



Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu objektide valikumethodika



SISUKORD

1	Sissejuhatus	2
2	Objektide ettepanekute hindamine	3
2.1	Tingimuste loomine liikumisviisi või ÜT-vahendi vahetamise soodustamiseks.....	3
2.2	Kergliiklusteede rajamine	5
3	Objektide järjestamine ning ehituskava koostamine	7
4	Kasutatud lühendid.....	7

1 SISSEJUHATUS

Säästlikumaid ja erinevatele elanikkonnagruppidele ligipääsetavamaid liikumisviise soodustava taristu rajamise eesmärk on riigiteede taristu kvaliteedi tõstmine läbi vajalikele väikeinvesteeringutele (objekti maksumus kuni üks miljon eurot) rahastuse võimaldamise, et luua võrdsed liikumisvõimalused erinevatele liiklejatele, soodustada ja võimaldada säästlike (tervislikumate ja väiksema keskkonnamõjuga) liikumisviiside kasutamist ning sujuvalt kombineerida erinevaid liikumisviise. Täpsemalt rajatakse paremaid ümberistumisvõimalusi erinevate liikumisviiside ja erinevate ühistranspordiliikide vahel ning soodustatakse kergliiklust läbi võrgulise tähtsusega kergliiklusteede rajamise. Rajatav taristu on seotud olemasoleva riigiteede võrgustikuga või on selle täiendus uute ühendusteede näol, kui need vastavad riigiteede tunnustele ja ühendavad riigiteid oluliste sihtpunktidega.

Teehoiukava objektide valimiseks on vajalik leida kõige otstarbekamad ja suurima mõjuga objektid, milleks on välja töötatud järgnev meetodika.

2 OBJEKTIDE ETTEPANEKUTE HINDAMINE

Pingerivide uuendamisel analüüsitakse kõiki laekunud ettepanekuid, kaardistatakse nende objektiivsed asjaolud, küsitakse KOV ja ÜTK arvamused ning antakse mõjuhinna ekspertgrupi poolt. Analüüsi tulemusel moodustub igale objektile punktisumma, mida kasutatakse objektide prioriseerimiseks. Pingerivid koostatakse kahes osas:

2.1 Tingimuste loomine liikumisviisi või ÜT-vahendi vahetamise soodustamiseks

Ümberistumist parandavate objektide punktid moodustuvad kolme parameetri põhjal:

- 1) Transpordiameti rahastatav osa objekti maksumusest eurodes (Transpordiameti hinnang);
- 1) elanike arv objektist 5km raadiuses (päevarahvastik Statistikaameti andmete alusel, arvutustes kasutatakse maksimaalsena suurust 10 000 elanikku);
- 2) eksperthinnangu ja objektiivsete asjaolude koondhinne (ekspertgrupp hindab objekte lähtuvalt allolevatest asjaoludest ning moodustuvad hinnanguväärtused korrutatakse läbi nende kaaludega ja liidetakse omavahel).

$$\text{Punktid} = \frac{\text{Elanikud}}{\text{Maksumus}} \times (\text{Objektiivsed asjaolud} + \text{Ekspert hinnang})$$

Objektiivsed asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused	Kaal
1	Kajastatus planeeringutes ja arengukavades	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Objekti on käsitletud kõrge prioriteediga kehtivates või koostatavates KOV ja maakonna üldplaneeringutes või arengukavades • 2p – Objekt on kajastatud kehtivates või koostatavates KOV ja maakonna üldplaneeringutes või arengukavades • 1p – Objekti on käsitletud osades üldplaneeringutes või arengukavades, kuid see ei ole järjekindel • 0p – Viide dokumentides puudub 	1,0
2	Paiknemine 300m raadiuses raudteejaamast	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Jah • 0p – Ei 	1,0
3	Ettevalmistatuse tase	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Põhiprojekt ja maad olemas • 2p – Valminud on vähemalt eskiisprojekt ning projekteerimistingimused on menetletud • 1p – Idee tasemel põhimõtteline lahendus teada • 0p – Värske idee, teadmata lahendus 	1,0
4	KOV või mõni muu huvitatud osapoole valmisolek katta kulusid (rajamis- või kasutuskulud)	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma vähemalt 50% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega • 2p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma mingit osa rajamiskuludest • 1p – Transpordiameti-väline osapool on valmis korraldama mingi osa korrashoidu • 0p – KOV ega keegi kolmas isik ei ole valmis kaasrahastama rajamist ega korraldama mingi osa korrashoidu 	1,0

