tunnipiletid, perioodipiletid), mis on riskisutuses kogu ühistranspordisüsteemis

#### 5.4. „Pargi ja reisi“ teenuse arendamine

5.4.1. „Pargi ja reisi“ parklate ja parkimismajade loomine Tallinna suunal paiknevate rongijaamade ja teiste ühistranspordi sõlmjaamade ja ümberistumispeatuste juurde:

- olemasolevate ja planeeritavate „Pargi ja reisi“ parklate asukohtade analüüs, võrgustiku loomine koos ühistranspordi sõlmjaamade ja nõudluspõhise liinivõrgu planeerimisega
- „Pargi ja reisi“ parklate ning parkimismajade kavandamine
- „Pargi ja reisi“ teenuse turundamine
- olemasolevate „Pargi ja reisi“ parklate vabade parkimiskohtade kuvamise infosüsteem
- „Pargi ja reisi“ pileti integreerimine kogu maakonna piletimüügisüsteemiga

<sup>45</sup> Sinine koostöömärgis  põhimõtete, suuniste ja tegevuste juures tähistab õigusosalast koostööd riigiga.

## 5.5. Rahvusvaheliste ühenduste arendamine

5.5.1. Tallinna-Helsingi tunneli kavandamises osalemine

5.5.2. Tallinna-Helsingi integreeritud pileti loomine ja arendamine

5.5.3. Rail Balticu Ülemiste reiserterminali ühendamine linna ühistranspordi liinivõrku

5.5.4. Tallinna sadamate ühenduste arendamine, sealhulgas laevaliiklusega seotud kaubavedude linnast välja suunamine

## Tegevusprogramm 6. Linnakeskkonda sobiv parkimine

**Parkimine disainitakse iga piirkonna eripärast ja liikumisviiside kättesaadavusest lähtudes. Parkimistaristut rajatakse targalt ja säästlikult ning parkimisteenus on õiglaselt hinnastatud. Säästliku parkimispoliitika eesmärgiks on vähendada parkimise kavandamisel igapäevaselt isikliku sõiduautoga tehtavaid liikumisi ja suunata inimesi kasutama säästvaid liikumisviise. Parkimise kavandamisel arvestatakse uute tehnoloogiate ja teenustega.**

Linnaruum on piiratud ressurss, mille üle konkureerivad paljud funktsioonid. Keskkonnasäästliku parkimispoliitika aluseks on kohustuslike parkimiskohtade arvu järkjärguline vähendamine ning parkimisteenuse kujundamine vajaduspõhiseks ja otstarbekohaseks. Kehtivad parkimiskorralduse põhimõtted ja parkimisnormatiiv käsitlevad nii autode kui ka jalgrataste parkimist ning toetavad liikuvuse eesmärkide saavutamist, panustades suurel määral tegevusprogrammide 1–3 elluviimisesse. Linna tihendamine ja uued teenused on Tallinnale olulised, kuna muudavad linnakeskkonna mitmekesisemaks ja jalakäijale meeldivamaks. Parkimisnormatiiv lähtub muu hulgas ühistranspordiühenduse tasemest ja aktiivse liikumise võimalustest ning piirkonna eripärast ja kasutusfunktsioonidest.

Parkimispoliitika ajakohastamine loob uusi kinnisvarasse ja elamutesse investeerimise võimalusi, soodustades suure potentsiaali ja olemasoleva hea ühistranspordi- ja jalgrattaühendusega piirkondade arengut. Linn muutub seeläbi kompaktsemaks ja tekivad uued äri võimalused, mis elavdavad Tallinna linnakeskkonda.

Tänavatel on autode lühiajaline parkimine ja peatumine lahendatud piirkonna eripärast lähtudes. Parkimise soodustamise asemel toetatakse linna ühistranspordisüsteemi arengut ja suunatakse arendusi hea ühistranspordiühendusega piirkondadesse või seatakse suuremate arengualade planeerimise eeltingimuseks ühistransporditaristu väljaehitamise kokkulepete olemasolu. Vajalik taristu (eri liikumisviise toetav tänavavõrk) peab olema valmis ja ühistransporditeenus tagatud arenduse valmimise ajaks. Jalgrataste parkimise ja hoiustamise võimalusi arendatakse koos rattateede võrgustikuga süsteemselt ja üle linna nii elukohtade kui ka sihtkohtade juures, kuivõrd see on rattakasutuse üks peamisi eeldusi.

Hea ligipääsetavuse ja mitmekesiste keskustevaheliste ühendustega (sh ühistranspordi ja rattaühendustega) piirkondadest moodustatakse aktiivse liikuvuse ala (ALA), milles eeldatakse väiksemaid parkimismahte. See hõlmab linnakeskusi ja uusi arengupiirkondi, mis asuvad sõlmjaamade või ümberistumispeatuste ligiduses ja millel on seetõttu kiire ühendus regiooni või teiste Tallinna keskustega. Samuti hõlbustab ALA piires liikumist hea rattataristu. ALA kontseptsioon<sup>46</sup> toetab otseselt liikuvuskava

---

<sup>46</sup> [SPIN Unit: Meta PARK, Tallinna linna parkimispoliitika arengusuundade analüüs](#)

eesmärke, mille põhjal linna liikluskoormus ei kasva, kuid suureneb ühistranspordikasutajate arv. Lisaks suunab ALA kasutamine arendused hea transpordiühendusega piirkondadesse.

Ristkasutust<sup>47</sup> soodustatakse nii elamutele kui ka muudele ehitistele parkimismahude määramise kaudu, keelates siduda parkimiskohta konkreetse kasutaja või kinnisvaraga. Piirkonna eri funktsioonidest lähtuvalt korraldatakse parkimine (optimaalse parkimiskohtade arvuga) terviklikult, loomata iga funktsiooni kohta eraldi suuri parkimisalasid.



### *Tegevusprogrammi mõõdikud*

▶ *Maapealse parkimise all oleva avaliku maa pindala aktiivse liikuvuse alas*

Algtase: määratakse 2025

Sihttase: määratakse 2025

▶ *Autode parkimiskohtade arv*

Algtase: 245 000 (2019)

Sihttase: ei kasva (2035)

### *Tegevussuunad ja olulisemad kavandatavad tegevused*

#### **6.1. Parkimisnormatiivi uuendamine**

6.1.1. Liikuvuskavas kirjeldatud parkisepoliitika alusel uue parkimisnormatiivi koostamine ja ajakohasena hoidmine

6.1.2. Aktiivse liikuvuse ala (ALA) määramine ja laiendamine ühistranspordivõrgu ja jalgrattateede arengust lähtudes

6.1.3. Parkimisnõudluse hindamine parkimise kestuse ja parkimiskohtade täituvuse kaudu

6.1.4. Regulaarne parkimisnormatiivi rakendamise mõjude hindamine

#### **6.2. Parkimistaristu rajamine**

6.2.1. Ajutise iseloomuga eraparklate arvu piiramine

6.2.2. Koostöös arendajatega parkimismajade rajamine, sealhulgas ruumikasutuse optimeerimiseks uute tehnoloogiliste võimaluste kasutamine (nt mitmetasandilised parkimiskohad), ja parkimisvajaduse vähendamine (nt liikuvusteenuste pakkumine parkimiskoha asendusena)

6.2.3. Lühiajalise parkimise kohtade loomine posti-, kuller- ja taksoteenuse osutamiseks ning lühirendisõidukitele

6.2.4. Turismibusside lühi- ja pikaajalise parkimise kavandamine ja korraldamine

---

<sup>47</sup> Parkimiskohtade ristkasutus on parkimiskoormuse ühtlasem jaotamine kinnistute ja/või hoonete piires ühiselt, näiteks kui ühel ja samal kinnistul või üksteise vahetus läheduses paiknevad õhtusel ajal külastatav kultuuriasutus ja päevasel ajal külastatav haridusasutus.

### 6.3. Parkimistasude ja parkimiskorralduse kujundamine

6.3.1. Tasulise parkimisala etapiviisiline laiendamine ja suunamine ALA piires

6.3.2. Parkimistasude analüüsimine ning nõudlusest lähtuvate parkimisalade ja tariifide kaasajastamine

6.3.3. Koostöös arendajatega parkimisvabade alade<sup>48</sup> loomine ja parkimisvabade arenduste piloteerimine

6.3.4. Regulaarne parkimisandmete, sealhulgas parkimiskohtade täituvuse andmete kogumine

6.3.5. Teadlikkuse tõstmine parkimise kuludest ühiskonnale ning säästva liikuvuse võimalustest ja hüvedest

6.3.6. Parkimisjärelvalve tõhustamine, sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite ruumis lühiajalise autode parkimise ning erivajadusega inimestele mõeldud parkimiskaartide väärkasutamise üle

#### Suunised parkimisnormatiivi kohta

Tervikliku linnaplaneerimisvahendina kasutatav parkimisnormatiiv peab lisaks rakendamise piirkonnale ja seal juba olemas olevatele parkimisvõimalustele lähtuma ka hoonete täpsemast kasutusest tulevikus. Parkimisnormide määramisel lähtutakse taustaanalüüsist<sup>46</sup> ja ettepanekutest ning käesolevast tegevusprogrammist. Kinnistupõhiseid parkimismahte vähendatakse lähtuvalt parkimiskohtade vajaduse analüüsist ning teenuste kättesaadavusest piirkonniti.

Parkimisnormatiivis määratletakse piirkonnad (ALA, keskused ja ülejäänud piirkonnad) ja nende eripärast tulenevad parkimisnormid, millest lähtutakse uute ehitiste püstitamisel ja olemasolevate laiendamisel.

Samuti määratakse parkimisnormatiivis lühiajalise parkimise kohtade nõutav arv. Selle eesmärk on soodustada nii lühirendiautode ja elektriautode kasutamist (sh rajada laadimisvõimalusi) kui ka luua paremad võimalused muuks sihtotstarbeliseks parkimiseks (nt kullerteenus) ning vähendada ebaseaduslikku parkimist ja peatumist jalakäijatele ja ratturitele mõeldud tänavaruumis. Lühiajalise parkimise kohtadel peab olema asjaomane erimärgistus ja parkimiskohtade arvu kindlaksmääramisel tuleb lähtuda posti-, kuller-, sõidujagamis- ja taksoteenuse ning muu sellise transpordi kasutamise osakaalust piirkonnas.

Olenevalt arenduspiirkonnast tuleb osa parkimiskohti märgistada puudega inimeste sõidukite parkimiskohana. Puudega inimeste sõidukite parkimiskohtade loomisel tuleb arvestada selliste parkimiskohtade tegeliku vajadusega.

Detailplaneeringute koostamisel tuleb edaspidi jätta planeeritav parkimiskohtade arv konkreetse numbrina väljendamata ning määratleda selle asemel parkimisnormatiivile vastav parkimispiirkond. Iga arendusobjekti puhul peab parkimisnormatiivi rakendama eraldi, arvestades ümbritseva piirkonna iseärasusi.

Parkimisnormatiivi hinnatakse ja uuendatakse regulaarselt, pidades silmas turuolukorda, inimeste muutunud liikumistavasid, tehnoloogia arengut ja Tallinna linna liikuvusega seotud prioriteete. Parkimisnormatiivi uuendatakse koostöös kinnisvaraarendustega seotud liitude ja linnaosadega.

---

<sup>48</sup> Alad, kus ei rajata parkimistaristut mootorsõidukitele.

## *Eluhooned*

Hea ligipäätavusega piirkondades (nt ALA) määratakse parkimiskohtade arvu ülempiir. Avalikul tasulisel parkimisalal vähendatakse järk-järgult soodustingimustel pikaajalise parkimise võimalusi. Külaliste parkimiskohti eraldi ei arvestata ja selle arvult lubatud parkimiskohtade arvu ei suurendata. Parkimisnormatiivi rakendamisel tehakse vahet eluruumide ja mitteeluruumide teenindamiseks kinnistutele rajatavatel parkimiskohtadel. Parkla või parkimismaja paikneb elamust kuni 400 m raadiuses. Eramutele eraldi parkimisnorme ei seata.

Parkimiskohti võib parkimisnormatiivis märgitust vähem kavandada juhul, kui korteriomandeid ei moodustata ja kogu maja või terviklik hooneosa (nt korrus) jääb ühele omanikule (üüri-, sotsiaal- ja munitsipaalmajad, ühiselamud).

## *Ärihooned ja avalikud asutused*

Parkimisnormide seadmisel sellistele hoonetele, milles osutatakse teenuseid ja müüakse kaupu ning kus paiknevad töökohad, tuleb lähtuda hoone külastatavusest, piirkonna iseloomust ja liikumisviiside kättesaadavusest (nt ALAse ja keskuste mõjualasse kuuluvate piirkondade puhul. Mitmeotstarbelist hoonestut arendades tuleb silmas pidada, et hoonete funktsioonide segunemise korral tuleb kombineerida ka parkimisnormatiivis kasutusotstarbest lähtuvaid nõudeid. ALAse rajatavate ärihoonete ja avalike asutuste<sup>49</sup> puhul kaalutakse esmajärjekorras olemasolevate parkimiskohtade ristkasutuse võimalusi.

## *Jalgrataste parkimine*

Parkimisnormatiiv seab nõuded ka jalgrataste parkimiskohtadele, järgides Tallinna rattastrateegiat, milles on toodud parkimiskohtade arv hoone kasutusotstarbest olenevalt (peatükk 8.2). Rataste parkimiskohtade arv peab rahuldama elanike või asutuse külastajate ja töötajate parkimisvajadused aasta läbi. Rattaparklaid on vaja kõikjal, näiteks elamute, töökohtade, äride, poodide, koolide ja meelelahutusasutuste juures. Parkimiskohtade arvu ja tüübi (lühiajaline/pikaajaline) määramisel tuleb lähtuda asukohast ja hoone funktsioonist. Soovitav on rajada mugavaks lühiajaliseks parkimiseks (välistingimustes, hoone sissekäigu lähedal) ning turvaliseks pikaajaliseks hoiustamiseks (siseruumides või kinnises hoidikus) mõeldud parkimiskohti suhtega 75%/25% (lühiajaline/pikaajaline). Väheses rattakasutuse korral on otstarbekas alustada väiksemast parkimiskohtade arvust ja tagada võimalus vajadusel neid juurde luua.

## Suunised parkimisteenuse arendamiseks ja korraldamiseks

### *Parkimistaristu rajamine*

Tänavaruumi kavandatakse kinnistut teenindavaid lühiajalise parkimise kohti avalike teenuste tagamiseks seal, kus see on linnaruumiliselt otstarbekas ja võimalik. Parkimiskohad kavandatakse erakinnistu piires või kui see ei ole võimalik, siis kokkuleppel Tallinna linnaga erakinnistule, millele on seatud vastav asjaõigus

---

<sup>49</sup> Avalike asutuste alla kuuluvad kõik avaliku funktsiooniga asutuste hooned, näiteks kultuuri-, spordi-, haridus- ja tervishoiuasutused ning avalikke teenuseid osutavad administratiivsed asutused, nagu kohaliku omavalitsuse või riigiasutuste teenindusbürood.

selle kinnistu kasuks. Mitut kinnistut hõlmava ehitiste rühma (kaks või enam ehitist) planeerimisel ja projekteerimisel kavandatakse parkimiskohad üldiselt selle ehitiste rühma kinnistute piires ühises parklas või parkimismajas.

Uuselamurajoonides on elanike sõidukitele valdavalt rajatud maa-alused parklad või parkimismajad, mis seotakse ka teiste piirkonnas vajaminevate teenindusfunktsioonidega. Koostöös arendajatega nähakse ette võimalused parkimismajade ehitamiseks Mustamäe, Lasnamäe ja Väike-Õismäe mikrorajoonide ning teiste korterelamupiirkondade välispiirile. Samuti rakendatakse parkimise ruumihõive vähendamiseks teisi innovaatilisi lahendusi. See annab võimaluse rajada enam kinnistuseseid haljastatud alasid kliimamuutustega kohanemiseks ja parandada elukeskkonna kvaliteeti.

Maa-aluste garaažide kohale kaalutakse võimalust rajada kergkonstruktsiooniga parkimismaju. Parkimiskohtade rajamine maa peale on põhjendatud äärelinnas, kuigi üldjuhul välditakse seda kõigi keskuste mõjualas. Väliparklad peavad olema haljastusega liigendatud, võimalusel vett läbilaskva katendiga ning drenaaž peab olema lahendatud looduspõhiste sademeveelahenduste abil<sup>50</sup> või ühendatud lahkvoolse kanalisatsioonisüsteemiga. Parkimismajade rohestamiseks tuleb kasutada vertikaal- ja katusehaljastust jm asjakohaseid meetmeid, et vähendada soojusaarte tekkimist ning koormust sademevee äravoolusüsteemidele. Vanalinna ei rajata üldjuhul parkimiskohti juurde, see on võimalik erandkorras kasutuspõhiselt<sup>51</sup>.

Jalgrataste parkimine peab olema lahendatud selliselt, et ratta saab lühikeseks ajaks kiirelt ja mugavalt parkida hoone peamiste sissepääsude juurde ning pikemaajaline turvaline hoiustamisvõimalus on siseruumis või kinnises rattahoidikus, rattamajas vm. Rattaparkla peab olema lihtsamini ligipääsetav (lühiajalise parkimise puhul maksimaalselt 50 m kaugusel sissepääsust) kui sama sihtkoha autoparkla, et rõhutada rattakasutuse eelist lühikeste sõitude puhul ning suunata inimesi eelistama jalgrattaga liikumist.

Rattaparkimiskohtade ilmastikuolude eest kaitsmine (näiteks varikatusega) soodustab aktiivset rattakasutust. Eriti tähtis on seda jälgida ühistranspordi sõlmjaamade ja suuremate sihtkohtade juures, kus ka lühiajaline parkimine võib kesta mitu tundi. Rattahoidjat valides või disainides tuleb silmas pidada eri rattatüüpe ja raamisuuruseid ning luua elektrirataste laadimise võimalus. Jalgratast peab olema võimalik rattahoidja külge lukustada läbi raami, rattahoidja ei tohi olla liigutatav ja selle ümber peab olema piisavalt ruumi. Vältida tuleb rattaparkla kokkusurumist. Nii mugavuse kui ka turvalisuse kaalutlustel on oluline hea valgustus, võimalusel vargust ennetav helisignaali ja turvakaamera.

Täpsemad suunised jalgratastele parkimistaristu rajamise kohta on antud Tallinna rattastrateegias.

### *Hinnastamine*

Elanike soodustingimustel parkimise hind viiakse vastavusse pikaajalise parkimise turuhinnaga. Uute arenduste elanikele ei kehti tänaval soodustingimustel parkimine. Parkimise puhul rakendatakse dunaamilist hinnastamist: parkimistasu on parkimiskohtade tegelikust kasutusest. Jalgrataste ja kergliikurite parkimine on tasuta.

---

<sup>50</sup> Vt „[Looduslähedased sademeveesüsteemid: Eesti kliimasse sobivad sademeveelahendused](#)“.

<sup>51</sup> Parkimiskohtade rajamisel vanalinna muinsuskaitseala piirides lähtutakse tingimustest, mis on seatud [Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimääruse](#) §-s 10 „Ehitise püstitamine muinsuskaitsealal“.

## Tegevusprogramm 7. Liikluse juhtimine ja planeerimine

**Tallinna liiklus on sujuv, häireteta ja ohutu. Liikluse tark juhtimine ja planeerimine vähendab keskkonnakahju ning soodustab kõigi liikumisviiside kasutamise mugavust.**

Liikluskorraldus ja liikumiskeskond lähtuvad tänavatüüpidest (liikumise intensiivsus ja kohaväärtus), millest sõltub ka oodatav liikluskäitumine. Liikluse seiresüsteem, liiklusmudel<sup>52</sup> ja liiklusjuhtimissüsteem on liikluse juhtimise ja planeerimise targa lahenduse osad, mis võimaldavad liiklusega seotud teavet koguda ja analüüsida, sealhulgas koostada eri liikumisviiside toimimisega seotud stsenaariume. Samuti võimaldavad need liiklusvooge juhtida ja vajadusel reaajas sekkuda ning edastada liiklusega seotud teavet elektrooniliste liikluskorraldusvahenditega, et suurendada säästlike liikumisviiside mugavust ja ohutust, hõlbustada eri liikumisviiside kombineerimist, parandada liiklusohutust ning vähendada liiklusest tulenevat müra, välisõhu saasteaineid ja kasvuhoonegaaside heitmeid.

Liiklemiseks vajaliku taristu ning liikluslahenduste loomisel lähtutakse nelja sammu printsiibist<sup>53</sup>.

- Esimene samm – **analüüs**. Rakendatakse meetmeid, mis mõjutavad liikumisvajadust ja liikumisviisi valikut. Need meetmed on eelkõige linnaruumi ja maakasutuse planeerimine, tasude ja soodustuste rakendamine (sh parkimistasud), liikuvusteenuste arendamine, piirkiiruse reguleerimine, teadlikkuse kasvatamine (infoturundus), ajakohane sõiduplaani info, reisiplaneerijad jne.
- Teine samm – **optimeerimine**. Rakendatakse meetmeid, mis tagavad olemasoleva taristu tõhusama kasutamise. Need meetmed on eelkõige olemasoleva liiklusruumi ümberjagamine liikumisviiside vahel (turvalised rattarajad ja rattateed, ühissõidukirajad), liikumisviiside prioriseerimine liikluskorralduslikult, IT-lahenduste kasutuselevõtt, ühenduste tihendamine, logistikalahendused (nt võimaluste loomine eri transpordiliikide kombineeritud kasutamiseks sõiduplaanide ja piletisüsteemide ühildamise, „Pargi ja reisi“ lahenduste jms abil).
- Kolmas samm – **ümberehitamine**. Rakendatakse olemasoleva taristu piiratud mahus ümberehitamist, et parandada liikumisvõimalusi. Need meetmed on ühistranspordi ooteplatvormide, ühissõidukiradade ja ümbersõitude rajamine, IT-lahenduste kasutuselevõtt, ülekäiguradade, nende erivalgustuse ja tänavavalgustuse rajamine.
- Neljas samm – **uue ehitamine**. Rakendatakse juhul, kui esimese kolme sammu juures loetletud tegevused ei taga soovitud eesmärgi saavutamist. Neljas samm tähendab üldjuhul suuri investeeringuid, näiteks uute trammiteede, läbimurrete, tänavapikenduste ja ümbersõitude rajamist.

