



# SUUNISED SÄÄSTVA LINNALIIKUVUSE KAVA VÄLJATÖÖTAMISEKS JA RAKENDAMISEKS

TEINE VÄLJAANNE



# Impressum

---

**Teave dokumendi kohta:** see dokument on välja töötatud säästva linnaliikuvuse kavade projekti SUMP-Us raames, mida kaasrahastatakse Euroopa Liidu teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammist „Horisont 2020“ (toetusleping nr 690669). Projekti koordineeris Ana Drăguțescu (ICLEI Euroopa sekretariaat).

**Viitamine:** Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

**Autorid:** Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH. Käesoleva dokumendi osad põhinevad: Rupprecht Consulti suunistel „Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“ (2013), mille autoriõigus kuulub Euroopa Komisjonile.

**Kaasautorid:** Anthony Colclough, EUROCITIES (peatükk 1.2); Ana Drăguțescu, Elma Meskovic ja Marko Horvat, ICLEI (peatükk 1.4, tegevus 10.2); Thomas Durlin, Cerema (peatükk 1.5); Stefan Werland ja Frederic Rudolph, Wuppertali Instituut (tegevused 8.2 ja 9.1); Sasank Vemuri, GIZ ja MobiliseYourCity (tegevused 8.2 ja 9.1); Dirk Lauwers, Genti Ülikool (juurdepääsetavuse mõõtmine Flaami „Mobiscoré'i meetodil“); TRT Transporti e Territorio (säästva linnaliikuvuse kava protsessis kasutatavad modelleerimisvahendid), EIP/JASPERS (suured taristuprojektid säästva linnaliikuvuse kavandamisel; keskkonnamõju strateegiline hindamine ja säästva linnaliikuvuse kavandamine); Els Vandenbroeck ja Evelien Bossuyt, Mobiel21 (säästva linnaliikuvuse kava sidumine sotsiaalse kaasamise poliitikaga).

Heade tavade näidete koostamine: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (Läänemere Linnade Liidu säästvate linnade komisjon); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Drăguțescu, Marko Horvat (ICLEI); kõik heade tavade näidete autorid on loetletud lisas C.

**Retsenseerijad:** prof Peter Jones, Londoni Ülikooli kolledži transpordi ja säästva arengu professor; prof Anthony D. May, OBE FREng, Leedsi Ülikooli transpordiuuringute instituudi transporditehnika emeriitprofessor; Frank Wefering, jätkusuutlikkuse juht (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

**Tänuavaldus:** käesoleva väljaande valmimisse andsid väärtusliku panuse mitmesugustel konsultatsiooniseminaridel osalejad (vt lisa E) ning säästva linnaliikuvuse kavade koordineerimisplatvormil osalevad organisatsioonid ja üksikisikud. Põhjalikke kommentaare esitasid järgmised eksperdid: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburghi Napieri Ülikool ning Euroopa Komisjoni (liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi, regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraadi ning keskkonna peadirektoraadi), Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusameti (INEA) ja Euroopa Investeeringupanga / JASPERSi programmi esindajad.

**Korrektuur:** Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

**Kujundus:** Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Saksamaa | [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)

**Kaanepildid:**  
[www.istock.com](http://www.istock.com)

**Vastutuse välistamine:** selles väljaandes esitatud seisukohtade eest vastutavad ainult nimetatud autorid ning need ei pruugi kajastada Euroopa Komisjoni seisukohti. Suunised koostati esmalt inglise keeles, tõlgete täpsuse eest vastutavad tõlkijad.

**Autoriõigus:** käesolev väljaanne on hõlmatud Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH autoriõigusega. Kõik selles väljaandes olevad pildid ja tekstielemendid, mille kohta on esitatud allikas, kuuluvad asjaomastele organisatsioonidele või üksikisikutele.

Autorid julgustavad nende suuniste laialdast kasutamist. Seda dokumenti võib tasuta kasutada, kopeerida ja levitada mis tahes andmekandjal, tingimusel et viidatakse allikale, kasutades eespool esitatud viidet, ja et levitatud materjali kasutamine on tasuta. Selle dokumendi ärieesmärgil kasutamine ja selle sisu muutmine on lubatud üksnes autoriõiguse omajate sõnaselgel loal.

Õiguslikult reguleerib selle dokumendi kasutamist Creative Commonsi litsents CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution-NonCommercial – NoDerivates 4.0 International). Litsentsi õiguslik tekst on kättesaadav aadressil <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>.



**Kontakt:**

Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH Clever Str. 13-15, 50668 Cologne/Germany  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
Tel. +49 221 6060550  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

# Sisukord

Eessõna .....	05
Juhised lugejale .....	06
Sissejuhatus .....	07
<b>1. JAGU. SÄÄSTVA LINNALIIKUVUSE KAVANDAMISE KONTSEPTSIOON .....</b>	<b>09</b>
1.1 Mis on säästva linnaliikuvuse kava? .....	09
1.2 Miks on säästva linnaliikuvuse kavandamine kasulik? .....	13
1.3 Mis on säästva linnaliikuvuse kavandamise peamised elemendid? .....	17
1.4 Kuidas säästva linnaliikuvuse kavandamine praktikas toimub? .....	20
1.5 Kuidas saab riigi ja piirkonna tasandil toetada säästva linnaliikuvuse kavandamist? .....	25
<b>2. JAGU. SÄÄSTVA LINNALIIKUVUSE KAVA VÄLJATÖÖTAMINE JA RAKENDAMINE .....</b>	<b>30</b>
<b>1. etapp. Ettevalmistamine ja analüüs .....</b>	<b>32</b>
Lähtepunkt: säästva linnaliikuvuse kava koostamise otsus .....	32
<b>1. alaetapp. Tööstruktuuride loomine .....</b>	<b>34</b>
Tegevus 1.1: Suutlikkuse ja ressursside hindamine .....	34
Tegevus 1.2: Osakondadevahelise tuumikmeeskonna loomine .....	38
Tegevus 1.3: Poliitilise ja institutsioonilise omaluse tagamine .....	40
Tegevus 1.4: Sidusrühmade ja kodanike kaasamise kavandamine .....	44
<b>2. alaetapp. Kavandamisraamistiku kindlaksmääramine .....</b>	<b>51</b>
Tegevus 2.1: Kavandamisele esitatavate nõuete hindamine ja geograafilise ulatuse kindlaksmääramine .....	51
Tegevus 2.2: Seostamine muude kavandamisprotsessidega .....	56
Tegevus 2.3: Ajakavas ja tööplaanis kokkuleppimine .....	61
Tegevus 2.4: Välise toetuse hankimise kaalumine .....	64
<b>3. alaetapp. Liikuvusolukorra analüüsimine .....</b>	<b>67</b>
Tegevus 3.1: Teabeallikate kindlakstegemine ja koostöö andmete omanikega .....	67
Tegevus 3.2: Probleemide ja võimaluste analüüs (kõik transpordiliigid) .....	74
<b>Vahe-eesmärk: probleemide ja võimaluste analüüs on lõpule viidud .....</b>	<b>78</b>
<b>2. etapp. Strateegia väljatöötamine .....</b>	<b>79</b>
<b>4. alaetapp. Stsenaariumide koostamine ja ühine hindamine .....</b>	<b>81</b>
Tegevus 4.1: Võimalike tulevikustsenaariumide väljatöötamine .....	81
Tegevus 4.2: Stsenaariumide arutamine kodanike ja sidusrühmadega .....	84
<b>5. alaetapp. Visiooni ja eesmärkide väljatöötamine koos sidusrühmadega .....</b>	<b>87</b>
Tegevus 5.1: Ühise visiooni loomine koos kodanike ja sidusrühmadega .....	87
Tegevus 5.2: Põhiprobleeme ja kõiki transpordiliike käsitlevates eesmärkides kokkuleppimine .....	92
<b>6. alaetapp. Näitajate ja sihttasemete kehtestamine .....</b>	<b>95</b>
Tegevus 6.1: Kõigi eesmärkide näitajate kindlaksmääramine .....	95
Tegevus 6.2: Mõõdetavates sihttasemetes kokkuleppimine .....	99
<b>Vahe-eesmärk: visioon, eesmärkides ja sihttasemetes on kokku lepitud .....</b>	<b>102</b>

**3. etapp. Meetmete kavandamine ..... 103**

<b>7. alaetapp. Meetmepakettide väljavalimine koos sidusrühmadega ..... 105</b>	<b>105</b>
<b>Tegevus 7.1:</b> Põhjaliku meetmete loetelu koostamine ja hindamine koos sidusrühmadega ..... 105	105
<b>Tegevus 7.2:</b> Integreeritud meetmepakettide kindlaksmääramine ..... 113	113
<b>Tegevus 7.3:</b> Meetmete seire ja hindamise kavandamine ..... 121	121
<b>8. alaetapp. Alameetmetes ja vastutusalades kokkuleppimine ..... 125</b>	<b>125</b>
<b>Tegevus 8.1:</b> Kõigi alameetmete kirjeldamine ..... 125	125
<b>Tegevus 8.2:</b> Rahastamisallikate kindlaksmääramine ja finantssuutlikkuse hindamine ..... 129	129
<b>Tegevus 8.3:</b> Prioriteetides, vastutusalades ja ajakavas kokkuleppimine ..... 133	133
<b>Tegevus 8.4:</b> Laialdase poliitilise ja üldsuse toetuse tagamine ..... 136	136
<b>9. alaetapp. Vastuvõtmise ja rahastamise ettevalmistamine ..... 139</b>	<b>139</b>
<b>Tegevus 9.1:</b> Rahastamiskavade väljatöötamine ja kulude jagamises kokkuleppimine ..... 139	139
<b>Tegevus 9.2:</b> Säästva linnaliikuvuse kava käsitleva dokumendi vormistamine ja selle kvaliteedi tagamine ..... 142	142
<b>Vahe-eesmärk: säästva linnaliikuvuse kava on vastu võetud ..... 144</b>	<b>144</b>

**4. etapp. Rakendamine ja seire ..... 145**

<b>10. alaetapp. Rakendamise haldamine ..... 146</b>	<b>146</b>
<b>Tegevus 10.1:</b> Alameetmete rakendamise koordineerimine ..... 146	146
<b>Tegevus 10.2:</b> Kaupade ja teenuste hankimine ..... 149	149
<b>11. alaetapp. Seire, kohandamine ja teavitamine ..... 153</b>	<b>153</b>
<b>Tegevus 11.1:</b> Edusammude seire ja kohanduste tegemine ..... 153	153
<b>Tegevus 11.2:</b> Kodanike ja sidusrühmade teavitamine ja kaasamine ..... 156	156
<b>12. alaetapp. Läbivaatamine ja järelduste tegemine ..... 159</b>	<b>159</b>
<b>Tegevus 12.1:</b> Õnnestumiste ja ebaõnnestumiste analüüsimine ..... 159	159
<b>Tegevus 12.2:</b> Tulemuste ja saadud kogemuste jagamine ..... 161	161
<b>Tegevus 12.3:</b> Uute probleemide ja lahenduste kaalumine ..... 162	162
<b>Vahe-eesmärk: meetmete rakendamist on hinnatud ..... 165</b>	<b>165</b>

Lisad ..... tulekul

# Säästva linnaliikuvuse kavandamine Euroopas

Kiiresti muutuv maailmas on mul hea meel näha *kohalike omavalitsuste ja sidusrühmade kasvavat tegutsemist* linnaliikuvuse puhtamaks ja säästvamaks muutmise nimel. Liiklusega seotud õhu- ja mürasaaste, ummikute ja õnnetuste vähendamine ning elukvaliteedi parandamine meie linnades on nüüd paljude linnapeade prioriteet. Praegu on meil rohkem kui kunagi varem vaja paremaid kõndimise ja jalgrattasõidu tingimusi, tõhusat ühis- ja jagatud transporti, mitmeliigilise transpordi sõlmi jms, mida toetavad nutikad digilahendused. Parim viis selle saavutamiseks on *ühendada liikuvuse kavandamise terviklikus protsessis head ideed ja uuenduslikud meetmed poliitilise toetuse ja inimeste kaasamisega*.

Seetõttu olen väga uhke, et *Euroopa Komisjon on viimase kümne aasta jooksul aktiivselt toetanud säästva linnaliikuvuse kavandamist*. Alates säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni kasutuselevõtust 2009. aastal ja säästva linnaliikuvuse kava suuniste avaldamisest 2013. aastal on komisjon aidanud sadadel Euroopa linnadel tagada säästvate transpordiliikide tasakaalustatud ja integreeritud arengut. Seda illustreerib säästva linnaliikuvuse kavade muljetavaldav ja viljakas kasutuselevõtmine Euroopas. Oluline on, et

seejuures järgitakse *kaasavat lähenemisviisi* ja protsessi keskmes on inimeste vajadused. Terviklik säästva linnaliikuvuse kavandamine on osutunud tõhusaks viisiks, mis võimaldab *lahendada transpordiga seotud kliima-, energia- ja keskkonnaprobleeme* meie linnades.

Ma tean, et paljud inimesed ja sidusrühmad hindavad kõrgelt Euroopa säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni ja suuniseid, ning minu soov on, et neid *kasutataks ja et neist oleks võimalikult palju kasu*. Seepärast algatas komisjon 2018. aastal *säästva linnaliikuvuse kava suuniste ajakohastamise*, et need kajastaksid paremini liikuvuse, tehnoloogia ja ühiskonnaga seotud uusimaid suundumusi, mis kõik mõjutavad muutuvat liikumiskeskonda. Paljud säästva linnaliikuvuse kavandamise kogukonna pühendunud liikmed on viimase pooleteise aasta jooksul selle nimel intensiivselt ühiselt tööd teinud. Suuniste ajakohastatud versioon on selle protsessi *tõeliselt muljetavaldav tulemus*, mille ma täielikult heaks kiidan!

*Kutsun kõiki kohalikke omavalitsusi tungivalt üles seda väärtuslikku kavandamisvahendit täiel määral ära kasutama* ja sisukatele suunistele võimalikult suures ulatuses tuginema. Igal linnal, olenemata selle suurusest, on võimalik – ja tuleks – töötada välja kvaliteetne säästva linnaliikuvuse kava, mis aitaks lahendada peamisi linnalise liikuvuse sõlmküsimusi ja parandada linnaelanike elukvaliteeti.



Henrik Hololei  
Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi  
peadirektoraadi peadirektor



# Juhised lugejale

Säästva linnaliikuvuse kava (SUMP)<sup>1</sup> väljatöötamise ja rakendamise Euroopa suuniste teine väljaanne tähistab olulist verstaposti uue planeerimiskultuuri kasutuselevõtul Euroopas. 2013. aastal avaldatud suuniste laialdaselt kasutatud esimese väljaande põhjaliku ajakohastamise eesmärk on kajastada dünaamilist arengut paljudes linnaliikuvuse valdkondades ja osa säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni rakendamisel saadud rikkalikest kogemustest.

**1. jaos** tutvustatakse säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni lugejatele, kes ei pruugi olla elukutselised planeerijad, kuid soovivad mõista selle kontseptsiooni põhimõtteid ja peamisi elemente (vt peatükk 1.1 „Mis on säästva linnaliikuvuse kava?“). Eelkõige võivad otsustajatele huvi pakkuda tõendid selle kohta, miks on säästva linnaliikuvuse kavandamine linnadele ja nende elanikele kasulik ning milline on olnud selle pikaajaline mõju mitmesugustes Euroopa linnades (vt peatükk 1.2 „Miks on säästva linnaliikuvuse kavandamine kasulik?“).

Käesolevate suuniste väljatöötamisel nähti vaeva selle nimel, et juhised oleksid kohandatud planeerijate ja poliitikakujundajate praktilistele vajadustele kõikjal Euroopas (vt peatükk 1.3 „Mis on säästva linnaliikuvuse kavandamise peamised elemendid?“). Sellegipoolest on tegemist idealiseeritud kontseptsiooniga poliitikavaldkonna jaoks, kus saavad kokku paljud eri vajadused ja huvid. Seetõttu on oluline paindlikult kohandada neid suuniseid konkreetsete linnade olude järgi, et saavutada edu linnade ja linnapiirkondade säästvamaks muutmisel. Seda käsitletakse põhjalikumalt peatükis 1.4 „Kuidas säästva linnaliikuvuse kavandamine praktikas toimub?“.

Linnad on kodanikele kõige lähemal asuv valitsemistasand, mistõttu enamikus Euroopa riikides on just neile pandud ülesanne kavandada ja pakkuda oma elanikele liikuvusvõimalusi. Riikide valitsustel ja piirkondade omavalitsustel on siiski oluline roll selliste raamistike loomisel, millega antakse linnadele õiguslik pädevus, hõlbustatakse koostööd ja antakse rahalist toetust. Peatükis 1.5 kirjeldatakse kokkuvõtlikult, kuidas riigi ja piirkonna valitsemistasand saavad toetada säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamist.

**2. jagu** sisaldab säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessi põhjalikku etapiviisilist kirjeldust. Kuigi selle jao lugejateks võivad olla peamiselt planeerimisspetsialistid ja kavandamisprotsessis aktiivselt osalejad, on see kirjutatud stiilis, mis on mõistetav ka teistele inimestele. Selles jaos järgitakse säästva linnaliikuvuse kavandamise uue tsükli ülesehitust, hõlmates nelja etappi, millest igaüks koosneb kolmest alaetapist ja mis kokku sisaldavad 32 tegevust. Kõikide etappide ja alaetappide kohta esitatakse sissejuhatav lühiülevaade. Iga tegevuse kohta esitatakse lugejale põhjendused, eesmärgid, ülesannete üksikasjalik kirjeldus, teave ajakava ja muude ülesannetega koordineerimise kohta, kontrollnimekiri ning heade tavade näited ja kasulikud abivahendid. Kuigi 2. jagu saab lugeda ka otsast lõpuni, kasutab enamik lugejaid seda kavandamisprotsessi jooksul tõenäoliselt suuniseana, tutvudes uue kavandamisetapi alustamisel inspiratsiooni saamiseks asjakohaste peatükkidega.

Suuniseid täiendavad mitu **lisa**. Lisas A on esitatud oluliste mõistete sõnastik, et hõlbustada ühist arusaama eri keelte ja kavandamiskultuuride vahel. Lisa B sisaldab säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessi kontrollnimekirja. Lisa C sisaldab kõigi hea tava näidete üksikasjalikumaid kirjeldusi. Lisa D sisaldab loetelu lisajuhistest ja -ülevaadetest, mis samuti põhinevad säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsioonil, kuid milles käsitletakse teatavaid kavandamisaspekte üksikasjalikumalt, antakse suuniseid konkreetsete olude jaoks või keskendutakse olulistele poliitikavaldkondadele. Lisa E sisaldab loetelu ekspertidest, kellega säästva linnaliikuvuse kavandamise suuniste teise väljaande koostamisel konsulteeriti.

<sup>1</sup> Käesolevas dokumendis viitab mõiste „säästva linnaliikuvuse kavandamine“ kavandamisprotsessile, samas kui „säästva linnaliikuvuse kava“ on selle protsessi esmane (kuid mitte ainus) tulemus. Säästva linnaliikuvuse kava mõiste kõrval kasutatakse eristavate mõistetena ka „säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsioon“ ja „säästva linnaliikuvuse kavandamise protsess“.



Pilt © funky-data on istock.com

## Sissejuhatus

Enne säästva linnaliikuvuse kavandamise suuniste esimese versiooni<sup>2</sup> avaldamist 2013. aasta lõpus olid 168 planeerimisspetsialisti ja muud eksperti kogu Euroopast omavahel põhjalikult konsulteerinud selle uue kavandamiskontseptsiooni kindlaksmääramiseks<sup>3</sup>. Samal ajal arendas Euroopa Komisjon süstemaatilisel oma linnalise liikuvuse poliitikat ja avaldas linnaliikuvuse paketi,<sup>4</sup> mis sisaldas säästva linnaliikuvuse kava mõiste määratlust (vt peatükk 1.1 tagapool).

### Mida on pärast säästva linnaliikuvuse kavandamise suuniste esimese väljaande avaldamist saavutatud?

Paljud Euroopa ja muu maailma linnad on välja töötanud säästva linnaliikuvuse kavad ning arvukatest Euroopa Liidu rahastatud projektidest ja programmidest on saadud väärtuslikke teadmisi, mis on olnud linnadele abiks uue põlvkonna liikuvuskavade väljatöötamisel.

Säästva linnaliikuvuse kavandamise valdkonnas on tekkinud terve praktikakogukond. Praktikud jagavad rikkalikke häid tavasid, Eltise platvormil ([www.eltis.eu](http://www.eltis.eu)) on saadaval palju (enamasti) tasuta abivahendeid ja oskusteavet, loodud on peamiste sidusrühmade ja projektide koordineerimisplatvorm ning alates 2014. aastast on igal aastal korraldatud väga edukaid säästva linnaliikuvuse kavandamisele pühendatud konverentse.

Tulevikku vaatavate linnade puhul nähakse nüüdisaegse säästva linnaliikuvuse kava olemasolus üha sagedamini kohustuslikku dokumenti ja eeldust, mis aitab hankida linnatranspordiinvesteeringuid (nt ELi struktuuri- ja investeerimisfondide kaudu).

Säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsioon on selgelt Euroopa edulugu, millele on kaasa aidanud paljud sidusrühmad ning millest on kasu saanud paljud linnad (ja kodanikud). Edu aluseks on Euroopa poliitika tugev koordineerimine ja toetamine, praktilised suuniste, mis põhinevad süstemaatilisel konsulteerimisel praktikutega, ning aktiivne praktikakogukond.

<sup>2</sup> Rupperecht Consult, „Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“ (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>3</sup> Säästva linnaliikuvuse kavad said alguse linnakeskkonda käsitlevast temaatilisest strateegiast (vt COM(2005) 718), milles tehti ettepanek koostada keskkonnasäästliku linnatranspordi kavade suuniste; vt ka projekti PILOT raames koostatud esimene juhenddokument (2007), [www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupperecht/Pilot\\_EN\\_WEB.pdf](http://www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx_rupperecht/Pilot_EN_WEB.pdf).

<sup>4</sup> COM(2013) 91.



Pilt © Rupprecht Consult

### Miks oli vaja säästva linnaliikuvuse kavandamise suuniseid ajakohastada?

Viimastel aastatel on linnalise liikuvuse paljudes valdkondades toimunud märkimisväärne areng. Tänu uutele tehnoloogialahendustele võivad meie teedel peagi hakata liikuma isejuhtivad elektrisõidukid, uutes ärimudelites pakutakse „liikuvust kui teenust“ ning reisijate hoiakute muutumise tulemusena kasvab sõidukite ühiskasutus ja jalgrattaga sõitmine. Juba need näited osutavad, et liikuvussüsteemi eri tasanditel toimuvad olulised muutused, mistõttu algused säästva linnaliikuvuse kavandamise suunised vajasid läbivaatamist ja ajakohastamist. Lisaks on kogunenud hulgaliselt säästva linnaliikuvuse kava rakendamise kogemusi, mis tuleb teha inspiratsiooniallikana kättesaadavaks praktikutele kõikjal Euroopas. Samuti oli mitme projekti ja algatuse raames kavas välja töötada lisasuunised konkreetsetel planeerimistemadel; neid tuli samuti arvesse võtta, et alustada struktureeritud teadmistebaasi loomist.

### Kuidas ajakohastamine korraldati?

Käesolev säästva linnaliikuvuse kavandamise suuniste teine väljaanne on sidusrühmade intensiivse kaasamise üheaastase protsessi tulemus. See on välja töötatud ja heaks kiidetud tihedas koostöös säästva linnaliikuvuse kavadege tegeleva kogukonnaga. Alates ulatuslikust küsitlusest ja 2018. aastal säästva linnaliikuvuse kavandamisele pühendatud konverentsi raames peetud eristungist on korraldatud mitu seminari koos praktikute ja teiste ekspertidega kogu Euroopast. Kaasates ajakohastamisse tihedalt mitu suurt linnade võrgustikku, pöörati erilist tähelepanu iga liiki linnadelt ja piirkondadelt saadud tagasiside arvessevõtmisele<sup>5</sup>. Ajakohastamisele aitasid kaasa kokku üle 300 transpordi- ja linnaplaneerija, muu praktiku, poliitikakujundaja ja teadlase. Lisas E on esitatud loetelu ekspertidest, kellega konsulteeriti.

Lisaks vaadati suuniste ajakohastamiseks põhjalikult läbi olemasolev erialakirjandus, sealhulgas mitme liikuvuse strateegilise kavandamise tugeva traditsiooniga riigi riiklikud kavandamissuunised<sup>6</sup>. Võttes kindlaks aluseks suuniste esimese väljaande, tagati kirjanduse läbivaatamisega, suuniste põhjalikuma eelnõu üksikasjaliku hindamisega ekspertide poolt<sup>7</sup> ning kahe sihtotstarbelise läbivaatamisistungi ja 2019. aastal säästva linnaliikuvuse kavandamisele pühendatud konverentsil tehtud tagasisideküsitlusega, et see dokument sisaldab tõendatult kvaliteetseid kavandamissuuniseid.

<sup>5</sup> Seminare korraldasid Rupprecht Consult, aga ka SUMP-Us linnade võrgustikest partnerid (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Läänemere Linnade Liit), Rahvusvaheline Ühistranspordi Liit (UITP) ning säästva linnaliikuvuse kavandamisega seotud projektide partnerid (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

<sup>6</sup> Suunised Ühendkuningriigi kohalike transpordikavade, Prantsusmaa Déplacements Urbains, Saksamaa Verkehrsentwicklungspläne, Rootsi TRASTI ja Itaalia Piano Urbano della Mobilità koostamiseks.

<sup>7</sup> Ametlikud eksperdi hinnangud esitasid Londoni Ülikooli Kolledži transpordi ja säästva arengu professor Peter Jones (Ühendkuningriik); prof Anthony D. May, OBE FREng, Leedsi Ülikooli transpordiuuringute instituudi transporditehnika emeritprofessor (Ühendkuningriik); Frank Wefering, jätkusuutlikkuse juht (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (Ameerika Ühendriigid). Lisaks esitasid kogu ettevalmistusprotsessi jooksul kasulikke märkusi Euroopa organisatsioonide – Euroopa Komisjoni (liikuvuse ja transpordi peadirektoraat ning regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat) ja Euroopa Investeeringuspanga / JASPERSi programmi – esindajad ning organisatsioonid ja üksikisikud, kes osalevad säästva linnaliikuvuse kavade koordineerimise platvormil. Eriline tänu kuulub ka Thomas Durlinile (Cerema), Caroline Mattssonile (Trivector), Ivo Créle (Polis) ja Tom Ryele (Edinburghi Napieri Ülikool), kes esitasid põhjalikke kommentaare käesoleva dokumendi kavandite kohta.



# 1. JAGU. Säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsioon

See jagu kujutab endast sissejuhatust säästva linnaliikuvuse kavade teemasse. See on mõeldud kõigile lugejatele, kes tunnevad huvi linnalise liikuvuse vastu, sealhulgas otsustajatele ja teistele liikuvusvaldkonna sidusrühmadele, kes ei ole planeerimisspetsialistid.

## 1.1 Mis on säästva linnaliikuvuse kava?

### Poliitikataust

Säästva linnaliikuvuse kavandamine on faktiliselt Euroopa linnatranspordi planeerimise kontseptsioon. Selle väljakujunemist hõlbustavad poliitikat on Euroopa poliitikakujundajad süstemaatiliselt arendanud alates 2005. aastast<sup>8</sup>. Kõige olulisemaks verstapostiks oli see, kui 2013. aasta lõpus avaldati linnalise liikuvuse pakett,<sup>9</sup> mille lisas määratles Euroopa Komisjon säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni. Samal ajal avaldati suuniste esimene versioon<sup>10</sup>. Linnalise liikuvuse paketi margitakse, et „suhtumist linnaliikuvusse tuleb märgatavalt muuta, et tagada Euroopa linnaliste piirkondade säästvam areng ning täita ELi eesmärki luua konkurentsivõimeline ja ressursitõhus Euroopa transpordisüsteem“<sup>11</sup>. Samuti tuuakse välja kavandamisprotsessi juhtpõhimõtted ja säästva linnaliikuvuse kavas käsitletavat teemat. Konkreetsete etapid, mis tuleb läbida, praktilised juhised ja head tavad on esitatud siinsetes suunistes. Pärast linnalise liikuvuse paketi avaldamist on säästva linnaliikuvuse kavasid kogu Euroopas ja rahvusvahelisel tasandil laialdaselt kasutusele võetud. Kuigi see kontseptsioon on osutunud usaldusväärseks ja on jätkuvalt asjakohane, oli vaja suuniseid siiski hädasti ajakohastada. Seetõttu põhineb säästva linnaliikuvuse kavandamise suuniste uus versioon endiselt algsel kontseptsioonil (mida kirjeldatakse järgmises peatükis), kuid säästva linnaliikuvuse kava koostamise soovitusi on märkimisväärselt ajakohastatud.

### Määratlus

Euroopas ja rahvusvahelisel tasandil kasutatakse laialdaselt järgmist säästva linnalise liikumiskeskonna kava määratlust:

*„Säästva linnaliikuvuse kava on strateegiakava, mille eesmärk on rahuldada inimeste ja ettevõtete liikuvusvajadusi linnades ja nende ümbruses, et saavutada parem elukvaliteet. See põhineb olemasolevatel kavandamistavadel ning selles võetakse asjakohaselt arvesse integreerimis-, osalemis- ja hindamispõhimõtteid.“*

Säästva linnaliikuvuse kava aluseks on järgmised põhimõtted, mida kirjeldatakse üksikasjalikumalt allpool:

- 1 **Säästva liikuvuse kavandamine funktsionaalses linnapiirkonnas**
- 2 **Institutsioonidevaheline koostöö**
- 3 **Kodanike ja sidusrühmade kaasamine**
- 4 **Senise ja tulevase toimimise hindamine**
- 5 **Pikaajalise visiooni ja selge rakenduskava kindlaksmääramine**
- 6 **Kõigi transpordiliikide integreeritud arendamine**
- 7 **Seire ja hindamise korraldamine**
- 8 **Kvaliteedi tagamine**

<sup>8</sup> Linnakeskkonna temaatilisele strateegiale (2005) ja linnalist liikuvust käsitlevale rohelisele raamatule (2007) tuginedes pakuti linnaliikuvuse tegevuskavas (2009) välja kakskümmend meetet kohalike, piirkonna ja riigi ametiasutuste julgustamiseks ja abistamiseks säästva linnaliikuvuse eesmärkide saavutamisel; esimene meede oli „säästva linnaliikuvuse kavade kiirem kasutuselevõtt“. Transpordi valges raamatus sõnastati linnatranspordile konkreetsed eesmärgid, et aidata kaasa strateegiliste ülemaailmsete ja Euroopa poliitikaeesmärkide saavutamisele.

<sup>9</sup> COM(2013) 913.

<sup>10</sup> Rupperecht Consult, „Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“ (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>11</sup> COM(2013) 913, p. 2.

Säästva linnaliikuvuse kavandamine kätkeb endas strateegilist ja integreeritud lähenemisviisi, mis võimaldab linnatranspordi keerukaid küsimusi tulemuslikult käsitleda. Selle keskne eesmärk on säästva liikuvuse saavutamise kaudu parandada juurdepääsu ja elukvaliteeti. Säästva linnaliikuvuse kavandamine toetab faktidel põhinevat otsustamist, juhindudes säästva liikuvuse pikaajalisest visioonist. See eeldab peamiste komponentidena olemasoleva olukorra ja tulevikusuundumuste põhjalikku hindamist, laialdaselt toetatud ühist visiooni ja strateegilisi eesmärke ning eesmärkide saavutamiseks vajalike õiguslike-, teavitus-, rahastus-, tehnoloogiliste- ja taristumeetmete terviklikku kogumit, mille rakendamisega peaks kaasnema süstemaatiline seire ja hindamine.

Erinevalt traditsioonilistest planeerimismeetoditest pannakse säästva linnaliikuvuse kavandamisel erilist rõhku kodanike ja sidusrühmade kaasamisele,

poliitika koordineerimisele valdkondade vahel (eelkõige transport, maakasutus, keskkond, majandusareng, sotsiaalpoliitika, tervishoid, ohutus ja energeetika) ning laiapõhjalisele koostööle eri valitsemistasandite vahel ja erasektoriga. Kontseptsioonis rõhutatakse ka vajadust integreeritult hõlmata kõiki liikuvusaspekte (nii inimeste kui ka kauba transport), transpordiliike ja -teenuseid ning kavandamisel lähtuda kogu „funktsionaalsest linnapiirkonnast“, mitte ühest omavalitsusüksusest selle halduspiirides.

**Mis vahe on traditsioonilisel transpordi planeerimisel ja säästva linnaliikuvuse kavandamisel?**

Viimastel aastatel on lähenemisviis transpordi planeerimisele nii teoorias kui ka praktikas märkimisväärselt muutunud. Peamised erinevused traditsiooniliste lähenemisviiside ja säästva linnaliikuvuse kavandamise vahel on kokku võetud alljärgnevas ülevaates.

**Joonis 1:** Erinevused traditsioonilise transpordiplaneerimise ja säästva linnaliikuvuse kavandamise vahel

Traditsiooniline transpordiplaneerimine		Säästva linnaliikuvuse kavandamine
Keskendumine liiklusele	→	Keskendumine <b>inimestele</b>
Põhieesmärgid: liiklusvoo maht ja kiirus	→	Põhieesmärgid: <b>juurdepääs ja elukvaliteet</b> , sealhulgas sotsiaalne võrdsus, tervis ja keskkonna kvaliteet, ning majanduslik elujõulisus
Keskendumine kindlatele transpordiliikidele	→	<b>Kõigi transpordiliikide integreeritud arendamine</b> ja üleminek säästvale liikuvusele
Põhiteemaks on taristu	→	Taristu, turu, reguleerimise, teavitamise ja edendamise <b>kombineerimine</b>
Valdkonnapõhine planeerimisdokument	→	<b>Seotud poliitikavaldkondadega kooskõlas</b> olev planeerimisdokument
Lühikese ja keskpika perioodi rakenduskava	→	Lühikese ja keskpika perioodi rakenduskava, mille aluseks on <b>pikaajaline visioon ja strateegia</b>
Hõlmab ühte halduspiirkonda	→	Hõlmab <b>funktsionaalset linnapiirkonda</b> , mille piiritlemisel lähtutakse töөлööitise liiklusvoogudest
Liiklusinseneride valdkond	→	<b>Interdistsiplinaarsed</b> kavandamisrühmad
Planeerimine ekspertide poolt	→	Planeerimine <b>sidusrühmade ja kodanike osalusel</b> ning läbipaistva ja kaasava lähenemisviisi alusel
Piiratud mõjuhinnang	→	Mõju süstemaatiline <b>hindamine järeltuste tegemise</b> ja täiustamise hõlbustamiseks

## Kaheksa põhimõtet

Säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsioon, mis on määratletud linnalise liikuvuse paketi, põhineb kaheksal üldtunnustatud juhtpõhimõttel.<sup>12</sup>



### 1 Säästva liikuvuse kavandamine „funktsionaalses linnapiirkonnas“

Linnad on oma ümbruskonnaga ühendatud inimeste ja kaupade igapäevaste liiklusvoogude kaudu, mis tähendab, et säästva linnaliikuvuse kava geograafiline ulatus peab põhinema niisugusel laiemal funktsionaalsel linnapiirkonnal. Olenevalt kohalikest oludest võib see olla linn ja seda ümbritsev linnalähipiirkond, kogu mitmekeskuseline piirkond või muu omavalitsusüksuste kogum. Kavandamine inimeste ja kaupade tegelike voogude alusel on oluline kriteerium, mis peab olema täidetud, et kava oleks asjakohane ja terviklik, isegi kui omavalitsusüksuse piirid võivad järgida teistsugust loogikat ja muuta selle saavutamise keeruliseks.

Funktsionaalse linnapiirkonna määratluses on kokku leppinud OECD, Euroopa Komisjoni statistikaamet (Eurostat) ning regionaal- ja linnapoliitika peadirektooraat. Selle kohaselt määratakse rahvastikutiheduse alusel kindlaks linnapiirkonna keskus ja töölesõidu liiklusvoogude alusel määratakse kindlaks tagamaa, mille tööturg on keskusega tugevalt integreeritud.<sup>13</sup>

Säästva linnaliikuvuse kavaga tuleb püüelda üldeesmärgi poole, milleks on juurdepääsu parandamine ning kvaliteetse ja säästva liikuvuse tagamine kogu funktsionaalses linnapiirkonnas. Säästev transpordisüsteem:

- on kergesti juurdepääsetav ja vastab kõigi kasutajate põhilistele liikuvusvajadustele;
- tasakaalustab elanike, ettevõtjate ja tööstuse erinevat nõudlust liikuvus- ja transporditeenuste järele ning vastab sellele;
- suunab eri transpordiliikide tasakaalustatud arengut ja paremat integreerimist;
- vastab säästvusnõuetele, tagades tasakaalu majandusliku elujõulisuse, sotsiaalse võrdsuse ning tervislikkuse ja keskkonnakvaliteedi vajaduste vahel;
- optimeerib tõhusust ja kulutasuvust;

- kasutab tõhusalt linnaruumi ning olemasolevaid transporditaristut ja -teenuseid;
- parandab linnakeskkonna atraktiivsust, elukvaliteeti ja rahvatervist;
- suurendab liiklusohutust ja turvalisust;
- vähendab õhu- ja mürasaastet, kasvuhoonegaaside heidet ja energiatarbimist ning
- aitab kaasa üleeuroopalise transpordivõrgu ja Euroopa transpordisüsteemi kui terviku paremale üldisele toimimisele.

Need säästva linnaliikuvuse kavade põhikriteeriumid jagatakse kavandamise käigus väiksemateks osadeks ja seatakse tähtsuse järjekorda.



### 2 Institutsioonidevaheline koostöö

Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamine ja rakendamine peab põhinema kõrgetasemelisel koostööl, koordineerimisel ja konsulteerimisel eri valitsemistasandite vahel ning kavaga hõlmatud piirkonna asutuste (ja nende osakondade) vahel.

Säästva linnaliikuvuse kavandamine peaks põhinema järgmisel:

- koostöö eesmärgiga tagada säästva linnaliikuvuse kava koostööl ja vastastikune täiendus poliitika ja kavadega, mida rakendatakse transpordiga seotud valdkondades (nt maakasutus ja ruumiline planeerimine, sotsiaalteenused, tervishoid, energeetika, haridus, õigusaktide täitmise tagamine ja politseitöö);
- tihe teabevahetus teiste valitsemistasandite (nt ringkond, linnastu, piirkond ja riik) asjaomaste ametiasutustega;
- tegevuse koordineerimine avaliku ja erasektori transporditeenuste osutajatega.

<sup>12</sup> See jagu põhineb suurel määral linnalise liikuvuse paketi (COM(2013) 913) 1. lisal.

<sup>13</sup> OECD, Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, 2013, lk 2. [www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf](http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf).



Pilt © Bremeni linn



**3 Kodanike ja sidusrühmade kaasamine**

Säästva linnaliikuvuse kavas keskendutakse funktsionaalses linnapiirkonnas viibivate inimeste (nii elanike kui ka küllastajate), samuti seal asuvate asutuste ja ettevõtete liikuvusvajaduste rahuldamisele. See põhineb läbipaistval ja kaasaval lähenemisviisil; kodanikke ja teisi sidusrühmi kaasatakse aktiivselt kava väljatöötamise ja rakendamise kogu protsessis. Kaasav kavandamine on eeltingimus selleks, et inimesed säästva linnaliikuvuse kava ja sellega edendatava poliitika omaks võtaksid. Varajane ja aktiivne kaasamine suurendab üldsuse heakskiitu ja toetuse tõesust, vähendades seeläbi poliitilisi riske ja hõlbustades rakendamist.



**4 Senise ja tulevase toimimise hindamine**

Säästva linnaliikuvuse kava põhineb funktsionaalse linnapiirkonna transpordisüsteemi senise ja tulevase toimimise põhjalikul hindamisel. Hinnangus antakse kõikehõlmav ülevaade olemasolevast olukorrast ja pannakse paika lähtejoon edusammude mõõtmiseks. Selleks määratakse säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessis kindlaks eesmärgid ja ambitsioonikad, kuid realistlikud sihttasemed, mis on kooskõlas väljatöötatud visiooniga, ning seejärel määratakse iga eesmärgi jaoks kindlaks tulemusnäitajad. Seejärel kasutatakse neid olemasolevate ja tulevaste tingimuste hindamiseks. Hetkeolukorra analüüs hõlmab ka senise suutlikkuse ja ressursside ning kavandamise ja rakendamise institutsioonilise struktuuri läbivaatamist.



**5 Pikaajalise visiooni ja selge rakenduskava kindlaksmääramine**

Säästva linnaliikuvuse kava põhineb kogu funktsionaalse linnapiirkonna transpordi ja liikuvuse arendamise pikaajalisel visioonil ning hõlmab kõiki transpordiliike ja -vorme: ühis- ja eraviisilist transporti; reisijate- ja kaubavedu; mootoriga ja mootorita sõidukeid ning liikuvaid ja seisvaid sõidukeid. See hõlmab ka taristut ja teenuseid. Säästva linnaliikuvuse kava sisaldab plaani eesmärkide ja sihttasemete saavutamiseks lühikese aja jooksul rakendatavate meetmepakettide kaudu. See hõlmab ka rakendamise ajakava ja eelarvet, vastutusvalade selget jaotust ja vajalike ressursside kirjeldust.