Eksperthinnangu asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused	Kaal
1	Mõju ÜT kättesaadavuse ja koostoimivuse paranemisele	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Luuakse sujuvate ümberistumisvõimaluste ja peatustega sõlm ning omavahel ühendatakse üle kolme erineva liikumisviisi (kaug- ja kohalik bussiliiklus, raudtee, kergliiklus, sõiduautoliiklus) • 2p – Maksimumhinnangust väiksem arv liikumisviise, ootetingimuste oluline parandamine • 1p – Vähene mõju • 0p – Mõju puudub või see on negatiivne 	4,0
2	Mõju liiklusohutuse suurendamisele	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Hea lahendus väga ohtlikule olukorrale • 2p – Objektiga lahendatakse muuhulgas ka olemasolev ohutusprobleem • 1p – Vähene mõju • 0p – Mõju puudub või see on negatiivne 	2,0
3	Jätkusuutlikkus ehk mõju kestvus	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Püsiv lahendus vähemalt 10-aastase perspektiiviga kiiresti arenevas ja kasvavas piirkonnas • 2p – Keskmise mõju • 1p – Lühiajalise (mõni aasta) kestusega, pigem kahaneva elanikkonnaga piirkonnas • 0p – Mõju puudub või see on negatiivne või asub objekt piirkonnas, kus puudub märkimisväärne asustus ja arengupotentsiaal 	2,0
4	Ligipääsetavuse parandamine (universaalne disain)	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Objekt on loetletud SoM „Transpordi ja tehiskeskonna ligipääsetavuse analüüsis“ • 2p – Vajadust asukoha ligipääsevaks tegemist on mainitud kuskil mujal dokumentides • 1p – Ekspert arvab, et asukoha ligipääsetavust tuleks parandada • 0p – Hinnanguliselt on see juba lahendatud 	1,0

2.2 Kergliiklusteede rajamine

Kergliiklusteede objektide punktid moodustuvad nelja parameetri põhjal:

- 1) Elanike arv 500m ulatuses igast KLT punktist (päevarahvastik Statistikaameti andmete alusel)
- 1) Teelõigu sõidukite liiklussagedus
- 2) Eksperthinnangu ja objektiivsete asjaolude koondhinne (ekspertgrupp hindab objekte lähtuvalt allolevatest asjaoludest ning moodustuvad hinnanguväärtused korrutatakse läbi nende kaaludega ja liidetakse omavahel)
- 3) KOV osakaal objekti rajamise kulude rahastamisest (0 kuni 1)

$$Punktid = \frac{Elanikud \times Liiklussagedus \times (Objektiivsed\ asjaolud + Eksperthinnang)}{1\ 000\ 000} + KOV$$

Punktide arvutusest on välja jäetud objektide üldmaksumus, et tuua paremini välja objekti mõju liikuvuse paranemisele. Seda on tehtud eeldusel, et objekti maksimaalne pikkus on piiratud 5 km peale ning seetõttu on objektide maksumused omavahel võrreldavas suurusjärgus. Ekspertgrupil on võimalus objekti analüüsi käigus ettepanekutena esitatud lõigud osadeks teha.

Objektiivsed asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused	Kaal
1	Kajastatus planeeringutes ja arengukavades	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Objekti on käsitletud kõrge prioriteediga kehtivates või koostatavates KOV ja maakonna üldplaneeringutes või arengukavades • 2p – Objekt on kajastatud kehtivates või koostatavates KOV ja maakonna üldplaneeringutes või arengukavades • 1p – Objekti on käsitletud osades üldplaneeringutes või arengukavades, kuid see ei ole järjekindel • 0p – Viide dokumentides puudub 	3,0
2	Ettevalmistatuse tase	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Põhiprojekt ja maad olemas • 2p – Valminud on eskiisid vähemalt keerukamate asukohtade osas (teeületused, ristmikud, kitsaskohad, maavajadus jm) ning projekteerimistingimused on menetletud • 1p – Idee tasemel põhimõtteline lahendus teada • 0p – Värske idee, teadmata lahendus 	1,0
3	KOV või mõni muu huvitatud osapoole valmisolek katta kulusid (rajamis- või kasutuskulud)	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma vähemalt 50% rajamiskuludest ning on nõus Transpordiameti pakutava korrashoiu jaotusega • 2p – Transpordiameti-väline osapool on valmis katma mingit osa rajamiskuludest • 1p – Transpordiameti-väline osapool on valmis korraldama mingi osa korrashoidu • 0p – KOV ega keegi kolmas isik ei ole valmis kaasrahastama rajamist ega korraldama mingi osa korrashoidu 	1,0