---

<sup>52</sup> Tallinna ülelinnaline liikumisviiside digitaalne makroliiklusmudel pakub transpordi, sealhulgas ühistranspordi planeerimisel võimalusi stsenaariume läbi mängida ja analüüsida, näiteks prognoosida liikluse muutusi teistel tähtsamatel magistraalidel sel ajal, kui mõne linna olulisema magistraali liiklus on ajutiselt takistatud või suletud. Transpordimudeli alusel saab prognoosida linna transporditaristu koormust, hinnata kiiresti ühistranspordisüsteemi arendamise vajadust ja arengualade mõju transporditaristule üldiselt. Mudel aitab prognoosida ja arvestada eri inimeste transpordivajadusi linnas.

<sup>53</sup> Vt ka [Rootsi nelja sammu printsiip](#).

## Tegevusprogrammi mõõdikud

### ▶ Autoga tehtavate lühisõitude osakaal kõigist sõitudest

Algtase: 32% (2021)

Sihttase: väheneb

### ▶ Sõiduautode summaarne läbisõit Tallinnas

Algtase: 441 mln km (2021)

Sihttase: sarnasel tasemel

## Tegevussuunad ja olulisemad kavandatavad tegevused

### 7.1. Tallinna liikluskorralduse otsustusprotsesside põhimõtete väljatöötamine

7.1.1. Taristu (sh rohetaristu) arendusprojektide menetlemise ja operatiivtegevuse koostööpõhimõtete väljatöötamine

7.1.2. Liiklustehniliste tüüplahenduste koostamise põhimõtete väljatöötamine

### 7.2. Tallinna liikludemudeli väljatöötamine, arvestades eri liikumisviise

7.2.1. Mudeli koostamine ja ajakohasena hoidmine

7.2.2. Aktiivsete liikumisviiside kohta andmete kogumine

7.2.3. Liikluse juhtimiseks seireandmetel ja strateegilistel eesmärkidel põhinevate stsenaariumide koostamine

### 7.3. Liiklusjuhtimissüsteemi kaasajastamine

7.3.1. Fooriprogrammide uuendamine eri liikumisviiside kasutussagedusest lähtudes

7.3.2. Adaptiivse liiklusjuhtimissüsteemi<sup>54</sup> piloteerimine

7.3.3. Ühistranspordi prioriteedisüsteemi laiendamine

### 7.4. Liikumiskiiside seiresüsteemi väljatöötamine ja laiendamine

7.4.1. Eri liikumisviiside loendussüsteemide rakendamise meetoodika väljatöötamine

7.4.2. Olemasoleva andurite ja loendurite võrgu laiendamine

7.4.3. Ühtse seiresüsteemi haldustarkvara väljatöötamine ja rakendamine

---

<sup>54</sup> Adaptiivne liiklusjuhtimissüsteem – adaptiivsed fooriprogrammid, muutuvteabega liiklusmärgid ja andurite andmetel põhinevad süsteemi otsused tagavad sujuva liikluse, lühendades ooteaegu ja vähendades seisakuid kõigi liiklejagruppide puhul.

## Riskijuhtimine, rakenduskorraldus ja seire

### Riskijuhtimine

RISK	RISKI AVALDUMISE TÕENÄOSUS	RISKI MÕJU	RISKI MAANDAMISE MEETMED
<b>Sisemine risk:</b> valdkondade koostöö puudulikkus tingib, et asutused lahendavad operatiivtasandi küsimusi koostööd tegemata. Näiteks kuulub mitme valdkonna vastutusalasse rattaliikluse arendustöö ja hooldusnõuete väljatöötamine	suur	suur	Osaliste rollid on liikuvuskavas lahti kirjutatud, „Tallinn 2035“ ning valdkondade rakenduskavade koostamine ning tööplaanide infosüsteemi kasutuselevõtmine võimaldavad valdkondade eest vastutajatel jälgida kõigi valdkondade tegevusi ja seirata mõõdikute abil eesmärkide täitmist kogu linnaorganisatsioonis
<b>Sisemine/välimine risk:</b> investeerimisvahendite puuduse tõttu ei suudeta järgida strateegiliste eesmärkide saavutamise ajakava	suur	suur	Tegevuste ja investeeringute prioriseerimine (sh mõjude hindamine) linna eelarvestrateegias ja linnaeelarves lähtuvalt strateegilistest eesmärkidest (liikuvuskava annab selleks prioriteetide raamistiku). Rahalisi vahendeid aitavad mitmekesistada ühisrahastusmudelite loomine, täiendavate maksumeetmete kasutuselevõtmine, parkimise jm „kasutaja maksab“-põhimõttel teenuste või lõivude suunamine liikuvuskava eesmärkide saavutamisse, finantslaenu, välisrahastuse kaasamine
<b>Sisemine risk:</b> otsustusprotsessid on eklektilised, ei ole andme- ja teadmispõhised ning neid mõjutab päevapoliitika	keskmine	suur	Juhtimise käsiraamatu ja -mudeli väljatöötamine ja juurutamine. Andme- ja teadmispõhiste otsustusprotsesside juurutamine, sealhulgas juhtimislaua väljatöötamine, et parandada kvaliteetse juhtimisinfo kättesaadavust – sellele aitavad kaasa ka arengustrateegia ja valdkondade rakenduskavad. Strateegiliste eesmärkide poole liikumise järjepidevuse rõhutamine (poliitilises) kommunikatsioonis
<b>Sisemine risk:</b> ametkondliku kompetentsi arendamise kiirus ei vasta operatiivtasandi vajadustele tervikvaates liikuvuskava tervikuna ellu viia. Projekteerimistingimuste koostamisel ja tööde	keskmine	suur	Linna personalijuhtimise arengusuundade väljatöötamine ja rakendamine. Personalivajaduste väljaselgitamine ja personali värbamine. Koolitusvajaduste väljaselgitamine, koolituskava koostamine ja elluviimine. Üheksa

tellimisel ei ole linn piisavalt heal tasemel			tänavatüübi juhendmaterjali väljatöötamine
<b>Sisemine risk:</b> järjepidevuse puudumine põhimõtetes ja strateegiliste eesmärkide muutmine seab ohtu liikuvuskava elluviimise	keskmine	suur	Ühtse arusaama loomine ja selle selge kirjeldamine, andme- ja teadmispõhiste otsustusprotsesside juurutamine, sealhulgas juhtimislaua väljatöötamine, rakenduskavade koostamine. Lähtuvalt linna <a href="#">arengudokumentide koostamise korrast</a> seatakse arengustrateegias linna eesmärgid vähemalt kümneks aastaks, täpsustades neid vajadusel valdkondlike arengukavadega. Lähtuvalt <a href="#">Tallinna põhimäärusest</a> analüüsitakse eesmärkide täitmist ja nende muutmise vajadust kohaliku omavalitsuse volikogu valimistele järgneval aastal või vajadusel sagedamini, majandusaasta aruande raames
<b>Sisemine risk:</b> mahukate töö- ja menetlusprotsesside liigse toppamise tõttu jäädakse maha strateegiliste eesmärkide saavutamise ajakavast	suur	keskmine	Juhtimise käsiraamatu ja mudeli väljatöötamine ja juurutamine. Proaktiivne koostöö, otsustusprotsesside standardimine ja pidev jälgimine, seejuures paindlikkuse säilitamine
<b>Välimine risk:</b> õigusruumis tekkivad takistused (nt parkimiskoha lahtisidumine elanikust või sõidukist) ei võimalda liikuvuskavas ette nähtud tegevusi ellu viia või aeglustavad nende elluviimist	väike	suur	Kohalike omavalitsuste ja riigi aktiivne koostöö, et teha vajalikud seadusemuudatused. Linna õigusaktide ajakohastamine
<b>Välimine risk:</b> elanikkonna võimalik vastasseis mõne tegevuse suhtes kandub poliitilisele tasandile ning mõjutab üleüldist meelestatust ja võimalusi eesmärkide suunas liikuda	keskmine	keskmine	Avalikkuse piisav ja proaktiivne teavitamine otsustest ja tegevustest (sh neist saadavatest hüvedest) ning otsuste ja tegevuste põhjendamine. Elanike kaasamine oluliste otsuste tegemisse, kaasamise hea tava väljatöötamine
<b>Välimine risk:</b> vähene koostöö naaberomavalitsuste ja/või riigiga süvendab valglinnastumise, killustunud ühistranspordikorralduse, parkimise jms probleeme	suur	suur	Harju maakonna arengustrateegia näeb ette ruumilise planeerimise, liikuvuskoostöö ja arendusalase koostöövõrgustiku loomise ja käivitamise maakonna tasandil

## Rakenduskorraldus

Liikuvuskava täpsustab **linna arengustrateegias** seatud liikuvuse valdkonna eesmärgid ja nende elluviimist. Liikuvuskava elluviimist toetavad **arengustrateegia rakenduskava ja linna eelarvestrateegia**, mis koostatakse neljaks-viieks aastaks. Need moodustavad terviku, milles määratakse valdkonna peamiste mõõdikute sihttasemed, olulisemad tegevused ja investeeringud ning rahalised vahendid nende elluviimiseks.

Liikuvuskava põhjal koostatakse ka **liikuvuse valdkonna rakenduskava**, milles esitatakse arengustrateegia rakenduskavaga võrreldes üksikasjalikum tegevuste plaan kavandatud eesmärkide elluviimiseks. Liikuvuse valdkonna rakenduskava koostatakse vähemalt järgnevalt neljaks eelarveaastaks ning see sisaldab loetelu linna tegevustest koos tähtaegade, soovitud tulemuste ja vastutajatega ning valdkonnas kasutatavatest mõõdikutest koos soovitud sihttasemetega eelarveaastateks. Liikuvuse valdkonna rakenduskava koostatakse samaaegselt **linna eelarvega**, kus määratakse finantsvahendid rakenduskava elluviimiseks järgmisel eelarveaastal.

Lisaks koostatakse igal aastal kõikides ametiasutustes **tööplaanid**, mis sisaldavad muu hulgas detailseid tegevusi liikuvuskava elluviimiseks.

Liikuvuse valdkonna eesmärkide elluviimiseks koostatakse **täiendavaid arengudokumente ja analüüse**, mis täpsustavad ühe või mitme tegevusprogrammi või selle tegevussuuna elluviimist.

Erasektori kaasamiseks regionaalse ühistranspordi, taristu ja liikuvusteenuste arendamiseks tehakse koostööd riigi, eraettevõtete ja naaberomavalitsustega, et analüüsida ja välja töötada ühisrahastusmudeleid. Raudtee ja kaugliinidega seotud ümberistumissõlmede väljaehitamine peaks toimuma koostöös riigiga.



### *Elluviimise seire ja arengukava uuendamine*

Liikuvuskava elluviimist **seiratakse** iga-aastase majandusaasta aruande koostamise raames. Linnavalitsus esitab igal aastal linna majandusaasta aruande tegevusaruande koosseisus linnavolikogule ülevaate linna arengustrateegias sätestatud eesmärkide ja rakenduskavas kavandatud tegevuste elluviimise kohta.

**Liikuvuskava ajakohastatakse** vastavalt vajadusele või koostatakse uus lähtuvalt kehtivast linna arengustrateegiast. Linna arengustrateegia strateegilisi sihte, millesse liikuvuse valdkond panustab, ei muudeta üldjuhul varem kui kaheksa kuni kümme aastat pärast arengustrateegia kinnitamist (volikogu kinnitas „Tallinn 2035“ 2020. aastal).

### *Rollid ja koostöö*

Linna arengustrateegias seatud ja liikuvuskavas täpsustatud eesmärkide elluviimise eelduseks on nii linna asutuste omavaheline koostöö kui ka koostöö linnaorganisatsiooniväliste asutustega. Alljärgnevalt on nimetatud liikuvuse valdkonna arengu tagamiseks vajalikud vastutusala ja ülesannete jaotus linnaorganisatsioonis.

Liikuvuse valdkonna arengule aitavad kaasa **kõik linna asutused, linnavolikogu ja linnavalitsus** neile määratud ülesannete kaudu.

Liikuvuse valdkonna arengu strateegilise planeerimise, suunamise ja korraldamise, sealhulgas liikuvuskava elluviimise koordineerimise eest vastutab terviklikult **Tallinna Transpordiamet**, hõlmates seejuures

kõikide liikumisviiside (jalgsi, jalgratta jm kergliikuritega liikumine, ühistransport, auto) kasutamiseks vajaliku füüsilist ja digitaalset taristut.

[Ülesannete](#) täitmisel lähtub amet linna arengustrateegias, linnaosade üldplaneeringutes, liikuvuskavas ja teistes kehtivates arengudokumentides kirjeldatud põhimõtetest ja arengusuundadest, strateegilistest eesmärkidest ning tegevusprogrammidest.

**Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet** viib liikuvuse valdkonna arengueesmärke ellu rakenduslikul ja operatiivsel tasandil objektipõhiselt ja vastutab säästvat liikumist soodustava tänavaruumi rajamise eest. Ameti ülesanded on muu hulgas:

- avalikult kasutatavate taristuobjektide kavandamise, projekteerimise, ehituse, remondi, hoolduse ja järelevalve korraldamine (sh avalikud teed, sillad, tunnelid, viaduktid, sademeveekanaliseerimine, avalike objektide välisvalgustus, jalgratta- ja jalgteevõrgustik, jalgrataste avalik parkimistaristu);
- taristu vajaduse analüüs;
- ühistransporditaristu objektide rajamine ja korrashoid.

Ülesannete täitmisel lähtub amet linna arengustrateegias, linnaosade üldplaneeringutes, liikuvuse valdkonna arengukavas ja rakenduskavas ning teistes kehtivates arengudokumentides kirjeldatud põhimõtetest ja arengusuundadest, strateegilistest eesmärkidest ning tegevusprogrammidest.

**Tallinna Linnaplaneerimise Amet** viib liikuvuse valdkonna arengueesmärke ellu planeerimisalase tegevuse korraldamisega detailplaneeringute osas. Ameti ülesanded on muu hulgas:

- hoonete projekteerimistingimuste väljastamine ning ehitamisega seonduva loamenetluse läbiviimine;
- detailplaneeringute aladel liikuvuslahenduste planeerimine;
- ehitusjärelevalve tegemine.

Amet panustab oluliselt mitmekesise ja täisväärtusliku liikumisruumi (sõbraliku linnaruumi) arengusse, korraldades Tallinnas asuva kultuuripärandi ning miljöväärtusliku, linnaehitus- ja arhitektuuriajalooliselt väärtusliku hoonestusega seotud küsimusi.

**Tallinna Strateegiakeskus** viib liikuvuskava ellu, koordineerides linna strateegiliste eesmärkide elluviimist. Strateegiakeskus panustab liikuvuskava elluviimisesse eelkõige järgmiste tegevuste kaudu:

- linna arengudokumentide koostamise ja nende elluviimise seire korraldamine ning arengudokumentide elluviimiseks rakendussüsteemi loomine (sh rakenduskavade koostamise korraldamine ja tööplaanide infosüsteemi arendamine);
- linna eelarvestrateegia ja eelarve koostamise korraldamisel liikuvuskavas seatud prioriteetidest lähtumine;
- üld- ja teemaplaneeringute ja linnaruumi visioonide koostamine ja Tallinna ruumilise arengu põhimõtete kujundamine;
- ruumilise sisendi andmine olulise ruumimõjuga planeeringutesse ja projektidesse;
- rohepöörde tegevuste elluviimise koordineerimine ning sellega seotud linna asutuste tegevuste korraldamine, elanikkonna teadlikkuse tõstmine, pilootprojektide juhtimine ning rohepöördealase seire korraldamine;
- uuringute ja analüüside tegemine ja selle toetamine;

- ideekorjete korraldamine, innovaatiliste ja linnale konkurentsieeliseid loovate lahenduste väljatöötamine, ülelinnalise tähtsusega linnaruumivisioonide loomine ja projektide eestvedamine;
- välisrahastuse kaasamise kureerimine ja välisprojektide elluviimise toetamine;
- linna teenuste disainimine ja teenuste standardite loomine.

**Tallinna Haridusamet** viib liikuvuskava ellu, koordineerides haridus- ja huviharidusasutuste võrgu planeerimist, sealhulgas toetades 15 minuti linna ja keskuste mõjualas elamise edendamist. Ameti ülesanded on muu hulgas:

- liikluskasvatus haridusasutustes ja kampaaniate korraldamine
- ohutute kooliteekondade loomise toetamine.

**Tallinna Kultuuri- ja Spordiamet** viib liikuvuskava ellu, luues kultuuritegevuseks, vaba aja veetmiseks, sportimiseks ja liikumisharrastuseks võimalusi, sealhulgas toetades 15 minuti linna ja keskuste mõjualas elamise edendamist. Ameti ülesanded on muu hulgas:

- kultuuri- ja sporditaristu ja -teenuste analüüs ja arendamine;
- linnaelanike aktiivse eluviisi soodustamine;
- kultuuri- ja spordiobjektide hoonestusalade üld- ja detailplaneeringute koostamises osalemine.

**Tallinna Linnavaraamet** panustab liikuvuse valdkonda linna omanduses oleva kinnisvarakeskkonna kujundamisega, sealhulgas toetades 15 minuti linna ja keskuste mõjualas elamise edendamist ja teenuste osutamist linna eri tegevusvaldkondades. Ameti ülesanded on:

- linnaruumi arendamiseks ja säästliku liikuvuse seisukohalt strateegiliselt olulistest kohtades vajaliku maa või õiguste omandamine ja valdamine;
- kinnisvarakeskkonna kujundamine universaalse disaini põhimõtete rakendamise kaudu;
- planeeringute menetluses osalemine;
- linnavara valdamine;
- korteriühistute nõustamine ja juhendamine rattamajade, elektrisõidukite ja parkimisega seotud teemadel;
- katastriüksustega seotud tegevused.

**Tallinna Munitsipaalpolitsei Amet** panustab liikuvuse valdkonda peamiselt järelevalve korraldamisega. Ameti ülesanded on muu hulgas:

- ühistranspordi, jalakäijate liikumiskeskonna ja parkimisega seotud järelevalve;
- muude jalakäijat ohtu seadvate heakorra aspektide järelevalve (ohtlikud kaitsmata konstruktsioonid kinnistu piiril, hooldamata jäetud katuseräästad, kõnniteed jms);
- taksoveolubade, taksoveo sõidukikaartide ja sõidukijuhi teenindajakaartide väljastamine ja järelevalve.

**Tallinna Perekonnaseisumamet** panustab liikuvuse valdkonda Tallinna elanike arvu statistika koostamise, elanike liikumise ülevaadete andmise, elukohateadete menetlemise ja linnaosavalitsuste rahvastikuregistralaste andmete korraldamise kaudu.

**Tallinna Sotsiaal- ja Tervishoiuamet** toetab liikuvuskava elluviimist, korraldades ja koordineerides Tallinna elanike haiguste ennetamisele, tervise edendamisele ja teadlikkuse kasvatamisele suunatud tegevust ning planeerides sotsiaal- ja tervishoiuasutuste ning -teenuste võrgustikku. Samuti haldab amet Tallinna ligipääsetavuse infosüsteemi (LIPS) ning selle andmete kaardistamiseks kaasab linna asutusi.

**Tallinna linnaosavalitsused** toetavad liikuvuskava elluviimist, arendades linnaosi ja sealseid keskuseid ning tagades linnaosades avalike teenuste kättesaadavuse ning avaliku ruumi ja haljastuse heakorra.

**Tallinna Linnakantselei** toetab liikuvuskava elluviimist linna õigusruumi koordineerimise kaudu.

**Tallinna Linnavolikogu** toetab liikuvuskava elluviimist, kinnitades ruumilise planeerimise otsused, linna arengustrateegia, liikuvuskava ja muud valdkonnaga seotud arengudokumentid, iga-aastase linnaeelarve ja eelarvestrateegia, arengustrateegia rakenduskava ning majandusaasta aruande. Linnavolikogu kehtestab, muudab ja tunnistab kehtetuks kohalikke makse ja reguleerib maksusoodustusi.

**Tallinna Linnavalitsus** toetab liikuvuskava elluviimist liikuvuse valdkonna ja teiste valdkondade rakenduskavade iga-aastase kinnitamise ja teiste liikuvuse valdkonnaga seotud arengudokumentide kinnitamise kaudu, linna ametiasutuste osutatavate teenuste hindade kehtestamise ning linnavolikogus arutlusele minevate küsimuste ettevalmistamise kaudu.

Lisaks eeltoodule lähtuvad linna asutused liikuvuskava elluviimisel oma põhimääruses loetletud ülesannetest.

## Tegevusprogrammide elluviimiseks vajalike investeeringute prioriteetsus 2023–2035

Allolev tabel annab linna finantsplaneerimise kohta suunised sellisel, et tehtavad investeeringud aitaksid parimal võimalikul moel valdkonna eesmärges saavutada.

**Prioriteet 1:** investeeringud, mis tuleb teha esmajärjekorras, et liikuvuskava eesmärges saavutada. Eeldatavasti tehakse need või alustatakse nendega lähima viie aasta jooksul.

**Prioriteet 2:** investeeringud, mis on liikuvuskava eesmärkide saavutamiseks vajalikud, kuid mida tehakse võimalustest lähtudes.

**Prioriteet 3:** investeeringud, mille eelduseks on prioriteetide 1 ja 2 alusel tehtud investeeringud või mille mõju on eelnevate prioriteetide omast väiksem. Neid tehakse või nende tegemist alustatakse üldjuhul siis, kui prioriteetide 1 ja 2 investeeringud on tehtud.

Prioriteet 1	Prioriteet 2	Prioriteet 3
Tegevusprogramm 1. Terviklik ja ohutu tänavaruum		
Tänavate taastusremontimine viisil, mis kiirendab säästlike liikumisviiside edendamist ja tänavatüüpide rakendamist	Tänavate kapitaalremont ja rekonstrueerimine, mis kiirendab säästlike liikumisviiside edendamist ja tänavatüüpide rakendamist	Säästlike liikumisviiside taristu väljaehitamine uusarenduspiirkondades
Liikluskorralduslike projektlaenduste rakendamine	Linnaruumiliste terviklaenduste loomine	

olemasoleva tänavaruumi ja ligipääsetavuse parandamiseks tänavaruumi ümberjagamise teel jm võimalustega	ühistranspordi sõlmjaamade juures	
Liiklusohutusalane ennetustöö ja liikuvusalase teadlikkuse suurendamine	Liiklusohutust parandavate ja liiklusjärelvalvet hõlbustavate liikluskorraldusvahendite (sh elektrooniliste) soetamine	
Sellise tänavahooldustehnika soetamine, mis võimaldab hooldada säästlikke liikumisviise teenindavat taristut		
<b>Tegevusprogramm 2. Kiire ja mugav ühistransport</b>		
Olemasoleva trammitaristu korrashoid ja uue trammitaristu kavandamine	Uue trammitaristu väljaehitamine Rail Balticu terminali arendamine	Tallinna ringraudtee kaasrahastamine
Olemasoleva elektriühistranspordi (kontaktliin ja alajaamad) korrashoid, uue elektriühistranspordi (kontaktliin ja alajaamad) kavandamine	Uue elektriühistransporditaristu väljaehitamine	
Elektribusside laadimistaristu kavandamine ja väljaehitamine		
Ühissõidukiradade ja seisuplatside projekteerimine ja ehitus		
Peatuste kavandamine ja väljaehitamine, ligipääsetavuse parandamine (sh ootekodade uuendamine, reaalaajainfosüsteemi laiendamine), ühistranspordi sõlmjaamade kavandamine	Ühistranspordi sõlmjaamade väljaehitamine	
Ühistranspordi liiklusjuhtimiskeskuse rajamine		

Tegevusprogramm 3. Mugav rattaliiklus		
Rattateede põhivõrgu väljaehitamine Kesklinna linnaosas	Rattateede põhivõrgu väljaehitamine teistes linnaosades	Tervisevõrgu nende osade väljaehitamine, mis ei kuulu põhivõrgu hulka
Rattaparklate rajamine koolide ja teiste avalike asutuste juurde		
Tegevusprogramm 4. Uued tehnoloogiad ja teenused		
Üldkasutatava elektriautode laadimistaristu kontseptsiooni väljatöötamine ja rakendamine koostöös erasektoriga		
Üldkasutatava kergliikurite laadimistaristu kontseptsiooni väljatöötamine ja rakendamine koostöös erasektoriga		
Rattaringluse ja kergliikurite ringluse süsteemi loomine koostöös erasektoriga	Eri liikumisviise kombineeriva reisiplaneerimisteenuse korraldamine	
Uute trammide, trollide ja elektribusside soetamine	Avalike teenuste osutamiseks tänapäevase veeremi soetamine	
	Nullheitmepiirkondade rakendamine	
Tegevusprogramm 5. Regionaalne ja rahvusvaheline liikuvus		
	Linnaregiooni ühtse liinivõrgu ümberistumispeatuste rajamine	
Linnaregioonis ühtsele tsoonipõhisele piletisüsteemile üleminek koostöös riigiga		
„Pargi ja reisi“ teenuse arendamine		
Tallinna-Helsingi integreeritud piletisüsteemi arendamine		

Tegevusprogramm 6. Linnakeskkonda sobiv parkimine		
Parkimismajade rajamine Mustamäe, Lasnamäe ja Väike-Õismäe mikrorajoonide ja teiste korterelamupiirkondade välispiirile koostöös arendajatega		
Eriotstarbeliseks kasutuseks mõeldud parkimiskohtade rajamine		
Tegevusprogramm 7. Liikluse juhtimine ja planeerimine		
Liikumisviiside seiresüsteemi väljatöötamine (loendus-süsteemid, andurid, tarkvara)		
Andmete kogumine Tallinna liiklusmodeli ajakohasena hoidmiseks		
Liiklusjuhtimissüsteemi ajakohastamine (ühistranspordi prioriteedisüsteem, fooriprogrammid, adaptiivne liiklusjuhtimissüsteem)		

## Liikuvuse valdkonna suunised linnaplaneerimisele

### *Terviklik ja hästi planeeritud linnaruum*

Liikuvuse eesmärkide saavutamine ei ole võimalik ainult liikuvuse valdkonna tegevustega. Liikuvuse planeerimine algab strateegilise ja ruumilise planeerimisega, millega määratakse kindlaks liikumiste lähte- ja sihtkohtade paiknemine, nendevahelised kaugused (neist oleneb liikumiskiirus) ning liikumiskoridoride paiknemine ja iseloom (neist sõltub liikumisviisi valik).

Nüüdisaegne, mõtestatud linnaplaneerimine eeldab tasakaalu leidmist linna kasvu (demograafiline ja geograafiline mõõde), eri piirkondade (paikade) ruumipotentsiaali ja piirkondadevahelise liikuvuse vahel. Lihtsustatult tähendab see seda, et linna mis tahes osa (asumi, kvartali, hoone) elukvaliteet sõltub otseselt sellest, kui võrd mugavalt ja kiirelt on lahendatud ala ühendused linna teiste piirkondadega, sealhulgas linna keskus(t)ega.

Kõik otsused, mille tulemusena hõivatakse uusi või tihendatakse olemasolevaid hoonestusalasid, peavad lähtuma eeldusest, et enne on rajatud mitmekesist liikuvust võimaldav teede, ühistranspordi ja tehnovõrkude taristu. Samuti on eelduseks, et on olemas kiire ja mugav ühistranspordivõrk, mis ühendab paikkonda linna teiste piirkondadega, või on kavandatud selle etapiline rajamine. Nende puudumisel lükkub paratamatult edasi ka kavandatud hoonestuskavade elluviimine.

### *Põhimõtted*

1. **Iga uus hoone kesklinnas või teistes keskustes on liikuvuse eesmärkide saavutamise ning linnaliikluse seisukohalt kasulik ja vajalik.** Keskustes on igapäevased liikumised võimalik teha jalgsi või rattaga, keskuste vahel hea ühistranspordiga. Eluhoonete juurde kavandatavad parkimismahud ei ole seotud inimeste igapäevase liikumisega, autot kasutatakse eriotstarbelisteks (tipptunnivälisteks) sõitudeks. Teiste hoonete juurde ei ole liikuvuse seisukohast autodele parkimiskohti alati vaja rajada, sest ligipääs on tagatud teiste liikumisviisidega. See ei välista parkimiskohtade kavandamist, kui selleks on muu kaalutus.
2. **Iga uus hoone linna äärealal ja tagamaal paneb liikuvuse eesmärkide saavutamise ja linnaliikluse proovile.** Hea ühistransport on kogu linnapiirkonnas võimalik vaid siis, kui elamist suunatakse keskustesse ja nende vahetusse lähedusse, kus on olemas või kuhu prioriteedina rajatakse kiired ja atraktiivsed ühistranspordiühendused (eelistatavalt kiire ja suure veovõimega rööbastransport). Elanikele peab olema tagatud liikumisvabadus ilma autota. Väljaspool keskuste mõjuala peab samuti olema võimalus kasutada mugavat ühistransporti ja mikromobiilsust, sõidukite lühirenti jms, mis on uuel tasemel liikuvusteenuse osad. Keskustevälise arenguala, teenindusasutuse, kooli või kaupluse rajamisel tuleb koostada liikuvusuuring ja objektipõhine liikuvuskava ning leppida kokku hea liikuvuslahenduse loomises, näiteks siduda hoone kasutusluba objektipõhise liikuvuskava elluviimisega.
3. **Tallinn on paljukeskuseline linn. Kesklinna ja teisi keskuseid tuleb hoida ja arendada atraktiivse ja mitmekesise alana,** kus liigutakse, elatakse ja töötatakse. Ühistranspordiga pääseb kogu linnast ja riigist keskustesse parimal võimalikul viisil. Igapäevased teenused on kättesaadavad kodulähedases keskses, mis on kujundatud jalakäijasõbralikuks ning ülejäänud linnaga ühendatud kiire ja mugava ühistranspordiga.
4. **Linnakeskustes tuleb eelistada liikumisviise, mis võtavad kõige vähem ruumi ja/või toovad sinna kõige rohkem inimesi:** jalakäijaid, rattureid ja ühistranspordi kasutajaid. Autode ruumivajadus on suur nii liikumise kui ka peatumise ja parkimise ajal, st need nõuavad palju tänavaruumi inimese kohta ja autoga sõitjate tarbeks optimeeritud tänavate läbilaskevõime on väike. Liikumisviisid, mis vajavad kõige vähem tänavaruumi inimese kohta, on kõige tervislikumad, efektiivsemad ja ka keskkonnasäästlikumad<sup>55-56</sup>.