**6 Kõigi transpordiliikide integreeritud arendamine**

Säästva linnaliikuvuse kavaga edendatakse kõigi asjakohaste transpordiliikide tasakaalustatud ja integreeritud arengut, seades esikohale säästvad liikuvuslahendused. Säästva linnaliikuvuse kavas esitatakse üldise liikuvussüsteemi kvaliteedi, turvalisuse, ohutuse, juurdepääsu ja kulutõhususe parandamiseks rakendatavate meetmete integreeritud kogum. Säästva linnaliikuvuse kava hõlmab taristu-, tehnoloogilisi-, õiguslikke-, teavitus- ja rahastusmeetmeid. Säästva linnaliikuvuse kavas käsitletakse kõiki jagatud liikuvuse vorme (traditsiooniline ühistransport ja uued ühiskasutusel põhinevad teenused, sealhulgas uued ärimudelid); aktiivset liikuvust (kõndimine ja jalgrattasõit); mitmeliigilist transporti ja uksest ukseni liikuvust; liiklusohutust; liikuvaid ja seisvaid sõidukeid; kaubavedu ja teenuseid; logistikat; liikuvuskorraldust ja intelligentseid transpordisüsteeme.



Pilt © funky-data, istock.com



## 7 Seire ja hindamise korraldamine

Säästva linnaliikuvuse kava rakendamist tuleb tähelepanelikult jälgida. Edusamme kava eesmärkide ja sihttasemete saavutamisel hinnatakse korrapäraselt, võttes aluseks valitud tulemusnäitajad. On vaja asjakohaseid meetmeid, et tagada õigeaegne juurdepääs asjakohasele teabele ja statistikale. Meetmete rakendamise pidev seire ja hindamine võib anda teavet, mille alusel otsustatakse sihttasemed läbi vaadata või võtta vajaduse korral kasutusele parandusmeetmeid. Kodanike ja sidusrühmadega jagatav seirearuanne annab teavet säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel ja rakendamisel tehtud edusammude kohta.

## 1. JAGU. SÄÄSTVA LINNALIIKUVUSE KAVANDAMISE KONTSEPTSIOON



## 8 Kvaliteedi tagamine

Säästva linnaliikuvuse kava on linnapiirkonna arengu seisukohast oluline dokument. Tasub panna paika mehhanismid, mille abil tagatakse kava üldine asjatundlik kvaliteet ja veendutakse selle vastavuses säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni (s.t käesoleva dokumendi) nõuetele. Erilist tähelepanu tuleb pöörata rakendamise käigus andmete kvaliteedi tagamisele ja riskide juhtimisele. Neid ülesandeid võib delegerida välistele kvaliteedikontrollijatele või muule ametiasutusele (nt piirkonna või riigi tasandil) ja nende täitmist saab hõlbustada selliste vahenditega nagu säästva linnaliikuvuse kava enesehindamise vahend.

## 1.2 Miks on säästva linnaliikuvuse kavandamine kasulik?

Mis muudab säästva linnaliikuvuse kavandamise linna jaoks kasulikuks? Millist edu on saavutatud linnades, kus säästva linnaliikuvuse kavast on saanud tegelik poliitika? Alljärgnevalt on esitatud väike valik eelistest, mis säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ja rakendamisega võivad kaasneda.

### Koostöö parema tervise nimel

Arvestades, et õhusaaste põhjustab ELis rohkem kui 400 000 enneaegset surma aastas,<sup>14</sup> on õhukvaliteedi parandamise sotsiaalne ja majanduslik kasulikkus ilmne. Lisaks tunnistatakse üldiselt vajadust vähendada heidet, et tulla toime kliimakriisiga, ning maanteetransport on ELi suuruselt teine CO<sub>2</sub>-heite allikas<sup>15</sup>. Sellest hoolimata ei vasta paljud Euroopa linnad Euroopa õhukvaliteedi standarditele.

Hispaania pealinnas Madridis vähendati lämmastikdioksiidisaastet 15 % võrra kõigest kolme kuu jooksul pärast seda, kui 2018. aasta novembris määrati Madridi säästva linnaliikuvuse kavas kindlaks vähese heitega piirkonnad<sup>16</sup>. Toulouse'i viimase säästva linnaliikuvuse kava (prantsuse keeles „PDU“) kohaselt on linna eesmärk vähendada NO<sub>x</sub>-heite kasvava kontsentratsiooni tõttu ohus olevate inimeste arvu 8 000–18 000 inimeselt (2013) 2030. aastaks vähem kui 300ni<sup>17</sup>. Need vähendused saavutatakse kõige tõhusamalt paljude ametiasutuste ja eri valitsemistasandite kaasamise teel, mille eelduseks on ühine kavandamine.



Pilt © deBerarr, istock.com

<sup>14</sup> Euroopa Keskkonnaamet, 2018. 2018. aasta aruanne Euroopa õhukvaliteedi kohta, [www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018).

<sup>15</sup> Euroopa Keskkonnaamet, 2019. Peamiste õhusaasteainete heide Euroopas. Joonis 2. Peamiste õhusaasteainete heide sektorite kaupa EMP-33s, [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4).

<sup>16</sup> Sergio Fernández Balaguer, Madridi linnatranspordiettevõtte, autorite tehtud intervjuu, 4. märts 2019.

<sup>17</sup> Projet Mobilités 2020/2025/2023 – Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

## Tervise ja ohutusega seotud kasu

Aktiivsete transpordiliikide edendamine on kasulik ka rahvatervise ja liiklusohutuse seisukohast. Ühes Ühendkuningriigi uuringus leiti, et inimeste hulgas, kes käivad korrapäraselt tööjalgrattaga, on vähktõve risk 45 % väiksem. Avalikku taristusse tehtud investeeringute kaudu suutis Eesti suuruselt teine linn Tartu kõigest viie aastaga kahekordistada jalgrattasõidu osakaalu, kasvatades selle 4 %-lt 8 %-le<sup>18</sup>. Säästva linnaliikuvuse kavandamise eesmärk on tagada poliitika järjepidevus ning siduda omavahel transport ja tervis. Kuigi hea rahvatervisepoliitika väljatöötamiseks on linnadel palju põhjuseid, ei ole tõenäoliselt juhuslik, et kaheksal ELi kümnest tervislikemast linnast on olemas säästva linnaliikuvuse kava<sup>19</sup>.

2017. aastal hukkus ELi linnateedel 9 600 inimest, mis moodustab 38 % liiklussurmade koguarvust (25 047). 70 % linnateedel hukkunutest olid vähe kaitstud liiklejad – 39 % neist olid jalakäijad, 12 % jalgratturid ja 19 % kaherattaliste mootorsõidukite juhid<sup>20</sup>. Säästva liikuvuse meetmed võivad aidata tõhusalt lahendada linna liiklusohutuse probleeme ja saavutada ELi eesmärki vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu 2030. aastaks 50 % võrra<sup>21</sup>. Püüdes muuta linnaliikuvuse mudeleid, tuleks liiklusohutust käsitada kriitilise tähtsusega küsimusena. Tegelikult ja tajutaval ohutusel on suur mõju transpordiliigi valikule, eriti kõige säästvamate transpordiliikide – kõndimine, jalgrattasõit ja ühistransport – puhul. Oluline on mõista, et säästvad teed on ka ohutumad. Integreeritud poliitika, näiteks täiustatud jalgrattataristu, laiemad kõnniteed ja kohustuslikud kiirusepiirangud, parandavad liiklusohutust linnas. Alates Varssavi säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisest 2000. aastate keskel on liiklusõnnetuste arv vähenenud 21 % ja liiklussurmade arv 60 %<sup>22</sup>.

## Hõlpsamalt kohale vähemate autodega

Kui reisi- ja transporditaristu on läbimõeldud ning eriti kui liikuvuse ja linna planeerimisega tegelevad osakonnad kooskõlastavad oma tegevust hästi, on eri transpordiliikide vaheline konkurents avaliku ruumi osas väiksem. Säästva linnaliikuvuse kavad aitavad luua vastastikust täiendavust, mis vastab inimeste individuaalsetele liikuvusvajadustele. Milano 2016. aastal säästva linnaliikuvuse kava raames rakendatud meetmed on aidanud vähendada autosid kasutavate elanike arvu juba 50 %ni, mis on tublisti alla Itaalia keskmise. Linn on saavutamas seatud eesmärke<sup>23</sup>. Säästva linnaliikuvuse kavad aitavad kaasa negatiivsete liikuvussuundumuste tagasipööramisele. Tänu säästva

linnaliikuvuse kavade edendamisele Prantsusmaal 1990. aastatel on peaaegu igas suuremas Prantsusmaa linnas autostumise suundumus tagasi pööratud. Kahel eelneval kümnendil lausa 22 %ni ulatunud kasv õnnestus peatada ja asendada langusega, mis moodustas kuni 8 %<sup>24</sup>. Ungari suuruselt kolmandas linnas Szegedis aitas säästva linnaliikuvuse kava peatada ühistranspordi kasutamise kiire vähenemise<sup>25</sup>.

## Üldsuse toetuse saavutamine

Sellised tulemused on saavutatud – ja neid on võimalik saavutada – üksnes kohalike elanike aktiivse kaasamisega, mis on säästva linnaliikuvuse kavandamisel väga oluline. Oma säästva linnaliikuvuse kavaga, mille koostamisel võeti arvesse 755 kodaniku arvamusi, on Milano kehtestanud vähese heitega tsooni, piirates autode kasutamist ligikaudu 70 % ulatuses linna territooriumist. Sidusrühmade ja kodanike osalusel toimunud intensiivne avalik mõttevahetus on aidanud vastuseisu vähendada<sup>26</sup>.

Budapest kogus sarnase protsessi käigus üldsuselt üle 1 000 kommentaari, millest enamikus öeldi, et inimesed soovivad keskkonnahoidlikumaid meetmeid; see üldsuse toetus aitas tagada ka poliitilise toetuse<sup>27</sup>. Budapestis leiti, et peale inimeste veenmise võib selline asutustevaheline ja üldsusega tehtav koostöö säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel anda olulisi teadmisi ja uusi ideid<sup>28</sup>.

Kodanikud on valmis selleks, et kohalikud juhid teeksid muudatusi. Prantsusmaal Nantesis oli 50 % küsitletud

<sup>18</sup> Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiumbruse liikuvusuuring, [www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2018-12/Tartu\\_LU\\_aruanne.pdf](http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf).

<sup>19</sup> Spotahome, 2019. The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living?, [www.spotahome.com/healthiest-cities-world](http://www.spotahome.com/healthiest-cities-world).

<sup>20</sup> ETSC PIN Report (2019) Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU.

<sup>21</sup> European Commission (2019) EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 Next Etapas Towards "Vision Zero".

<sup>22</sup> Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, [https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1\\_1528982930.pdf](https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf).

<sup>23</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interview by the Authors, 08 March, 2019.

<sup>24</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>25</sup> Sándor Nagy, vice mayor of Szeged, interview by the Authors, 11 March, 2019.

<sup>26</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interview by the Authors, 08 March, 2019.

<sup>27</sup> Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol. 1 Objectives and Measures, pp 12-15.

<sup>28</sup> Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview by the Authors, 05 April, 2019.

bussireisijatest valinud ühistranspordi hoolimata sellest, et nad olid autoomanikud<sup>29</sup>. Säästva linnalise liikuvuse meetmete teemal üldsusega konsulteerides ja koostööd tehes suurendas Stockholm viie aasta jooksul üldsuse toetust ümmikumaksudele 33 %-lt 67 %ni<sup>30</sup>. Kodanike ja sidusrühmade kaasamine on vähemasti vahend, mis aitab poliitikakujundajatel veenda kodanikke ja teisi sidusrühmi kaugelevaatavates meetmetes, mõista, millised meetmed võiksid olla vastuvõetavad, ning vähendada mittenõustumisega seotud poliitilisi riske.

### Elamiskõlblikkus – võit nii inimestele kui ka ettevõtetele

Säästvad transpordiliigid võivad sageli olla isikliku auto kasutamisest mugavamad. Milano säästva linnaliikuvuse kava raames loodud ühine liikuvusvõrk hõlmab elektriautosid, tõukerattaid ja jalgrattaid ning on ligi poole miljoni kasutajaga oma atraktiivsust tõestanud<sup>31</sup>.

Kui tänavad on ohutud kõigile inimestele, olenemata sellest, kuidas nad liiguvad, paraneb linnapiirkondade juurdepääsetavus ja elukvaliteet. Isegi kui põhjuseks võib olla mitu tegurit, ei ole juhus, et ELi kümnest parima elukvaliteediga linnast seitsmel on olemas säästva linnaliikuvuse kava<sup>32</sup>. Autokasutuse vähendamine suurendab tänavate atraktiivsust, muutes need läbisõidukohtadest linnaelu ja sotsiaalse ühtekuuluvuse paikadeks.

Kohatunde tugevdamine eri liikumisviiside kaudu parandab linna kuvandit, toetab kohalikke kauplusi ning soodustab turismi, kohaliku tegevuse taasestustamist ja rahvusvahelisi investeringuid. Kopenhaagenis tõi ühe tänava muutmine jalakäijatealaks üheainsa aastaga kaasa müügiikäibe suurenemise 30 % võrra<sup>33</sup>. Samamoodi kasvas pärast ühe suure Madridi tänava ajutist sulgemist autodele 2018. aasta jõulude ajal jaemüük sel tänaval 2017. aasta sama perioodiga võrreldes 9,5 %<sup>34</sup>. Kuigi sellised meetmed võivad lühikeseks ajaks käivet vähendada ja tekitada teravat vastuseisu, kulub kasu ilmnemiseks tavaliselt kõigest ligikaudu aasta.

Kui töötajatel on rohkem liikuvusvõimalusi, saavad sellest kasu ka ettevõtted, kuna tööle kandideerijate arv kasvab ja lüheneb liikluses kulutatav aeg. Kõrge kvalifikatsiooniga inimesed otsivad tõenäolisemalt tööd atraktiivsetes linnades ning reisimistõkete eemaldamisel leiavad suurema tõenäosusega tööd ka haavatavad elanikkonnarühmad, sealhulgas liikumispuudega või majanduslikult ebasoodsas olukorras olevad inimesed. See tähendab, et parem liikuvus toob kaasa suurema

sotsiaalse võrdsuse, tõstes standardeid kõigi jaoks, s.t kaob olukord, kus üks rühm saab kasu teise arvelt. Kulude-tulude analüüs, mis tehti Aradi (Rumeenia) säästva linnaliikuvuse kava meetmete üle otsustamisel, näitas, et iga investeeritud 1 miljon eurot toob tagasi 2,2 miljonit eurot<sup>35</sup>. Stockholmis arvatati liikuvusmeetmetest tulenevaks iga-aastaseks sotsiaalmajanduslikuks ülejäägiks 60 miljonit eurot<sup>36</sup>.



Pilt © olaser, istock.com

<sup>29</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>30</sup> Centre for Transport Studies: The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, 2017, p. 21, [www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf).

<sup>31</sup> Dr Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, autorite tehtud intervjuu, 8. märts, 2019.

<sup>32</sup> The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018, [www.eiu.com/public/thankyou\\_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018](http://www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?activity=download&campaignid=liveability2018).

<sup>33</sup> Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, lk 44.

<sup>34</sup> Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

<sup>35</sup> Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, lk 288–289.

<sup>36</sup> Eliasson, J., 2014. The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm, lk 34, [www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf).



Pilt © Budapesti transpordikeskus BKK

## Ühtsuses on jõud

Mida mitmekesisemad ja integreeritumad on säästva liikuvuse võimalused, seda tõhusam ja vastupidavam on transpordisüsteem tervikuna. Alates viimase säästva linnaliikuvuse kava rakendamisest 2017. aastal on Belgias Genti linnas jalgrattaga sõitmine kesklinnas suurenenud 25 % ja väljaspool kesklinna 35 %<sup>37</sup>. Antwerpenis on pärast säästva linnaliikuvuse kava rakendamist (kava ajakohastati 2015. aastal) tavapärasel nädalapäeval linna saabuvate autode arv kahanenud 25 % (ligikaudu 14 000 võrra)<sup>38</sup>.

Säästva linnaliikuvuse kava pikaajalisus ja terviklikkus on paljude võimalike eeliste realiseerumise kõige kindlam garantii. Kuna säästva linnaliikuvuse kava hõlmab pikaajalisi kohustusi ja laialdaselt kokkulepitud eesmärgi, aitab see vähendada ebakindlust ja määrata kindlaks selged mõõdikud järkjärguliseks liikumiseks seatud eesmärkide poole. Kuna säästva linnaliikuvuse kava eeldab koostööd eri asutuste ja valitsemistasandite vahel, aitab see luua ühist visiooni ning tuua kokku asutused, mis ei ole (veel) harjunud omavahel koostööd tegema. See suurendab märkimisväärselt poliitikakujundamise tulemuslikkust.

Budapesti hinnangul oli linna säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamine üks põhiteguritest, mis soodustas mõtteviiside kooskõlastamist eri sidusrühmade vahel alates linna- ja riigiasutustest kuni transpordiettevõteten<sup>39</sup>. Selline kooskõlastamine tagab vastastikuse toetuse ja järjekindla tegutsemise, mida nende meetmete rakendamine eeldab. Liikluseeskirjad on kasutud, kui politsei ei taga nende täitmist. Jalakäijatealade loomine on edukas ainult siis, kui see on osa laiemast linnalise liikuvuse strateegiast. Antwerpenis töötatakse välja ühist piirkondlikku säästva liikuvuse kava, mis hõlmab 33 naaberomavalitsust ja Flaami piirkonna valitsust<sup>40</sup>.

## Tähelepanu, valmis olla, läks!

Tuues välja vajalikud seosed poliitiliste prioriteetide, näiteks liikuvuse ja tööhõive vahel, tagatakse säästva linnaliikuvuse kavaga, et liikuvuse panust kõrgetasemeliste poliitiliste eesmärkide saavutamisse mõistetakse laiemalt. Valitsusesisestest ja -välistest sidusrühmadega, sealhulgas kodanikuühiskonna ja erasektoriga, konsulteerimine ja nende kaasamine suurendab toetust liikuvusmeetmetele. See kasvatab edu tõenäosust ja poliitilist toetust. Säästva linnaliikuvuse kavandamine on vahend muutuste tõhusaks juhtimiseks ja uut moodi mõtlemise ärgitamiseks.

<sup>37</sup> Transport & Mobility Leuven: Evaluatie Circulatieplan Gent, 2018, [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf).

<sup>38</sup> Marjolein Salens, Antwerpeni linn, autorite tehtud intervjuu, 13. märts 2019.

<sup>39</sup> Máté Lénárt, Budapesti transpordikeskus BKK, autorite tehtud intervjuu, 5. aprill 2019.

<sup>40</sup> Marjolein Salens, Antwerpeni linn, autorite tehtud intervjuu, 13. märts 2019.



## 1.3 Mis on säästva linnaliikuvuse kavandamise peamised elemendid?

Selles peatükis antakse ülevaade säästva linnaliikuvuse kavandamise elementidest ja protsessist. Selles tutvustatakse säästva linnaliikuvuse kava tsükli 12 alaetappi, keskendudes otsustajate rollile; kavandajate jaoks olulised üksikasjad on esitatud 2. jaos.

### Ülevaade

Alates säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni avaldamisest 2013. aastal on säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ja rakendamise protsessi kasutatud paljudes Euroopa (ja muu maailma) linnapiirkondades. Seda protsessi kehastab säästva linnaliikuvuse kava tsükkel, mille puhul visuaalse metafoorina kasutatakse kella numbrilauda (vt joonis 2). Muidugi on see keeruka kavandamisprotsessi idealiseeritud ja lihtsustatud esitusviis. Mõnel juhul võidakse alaetappe läbida peaaegu paralleelselt (või isegi nende juurde tagasi pöörduda), ülesannete järjekorda võidakse aeg-ajalt konkreetsete vajaduste järgi kohandada ja mõni tegevus võidakse osaliselt ära jätta, sest selle tulemused on kättesaadavad mõnest muust kavandamistegevusest.

Paindlikkuse vajadus on täiesti mõistetav ja kavandajaid julgustatakse tegema mõistlikult vajalikke kohandusi, kui nende konkreetne olukord seda nõuab, tingimusel et järgitakse säästva linnaliikuvuse kavandamise üldpõhimõtteid. Peatükis 1.4 käsitletakse neid punkte laiemalt. Joonisel 2 on esitatud säästva linnaliikuvuse kavandamise neli etappi, millest igaüks algab ja lõpeb vahe-eesmärgiga, ning iga etapp on jagatud kolmeks alaetapiks (kokku on kavandamistsükliks 12 alaetappi). Sellel joonisel on esitatud ülevaade otsustajate jaoks, joonis 9 aga sisaldab üksikasjalikumalt kirjeldust kavandajatele.

Joonis 2: Säästva linnaliikuvuse kavandamise 12 alaetappi (2. väljaanne) – ülevaade otsustajate jaoks



© Rupprecht Consult 2019

See sümbol tähistab poliitilise kaasamise punkte säästva linnaliikuvuse kava protsessis

## 1. etapp. Ettevalmistamine ja analüüs

Esimene vahe-eesmärk ja säästva linnaliikuvuse kava lähtepunkt on poliitikakujundajate sõnaselge otsus säästva linnaliikuvuse kava koostamise kohta. Esimeses etapis tehakse ettevalmistused kavandamiseks, vastates järgmistele küsimustele.

### Millised on meie ressursid?

Analüüsige kõiki kavandamiseks kasutada olevaid (inim-, institutsioonilisi, rahalisi) ressursse ning looge tegevuse alustamiseks asjakohased töö- ja osalusstruktuurid. Selles etapis peavad otsustajad tagama, et peamised institutsioonid ja poliitikakujundajad toetaksid säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist ja aitaksid kaasa põhilise kavandamismeeskonna loomisele.

### Milline on meie kavandamiskontekst?

Tehke kindlaks kavandamisprotsessi mõjutavad tegurid, nagu olemasolevad kavad või õiguslikud nõuded. Analüüsige liiklusvooge, et määrata kindlaks kava geograafiline ulatus, ning tagage naaberomavalitsuste ja sidusrühmade toetus. Leppige kokku kavandamisprotsessi ajakavas ja hankige vajaduse korral välist tuge. Selle ja eelmise alaetapi tegevused on omavahel tihedalt seotud ning sageli toimuvad need paralleelselt. Otsustajate peamine ülesanne selles etapis on tagada, et säästva linnaliikuvuse kavaga hõlmatud piirkonnaks on funktsionaalne linnapiirkond. See on sageli institutsiooniliselt ja poliitiliselt keeruline otsus.

### Millised on meie peamised probleemid ja võimalused?

Analüüsige liikuvuse olukorda kõigi transpordiliikide ja asjakohaste säästvuse aspektide seisukohast, kasutades sobivaid värskeid andmeid. Esimest etappi lõpetav vahe-eesmärk on kogu funktsionaalse linnapiirkonna liikuvusega seotud põhiprobleemide ja võimaluste analüüs.

## 2. etapp. Strateegia väljatöötamine

Teise etapi eesmärk on määrata koostöös kodanike ja sidusrühmadega kindlaks säästva linnaliikuvuse kava strateegiline suund. Selle etapi põhiküsimused on järgmised.

### Millised on meie tulevikuvalikud?

Analüüsige linnalise liikuvuse seisukohast oluliste välistegurite (nt demograafia, infotehnoloogia, kliima) tõenäolisi edaspidiseid muutusi ja töötage välja stsenaariumid, milles uuritakse alternatiivseid strateegilisi suundi. Stsenaariumidega püütakse hõlmata tulevikku vaatamisega kaasnevat ebakindlust, et strateegilistel otsustel oleks parem faktiline alus.

### Millist linna me tahame?

Töötage koos sidusrühmade ja kodanikega välja tulevikuvisioone, et jõuda ühise arusaamani soovitavast tulevikust, lähtudes liikuvuse analüüsi tulemustest ja stsenaariumides esitatud mõjudest. Ühine visioon ja ühised eesmärgid on iga säästva linnaliikuvuse kava nurgakivid. Visioon on linna soovitava tulevase liikuvuse kvalitatiivne kirjeldus, mida seejärel täpsustatakse konkreetsete eesmärkidega, mis näitavad taotletava muutuse liiki. Veenduge, et teie eesmärgid oleksid suunatud oluliste probleemide lahendamisele ja hõlmaksid kõiki transpordiliike funktsionaalses linnapiirkonnas. Otsustajad peavad selles etapis ise aktiivselt osalema, sest just selles etapis määratakse kindlaks järgmiste aastate strateegiline suund.

### Kuidas me edusammud kindlaks teeme?

Määrake kindlaks strateegilised näitajad ja sihttasemed, mis võimaldavad teil jälgida kõigi eesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme, ilma et oleks vaja koguda ebarealistlikes kogustes uusi andmeid. Otsustajad peaksid tagama, et sihttasemed on ambitsioonikad, saavutatavad, sidusad, sidusrühmade poolt laialdaselt toetatud ning muude poliitikavaldkondadega kooskõlas.

Teise etapi lõpuks olete saavutanud laialdaselt toetatud visiooni, eesmärkide ja sihttasemete vahe-eesmärgi. Võimaluse korral peaksid otsustajad need strateegilised prioriteedid vastu võtma, et tagada meetmete etapi jaoks stabiilne suunav raamistik.

### 3. etapp.

## Meetmete kavandamine

Kolmandas etapis liigub kavandamisprotsess strateegiatasandilt tegevustasandile. Selles etapis keskendutakse meetmetele, mis on vajalikud kokkulepitud eesmärkide ja sihttasemete saavutamiseks. Säästva linnaliikuvuse kava vormistatakse lõplikult ja tehakse ettevalmistusi selle rakendamiseks, vastates järgmistele põhiküsimustele.

#### Mida me konkreetselt teeme?

Koostage üksikasjalik loetelu meetmetest ning hinnake nende tulemuslikkust ja teostatavust, et valida välja need, mis aitavad kõige paremini kaasa teie eesmärkide ja sihttasemete saavutamisele. Koondage meetmed integreeritud pakettidesse, arutage neid kodanike ja sidusrühmadega ning hinnake neid üksikasjalikult, et oma valik kinnitada. Kavandage iga meetme elluviimise seire ja hindamine.

#### Mida on vaja teha ja kes mida teeb?

Jagage meetmepaketid täidetavateks ülesanneteks (või alameetmeteks) ja kirjeldage neid üksikasjalikult, sealhulgas nende hinnangulisi kulusid, vastastikust sõltuvust ja riske. Tehke kõigi alameetmete puhul kindlaks sisemised ja välised rahastamisvahendid ja -allikad. Selle alusel leppige kõikide alameetmete puhul kokku selgetes vastutusalades, rakendusprioriteetides ja tähtaegades. Selles etapis on oluline teavitada alameetmetest poliitilisi sidusrühmi ja üldsust. Näiteks võivad konkreetsed ehitusprojektid tekitada vastuseisu isegi siis, kui enamus toetab nendega seotud eesmärke ja meetmeid. Selles etapis peavad otsustajad hankima säästva linnaliikuvuse kava meetmetele ja alameetmetele poliitilist ja avalikku toetust ning ideaaljuhul saavutama vastutusalade ja ajakava puhul ametliku kokkuleppe otsustajate ja peamiste sidusrühmade vahel.

#### Kas oleme valmis alustama?

Säästva linnaliikuvuse kava eri osade koostamisse võis oma panuse anda mitu autorit. Nüüd on aeg dokument lõplikult vormistada ja kontrollida selle kvaliteeti. Olenevalt teie organisatsiooni tavadest võib üksikasjalik rahastamiskava sisalduda kavas endas või olla osa eraldi protsessist. Mõlemal juhul tuleks enne säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist leppida kokku iga prioriteetse meetme eelarves ning kõigi asjaomaste organisatsioonide vahel kulude ja tulude jaotamise pikaajalises korralduses.

Meetmete kavandamise etapi lõpetab kavandamisprotsessi kõige olulisem vahe-eesmärk: pädeva poliitilise organi otsustajad võtavad säästva linnaliikuvuse kava vastu.

### 4. etapp.

## Rakendamine ja seire

Neljas etapp keskendub säästva linnaliikuvuse kavas määratletud meetmete ja alameetmete rakendamisele, millega kaasneb süstemaatiline seire, hindamine ja teavitamine. Selles etapis viiakse meetmeid ellu, vastates järgmistele põhiküsimustele.

#### Kuidas tegevust hästi korraldada?

Vastutavad asutused ja organisatsioonid peaksid kavandama oma alameetmete tehnilised üksikasjad, rakendama alameetmeid ning vajaduse korral hankima kaupu ja teenuseid. Kuna see etapp hõlmab sageli suurt hulka osalisi, tuleb erilist tähelepanu pöörata rakendusprotsessi üldisele koordineerimisele.

#### Kuidas meil läheb?

Süstemaatiline seire näitab, kas asjad liiguvad kavakohaselt, võimaldades vajaduse korral rakendada parandusmeetmeid. Uuenduslikud liikuvuskavad võivad iga päev liikuvate inimeste elu suuresti häirida (ent tuua neile ka palju kasu). Arusaamine avalikust arvamusest, mis põhineb aktiivsel kahesuunalisel dialoogil, on eduka rakendamisprotsessi jaoks otsustava tähtsusega.

#### Mida oleme õppinud?

Säästva linnaliikuvuse kava viimases etapis vaadatakse õnnestumised ja ebaõnnestumised läbi ning tulemused edastatakse sidusrühmadele ja üldsusele. Läbivaatamise käigus vaadatakse ka tulevikku ning kaalutakse uusi probleeme ja lahendusi. Ideaaljuhul on otsustajad aktiivselt huvitatud sellest, mis on toimunud ja mis mitte, et neid kogemusi võetaks arvesse säästva linnaliikuvuse kava järgmises ajakohastatud versioonis.

Vahe-eesmärk „Meetmete rakendamist on hinnatud“ lõpetab säästva linnaliikuvuse kava tsükli.

## Kokkuvõte

- Poliitilise otsusega algatatakse säästva linnaliikuvuse kava protsess ning nähakse ette üldised suunised ja juhtimine.
- Põhjalik analüüs annab teavet stsenaariumide väljatöötamiseks ja toetab otsuste tegemist.
- Ühine visioon ning eesmärgid ja sihttasemed määravad ära strateegilise suuna.
- Määratakse kindlaks integreeritud meetmepaketid seatud eesmärkide ja sihttasemete saavutamiseks.
- Meetmepaketid jagatakse alameetmeteks, mida täpsustatakse veelgi, sealhulgas vastutusala ja rahastamise osas.
- Kõigi eelnevate otsuste põhjal võetakse vastu säästva linnaliikuvuse kava, milles on ühendatud pikaajaline visioon ja selge rakenduskava.
- Meetmete üldine koordineerimine ja korrapärane seire tagavad tõhusa ja kohandatava rakendamise.
- Rakendamise süstemaatiline hindamine on aluseks järgmisele kavandamistsüklile.

Kavandamistsükli ja 12 alaetapi raames elluviidavate 32 konkreetse tegevuse tehnilisem kirjeldus on esitatud joonisel 9 ning neid kirjeldatakse üksikasjalikult 2. jaos.

## 1.4 Kuidas säästva linnaliikuvuse kavandamine praktikas toimub?

Säästva linnaliikuvuse kavandamine ei ole teoreetiline kontseptsioon. Selle väljatöötamisel kasutati alt üles lähenemisviisi, tuginedes paljude planeerimisspetsialistide ja muude ekspertide kogemustele. Selles säästva linnaliikuvuse kava suuniste teises väljaandes soovitatud põhimõtted, etapid ja tegevused põhinevad paljude Euroopa ja muude linnade kogemustel. Seega soovitakse nende suunistega pakkuda inspireerivast materjalist enamat. Samas on ka selge, et konkreetsed riiklikud kavandamis- ja rahastamisraamistikud, mitmesugused linnaolud, poliitilise võimu kombinatsioonid ja sidusrühmade mõju nõuavad mitmesuguseid loominguksilisi kompromisse, mis

viivad paratamatult kontseptsiooni kohandamiseni kohalike vajadustega. Poliitiliste otsuste tegemine nõuab ka pragmaatilisust ja oskust töötada sellega, mis on olemas. Sellest hoolimata mõtlevad targad poliitikakujundajad ühest valimistsüklist ja hetkel omatavast poliitilisest enamusest kaugemale.

Säästva linnaliikuvuse kavandamine aitab luua parema aluse ka tulevaste vajadustega toimetulemiseks. Strateegilisest poliitilisest vaatepunktist on säästva linnaliikuvuse kava säästva ja uuendusliku muutuste juhtimise vahend. See tähendab, et säästva linnaliikuvuse kavandamistsükli (mida kirjeldatakse peatükis 1.3) tuleks pigem käsitada spiraalina: kui üks kavandamistsükkel on lõppenud, peaks peagi algama uus tsükkel; nii tekib pideva täiustamise protsess.

Selles peatükis vaadeldakse, kuidas säästva linnaliikuvuse kavandamine sobitub reaalsesse planeerimistegevusse, kuidas see on seotud linnapoliitika kujundamisega üldisemalt, kuidas integreerida see linna muude planeerimistegevustega, kuidas kohandada säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni linnapiirkonna konkreetsete oludega ning kuidas tulla kavandamisega toime ebakindlatel ja muutuvatel aegadel.



## Kavandamise praktiline külg

Kaheteistkümnest alaetapist koosnev tsükel võib tunduda viitavat sellele, et alaetapid tuleks läbida üksteise järel, ning ülesannete ja kontrollnimekirjade selge struktuur võib näida soovitusena järgida suuniseid sõna-sõnalt, kuid see ei ole nii. Säästva linnaliikuvuse kavandamine ei ole retsept, vaid meetod. Kõik teavad, kui erinevad on linnad ja kui keerukas võib olla otsuste tegemine linnapiirkonnas. Säästva linnaliikuvuse kava rakendamisel on oluline kohandada kava konkreetsete kohalike oludega, jäädes samas kaugelvevatavaks ja vältides sobimatuid kompromisse.

Säästva linnaliikuvuse kava tsükel (mida tutvustatakse peatükis 1.1 ja kirjeldatakse üksikasjalikumalt 2. jaos) on kavandatud teabevahendina linnaliikuvuse kavandamise kirjeldamiseks kergesti mõistetaval kujul. Tegelik kavandamise käigus võib olla keeruline kindlaks määrata, millised alaetapid ja tegevused tuleks ellu viia kõigepealt, sest mõned tegevused peavad toimuma paralleelselt. Näiteks tööstruktuuride loomine (vt 1. alaetapp) ja kavandamisraamistiku kindlaksmääramine (vt 2. alaetapp) on ajastamise ja kaasatud inimeste mõttes märkimisväärselt kattuvad. Mõnikord tuleb

ülesannet, mis näis olevat lõpetatud, uuesti täita, sest mõned tulemused ei ole täielikult rahuldavad. Säästva linnaliikuvuse kava tsükli visuaalne kirjeldus, milles on näidatud alaetappidele kuluv suhteline aeg ning võimalikud tagasisideahelad ja tagasipöördumist kujutavad nooled, on esitatud joonisel 17.

## Kavandamisele esitatavad nõuded

Kavandamine on oluline aspekt paljudes poliitikavaldkondades ja kõigil valitsemistasanditel. Kohalikud kavandajad peavad olema teadlikud säästva linnaliikuvuse kava mõjutavatest nõuetest (nt maakasutuse planeerimine, haridus, tööhõive) ning mõistma, milline asutus mille eest vastutab, et hõlmata need asutused säästva linnaliikuvuse kavaga. Euroopa tasandil on enamik kavandamissoovitusi vabatahtlikud. Nende hulka kuulub säästva energia ja kliima tegevuskava, mis on kooskõlas linnapeade pakti kliima- ja energiaeesmärkidega<sup>41</sup>. Riigi tasandil planeeritakse tavaliselt taristuinvesteeringuid, samas kui terviklik keskkonna- ja maakasutuse planeerimine on sageli piirkondlik ülesanne.

**Joonis 3:** Säästva linnaliikuvuse kava ja muude kavade vaheliste seoste struktuur (alus: Ahrens jt, FGSV 2015, Recommendations for Mobility Master Planning, lk 8)



<sup>41</sup> Vt Teadusuuringute Ühiskeskuse juhend „How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan“; [www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/](http://www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/)

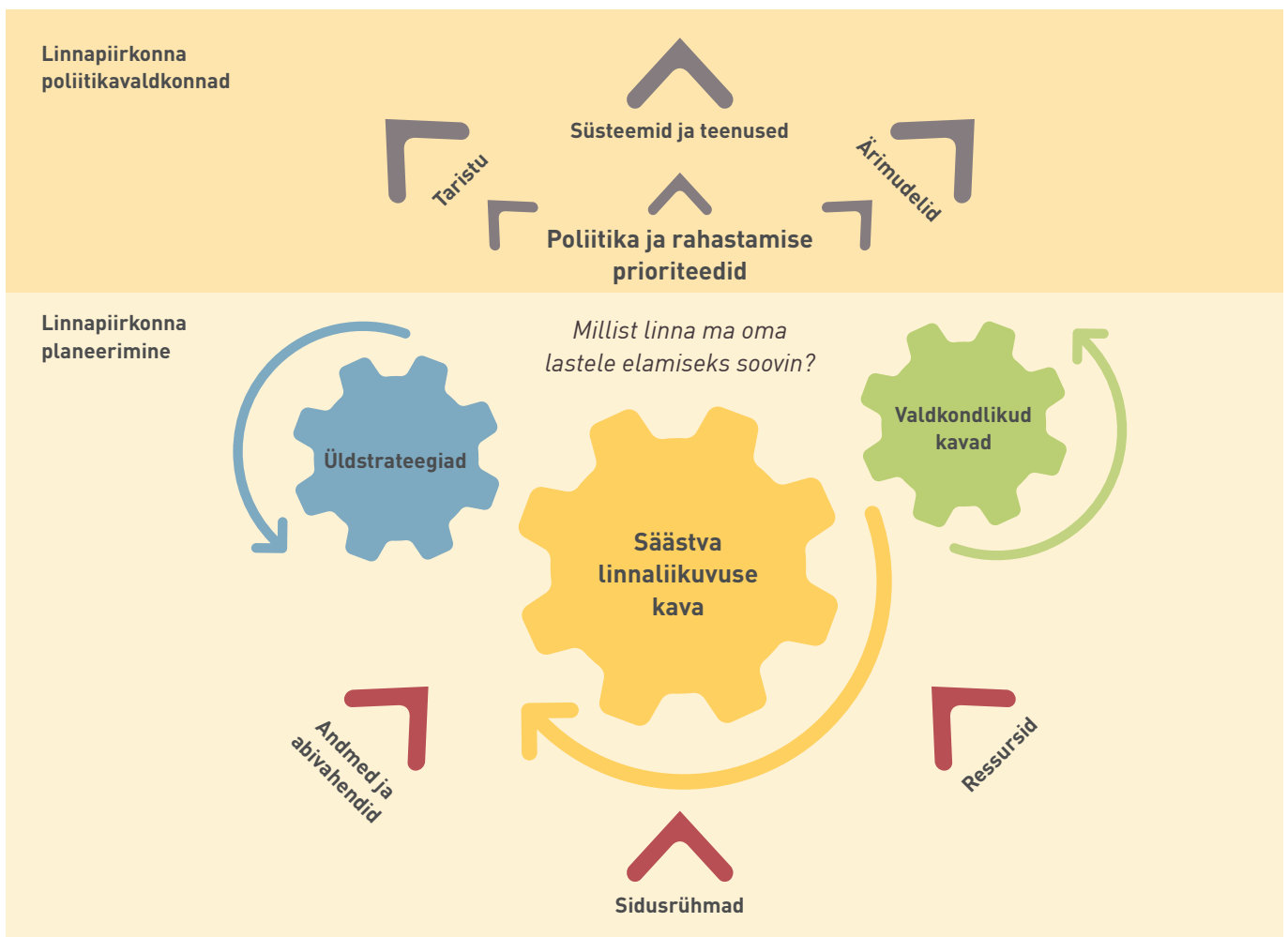
### Säästva linnaliikuvuse kavandamine kui integreerimise protsess

Kohaliku omavalitsuse konkreetsest kavade portfelist olenemata kasutatakse kavandamisprotsessis sageli samu andmeid ja vahendeid, kavandamine eeldab samade sidusrühmade osalemist ning mõnikord on kavandajateks koguni ühed ja samad inimesed, kes tuginevad samadele rahalistele ressurssidele. Neil protsessidel on siiski erinevad ajastus-, kavandamis- ja aruandlusnõuded ning erinev geograafiline ulatus või vastutav asutus. Sellest hoolimata on kavandamine alati protsess, mille käigus tehakse valikuid erinevate tulevikutsenaariumide vahel. Fundamentaalsed küsimused, nagu „Millist linna ma oma lastele elamiseks soovin?“, on sageli linnaplaneerimise keskmes, olenemata konkreetsest valdkonnast.

Säästva linnaliikuvuse kava võib pidada üheks hammasrattaks suuremas planeerimismasinas (vt joonis 4).

Sageli on raske kindlaks määrata, milline hammasratas veab teisi ja millised on veetavad, kuna see sõltub peamiselt sellest, millist ajavahemikku silmas peetakse. Üldises linnaarengu strateegias võidakse seada liikuvuse üldeesmärgid, mis on säästva linnaliikuvuse kava oluliseks sisendiks, liikuvuskava omakorda aga on aluseks mõne üksikasjaliku valdkondliku strateegia väljatöötamisele. Praktikas võib ajastus olla täiesti erinev, kuid poliitika koordineerimine on vajalik, et tagada kooskõla ning koordineerida asjaomaste kavandamisprotsesside ja poliitikameetmete ajastust, ruumilist ulatust ja rakendamist. Lisaks ressursside säästmisele koostoime kaudu ning poliitikavaldkondadevaheliste ebatõhususte ja isegi vastuolude vältimisele vähendab selline koordineerimine ka taristu ehitamisest ja uute süsteemide koordineerimata kasutuselevõttust tulenevaid häireid. Oluline on, et see vähendab ka sidusrühmade väsimust.

Joonis 4: Säästva linnaliikuvuse kavandamine kui integreerimise protsess



## Säästva linnaliikuvuse kava suuniste kohandamine kohalike oludega

Säästva linnaliikuvuse kava meetodit tuleb kohandada iga linnapiirkonna oludega ja konkreetsete vajaduste järgi, kus seda rakendatakse, säilitades samas kõrge ambitsioonitaseme. Säästva linnaliikuvuse kava kaheksa põhimõtet eristavad seda kava traditsioonilisemast transpordikavast. Kohandamine ei tähenda siiski ühestki põhimõttest loobumist; pigem võib kohandada intensiivsust – näiteks oma esimest säästva linnaliikuvuse kava välja töötava väikelinna suutlikkusega –, säilitades samas kaugele vaatavad pikaajalised eesmärgid.

Kohalike vajadustega kohandamine võib toimuda eri vormides. Kohandamise vajadus võib tekkida näiteks siis, kui linnapiirkonnal on väga spetsiifiline funktsioon, näiteks riigi sadamaterminalina, mida läbivad väga suured liiklusvood. Linn võib asuda ka hooajalise transpordikorraldusega saarel. Sellistes olukordades on ilmselgelt oluline keskenduda säästva linnaliikuvuse kavas selliste eesmärkide ja sihttasemetega saavutamisele, mis on suunatud konkreetsetele liikuvusprobleemidele, järgides samas säästva linnaliikuvuse kava meetodikat, et vältida tavapärase liikluskava koostamist (vt ka joonis 5).

Kuigi säästva linnaliikuvuse kava suunistes võimaldavad paindlikkust ja kohalikele oludele kohandamist, peavad miinimumnõuded olema täidetud:

- Olulised vahe-eesmärgid tuleb saavutada faktiliselt ja kaasavalt. Need vahe-eesmärgid on järgmised: funktsionaalse linnapiirkonna probleemide ja võimaluste sisutihe analüüs; sidusrühmadega kokku lepitud visioon, eesmärgid ja sihttasemed ning meetmete, sealhulgas nende hindamise ja rahastamise kirjeldus.
- Rakendamisprotsessi tuleb tähelepanelikult jälgida ja rakendamist vajadust mööda kohandada ning kodanikke ja sidusrühmi tuleb aktiivselt teavitada edusammudest.

**Joonis 5:** Kavandamisprotsessi kohandamise vajaduste kindlakstegemine (näited)





Pilt © oChesky\_W, istock.com

### Kavandamine kiirete muutuste ajal

Me elame kiirete muutuste ajal ja peame lahendama suuri üleilmseid sõlmküsimusi, nagu (muu hulgas) kliima, majandus ja julgeolek, ning tulema toime nende mõjuga. Lisaks teisenevad pidevalt inimeste harjumused, väärtused ja ootused ning tehnoloogia arenedes kerkivad esile üha uued võimalused. Samas valitseb suur ebakindlus selle suhtes, kas kodanikud kasutavad uusi tehnoloogialahendusi oodatud viisil, kuidas areneb liikuvuskultuur ning kuidas muutuvad kohalike omavalitsuste rahalised vahendid, võttes arvesse makromajanduslikke ja demograafilisi probleeme.

CIVITAs e eksperdirühm tegi kindlaks selliste tegurite loetelu, mis avaldavad linnalisele liikuvusele aja jooksul suurimat mõju ja mida tuleks seetõttu pidada linnalist liikuvust põhjalikult muutmiseks teguriteks<sup>42</sup>. Kuigi nende mõju võib eri valdkondades olla erinev, võivad nad linnalist liikuvust pöördeliselt muuta. Ilmselgelt peab strateegiline dokument, nagu säästva linnaliikuvuse kava, neid (ja teisi) pikaajalisi muutusi arvesse võtma.

- Elektrifitseerimine: kõigi transpordiliikide elektrifitseerimine, elektritaristu uuenduslik kasutamine ja selle seos energiaküsimustega (nt kohalik taastuvenergia tootmine).
- Automatiseerimine ja ühendatud (sidusad) intelligentsed transpordisüsteemid: tehnoloogia rakendamine uutes liikuvusteenustes ning selle mõju linnade vormile ja funktsioonidele.
- Andmepõhine majandus: andmed kui uute ettevõtete ja poliitikameetmete liikumapanev jõud, integreerimisplatvormid, mis pakuvad olemasolevatest ja uutest liikuvuspakkumistest pärinevaid uusi tooteid, ning põhimõttelisemad aspektid, nagu algoritmid, mida õigusaktide ja eeskirjade koostamisel üha enam kasutatakse.
- Kauba- ja reisijateveo uued ärikontseptsioonid: integreerimisplatvormid, mis pakuvad olemasolevatel ja uutel liikuvusteenustel põhinevad uusi liikuvustooteid (nt liikuvus kui teenus ning kaubaveo vahendamise platvormid).
- Jagatud liikuvus: jagatud liikuvuse kõik (mittetehnilised) aspektid, nt sõidujagamine, autode ühiskasutus (eriti teenused, mis võimaldavad autot kasutama hakata ja hiljem auto maha jätta kindla piirkonna mis tahes punktis) ja jalgrataste ühiskasutus.
- Aktiivne liikuvus: nii jalgsi käimise ja jalgrattasõidu kasv kui ka uued mikroliikuvuse kontseptsioonid.
- Hoiakute ja käitumismallide muutumine: uued liikuvusmudelid noorte seas, suuremad ootused samal päeval kohaletoometamise teenuste suhtes, nõudlus kergesti kasutatavate liikuvusteenuste järele (lihtsustamine) ja detsentraliseeritud tootmine (nt 3D-printimine).
- Integreeritud ruumihaldus: uued ja integreeritud lähenemisviisid linnaruumi kasutamisele ja haldamisele, nt kohaloomed, sõidukite juurdepääsu reguleerimine linnas, kõnniteede haldamine ja liikuvus õhus (nt dronid).

Säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsioonis soovitatakse liikuvusolukorra üksikasjalikul analüüsil põhinevat stsenaariumianalüüsi ja visiooniloomet, mis on olulised etapid säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel (vt 3., 4. ja 5. alaetapp).

<sup>42</sup> Vt CIVITAS SATELLITE'i peagi valmiv dokument olukorda põhjalikult muutmise tegurite kohta.



## 1.5 Kuidas saab riigi ja piirkonna tasandil toetada säästva linnaliikuvuse kavandamist?

Linnaline liikuvus on tihedalt seotud teiste poliitikavaldkondadega, nagu keskkond, liiklusohutus, tervishoid, ruumiline planeerimine ja energeetika. Nende valdkondade poliitikat kujundatakse sageli kohalikul, piirkondlikul ja riiklikul tasandil. Seetõttu vajavad paljud Euroopa linnad kõrgemate valitsemistasandite toetust, eelkõige valitsemise, õigusaktide, rahastamise, seire ja hindamise, suuniste ja meetodika, hariduse ja teadmiste vahetamise valdkonnas. Enamikus ELi liikmesriikides pakub sellist toetust riigi valitsus, samas kui mõnes riigis on kohalikul tasandil suurem pädevus ja riigi tasandi roll on väiksem.

### Kasu riiklikule ja piirkondlikule tasandile

Kuigi linnalise liikuvuse kavandamine kuulub enamasti kohaliku tasandi pädevusse, ei suuda linnad säästva linnaliikuvuse kaugeleaatavaid eesmärke üksi saavutada. Samal ajal on säästva linnaliikuvuse tulemuslik kavandamine väga kasulik ka riiklikule ja piirkondlikule valitsemistasandile, kuna kohaliku tasandi edusammud aitavad kaasa piirkondlike ja riiklike eesmärkide saavutamisele. Alljärgnevalt kirjeldatakse riikliku ja piirkondliku tasandi stiimuleid säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamise toetamiseks.

#### Parem sidusus eri valdkondlike poliitikameetmete ja valitsemistasandite vahel

Linnaline liikuvus on tihedalt seotud teistel valitsemistasanditel rakendatavate valdkondlike poliitikameetmetega, mida sageli töötavad välja väga erinevad poliitilised ja institutsionaalsed osalejad nii kohalikul kui ka piirkondlikul, riiklikul või isegi Euroopa tasandil. Kui neid poliitikameetmeid ei kooskõlastata, k u h j u v a d n e e d m i t m e s u g u s t e s planeerimisdokumentides, peegeldades erinevusi valitsemis- ja õigusraamistikutes, väljatöötamise protsessides ja konkreetsetes eesmärkides. Planeerimismeetodite ja -tulemuste vastuolulisuse ja dubleerimise olemuslikku riski tuleb vähendada. Kõige silmapaistvamad näited on seotud maakasutuse reguleerimise ja maa maksustamise, ebasoodsas olukorras olevate inimeste juurdepääsuga põhiteenustele ning taristu arendamisega.

#### Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ja rakendamise takistuste kõrvaldamine

Mõned takistused on oma olemuselt puhtalt kohalikul ja nende ületamine on kohalike omavalitsuste pädevuses,

samas kui teised tulenevad sageli ebatõhusatest riiklikest raamistikest, mis põhjustavad järgmisi takistusi<sup>43</sup>:

- koostöö puudumine linna-, piirkondliku ja riikliku tasandi vahel;
- tegevuse vähene kooskõlastamine ministeeriumide vahel, mille tulemuseks on vastuolud riigiasutuste poliitika vahel;
- otsustajate vähene teadlikkus, poliitiline tahe ja pühendumus;
- pideva ja koordineeritud rahastamise puudumine riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil;
- kehv seire- ja hindamiskultuur, mille puhul kvaliteedikontroll on piiratud või puudub üldse, ning
- ebapiisav asjatundlik tugi (sealhulgas suunisted) ja koolitus ning vähe spetsialiste, kes suudavad vajalikke oskusi edasi anda.

#### Euroopa, riiklike ja kohalike rahastamisvoogude optimeerimine ja koordineerimine

Poliitilise visiooni alusel konkreetsete meetmete rakendamisel on oluline roll finantsvõimendusel. Linnalist liikuvust rahastavad mitmesugused Euroopa ja riiklikud institutsioonid. Säästvat linnalist liikuvust võib toetada kooskõlastatud riiklik või piirkondlik rahastamisraamistik, mis põhineb ühisel arusaamal õiguslikest ja tehnilistest aspektidest. Kõige olulisem on see, et igasugune taristukavade rahastamise raamistik peaks edendama transpordi vältimist ja toetama säästvaid transpordiliike.

<sup>43</sup> Takistuste ja vajaduste üksikasjalikum kirjeldus on esitatud dokumendis „SUMP-s-Update report (2018)“.

## Innovatsiooni ja uute turgude edendamine

Riikliku või piirkondliku liikuvusstrateegia loomine võib hõlmata liikuvuslahenduste, sealhulgas uuenduslike tehnoloogialahendustega seotud selgelt määratletud prioriteetide seadmist. Näiteks keskkonnahoidlike sõidukite direktiivis<sup>44</sup> nõutakse, et avaliku sektori asutused hangiksid teatavas minimaalses koguses keskkonnahoidlikke sõidukeid, hõlbustades sellega vähese heitega ja heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Need selgelt määratletud prioriteetid saadavad erasektorile ja kohalikele omavalitsustele üheselt mõistetava ja kindla sõnumi, mis võib soodustada pikaajalisi investeeringuid.

### Riikliku või piirkondliku raamistiku väljatöötamine: olukord, millest võivad kõik!

Linnadel on potentsiaali kutsuda esile olulisi muutusi, rakendades hiljutisi rahvusvahelisi kokkuleppeid, näiteks Pariisi kliimakokkulepet ja uut linnade tegevuskava. ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsil, mis toimus 2015. aastal Pariisis (COP 21), tunnustati linnade suurt rolli tulemuslike kliimameetmete rakendamisel. Näiteks maksustamisega saab vähendada isikliku auto kasutamist: riigiasutused võivad kehtestada ostu- ja liiklusmaksud, samas kui kohalike meetmetega saab soodustada autost sõltumatut eluviisi.

Linnad ei saa siiski üksi saavutada üleminekut säästvale liikuvusele, kuna nende ressursid ja pädevused on selleks liiga väikesed. Riiklik või piirkondlik toetus säästva linnaliikuvuse kavadele võib aidata vähendada transpordiga seotud kasvuhooonegaaside heidet; selleks võib luua poliitika-, finants- ja teadmisaamistiku, mis suurendab sidusrühmade teadlikkust alates kohalikust kuni riikliku tasandini ja nii avalikus kui ka erasektoris. Sel moel aitab säästva linnaliikuvuse kavasid toetav riiklik või piirkondlik poliitika otseselt kaasa riiklikult kindlaksmääratud eesmärkide saavutamisele.

See kehtib ka Euroopa õhukvaliteedi nõuete kohta. Euroopa õigusaktides on inimeste tervise kaitseks sätestatud heite piirnormid ja õhukvaliteedi standardid. 2016. aastal ületasid kuus liikmesriiki vähemalt ühte heitkoguste piirmäära. Kõik õhukvaliteedi standardid olid täidetud ainult neljas ELi liikmesriigis, samas kui kümnes liikmesriigis ületati kõigi õhukvaliteedi standardite piirmäärasid. Linnaline liikuvus on üks oluline valdkond, kus rakendatakse meetmeid heitkoguste vähendamiseks ja õhukvaliteedi parandamiseks. Riiklik või piirkondlik raamistik, mis toetab säästva linnaliikuvuse kavasid, võimaldaks kohalikel kavadel olla sihipärasemad ja toimivamad, aidates linnadel täita õhukvaliteedi nõudeid.

Lühidalt öeldes ei ole riikide ja piirkondade valitsustel ilma linnade panuseta võimalik saavutada oma kliimaeesmärke, vastata Euroopa õhukvaliteedi nõuetele ega täita oma rahvusvahelisi kohustusi. Linnadel seevastu on vaja, et keskvalitsus ja piirkondlik valitsus toetaksid neid säästvama liikuvuse saavutamisel. Olukord, millest võivad kõik!



Pilt: UNclimatechange, flickr.com

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_et](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_et).

## Säästva linnaliikuvuse kavade kasutuselevõttu soodustavad meetmed ja vahendid

Riikliku tasandi osalejad saavad säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamist toetada mitmesuguste sellel tasandil võetavate meetmetega. Joonisel 6 on esitatud põhilised riiklikud meetmed, mis on seotud valitsemisega, õigusaktide ja eeskirjadega, rahastamisega, seire ja hindamisega, suuniste ja meetodikaga, haridusega ning teadmiste vahetamisega.

Meetmed avaldavad üksteisele suurt mõju. Näiteks kvaliteetsete säästva linnaliikuvuse kavade koostamiseks riikliku toetuse väljatöötamine [rahastamine] tähendab seda, et tuleb määrata kindlaks, mis on säästva linnaliikuvuse kava ja (vajaduse korral) kuidas seda välja töötada [õigusaktid ja eeskirjad, suunised ja meetodika].

Rahastamisprotsess tuleb kooskõlastada teiste riiklike sidusrühmadega [valitsemine] ja selle elluviimist tuleb protsessi kogu kestuse vältel jälgida [seire ja hindamine]. Selle kasulikkusest tuleb teavitada olulistel hetkedel (nt toetuse andmise alustamisel) ja sidusrühmadelt tuleks kogu protsessi jooksul koguda tagasisidet [valitsemine, teavitamine, teadmiste vahetamine]. Seega on äärmiselt soovitatav, et riigi tasandi otsustajad töötaksid välja tervikliku riikliku programmi. See parandab sidusust, tagab koostoime ja suurendab nähtavust kõigi sidusrühmade, eelkõige säästva linnaliikuvuse kavasid väljatöötavate kohalike omavalitsuste jaoks.

**Joonis 6:** Riigi tasandi meetmed säästva linnaliikuvuse kavade kasutuselevõtu edendamiseks ja nende meetmete vahelised peamised seosed



Valitsused saavad edendada säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni kasutuselevõttu nelja sekkumistasandi kaudu, mis kõik tuginevad üksteisele.

**1. Teavitamine:** riigi valitsus annab üksikasjalikku teavet säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni (ja selle kasulikkuse) kohta riigi kontekstis. Riiklik platvorm võib hõlbustada linnadevahelist teabevahetust säästva linnaliikuvuse kavandamise kontseptsiooni kohta, sisaldada näiteid headest tavadest ja anda teavet (riiklike) rahastamisvõimaluste kohta.

**2. Stiimulid:** säästva linnaliikuvuse kava olemasolu on eeltingimus, et linnad saaksid linnalise liikuvuse projektide jaoks riiklikku rahastust. Seda lähenemisviisi järgitakse mõnes Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rakenduskavas.

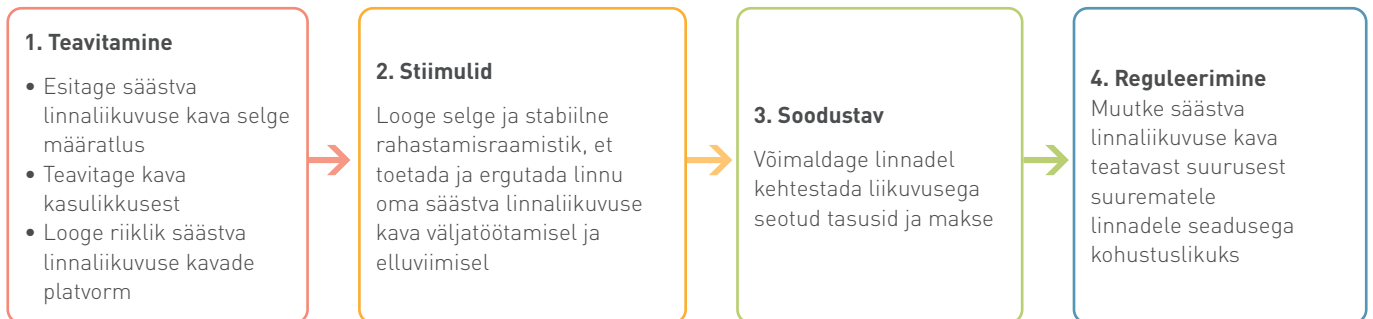
**3. Soodustav raamistik** linnadele ja piirkondadele: riigi valitsus annab linnadele seadusliku õiguse kehtestada makse ja maksustamissüsteeme või lisab asjakohastesse õigusaktidesse katsetamisklauslid, et võimaldada linnadel katsetada uusi lähenemisviise säästvale liikuvusele.

**4. Reguleerimine:** säästva linnaliikuvuse kava olemasolu tehakse seadusega kohustuslikuks kõigile linnadele või mõningatele linnadele, võttes aluseks teatavad kriteeriumid, nt rahvaarv või kohalike omavalitsusüksuse kategooria.



Pilt © inakiantonana, istock.com

Joonis 7: Neli sekkumise tasandit



**Säästva linnaliikuvuse kavade** riiklikud toetusprogrammid on riiklikul või piirkondlikul tasandil rakendatavad programmid, mille eesmärk on ergutada, toetada või nõuda säästva linnaliikuvuse kavade rakendamist ja/või pakkuda selleks stiimuleid. Üksikasjalikud juhised on esitatud teemajuhendis **säästva linnaliikuvuse kavandamise riiklike toetusraamistike** kohta.

Nagu rõhutati Euroopa säästva linnaliikuvuse kavandamise riiklike raamistike hiljutises analüüsis, on vaja tõhusaid ja sidusaid riiklike ja/või piirkondlike säästva linnaliikuvuse kavade programme, et toetada kohalike säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamist ja rakendamist. Eri profiiliga riikide puhul on kindlaks tehtud üksikasjalikumad vajadused<sup>45</sup>.

**Joonis 8:** Kohalike säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamiseks ja rakendamiseks on vajadus säästva linnaliikuvuse kavandamise tõhusate ja sidusate riiklike või piirkondlike programmide järele

Riigid ja piirkonnad, kus ei ole säästva linnaliikuvuse kavandamise riikliku programmi või kus alustatakse selle väljatöötamist		Riigid ja piirkonnad, kus säästva linnaliikuvuse kavandamise riiklik programm on olemas	
Vajadused	Peamised valdkonnad	Vajadused	Peamised valdkonnad
Pühendumuse ja valmisoleku saavutamine riiklikul (ministeeriumi) tasandil seoses säästva linnaliikuvuse kavade keskse juhtimisega ning liikuvuse kavandamisest ühise arusaama loomiseks	Valitsemine	Säästva linnaliikuvuse kavandamise riiklike programmide ja nende elementide pidev täiustamine	Valitsemine Õigusaktid ja reguleerimine
Institutsiooniline, seadusandlik ja rahaline toetus säästva linnaliikuvuse kavadele ja nende meetmetele	Valitsemine Õigusaktid ja reguleerimine Rahastamine	Säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamise ja rakendamise pideva riikliku rahastamise tagamine või ümberkorraldamine	Rahastamine
Riiklike säästva linnaliikuvuse kavandamise suuniste vastuvõtmine	Suunised ja meetodika	Säästva linnaliikuvuse kavade kohaldamisala laiendamine funktsionaalsetele piirkondadele, kasutades mitme omavalitsusüksuse ühist või piirkondlikku säästva linnaliikuvuse kava	Suunised ja meetodika Valitsemine Õigusaktid ja reguleerimine
Seire ja hindamise kasutuselevõtmine ning regulaarse liikuvusandmete kogumise stimuleerimine	Seire ja hindamine	Seire ja hindamise parandamine; rakendamiseks otsustajate toetuse ja poliitilise toetuse suurendamine	Seire ja hindamine
Suutlikkuse arendamine (koolitused ja õpikojad kohaliku omavalitsuse töötajatele ja spetsialistidele), et toetada säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamist, nõustamisalast oskusteavet, kvaliteedikontrolli ja riiklike järelevalveasutuste töötajate koolitust	Teavitamine, haridus, teadmiste vahetamine	Koostöö ülikoolidega säästva linnaliikuvuse kavandamise integreerimiseks asjaomastesse õppekavadesse	Teavitamine, haridus, teadmiste vahetamine
Kohalike poliitikute, sidusrühmade ja üldsuse teadlikkuse suurendamine säästva linnaliikuvuse kavandamise ja üldiselt linnalise liikuvuse positiivsest mõjust riiklikul tasandil	Teavitamine, haridus, teadmiste vahetamine	Pidevad teavitus- ja reklaamikampaaniad, milles tutvustatakse säästva linnaliikuvuse kavade rakendamise positiivset mõju, pöörates erilist tähelepanu otsustajatele ja üldsusele	Teavitamine, haridus, teadmiste vahetamine

<sup>45</sup> Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. The Status of SUMP in EU member states, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

## 2. JAGU. Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamine ja rakendamine

Käesolevad suunised on suunatud linnatranspordi ja -liikuvuse valdkonna praktikutele ning teistele sidusrühmadele, kes osalevad säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamises ja rakendamises. Suunistes kirjeldatakse säästva linnaliikuvuse kava koostamise ja rakendamise protsessi. See protsess koosneb neljast etapist ja 12 peamisest alaetapist, mis omakorda jagunevad 32 tegevuseks. Tsükli kõik neli etappi algavad ja lõpevad vahe-eesmärgiga. Vahe-eesmärgid on seotud järgmise etapi jaoks vajaliku otsuse või tulemusega ning iga vahe-eesmärk tähistab eelmise etapi lõpuleviimist. Selles juhenddokumendis kirjeldatakse üksikasjalikult kõiki etappe ja nendega seotud tegevusi, sealhulgas järgmist:

- tegevuse põhjendus, käsitletavat küsimused ja vastust vajavad küsimused;
- elluviidava tegevuse konkreetsed eesmärgid;
- peamised ülesanded, mis tuleb tegevuse raames täita;
- põhinõuete täitmisest laiem tegevus linnade ja piirkondade puhul, kellel on soov (ja ressursid) minna põhiülesannetest kaugemale;
- nõuded ajastamisele ja muude tegevustega koordineerimisele ning
- tehtavate toimingute kontrollnimekiri.

Tuleb rõhutada, et tegevuste järjekord on pigem loogiline kui järjestikuline<sup>46</sup>. Praktikas võivad tegevused toimuda osaliselt paralleelselt või hõlmata tagasisideahelaid. Iga tegevuse ajastust ja koordineerimist käsitlevas jaos tuuakse välja sellega seoses olulised aspektid. Järgmisel lehel on esitatud graafiline ülevaade kavandamistsüklist ning sellele järgneb säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ja rakendamise kõigi etappide ja tegevuste üksikasjalik kirjeldus. Suunised sisaldavad heade tavade näiteid, mõistete määratlusi, abivahendeid ja viiteid, et toetada kasutajaid säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel ja rakendamisel.

Heade tavade näited on võetud säästva linnaliikuvuse kavades kõikjal Euroopast. Mõned neist ei pruugi täita kõiki nõudeid, kuid on kasulikud selleks, et näitlikustada tegevusi, mis on osa säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ja rakendamise protsessist. Eesmärk on tuua näiteid Euroopa eri piirkondadest, et näidata, et hea planeerimine on võimalik eri oludes. Paljud näited illustreerivad ka tulevikku suunatud kavandamistegevust.

Lisanäiteid leiab aadressilt [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

### Säästva linnaliikuvuse kava tsükkel

Säästva linnaliikuvuse kava tsükkel koosneb neljast etapist ja 12 peamisest alaetapist, mis omakorda jagunevad 32 tegevuseks. Tsükli kõik neli etappi algavad ja lõpevad vahe-eesmärgiga. Vahe-eesmärgid on seotud järgmise etapi jaoks vajaliku otsuse või tulemusega ning tähistavad eelmise etapi lõpuleviimist. Kõik alaetapid ja tegevused peaksid olema osa korrapärasest kavandamistsüklist, et tagada pidev täiustamine.

<sup>46</sup> Seda aspekti kirjeldatakse üksikasjalikult peatükis 1.4 „Säästva linnaliikuvuse kavandamine praktikas“.

Joonis 9: Säästva linnaliikuvuse kavandamise 12 alaetapi (2. väljaanne) – ülevaade kavandajate jaoks



# 1. ETAPP. Ettevalmistamine ja analüüs



Vahe-eesmärk:  
**säästva linnaliikuvuse kava koostamise otsus**

## Lähtepunkt: säästva linnaliikuvuse kava koostamise otsus

Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise lähtepunktiks peaks olema otsus parandada senist liikuvusolukorda ja kindel veendumus, et jätkusuutlikkust on vaja suurendada. Algusest peale peaks olema selge, et linnatransport või -liikuvus ei ole eesmärk omaette, vaid see peaks aitama saavutada suuremaid sihte, nagu parem elukvaliteet ja suurem heaolu. Säästva linnaliikuvuse kava koostamise otsus tähendab alati kohustust järgida sellise kava üldeesmärke, milleks on:

- juurdepääsu parandamine kõigi inimeste jaoks, olenemata nende sissetulekust ja sotsiaalsest staatusest;
- elukvaliteedi ja linnakeskkonna atraktiivsuse parandamine;
- liiklusohutuse ja rahvatervise parandamine;
- õhu- ja mürasaaste, kasvuhooenergiaheite ja energiatarbimise vähendamine;
- majanduslik elujõulisus, sotsiaalne võrdsus ja keskkonna kvaliteet.

Olenevalt riigi ja kohalikest oludest võib säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise liikumapanevaks jõuks olla riigi tasandil kehtestatud õiguslik kohustus, kohaliku poliitilise organi (nt kohaliku volikogu) ametlik otsus või kohaliku omavalitsuse võetud kohustus. Igal juhul on vaja tõelist pühendumist, et kava oleks tõeliselt jätkusuutlik ja tulemuslik. Kui kohalikul tasandil ei ole poliitilist eestvedajat, võib olla keeruline veenda teisi poliitikuid asjaga kaasa tulema. Selleks on vaja veenvaid argumente, mida esitab inimene, keda otsustajad austavad. Säästva linnaliikuvuse kava protsessi algatamise ajendiks võib olla ka mõni projekt või meede. Ulatusliku taristuprojekti (nt uus trammiliin) või suure mõjuga uuenduse (nt vähese heitega tsoon) kohta tehtud otsusest tuleneb vajadus integreerida asjaomane meede laiemasse planeerimisraamistikku.

Säästva linnaliikuvuse kava võib pakkuda suurprojektile terviklikku lähenemisviisi koos lisameetmete, pikaajaliste eesmärkide ja kaasamis põhimõtetega. Eelkõige suure mõjuga suurte ja uuenduslike projektide puhul annab säästva linnaliikuvuse kava võimaluse rakendada ulatuslikke kaasamisstrateegiaid, mida on vaja meetmetele üldsuse toetuse saamiseks. Suur taristuprojekt võib osutuda algatuseks, millele järgneb funktsionaalse linnapiirkonna liikuvuse terviklik kavandamine, mida toetab laiem kavandamisstrateegia.

Kasulik on näidata linnas tekkivaid ülesandeid ja probleeme, kui midagi ei muudeta, rõhutada säästva linnaliikuvuse kavast saadavat kasu ning rõhutada asjaolu, et valijad hindavad häid tulemusi kõrgelt. Kiireloomulisusele osutamiseks võib olla kasulik simuleerida senise arengu negatiivseid tagajärgi (mis võivad seisneda näiteks tulevastel ummikutes ja neist tulenevas majanduslikus kahjus või olla seotud selliste näitajatega nagu liiklussurmade arv või õhusaaste tõttu kaotatud eluaastad) ning esitleda need poliitikutele kaartide ja jooniste abil. Praegused digitaaltehnoloogiast ajendatud kiired muutused rõhutavad pakulist vajadust töötada välja sidus strateegiline lähenemisviis tulevasele säästvale liikuvusele. Säästva linnaliikuvuse kavaga kaasnevatest eelistest rääkimisel on sageli kasulik ühendada need linna jaoks oluliste aktuaalsete küsimustega, nagu õhukvaliteet, liiklus, liiklusohutus, eluasemete taskukohasus või majanduskasv, selgitades, kuidas kava aitab neid küsimusi lahendada. Veenvaks võib osutuda ka see, kui viidata teistele linnadele, kus säästva linnaliikuvuse kavandamine on edukalt läbi viidud (vt peatükk 1.2).

Poliitilist pühendumust võib olla eriti keeruline saavutada põhjusel, et säästva linnaliikuvuse kavast saadav täielik kasu ilmneb alles pärast ajavahemikku, mis on valimistsüklidest pikem. Võib olla kasulik rõhutada võimalust lisada säästva linnaliikuvuse kavaga väiksema ulatusega, kuid suure nähtavusega meetmeid, mis võivad lühikeses perspektiivis tagada üldsuse toetuse ja olla aluseks säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise kohta esimese otsuse tegemisele. Näiteks võib avaliku ruumi ajutine ümberkujundamine n-õ kergete ja odavate lahendustega aidata inimestel näha soovitud positiivseid muutusi (nt tänava sulgemine suvel, ajutine jalgrattatee, mis on eraldatud lillekastidega, tänavaäärsete parkimiskohtade asemel linlaste puhkealad; vt ka kohaloomet käsitlev infokast tegevuse 7.2 juures).





Esimese etapi esimene vahe-eesmärk ja kava koostamise lähtepunkt on poliitikakujundajate sõnaselge otsus säästva linnaliikuvuse kava koostamise kohta. Kavandamisele pannakse alus, vastates järgmistele küsimustele.

### Millised on meie ressursid?

Analüüsige kõiki kavandamiseks kasutada olevaid (inim-, institutsioonilisi, rahalisi) ressursse ning looge tegevuse alustamiseks asjakohased töö- ja osalusstruktuurid. Tagage, et peamised institutsioonid ja sidusrühmad toetavad säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist.

### Milline on meie kavandamiskontekst?

Tehke kindlaks kavandamisprotsessi mõjutavad tegurid, nagu olemasolevad kavad või õiguslikud nõuded. Analüüsige liiklusvooge, et määrata kindlaks kava geograafiline ulatus, ning tagage naaberomavalitsuste ja sidusrühmade toetus. Leppige kokku kavandamisprotsessi ajakavas ja hankige vajaduse korral välist tuge.

Selle ja eelmise alaetapi tegevused on omavahel tihedalt seotud ning sageli toimuvad need paralleelselt. Näiteks tuleb geograafiline ulatus varakult kindlaks määrata, et seda võetaks arvesse tööstruktuuride loomisel.

### Millised on meie peamised probleemid ja võimalused?

Analüüsige liikuvuse olukorda kõigi transpordiliikide ja asjakohaste säästvuse aspektide seisukohast, kasutades sobivaid värsked andmeid.

Esimest etappi lõpetav vahe-eesmärk on kogu funktsionaalse linnapiirkonna liikuvusega seotud põhiprobleemide ja võimaluste analüüs.



Säästva linnalise liikuvuse kavandamise protsessi alguses on vaja analüüsida olemasolevaid võimalusi ja ressursse, et luua tõhusad tööstruktuurid. Tõeliselt tervikliku kavandamisprotsessi saavutamiseks peaks säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise eest vastutav tuumikmeeskond olema hästi kursis kõigi asjaomaste haldusvaldkondadega. Algusest peale tuleks sihiteadlikult tegutseda poliitilise omaluse tagamise nimel ning varakult tuleks kavandada sidusrühmade ja kodanike kaasamist. Esimese alaetapi eesmärk on saavutada nii tõhusad tööstruktuurid kui ka laialdane toetus protsessile.

Selle ja järgmise alaetapi tegevused on omavahel tihedalt seotud ja mõnikord toimuvad need paralleelselt. Näiteks tuleb geograafiline ulatus varakult kindlaks määrata, et seda võetaks arvesse töö- ja osalusstruktuuride loomisel.

## TEGEVUS 1.1. Suutlikkuse ja ressursside hindamine

### Põhjendus

Protsessi kohandamiseks teie kohalike oludega tuleb kõigepealt teha kavandamistavade, suutlikkuse ja ressursside hindamine. See aitab teil välja selgitada tugevad ja nõrgad küljed ning takistused ja tõukejõud, mis võivad eduka säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist mõjutada. Seniste kavandamistavade hindamisel tehakse kindlaks, mil määral need vastavad käesolevas juhenddokumendis sätestatud põhimõtetele. Sellega on tihedalt seotud kava väljatöötamiseks ja rakendamiseks vajalike olemasolevate ressursside ja suutlikkuse küsimus. Need ressursid hõlmavad nii inimressursse (s.t olemasolevaid töötajaid ja oskusi) kui ka rahalisi vahendeid. Ilma piisavate ressurssideta on raske kava edukalt ellu viia.

### Eesmärgid

- Saada aus ja selge pilt seniste kavandamistavade tugevatest ja nõrkadest külgedest ning võimalustest, pidades silmas säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist vastavalt kohalikele oludele (nt poliitiline, institutsiooniline ja õiguslik raamistik).
- Tagada, et teie kohalikus omavalitsuses ja sidusrühmade hulgas on olemas säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessi juhtimiseks ja haldamiseks vajalikud (laiaulatuslikud) oskused.
- Hinnata kavandamisprotsessi ja rakendusmeetmete elluviimiseks vajalikke kinnitatud ja võimalikke rahalisi vahendeid.

## Ülesanded

### Kavandamistavad

- Analüüsige oma senist transpordi planeerimisega seotud tegevust. Soovitav on kasutada säästva linnaliikuvuse kava veebipõhist enesehindamise vahendit (vt abivahendite jaotis), et kontrollida, mil määral teie protsessides juba lähtutakse säästva linnaliikuvuse kavade põhimõtetest (kas neid võetakse arvesse täielikult, piiratud ulatuses või üldse mitte?). Nii saate välja selgitada lüngad, mida tuleks uue säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise protsessis käsitleda.
- Tehke kindlaks oma linnastus kava väljatöötamise protsessi soodustavad ja takistavad tegurid ning analüüsige neid. Sellised tegurid on näiteks järgmised:
  - tegurid, mis võivad toetada säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist ja rakendamist (näiteks poliitilised eestvedajad, väljendatud vajadus omavalitsuse tegevuse parema koordineerimise järele, koostoime mõne muu kavandamisprotsessiga, mis on alles algamas);
  - institutsioonilised, vastuvõetavusega seotud, õiguslikud, regulatiivsed ja rahalised takistused, mis mõjutavad kogu kavandamisprotsessi. (Näiteks, kas bussiettevõtte on eraõiguslik ettevõtte või muu valitsemistasandi kontrolli all olev ettevõtte? Kas liikuvusega seotud sissetulekuid saab kasutada liikuvusmeetmete rahastamiseks? Kas teil on võimalik mõjutada kolmandatest isikutest teenuse osutajaid (nt sõidujagamisteenuse osutajad)? Kas on olemas vähemalt põhimõtteline poliitiline tahe ja üldsuse toetus?);

- kavandamise käigus tekkida võivad takistused (nt eri osakondade juhtimine või nendevaheline suhtlus või valimised).
- Tehke kavandamisprotsesside ja poliitika parandamise lähtepunktina aus enesehindamine. Tulemust ei pea tingimata avalikustama.

### Suutlikkus

- Hinnake juhtiva(te)s organisatsiooni(de)s ja sidusrühmade seas olemasolevaid oskusi. Tagage, et arvesse võetakse kõiki säästva linnalise liikuvuse kavandamiseks vajalikke põhioskusi (vt loetelu abivahendite jaotises).
- Töötage välja strateegia oskuste puudujääkide kõrvaldamiseks (nt koolituse, koostöö, värbamise või alltöövõtu kaudu). Seda peaks tegema säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessi tundevisik (vajaduse korral koostöös personalijuhiga).

### Ressursid

- Määrake kindlaks säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks vajalik eelarve ja tagage poliitiline heakskiit.
- Hinnake meetmete rakendamise tõenäolist eelarveraamistikku. Kaaluge kohalikke, piirkondlikke, riiklikke, ELi ja väliseid rahastamisvõimalusi. See on selles etapis tõenäoliselt veel umbkaudne hinnang, kuid aitab teil jääda realistlikuks.



### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Laske kavandamistavasid hinnata väliseksperitel.
- Tehke koostööd teiste osakondadega või kaasake välispartnereid (nt konsultandid, ülikoolid), et kõrvaldada oskuste puudujäägid (üksikasjalikum teave on esitatud tegevuse 2.4 juures).

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus on vajalik protsessi alguses ja selle tulemusi tuleb arvesse võtta tõhusate tööstruktuuride, eelkõige tuumikmeeskonna loomisel (vt tegevused 1.2, 1.3 ja 1.4).
- See tegevus annab olulise sisendi kohalikele oludele kohandatud säästva linnaliikuvuse kavandamiseks ja võimaldab otsustada, kas välisloetust on vaja või mitte (vt tegevused 2.1, 2.2, 2.3 ja 2.4).
- Takistusi tuleb arvesse võtta kolmandas, meetmete kavandamise etapis.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisega seotud tugevad ja nõrgad küljed ning takistused on kindlaks tehtud.
- ✓ Enesehindamise tulemused on kokku võetud lähtealusena kohalike kavandamisprotsesside optimeerimiseks.
- ✓ Kavandamisprotsessi jaoks vajalikke oskusi ja rahalisi vahendeid on analüüsitud.
- ✓ Oskuste puudujääkide kõrvaldamiseks vajalik strateegia on koostatud.
- ✓ Säästva linnaliikuvuse kava eelarve on poliitilisel tasandil heaks kiidetud.
- ✓ Meetmete rakendamise tõenäolist finantsraamistikku on hinnatud.



### Kavandamistavade hindamise meetodid

#### Sisekoosolek ja läbivaatamine koos säästva linnaliikuvuse kavaga seotud enesehindamisega

Enesehindamine võib toimuda lihtsas vormis – kavandamisprotsessis osalevad inimesed tulevad kokku, et arutada seniste protsesside tugevaid ja nõrku külgi ning kuidas neid nõrku külgi parandada. Arutelu suunamiseks on soovitatav kasutada säästva linnaliikuvuse kava veebipõhist enesehindamise vahendit, mis on kättesaadav Eltises. Pärast säästva linnaliikuvuse kavaga seotud enesehindamise lõpuleviimist näidatakse tulemuste lehel, kui hästi teie kavandamistegevus juba vastab säästva linnaliikuvuse kava põhimõtetele, ja pakutakse kohandatud nõuandeid edasiseks täiustamiseks. Kui kõik koosolekul osalejad vastavad kõigepealt küsimustele ise ning seejärel arutavad rühmana vastuste sarnasusi ja erinevusi, on võimalik saada väga olulisi teadmisi.

Link säästva linnaliikuvuse kavaga seotud enesehindamise vahendile: [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

#### Ekspertihinnang

Veel üks võimalus säästva linnaliikuvuse kavandamise keskkonna hindamiseks on ekspertihinnang. See tähendab, et üks või mitu kogenud planeerijat või muud asjaomase valdkonna eksperti kutsutakse teie linna olukorda hindama. Ekspertihinnangu andja võib hinnata senise kavandamisprotsessi ja organisatsioonilise struktuuri kvaliteeti, võrreldes neid ka „oma klassi parimatega“. Ekspertihinnang võib pakkuda kasulikku välist vaatenurka ja tagasisidet selle kohta, kuidas kõige paremini korraldada säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist.

Allikas: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier University



**Joonis 10:** Säästva linnalise liikuvuse kavandamiseks vajalikud oskused

#### Juhtimisoskused projekti koordineerimiseks

- Projektijuhtimine (meeskonna loomine, protsessi arendamine, suunamine ja dokumenteerimine)
- Finantsjuhtimine (eelarve kavandamine)
- Personalijuhtimine (sh sise- ja välistöötajatest koosnevate multidistsiplinaarsete meeskondade juhtimine)

#### Meeskonnaliikmete tehnilised oskused

- Linnaplaneerimine ja transpordi planeerimine, sealhulgas õigusraamistik
- Oskusteave olulistes poliitikaalvõimude (majandus-, sotsiaal-, keskkonnapoliitika)
- Suunamine, vahendamine
- Andmekogumismeetodid ja empiiriline analüüs (uuringud, intervjuud ja modelleerimine)
- Teadmised liikuvusmeetmetest ja mõju hindamisest
- Kirjutamis- ja kujundamisoskused suhtekorralduses
- Oskusteave majandusanalüüsi, rahastamise ja investeerimise alal
- Õigusosalased teadmised hangete alal



#### Eelarvevajadused säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks

Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise kulud on väga erinevad, sõltudes olemasolevate kavade ja uuringute ulatusest ja kättesaadavusest ning vajalikust välisest abist. Kõige kulukamad elemendid on andmete kogumine ja transpordi modelleerimine; seega on oluline enne eelarve heakskiitmise taotlemist määrata kindlaks, kui palju andmeid ja kui keerukat modelleerimist on vaja. Väiksemad linnad otsustavad sageli transpordimudelit mitte kasutada, kuna see on kulukas ja nende oludes ei ole otsuste tegemine kuigi keeruline, ning keskenduvad meetmetele, mis samalaadsetes oludes on osutunud edukaks (vt jaotis tegevuse 4.1 kohta, kus selgitatakse, millal võiks mudelit kasutada). Muud aspektid, mis kipuvad olema kulukad, kuid on väga kasulikud, on ulatuslik osalusprotsess ning asjatundlik kujundamine ja teabevahetus.

#### HEA TAVA NÄIDE

### Koprivnica, Horvaatia: varajane välistoetus säästva linnaliikuvuse kava meeskonnale

2014. aastal otsustas Koprivnica linn välja töötada säästva linnaliikuvuse kava. Kava väljatöötamise esimeses etapis uuris linn, milliseid samme ta peaks astuma ja milliseid ressursse ta vajab sellise dokumendi koostamiseks. Selle uurimistöö põhjal tegi Koprivnica säästva linnaliikuvuse kava meeskond kindlaks, et ressursse ei ole piisavalt ja seetõttu on vaja kaasata liikuvuseksperthe mujalt. Säästva linnaliikuvuse kava meeskond otsis Horvaatias liikuvuseksperthe, kellel on piisavalt kogemusi, et meeskonda kava väljatöötamisel juhendada. Nende ekspertide abiga tegi linn hetkeolukorra analüüsi ja liikuvuse alusuuringu.

Autor: Nebojsa Kalanj, ICLEI vahendusel  
Pilt : Koprivnica linn



## TEGEVUS 1.2. Osakondadevahelise tuumikmeeskonna loomine

### Põhjendus

Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamine ja rakendamine on keeruline protsess, mis nõuab omavalitsusüksuse- ja valdkonnaülest tööd ning koordineerimist liikuvusega seotud poliitikavaldkondade ja organisatsioonide vahel (nt maakasutuse planeerimine, keskkonnakaitse, sotsiaalne kaasamine, sooline võrdõiguslikkus, majandusareng, ohutus, tervishoid, haridus, infotehnoloogia). Selle protsessi koordineerimiseks ja juhtimiseks on vaja selget projektiomanikku, kellel on protsessi suunamiseks piisav suutlikkus ja ressursid ning autoriteet organisatsioonides.

### Eesmärgid

- Luua kavandamisprotsessi jaoks tõhusad tööstruktuurid, mis kasutavad olemasolevaid ressursse parimal võimalikul viisil.
- Saavutada integreeritud säästva linnaliikuvuse kava, milles võetakse arvesse eri transpordiliikide vahelisi seoseid, mitte ei käsitleta neid eraldi, ning tunnistatakse linnastruktuuride (maakasutus, tihedus, funktsioonid, sotsiaalmajanduslikud mustrid, ökosüsteemid) ja liikuvuse vastastikust mõju.
- Käsitada liikuvuse ja transpordi kavandamist ühise poliitikavaldkonnana, mitte eesmärgina omaette.
- Tagada, et kogu kavandamisprotsessi jooksul võetakse arvesse säästvuse aluspõhimõtteid.

### Ülesanded

- Määrake projekti koordinaator, kellel on vastutus, volitused ja ressursid kavandamisprotsessi hõlbustamiseks ja suunamiseks. Mõnes linnas on edu toonud kahe koordinaatori määramine, kes saavad vahetada mõtteid ja teineteist vajaduse korral asendada (nt puhkuste ajal), et hoida protsess alati käigus.
- Määrake ka kõrgema tasandi projektijuht, nt teie osakonna juhataja, kes pakub koostöö tagamiseks vajalikku kõrgetasemelist tuge ja võtab vajaduse korral sõna säästva linnaliikuvuse kava protsessi toetuseks juhtimistasandil.
- Looge tuumikmeeskond kui projektiomanik, kes osaleb korrapäraselt kogu säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise protsessis.

- Tagage, et meeskonna liikmetel on kõik kavandamisprotsessi eestvedamiseks vajalikud juhtimisoskused. Need oskused hõlmavad projektijuhtimise, poliitilise juhtimise, tehnilise juhtimise, finantsjuhtimise ja personalijuhtimise oskusi (vt ka tegevuse 1.1 abivahenditele pühendatud jaotist).
- Tavaliselt katab enamiku neist juhtimisoskustest projekti koordinaator, kuid olenevalt kohalikust olukorrast võivad teatavaid juhtimisülesandeid täita ka teised meeskonnaliikmed.
- Oluline on side poliitilise sfääriga kogu kavandamisprotsessi vältel. Seetõttu võib olla kasulik omada meeskonnaliikmeid, kellel on head sidemed linnapeadega, teiste juhtivate poliitikutega ja oluliste töötajatega teie kavandamisasutuses. (Üksikasjalikum teave selle kohta, kuidas tagada poliitilist ja institutsioonilist omalust, on esitatud tegevuse 1.3 juures.)
- Veenduge, et meeskonnas on esindatud tehnilised oskused ja poliitiline taust, mis on vajalikud usaldusväärsete kavandamisotsuste tegemiseks kogu protsessi vältel. Transpordi planeerimine ja linnaplaneerimine on kõige olulisemad oskused, kuid teadmised nendega seotud planeerimisvaldkondadest, nagu majandus-, sotsiaal- ja keskkonnapoliitika, on samuti väga olulised, et saavutada tõeliselt terviklik kavandamisprotsess, mille tulemused integreeritakse teistesse valdkondadesse. Näiteks kui säästva linnaliikuvuse kava töötab välja peamiselt üks osakond, peaks meeskonda kuuluma liikmeid mitmest teisest osakonnast või üksusest.
- Mõelge meeskonnaliikmete valimisel konkreetsetes kavandamisetappides vajalikele tööoskustele, kuid ärge paisutage meeskonda üleliia suureks, et see oleks töövõimeline. Kõik sellised oskused ei pea olema tuumikrühma liikmetel, sest vastavateks kavandamisetappideks on võimalik kaasata teisi kolleege teie organisatsioonist. Enamiku avaliku sektori asutuste puhul võivad vajaminevad erioskused ületada asutuse töötajate suutlikkust ja sel juhul tuleks teatavate tehniliste ülesannete täitmiseks kaasata väliseksperte (vt ka tegevus 2.4).

- Arutage kavandamistavade enesehindamise tulemusi või tehke enesehindamine kogu meeskonnaga, et kujundada ühine arusaam sellest, mida säästev linnaline liikuvus tähendab (vt tegevus 1.1). Tooge välja seosed eri transpordiliikide vahel ning linnastruktuuride (tihedus, funktsioonid, sotsiaalmajanduslikud mustrid, ökosüsteemid) ja liikuvuse vahel. Laiendage vaatenurka, hõlmates transpordi ja liikuvuse kõrval ühiskonna mitmesugused vajadused (majandus-, sotsiaal- ja keskkonnavajadused), mida liikuvus peab täitma.

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Julgustage osakondi saatma oma kõrgemaid ametnikke teie tuumikmeeskonda, et näidata oma pühendumust ja rõhutada säästva linnaliikuvuse kava tähtsust. Sageli võib tuumikmeeskonnas olla igast osakonnast kaks (või rohkem) esindajat, kusjuures kõrgemad ametnikud osalevad ainult strateegilise tähtsusega koosolekutel, et töökoormus oleks nende jaoks hallatav. Teise võimalusena kaaluge eraldi kontrollrühma loomist, mis koosneb teie ja teiste osakondade kõrgetasemelistest otsustajatest, näiteks osakonnajuhatajatest. Kontrollrühm toetab tuumikmeeskonda säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel oluliste otsuste tegemisel.

- Tehke koostööd teiste osakondadega või kaasake välispartnereid (nt konsultandid, ülikoolid), et kõrvaldada oskuste puudujäägid (üksikasjalikum teave on esitatud tegevuse 2.4 juures).
- Kaaluge transpordiga mitteseotud taustaga inimeste palkamist konkreetsete ülesannete täitmiseks (nt turundus). See aitab tuua sisse uue vaatenurga, mis on säästva linnaliikuvuse kavandamisel oluline. Kaaluge ka eri sidusrühmade ressursside kombineerimist töötajate rahastamiseks.

#### Ajastus ja koordineerimine

- Alustage kohe ja kohandage tööstruktuure muutuvate vajaduste ja asjaolude järgi kogu protsessi vältel.
- Võtke arvesse kavandamisele esitatavaid nõudeid ja oma säästva linnaliikuvuse kava geograafilist ulatust (tegevus 2.1).

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Kavandamisprotsessi koordinaator on määratud.
- ✓ Moodustatud on kõigi vajalike oskustega tuumikmeeskond, milles on esindatud kogu kavandamispiirkonna peamised ametiasutused.
- ✓ Meeskonnas on jõutud ühise arusaamani säästvast linnalisest liikuvusest (selle kavandamisest).

#### HEA TAVA NÄIDE

### Edinburgh, Ühendkuningriik: multidistsiplinaarne ruumipoliitika meeskond

Edinburghi säästva linnaliikuvuse kava koostab linnavolikogu ruumipoliitika meeskond. Tuumikmeeskonda kuuluvad transpordi ja liikuvuse planeerijad, õhukvaliteedispetsialistid ning linna-, maastiku- ja ruumiplaneerijad. Laiem meeskond, kes saab anda oma panuse vastavalt konkreetsetele vajadustele, tugineb mitmesuguste transpordivaldkondade (aktiivne liikuvus, ühistransport, liiklusohutustehnika) esindajate, maakasutuse planeerijate, säästva arengu eest vastutavate ametnike, majandusteadlaste ja teabespetsialistide oskustele ja teadmistele. Meeskond töötab kolme suurema omavahel seotud projektiga ja koordineerib neid: Edinburghi linnaliikuvuse kava, kesklinna ümberkujundamise strateegia ja vähese heitega tsooni loomine.

Autor: Edinburghi linnavolikogu, Wuppertal Institute'i vahendusel  
Pilt: Edinburghi linnavolikogu



## HEA TAVA NÄIDE

### Bielefeld, Saksamaa: osakondadevaheline tuumikmeeskond, mida toetab laiem ekspertidest ja sidusrühmadest koosnev juhtrühm

Bielefeldis kuulsid säästva linnaliikuvuse kava koostamise viieliikmelisse tuumikmeeskonda liikuvuse, linnaplaneerimise ja keskkonnaameti esindajad, linnaplaneerimise ja liikuvuse planeerimise osakonna juhataja ning kohaliku ühistransporditeenuse osutaja esindaja. Selliste kõrgetasemeliste meeskonnaliikmete valimine, kes olid kaasatud ka asjaomastesse paralleelsetesse planeerimisprotsessidesse, tagas hea koordineerimise ja tugevad sidemed poliitikakujundajatega. Meeskonda toetas kogenud välisekspert, kes tegi liikuvusanalüüsi, suunas ja dokumenteeris osalemisprotsessi ning töötas välja visiooni ja eesmärgid, tuginedes mitmele sidusrühmade juhtrühmaga peetud seminarile. Kõik tulemused töötati välja tihedas koostöös tuumikmeeskonnaga, kes kohtus korrapäraselt, et protsessi juhtida ja otsuseid vastu võtta.

Autor: Olaf Lewald, Bielefeldi linn, Polise vahendusel  
Pilt: Grafikbüro Wilk



## TEGEVUS 1.3. Poliitilise ja institutsioonilise omaluse tagamine

### Põhjendus

Säästva linnaliikuvuse kavandamise pikaajalise edu jaoks on äärmiselt oluline teha kindlaks peamised sidusrühmad ja tagada, et nad tunneksid end koostatava kava omanikena. Hea sidusrühmade analüüs võib aidata välja selgitada võimalikud vastuolud ja liidud ning selle, kuidas need omakorda võivad mõjutada teie kavandamisprotsessi geograafilise hõlmavuse, poliitikameetmete integreerimise, ressursside kättesaadavuse ja üldise legitiimsuse seisukohast. Poliitiliste ja institutsiooniliste sidusrühmade varajane kaasamine aitab tekitada nende omaluse ja suurendab tõenäosust, et nad toetavad protsessi tulemusi.

### Eesmärgid

- Luua kindel alus püsivaks koostööks kõigi sidusrühmade vahel.
- Teha kindlaks võimalik sidusrühmade koostoime või vastuolud nende vahel.

- Suurendada juhtimissuutlikkust ning heakskiitu säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisele ja rakendamisele.

### Ülesanded

- Tehke kindlaks kõik asjaomased sidusrühmad ning nende eesmärgid, volitused, suutlikkus ja kavandamisressursid (nt kasutades sidusrühmade kaardistamise abivahendit, vt oskuste tabelit ja mõjuhuvi maatriksit abivahendite jaotises tagapool).
- Püüdke luua ulatuslik koalitsioon, mis toetaks teie säästva linnaliikuvuse kava ja tunneks end selle omanikuna. Järjepidevusele aitab kaasa valitseva erakonna kõrval ka opositsiooni toetuse saavutamine. Vältige suuri konflikte ühe või mitme mõjuvõimsa osalejaga, kuid jääge säästva liikuvuse aluspõhimõtetele kindlaks. Koostage lihtne sidusrühmade koordineerimise strateegia, millest selle ülesande täitmisel juhinduda.



- Kohtuge peamiste poliitikute ja praktikutega isiklikult varases etapis, et arutada nende seisukohti ja osaalemist.
- Propageerige säästva linnaliikuvuse kavandamise ideed poliitikute ja kõigi asjaomaste osakondade kolleegide seas, näiteks korraldades teadlikkuse suurendamise seminare või väljasõidu säästva liikuvuse näidislinna.
- Rakendage osalejate koostöö suhtes algusest peale avatud ja läbipaistvat lähenemisviisi (sealhulgas väljaspool omavalitsusüksuse piire asuvad organisatsioonid), tagades eri poliitikavaldkondi esindavate osalejate (nt eri haldusasutused) kaasamise.

### Ajastus ja koordineerimine

- Kohe alguses tuleks kindlaks teha sidusrühmad ja neid analüüsida.
- Korrapäraselt tuleks hinnata, kas sidusrühmade ringis on toimunud muutusi.
- Alustage teadlikkust suurendavat tegevust protsessi varases etapis.
- Poliitilise toetuse ja kaasatuse vajadus on pidev; poliitiliste otsuste ajastuse ja koordineerimise ülevaade on esitatud joonisel 2.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Sidusrühmad on kindlaks tehtud.
- ✓ Osalejate rühmade analüüs on tehtud.
- ✓ Sidusrühmade koordineerimise põhimeetod on välja töötatud.
- ✓ Poliitiline toetus on saadud.
- ✓ Peamiste sidusrühmade üldine pühendumus säästvuse põhimõtetele on saavutatud.



Olenevalt tegevusvaldkonnast tuleks säästva linnaliikuvuse kavandamisse kaasata eri liiki sidusrühmi. Linnalogistika mõjutab paljusid erinevaid sidusrühmi. Seepärast soovitatakse teemajuhendis „Säästva linnalogistika planeerimine“ luua linnalogistika planeerimiseks mitut sidusrühma hõlmav platvorm. Protsessi tuleks platvormi kaudu otseselt kaasata kolm peamist rühma:

- tarneahelates osalevad sidusrühmad (nt ekspediitorid, veoettevõtjad, kaubasaatjad, suuremad jaemüügiketid, kaupluseomanikud);
- riigiasutused (nt kohalik, piirkondlik või riigi valitsus);
- muud sidusrühmad (nt tööstus- ja kaubandusühendused, tarbijaühendused, teadus- ja akadeemilised ringkonnad);
- eksperdid.

Lisateavet platvormi ja selle kohta, kuidas integreerida linnalogistika säästva linnaliikuvuse kavandamisse, leiate teemajuhendist.



### Asjaomaste sidusrühmade kindlakstegemine

Allpool esitatud tabel aitab teil kaasata sidusrühmi, kellel on säästva linnaliikuvuse kavandamiseks vajalikud oskused ja teadmised. See võimaldab teil kontrollida oma mõtteid selle kohta, keda kaasata, ja teha kindlaks (uued) organisatsioonid või inimesed, kes võivad tuua meeskonda puuduvaid oskusi või teadmisi. Kontseptsiooni kohaselt on säästva linnaliikuvuse kavade edukad ainult juhul, kui kaasatud partneritel on neli funktsionaalset suutlikkust:

1. suutlikkus tagada poliitiline toetus;
2. pädevus transpordivõrkude ja -teenuste valdkonnas;
3. tehniline pädevus säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamisel;
4. suutlikkus tagada üldsuse toetus või mõista üldsuse probleeme ja vajadusi.

**Joonis 11:** Kingdoni mudeli kohaldamine säästva linnaliikuvuse kava suhtes: funktsionaalsuse liigid, asjakohasus, sidusrühmad ja kasutegurid (alus: Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. Projekti CH4LLENGE raames välja töötatud institutsioonidevahelise koostöö käsiraamat „Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans”, lk 24, [www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit)).

Funktsionaalsus	Asjakohasus	Millised sidusrühmad?	Peamised kasutegurid
<b>Poliitiline toetus</b>	Kes saab tagada poliitilise toetuse ja ressursid transpordisektoris ja mujal?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Säästva linnaliikuvuse kava koostavate linnade linnapead ja linnavolikogude liikmed (nii enamus kui ka opositsioon)</li> <li>• Naaberlinnade linnapead ja muud esindajad</li> <li>• Suurlinnapiirkondade, provintside, maakondade ja piirkondade juhid</li> <li>• Ringkonnavalitsuste esindajad</li> <li>• Erakonnad</li> <li>• Erinevate kohalike omavalitsuste poliitikud säästva linnaliikuvuse kavade partnerluse raames</li> </ul>	Visioon, eestvedamine, võim, ressursid
<b>Pädevus transpordivõrkude alal</b>	Kes haldab asjaomaseid transpordivõrke?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ühistranspordiettevõtted (kohalikud bussid, trammid ja metrood ning piirkondlikud bussid ja rongid)</li> <li>• Transporditaristu (teed, parklad, ümberistumisjaamad jne) omanikud</li> <li>• Riiklikud raudtee-ettevõtted</li> <li>• Sadamavaldajad (vajaduse korral)</li> <li>• Lennujaamavaldajad (vajaduse korral)</li> <li>• Uute liikuvusteenuste osutajad (nt jalgrataste/ autode ühiskasutus)</li> </ul>	Tehniline teostatavus
<b>Tehniline oskusteave</b>	Kellel on tehniliselt usaldusväärse kava koostamiseks vajalikud andmed ja oskused?	<p>Tehnikaspetsialistid eri organisatsioonidest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• linnavalitsuse osakondadest või avaliku halduse asutustest (transport ja ruumiline planeerimine, majandusareng, keskkond, tervishoid, turism jne)</li> <li>• Ülikoolid ja muud teadusasutused</li> <li>• Kvalifitseeritud ettevõtted</li> <li>• Spetsialiseeritud asutused</li> <li>• Kvalifitseeritud valitsusvälised organisatsioonid ja ühendused</li> </ul>	Tehniliselt usaldusväärne kavandamine
<b>Üldsuse toetus</b>	Kes mõistab üldsuse ja sidusrühmade arvamusi?	<p>Ametiasutused, mis tagavad juurdepääsu kodanikele, muudele sidusrühmadele ja meediale. Linna ametiasutuste seas võivad nendeks olla:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kommunikatsiooniosakond;</li> <li>• politsei;</li> <li>• majandusarengu osakond, tööalane nõustamine;</li> <li>• linna ombudsman/lepitaja;</li> <li>• haridusosakond;</li> <li>• nõuandekomisjonide juhid eri poliitikavaldkondades (transport ja ruumiline planeerimine, majandusareng, linna noortenõukogu jne).</li> </ul>	Väärtused, kiireloomulisus



### Osalejate rühmade analüüs

Pärast sidusrühmade kindlakstegemist tuleks analüüsida nende tunnuseid. Analüüs peaks põhinema loetelul kriteeriumidest või omadustest, mis on asjaomase juhtumi puhul asjakohased, nt huvi, võim, mõju üksteisele, liidud jne. Nii saate teada, millised on iga sidusrühma eesmärgid ja varjatud tegevus ning kas nad peavad end konkreetse projekti rakendamisel võitjaks või kaotajaks.

Osalejate rühmade süstemaatilise analüüsi eesmärk on saada selge ülevaade huvide konfliktidest või võimalikest liitudest ning olla võimeline paremini kindlaks määrama sidusrühmi, kellel võivad asjaomases küsimuses olla erineva tasemega huvi, suutlikkus ja teadmised. Selleks võib näiteks koostada mõju-huvi maatriksi, milles sidusrühmad rühmitatakse nende mõju / tähtsuse taseme järgi:

**Joonis 12:** Mõju-huvi maatriks (alus: ÜRO Elukeskkonnaprogramm, 2001. Tools to Support Urban Decision Making, Nairobi, lk 24)

	Väike mõju	Suur mõju
Väike huvi	kõige vähem prioriteetne sidusrühm	kasulik otsuste ja arvamuste sõnastamiseks, vahendamiseks
Suur huvi	oluline sidusrühm, mis võib vajada võimestamist	kõige kriitilisema tähtsusega sidusrühm

Sidusrühmade tuvastamise protsessi käigus kaaluge võimalust teha kindlaks olemasolevate kohalike eestvedajate roll. Need on kohaliku võrgustiku võtmeisikud, keda tunnustatakse tänu nende isiklikele oskustele ja kontaktidele ning nende olulisele rollile ressursside mobiliseerimisel, liitude loomisel jne. Kaaluge säästva linnaliikuvuse kava kontekstis nende rolli varajast strateegilist hindamist – sellistel inimestel võib olla protsessile erakordne mõju ja nende toetus võib olla teile kasulik.

## HEA TAVA NÄIDE

### Budapest, Ungari: korrapärased otsustajate ümarlauakohtumised

Selleks et toetada säästva linnaliikuvuse kava meetmete kavandamise uut institutsioonilist otsustusprotsessi, moodustas Budapesti transpordikeskus BKK säästva linnaliikuvuse kava komisjoni. Komisjoni korrapärased ümarlauakohtumised annavad võimaluse arutada ja koordineerida kavandatavaid meetmeid ja projekte. Komisjon võib esitada linnavalikogule ettepanekuid ka uute säästva linnaliikuvuse kava meetmete kohta. Sellesse kuulub 21 liiget peamistest sidusrühmade institutsioonidest, nagu linnavalitsus, ministereeriumid ja transpordi planeerimisega tegelevad ametiasutused, riiklik raudtee-ettevõtte, piirkonna volikogu, peamised ettevõtjad ja ülikoolide eksperdid. Tõhusa komisjoni moodustamine eeldab isiklike kontakte ja ürituste asjatundlikku korraldust.

**Autor:** Budapesti transpordikeskus BKK, Läänemere Linnade Liidu vahendusel  
**Pilt:** Budapesti transpordikeskus BKK



## HEA TAVA NÄIDE

## London, Brüssel, Dresden, Groningen, Ljubljana: tugevad linnapead toetavad säästva linnaliikuvuse kava

Lähiminevikus on paljud kõrgetasemelised poliitikud Euroopa linnades pakkunud tugevat toetust säästvale liikuvusele ja kohalikule säästva linnaliikuvuse kavale. Linnapead keskenduvad sageli konkreetsele meetmele, eesmärgile või visioonile. Londoni (Ühendkuningriik) linnapea Sadiq Kahn keskendus oma strateegias juurdepääsule ja õhukvaliteedile. Brüsseli (Belgia) piirkonnas toetas endine liikuvuse minister Pascal Smet üleminekut autokeskselt linnalt inimkesksele linnale. Dresdenis (Saksamaa) edendab volinik Raoul Schmidt-Lamontain uhkusega MOBI-tähist, mida kasutatakse säästvate liikuvusviiside ja -teenuste puhul. Groningenis (Madalmaad) liikuvuse eest vastutav aselinnapea Paul de Rook edendab linna pikaajalist jalgrattasõbralikkuse traditsiooni. Ljubljana (Sloveenia) aselinnapeal Dejan Crnekil kui CIVITASE poliitilise nõuandekomitee eesistujal on Euroopa edendav roll. Ta on intensiivselt arendanud oma linnas mitmeliigilist transporti.

Polise vahendusel  
Pilt: Polis



## TEGEVUS 1.4. Sidusrühmade ja kodanike kaasamise kavandamine

### Põhjendus

Üleminek säästvale liikuvusele eeldab sidusrühmade ja laiema üldsuse aktiivset toetust. Koostööd sidusrühmadega peetakse üldiselt levinud tavaks, kuid sageli on planeerimisel tegelikult sõnaõigus ainult teatavatel rühmadel. Väga oluline on kaasata kõik asjaomased sidusrühmad kogu kavandamisprotsessi, käsitledes nende konkreetseid vajadusi. See lisab säästva linnaliikuvuse kavale legitiimsust ja aitab parandada selle kvaliteeti. Heakskiidu pälvib ning on nii praktilises kui ka rahalises mõttes tõhus üksnes selline säästva linnaliikuvuse kava, mis on välja töötatud koos oluliste sidusrühmade ja üldsusega. Kodanike ja sidusrühmade kaasamine on seega säästva linnaliikuvuse kava üks olulisi elemente.

Sidusrühmade kaasamiseks on vaja spetsiaalset strateegiat, mis näeb ametiasutuste, eraettevõtete, kodanikuühiskonna organisatsioonide või nende kõigiga korraga suhtlemiseks ette eri vormid ja meetodid. Üldsuse kaasamine on otsustava tähtsusega, et tagada otsuste tegemise õiguspärasus ja kvaliteet, ning seda nõutakse ka ELi ja rahvusvaheliste konventsioonidega.

### Eesmärgid

- Tagada kõigi asjaomaste sidusrühmade hästi struktureeritud kaasamine kavandamisprotsessi olulistes etappides.
- Luua dialoogil põhinev läbipaistev kavandamiskultuur, mis põhineb korrapärasel teabevahetusel ja konsulteerimisel.
- Võimaldada ja soodustada kodanike osalemist aruteludes, eelkõige varases kavandamisetapis, kui protsessid on veel avatud ja paindlikud.
- Töötada kaasamisprotsessi jaoks välja jätkusuutlikud ja toetatud lähenemisviisid, mille eesmärk on parandada elanike elukvaliteeti ja tagada üldsuse laialdane osalemine kavandamisprotsessis.
- Tugevdada kodanikuühiskonna elujõulisust ja kohalikku poliitilist kultuuri.
- Parandada säästva linnaliikuvuse kavandamise üldist kvaliteeti, tulemuslikkust, (kulu)tõhusust, läbipaistvust, vastuvõetavust ja legitiimsust.



### Kes on „kodanikud“ ja „sidusrühmad“?

**Kodanikud** on kõik inimesed, kes elavad ja/või töötavad funktsionaalses linnapiirkonnas, mille jaoks teie säästva linnaliikuvuse kava koostatakse. Käesolevas dokumendis kasutatakse seda mõistet suures osas vaheldumisi mõistetega „inimesed“, „elanikud“ ja „üldsus“.

**Sidusrühmad** on kõik üksikisikud, rühmad või organisatsioonid, keda säästva linnaliikuvuse kava mõjutab ja/või võib mõjutada. Kuigi kodanikud on selle mõistega hõlmatud, peetakse käesolevas dokumendis sidusrühmade all peamiselt silmas institutsioonilisi sidusrühmi, nagu ametiasutused, erakonnad, kodaniku- ja kogukonnarühmad, äriorganisatsioonid, transpordiettevõtjad ja teadusasutused.

Peamised sidusrühmad on harilikult säästva linnaliikuvuse kava protsessi rohkem kaasatud kui üldsus. Seetõttu tuleb tagada, et kõigi mõjutatud ühiskonnarühmade, sealhulgas tavaliselt alaesindatud „raskesti ligipääsetavate“ rühmade huvid oleksid kaasatavate sidusrühmade hulgas asjakohaselt esindatud.

### Ülesanded

- Kehtestage standardsete kavandamistavade osana kaasamistegevus. Määrake kindlaks kavandamisetapid, millesse sidusrühmad ja kodanikud kaasatakse (vt soovitusel kodanike kaasamise kohta säästva linnaliikuvuse kava protsessi joonisel 13), ning nende jaoks sobivad osalemismeetodid (vt joonis 14 kaasamismeetodite ja -vahendite kohta). Vaadake läbi vahetu ja veebipõhise kaasamise abivahendid ning valige välja kõige kasulikumad.
- Looge alaline juhtrühm, mis koosneb olulistest poliitikutest ja teistest peamistest sidusrühmadest. See rühm annab kogu kavandamisprotsessi vältel strateegiliste otsuste tegemiseks suuniseid ja sisendeid. Tuginege sidusrühmade kaardistamisele, mis tehti tegevuse 1.3 raames, et määrata kindlaks, milliseid sidusrühmi kaasata. Kutsuge juhtrühm korrapäraselt koosolekutele või infotundidesse ja küsige tagasisidet, et määrata kindlaks oluliste otsuste raamistik.
- Töötage välja kommunikatsiooni- ja kaasamisstrateegia ning ajakava, sealhulgas suhtekorralduse üldstrateegia (nt meedia kaasamine).
- Seadke eesmärgiks võimalikult ulatuslik interaktiivne kaasamine (vt allpool jaotis „Põhinõuete täitmisest laiem tegevus“), kuid nähke oma strateegias ette vähemalt üldsuse ennetav teavitamine (s.t teie lähenete inimestele, mitte vastupidi).
- Tagage, et kaasatakse kõik mõjutatud ühiskonnarühmad, sealhulgas puuetega inimesed, noored ja eakad, etnilised vähemused, vähem jõukad inimesed, üksikvanemad ja muud tavaliselt alaesindatud nn raskesti kättesaadavad rühmad. Ärge käsitage neid pelgalt kasusaajatena, vaid

kaasake neid kavandamisprotsessi. Olge tähelepanelikud lobirühmade suhtes, kes võivad protsessi takistada.

- Kavandage pressiteateid, et anda teada uue säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisest ning kõigi kodanike ja sidusrühmade võimalusest selles osaleda. Kaaluge abivahendite kombinatsiooni kasutamist, sealhulgas tavapäraseid vorme, nagu reklaam ajalehtedes, kuulutused veebisaitidel, uudiskirjad või leibkondadele saatetavad kirjad, aga ka uuemaid vorme, nagu sotsiaalmeedia, lühivideod, külastuskeskus või spetsiaalne veebisait. Lisateabe saamiseks vt joonis 14.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kavandage sidusrühmade ja kodanike aktiivsemat kaasamist, kasutades laiemas valikus osalemisvahendeid kogu protsessi vältel (nt õppereisid, sidusrühmade üritused, internetifoorum, kodanike paneelarutelud).
- Laiendage sidusrühmade kaasamise ulatust suuremale hulgale rühmadele, sealhulgas huvi- ja lobirühmadele (kuid tagage, et kriitilise tähtsusega arutelud oleksid hästi korraldatud).
- Tagage maksimaalne läbipaistvus ja võimaldage demokraatlikumat, kaasavat otsuste vastuvõtmist kogu kavandamisprotsessi vältel (Århusi konventsioon).
- Edasijõudnud linnad: kaasake sidusrühmad aktiivselt otsuste tegemisse ja säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise juhtimisse.



## Ülesannete üksikasjad

### Küsimused, mida tuleb kaasamisstrateegias käsitleda

Protsessi puhul on neli peamist küsimust, mida tuleb kaasamisstrateegia koostamisel arvesse võtta.

- **Miks?** Miks kaasamisprotsess toimub? Kuidas see strateegiat/kava mõjutab?
- **Kes?** Kes tuleks otsustusprotsessi kaasata? Kuidas need inimesed kindlaks teha?
- **Kuidas?** Kuidas kaasamine toimub? Milliseid abivahendeid ja meetodeid tuleks kasutada?
- **Millal?** Millal eri tegevused peaksid toimuma? Millal ei ole asjakohane kaasata?

## Ajastus ja koordineerimine

- Planeerige peamised kaasamistegevused enne kavandamisprotsessi alustamist.
- Moodustage poliitikutest ja teistest peamistest sidusrühmadest koosnev juhtrühm koos (uue) tuumikmeeskonnaga (vt tegevus 1.2), võttes arvesse kavandamisele esitatavaid nõudeid ja oma säästva linnaliikuvuse kava geograafilist ulatust (vt tegevus 2.1).
- Kaasake sidusrühmi kogu kavandamisprotsessi vältel.
- Tagage kodanike kaasamine valitud etappide oluliste otsuste tegemisse. Kodanike kaasamine võib olla edukam, kui seda tehakse valitud tegevustes hästi, selle asemel et püüda kaasata neid liiga paljudesse tegevustesse ja seega riskida osalemisväsimusega. Allpool esitatud joonisel soovitatakse kodanike kaasamiseks kasulikke samme.

Joonis 13: Kodanike kaasamine säästva linnaliikuvuse kava protsessi





Pilt © Orbon Alija, istock.com

### Kodanike kaasamine säästva linnaliikuvuse kava protsessi – tehke seda õigesti!

Kodanikke tuleks kaasata säästva linnaliikuvuse kava kogu tsükli jooksul, kuid mitte kõigis 12 alaetapis. Joonisel 13 antakse soovitusi selle kohta, millele tuleks rõhku panna. Joonisel tuuakse välja alaetapid ja tegevused, mille käigus tuleb teha olulisi otsuseid ning kavandamisprotsessile tuleksid kasuks kohalike elanike ideed, arvamused ja pühendumus.

Kodanikke tasub kaasata algusest peale. Juba siis, kui tehakse otsus säästva linnaliikuvuse kava koostamise kohta, on võimalik üldsust teavitada ja kaasata rühm huvitatud kodanikke. Ent neli kõige olulisemat kavandamisetappi kodanike kaasamiseks on stsenaariumide arutamine (tegevus 4.2), visioonide väljatöötamine (tegevus 5.1), meetmepakettide valimine ja kinnitamine (tegevus 7.2) ning rakendamine (tegevus 11.2). Lisaks on teie säästva linnaliikuvuse kava jaoks kasulik kaasata kodanikke liikuvuse olukorra probleemianalüüsi tegemisel (tegevus 3.2), kavandatud alameetmete üldsuse laialdase toetuse tagamisel (tegevus 8.4) ning õnnestumiste ja ebaõnnestumiste hindamisel (tegevus 12.1).

Nende tegevuste kõrval on vahe-eesmärkideni jõudmine hea aeg üldsuse teavitamiseks lõpuleviidud etapi tulemustest. Eriti just kolmas vahe-eesmärk annab võimaluse kinnitada strateegiline suund koos kodanikega ja neljanda vahe-eesmärgi saavutamisel võiks koos kodanikega tähistada säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist. Kui kavandate üritusi või muid kodanike kaasamise meetodeid, pidage meeles järgmisi väheseid reegleid.

- Olge loovad, kuid kavandatud kaasamisvahendite ja -vormide osas ka enesekriitilised. Näiteks ei pruugi rakendused ja veebipõhised küsitlused jõuda kõigi sihtrühmadeni (nt eakad ja inimesed, kellel puudub juurdepääs arvutile). Seepärast kasutage peale veebipõhise vormi alati ka veebiväliseid vorme.

- Väga oluline on anda teavet selle kohta, kuidas kodanike kaasamise tulemusi protsessis kasutatakse, rõhutades, et need ei jää sahtlisse. Lubage osalejatele, et kõiki seisukohti kaalutakse, ja andke tagasisidet, kui säästva linnaliikuvuse kava koostamisel midagi arvesse võetakse.
- Mõelge keelele. Kui kasutate ainult kohalikku keelt, võivad rändetaustaga inimesed kõrvale jääda. Samuti tuleks vältida tehnilist erialakeelt.
- Valige hoolikalt iga avaliku koosoleku pidamise koht ja veenduge, et see oleks kergesti ligipääsetav, takistusteta, sinna pääseks ühistranspordiga ning seal oleks vajalik varustus, hea valgustus ja hea akustika. Planeerige istekohtade paigutus ja arvestage seejuures erinevaid paigutusviise, mis ei viita võimuhierarhiale.
- Võtke arvesse inimeste eri ajakava ja kavandage üritus eelistatavalt õhtuks. Pärastlõunane üritus võib jätta kõrvale töötajad, samas kui õhtusel üritusel võib olla keeruline osaleda lapsevanematel.
- Tagage arutelu asjatundlik ja lugupidav juhtimine.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Kaasamise ajastamine ja meetodid ning kaasatavad kodanike rühmad on kindlaks määratud ja otsustatud.
- ✓ Kaasamise ja teavitamise viis on kindlaks määratud.
- ✓ Peamisi sidusrühmi esindav juhtrühm on moodustatud.



**Joonis 14:** Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel soovitatavad kaasamisvahendid ja -meetodid (olulisemad on esitatud poolpaksus kirjas), mis põhinevad säästva linnaliikuvuse kava neljal etapil ja on liigitatud vastavalt kaasamise tasemele (teavitamine (madalaim kaasamise tase), konsulteerimine, koostöö ja võimestamine (kõrgeim tase))

	Ettevalmistamine ja analüüs	Strateegia väljatöötamine	Meetmete kavandamine	Rakendamine ja seire
Teavitamine	<p><b>Vahetu:</b> teabeüritus, pressikonverents, teabepunktid avalikes kohtades, näitused avalikes kohtades, teavituskampaania koos „kohaliku kuulsusega“, kohalikud kodanikud/sidusrühmad teavitajate ja võimendajatena kogukonnas</p> <p><b>Trükimaterjalid:</b> plakat, lendleht, voldik</p> <p><b>Internet:</b> sotsiaalmeedia postitused, veebisait, teaberakendus, ringhääling/taskuhääling, videokanal, uudiskiri</p>			
Konsulteerimine	<p><b>Sotsiaalmeedia (küsitlused)</b>, tagasiside vorm veebisaidil, uuringu/tagasiside vormid rakenduse kaudu</p>			
	<p><b>Küsimustikud ja uuringud, intervjuud</b> (telefon, võtmeisikud ...)</p>	<p>Delphi meetodil uuring tuleviku suundumuste kohta</p>	<p>Meetmete valiku uuring, andmete hankimine rahvalt</p>	<p><b>Hindamisküsimustikud ja -uuringud, hindamisintervjuud</b> (telefon, võtmeisikud ...), <b>andmete hankimine rahvalt</b>, (reisi)päevik, pimekõnd</p>
Koostöö	<p><b>Fookusrühmad</b>, teadmiste kohvik, teemaüritused, sidusrühmade ümarlaud, avalik arutelu</p>			
	<p><b>Probleemide analüüsimise seminar</b>, mitmesugustes vormides ajurünnakud, pimekõnd</p>	<p>Stsenaariumide väljatöötamise seminar, visiooni kavandamise üritus, <b>soovitud tuleviku kavandamise seminar</b>, avatud ruumi üritus, osaluspõhine geodisain</p>	<p>Häkkimismaraton, <b>meetmete kavandamise seminar, reaalse planeerimine</b></p>	<p>Väljasõit rakenduskohta, ühishooldus („adapteerimise“ programmid), Living Lab kaasamine</p>
Võimestamine	<p>Kodanike žürii /<b>kodanike nõuandekomitee</b>, hääletamine</p>			
			<p>Kaasav eelarvestamine</p>	<p><b>Ühishooldus/ ühiskandamine</b> („adapteerimise“ programmid, nt puude „adapteerimine“)</p>

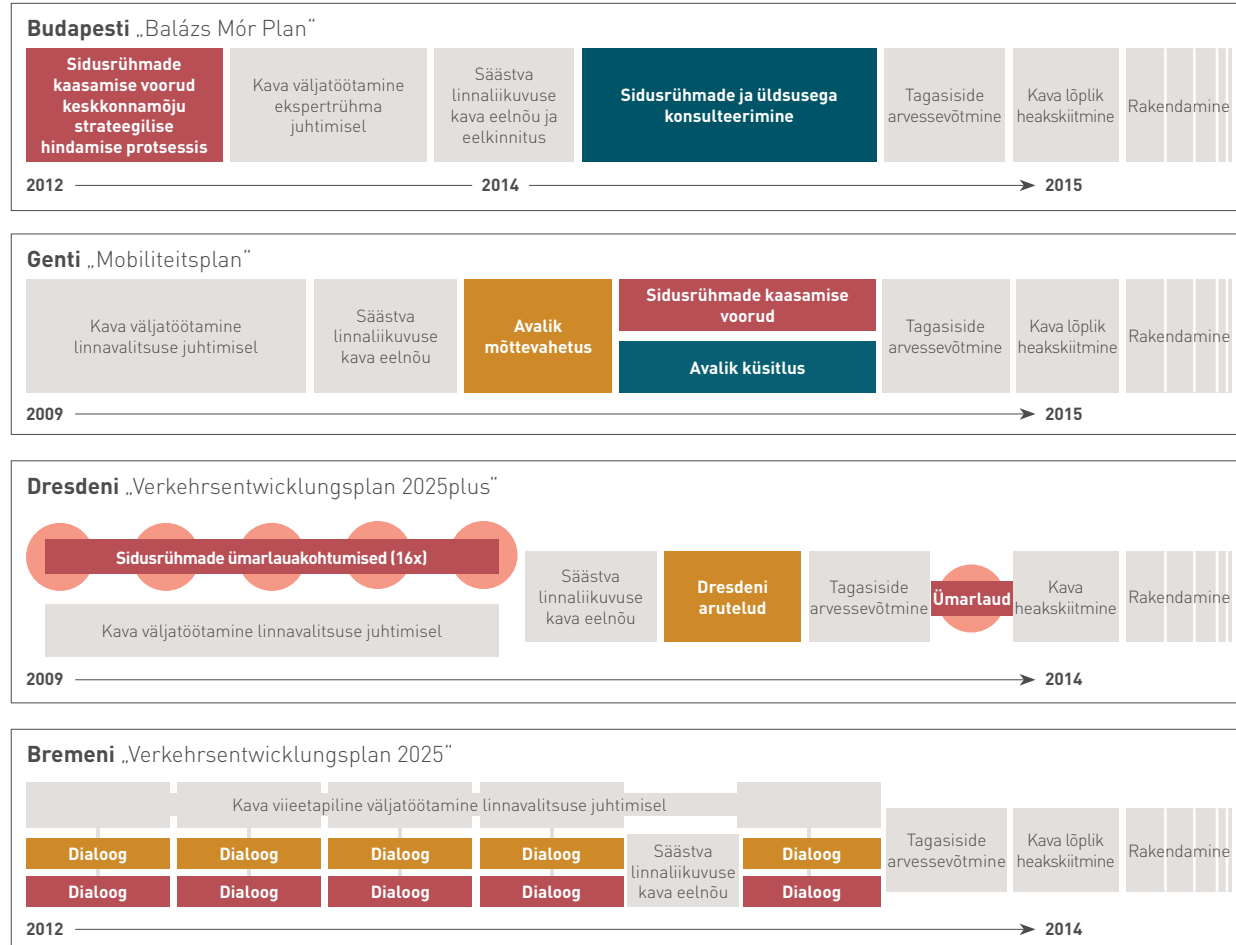




## Praktilised näited kodanike ja sidusrühmade kaasamisest säästva linnaliikuvuse kava protsessi

Budapestis, Gents, Dresdenis ja Bremenis on välja töötatud individuaalsed lähenemisiisid kodanike kaasamisele säästva linnaliikuvuse kava protsessi olenevalt kohalikest oludest, kavandamisalasest oskusteabest, ressurssidest ja suutlikkusest. Kasutati segavorme (nt Budapest, Gent) ning sidusrühmade ja kodanike eraldi, kuid samaaegset kaasamist (nt Bremen, Gent) ja etapiviisilist kaasamist (Dresden). Juhime tähelepanu, et sellel joonisel on esitatud valitud näited, mille eesmärk on illustreerida erinevaid võimalikke lähenemisiise. Loomulikult on sidusrühmade ja kodanike kaasamiseks ka mitmesuguseid muid viise, mis sõltuvad linna individuaalsest kavandamiskontekstist.

**Joonis 15:** Praktilised näited kodanike ja sidusrühmade kaasamisest säästva linnaliikuvuse kava protsessi, Rupprecht Consult, 2016 (alus: Lindenau, M., Böhrer-Baedeker, S., 2016. Projekti CH4LLENGE raames välja töötatud kaasamise käsiraamat „Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans“, lk 17, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)).



Märkus: joonis ei kajasta üksikute kavandamisetappide kestust.  
© Rupprecht Consult 2019

Kaasamine: ■ kodanikud ■ sidusrühmad ■ kodanikud ja sidusrühmad

## HEA TAVA NÄIDE

### Brno, Tšehhi Vabariik: kodanike kaasamise strateegia, milles on ühendatud traditsioonilised ja veebipõhised kaasamise vormid

Brno linnas koostati koostöös teavitamisele ja kaasamisele spetsialiseerunud konsultatsioonifirmaga säästva linnaliikuvuse kavaga seotud kaasamise strateegia, mis aitas linnal ellu viia asjatundliku ja sisulise osalusprotsessi. Strateegia hõlmas traditsioonilisi meetodeid, nagu avalikud arutelud, ümarlaud ja teavitamine spetsiaalse veebisaidi kaudu, aga ka uusi lähenemisviise, nagu ekspertide seminar, mis oli pühendatud Brno liikuvuse visioonile aastaks 2050. Kaasamisprotsessis, mis kestis aastatel 2015–2018, analüüsiti rohkem kui 2500 kodanike kommentaari, ligikaudu 30 üritusel osales üle 500 inimese ning korraldati mitu seminari kodanike, ekspertide, linnaosade ja kohalike omavalitsuste esindajate ning poliitikute osavõtul.

**Autor:** Iva Rorečková [Machalová] ja Lukáš Bača, Brno linn, EUROCITIESi vahendusel | **Pilt:** Marie Schmerková [Brno linnavalitsus]



## HEA TAVA NÄIDE

### Vilnius, Leedu: Laiaulatuslik kaasamine, millega saavutati säästva linnaliikuvuse kava ulatuslik omaksvõtt

Vilniuse säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise protsessi esimeses etapis koostati projektijuhtimise tegevuskava, milles määrati kindlaks asjaomaste sidusrühmade ja kodanikega koostöö tegemise strateegiad. Määratleti neli selget eesmärki: selgitada välja ootused, anda protsessi kohta pidevalt teavet, jõuda konkreetsete sihtrühmadeni ja korraldada teadlikkuse suurendamise üritusi. Vilnius tegi koostööd käitumisteadlaste ja sotsioloogidega, et teha kindlaks kõige tõhusamad viisid eri sihtrühmadega (poliitikud, sidusrühmad, kodanikud) suhtlemiseks. Tegevuse koordinaator, piisav eelarve, selged eesmärgid ja peamised tulemusnäitajad aitasid korraldada eduka kampaania ning algatada kohalikus kogukonnas, meedias ja poliitikute seas arutelu säästva linnaliikuvuse kava üle.

**Autor:** Kristina Gaučė, Läänemere Linnade Liidu vahendusel  
**Pilt:** Saulius Žiūra





Koos tööstruktuuride loomisega tuleb kindlaks määrata kavandamisraamistik, et kohandada säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist kooskõlas kohaliku olukorraga. Seejuures tuleb kindlaks määrata ka geograafiline ulatus, mis ideaaljuhul peaks hõlmama funktsionaalset linnapiirkonda. Muud olulised aspektid on õiguslike kavandamisnõuete järgimine ja seoste loomine liikuvusega seotud valdkondade kavandamisprotsessidega. Seejärel esitatakse kokkuvõtlikult kõigi varasemate tegevuste tulemused kokkulepitud ajakavas ja tööplaanis, millele tuleks saada poliitiline heakskiit, et tagada usaldusväärsus kaasatud asjaosaliste jaoks. Kui enne on tehtud kindlaks suutlikkuse puudujärgid, tuleks kokku leppida säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks välise toetuse hankimises.

## TEGEVUS 2.1. Kavandamisele esitatavate nõuete hindamine ja geograafilise ulatuse kindlaksmääramine (funktsionaalse linnapiirkonna alusel)

### Põhjendus

Säästva linnaliikuvuse kava on osa laiemast piirkondlikust ja riiklikust kavandamisraamistikust. See hõlmab näiteks eeskirju, rahastamisvooge või ruumilise planeerimise ja transpordi arendamise kõrgema tasandi strateegiaid (nt riiklik transpordikava, kui see on olemas). Väga oluline on hinnata piirkondliku ja riikliku kavandamisraamistiku mõju, et kasutada võimalusi ja vältida hiljem vastuolusid kõrgema tasandi ametiasutustega.

Säästva linnaliikuvuse kava peaks hõlmama funktsionaalset linnapiirkonda (st töölesõitmise piirkonda), mis enamikul juhtudel väljub omavalitsuse halduspiiridest. Kui säästva linnaliikuvuse kava geograafilise ulatuse kohta puuduvad piirkondlikud või

riiklikud eeskirjad, peavad kõige sobivama ruumilise hõlmavusega nõustuma asjaomased sidusrühmad ja sellele tuleb saada poliitilise organi heakskiit. Ühelt poolt sõltub see piirkonnast, mille eest asjaomane kohalik või piirkondlik omavalitsus vastutab. Teisest küljest tuleb aga võimalikult suures ulatuses järgida tegelikke liikuvusmustreid. Kogu linnastut hõlmav kava on märksa tulemuslikum kui ainult osa linnastut hõlmav kava.

### Ülesanded

- Tagage säästva linnaliikuvuse kava puudutavate asjakohaste piirkondlike, riiklike ja Euroopa tasandi õiguslike nõuete kindlakstegemine.
- Omandage selge ülevaade sellest, kuidas piirkondlik, riiklik ja Euroopa raamistik kavandamisprotsessi mõjutab.
- Määrake kindlaks oma kava geograafiline ulatus, mis tavaliselt hõlmab tegelike liikuvusmuutrite funktsionaalset linnapiirkonda (nt töөлööitmise piirkond).
- Määrake kindlaks asjaomane asutus (asutused), mis peaks(id) kavandamisprotsessis juhtrolli võtma.
- Hankige poliitiline otsus geograafilise ulatuse ja juhtiva organisatsiooni heakskiitmise kohta.
- Tagage, et võetakse arvesse ühendust pikki vahemaid hõlmavate transpordikoridoridega.

### Eesmärgid

#### Kavandamisele esitatavad nõuded

- Teha kindlaks, dokumenteerida ja hinnata järgmist:
  - õigusnormid ja suunised säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise kohta, sealhulgas võimalikud nõuded seoses geograafilise ulatusega või eri liiki planeerimisasutuste kohustustega (kui neid on);
  - asjakohased piirkondlikud ja riiklikud rahastamiskriteeriumid;
  - kõrgema tasandi kavad, strateegiad ja eesmärgid, mis võivad teie säästva linnaliikuvuse kava mõjutada. Näiteks võivad uusi või laiendatud teid puudutavad riikliku transpordiameti plaanid minna vastuollu säästva linnaliikuvuse kava eesmärkidega, soodustades autoga linna sõitmist.
- Koostada kokkuvõtte piirkondlikust ja riiklikust raamistikust koos ettepanekutega, kuidas seda oma säästva linnaliikuvuse kava raames arvesse võtta.

#### Geograafiline ulatus

- Analüüsida transpordimustreid ja halduspiire. Määrata kindlaks oma funktsionaalne linnapiirkond (lisajuhiseid selleks leiate abivahendite jaotisest allpool). Võtta arvesse ka ühendusi pikki vahemaid hõlmavate transpordikoridoridega (nt üleeuroopaline transpordivõrk, riiklik raudteevõrk).

- Kaasata võimaliku kavandamispiirkonna peamised sidusrühmad ja ametiasutused ning püüda saavutada ametlikud kokkulepped kavandamistegevuse geograafilise ulatuse kohta.
- Järgida avatud ja läbipaistvat lähenemisi, tagades asjaomaste ametiasutuste kaasamise. Tagada korrapärane suhtlemine ja teabevahetus asjaomaste ametiasutuste vahel.
- Leppida kokku üldises vastutuses kava eest.
- Kui ei ole võimalik kindlaks määrata funktsionaalse linnapiirkonnaga täielikult kattuvat kavandamispiirkonda, püüda vähemalt saavutada hea koostöö probleemide puhul, mida saab lahendada ainult linnastu tasandil. Seejuures võib tugineda olemasolevale koostööle või juurutada uusi tavasid (nt ametlikud menetlused, nagu ühised maakasutuskavad, või mitteametlikud menetlused, näiteks tööühmad).
- Tagada kogu kavandamispiirkonna sidusrühmade esindatus juhtühmas.
- Tagada kogu kavandamispiirkonna kodanike kaasamine osaluspõhisesse tegevusse.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Tagada selliste piirkondade hõlmamine, kus transpordil on suur sotsiaal-majanduslik ja keskkonnamõju.

### Ajastus ja koordineerimine

- Tehke kohe alguses kindlaks eeskirjad ja asjakohased kavandamisnõuded ning võtke neid arvesse kogu protsessi vältel.
- Eelkõige tuleb neid arvesse võtta sidusrühmade ja kodanike kaasamise kindlaksmääramisel (vt tegevus 1.4), geograafilise ulatuse kindlaksmääramisel (käsitlev tegevus), muude kavandamisprotsessidega seoste kindlaksmääramisel (vt tegevus 2.2) ning ajastuse ja töökava kindlaksmääramisel (vt tegevus 2.3).
- Määrake geograafiline ulatus kindlaks varakult, et seda võetaks arvesse töö- ja osalusstruktuuride loomisel (vt 1. etapp) – enne säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessi ametlikku algatamist on vaja selget kokkulepet (vt tegevus 2.3).

### Kontrollnimekiri

- ✓ Asjakohased riiklikud ja piirkondlikud dokumendid on läbi vaadatud ja läbivaatamise tulemuste kohta on koostatud kokkuvõtte.
- ✓ Võimalused ja mõju, mis võivad tuleneda piirkondlikust ja riiklikust raamistikust, on kindlaks tehtud.
- ✓ Geograafiline ulatus on kindlaks määratud (võimaluse korral funktsionaalne linnapiirkond).
- ✓ Geograafilise ulatuse ning ametiasutuste ja poliitikute põhirollide ja vastutuse kohta on saavutatud poliitiline kokkulepe.
- ✓ Tuumikmeeskonda ja/või juhtrühma on kaasatud kavandamispiirkonna peamised ametiasutused.
- ✓ Poliitiline kokkulepe on allkirjastatud ja linna volikogus vastu võetud.



### Funktsionaalsed linnapiirkonnad ELi liikmesriikides

OECD ja Euroopa Komisjon on ühiselt välja töötanud metoodika funktsionaalsete linnapiirkondade ühetaoliseks määramiseks kõigis riikides. Peamiselt rahvastikutiheduse ja töölesõidu liiklusvoogude alusel määratletakse funktsionaalne linnapiirkond tihedalt asustatud linna ja seda ümbritseva piirkonnana (pendelrändepiirkond), mille tööturg on linnaga tugevalt integreeritud.

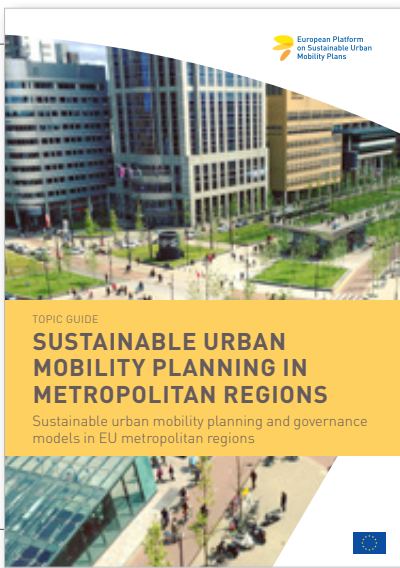
- Funktsionaalse linnapiirkonna keskus koosneb rahvastikuklastrist, mille tihedus on vähemalt 1 500 elanikku ruutkilomeetri kohta.
- Omavalitsusüksus on osa keskusest, kui vähemalt 50 % tema elanikkonnast elab klastris.
- „Tagamaa“ on määratletud linna tööturu jaoks „töötajate tõmbepiirkonnana“, mis asub väljaspool tihedalt asustatud keskust. Kõik omavalitsusüksused, mille töötavatest elanikest vähemalt 15 % töötab teatavas linnalises keskus, määratletakse osana linna tagamaast.

Funktsionaalseid linnapiirkondi käsitleva OECD-ELi lähenemisviisi lõppeesmärk on luua linnade ja nende mõjualade ühtlustatud määratlus rahvusvaheliste võrdluste tegemiseks ning poliitika analüüsimiseks linnaarenguga seotud teemadel.

OECD pakub iga ELi liikmesriigi funktsionaalsete linnapiirkondade profiile. Need sisaldavad riigi kaarti kõigi funktsionaalsete linnapiirkondadega (kättesaadavad ka tasuta kujufailina), funktsionaalsete linnapiirkondade loetelu elanikkonna suuruse järgi ja nendes funktsionaalsetes linnapiirkondades elavate inimeste arvu. Profiilidega tutvumiseks minge veebisaidile [www.oecd.org](http://www.oecd.org) ja kirjutage otsinguväljale „functional urban area“.

Allikas: OECD, 2019

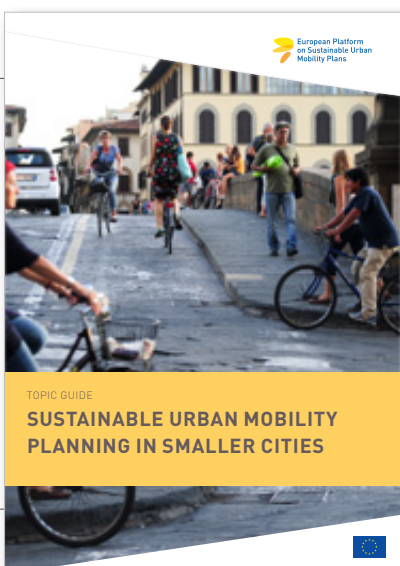
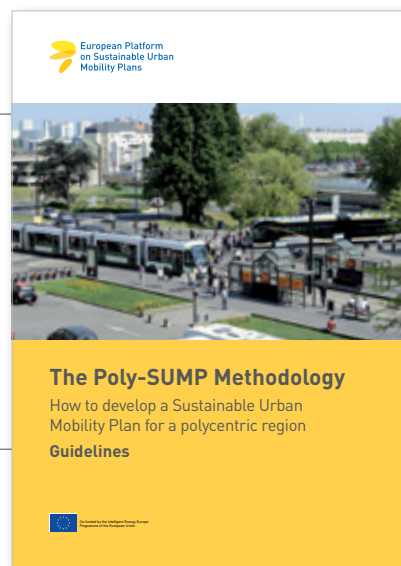




OECD ja ELi ühise metoodika kohaselt on suurlinnapiirkonnad vähemalt 250 000 elanikuga külgnevad, tihedalt asustatud ja hoonestatud funktsionaalsed linnapiirkonnad. Neid iseloomustavad enamasti suur majanduslik atraktiivsus, suured pendelrändevood ja keerukad mitmeliigilised transpordisüsteemid ning tavaliselt on need ka riikliku ja üleeuroopalise tähtsusega transpordisõlmed. Asjaomaste omavalitsuste ja muude institutsioonide arvukuse tõttu võib säästva linnaliikuvuse kavandamine olla suurlinnapiirkondades eriti keeruline.

Teemajuhendis „Säästva linnaliikuvuse kavandamine suurlinnapiirkondades” on esitatud suunised säästva linnaliikuvuse kavade koostamiseks suurlinnade tasandil. Selles määratletakse neli suurlinnade valitsemise liiki (mitteametlik/pehme koordineerimine; mitu omavalitsusüksust hõlmav valitsus; omavalitsusteülene valitsemistasand; eristaatusega suurlinnad) ning esitatakse näiteid ja kavandamispehimeid erinevate institutsionaalsete struktuuride jaoks.

On mitut liiki funktsionaalseid linnapiirkondi, millel on erinevad säästva linnaliikuvuse kavade arendamise vajadused. Metoodika „Poly-SUMP” sisaldab juhiseid mitmekesuseliste piirkondade jaoks, kus on mitu linna või muud omavalitsusüksust, mis on üksteisest väga sõltuvad. Selles antakse soovitusi piirkondliku transpordialase koostöö algatamiseks või arendamiseks sellistes keerukates piirkondades. **Juhendi „Poly-SUMP”** terminoloogia kohaselt on mitmekesuselises piirkonnas suhteliselt väikese rahvaarvuga (suuremas piirkonnas alla 200 000 elaniku või väiksemas piirkonnas alla 100 000 elaniku) pealinn ja mitu vahepealset keskust, mis on pealinnast väiksemad, kuid milles elab üle 5 000 inimese.



Säästev linnalise liikuvuse planeerimine võib väikelinnade puhul olla sama tõhus kui suurlinnade puhul, kuid väikelinnade vajadused erinevad suuremate linnade omadest ning nende strateegilise planeerimise suutlikkus on tavaliselt väga piiratud. Teemajuhendis „Säästva linnaliikuvuse kavandamine väiksemates linnades” on säästva linnaliikuvuse kava protsessi kohandatud väiksemate linnade kavandamiskonteksti kohaselt. Selles antakse suuniseid nii nendele linnadele, kus soovitakse välja töötada oma säästva linnaliikuvuse kava, kui ka neile, kes soovivad osaleda piirkondlikus säästva linnaliikuvuse kavas, mille on algatanud lähedalasuv suurem linn. Lisaks kavandamise abivahenditele ja osalusmeetoditele, mis on osutunud oma kontekstis hästi toimivaks, keskendutakse juhendis eelkõige meetmetele, mis sobivad väiksematele linnadele, kus sõltutakse palju autodest ja puudub hea ühistransport.



## Säästva linnaliikuvuse kava käsitlevate õigusnormide staatus ELi liikmesriikides

Lisateave piirkondlike ja riiklike õigusnormide kohta, mis käsitlevad säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamist ELi liikmesriikides: CIVITAS SUMP-UP & Prosperity: THE STATUS OF SUMP-UP IN EU MEMBER STATES

[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

### HEA TAVA NÄIDE

## Basel, Šveits: piiriülene kavandamisalane koostöö seoses kolmes riigis asuva linnastuga

Basel-Stadti kantoni linnaliikuvuse kava sisaldab mitmesuguseid piiriüleseid meetmeid (Šveitsis, Prantsusmaal ja Saksamaal), mille eesmärk on vähendada autoliiklust ja ummikuid tipp tundidel. Näiteks „Pendlerfonds“ on fond, mis kogub kantonis parkimise korraldamisest saadud tulu. Fondi kasutatakse selliste projektide rahastamiseks, millel on tõestatud positiivne mõju Baselisse suunduvale ja sealt väljuvale pendelrändele. Enamik rahastatud projektidest on jalgratta- ja autoparklad piirkondliku raudteevõrgu peamistes jaamades. Alates fondi asutamisest 2012. aastal on mitmes raudteejaamas kaasrahastatud parkimiskohtade loomist kokku 394 jalgratta ja 966 auto jaoks.

**Autor:** Martin Dollesche, Basel-Stadti kanton, EUROCIITIESi vahendusel | **Pilt:** EUROCIITIES



### HEA TAVA NÄIDE

## Kassel, Saksamaa: kohaliku ja piirkondliku säästva linnaliikuvuse kava sünkroniseeritud väljatöötamine

Kuna Kasseli ja seda ümbritseva ala piirkondlik transpordivõrk on tihedalt põimunud, täiendati Kasseli säästva linnaliikuvuse kava 2030 piirkondliku liikuvuse arengukavaga. Kui säästva linnaliikuvuse kavas pannakse rõhku linnasisesele transpordile ja linnasisestele liiklusvoogudele, siis piirkondlikus liikuvuse arengukavas keskendutakse piirkondlikule transpordile ja juurdepääsetavusele. Mõlemad kavad sünkroniseeriti sisu ja ruumilise mõõtme mõttes ning mõlema kava puhul lähtuti piirkondlikust liiklusemudelist. Ühised eesmärgid on aluseks kummagi kava meetmete ja alameetmete väljatöötamisele ning edaspidise hindamise standarditele. Mõlemad integreeritud tegevuskontseptsioonid sisaldavad kooskõlastatud rakendusmeetmete programmi.

**Autor:** Simone Fedderke, Hesseni liidumaa ja Kasseli linna säästva linnaliikuvuse pädevuskeskus; Rupprecht Consulti vahendusel | **Pilt:** Kasseli linn



## HEA TAVA NÄIDE

### Grand Nancy, Prantsusmaa: suurlinnapiirkonna mitut omavalitsusüksust hõlmav elamumajandus- ja arengukava

Grand Nancy töötab välja suurlinnapiirkonna säästva linnaliikuvuse kava, milles koondatakse mitu valdkondlikku kava. Ühendades ressursid ja oskused linnastu tasandil, on selle ainulaadse dokumendi eesmärk ühtlustada linnaplaneerimise, elamumajanduse, liikuvuse, majandusliku ja kaubandusliku arengu ning keskkonnaga seotud poliitikameetmeid, et saavutada ühine, sidus ja ühtne territoorium. Kava töötab välja valdkondadevaheline tehniline meeskond, kuhu kuuluvad Grand Nancy suurlinnapiirkonna linnaplaneerimise, elamumajanduse, majandusarengu, säästva arengu ja liikuvuse osakonna töötajad ning mida toetab piirkondlik arengu- ja linnaplaneerimise amet.

Autor: Aurélie Dore-Speisser, Grand Nancy suurlinnapiirkond, EUROCITIESi vahendusel

Pilt: Métropole du Grand Nancy



## TEGEVUS 2.2. Seostamine muude planeerimisprotsessidega

### Põhjendus

Tänapäeval on linnatranspordi planeerimise peamiseks puuduseks vähene koordineerimine muude poliitikavaldkondade ja organisatsioonidega, välja arvatud transpordiliikide integreerimine. Selle puuduse kõrvaldamine (nt kooskõla tagamine maakasutuse planeerimise, keskkonnakaitse, sotsiaalse kaasamise, soolise võrdsuslikkuse, majandusarengu, ohutuse, tervishoiu, hariduse, infotehnoloogia, energeetika ja elamumajanduse valdkonnaga) on säästva linnaliikuvuse kavandamisel väga keeruline, kuid see on ka peamine innovatsiooni ja arengu allikas.

Seoste loomine muude planeerimisprotsessidega ning eesmärkide ja sihtide kooskõlastamine tugevdab teie säästva linnaliikuvuse kava ja neid kavasid, millega seosed luuakse.

### Eesmärgid

- Saavutada asjaomastes linnavalitsuse osakondades ja asutustes teadlikkus linnastruktuuride (tihedus, funktsioonid, sotsiaal-majanduslikud mustrid, ökosüsteemid) ja liikuvuse muutuste vastastikusest mõjust.

- Määrata kindlaks, kuidas integreerida säästva linnaliikuvuse kavandamine ning muud kohaliku ja piirkondliku tasandi poliitikameetmed.
- Püüda ühtlustada säästva linnaliikuvuse kava ajastust erinevate tehniliste ja poliitiliste otsustusprotsessidega (nt üldstrateegiad, valdkondlikud kavad, valimised).
- Muuta liikuvuse ja transpordi kavandamine ühiseks poliitikavaldkonnaks.

### Ülesanded

- Tehke kindlaks kohalikud transpordi ja liikuvuse valdkonna strateegiad (nt eri transpordiliike käsitlevad strateegiad) ning muude poliitikavaldkondade kohalikud kavad, mis võivad linnalist liikuvust mõjutada (nt maakasutus, energeetika, keskkond, majandusareng, sotsiaalne kaasamine, tervishoid ja ohutus). Tehke kindlaks ka kavandamispiirkonna kohalike transpordiettevõtete, teenuseosutajate ja muude omavalitsuste asjakohased kavad.



- Kontrollige, kas nende kavade eesmärgid toetavad säästva linnalise liikuvuse eesmärke või on nendega vastuolus. Näiteks maakasutuspoliitika, mis näeb ette mahajäetud tööstusmaa kasutuselevõtmise, toetab säästva linnalise liikuvuse põhimõtteid, kuid valglinnastumist soodustav poliitika on nendega vastuolus. Vastuolu võib tuleneda näiteks ka sellest, kui tervise parandamise kavas rõhutatakse kehalist aktiivsust ainult organiseeritud spordi kaudu, mitte aga igapäevaste käikude tegemiseks rohkem jalgsi käimist ja jalgrattasõitu, või kui hariduspoliitika soodustab pikemat teekonda kooli.
- Määrake kindlaks asjaomaste poliitikavaldkondadega koordineerimise vajadused. Üheks näiteks on maakasutuse planeerimise ja transpordi vaheline seos. Maakasutuse planeerimisel tuleb arvesse võtta transpordi mõju, et maksimeerida säästvat liikumist uusarendustesse.
- Tehke kindlaks seosed väljakujunenud piirkondlike struktuuridega (nt suurlinnapiirkonna organisatsioon). Siia kuuluvad ka pikki vahemaid hõlmavad transpordikoridorid, nagu üleeuroopalised transpordivõrgud (TEN-T).
- Võtke arvesse keskkonnamõju strateegilise hindamise erinõudeid.
- Töötage koostöös asjaomaste poliitikavaldkondade esindajatega välja ühismeetmed. Seadke eesmärgiks muuta valdkondlikke poliitikameetmeid ja tavasid ja/või luua uusi osakondadevahelisi tegevusvaldkondi.
- Tagage korrapärane suhtlemine ja teabevahetus asjaomaste asutuste vahel (ja asutuste sees, nt transpordi ja maakasutuse planeerijate korrapäraste kohtumiste kaudu). Kaaluge maakasutuse planeerija kaasamist oma tuumikmeeskonda või juhtrühma ning andke talle selge roll planeerimisprotsessis, et tagada omalus.

- Seadke eesmärgiks integreerida säästva linnalise liikuvuse kavandamine täielikult muude poliitikameetmete ja strateegiate väljatöötamise ja rakendamise ajakavasse.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Seadke eesmärgiks integreerimine laiemate pikaajaliste strateegiatega. Mõnel linnal ja piirkonnal on pikaajaline kohaliku arengu strateegia või visioon, milles vaadatakse 20–30 aastat ette. Kui selline strateegia on olemas, võib see anda suuna säästva linnaliikuvuse kava raames üldiste eesmärkide määratlemiseks.

### Ajastus ja koordineerimine

- Alustage selle tegevusega kohe protsessi alguses ja jätkake pideva tegevusena. Koordineerimisvajaduste ja -võimaluste esialgne läbivaatamine tuleb lõpule viia enne ajakava kindlaksmääramist (vt tegevus 2.3).

### Kontrollnimekiri

- ✓ Poliitikavaldkondadevahelised asjakohased seosed (koostoime ja vastuolud) on kindlaks tehtud.
- ✓ Eri valdkondade poliitikameetmete integreerimise esialgseid võimalusi on hinnatud.
- ✓ Asjaomaste osalejatega on sisse seatud dialoog integreerimise võimaluste üle.
- ✓ Integreerimise võimalused on esialgu prioriteetsuse järjekorda seatud.

Üks näide erinevate planeerimisprotsesside seostamisest on säästva linnaliikuvuse kavandamise koordineerimine säästva energia ja kliima tegevuskavadega. See vastab vajadusele ühendada säästva liikuvuse, kliimamuutustega kohanemise ja energeetika strateegiline planeerimine ning selle tulemuseks on kaks kooskõlastatud kava koos kohandatud rakendus- ja seireetappidega. Üksikasjalikud juhised on esitatud **energeetika ja säästva linnalise liikuvuse planeerimise koordineerimise suunistes**.



### Keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) ja säästva linnaliikuvuse kavandamine

Mõne meetme puhul on kohustuslik teha keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH). Kuna KSH-l ja säästva linnaliikuvuse kaval on ühiseid elemente, on soovitatav need kaks protsessi ühendada. Säästva linnaliikuvuse kava tasandil keskkonnamõju strateegilise hindamisega luuakse sidus ja terviklik otsuste tegemise raamistik. Asjakohase keskkonnateabe ja -kaalutluste arvessevõtmine kavandamisetapis aitab kaasa jätkusuutlikumate ja tõhusamate lahenduste leidmisele. KSHd ei tohiks käsitada eraldi tegevusena, vaid säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise lahutamatu osana, mida viiakse ellu kava jaoks vajalike ja kavast lähtuvate eri etappidena:

- keskkonnateabe lähteandmete kogumine;
- ulatuse ja KSH eesmärkide kindlaksmääramine;
- meetmete hindamine;
- mõjude prognoosimine ja hindamine;
- ettepanek leevendusmeetmete ja seire kohta.

Kõik eespool nimetatud peab olema tihedalt seotud säästva linnaliikuvuse kava eri etappidega. Ühtse linnaliikuvuse kavaga seotud KSH raames on tõhusa otsustamise tugisambad ametiasutuste kohustuste selgus, üldsuse tõhus teavitamine ja üldsusega konsulteerimine ning avaldatud arvamuste kaalumise enne kava vastuvõtmist.

Autor: EIP/JASPERS

**Joonis 16:** Üksteisele vastavad tegevused säästva linnaliikuvuse kava ja keskkonnamõju strateegilise hindamise raames (EIP/JASPERS)

Säästva linnaliikuvuse kava		Keskkonnamõju strateegiline hindamine
Tegevus 3.1. Teabeallikate kindlakstegemine ja koostöö andmete omanikega Tegevus 3.2. Probleemide ja võimaluste analüüs (kõik transpordiliigid)		Metoodika Muude asjakohaste kavade, programmide ja keskkonnakaitse eesmärkide kindlaksmääramine Andmete kogumine Keskkonnaprobleemide analüüs/määratlemine
Tegevus 5.2. Põhiprobleeme ja kõiki transpordiliike käsitlevates eesmärkides kokkuleppimine	Ristviitamine/ ühtlustamine	KSH eesmärgid
7. alaetapp. Meetmepakettide väljalimine koos sidusrühmadega (sh meetmete hindamine, väljalimine ja pakettideks koondamine)	Koordineerimine	Meetmete/meetmerühmade (alternatiivide) hindamine KSH eesmärkide alusel Avalik konsultatsioon (väga soovitatav)
Tegevus 9.2. Säästva linnaliikuvuse kava käsitleva dokumendi vormistamine ja selle kvaliteedi tagamine		Kava mõju prognoosimine ja hindamine Leevendusmeetmed Seiremeetmed
Üldsuse kaasamine (nt tegevus 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Võimaluse korral ühine väljatöötamine	KSH aruanne Avalik konsultatsioon KSH teemal

## Säästva linnaliikuvuse kava sidumine sotsiaalse kaasamise poliitikaga

Mitmes Belgia linnas täiendab säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamist poliitika, mis suurendab sotsiaalselt kaasatust liikuvuse valdkonnas. Mis puudutab juurdepääsu ühistranspordile, siis enam kui 140-l Flaami linnal ja muul omavalitsusüksusel on bussitransporditeenuse osutajaga sõlmitud kolmanda isiku makseleping. See tähendab, et nende kodanikud saavad kasutada ühistransporti vähendatud tasu eest ning lapsed, õpilased ja/või eakad saavad sageli lisasoodustusi. Lisaks on kuuteistkümnes linnas ja muus omavalitsusüksuses inimestele, kellel ei ole võimalik sõita autoga ja kellel on väike sissetulek, ette nähtud sotsiaaltoetus takso kasutamiseks ning paljudes omavalitsusüksustes on loodud tellitava transpordi süsteem, mida rakendavad vabatahtlikud. Samuti pakutakse linnades ja muudes omavalitsusüksustes üha enam koolitusi haavatavatele rühmadele: Antwerpeni ja Leuveni linnas on oma jalgrattakool täiskasvanutele ning Oostende linn aitab uustulnukatel juhuluba saada.

Autor: Els Vandenbroeck ja Evelien Bossuyt, Mobiel 21



Pilt © RomanBabakin, istock.com

## HEA TAVA NÄIDE

**Bologna, Itaalia:** suurlinnapiirkonna säästva linnaliikuvuse kava, milles on ühendatud territoriaalne, liikuvuse ja logistika planeerimine

Bolognas võeti kasutusele uuenduslik lähenemisviis ja töötati välja liikuvuskava, mis on integreeritud nii territoriaalsel kui ka temaatilisel tasandil: säästva linnaliikuvuse kava töötati välja kogu suurlinnapiirkonna jaoks ning kooskõlastati tihedalt linnalogistika ja jalgrattasõidu valdkondlike kavadega. Ühtse planeerimisprotsessi saavutamiseks kavandas liikuvuse planeerimise ameti meeskond nende valdkondade ühendamist algusest peale. Bologna kava peamine järelendus on see, et sidusrühmade kaasamine on suurlinnapiirkonna mis tahes otsustusprotsessi oluline aspekt. Kõige keerulisem oli leida teostatavad ja tõhusad viisid, kuidas poliitikakujundajad saaksid juhtida linnalogistikat, sest logistikaturul tegutsevad peamiselt eraettevõtjad, kellel on sageli vähe linna tasandil planeerimise kogemusi.

Autor: Catia Chiusaroli, Bologna suurlinn, Polise vahendusel

Pilt : Bologna suurlinn



## HEA TAVA NÄIDE

# Monzón, Hispaania: Säästva linnaliikuvuse kava ning säästva energia ja kliima tegevuskava kooskõlastatud väljatöötamine

Monzónis töötati kooskõlastatult välja säästva linnaliikuvuse kava ning säästva energia ja kliima tegevuskava, lähtudes nimetatud kavade kooskõlastamise juhendist. Peamised tegevused hõlmasid 1) mõlema kava väljatöötamise ja koostoime kasutamise eest vastutava kooskõlastamisrühma loomist; 2) transpordist tulenevate heitkoguste inventarinimestiku jagamist mõlema kava koostamisel; 3) heitkoguste inventarinimestikus sama võrdlusaasta kasutamist; 4) uuringu korraldamist, et teha kindlaks, milliseid meetmeid saab mõlemasse kavasse lisada; 5) säästva linnaliikuvuse kava meetmete tähtsuse järjekorda seadmist, lähtudes nende mõjust säästva energia ja kliima tegevuskava kriteeriumidele, ning 6) kõigi nende linnavalitsuse osakondade kaasamine ühiskosolekutele, keda säästva linnaliikuvuse kava ning säästva energia ja kliima tegevuskava rakendamine võib mõjutada.



**Autor:** Andrea Conserva, Circe Foundation, EUROCITIESi vahendusel

**Pilt:** Suunised energia ja säästva linnaliikuvuse kavandamise kooskõlastamiseks, 2018

## HEA TAVA NÄIDE

# Lahti, Soome: maakasutuse ja liikuvuse planeerimise kooskõlastamine

Lahtis on välja töötatud integreeritud strateegiline protsess „Lahti suund” maakasutuse ja liikuvuse ühiseks planeerimiseks. 2019. aastal kasutusele võetud uue lähenemisviisi eesmärk on ehitada koos kodanike, sidusrühmade ja otsustajatega üles säästev linn. Protsess on pidev ja tsükliline; strateegiat ajakohastatakse iga nelja aasta järel ehk iga volikogu ametiajal. See hõlmab linnaplaneeringut, säästva linnaliikuvuse kava, keskkonnaprogrammi ja teenusevõrgu programmi. Integreeritud lähenemisviis on seni hästi toimunud. Sellega tõhustatakse koostööd maakasutuse ja liikuvuse planeerijate vahel ning suurendatakse kodanike kaasatust liikuvuse kavandamises.



**Autor:** Anna Huttunen, Lahti linn, Läänemere Linnade Liidu vahendusel

**Pilt:** Lassi Häkkinen, Lahti linn

## TEGEVUS 2.3. Ajakavas ja tööplaanis kokkuleppimine

### Põhjendus

Õige ajastuse ja selge tööplaan tagamine on edu võti. Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise tegevused on osaliselt üksteisest sõltuvad – vastastikuse sõltuvuse alusel tuleb hoolikalt kindlaks määrata loogiline järjekord, mis on kooskõlas kohalike oludega. Ajastuse kindlaksmääramisel on väga oluline võtta arvesse käimasolevat planeerimist ja poliitika kujundamist, mis võib protsessi mõjutada, näiteks valimisi, õigusloomeprotsesse ja muud planeerimistegevust.

Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamine ja rakendamine on ka institutsiooniliselt keeruline protsess. See nõuab tavaliselt kavandamistavade läbivaatamist ja piiriülest tööd. Et selline töökorraldus oleks laialdaselt vastuvõetav, on vaja poliitilist mandaati. Kinnitada tuleks tööplaan, milles on esitatud kõik vaheeesmärgid ning selgelt kindlaks määratud, mida kaasatud asjaosalised teevad ja millal nad seda teevad.

### Eesmärgid

- Töötada välja kohandatud kavandamisprotsess, mis sobib kohalike oludega ja tagab tegevuse hea koordineerimise.
- Püüda viia ajastus kooskõlla erinevate tehniliste ja poliitiliste otsustusprotsessidega (nt üldised strateegiad, valdkondlikud kavad, valimised). Määrata kindlaks koordineerimise ajavahemikud.
- Selgitada välja ja määrata ametlikult kindlaks kõigi osalejate rollid ja ressursid.
- Tagada kavandamisprotsessi usaldusväärsus ja läbipaistvus.
- Hõlbustada tõhusat kavandamisprotsessi, milles võetakse arvesse tegevuste ajalast vastastikust sõltuvust, viiakse ajastusega seotud riskid miinimumini ja kasutatakse ressursse optimaalselt.