Ekspert hinnangu asjaolud:

Jnr	Hinnatav asjaolu	Hinnanguväärtuste selgitused	Kaal
1	Mõju säästlike liikumisviiside igapäevase kasutamise soodustamisele (olulise tõmbekeskuse või sihtkoha paiknemine lõigul, nt asulakeskus, tegutsev koolimaja, raudteejaam, oluline ÜT-sõlm)	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Lõigul paikneb väga oluline tõmbekeskus või sihtkoht • 2p – Lõigul paikneb väiksem tõmbekeskus või sihtkoht • 1p – Objekt on kaudselt seotud mõne tõmbekeskusega või sihtkohaga • 0p – Tõmbekeskused lõigu ümbruses puuduvad 	4,0
2	Jätkusuutlikkus ehk mõju kestvus	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Püsiv lahendus vähemalt 10-aastase perspektiiviga kiiresti arenevas ja kasvavas piirkonnas • 2p – Keskmine mõju • 1p – Lühiajalise (mõni aasta) kestusega, pigem kahaneva elanikkonnaga piirkonnas • 0p – Mõju puudub või see on negatiivne või asub lõik piirkonnas, kus puudub märkimisväärne asustus ja arengupotentsiaal 	2,0
3	Olemasoleva KLT-võrgustiku täiendamine	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Olulise puuduva ühenduslüli rajamine • 2p – Puuduva ühenduslüli rajamine olemasoleva võrgustiku jätkamiseks või ühendamiseks • 1p – Vähene seotus olemasoleva võrgustikuga • 0p – Ei lisa väärtust võrgustikule 	1,0
4	Lõiku läbiva ÜT-liikluse sagedus ja ühendused	<ul style="list-style-type: none"> • 3p – Lõigul on selle piirkonna jaoks oluliste ühendustega ja olulise sagedusega ÜT-liiklus (võimaldab igapäevaselt kasutada ühistransporti erinevat tüüpi liikumiste katmiseks) • 2p – Lõigul on selle piirkonna jaoks oluliste ühendustega ÜT-liiklus • 1p – Lõigul on vähene ÜT-liiklus • 0p – Lõigul ÜT-liiklus puudub 	1,0

3 OBJEKTIDE JÄRJESTAMINE NING EHITUSKAVA KOOSTAMINE

Ehituskava iga-aastasel uuendamisel analüüsib ekspertgrupp kõiki laekunud ettepanekuid, mille tulemusel moodustub igale objektile punktisumma. Objektid järjestatakse punktisumma alusel suuremast väiksemani ning moodustatakse objektide pingerivi, mille alusel omakorda moodustatakse järgneva kolme aasta ehituskava. Kolm aastat on vajalik periood, et tagada piisav aeg projekteerimiseks ja muudeks ettevalmistusteks ning selleks, et Transpordiametil ja koostööpartneritel oleks planeeritud objektidega võimalik arvestada oma muude investeeringute elluviimisel.

Objektide paigutamisel ehituskavasse arvestatakse muuhulgas:

- 1) koostööpartnerite nõusolekuga – objekti rajamist peavad toetama Transpordiamet, kohalik omavalitsus ning ümberistumist parandavate objektide puhul ka ühistranspordikeskus;
- 2) töömahtude jaotusega Transpordiameti regioonide vahel – sama piirkonna sarnased objektid rajatakse korraga;
- 3) kohaliku omavalitsuse kaasrahastamisega – kohaliku omavalitsuse valmisolek katta osa rajamis- või kasutuskuludest mõjutab objekti paiknemist pingerivis.

Meetme lõpliku ehituskava moodustamiseks jaotatakse vastava aasta rahastus kahte tüüpi objektide vahel suhtega 2:1 vastavalt kergliiklusteede rajamise ning tingimuste loomise vahel liikumisviisi või ÜT-vahendi vahetamise soodustamiseks.

Ehituskava kinnitab Transpordiameti investeeringute komitee ning selle koostamist ja muutmist juhivad selle arendusmeetmete töögrupp.

4 KASUTATUD LÜHENDID

- 1) ÜT – ühistransport
- 2) KLT – kergliiklustee
- 3) KOV – kohalik omavalitsus
- 4) ÜTK – ühistranspordikeskus
- 5) THK – riigiteede teehoiukava
- 6) MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium