

TALLINNA REGIOONI LIIKUVUSE KOOSTÖÖMEMORANDUM

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (edaspidi *Ministeerium*) ja Tallinna linn (edaspidi *Tallinn*), edaspidi koos pooled,

- lähtudes mõlema poole soovist planeerida elukeskkonda ühiskonna vajaduste ja kliimamuutustega arvestavalt;
- omades ühist eesmärki parandada inimeste tervist ja pikendada tervena elatud eluiga;
- tuginedes vastastikusele huvile tagada kogu regiooni hea ühenduvus, planeerida ja korraldada eri transpordiliike terviklikult ja paindlikult, mis loob konkurentsieelise ning on majanduse ja elukvaliteedi arengu eelduseks;
- soovides väärtustada teadmispõhist poliitikakujundamist ning integreeritud ja kasutajale kohandatud teenuste planeerimist;

sõlmivad memorandumi eesmärgiga tihendada koostööd ühiskonna vajadustele vastava kvaliteetse ruumi ja liikuvuse taristu kujundamisel ning leppida kokku põhimõtetes, millest lähtutakse ka perioodi 2021-2027 Euroopa Liidu toetusfondidest rahastuse jagamisel. Memorandumi elluviimisel lähtutakse „Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegiast 2035“ ning tegevuste planeerimisel osundatud strateegia „2035++“ stsenaariumist alates strateegia valmimisest.

1. Ühine visioon ja koostöömemorandumi eesmärk

1.1. CO₂-neutraalne ja roheline linnapiirkond. Tallinna piirkond on kaetud kiire ja mugava ühistranspordi- ja uudsete liikuvusteenusega. Taristu kavandamine peab lähtuma ühisest eesmärgist vähendada üha suurenevat transpordi negatiivset mõju keskkonnale luues häid alternatiive autostumisele, saavutades ühistranspordi ja kergliikluse osakaalu kasvu ning juurutada keskkonna koormamist vähendavaid tehnoloogiaid nagu näiteks alternatiivkütusel toimiv ühistransport. Eesmärk on, et Tallinna regioonis tehakse ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga aastaks 2025 vähemalt 50% liikumistest ja aastaks 2035 vähemalt 70% liikumistest. Tegevused peavad aitama kaasa:

1.1.1. jalgsi liikumise, rattasõidu ja ühistranspordi populaarsuse kasvule ja seeläbi nende osakaalu suurenemisele. Kõndimisele, ratta- ja ühistranspordikasutusele suunatud liikumiskeskond aitab lisaks liikuvuse parandamisele vähendada transpordi energiakulu ja keskkonnamõjusid (müra, puhtam õhk) ning parandada rahva tervist ja liiklusohutust;

1.1.2. liiklusohutuse parandamisele. Ellu viidavates tegevustes pööratakse olulist tähelepanu liikumiskeskonna turvalisemaks muutmisele, eriti vähemkaitstud liiklejate osas (jalakäijad, jalgratturid). Liiklusohutusega seotud tegevuste korraldamisel lähtutakse liiklusohutuse programmi 2016-2025 aluspõhimõtetest. Eesmärgiks seatakse, et inimesed liikluses ei hukkuks ega saaks raskelt vigastada ning selle saavutamiseks rakendatakse süsteemselt korraldatud, ennetavaid ning teadmiste põhiseid meetmeid;

1.1.3. kasutaja vajadustest lähtuva ja atraktiivse multimodaalse liikuvusvõrgustiku arendamisele, mis annab kõigile mugava ja ohutu iseseisva liikumise võimaluse, ka lastele, eakatele ning puuetega inimestele. See eeldab uute tehnoloogiate ja liikuvus kui teenustüüpi lahenduste soodustamist uksest ukseni liikumiste võimaldamisel kiirelt, mugavalt ja keskkonnahoidlikult;

1.1.4. inimesele suunatud linnaruumi loomisele ning ettevõtluse kasvu toetamisele - ehk transpordisüsteem, mis pakub kõikidele häid liikumisvõimalusi, tagab meeldiva elukeskkonna ning läbi selle parandab piirkonna konkurentsivõimet.

1.2. Sundliikumiste ning isiklikust autost sõltuvuse vähendamine. Eesmärgiks seatakse, et elamu- ja ettevõtluspiirkondade planeerimine on omavahel kooskõlas ning võimaldab maksimaalselt ära kasutada juba tänaseks loodud taristut ja toimivaid teenuseid, sh edendades jagatud liikuvust. Seda nii linnas sees kui ka linnaga külgnevates omavalitsustes.