---

<sup>55</sup> <https://www.transformative-mobility.org/publications/passenger-capacity-of-different-transport-modes>

<sup>56</sup> <https://www.transport.act.gov.au/act-transport-strategy/where-we-want-to-be/canberras-future-transport-network>

## *Suunised planeerimistegevusteks*

### *Linna ruumiline ja strateegiline planeerimine*

Linna arengu ja liikuvuse suunamine eeldab kompleksset valdkondadeülest strateegilist planeerimist ning ei ole võimalik ainult planeeringute koostamisega. Planeeringud võimaldavad piiratud ulatuses arengut mõjutada, kuid linna arengu, sealhulgas ehitustegevuse suunamiseks on vaja kõik strateegilised dokumendid üksikotsustena teadlikult ja järjepidevalt ellu viia.

Linna arengu ja liikuvuse suunamiseks on vaja:

- suunata maakasutust, lähtudes ühistranspordi ning jalgsi ja rattaga liikumiseks ette nähtud taristu olemasolust;
- planeerida suuremat asustustihedust, lähtudes ühistranspordi kättesaadavusest ja kvaliteedist;
- lähtuda tänavavõrgu rekonstrueerimisel ja kavandamisel liikumisviiside jaotuses strateegilistest sihttasemetest;
- kavandada ja prioriseerida investeeringuid strateegilistest eesmärkidest lähtudes;
- korraldada haridus- ja huviharidusasutuste süsteem läbimõeldult, et vältida sundliikumisi;
- reserveerida strateegiliselt olulistes kohtades ruumi (sh omandada ja võõrandada maad või seada kasutusõigus);
- planeerida taristu (tehnovõrkude) arendamist, lähtudes liikuvuse strateegilistest eesmärkidest;
- kehtestada ehitusõiguse tasu, et katta ühistranspordi, kergliikluse ja teehoiuga kaasnevaid investeeringuvajadusi.

### *Üldplaneeringute koostamine*

Üldplaneeringute koostamisega tagatakse mitmekesine maakasutus ning aidatakse luua atraktiivset elukeskkonda, sealhulgas piisavalt sidusat avalikku ruumi ning eriilmelisi, mitmeotstarbelisi ja terviklikke keskkondi ning planeerida eri tüüpi eluruume, et inimesed otsustaksid jääda linna elama või siia elama asuda.

Üldplaneeringute koostamisel on vaja:

- planeerida suuremat hoonestustihedust keskuste mõjualas, kus on olemas või kuhu on optimaalne rajada suure veovõimega tõhus ühistranspordivõrk (eelkõige rööbastransport) ning kus seda toetab kvaliteetne ja jalakäijasõbralik linnaruum;
- hoida linnas töökohti;
- hoida ära tootmise täielikku linnast välja kolimist ning luua selleks vajalikud lihtsad tingimused;
- tagada linlasi hästi teenindava kvaliteetse tänavavõrgu olemasolu, sealhulgas arvestada ühistranspordi prioriteetsust ja määrata rakendatavad tänavatüübid (vt jaotise [„Tegevusprogramm 1. Terviklik ja ohutu tänavaruum“](#) tegevussuunda 1.1);
- planeerida piisavalt sidus, tihe ja rattastrateegia nõuetele vastav rattateede võrk ning seada üldtingimused taristu rajamisele;
- määrata üldplaneeringute elluviimise etapid ja siduda need linna investeeringutega;
- parkimisrajatistele seatavate tingimuste puhul näha asukohast lähtudes ette võimalikud toetavad sihtotstarbed.

### *Detailplaneeringute koostamine*

Detailplaneeringute koostamisel lähtutakse põhimõttest, et vähemalt 70% planeeringuala elanikest ja töötajatest liigub (saab teha seda mugavalt) üldiselt teisiti kui isikliku autoga. Linna eri piirkondades võib see osakaal erineda, olles keskustevälistel aladel 70% ning kesklinnas ja teistes keskustes 80–90%. Üks lahendus on tasakaalustatud funktsioonide planeerimine.

Detailplaneeringute koostamisel tuleb:

- koostada keskustevälise arenguala, teenindusasutuse, kooli või kaupluse rajamisel üldjuhul liikuvusuuring või -analüüs ja/või objektipõhine liikuvuskava;
- viia ellu keskkonnasäästlik parkimispoliitika (vt jaotist „[Tegevusprogramm 6. Linnakeskkonda sobiv parkimine](#)“), sealhulgas näha ette elektrisõidukite laadimisvõimaluste ning jalgrataste parkimis- ja hoiukohtade rajamine;
- seada tingimused hea jalgsi liikumise keskkonna loomiseks, võimalusel teekondade võrgustiku tihendamiseks ja säilitamiseks ning parima ühenduse loomiseks ühistranspordivõrgustikuga;
- tänavaruumi kavandamisel määrata detailplaneeringute mahus rakendatav tänavatüüp (vt jaotise „[Tegevusprogramm 1. Terviklik ja ohutu tänavaruum](#)“ tegevussuunda 1.1) või lähtuda olemasoleval tänaval juba määratud tänavatüübist ja rakendada vastavaid põhimõtteid.

Detailplaneeringute (ehitusõiguse) elluviimine tuleb jaotada etappideks ja siduda liikuvuseesmärkide ning sotsiaalse ja tehnilise taristu väljaehitamisega. Planeeringuala vahetus läheduses võivad olla vajalikud nii eraomaniku kui ka linna tehtavad investeeringud näiteks rattateede ehitamise, ühistranspordiühenduste loomise, ümberistumispeatuste või „Pargi ja reisi“ parklate ehitamise.

### *Projekteerimistingimuste koostamine*

Projekteerimistingimuste koostamine terviklikel lähtealustel tagab kvaliteetse ja inimsõbraliku avaliku ruumi, mis on jalgsi, rattaga ja ühistranspordiga liikumise oluline eeldus.

Projekteerimistingimuste seadmisel tuleb:

- lähtuda tänavaruumi kavandamisel pikaajalistest liikuvuse valdkonna eesmärkidest. Eriti oluline on lähtuda tulevikus soovitatavast liikumisviiside jaotusest ja ühistranspordi arendamise vajadusest;
- määrata rakendatav tänavatüüp (vt jaotise „[Tegevusprogramm 1. Terviklik ja ohutu tänavaruum](#)“ tegevussuunda 1.1);
- tagada jalgsi ja rattaga liikujatele teekondade terviklikkus ja atraktiivsus, sealhulgas kaitse ebameeldivate tajuelamuste eest (pritsmed, müra jm);
- planeerida jalakäijate ja ratturite liikumised võimalikult otseste ja mugavate trajektooridena ning anda neile fooriga teeületuskohas eelisõigus;
- rakendada universaalse disaini põhimõtteid;
- vältida jalakäijatele ja ratturitele mitmetasandiliste ja teekonda pikendavate lahenduste rajamist (vt jaotist „[Tegevusprogramm 1. Terviklik ja ohutu tänavaruum](#)“).

Lisaks tänavaruumi disainile muudab keskuslade avaliku ruumi meeldivamaks aktiivne tänavafont: hoonete tänavatasandil asuvad äripinnad, mille sissepääsud avanevad otse tänavale. Projekteerimisel tuleb tagada, et jalgratastele projekteeritaks piisaval hulgal nii lühi- kui ka pikaajaliseks kasutuseks

mõeldud mugavaid hoiuruume ja parkimiskohti. Rattaparklad tuleb üldjuhul projekteerida hoone tänavatasandile, et oleks tagatud kõigi vanuserühmade ohutu rattakasutus.