1.3. Omavalitsuse piiride ülene ühine liikuvuskorraldus. Eesmärgiks seatakse, et inimese jaoks ei ole tunnetuslikku vahet administratiivse piiri ületamisel ja hea liikuvus on tagatud kogu regioonis. Autokasutuse ulatus on Tallinnas oluline probleem ning eriti suur osa igapäevastest liikumistest tehakse autoga Tallinna ja selle lähiümbruse vahel. Peamiseks kitsaskohaks on kujunenud asjaolu, et Tallinna ja Harjumaal ühistranspordisüsteemid ei ole omavahel integreeritud - seda nii füüsiliselt (ümberistumine on kohati ebamugav) kui sõidugraafikute ja piletisüsteemi mõttes.

1.4. Tõhusate ja toimivate rahastusmudelite välja töötamine pikaajaliste eesmärkide saavutamiseks.

2. Pooled lepivad kokku

2.1. Seada Tallinnas ja Harjumaal tõhusa liikuvuskorralduse saavutamiseks eesmärgiks ühtsetel alustel toimiv ja inimeste liikumisvajadustest lähtuv ühistranspordi liinivõrk, suurendada ühistranspordi kasutust, vähendada aegruumilisi vahemaid, suurendada liiklusohutust, transpordi energiatõhusust, vähendada negatiivseid mõjusid looduskeskkonnale ning vähendada sellega ühiskonna kulusid transpordile.

2.2. Seada Tallinnas ja Harjumaal tõhusa liikuvuskorralduse saavutamiseks eesmärgiks ühtse tsoonipõhise piletisüsteemi kehtestamine kaasates kõiki transpordiliike.

2.3. Punktides 2.1 ja 2.2 nimetatud eesmärkide saavutamiseks hangitakse Tallinna regiooni liikuvust korraldava üksuse haldusmudeli/rahastusmudeli analüüs, mis kirjeldab erinevaid stsenaariumeid liikuvuse toimivuse parandamiseks regiooni halduspiiride üleselt. Analüüs käsitleb ka erinevaid stsenaariumeid ühtse piletisüsteemi loomiseks kogu Harjumaal. Analüüs valmib hiljemalt 2020 detsembriks. Uuringut kaasrahastatakse projekt SUMBA (jätkusuutlik linnaliikuvus ja pendelränne läänemere linnades) eelarvest.

2.4. Arendada piirkonnas välja jalgrattateede võrgustik, mis teenindab Tallinna siseseid peamisi ühendusi kesklinna ning linnaosade vahel, ühendub Harjumaal jalgrattateede võrgustikuga ning ühendab Harjumaal peamisi ühendusi ühistranspordi sõlmpunktidega.

2.4.1. Selleks alustab Tallinna linn tervikliku rattateede põhivõrgustiku projekteerimistöödega, et olla valmis 2021. aastaks esimesteks ehitustöödeks.

2.4.2. Riik seab prioriteediks 2021-2027 finantsperioodi vahenditest, sh ESR tuludest, toetada rattateede põhivõrgustike välja ehitamist.

2.4.3. Teha koostööd Harjumaal kohalike omavalitsustega, et kaardistada 2021. aastaks puuduolevad ühendused peamiste ühistranspordi sõlmpunktidega.

2.5. Seada eesmärgiks saavutada aastaks 2035 kiirem ja konkurentsivõimelisem süsinikuneutraalne ühistranspordisüsteem.

2.5.1. Riik seab prioriteediks 2021-2027 finantsperioodi vahenditest, sh ESR tuludest, toetada ühistranspordi konkurentsivõime parandamist, kaasrahastades taristuprojekte ning elektrilise ühistranspordiveeremi soetamist.

2.5.2. Tallinn seab prioriteediks trammiliikluse arendamise nii linnasiseselt kui piiriüleselt (võttes arvesse projekt SUMBA raames tehtud kergrööbastranspordi tasuvusanalüüsi tulemusi). Eesmärk on ka trammide keskmise kiiruse tõstmine 18km/h-ni.

2.5.3. Ühistranspordiühendusi parandatakse Harjumaale tekkinud uusarenduste, nagu nt Viimsi, Peetri, ja Tabasalu piirkondade suunal.

2.5.4. Ühistranspordi konkurentsivõime parandamiseks seatakse eesmärgiks ühistranspordi ühendusaegade vähendamine. Liinivõrku arendatakse eesmärgiga tagada, et tõmbekeskuste vahel ühissõidukiga liikumiseks kulub alla 20 minuti. Tänu kiirematele ühendusaegadele kasvab ühistranspordikasutuse osakaal Harjumaalt Tallinna tõmbekeskustesse tööle liikumisel.

2.6. Seada eesmärgiks terviklik ja hästi planeeritud linnaruum. Eelistada ruumilisel planeerimisel, taristu ehituste kavandamisel ning taristu ehitamisel ühistranspordi, jalakäijate ja jalgratturite olukorda parandavaid lahendusi ning vältida autokasutust eelistavaid lahendusi.

2.6.1. Teha kogu regiooni ulatuses olulisemate sõlmpunktide analüüs ja tegevuskava võimaldamaks mugavaid ümberistumisi (sh eri liikumisviiside vahel).

2.6.2. Rajada Pargi ja Reisi parklaid linnapiiril asuvate ühissõidukipeatuste, rongijaamade ja teiste sõlmpunktide juurde.

2.6.3. Riik seab prioriteediks 2021-2027 finantsperioodi vahenditest, sh ESR tuludest, toetada Pargi ja Reisi parklate väljaehitamist ühistranspordi sõlmpunktide juurde.

2.6.4. Prioriteediks seatakse kõnniteede, ühissõidukipeatuste ja rattateede ligipääsetavuse parandamine ja aastaringne kvaliteetne hooldus.

2.6.5. Eesmärgiks seatakse, et enamik kodudest, töökohtadest, linnaväljakutest ja parkidest asuks väga hea ühistranspordiühendusega teenindusalas ehk peatus ei ole neist kaugemal kui 400 meetrit.

2.6.6. Rajada rattahoiustuskohti uusarenduste ja olemasoleva asustuse juurde.

2.6.7. Teha koostööd Tallinna Sadamaga CO2 saaste vähendamisel. Sealhulgas lahenduste leidmiseks reisijate ja turistide liikumiseks sadama ja linnakeskuse vahel, kus on eelistatud säästlikumad transpordi- ja liikumisvõimalused ning võimaluste loomine Vanasadama kaubavedude ümber suunamiseks. Mõõdikute ja eesmärkide seadmisel lähtutakse „Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegiast 2035“ ning tehakse tihedat koostööd sidusrühmadega.

3. Liikuvusnõukoja moodustamine

3.1. Kokkulepete täpsustamiseks ning elluviimise koordineerimiseks moodustatakse Tallinna regiooni liikuvusnõukoda. Nõukoja töö korraldus lepatakse kokku hiljemalt 31. oktoobriks 2019.

3.2. Liikuvusnõukoja ülesanne on pakkuda välja ja jõuda kokkulepeteni tegevuskavade ja investeringuvajaduste osas perioodiks 2021-2035, mis viivad käesoleva memorandumiga allkirjastatud strateegiliste eesmärkide saavutamiseni Tallinna piirkonnas.

3.3. Iga kord vaadatakse üle kokku lepitud teemadega seonduvad tehtud ning tulevikus tehtavad tegevused ja vajadusel sõlmitakse uusi kokkuleppeid, täpsustatakse tegevusi ning osapoolte rolle tegevuste elluviimisel.

3.4. Tallinn-Harjumaaliikuvusnõukotta kuuluvad:

3.4.1. Tallinna linna abilinnapea;

3.4.2. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi transpordi asekancler;

3.4.3. Maanteeameti peadirektor;

3.4.4. Elroni juhatuse esimees;

3.4.5. Harjumaaliikuvusnõukogu tegevjuht;

3.5. Liikuvusnõukoja töösse võib kaasata teisi liikmeid.

3.6. Nõukoda käib koos iga poole aasta tagant või erakorralist lahendamist vajavate küsimuste lahendamiseks vastavalt vajadusele.

3.7. Nõukoja koosolekuid valmistab ette ning sisulist tegevust korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

4. Käesolev memorandum on poolte hea tahte väljendus ja kinnitus, et võetud eesmärkide kiireks saavutamiseks tehakse omavahel koostööd heas usus, lähtudes kõigipoolsetest huvidest ja kokkulepetest.

5. Pooled on kokku leppinud, et memorandumi allkirjastamise järgselt tehakse Harjumaa kohalikele omavalitsustele kirjalik ettepanek liituda memorandumiga. Memorandum on koostööks avatud ka teistele soovi avaldavatele partneritele.

6. Koostöömemorandumit võib poolte kokkuleppel täiendada konkreetsete tegevusplaanidega, muuta või parandada, arvestades muutuvat olukorda.

7. Poolte kontaktisikud

7.1. Ministeeriumi kontaktisik on transpordi arengu ja investeringute osakonna juhataja Indrek Gailan (telefon: 639 7664, e-post: indrek.gailan@mkm.ee).

7.2. Tallinna kontaktisik on Tallinna Transpordiameti juhataja Andres Harjo (telefon: 640 4618, e-post: andres.harjo@tallinnlv.ee).

7.3. Pooled võivad kontaktisikut muuta. Kontaktisiku muutmisest kohustuvad pooled teist poolt viivitamatult teatama kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis.

Memorandum on allkirjastatud Tallinnas 8. oktoobril 2019. a.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi nimel
Taavi Aas
majandus- ja taristuminister

Tallinna linna nimel
Mihhail Kõlvart
linnapea