### Ülesanded

#### Ajakava:

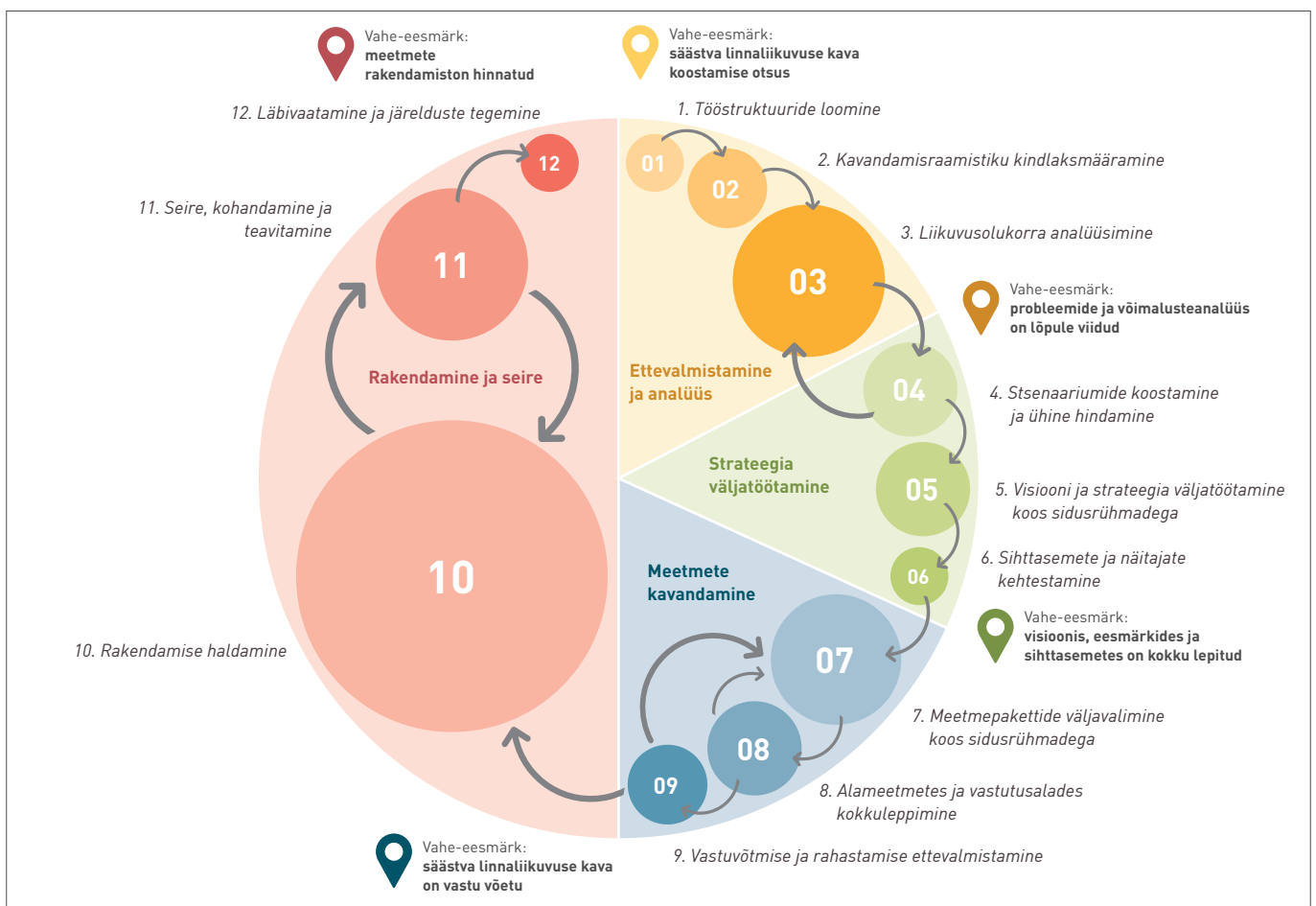
- Võtke piisavalt aega, et planeerimisprotsess hästi ette valmistada. Aeg, mis kulub säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise otsuse tegemiseks, tööstruktuuride loomiseks ja kavandamisraamistiku kindlaksmääramiseks, on linnade arvestuses väga erinev. See sõltub suurel määral linna strateegilise planeerimise kogemustest, institutsioonilistest struktuuridest, poliitilisest kontekstist ja kohalikust kavandamiskultuurist.
- Määrake kindlaks säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ajakava, sealhulgas analüüsi, strateegia väljatöötamise ja meetmete kavandamise etapid. Kokku kulub linnadel kavandamisprotsessi ametlikust algusest kuni kava vastuvõtmiseni vähemalt üks aasta, tavaliselt rohkemgi.
  - Analüüsimine kestab tavaliselt umbes kaks kuni kuus kuud, ent kui tuleb koguda palju lisaandmeid, võib see kesta ka kauem.
  - Strateegia väljatöötamiseks (sealhulgas visioon, eesmärgid ja sihttasemed) kulub tavaliselt umbes kaks kuni viis kuud.
  - Meetmete kavandamine (alates võimalike meetmete esialgsest kindlaksmääramisest kuni kokkulepitud meetmepakettideni, sh kindlaksmääratud rahastamise ja vastutusladieni, mis sisalduvad säästva linnaliikuvuse kava lõplikus dokumendis) kestab tavaliselt umbes kolm kuni kaheksa kuud. Samas oleneb see suurel määral sellest, kui üksikasjalikult meetmed säästva linnaliikuvuse kava raames ette valmistatakse.
  - Tavaliselt on säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmiseks pärast selle valmimist vaja veidi lisa-aega. Selle pikkus võib olenevalt poliitilistest oludest olla väga erinev ja ulatuda mõnest nädalast kuni poole aastani või veelgi pikema ajavahemikuni. Otsustajate hea integreerimine kavandamisprotsessi aitab vähendada viivituste ohtu kava vastuvõtmisel.
- Võtke arvesse võimalikke probleemseid perioode (nt valimised või eelarve planeerimise periood). Valimistele eelnevatel kuudel võib olla raske kiiresti edasi liikuda. See võib kavandamisprotsessi ajastust mõjutada.

## 1. ETAPP. ETTEVALMISTAMINE JA ANALÜÜS

- Arvestage mõne vaikse tööperioodiga, et muuta üldine kavandamine paindlikumaks ja vältida pikki viivitusi. Samuti näkete ette aeg teavitustegevuseks ning sidusrühmade ja kodanike kaasamiseks.
- Andke teada esialgsest ajakavast, et asjaosalised saaksid oma panust aegsasti planeerida.
- Jätkake plaani ettevalmistamise ja säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ajal hästi nähtavate meetmete rakendamist. See aitab vältida tegevusetuse muljet, mis on eriti oluline otsustajate jaoks.
- Pange paika meetmete rakendamise esialgne ajakava, mis määratakse üksikasjalikumalt kindlaks meetmete kavandamise etapis.
- Keskenduge üksikasjalikul kavandamisel eelseisvale kahele-kolmele aastale, kuid määrake üldjoontes kindlaks ka järgmise 10 aasta plaanid ning võtke arvesse pikaajalisi meetmeid, mis algavad selle 10-aastase perioodi jooksul ja jätkuvad pärast seda (nt suurprojektid, nagu trammiliini ehitamine).
- Mõned linnad eelistavad määratleda oma ajakava oluliste vahe-eesmärkide kaudu ning mitte kasutada täpseid ajavahemikke. Näitena võib tuua uue kiire bussiliini avamise ning meetmed, mida rakendatakse enne ja pärast avamist. See võib aidata jääda ajalise raamistiku suhtes realistlikuks ning lihtsustada linna ja üldsuse jaoks selle järgimist.

### Joonis 17: Säästva linnaliikuvuse kava etappide läbimiseks kuluv aeg.

Joonisel on visuaalselt kujutatud 12 etapi läbimiseks kuluv aeg võrreldes teiste etappidega tüüpilises linnaliikuvuse kava protsessis. Näiteks rakendamise haldamine nõuab rakendus- ja seireetapis tavaliselt suuremat osa ajast ning on seotud seire alaetapiga. Nooled tähistavad tüüpilisi tagasisideahelaid; näiteks kui 8. alaetapis selgub, et teatavad meetmed nõuavad liiga palju ressursse, võib osutada vajalikuks valitud meetmepaketid 7. alaetapis ümber kohandada. (See joonis ei põhine täpsetel mõõtmistel ja on mõeldud üksnes suunavaks teabeks kavandajatele.)



- Nähke ette aeg meetmete seireks ja ajakohastamiseks pärast säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist (vt ka tegevus 11.1). Läbivaatamise ja ajakohastamise sagedus oleneb teie konkreetsest olukorrast, samuti õiguslikest nõuetest ja valimistsüklitest, kuid seda tuleks teha vähemalt kord kahe aasta jooksul.
- Kaaluge säästva linnaliikuvuse kava täielikku läbivaatamist ja ajakohastamist iga 5–10 aasta järel. Pärast kümnet aastat on dokument tavaliselt aegunud; meetmeid tuleks siiski ajakohastada palju sagedamini.

### Tööplan

- Tugevdage poliitilist mandaati säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks. Tagage, et kavandamisprotsessiga edasilikumise kohta ametliku otsuse tegemisel oleksid otsustajad üldiselt ühel meelel selles, et säästva linnaliikuvuse kava keskmes peaksid olema säästvuse põhimõtted. See tähendab keskendumist liikuvuse keskkonnavalasele ja sotsiaalsele kasule, mitte üksnes paremale liiklusvoole.

- Koostage säästva linnaliikuvuse kava protsessi üldine tööplan, milles on esitatud kõik vajalikud vaheeesmärgid. Säilitage teatav paindlikkus tööplani muutmiseks töö edenedes.
- Töötage välja lähenemisviisid takistuste ületamiseks ja kasutage täielikult ära säästva linnaliikuvuse kavandamist soodustavaid tegureid (võttes arvesse tegevuse 1.1 raames tehtud enesehindamise tulemusi).
- Leppige kavandamisülesannete eest vastutavate sidusrühmadega kokku juhtimiskorras ja -ülesannetes (ka oma organisatsiooni sees).
- Hinnake riske ja nähke ette toimingud asjakohaste ettenägematute olukordade puhuks.
- Jälgige edusamme, tagage tööplani rakendamine ja kohandage seda muutuste järgi.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kaaluge oma kavandamisprotsessi kaubamärgi loomist (nt nimi, logo), et saavutada asjatundlik ja äratuntav nähtavus üldsuse teavitamisel ja avalikel üritustel kogu protsessi vältel.



### Ülesannete üksikasjad

Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise protsess toimub tavaliselt kohaliku projektina, millele antakse ka konkreetne nimi. Mõistlik on kasutada ingliskeelset terminoloogiat. See võib aga tekitada vastupanu inglise keelt mittekoosnelevate riikide sidusrühmade seas ja üldsuses. Selle vältimiseks on soovitatav valida (kohalik) konkreetne nimetus, mille on heaks kiitnud sidusrühmad või mis on kindlaks määratud ühiselt. Sobiva nimetuse kasutamine on oluline ka osalemisele ja protsessile heakskiidu saamiseks. Protsessi võib nimetada ka nn lõpptoote järgi isegi siis, kui konkreetne nimi on juba valitud (vt tegevus 9.1 „Kava kaubamärgi kujundamine“).

### Ajastus ja koordineerimine

- Ajakava määratakse kindlaks pärast tööstruktuuride loomist ja kavandamisele esitatavate nõuete analüüsimist, kuid enne liikuvuse analüüsi alustamist.
- Konkreetsete tegevuste (nt pressiteated, koosolekute ajakava) ajakava täpsustatakse jooksvalt.
- Tööplani vastuvõtmine on üks vahe-eesmärke enne säästva linnaliikuvuse kava ametliku väljatöötamise alustamist.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessi realistlik põhietappide ajakava on koostatud.
- ✓ Poliitiline mandaat säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks on kinnitatud.
- ✓ Riskijuhtimise ja kvaliteedijuhtimise strateegia on välja töötatud.
- ✓ Ajakava ja tööplan on välja töötatud ja poliitiliselt heaks kiidetud.

## TEGEVUS 2.4. Välise toetuse hankimise kaalumine

### Põhjendus

Enamiku avaliku sektori asutuste puhul ületavad säästva linnaliikuvuse kava protsessi elluviimiseks vajalikud erioskused nende töötajate suutlikkuse. Eesmärk on tagada otseselt vajaminevate oskuste olemasolu, palgates vajaduse korral väliseid eksperte, aga ka arendada ja säilitada säästva linnaliikuvuse kavandamise oskusteavet oma organisatsioonis.

### Eesmärgid

- Tasakaalustada lühikest aega vajaminevaid oskusi ning suurendada suutlikkust oma organisatsioonis ja laiemas kutsekogukonnas.
- Hõlbustada tõhusat kavandamisprotsessi, mis võimaldab ressursse kõige paremini ära kasutada.
- Anda säästva linnaliikuvuse kavale lisaväärtust, tehes koostööd ekspertidega, kes annavad olulistest küsimustes oma panuse uute lähenemisviiside või värskete vaatenurkade kujul.

### Ülesanded

- Tuginedes oma oskuste puudujääkide kõrvaldamise strateegiale (vt tegevus 1.1), tehke otsus selle kohta, milliste ülesannete täitmiseks on vaja välist toetust, kui neid ei ole võimalik tõhusalt täita sisemise suutlikkuse suurendamisega (või uute töötajate värbamisega).
- Kaaluge välise toe hankimist ülesannete jaoks, mille puhul oskuste puudumine teie organisatsioonis vähendaks kvaliteeti või pikendaks märkimisväärselt protsessi, kui üritate neid organisatsiooni piires täita.
- Otsustage, kas ülesannete täitmist saab tellida paketine (tavaliselt omavahel tihedalt seotud ülesanded, nt kodanike kaasamine ja teavitamine) või nõuavad need väga spetsiifilisi oskusi, mistõttu nende täitmiseks tuleb korraldada eraldi hanked (nt andmete kogumine või konkreetsemalt leibkondade uuring või jalgrattataristu kvaliteedi analüüs).

- Korraldage valitud ülesannete täitmiseks teenuste hanked ja sõlmige lepingud. Koostage selged pakkumistingimused, milles kirjeldatakse ülesandeid, sealhulgas iga ülesande ajakava ja konkreetseid tulemusi võimalikult täpselt. Kasutage pakkumuste valimiseks sobivaid kriteeriume, mis esitatakse pakkumistingimustes. Peale hinna peaksite asjakohaselt arvesse võtma ka sisukriteeriume (nt kirjeldatud kontseptsiooni ja meetodite kvaliteet ning pakutava personali asjatundlikkus). Kogemused on näidanud, et kvaliteet tasub end ära ja ebarealistlikult odavate pakkumuste tagajärjeks on sageli kehvad tulemused või lisakulud linna jaoks.
- Kui projektijuhtimine delegeeritakse konsultandile, säilitage üldine koordineerimine oma kavandamisasutuses. Kõigi delegeeritud ülesannete puhul nähke alati ette piisav aeg ja piisavad ressursid kvaliteedijuhtimiseks teie organisatsiooni poolt. Võimaluse korral kaasake suutlikkuse suurendamise meetmed pakkumistingimustesse, et teie organisatsiooni töötajad saaksid omandada asjakohased pädevused järgmiseks kavandamisprotsessiks.

### Ajastus ja koordineerimine

- Võtke ajakava ja tööplaani koostamisel arvesse kavandatud hangete ajastust.
- Korraldage hanked ja sõlmige lepingud alles pärast poliitilise mandaadi saamist ja tööplaani heakskiitmist.

### Kontrollnimekiri

- ✓ On tehtud otsus selle kohta, milliste ülesannete täitmiseks (kui üldse) on vaja välist toetust.
- ✓ Korraldatud on teenuste hange ja välja on valitud sobiv töövõtja, kes mõistab säästva linnaliikuvuse kava lähenemisviisi.





## Näited välist tuge vajavatest ülesannetest

Ülesanded	Üksikasjad
Sidusrühmade ja kodanike kaasamisega seotud ürituste ettevalmistamine, korraldamine ja elluviimine ning kaasamise raames peetud arutelude tulemuste dokumenteerimine ja analüüs	<p>Hea kaasamisprotsessi jaoks vajalikku haldustööd ei tohiks alahinnata. Kommentaarid vaadatakse läbi tavaliselt käsitsi ja see nõuab palju aega. Eriti just veebis kaasamise korral peavad kavandamisasutused haldama suurt hulka vastuseid (enam kui 1 000 kommentaari ei ole ebatavaline arv).</p> <p>Neutraalse korraldaja kaasamine võib samuti aidata vältida (vanu) vastuolusid ja aidata rühmal teha konstruktiivses õhkkonnas koostööd.</p>
Suhtlus üldsusega	Teavitustegevus, näiteks atraktiivsete uudiste kirjutamine trükistena ja veebis avaldamiseks, avaliku teabe kujundamine (nt liikuvuse strateegia ja säästva linnaliikuvuse kava kohta), sotsiaalmeediakanalites (kus võidakse postitada palju kommentaare) toimuva töö hõlbustamine ja üritustel asjatundlike fotode tegemine.
Liikuvuse olukorra analüüs, sealhulgas andmete kogumine	Tegemist võib olla tervikliku analüüsiga või konkreetsete tehniliste allülesannete või valdkondadega, mida on tavaliselt lihtne eraldada (nt jalgrattataristu kvaliteedi analüüs, liiklusandmete kogumine, jalgsi läbitavuse analüüs, leibkondade seas uuringu tegemine, transpordimudeli loomine).
Koolitus konkreetse tegevuse alal	Koolitus võib aidata kohalikel omavalitsustel viia ellu säästva linnaliikuvuse kava protsessi suuremaid osi asutuse sees. See võib olla nii näiteks modelleerimise puhul. Transpordimudeli kasutamise korral on oluline, et linnal oleks mudeli kasutamise oskusteave, isegi kui mudelit rakendab konsultant.
Õigusnõustamine	Riikides, kus on olemas siduv õigusraamistik, et vähendada säästva linnaliikuvuse kava kohtus vaidlustamise riski.



## HEA TAVA NÄIDE

### Cluj-Napoca, Rumeenia: säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamine väliskonsultantide juhtimisel

Cluj-Napoca linnalise liikuvuse kava töötasid välja välised konsultandid JASPERSi ja Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga koordineerimisel ja juhtimisel. Konsultandid juhtisid kogu protsessi korraldamist ja elluviimist, sealhulgas andmete kogumist, senise olukorra analüüsimist ning säästva linnaliikuvuse kava jaoks tegevuskava väljatöötamist. Linnavalitsuse töötajad olid kõikidesse etappidesse samuti tihedalt kaasatud, nad pakkusid väärtuslikke teadmisi kohalikest oludest ning toetasid seeläbi konsultante kohandatud lahenduste ja tugeva säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel. Üldiselt tõi väliskonsultantide palkamine kaasa tehnikaalast oskusteavet ja uut mõtlemist ning aitas muuta kavandamisprotsessi tõhusamaks.

**Autor:** Cluj-Napoca linn, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** Cluj-Napoca linn

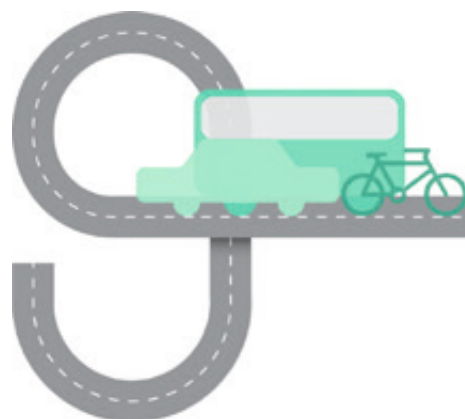


## HEA TAVA NÄIDE

### Thessaloníki, Kreeka: eksperdiabi liikuvuse seirekeskuse loomiseks

Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks ja meetmete seireks analüüsis Thessaloníki linnavalitsus mitmesuguseid liikuvusandmeid. Linnavalitsus sõlmis 2016. aastal ühe uurimisinstituudiga koostöölepingu (leping kehtib tänini), mis võimaldab tal tugineda instituudi teaduslikule pädevusele säästva liikuvuse planeerimise alal, samuti intelligentsete transpordisüsteemide, suurandmete haldamise ja transpordi modelleerimise alal. Koostöö oli oluline tegur, mis aitas tagada, et säästva linnaliikuvuse kava rakendamine hõlmaks tehnika- ja teadustöö head kombinatsiooni, suurendades linnavalitsuse töötajate suutlikkust ja oskusi sidusrühmade kaasamiseks ja andmete kogumiseks.

**Autor:** Maria Zourna, Thessaloníki linnavalitsus, ning Georgia Aifantopoulou ja Maria Morfoulaki, CERTH / Kreeka Transpordiinstituut, Polise vahendusel  
**Pilt:** Thessaloníki säästva linnaliikuvuse kava logo





Säästva linnaliikuvuse kava hea ettevalmistamise viimane etapp on linna liikumiskeskonna analüüs. See on oluline vahe-eesmärk, mis on aluseks strateegia ratsionaalsele ja läbipaistvale väljatöötamisele. Enne linnalise liikuvuse probleemide ja võimaluste analüüsimist ning kodanike kaasamist analüüsimisse tuleb kindlaks määrata teabe- ja andmeallikad; samuti tuleks seada sisse koostöö andmete omanikega. Eesmärk on sihipärane andmete kogumine ja analüüs, mis hõlmab kõiki transpordiliike ning olulisi liikuvusega seotud eesmärke ja suundumusi kogu funktsionaalses linnapiirkonnas.

## TEGEVUS 3.1. Teabeallikate kindlakstegemine ja koostöö andmete omanikega

### Põhjendus

Enne tulevase poliitika üle otsustamist on oluline teada, mis probleemidega linn silmitsi seisab. Linnatranspordi ja liikuvuse valdkonnas on need teadmised sageli väga killustatud ja puudulikud. Hetkeolukorra kirjeldamiseks tuleb andmed ja teave pusletükkidena kokku panna. Hea analüüsi tegemiseks peate kõigepealt välja selgitama, milliseid andmeid on vaja (et analüüsida säästva linnaliikuvuse kava kõiki aspekte ja eelkõige teie protsessi poliitilisi prioriteete), milline teave on olemas ja mis veel puudub. Algajad linnad, kellel andmed puuduvad või andmeid on vähe, ei tohiks lasta end sellest heidutada; pigem võiksid nad näha selles võimalust parandada säästva linnaliikuvuse kava protsessi raames andmete kogumist. Enamik linnu seisab silmitsi probleemiga, et nende andmed ei ole ajalise ja ruumilise

hõlmavuse mõttes kooskõlalised ning et andmed on sageli hajutatud eri andmeomanike või -valdajate või salvestussüsteemide vahel. Selle tulemusena võib juurdepääs andmetele osutada problemaatiliseks, kuna puudub teave olemasolevate andmebaaside kohta ja kuna teavet ei pruugita soovida jagada, eriti kui tegemist on eraettevõtjatega, kes võivad ka nõuda andmete eest suurt tasu või viidata ärilisele konfidentsiaalsusele. Seda probleemi võib aidata lahendada põhjalik andmeaudit, hea suhtlus andmete omanikega ja andmete vastastikune jagamine nendega. Kogemused on näidanud, et organisatsioonisiseste ja -väliste andmete omanike varajane kaasamine ja selged kokkulepped võivad koostöövalmidust suurendada.

### Eesmärgid

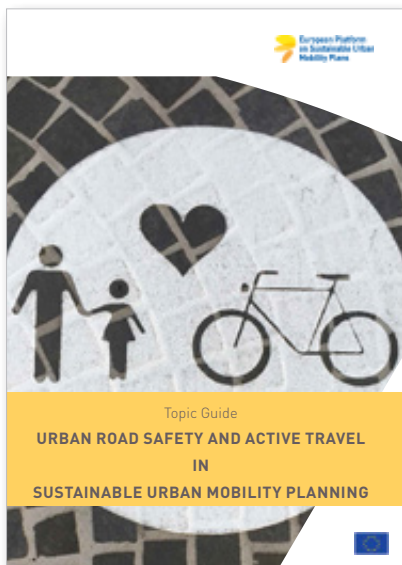
- Teha kindlaks andmevajadused, pidades silmas poliitilisi prioriteete ja tõenäolisi eesmärke.
- Saada hea ülevaade olemasolevatest andmetest, sealhulgas kvaliteedist ja juurdepääsetavusest.
- Teha kindlaks andmelüngad ja liikuvuse analüüsimiseks vajalik lisateave.
- Teha andmekogumi täiendamiseks koostööd välis- ja siseorganisatsioonidega ning ideaaljuhul sõlmida pikaajalised lepingud, et tagada andmete olemasolu ka tulevikus.
- Tagada võimaluse korral andmelünkade täitmine.
- Ühendades andmed, mis on kättesaadavad teie organisatsiooni eri osades ja teistes organisatsioonides, ning (vajaduse korral) kogudes uusi andmeid, saada linnalise liikuvuse ja sellega seotud valdkondade kohta teave, mis võimaldab olukorda analüüsida.

### Ülesanded

- Tehke andmeaudit. Omandage ülevaade andmevajadustest ja -allikatest, tehke kindlaks kõik olemasolevad andmed, mis on teie säästva linnaliikuvuse kava seisukohast olulised, ning hinnake nende kvaliteeti ja kättesaadavust.
- Hankige kättesaadavaid andmeid, sünteesige nende sisu ja tuvastage andmelüngad, pidades silmas oma peamisi liikuvusprobleeme. Valige sobivad andmed, mis kirjeldavad transpordi ja liikuvuse olukorda teie linnas, keskendudes säästva linnalise liikuvuse üldistele eesmärkidele (vt esimene vahe-eesmärk) ja poliitilistele prioriteetidele, mis viisid säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise otsuseni. Näiteks kui poliitiline prioriteet on liiklusohutuse parandamine, on vaja andmeid surmajuhtumite kohta. Teie andmed peaksid andma teavet järgmiste aspektide hetkeolukorra ja suundumuste kohta:
  - kõik teie linnas kasutatavad transpordiliigid, sealhulgas kaubavedu, ja transpordiliikide integreerimise tase (mitmeliigiline transport);
  - kõik peamised teie linna puhul asjakohased säästva liikuvuse aspektid (nt õhusaaste, liiklusrisk, liiklusohutus, avaliku ruumi elamiskõlblikkus, võrdne juurdepääs teenustele, töökohtadele ja haridusele).
- Minge hetkeolukorra lihtsast kirjeldamisest kaugemale ja püüdke mõista selle põhjuseid. Näiteks miks sõidab enamik inimesi endiselt keskusesse ja pargib seal, kuigi süsteemi „Pargi ja sõida“ võimalused on heal tasemel? Püüdke hankida andmeid, mis selgitavad liikuvusega seotud käitumise põhjuseid, mida soovite mõjutada, näiteks lisades liikuvusega seotud kvalitatiivsed küsimused

liikuvusuuringutesse. See teave aitab hiljem valida tulemuslikke meetmeid.

- Konsulterige sidusrühmade ja üldsusega probleemide ja küsimuste teemal, mida nende arvates tuleks säästva linnaliikuvuse kavas käsitleda. See teadvustab neile kavandamisprotsessi, tagab, et nende häält võetakse kuulda, ja tekitab üldsuses säästva linnaliikuvuse kava suhtes omanikutunde. Nende kollektiivne mulje võib olla ka väärtuslik teabeallikas, mis aitab täita andmelünki.
- Püüdke korraldada andmete jagamist analüüsiks vajalike andmete välisomanikega. Pidage kinni konfidentsiaalsuse nõuetest (järgides Euroopa ja liikmesriigi õigusakte), anonüümige isikuandmed ja käsitlege andmeid hoolikalt, et vältida koostööprobleeme (kaaluge andmehalduse turvastrateegia väljatöötamist). Selgitage arusaadavalt, miks andmeid on vaja, näidates ära nende kasutamisest saadava kasu, ning kirjeldage, kuidas teie organisatsioon andmeid kasutab ja hoiab. Leppige ühiselt kokku andmete kogumise ja jagamise protsessis, et kõik partnerid saaksid tugineda ühtsele ja ühisele teabekogumile (nt turvaline andmete jagamise platvorm).
- Selleks et täita olulised järelejäänud lüngad oma andmetes, peaksite kontrollima vaikeväärtuste kättesaadavust, näiteks riigi tasandil, või koguma lisaandmeid, mida ei ole võimalik saada organisatsioonisisestelt või -välistelt andmete omanikelt. Andmeid võib koguda mitmel viisil. Näiteks jalakäijate arvu suundumuse saab kindlaks määrata igal aastal linna olulistest punktides vahetu loendamise abil (nt paigaldades loendurid) või leibkondade seas uuringu korraldamise teel. Meetodi valik sõltub olemasolevatest ressurssidest, linna suuruselt ja nõutavast usaldusväärsuse tasemest. Eristada võib järgmisi üldisi andmeliike:
  - automatiseeritud mõõtmistest (nt loendurid, infrapuna- ja muud andurid, kaamerad, satelliidid) saadavad kvantitatiivsed andmed või GPSi andmed (nt sõidukite jälgimine, mobiiltelefonide asukohad, mida kogutakse mobiilirakenduste või mobiiliteenuse osutajate kaudu);
  - kvantitatiivsed ja kvalitatiivsed andmed uuringutest (leibkondade seas, tänaval, sõidukites) või tänavavaatlustest (nt liiklejate vahetu loendamine, kohapealsed külastused, tänaväärte kasutuse inventuur);
  - kvalitatiivsed andmed intervjuudest või fookusrühmadelt;



Andmete kogumisel on oluline luua täpsed, konkreetset ja täielikud andmestikud, aga ka seada andmete kogumise prioriteetid ja selged eesmärgid. Teemajuhend „Liiklusohutus ja aktiivne liikuvus säästva linnaliikuvuse planeerimisel“ sisaldab liiklusohutusega seotud andmete kogumise prioriteetide loetelu:

- õnnetuste peamiste liikide kindlaksmääramine, et selgitada välja õiged sihtrühmad, kellega tegeleda, ja väljatöötatavad meetmed;
- ohtlike kohtade kindlakstegemine mitmeliigilises võrgus;
- ohutuspoliitika realistlike, kuid ambitsioonikate eesmärkide seadmine;
- teadlikkuse suurendamine: õiged õnnetuste arvud võivad aidata teadlikkust suurendada;

Samuti on juhendis määratletud minimaalne andmekogum, mida on vaja linna liiklusohutuse olukorra analüüsimiseks. Kõige olulisemate andmetena tuleks analüüsis arvesse võtta järgmist:

- linnas kehavigastuste ja surmaga lõppenud õnnetusjuhtumite koguarv aastas vähemalt kolme aasta kohta;
- kehavigastusteta õnnetusjuhtumite koguarv, rühmitatuna eri transpordiliikide kaupa, vähemalt kolme aasta kohta, ning
- õnnetuste toimumiskohad ja liigid linna (mitmeliigilise transpordi) võrgus.

- kvalitatiivsed andmed päevikutest, blogidest, sotsiaalmeediast;
- andmete modelleerimine andmelünkade täitmiseks.

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kasutage avatud andmeid nii palju kui võimalik. See muudab protsessi läbipaistvamaks, võimaldades kodanikel ja sidusrühmadel andmetele juurde pääseda ja neid kasutada, mis omakorda võib olla kasulik teie kavandamistegevuse seisukohast (nt üliõpilased, kes analüüsivad põhjalikult mõnda liikuvusküsimust või programmeerivad teie linna jaoks liikuvusega seotud mobiilirakenduse). Veenduge, et kasutatavad avatud andmed on kvaliteetsed.
- Looge keskne linnavalitsuse andmekeskus, mis haldab kõigi osakondade andmeid. See hõlbustab sisemist andmevahetust ja integreeritud planeerimist, lihtsustades teiste osakondade andmete ja poliitikaaspektidega arvestamist.

#### Ajastus ja koordineerimine

- Selle tegevusega võib alustada kohe pärast tuumikmeeskonna moodustamist ja geograafilise ulatuse kindlaksmääramist (vt tegevused 1.2 ja 2.1), ent hiljemalt pärast ajakavas ja tööplaanis kokkuleppimist.
- Teavet kasutatakse otseselt liikuvuse analüüsis tegevuse 3.2 raames.

- Andmeallikate ja -vajaduste kindlaksmääramine on seotud eesmärkide määratlemisega (tegevus 5.2), strateegiliste näitajate kindlaksmääramisega (tegevus 6.1) ja seireprotsessiga (tegevus 11.1).

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Andmevajadused on kindlaks määratud, pidades silmas poliitilisi prioriteete ja tõenäolisi eesmärgi.
- ✓ Kätesaadavad andmed on kindlaks tehtud ja nende kvaliteeti on kontrollitud.
- ✓ Andmelüngad ja täiendavad andmeallikad on kindlaks tehtud.
- ✓ Turvalise andmehalduse kord on kindlaks määratud.
- ✓ Andmete jagamises asjaomaste andmete välisomanikega on kokku lepitud.
- ✓ Vajaduse korral on kogutud lisaandmeid.



### Abivahendid avaliku ruumi kvaliteedi mõõtmiseks

On olemas mitmesuguseid abivahendeid, mis aitavad mõõta, kuidas inimesed avalikku ruumi kasutavad, ja mõista, kuidas avalikku ruumi saab selles toimuva avaliku elu jaoks paremaks muuta. Gehli Instituut, kes on selles valdkonnas üks teerajajaid, pakub oma veebisaidil järgmisi abivahendeid:

- „Kaksteist kvaliteedikriteeriumi“ (Twelve Quality Criteria) on vahend, mille abil saab uurida, kuidas kasutajad avalikku ruumi kogevad. Täpsemalt kasutatakse seda vahendit selleks, et hinnata, kas avaliku ruumi erinevad omadused on inimeste jaoks kaitsvad, mugavad ja nauditavad.
- Liikuvate inimeste loendamise abivahendi (People Moving Count) abil mõõdetakse, kui palju inimesi läbi teatava punkti liigub ja milliste vahenditega. See teave annab teile ettekujutuse, kui tihe on liiklus kindlas punktis päeva eri aegadel ja kui hästi see punkt on eri transpordiliikidega juurdepääsetav.
- Statsionaarse tegevuse kaardistamise abivahend (Stationary Activity Mapping) aitab dokumenteerida, mida inimesed teatavas punktis mingil kindlal ajahetkel teevad, näiteks istuvad pingil, mängivad sportmängu või musitseerivad. Tulemuseks on ülesvõte teie uuritava alal toimuvast tegevusest. Hinnates seda, mida mingil alal juba tehakse, saate hakata kavandama avaliku elu võimalikku täiustamist sellel alal.
- Avaliku ruumi analüüsimiseks kasutatakse üha enam mobiilirakendusi, mis lihtsustavad linnade jaoks kohapeal andmete kogumist ning hiljem andmete korrastamist ja avalikus andmebaasis jagamist.

Lisateabe saamiseks vt <https://gehlpeople.com/tools/>





### Kuula ja õpi! Kaardipõhised veebiküsitlused andmete kogumiseks<sup>47</sup>

Inimeste huvides toimuv planeerimine eeldab kodanike (varast) kaasamist protsessi, näiteks andmete kogumisega üldsuse osalusel põhineva geoinfosüsteemi (GIS) abil. Ühendades veebiküsitluse interaktiivse kaardiga, kombineeritakse kaardipõhistes veebiküsitlustes üldsuse kaasamine ja andmete kogumine aruka kavandamise jaoks, mis põhineb inimeste vajadustel, arusaamadatel ja ideedel. Üldsuse osalusel põhinev geoinfosüsteem võimaldab koguda andmeid suurelt ja mitmekesiselt inimeste rühmalt, suurendades samal ajal üldsuse kaasatust, aidates luua protsessi suhtes omalust ja tagades kodanike vaatenurga arvessevõtmise. Kavandajate jaoks võivad kogutud andmed olla teabeallikaks ning üldsuse osalusel põhinevat geoinfosüsteemi saab kasutada ka selleks, et anda kodanikele protsessis otsustusõigus. Selleks võib näiteks määrata kindlaks sekkumisvaldkonnad, kaardistades parandamist vajavad valdkonnad (nt arusaamad ühistransporditeenusest, ebaturvalised piirkonnad, jalgrattateede ebapiisavus jne). Sel viisil töötati Helsingis koos kodanikega välja linna üldplaneering ja Stockholmis koguti ideid uue asumi kavandamiseks. Traditsiooniliste meetodite asendamise asemel võib kaardipõhiste veebiküsitlustega neid täiendada, et jõuda laiemale üldsuseni ja parandada kogutud andmete kvaliteeti. Eelkõige suurlinnapiirkondade puhul võib üldsuse osalusel põhinev geoinfosüsteem olla vahend, mis võimaldab jõuda laia publikuni kogu piirkonnas.

#### Milliseid andmeid saab kaardipõhiste veebiküsitluste abil koguda?

Andmete kogumine otse kodanikelt ja koos nendega võib anda teile inimeste elukeskkonna kohta täiesti uusi teadmisi, mida saab kavandamisprotsessis kasutada. Kui osalejatel palutakse märkida kaardil eri kohti (nt kohad, kus nad iga päev tegutsevad, või piirkonnad, mida nad eelistavad/väldivad), hinnata taristu kvaliteeti või esitada ideid linna edasiarendamiseks, on säästva linnaliikuvuse kavandamisel võimalik paremini lähtuda kodanike vaatenurgast ja mõista, kus tuleb milliseid meetmeid kasutusele võtta. Ruumiandmete kogumise tulemusel saab geograafilisi mustreid seostada sotsiaal-demograafiliste aspektide, hoiakute ja keskkonnakvaliteediga. Kaardipõhiste veebiküsitluste andmeid saab kasutada näiteks selleks, et paremini mõista järgmist:

- liikuvuskäitumine (nt külastatavate kohtade, marsruutide, liikumise eesmärkide, külastuste sageduse, transpordiliikide valikute kaardistamine);
- huvipakkuvad kohad ja tegevuspaigad;
- arvamus asumi, linnaruumi, juurdepääsetavuse, avaliku julgeoleku, roheline ruumi, liikuvusteenuste, taristu jne kohta ja selle rahuldavuse kohta;
- parandamist vajavate valdkondade kindlakstegemine (nt ebapiisav ühistransporditeenus);
- liikuvusega seotud tervisenäitajad ja heaolu ning
- demograafilised andmed.

#### Millised veebipõhised abivahendid on kättesaadavad?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen, <https://www.geocitizen.org/home/login>



Pilt © Lahti linn

<sup>47</sup> Allikas ja lisateave: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuła, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35, 9-35.



### Juurdepääsetavuse mõõtmine – Flaami lähenemisviis Mobiscore

Linnalise liikuvuse kavandamisel ei tuleks keskenduda ainult kitsamas tähenduses liikumiskeskonnale (s.t linnas liikumise lihtsusele), vaid ka liikumiskeskonna lõppeesmärgile, milleks on juurdepääs kohtadele ja tegevustele. Juurdepääsetavus kirjeldab tegelikku võimalust osaleda koduvälises tegevuses. Üks takistusi, mis tuleb ületada, et säästva linnaliikuvuse kavas juurdepääsetavust täpsemalt käsitleda, on selle mõõtmise keerukus.

#### Flaami abivahend ja selle kasutamine Flandrias

2019. aasta mais võttis Flaami piirkonna valitsuse keskkonna-, loodus- ja energeetikaosakond kasutusele veebipõhise abivahendi Mobiscore, millega antakse konkreetsele majale või maatükile juurdepääsetavuse hinnang. Hinnang annab maja võimalikele ostjatele või üürijatele teavet selle kohta, kui hästi on võimalik säästvalt, näiteks jalgsi või jalgrattaga, jõuda eri rajatisteni, nagu raudteejaam, bussipeatus, kool jne. Selle abivahendi väljatöötamisega soovib ministeeriumi osakond suurendada kodanike teadlikkust elukohavalikust tulenevast liikuvuse mõjust. Eluaseme ostmise või üürimise otsus on mõjukas tegur, mida saab ära kasutada liikuvuskäitumise, näiteks transpordiliikide valiku muutmiseks. Inimesed, kes soovivad kolida uude elukohta, saavad hõlpsasti võrrelda eri asukohtade juurdepääsetavust Mobiscore'i veebisaidil ([www.mobiscore.be](http://www.mobiscore.be); ainult hollandi keeles). See abivahend võib kujuneda ka kasulikuks analüüsivahendiks linnaliikuvuse kavandamisel. Kuna sellega antakse juurdepääsetavuse hinnang igale hektarile (100 × 100 m), saab funktsionaalse linnapiirkonna juurdepääsetavuskaardil näidata ära hea ja halva juurdepääsetavusega piirkonnad. See võib aidata näiteks otsustada, kus ühistranspordi või jalgrattateede ajakohastamise vajadus on kõige pakilisem. Lisaks aitab see abivahend kindlasti paremini siduda linnaarengu poliitikat liikuvuse kavandamisega, näidates, kus arendada eluasemeid, koole jne, et edendada säästvaid transpordiliike.

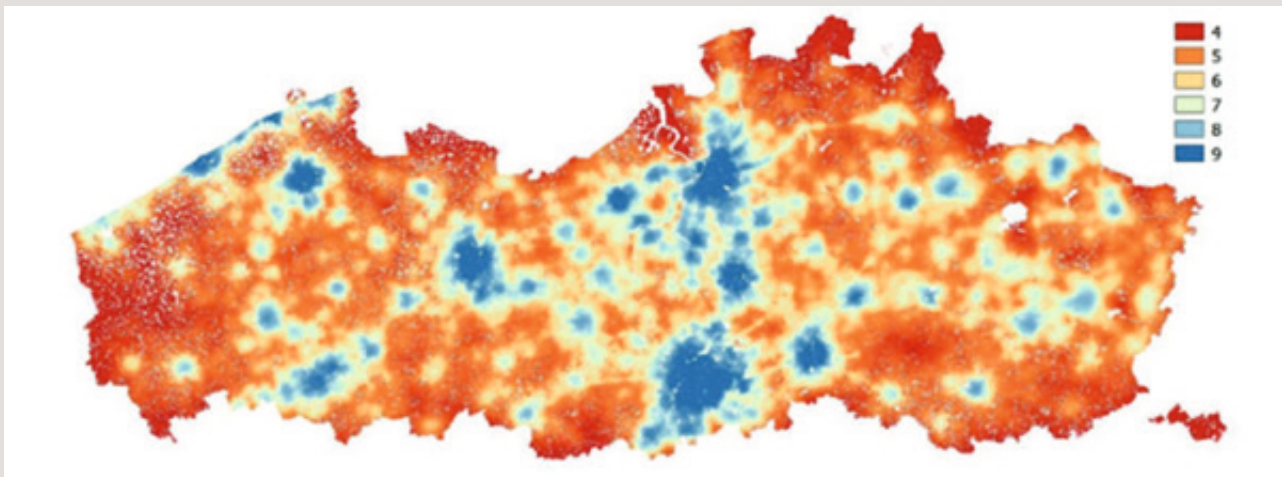
#### Kuidas saab Flaami lähenemisviis teie säästva linnaliikuvuse kavandamisel abiks olla?

Tõenäoliselt ei ole teie linnalvalmiskujul abivahendit, mis mõeldaks tavapäraste igapäevaste sihtkohtade juurdepääsetavust. Tegevuse 3.1 (teabeallikate kindlakstegemine ja koostöö andmete omanikega) käigus peaksite ruumi- või linnaplaneerimise osakonnalt või oma piirkonna uurimisinstituutidelt uurima, kas GIS-põhised andmed kaupluste, koolide jne asukohtade kohta on kättesaadavad. Nende tihedusandmete alusel saab anda hinnangu juurdepääsetavuse kohta linna eri piirkondades. Lisaks võib analüüsida ühistranspordi peatuste tihedust või neist jalutuskäigu kaugusele jäävaid alasid (nt 400 meetrit bussipeatuste puhul ja 800 meetrit rongipeatuste puhul). Säästva linnaliikuvuse kava teises etapis, mis hõlmab strateegia väljatöötamist, võib juurdepääsetavuse näitajate kaardistamine olla aluseks aruteludele ühistransporditeenuse pakkujate, kodanike ja muude sidusrühmadega. See on eriti kasulik, kui tehakse koostööd linnaarendusosakondadega, et töötada välja nn ühistranspordipõhise arengu strateegia, s.t sellise linnaarenduse strateegia, mis on suunatud ühistranspordi sõlmpunktidele, hoides samal ajal ära niisuguste piirkondade arendamist, kus sõltutakse autodest ja juurdepääs ühistranspordile on halb. Asumi tasandil võib juurdepääsetavuse kaardistamine soodustada aktiivse liikuvuse marsruutide arendamist ja aidata kavandada mitme kasutusotstarbega piirkondi, kus asuvad muu hulgas koolid, kauplused ja teenuseosutajad.

Üksikasjalikuma teabe saamiseks Flandrias välja töötatud liikuvusvõimaluste hindamise meetoodika kohta vt <https://www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore> (ainult hollandi keeles).

Autor: Dirk Lauwers, Genti Ülikooli liikuvuse ja ruumilise planeerimise keskus

**Joonis 18:** Mobiscore'i hinnangute geograafiline jaotumine Flandrias (ühehektarilised alad; punased (4) alad on kõige vähem juurdepääsetavad ja sinised (9) on kõige juurdepääsetavamad; Transport & Mobility Leuven, 2019. Mobiscore, [www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore](http://www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore).)







### Veel analüüsivahendeid

- Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Walking and Cycling (Maailma Terviseorganisatsioon / Euroopa) võimaldab majanduslikult hinnata linnas jalgsi käimise ja jalgrattaga sõitmise tervisemõju, [www.heatwalkingcycling.org/#homepage](http://www.heatwalkingcycling.org/#homepage)
- AirQ+ (Maailma Terviseorganisatsioon) võimaldab teha arvutusi õhusaastega kokkupuute tervisemõju kvantifitseerimiseks, sealhulgas oodatava eluea lühenemise hindamiseks, [www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution](http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution)
- Ühendkuningriigi transpordiministeerium pakub suuniseid jalgratta- ja kõndimisteede võrgustike kavandamiseks, sealhulgas kõndimismarsruutide auditeerimise vahendit; [www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools](http://www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools)
- Teie linn võib ärgitada kodanikke teatama liiklusohutuse ja taristuga seotud probleemidest spetsiaalsel platvormil. Mõnes linnas või riigis on loodud oma teavitamisplatvorm, näiteks Viinis (Austria) Radkummerkasten ([www.radkummerkasten.at](http://www.radkummerkasten.at)) ja Ühendkuningriigis FixMyStreet ([www.fixmystreet.com](http://www.fixmystreet.com)).
- BYPAD (jalgrattapoliitika audit) aitab hinnata linna jalgrattasõidupoliitikat, [www.bypad.org/cms\\_site.phtml?id=552&sprache=en](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en)
- Andmekogumise abivahendeid leiate ka CIVITASE linnalise liikuvuse abivahendite andmebaasist: [https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field\\_application\\_area%3A923](https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923)

### HEA TAVA NÄIDE

## Gdynia, Poola: linnavalitsuse ja ühistranspordiameti vaheline andmete kogumise partnerlus

Gdynias on viimastel aastatel loodud kasulik partnerlussuhe mitmesuguste organisatsioonidega, et koguda andmeid liikuvuse kavandamiseks. Andmeid saadakse üksikasjalikest intervjuudest kodanikega nende liikuvuseelistuste ja käitumisharjumuste kohta (mida teeb ühistranspordiamet), eri kampaaniate ja projektide käigus kogutud GPSi andmetest, liiklusvaatlustest ning tänaval jalakäijate, sõidukijuhtide ja kaupluseomanikega tehtavatest intervjuudest. Neid kasutatakse muu hulgas soojuskaartide, jalgrattavoogude animatsioonide ning transpordi- ja linnaplaneerijatele kasuliku kaubaveostatistika koostamiseks. Usaldusväärse suhte loomine oma partneritega ja nende kaasamine kogu protsessi aitab teil saada andmeid ja säilitada partnerlussuhte ka tulevikus.

Allikas: Gdynia linn, Läänemere Linnade Liidu vahendusel



## HEA TAVA NÄIDE

**Bremen, Saksamaa:** veebis kodanike kaasamine liikuvuse olukorra hindamiseks

Traditsiooniliste andmekogumismeetodite kõrval kasutati Brementis elanikelt teabe kogumisel põhinevaid meetodeid, et analüüsida linna liikuvuse arendamisega seotud probleeme ja võimalusi. Ennetava kaasamise strateegia ja uuenduslikud veebipõhised osalemismoodulid võimaldasid kodanikel olla peamine andmeallikas. Kodanikud vastasid küsimustele „Kus on asjad halvasti?“ ja „Kus kulgevad asjad sujuvalt?“ veebiplatvormil, mis võimaldas kasutajatel märkida kaardil konkreetsed asukohad ja tähistada oma vastused transpordiliigile vastava värvikoodiga. Portaali kasutas üle 100 000 inimest, 4 000 vastust, 9 000 sõnalist kommentaari ja 100 000 kommentaari „meeldib“ või „ei meeldi“.

**Autor:** Michael Glotz-Richter, Brementi linn, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** Brementi linn

**TEGEVUS 3.2.** Probleemide ja võimaluste analüüs (kõik transpordiliigid)**Põhjendus**

Liikuvuse hea analüüs on väga oluline, aidates määratleda asjakohased poliitikameetmed ja määrata kindlaks lähteolukorra, mis on vajalik edusammude mõõtmiseks. Analüüs peaks olema võimalikult põhjalik, kuid ka hallatav, võttes arvesse olemasolevaid ressursse. Tagada tuleb kõigi transpordivõrkude, transpordiliikide ja säästva linnaliikuvuse põhiaspektide nõuetekohane analüüs; samas ei tohiks kulutada liiga palju aega ja energiat ulatuslike andmete analüüsimisele, mis on teie linna võtmeküsimuste seisukohast vähetahtsad. Kui see on kasulik, tuleks kavandamisel lähtuda olemasolevate kavade ja strateegiate tulemustest.

**Eesmärgid**

- Saada ülevaade oluliste liikuvus- ja transpordialaste suundumuste hetkeseisust kogu funktsionaalses linnapiirkonnas, tuginedes andmetele ja asjakohastele planeerimisdokumentidele nii reisijate liikuvuse kui ka kaubaveo kohta.

- Koostada loetelu linnalise liikuvuse probleemidest ja võimalustest (nt teenuste kättesaadavus, saaste, sotsiaalne ebavõrdsus, liiklusohutus, kliimakaitse, maakasutusmudelid ja võrgu vastupidavus).
- Teha kindlaks peamised probleemid, millega teie säästva linnaliikuvuse kavas tuleb tegeleda, ja seada need tähtsuse järjekorda.

**Ülesanded**

- Tutvuge linnatranspordi seisukohast oluliste planeerimisdokumentidega, et teha hetkeolukorra, probleemide ja strateegiate kasulik analüüs. Sellised dokumendid võivad hõlmata valdkondlikke liikuvusstrateegiaid ja -kavasid (nt jalgsi käimine, jalgrattasõit, ühistransport, maanteetransport, parkimine, kaubavedu) ning ka muude asjakohaste poliitikavaldkondade (nt maakasutus, energeetika, keskkond, majandusareng, sotsiaalne kaasatus, tervishoid ja ohutus) kavasid ja dokumente ning kohalike transpordiettevõtjate ja teiste omavalitsuste kavasid ja dokumente. (Tugineb tegevusele 2.2 planeerimisdokumentide analüüsimisel).

- Vaadake ka linna eelarvet. Kui palju on investeeritud eri transpordiliikidesse ja säästvuse eri aspekte käsitlevatesse meetmetesse? Kas see on kooskõlas teie linna prioriteetidega või esineb lahknevusi?
- Analüüsige oma andmeid (mis hangiti tegevuse 3.1 raames). Veenduge ka ruumiliste analüüsimeetodite kasutamises, näiteks kaardistades liiklusõnnetused, õhu- ja mürasaaste tasemed, parkidest kaugel asuvad alad, ühistranspordiga ligipääsmatud alad või jalgrattateede ja jalgteede võrgu lüngad. Olemasoleva teabe ja eksperdi hinnangute põhjal määrake esialgu kindlaks peamised probleemid ja strateegiad.
- Tehke koos peamiste sidusrühmade ja kodanikega lähteolukorra analüüs, et selgitada välja peamised probleemid, millega teie säästva linnaliikuvuse kavas tuleb tegeleda, ja seada need tähtsuse järjekorda. Niivõrd, kui see on võimalik, püüdke kvantifitseerida liikuvuse ja transpordi hetkeolukorda ning visualiseerida see kaartidel. Lähteolukorra analüüs peaks hõlmama hetkeseisu, suundumusi ja probleeme järgmistes valdkondades:
  - kõik teie linnas kasutatavad transpordiliigid, sealhulgas kaubavedu, ja transpordiliikide integreerimise tase (mitmeliigiline transport);
  - kõik peamised teie linna puhul asjakohased säästva liikuvuse aspektid (nt õhusaaste, liiklusmüra, liiklusohutus, avaliku ruumi elamiskõlblikkus, võrdne juurdepääs teenustele, töökohtadele ja haridusele).
- Kaasake elanikud probleemide ja võimaluste analüüsi (nt pakkudes veebikaarte, kus elanikud saavad märkida konkreetsete transpordiliikide puhul negatiivseid ja positiivseid alasid).
- Hinnake sotsiaalse tõrjutuse aspekte transpordipoliitika kontekstis. See tähendab, et arvesse tuleb võtta kogukonna kui terviku vajadusi, sealhulgas selliste haavatavate rühmade vajadusi nagu lapsed, piiratud liikumisvõimega inimesed, eakad, väikese sissetulekuga leibkonnad, vähemusrühmad jne. Samuti tuleks arvesse võtta soolisi aspekte, s.t naistele ja meestele samade võimaluste andmist. Olulised küsimused, mida tuleb kaaluda, on järgmised:
  - Kas transpordisüsteemis on tagatud võrdne juurdepääs, taskukohasus ja kättesaadavus?
  - Kas transpordiga seotud meetmed soodustavad tööhõivet ja toetavad kaasava tööturu arengut?

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Tuginege peamiste osalejate teadmistele, et saada ülevaade valdkondlikest poliitikadokumentidest (nt intervjuude, kohtumiste kaudu).
- Kaaluge esialgu kindlaks tehtud peamiste probleemide ja võimaluste põhjal sihipärase analüüsi tegemist, et ülevaadet täiendada. Näiteks hüpoteesil põhinev analüüs konkreetse tõstatatud probleemi kontrollimiseks, diagnostiline analüüs tõstatamata probleemide kindlakstegemiseks või visioonil põhinev analüüs tulevaste prioriteetsete teemade põhjalikuks uurimiseks.

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus põhineb otseselt andmete kogumisel (vt tegevus 3.1) ja väiksemal määral enesehindamisel (vt tegevus 1.1) ning seonduvate kavade hindamisel (vt tegevus 2.2).
- Selle tegevuse järeldused on oluline sisend stsenaariumide koostamisel (vt tegevus 4.1) ja kogu kavandamisprotsessis.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Probleeme ja võimalusi on peamiste sidusrühmade ja kodanikega arutatud ja analüüsitud.
- ✓ Läbivaatamine ja probleemide analüüs on lõpule viidud. Kõigi transpordiliikide seisundit ja säästva linnalise liikuvuse peamisi aspekte on kirjeldatud.
- ✓ Lähteolukord, mille alusel mõõta edusamme, on kindlaks määratud.
- ✓ Peamised võimalused ja probleemid, mida tuleb säästva linnaliikuvuse kava raames käsitleda, on tähtsuse järjekorda seatud.



**Joonis 19:** Näide selle kohta, kuidas kasutada analüüsitabelit transpordisüsteemi hetkeolukorra määratlemiseks (lähteolukorra analüüsimiseks) (alus: Sundberg, R., 2018. SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Start, lk 10.)

FUNKTSIOONID/ TRANSPORDILIIGID	TRANSPORDI- LIIGI OSAKAAL	TARISTU KVALITEET	OHUTUS JA ELAMISKÕLBLIKKUS	KESKKOND JA TERVIS	VÖRDNE JUURDEPÄÄS	MEETME RAKENDAMISE SEIS	PÕHISOOVITUSED
Kõndimine	12%	Kehv	Palju õnnetusi teeületuskohtadel koolide lähedal	Üha vähem õpilasi käib koolis jalgsi	Mõnes piirkonnas puudub jalgsi juurdepääs parkidele ja spordirajatistele	Vähene tegevus. Uus kampaania „Jalgsi kooli“.	Vaja on liiklusohutuse meetmeid
Jalgrattasõit	7%	Keskmine	Jalgratturid tunnevad end sageli ebatavaliselt; atraktiivsed jalgrattateed on parkides	Vähene kasutamine toob vähe kasu	Peamiste teede ääres on vähe jalgrattateid	Jalgrattateede võrgu kaardistamine on käimas. Uute meetmete eelarve on väike	Suurendada linnavalitsuse eelarvet jalgrattasõidu meetmetele
Ühistransport (buss, tramm, metroo, rong jne)	16%	Hea	Mõned bussipeatedused vajavad remonti; õhtuti ei tunta end turvaliselt	Kasutusele on võetud uus bussipark, mistõttu mõju õhukvaliteedile on vähenenud	Töötute jaoks kehtib madalam piletihind, kuid vaesematesse äärelinnadesse liiguvad bussid harva	Aktiivne tegevus; kavandatakse ühistranspordi strateegiat	Liigutakse õiges suunas, jätkata samas vaimus
Sõidukite ühiskasutus (autod, jalgrattad, elektritõukerattad jne)	0,5 %	Keskmine	Elektritõukerattad ummistavad kõnniteid	Vähene kasutamine toob vähe kasu	Ühiskasutus on võimalik ainult kesklinnas	Tegevus puudub, valdkonnas tegutseb ainult erasektor	Vaja on korralikku reguleerimist ja teadmisi
Eraisikute mootorsõidukid (autod, mootorrattad jne)	64,5 %	Hea	Palju õnnetusi kõndivate või jalgrattaga sõitvate inimestega	Autode suur kasutamine mõjutab tugevalt õhukvaliteeti ja müraaset	Teedevõrgud katavad hästi linna kõiki osi	Aktiivne tegevus, uus ümbersõidutee on ehitamisel.	Rakendada meetmeid autoliikluse vähendamiseks kesklinnas, kui ümbersõidutee on valminud
Mitmeliigiteline transport (raudteejaam, ümberistumisaamad)	-	Hea	Uus raudteejaam on atraktiivne. Ebausaldusväärsed muutused väljaspool tippundi stimuleerivad autode kasutamist	Peabussijaam asub pearaudteejaamast jalutuskäigu kaugusel.	Äärelinnas ei ole süsteemi „Pargi ja sõida“ võimalusi. Peamistes ümberistumisaamade puudub jalgrataste turvalise parkimise võimalus.	Vähene aktiivsus	Käsitleda ühistranspordi-strateegias ümberistumisaamade asukohti ning autode ja jalgrataste parkimise võimalusi
Kaubavedu	-	Hea	Tihe veokiliiklus kesklinnas põhjustab riske.	Kesklinnas sõitvad veokid tekitavad õhu- ja müraaset	Kõik tööstuspiirkonnad on hästi ühendatud	Vähene aktiivsus	Töötada välja strateegia raskete kaubaveokite kesklinnast mööda suunamiseks
ANALÜÜS	Auto on peamine transpordivahend	Jalgsi käimise ja jalgrattasõidu taristut tuleb parandada	Esmatähtsaks tuleb pidada liiklusohutust	Suurim probleem on autode ja veokite tekitatav õhusaaste	Parandada bussiühendusi äärelinnapiirkonnadega	Suutlikkust tuleb tugevdada mitmes valdkonnas	



**„Ärge rääkige mulle, mis on teie prioriteedid. Näidake, millele te oma raha kulutate, ja ma ütlen teile, mis need on.“ (James W. Frick)**

Jalgrattataristusse tehtavate püsivate investeeringute tase on lakmusest, mis näitab, kui suurt tähtsust jalgrattasõidu arendamisele omistatakse. ÜRO keskkonnaprogrammis soovitati, et vähemalt 20 % kogu transpordieelarvest tuleks eraldada mootorita transpordile. Madalmaades, mis on Euroopa kõige jalgrattasõbralikum riik, investeeritakse jalgrattasõidu arendamisse igal aastal umbes 35 eurot inimese kohta, millest suurim osa tuleb kohalikest omavalitsustelt. Liikuvuse analüüsi tegemisel on eri transpordiliikidesse tehtud investeeringud hea näitaja, mis osutab linna jaoks prioriteetsetele tegevusvaldkondadele ja aitab teha kindlaks võimalikud puudujäägid investeerimises, näiteks jalgrattasõidu arendamisse investeerimises.

Lisasuuniseid selle kohta, kuidas säästva linnaliikuvuse kavandamisel edukalt edendada jalgrataste kasutamist, leiab praktikutele mõeldud ülevaatest **„Jalgrattasõitu toetamine ja soodustamine säästva linnaliikuvuse kavandamisel“**.



**Joonis 20:** Näide selle kohta, kuidas illustreerida linna prioriteetide (selles näites transpordiliikide ja sihttasemete mõttes) ja linna tegelike investeeringute vahelist kooskõla (alus: Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up, lk 11.)

Transpordiliigid	Prioriteet	Investeeringud eelmisel aastal	Investeeringud viimasel viiel aastal
Jalgsi käimine		100	800
Jalgrattasõit		200	1300
Ühistransport		5000	19000
Takso/transport (nt eritransporditeenused)		200	1000
Autode ühiskasutus		100	200
Eraauto		2000	15700
Kokku		7600	38000

Eesmärgid	Prioriteet	Investeeringud eelmisel aastal	Investeeringud viimasel viiel aastal
Suurendada ohutust ja turvalisust		1000	4000
Suurendada jalgsi käimist ja jalgrattaga sõitmist		200	1300
Parandada ühistranspordi kvaliteeti ja suurendada selle kasutamist		5000	19000
Tõhus kaubaveosüsteem		1000	3000
Juurdepääs eraautodele		2000	15700
Kokku		9200	43000

## HEA TAVA NÄIDE

### Malmö, Rootsi: terviklik lähenemisviis, sealhulgas vahetu ja mehaaniline, küsitlus- ja rakendusepõhine andmete kogumine

Malmö linn kasutab liikuvuse olukorra ning müra ja õhusaaste kohta andmete kogumiseks mitmesuguseid meetodeid. Need hõlmavad vahetut ja mehaanilist liiklejate loendamist kaks korda aastas ning liikuvusele pühendatud küsitlusi, mille käigus iga viie aasta järel mõõdetakse muutusi ja liikuvusharjumusi mõjutavaid tegureid. Traditsioonilisele meetodile lisaks korraldati viimane küsitlus ka mobiilirakenduse kaudu. Peamine edutegur on kogutud andmete sidumine liikluse mudeliga ja linna taristuinvesteeringutega seotud järelmeetmed. See toetab otsustajate tegevust linna arendamisel.

Autor: Andreas Nordin, Malmö linn, Läänemere Linnade Liidu vahendusel  
Pilt: Malmö linn



## HEA TAVA NÄIDE

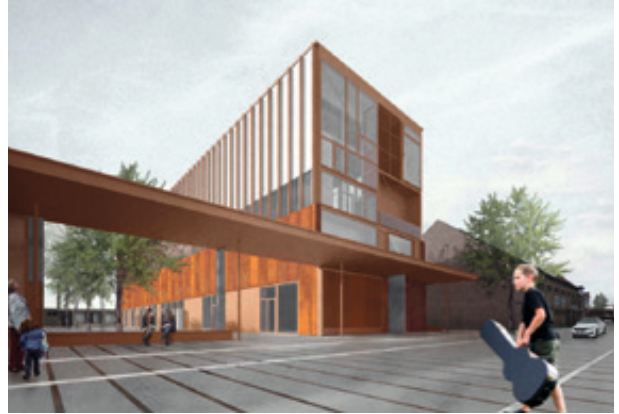
### Deinze, Belgia: laste ja eakate juurdepääsu uuringud

Deinze linna säästva linnaliikuvuse kava hõlmab avaliku ruumi juurdepääsetavuse ja linna eri tegevuskohti ühendavate teede uuringuid. Juurdepääsetavuse uuringud on üks näide sellest, kuidas linn rakendab Flandria säästva linnaliikuvuse kavas määratletud transpordiliikide prioriseerimise (STOP[1]), haavatavatele sihtrühmadele tähelepanu pööramise ja läheduse põhimõtteid ja eesmärke, alustades analüüsist.

**Autor:** Deinze linn, Mobiel 21 vahendusel

**Pilt:** Deinze linn

[1] Hollandikeelne lühend, mis tähistab tähtsuse järjekorda seatud transpordiliike: jalgsi käimine, jalgrattasõit, ühistransport (ühiskasutus) ja viimasena isikliku auto kasutamine. Seda järjestust kohaldatakse säästva linnaliikuvuse kavas läbiva joonena Flandria piirkonna kõigi linnade ja muude omavalitsusüksuste puhul.



## Vahe-eesmärk: probleemide ja võimaluste analüüs on lõpule viidud

Tsükli selleks punktiks peaksite olema kõik ettevalmistustoimingud ja hetkeolukorra analüüsi lõpule viinud. Teil on hea ülevaade liikuvuse olukorrast ja kavandamisraamistikust, te olete loonud tõhusad tööstruktuurid ning te teate, mida on oluline teie linna säästva linnaliikuvuse kava visiooni, eesmärkide, sihttasemete ja meetmete väljatöötamisel arvesse võtta. Säästva linnaliikuvuse kavandamise ühe tähtsa vahe-eesmärgina peaksite olema jõudnud koos oluliste sidusrühmadega ühisele arusaamisele peamistest probleemidest ja võimalustest. Peamisi sidusrühmi ja kohalikke poliitikuid on võimalik uuesti kaasata, et edendada säästva linnaliikuvuse kava omaksvõtmist, muuta protsess usaldusväärseks ja luua kindel alus edaspidiseks strateegia väljatöötamiseks. Te peaksite jagama oma analüüsi kokkuvõtlikke tulemusi, sealhulgas kõiki probleeme ja võimalusi, ning tagama toetuse edasiseks kaasatuseks säästva linnaliikuvuse kavandamisse. Tulemuste jagamise ning peamiste probleemide ja võimaluste väljatoomise lihtsustamiseks võiksite analüüsi peamised tulemused kokku võtta lähteolukorra aruandes.



## 2. ETAPP. Strateegia väljatöötamine



Teise etapi eesmärk on määrata koostöös kodanike ja sidusrühmadega kindlaks säästva linnaliikuvuse kava strateegiline suund. Põhiküsimused on järgmised.

### Millised on meie tulevikuvalikud?

Analüüsige linnalise liikuvuse seisukohast oluliste välistegurite (nt demograafia, infotehnoloogia, kliima) tõenäolisi edaspidiseid muutusi ja töötage välja stsenaariumid, milles uuritakse alternatiivseid strateegilisi suundi. Stsenaariumidega püütakse hõlmata tulevikku vaatamisega kaasnevat ebakindlust, et strateegilistel otsustel oleks parem faktiline alus.

### Millist linna me tahame?

Töötage koos sidusrühmade ja kodanikega välja tulevikuvisionid, et jõuda ühise arusaamani soovitatavast tulevikust, lähtudes liikuvuse analüüsi tulemustest ja stsenaariumides esitatud mõjudest. Ühine visioon ja ühised eesmärgid on iga säästva linnaliikuvuse kava nurgakivid. Veenduge, et teie eesmärgid oleksid suunatud oluliste probleemide lahendamisele ja

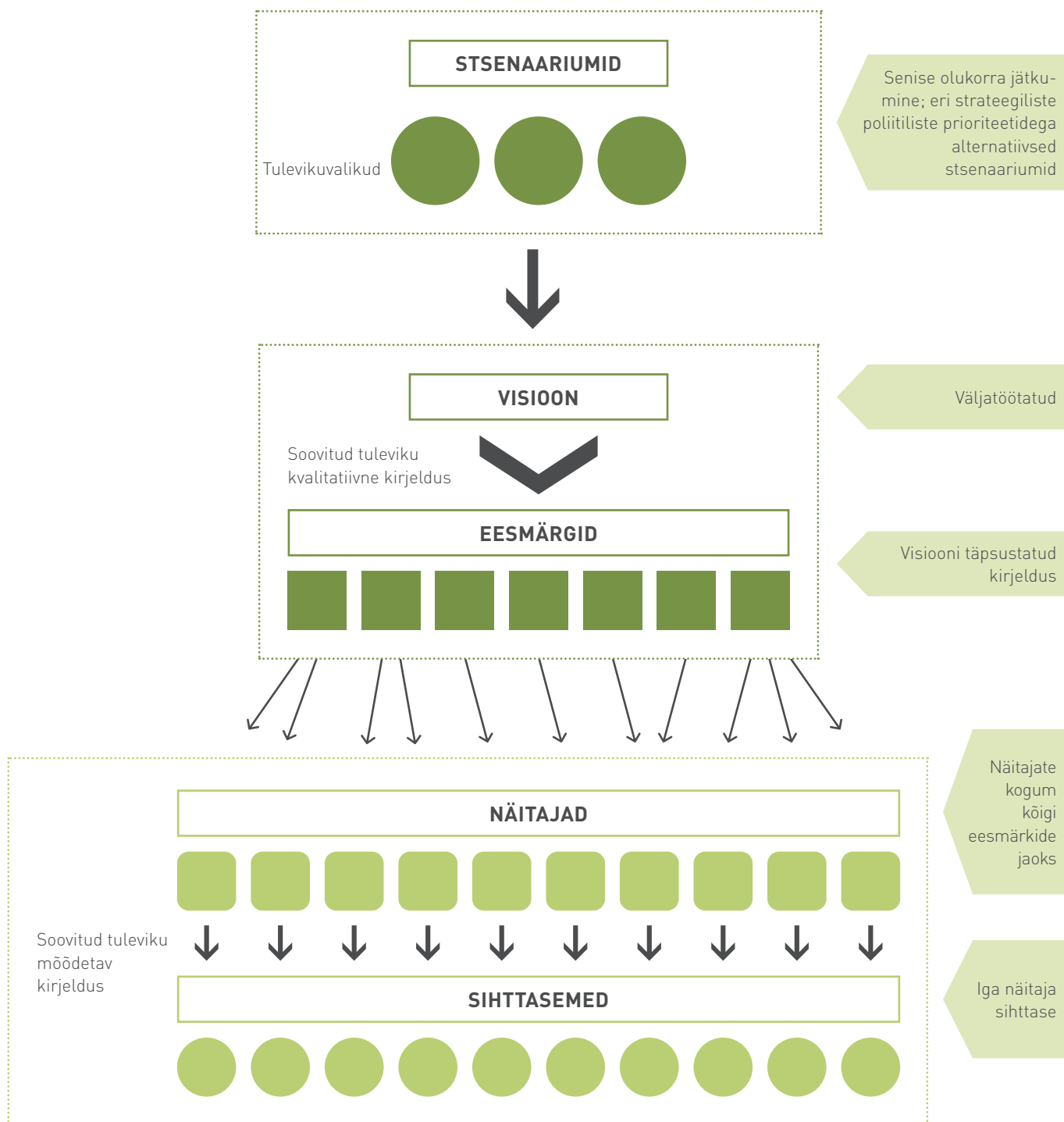
hõlmaksid kõiki transpordiliike funktsionaalses linnapiirkonnas.

### Kuidas me edusammud kindlaks teeme?

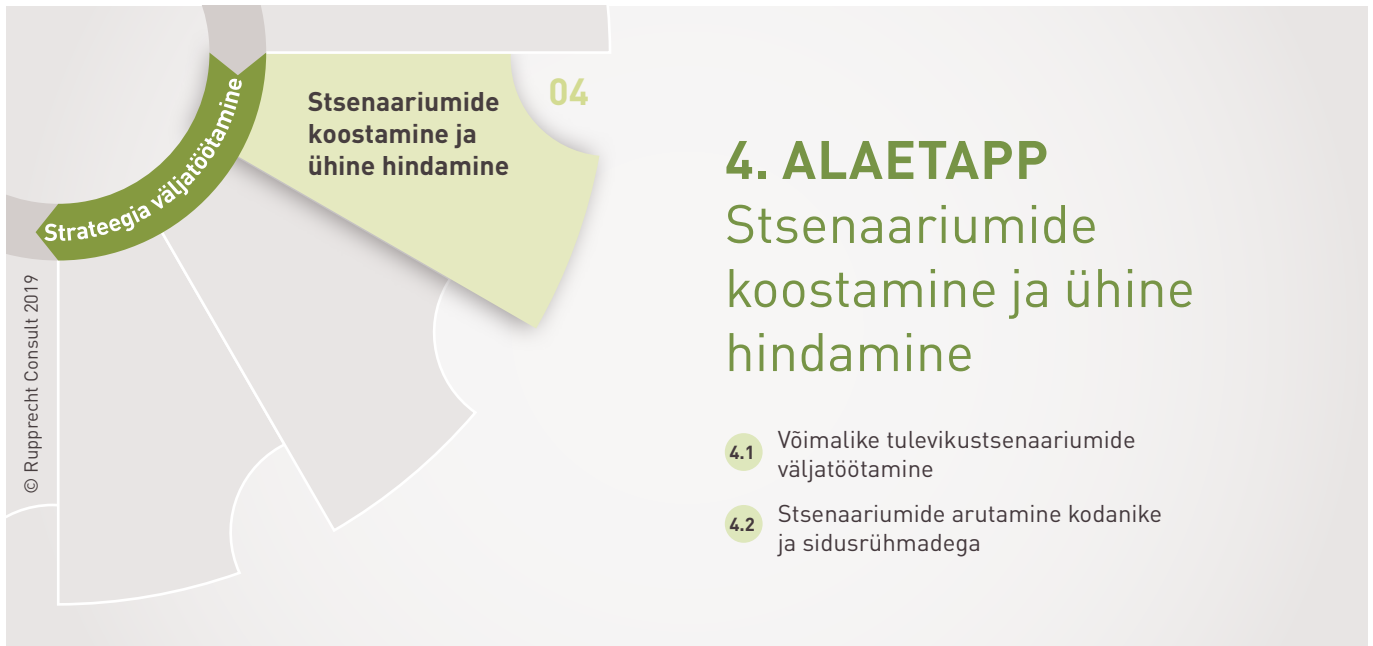
Määrake kindlaks strateegilised näitajad ja sihttasemed, mis võimaldavad teil jälgida kõigi eesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme, ilma et oleks vaja koguda ebarealistlikes kogustes uusi andmeid. Valige ambitsioonikad, kuid saavutatavad sihttasemed, mis on muude poliitikavaldkondadega kooskõlas.

Teise etapi lõpuks olete saavutanud järjekordse vahe-eesmärgi – määranud kindlaks laialdaselt toetatud visiooni, eesmärgid ja sihttasemed.

Joonis 21: Ülevaade 2. etapi peamistest alaetappidest (stsenaariumid, visioon, eesmärgid, sihttasemed)







## 4. ALAETAPP

### Stsenaariumide koostamine ja ühine hindamine

- 4.1 Võimalike tulevikustsenaariumide väljatöötamine
- 4.2 Stsenaariumide arutamine kodanike ja sidusrühmadega

Probleemide ja võimaluste analüüsi põhjal tuleks välja töötada eri stsenaariumid ning arutada neid kodanike ja sidusrühmadega. Need stsenaariumid aitavad paremini mõista, kuidas linnaline liikuvus võiks teie linnas tulevikus välja näha. Sel moel võivad stsenaariumid olla aluseks edaspidisele visiooni väljatöötamisele.

### TEGEVUS 4.1. Võimalike tulevikustsenaariumide väljatöötamine

#### Põhjendus

Stsenaariumid aitavad paremini mõista linnalist liikuvust mõjutavate välistegurite (nt kliima, infotehnoloogia, rahaliste vahendite ja julgeoleku muutused) tõenäolist mõju ja alternatiivseid lähenemisviise neile teguritele reageerimiseks. Näitlikustades mitmesuguseid võimalikke tulevasi olukordi, võimaldavad stsenaariumid kavandajatel seniste suundumuste, võimalike ühiskonna ja kohapealsete muutuste ning alternatiivsete strateegiliste poliitiliste prioriteetide tagajärgi üksteisest sõltumatult hinnata. Eri stsenaariumide mõju uurimine tugevdab strateegiliste otsuste faktilist alust. See võib anda teavet ja inspiratsiooni visiooni ja eesmärkide väljatöötamiseks (vt 5. alaetapp) ning aidata teil kehtestada strateegilistele näitajatele realistlikke sihttasemeid (vt 6. alaetapp).

#### Eesmärgid

- Mõista seniste suundumustega ja asjaolude võimaliku muutumisega seotud riske ja võimalusi.
- Töötada välja alternatiivsed stsenaariumid, mis annavad teavet erinevate strateegiliste poliitikasuundade tõenäolise mõju kohta.
- Luua faktiline alus visiooni, eesmärkide ja sihttasemete väljatöötamiseks.

#### Ülesanded

- Uurige linnalise liikuvuse seisukohast kõige olulisemate välistegurite (s.t linna kontrolli alt väljas olevad tegurid, nagu demograafia, naftahind, majanduslik olukord, kliimakriis, tehnoloogia muutused või säästvale liikuvusele antava poliitilise toetuse tase) võimalikke tulevasi muutusi. Kaaluge seniseid suundumusi ja tõenäolisi muutusi, mida on prognoositud hiljutistes eksperdiaruannetes. Analüüsige suundumusi tüüpilistes eesrindlikes linnades, nagu San Francisco, ja kaaluge, mis juhtuks, kui digitaalsed liikuvusuendused oleksid kättesaadavad ka teie linnas. Lisaks kaaluge vähem tõenäolisi, kuid murrangulisi muutusi, mis mõjutaksid märkimisväärselt liikuvust teie linnas.

- Analüüsige tulevaste välisasjaolude mõju teie kohalikule transpordisüsteemile. See hõlmab üleilmsete või riigisiseste muutuste mõju (nt uued tehnoloogialahendused, mis võimaldavad liikuvust kui teenust, automatiseeritud sõidukijuhtimine või sõidukite ühiskasutus, mille puhul sõiduki võib pärast kasutamist jätta vabalt valitud kohta) ning kohalike suundumuste mõju (nt elanikkonna kiire kasv või vähenemine, mis mõjutab linna eelarvet ja linnaarengu võimalusi). Hinnake, milliseid võimalusi ja piiranguid need muutused teie linnale kaasa tooksid. Kas nad avavad uusi võimalusi? Või kas nad raskendavad teatavate säästvusele suunatud poliitikameetmete rakendamist?
- Töötage välja mitu stsenaariumi, milles kirjeldatakse alternatiivseid poliitilisi prioriteete ja nende mõju strateegia tasandil. Välja tuleks töötada vähemalt kolm stsenaariumi:
  - senise olukorra jätkumise stsenaarium, milles kirjeldatakse prognoositavat arengut, kui jätkatakse senist poliitikat ja rakendatakse ainult juba kavandatud meetmeid;
  - alternatiivsed stsenaariumid, milles kirjeldatakse prognoositavat arengut, mis tuleneb erinevatest strateegilistest poliitilistest prioriteetidest (nt keskendumine ühistranspordile vs. keskendumine aktiivsele liikuvusele vs. keskendumine elektritranspordile). Need stsenaariumid näitavad eri poliitikasuundade mõju, aidates teil kindlaks määrata, millele kõige rohkem rõhku panna. Soovitav on võtta arvesse ainult jätkusuutlikke poliitikasuundi, sest senise olukorra jätkumine võimaldab juba võrdlust vähem jätkusuutliku stsenaariumiga.
- Kasutage asjakohaseid stsenaariumide väljatöötamise meetodeid, nagu modelleerimine või puhtalt kvalitatiivne analüüs (põhineb eksperdiarvamusel või poliitikastrateegiate varasematel tulemustel teie linnas või samalaadses linnakeskkonnas) või nende kahe kombinatsiooni. Modelleerimiseks soovitatakse selles etapis kasutada strateegilisi ja visandamisel põhinevaid planeerimismudeleid, kuna need on odavad ning kiiresti ja interaktiivselt kasutatavad. Üksikasjalikke transpordimudeleid kasutatakse selles etapis tavaliselt ainult siis, kui need on ilma suurte lisakuludeta hõlpsasti kättesaadavad.
- Hinnake eri valdkondades – transport, maakasutus, keskkond, majandus jne – toimuvate muutuste omavahelist sõltuvust. Määrake kindlaks strateegia tasandil esinev koostoime, integreerimisvõimalused ja valdkondlike suundumuste negatiivne mõju.

- Hinnake stsenaariumide tundlikkust oluliste välistegurite suhtes, võttes arvesse nende tegurite eelnevat analüüsi. (Võib olla kasulik teadlikult uurida olukordi, kus asjad võivad minna valesti, ehk halvimaid võimalikke stsenaariume, et teha kindlaks riskid ja piirangud.) Selline hindamine aitab teil olla valmis võimalikeks muutusteks ja nende tagajärjedeks ning mõista, millised stsenaariumid on tulevikukindlamad. Samuti võib see aidata näidata senise olukorra (praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumi) piiranguid ja riske, selgitades, miks on tulevikuks valmistumiseks vaja muutusi isegi juhul, kui suurem osa inimesi on senise olukorraga rahul.
- Kaasake sidusrühmad stsenaariumide väljatöötamisse, näiteks arutellu selle üle, kui palju ja milliseid stsenaariume välja töötada. See suurendab nende omalust ja heakskiitu visiooni väljatöötamise protsessi suhtes. (Vt ka tegevus 4.2)



### Mis on „stsenaarium“?

Stsenaarium on linnalise liikuvusega seotud konkreetsete tulevaste muutuste, sealhulgas

välistegurite (nt demograafilised ja majanduslikud asjaolud) ning strateegiliste poliitiliste prioriteetide (nt esikohal aktiivne liikuvus või elektritransport) tõenäolise mõju kirjeldus.<sup>48</sup>

Lisateavet selle teema kohta leiate ka USA föderalse maanteeameti (FHWA) stsenaariumide kavandamise juhendist: [www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning/](http://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning/)

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kaasake sidusrühmad juba stsenaariumide väljatöötamise ajal, näiteks arutellu selle üle, kui palju ja milliseid stsenaariume välja töötada. See suurendab nende omalust ja heakskiitu strateegia väljatöötamise protsessi suhtes.

<sup>48</sup> Segaduse vältimiseks tuleb märkida, et mõned planeerijad kasutavad stsenaariume kavandamisprotsessi hilisemas etapis meetme- või poliitika stsenaariumide tähenduses. Seda tegevust, mille käigus hinnatakse meetmete eri kombinatsioone, et teha kindlaks parim viis eesmärkide ja sihttasemete saavutamiseks, nimetatakse käesolevas dokumendis meetmepaketi hindamiseks (vt tegevus 7.2).

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus järgneb hetkeolukorra analüüsile.
- Stsenaariumide väljatöötamine kaasneb ühise visiooni (vt tegevus 5.1), eesmärkide (vt tegevus 5.2) ja sihttasemetega (vt tegevus 5.2) väljatöötamisega.



Tulevikustsenaariumide väljatöötamisel tuleb arvesse võtta võimalikke suundumusi ja poliitikasuundi. Ühe praeguse peamise suundumusena rakendatakse paljudes eesrindlikes linnades mitmesuguseid jagatud liikuvuse kontseptsioone ning lähiaastatel võib eeldada nende veelgi laialdasemat levikut. Stsenaariumi poliitikasuuna osaks võiksid olla sellised liikuvusvõimalused nagu jalgrataste, elektritõukerataste, elektriliste mootorrataste ja (elektri)autode ühiskasutus, sõidujagamine ja kaubaveoteenuste ühiskasutus. Lisateavet jagatud liikuvuse eri vormide kohta ja selle kohta, kuidas neid säästva linnaliikuvuse kava raames rakendada, leiab teemajuhendist „**Jagatud liikuvuse meetodite integreerimine säästva linnaliikuvuse kavandamisse**“.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Lisategurite võimalike muutuste mõju on uuritud.
- ✓ Erinevaid alternatiivseid stsenaariume, sealhulgas praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumi, on kirjeldatud.
- ✓ Stsenaariumide väljatöötamise ja hindamise toetamiseks on rakendatud sobivaid meetodeid.
- ✓ Stsenaariumide tundlikkust muutuvate asjaolude suhtes on hinnatud.

### HEA TAVA NÄIDE

## Maia, Portugal: eri ambitsioonitasemega stsenaariumid kokkulepitud visiooni saavutamiseks

Maia linn töötas oma esimese linnaliikuvuse kava välja 2013. aastal. Selleks et jõuda lähemale säästvaid transpordiliike edendava linnaliikuvuse saavutamisele, kavandati Maias kolm stsenaariumi: praeguste suundumuste jätkumise stsenaarium, vahestsenaarium ja ennetav stsenaarium. Vahestsenaarium hõlmas nii soovitavaid kui ka teostatavaid meetmeid, samas kui ennetava stsenaariumi puhul olid meetmed ambitsioonikamad. Kuna ennetava stsenaariumi puhul ei võetud arvesse võimalikke piiranguid, oli hindamistulemus parem, kuid peamiste sidusrühmade osalusel korraldatud kaasamisürituse tulemusena lepitati kokku vahestsenaariumis, mida oleks võimalik realselt saavutada. See protsess rõhutas sidusrühmade kaasamise tähtsust tulevikustsenaariumide väljatöötamisel ja neis kokkuleppimisel.

Autor: energeetika ja liikuvuse osakond, Maia linn, ICLEI vahendusel  
Pilt: Maia linn



## HEA TAVA NÄIDE

# Leipzig, Saksamaa: stsenaariumide väljatöötamine, mida toetab transpordi modelleerimine

Leipzigi linnas töötati teadusliku ja avatud protsessi käigus välja kuus stsenaariumi eri tulevikuvalikute kohta.

Need kuus stsenaariumi olid järgmised:

1. senise liikuvusstrateegia rakendamise jätkamine;
2. senise liikuvusstrateegia rakendamise jätkamine koos püsivate piletihindadega;
3. säästvusele keskendunud stsenaarium;
4. jalgrattalinna stsenaarium;
5. ühistranspordi prioriteetsuse stsenaarium ja
6. kogukonnaststsenaarium.

Stsenaariume hinnati eri kriteeriumide (atraktiivsus kasutajate jaoks, ökoloogiline atraktiivsus, majanduslik atraktiivsus, süsteemne atraktiivsus) ja kvalitatiivse hinnangu alusel. Hindamise tulemusena seati stsenaariumid järgmise tähtsuse järjekorda: 1. jalgrattaststsenaarium, 2. säästvusele keskendunud stsenaarium ja 3. ühistranspordi prioriteetsuse stsenaarium.

Autor: Leipzigi linn, Marlene Damerou (Rupprecht Consult) vahendusel  
Pilt : Leipzigi linn



## TEGEVUS 4.2. Stsenaariumide arutamine kodanike ja sidusrühmadega

### Põhjendus

Eri stsenaariumide ja nende mõju arutamine kodanike ja sidusrühmadega on esimene samm sellise liikuvusvisiooni väljatöötamisel, mida laialdaselt toetatakse. Erinevate võimalike tulevikustsenaariumide tutvustamine ja nende ühine kaalumine loob ühise arusaama tulevikuvõimalustest. Samuti aitab see suurendada teadlikkust vastastikusest sõltuvusest ja kompromissidest eri poliitikavaldkondade ja sektorite vahel, tehtavate strateegiliste otsuste keerukusest ja riskidest, mis nendega kaasnevad.

Eesmärk on arutada ja arendada ühist arusaama sellest, millised stsenaariumid või stsenaariumide elemendid on soovitatavad. Kodanike ja sidusrühmade kaasamine juba selles etapis aitab teil saavutada ulatusliku omaluse ja heakskiidu eesmärkide ja meetmete suhtes, mis edaspidi välja valitakse.

### Eesmärgid

- Kasutada tulevase arengu üldiste poliitiliste prioriteetide ja strateegiate arutamise alusena alternatiivseid stsenaariume.
- Tagada laialdane omaluse ja heakskiit ühise visiooni ja ühiste eesmärkide väljavalimise protsessi suhtes.

### Ülesanded

- Tutvustage peamistele sidusrühmadele stsenaariume ja nende tulemusi. Ergutage arutelu strateegiliste poliitiliste alternatiivide ja nende mõju üle. Rühmatöö ja muud interaktiivsed töövormid võivad aidata luua koosoleku(te)l konstruktiivse ja kaasava õhkkonna. Tagage, et kõigil oleks võrdsed võimalused väljendada oma arvamust järgmistes küsimustes:

- Milliste muutuste vajadusele osutab praeguste suundumuste jätkumise stsenaarium?
- Millised alternatiivsed poliitilised prioriteedid on soovitatavad?
- Millist ambitsioonitaset säästva liikuvuse saavutamine eeldab?
- Arutage ka transpordisektoris ja muudes valdkondades toimivate muutuste omavahelist sõltuvust. Kuidas tagada koostoime ja vältida negatiivset kõrvalmõju? Kaaluge oma praeguse transpordisüsteemi ja eri stsenaariumide vastupidavust muutuvate välisajaolude suhtes.
- Arutage stsenaariume paljude inimestega ühiskonna kõigest osadest. Püüdke kasutada mitmesuguseid kaasamise meetodeid, mis võimaldavad jõuda ka tavaliselt allaesindatud rühmadeni, nagu noored ja eakad, etnilised vähemused, väikese sissetulekuga inimesed, üksikvanemad ja puuetega inimesed. Sellised meetodid võivad hõlmata teabe- ja tagasisidekastide või -kabiinide paigutamist linna eri osadesse (nt turuväljakutele ja kaubanduskeskustesse, sealhulgas piirkondades, kus elavad madala sissetulekuga inimesed), tagasiside kogumist veebis ja sotsiaalmeedia kaudu, koostööd neid rühmi esindavate organisatsioonidega (nt lasteaiad, koolid, ülikoolid, kultuuriühendused,

tööhõivekeskused), suhtlemine mitmes keeles ja esinduslike uuringute korraldamine (vt ka tegevus 1.4). Võrreldes koosolekul ja veebis osalejate demograafilist koosseisu oma linna elanikkonna koosseisuga, saate teha kindlaks allaesindatud rühmad, kellega peaksite aktiivselt ühendust võtma.

- Sidusrühmade ja kodanike kaasamisel teavitage neid alati selgelt protsessist ja eesmärkidest, et nad teaksid, mida neilt oodatakse ning kui palju jõupingutusi ja suutlikkust osalemine nõuab. Hea argument osalema veenmiseks on see, et ilma sidusrühmade ja kodanike sisendita ei saa nende vajadusi kavandamisprotsessis arvesse võtta.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Korraldage oma linna pea (või organisatsiooni juhi) nimel ametlike isiklike kutsete saatmine, et kutsuda osalema kõrgetasemelisi sidusrühmi (nt naabruses asuvate kohalike omavalitsuste linna pead, kohalike volikogude liikmed või suurte organisatsioonide direktorid). Nende osalemine võib aidata saavutada säästva linnaliikuvuse kava protsessile kõrgetasemelise poliitilise toetuse.

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus järgneb stsenaariumide väljatöötamisele või kaasneb sellega.
- Stsenaariumide arutamine käib käsikäes ühise visiooni ja ühiste eesmärkide väljatöötamisega (vt tegevused 5.1 ja 5.2). Stsenaariumid ja visioonid on omavahel tihedalt seotud ning nende väljatöötamise järjekord võib eri linnades olla erinev või kulgeda isegi paralleelselt.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Sidusrühmade ja kodanikega on arutatud praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumist tulenevaid muutuste vajadusi.
- ✓ Sidusrühmade ja kodanikega on arutatud, millised stsenaariumid või stsenaariumide elemendid on soovitatavad.



## HEA TAVA NÄIDE

### Praha, Tšehhi Vabariik: stsenaariumide väljatöötamine sidusrühmade ja kodanike aktiivsel osalusel

Prahas töötati 2015. aastal välja kolm võimalikku stsenaariumi, korraldati ekspertide seminar ja tehti sotsioloogiline uuring kõige sobivama stsenaariumi väljavalimiseks. Pool päeva kestnud seminaril jagunesid 57 valitud eksperti rühmadesse ja arutasid võimalikke stsenaariume. Sotsioloogilise uuringu käigus koguti lisaarvamusi 2 224 kodanikult. Tuginedes sidusrühmade ja kodanike ühisele arvamusele, koostas Praha oma lõpliku transpordistrateegia. Ekspertide seminari korraldamine ja sotsioloogiline uuring põhimõteteliste lihtsate küsimustega on stsenaariumide valimise hõlbus, odav ja illustreeriv lahendus. Samuti annab see tugeva aluse poliitilisele heakskiidule, mis põhineb laiapõhjalistel ja tasakaalustatud eksperdiarvamustel.

**Autor:** Václav Novotný, Praha planeerimis- ja arenguinstituut, EUROCIITIESi vahendusel | **Pilt:** Praha linn



## HEA TAVA NÄIDE

### Antwerpen, Belgia: kodanike, poliitikakujundajate ja ekspertide ulatuslik kaasamine stsenaariumide arutamisse

Antwerpenis on võetud kasutusele uuenduslikud valitsemismeetodid, et saavutada üldsuse laialdane toetus linna jaoks kavandatud visioonile. Pärast võimalike stsenaariumide uurimist valis juhtrühm välja stsenaariumi, mis vastab kõige paremini Antwerpeni eesmärkidele ning hõlmab ka piirkonnas ellu viidavaid asjakohaseid ja vajalikke projekte. Selle lähenemisviisi tulemusena lepitati kokku eesmärgis töötada koos kodanike ja sidusrühmadega välja uuenduslikud ideed. Kokku korraldati 100 töösessiooni, millest võttis osa umbes 3 500 eksperti ja poliitikakujundajat ning ligikaudu 3 000 kodanikku ja organisatsiooni. Moodustati liit ja kavandati struktuur protsessi juhtimiseks. Multidistsiplinaarsed meeskonnad kasutasid kodanikelt saadud sisendi kujundamiseks osalemis- ja ühisloomevahendeid.

**Autor:** Annelies Heijns, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** Antwerpeni linn



## 5. ALAETAPP

### Visiooni ja strateegia väljatöötamine koos sidusrühmadega

- 5.1 Ühise visiooni loomine koos kodanike ja sidusrühmadega
- 5.2 Põhiprobleeme ja kõiki transpordiliike käsitlevates eesmärkides kokkuleppimine

Nüüd olete valmis alustama säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise peamiste alaetappide läbimist. Iga säästva linnaliikuvuse kava nurgakiviks on ühise visiooni ja eesmärkide väljatöötamine. Visioon on linna ja selle liikuvuse soovitud tuleviku oluline kvalitatiivne kirjeldus, mida seejärel täpsustatakse konkreetsete eesmärkidega, mis näitavad taotletava muutuse liiki. Visioon ja eesmärgid on aluseks strateegiliste näitajate ja sihttasemete kindlaksmääramise ning meetmete valimise kõikidele edasistele etappidele. Stsenaariumid ja visioonid on omavahel tihedalt seotud ning nende väljatöötamise järjekord võib eri oludes erineda või kulgeda isegi paralleelselt. Visioon ja eesmärgid saavad olla suunavad elemendid üksnes juhul, kui sidusrühmad ja kodanikud neid laialdaselt aktsepteerivad; seetõttu on väga oluline need ühiselt välja töötada ja luua ühine omalus.

## TEGEVUS 5.1. Ühise visiooni loomine koos kodanike ja sidusrühmadega

### Põhjendus

Millises linnas me soovime elada? Kuidas erineb see teistest linnadest? Need on kesksed küsimused, millele tuleb vastata visiooni kavandamisel, millesse kaasatakse kõik sidusrühmad ja kodanikud. Visioon on soovitud linnaliikuvuse tuleviku kvalitatiivne kirjeldus ja selle eesmärk on suunata asjakohaste kavandamismeetmete väljatöötamist. Sellega tuleb transport asetada tagasi linna- ja ühiskonnaarengu laiemasse konteksti. Teisisõnu, kuidas saab transport aidata tagada positiivset tulevikku?

Visiooni kujundamisel tuleks arvesse võtta kõiki poliitikasuundi, mida visioon peaks hõlmama, eelkõige linna olemasolevate üldiste visioonide või strateegiakavade suunitlust ning linna- ja ruumiplaneerimise, majandusarengu, keskkonna-, sotsiaalse kaasamise, soolise võrdõiguslikkuse, tervishoiu- ja ohutuspoliitikat.

Teadlikkuse ja laialdase heakskiidu saavutamiseks peaks üldsus aktiivselt osalema visiooni kujundamise protsessis ja selle tulemustes. Kodanikud tuleks kaasata visiooni väljatöötamisse, näiteks spetsiaalse seminari kaudu. Säästva linnaliikuvuse kavandamise tulemused saavad olla edukad ainult siis, kui kodanikud mõistavad visiooni ja toetavad selle laiemaid eesmarke.

### Eesmärgid

- Leppida kokku laialdaselt toetatud ühises visioonis, mis põhineb stsenaariumiarutelude tulemustel: kavandamisprotsessis juhindutakse liikuvuse arendamise pikaajalisest eesmärgist.

- Avardada vaatenurka, vaadates transpordist ja liikuvusest kaugemale, näiteks käsitleda elukvaliteeti, tervist ja maakasutust.
- Tugevdada kohaliku kogukonna identiteeti ja üldsuse kollektiivset omanikutunnet visiooni suhtes.
- Rõhutada säästva linnaliikuvuse kava poliitilist väärtust ning tagada peamiste osalejate ja otsustajate pühendumus.

### Ülesanded

- Moodustage peamisi sidusrühmi esindav rühm, kes vastutab visiooni väljatöötamise eest. See võib olla säästva linnaliikuvuse kava juhtrühm, mis moodustati tegevuse 1.4 raames.
- Korraldage ja pidage sidusrühmade koosolekuid ning tegutsege seal kokkulepitu kohaselt. Avatud, lugupidava ja viljaka dialoogi saavutamiseks võivad olla kasulikud mitmesugused meetodid (vt visiooni kujundamise meetodeid allpool ja kaasamise vormide ülevaadet tegevuse 1.4 juures). Edastage sidusrühmadele esimesel kohtumisel põhiline teave, et tagada ühtne teadmiste tase. See peaks hõlmama teavet võimalike olemasolevate visioonide kohta ning liikuvuse analüüsi (3. alaetapp) ja stsenaariumide hindamise (4. alaetapp) tulemusi. Kasutage arutelude ergutamiseks võimalikult palju teiste linnade kaarte, visualiseerimist ja konkreetseid näiteid.
- Vältige salatsemist ja korporatiivsust: korraldage avalikke arutelusid ja avalikustage sidusrühmade kohtumistelt saadud märkused, et tagada läbipaistvus.
- Kaaluge kodanike otsest kaasamist visiooni väljatöötamisse, nt sidusrühmade kohtumistega sarnaste kohtumiste või seminaride kaudu. Te peaksite kodanikke vähemalt aktiivselt teavitama visiooni kujundamise protsessist (nt teavituskampaania raames) ja pakkuma kodanikele võimalust anda visiooni kavandi kohta tagasisidet. Suhtuge kõigisse seisukohtadesse tõsiselt, kuid tehke ennetavalt selgeks, et kõiki ettepanekuid ei saa järgida ning et otsused tuleb teha arvamuste põhjal, mis on sageli üksteisega vastuolus.

- Töötage välja visiooni kavand, mis hõlmab kogu linnastut ja kõiki asjakohaseid säästvuse aspekte, nagu liiklusohutus, juurdepääsetavus, elamiskõlblikkus, müra ja õhukvaliteet. Selles tuleks arvesse võtta ka kõiki transpordiliike ja -vorme, s.t ühis- ja eratransporti; reisijate- ja kaubavedu; mootoriga ja mootorita sõidukeid ning liikuvaid ja seisvaid sõidukeid. Võtke visioonidokumendi koostamisel arvesse stsenaariumide tulemusi ja arutelusid nende üle, näiteks lisades stsenaariumi või stsenaariumide elemendid, mis saavutasid parimaid tulemusi ja mida kõige laialdasemalt toetati.
- Hoidke otsustajad sündmustega kursis. Kaaluge visiooni kavandi arutamist kõigi erakondade juhtivate poliitikutega (seda ka mitteametlikel kohtumistel), et saavutada visiooni laialdane omaksvõtt. Kasulik võib olla korraldada üldsuse seas lihtsaid arvamusküsitlusi; neist ilmnenuid suundumusi võib kasutada argumentidena poliitikakujundajate veenmiseks.
- Arutage visiooni kavandit ning kodanikelt ja otsustajatelt saadud tagasisidet sidusrühmadega ja leppige kokku lõppversioonis.
- Avaldage visioon lihtsasti mõistetavas vormis ja kasutage selle edastamiseks visualiseerimist. Levitage visioonidokumenti laialdaselt, sealhulgas meedias (kohalik ajakirjandus, raadio, televisioon, sotsiaalmeedia).

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus tugineb liikuvuse analüüsile (3. alaetapp) ja stsenaariumidele (4. alaetapp).
- Stsenaariumid ja visioonid on omavahel tihedalt seotud ning nende väljatöötamise järjekord võib erioludes erineda või kulgeda isegi paralleelselt.



#### Mis on „visioon“?

Visioon on soovitud linnatuleviku kvalitatiivne kirjeldus, millest juhendatakse eesmärkide, strateegiliste

näitajate ja sihttasemete kavandamisel ning sobivate meetmete väljavalimisel kogu säästva linnaliikuvuse kava protsessi vältel. Seda iseloomustab tavaliselt pikaajaline vaade, mis võib ulatuda säästva linnaliikuvuse kava kehtivusest kaugemale, hõlmates olukorda 20–30 aasta pärast.



### Kontrollnimekiri

- ✓ Moodustatud on sidusrühmi esindav rühm visiooni väljatöötamiseks.
- ✓ Kodanikud on aktiivselt kaasatud visiooni kujundamise protsessi.
- ✓ Esimene visiooni kavand on välja töötatud ning seda on kodanike ja otsustajatega arutatud.
- ✓ Sidusrühmadega on visiooni lõplikus kavandis kokku lepitud.
- ✓ Visiooni tulemused on dokumenteeritud.



### Soovitud tuleviku kavandamise seminar

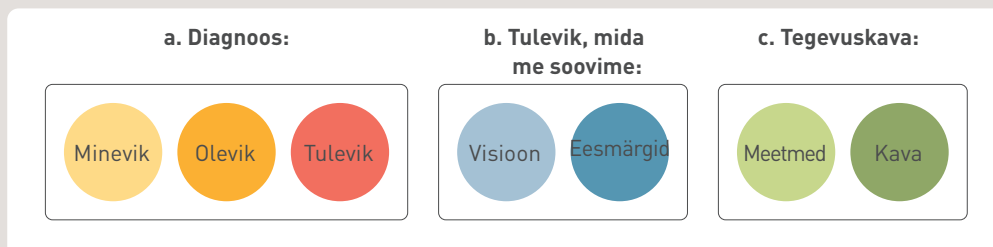
Sidusrühmi ja kodanikke saab visiooni kavandamisse kaasata mitmel viisil. Üks neist on soovitud tuleviku kavandamise seminar. Kolmepäevase seminari eesmärk on tuua kokku kõik olulised sidusrühmad, et leida ühisosa. 17-tunnise intensiivse protsessi käigus töötavad osalejad peamiselt väikestes rühmades, et jõuda ühise visioonini.

Ideaaljuhul peaks selles protsessis osalema umbes 50–60 sidusrühma, sealhulgas otsustajad, planeerijad, teadlased ja kõigi oluliste rühmade esindajad.

Soovitud tuleviku kavandamise seminar on tavaliselt üles ehitatud kolmele teemale.

- a. Diagnoos:** vaadake ajas tagasi, et analüüsida, kuidas praegune liikuvusolukord on kujunenud. Seejärel vaadake tulevikku, käsitledes struktuurseid suundumusi, mis tõenäoliselt mõjutavad edaspidiseid liikuvusmustreid.
- b. Tulevik, mida me soovime:** määratlege ideaalne tulevikuolukord ja jagage seda teiste osalejatega. Seejuures püütakse leida ühisosa ja visandatakse tegevuspõhimõtteid soovitud tuleviku saavutamiseks. Samuti kogutakse teavet võimalike erimeelsuste ja lahkarvamuste kohta.
- c. Tegevuskava:** protsessi viimases etapis keskendutakse konkreetsete projektide ja meetmete sõnastamisele, võttes aluseks eelmises etapis välja töötatud visioonid.

**Joonis 22:** Soovitud tuleviku kavandamise seminari kolm teemat (Allikas: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, lk 21)



Lisateavet leiate suunistest „Poly-SUMP” ja soovitud tuleviku kavandamise seminari korraldamise praktilisest juhendist: <https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/polysump-sump-guidelines-final.pdf>

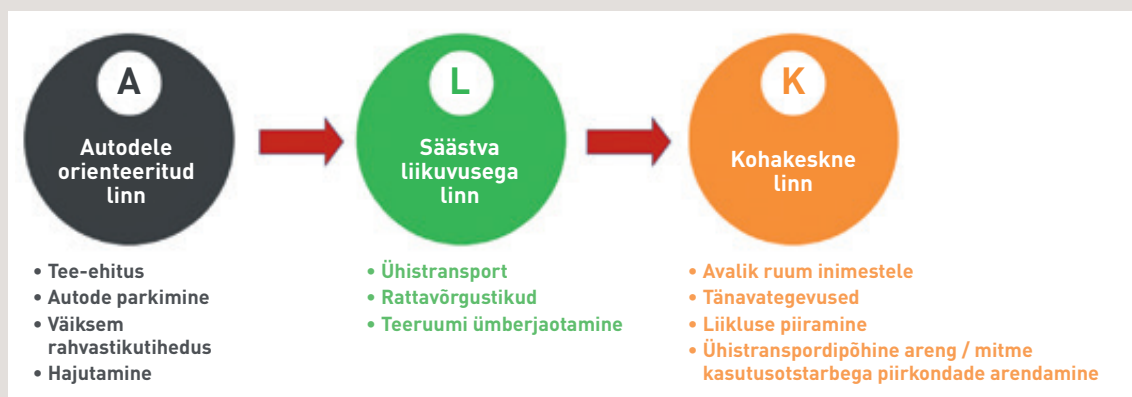


### Kohakeskse linna kujunemine

Projekti CREATE raames on uuritud linnavalitsuste poliitikasuundi viimase 50–60 aasta jooksul. Ajalooliselt on esinenud kolm visiooni. Enamikus Lääne-Euroopa linnades on poliitikasuundade arengut iseloomustanud kolm järjestikust etappi: autokesksest linnast saab säästva liikuvusega linn ja hiljem kohakeskne linn. Praktikas on üleminekud märksa vähem selged: esineb kattuvusi ja mõnikord pööratakse poliitika pärast valimisi lühikeseks ajaks tagasi. Need kolm etappi eksisteerivad linnas tavaliselt ka samal ajal, kuid linna eri osades. Kohakeskne poliitika saab tavaliselt alguse kesklinnapiirkondades ja levib seejärel äärelinnadesse, kus autokeskne vaatenurk domineerib kauem. Kuigi ajaliselt võib areng olla keerukas ja linnati erinev, on selge, et eksisteerib kohakeskse visiooni kujunemise üldine suundumus.



Joonis 23: Linnalise liikuvuse visioonid ja neile omased poliitikameetmed



Kohakeskse visiooni tüüpilised eesmärgid, mis võivad olla inspiratsiooniks teie linna visiooni kavandamisel, on tagada:

- liikuvusteenused, mis võimaldavad kõigil inimestel piirkonnas tarbetute viivitusteta, vabalt ja turvaliselt liikuda, kasutades peamiselt säästvaid transpordiliike;
- maakasutusmudelid, mis toetavad kvaliteetseid suure sagedusega ühistransporditeenuseid peamistes liikumiskoridorides ning pakuvad piisavat mitmekesisust, võimaldades elanikel pääseda igapäevaste vajaduste rahuldamiseks vajalikele teenustele ligi jalgsi ja jalgrattaga;
- linnad, mis on elamiskõlblikud ning pakuvad turvalisi ja atraktiivseid paiku (tänavad, jaamad jne), kus inimesed saavad osaleda majanduslikus, sotsiaalses ja ühiskondlikus tegevuses;
- linnapoliitika laiemate eesmärkide, nagu taaselustamine, hea rahvatervis ja heaolu ning kogukonna ühtekuuluvus, edukas saavutamine;
- muutusi soodustavad või toetavad halduskorraelemendid, näiteks teadmised ja kogemused, jõustamismehhanismid, integreeritud transpordiplaneerimine, ärimudelid jne.

Allikas: Peter Jones jt, 2018, CREATE project summary and recommendations for cities: <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

## HEA TAVA NÄIDE

### Leuven, Belgia: laialdaselt heakskiidetud Leuveni kliimavisioon

Pärast seda, kui Leuvenis oli tõstatatud vajadus töötada kliimaneutraalsuse nimel, Leuveni linnapea oli allkirjastanud linnapeade pakti ja linnas oli algatatud konsultatsiooniprotsess, loodi Leuveni linnas ühendus Leuven Climate Neutral 2030 (või Leuven 2030). See ühendus loob raamistiku linna üldise pikaajalise visiooni määratlemiseks. Ühenduse liikmeteks on ühiskonna kõik osad ja protsessis osaleb aktiivselt ka linnavalitsus. Kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärk kajastub ka kohalikus säästva linnaliikuvuse kavas. Selles on seatud siht kahekordistada jalgrattasõidu ja ühistranspordi osakaalu ning vähendada autode kasutamist Leuvenis 2030. aastaks 20 % võrra.

Autor: Tim Asperges, Leuveni linn, Polise vahendusel  
Pilt: Karl Bruninx



## HEA TAVA NÄIDE

**Göteborg, Rootsi:** eesmärk „Null“ liiklusohutuse parandamisel

Göteborg, kus elab 570 000 inimest, on koos ülejäänud Rootsiiga võtnud vastu pikaajalise eesmärgi viia liiklussurmad ja rasked vigastused nullini. Linna vahe-eesmärgid on vähendada aastatel 2010–2020 liiklusõnnetustes hukkunute arvu üheksalt kolmele ning raskete ja keskmiste vigastuste arvu 227-lt 75-le. 1978. aastal oli Göteborgis üks teekünnis (nn lamav politseinik). 2019. aastal rakendati ligikaudu 2 500 liiklust rahustavat meetet ja linlased nõuavad rohkemat. Liikluse rahustamine koos kergliikluse eraldamisega mootorsõidukiliiklusest aitas kaasa sellele, et 80 % linna teedel saadud vigastustest ei ole seotud autoliiklusega.

**Autor:** Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, Rupperecht Consulti vahendusel  
**Pilt:** Göteborgi linn, 2007



## HEA TAVA NÄIDE

**Madrid, Hispaania:** äärelinnapiirkondade jaoks eesmärkide seadmine

Madridi uues säästva linnaliikuvuse kavas keskendutakse kõige haavatavamate äärelinnapiirkondade taaselustamisele. Kava eesmärgid määrati kindlaks pärast naabritega koostöös elluviidud kaasamistegevusi, mille käigus koguti teavet eri äärelinnapiirkondade vajaduste ja probleemide kohta. Lisaks korraldati kogu päeva kestnud struktureeritud dialoog tehnikaspetsialistide, ekspertide, ühenduste ja kodanike rühmadega, et tutvustada liikuvuskava strateegilisi töösuundi, analüüsida konkreetseid probleeme ja pakkuda välja võimalikke lähenemisviise või lahendusi. Uue säästva linnaliikuvuse kava alusel rakendatakse katsemeetmeid, et muuta kava tegevussuunad linnas nähtavaks, neid hinnata ja linna teistes osades hõlpsasti korrata.

**Autor:** Cristina Moliner Hormigos, Madridi linnavolikogu, EUROCITIESi vahendusel  
**Pilt:** Madridi linnavolikogu



## TEGEVUS 5.2. Põhiprobleeme ja kõiki transpordiliike käsitlevates eesmärkides kokkuleppimine

### Põhjendus

Et visioon näitaks kätte strateegilise suuna, tuleb seda täpsustada konkreetsete eesmärkidega, mis kirjeldavad taotletava muutuse liiki. Eesmärkide määratlemine tähendab seda, et täpsustatakse, milliste sotsiaalsete, keskkonnaalaste või majanduslike parenduste poole püüeldakse, sõnastades täpselt, mida on vaja vähendada, suurendada või säilitada. Eesmärgid on säästva linnaliikuvuse kava kõrgemad sihid (nt ummikute vähendamine), samas kui meetmed (nt trammittee ehitamine) on nende saavutamise vahendid. Selline eesmärgile orienteeritud lähenemisviis vastandub kavandamise lähenemisviisile, mis keskendub kavade elluviimisele ja taristu rajamisele, viitamata kõrgema tasandi eesmärkidele. Sidusrühmade jätkuv kaasamine on hädavajalik, et tagada kindlaksmääratud liikuvusprioriteetide heakskiitmine.

### Eesmärgid

- Täpsustada, mida säästva linnaliikuvuse kavaga tuleks saavutada, võttes arvesse ühise visiooni kõiki aspekte.
- Sõnastada selged eesmärgid ja strateegilised prioriteedid, millega määratakse kindlaks parenduste tegemise suunad.

### Ülesanded

- Tuginege visioonile ja analüüsige, milliste parenduste tegemist see eeldab. Lisaks võtke arvesse stsenaariumide väljatöötamise tulemusi, eelkõige strateegiliste prioriteetide ja nende valdkondade määratlemisel, millele tuleb olukorra parandamiseks keskenduda.
- Võtke arvesse asjakohaseid eesmärke piirkonna, riigi ja ELi tasandil.
- Hinnake parendusi koos sidusrühmadega ja määrake kindlaks soovitatavad parendused. Valmistage eesmärgid ette ning käsitlege neid sidusrühmade seminaridel ja kohtumistel. Leppige kokku üldistes strateegilistes eesmärkides, mis kajastavad linnastu sidusrühmade ja kodanike vajadusi. Kõiki eesmärke ei pruugi olla lihtne saavutada ja seetõttu võib osutuda vajalikuks määrata kindlaks kõige olulisemad eesmärgid.
- Määratlege selged eesmärgid, mis aitavad suunata meetmete valikut ja kavandamist. Täpsustage, mida tuleks saavutada ja millal. Tavaliselt viidatakse

eesmärkide sõnastamisel ka strateegilistele prioriteetidele ja valdkondadele, millele tuleb olukorra parandamiseks keskenduda. Näiteks ei pruugi linn seada üksnes eesmärki parandada õhukvaliteeti ja elamiskõlblikkust, vaid ka juba otsustada selle eesmärgi saavutamiseks vähendada autokasutust või saada nn lühikeste vahemaade linnaks. Need prioriteedid annavad üksnes strateegilise suuna (eesmärgile orienteeritud kavandamine) ja need ei tohiks olla liiga üksikasjalikud, kuna täpsed tegutsemisviisid määratakse kindlaks alles meetmete kavandamise käigus (tegevus 7.1 jj). Eesmärgid peaksid hõlmama integreeritud lähenemisviisi kõigile transpordiliikidele, pidades samal ajal silmas üleminekut säästvamatele transpordiliikidele.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Arutage kavandatud eesmärke kodanikega ja võtke lõplike eesmärkide kindlaksmääramisel arvesse nende tagasisidet.
- Kaaluge oma eesmärkide vastavusseviimist väliste rahastamisasutuste eesmärkidega, et tagada säästva linnaliikuvuse kavas sisalduvate meetmete atraktiivsus rahastamise seisukohast. Näiteks võivad riiklikud keskkonnaametid olla valmis rahastama meetmeid, kui nendega pööratakse suurt tähelepanu energiasäästule või kasvuhoonegaaside heite vähendamisele.
- Olge visiooni ja eesmärkide väljatöötamise ajal ning kogu kavandamisprotsessi vältel ühiste kokkulepeteni jõudmisel konfliktitundlikud. Vajaduse korral kaaluge konfliktiennetusmeetmete võtmist, et vähendada vaidluste tekkimise ohtu ja pingeid eri sidusrühmade vahel.



#### Mis on „eesmärk“?

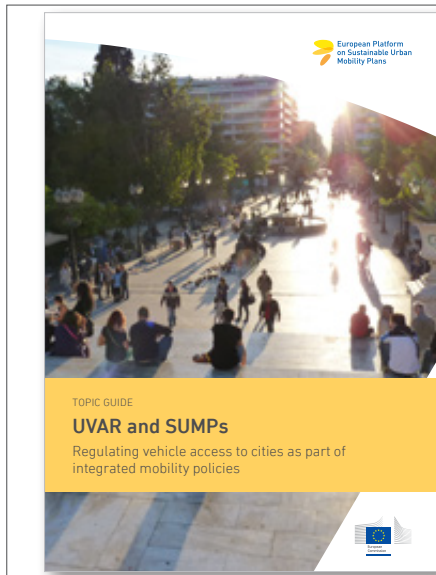
Eesmärgid tuginevad visioonile ja kirjeldavad parenduste tegemise suunda, mida linn otsib. Eesmärgid täpsustavad strateegilist vaadet ja prioriteetseid valdkondi, kuid mitte meetmeid selle saavutamiseks.

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus tugineb visioonile (tegevus 5.1) ning viib näitajate ja sihttasemetega kindlaksmääramiseni (6. alaetapp).

### Kontrollnimekiri

- ✓ Eesmärkide kavandamise suunamiseks on visioon läbi vaadatud.
- ✓ Esialgsed eesmärgid on kavandatud.
- ✓ Esialgseid eesmärke on peamiste sidusrühmadega arutatud.
- ✓ Lõplikud eesmärgid on välja valitud.



Sõidukite juurdepääsu eeskirjad võivad avaldada linnas väga suurt mõju, kui need integreeritakse liikuvuskavasse. Neis eeskirjades kombineeritakse sageli eri meetmeid (nt vähese heitega tsoon, ummikumaks, piiratud liiklusega linnakvartal), et saavutada mitmesuguseid olulisi eesmärke. Mõned sõidukite juurdepääsu eeskirjade rakendamise saavutatavad eesmärgid on järgmised:

- õhukvaliteedi paranemine,
- ummikute vähenemine,
- teeruumi ümberjagamine,
- suurem elamiskõlblikkus ja avaliku ruumi suurem atraktiivsus,
- ajalooliste linnakeskuste säilimine,
- müra vähenemine.

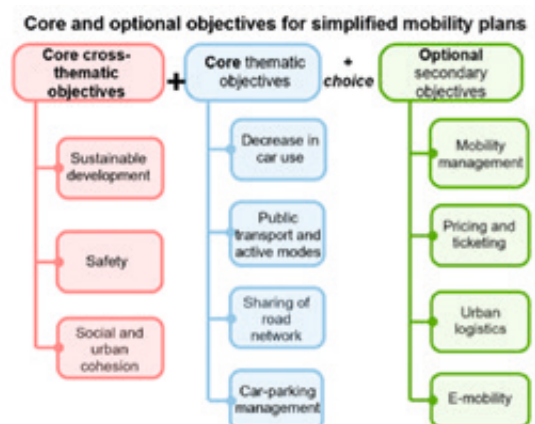
Lisaeesmärke, mida on võimalik sõidukite juurdepääsu reguleerimisega saavutada, ja nendega seotud meetmeid leiate teemajuhendist „Sõidukite juurdepääsu eeskirjad ja säästva linnaliikuvuse kava“.

### HEA TAVA NÄIDE

## Prantsusmaa: eri suurusega linnadele kohandatud kohustuslikud eesmärgid

Prantsusmaal on säästva linnaliikuvuse kava (PDU – Plan de déplacements urbains) üle 100 000 elanikuga linnapiirkondades kohustuslik. Selliste linnade kavadele on määratud üksteist kohustuslikku eesmärki. Paljud väiksemad linnad töötavad vabatahtlikult välja kas täieliku PDU või lihtsustatud kava. Seetõttu koostati spetsiaalsed suunised, et eristada põhieesmärke, mis tuleb seada kõigis (kohustuslikes või vabatahtlikes) säästva linnaliikuvuse kavades, ja valikulisi eesmärke, mida väiksem linn võib olenevalt oma ambitsioonitasemest otsustada lihtsustatud kavas seada. Prantsusmaal käimasolevad arutelud viivad tõenäoliselt lihtsustatud liikuvuskava õigusliku, kuid paindliku määratlemiseni pärast 2020. aastat.

Autor: Thomas Durlin, Cerema, Rupprecht Consulti vahendusel  
Pilt: Cerema



## HEA TAVA NÄIDE

### London, Ühendkuningriik: Eesmärgid tervislike tänavate saavutamiseks

Tervislikele tänavatele suunatud lähenemisviis seab otsuste tegemise keskmesse inimesed ja nende tervise. Tervislike tänavate lähenemisviisi rakendamisel kasutatakse kümnet tõenditel põhinevat näitajat selle kohta, mis muudab tänavad atraktiivseteks kohtadeks. Nende saavutamiseks tehtav töö aitab luua tervislikuma linna, kus on kaasatud ja saavad hästi elada kõik inimesed ning kus on vähem ebavõrdsust. Selleks et tagada lähenemisviisi edukus, on oluline integreerida see üldistesse strateegiatesse ja tagada selle tõenduspõhisus. Samuti on vaja kaasata kogukondi ja sidusrühmi, et saavutada poliitikute, kogukondade ja organisatsioonide toetus.

**Autor:** Chris Billington, Transport for London, Walk 21 vahendusel  
**Pilt:** Transport for London



## HEA TAVA NÄIDE

### München, Saksamaa: ulatuslikud sidusrühmade seminarid eesmärkide kujundamiseks

Sidusrühmadele anti võimalus osaleda arvukatel avalikel üritustel Müncheni transpordi arengukava ja selle eesmärkide hindamiseks ja arutamiseks. Nende hulka kuulus liikuvusseminar, kus osales ligikaudu 100 inimest, et jagada ideid tulevase liikuvuse kohta. Need ideed lisati kavasse ja seeläbi määrati kindlaks transpordi planeerimise suund. Samuti levitati dokumendi kavandit, mis võimaldas sidusrühmadel teha ettepanekuid ja tõstatada küsimusi. Sidusrühmade kaasamine protsessi mitte ainult ei võimaldanud Münchenil leida liikuvuslahendusi kõigi jaoks, vaid neid lahendusi ka hiljem ellu viia. Linna eesmärk on suurendada jalgsi, jalgratta ja ühistranspordiga läbitavate marsruutide arvu ning rahustada liiklust linna elamupiirkondades.

**Autor:** Müncheni linn, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** Evisco/LHM



© Rupprecht Consult 2019

## 6. ALAETAPP

### Sihttasemete ja näitajate kehtestamine

- 6.1 Kõigi eesmärkide näitajate kindlaksmääramine
- 6.2 Mõõdetavates sihttasemetes kokkuleppimine

Visioon ja eesmärgid kujutavad endast soovitud tuleviku ja kavandatud muutuse liigi olulist kvalitatiivset kirjeldust. Sellest üksi aga ei piisa. Selleks et muutused oleksid mõõdetavad, tuleb valida sobiv strateegiliste näitajate ja sihttasemete kogum. Esmatähtis on määrata kindlaks näitajad ja sihttasemed, mis on saavutatavad, ambitsioonikad ja omavahel kooskõlas ning võimaldavad asjaosalistel jälgida edusamme kõigi eesmärkide saavutamisel, ilma et oleks vaja koguda ebarealistlikes kogustes uusi andmeid.

## TEGEVUS 6.1. Kõigi eesmärkide näitajate kindlaksmääramine

### Põhjendus

Kõigi eesmärkide jaoks strateegiliste näitajate väljalimine ja määratlemine on oluline samm, mis on vajalik edasiseks sihttasemete kindlaksmääramiseks ja edusammude seireks. Oluline on määrata kõigepealt kindlaks näitajad, et tagada selliste sihttasemete valimine, mille saavutamist te suudate mõistlike jõupingutustega jälgida. Süstemaatiline lähenemisviis aitab kindlaks määrata hallatavad põhinäitajad, mis kajastavad eesmärke hästi. Strateegiatasandil tehtav töö vaid mõne näitajaga võib osutada tulemuslikumaks, eriti algajate linnade puhul, kellel on säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel vähe ressursse, andmeid või kogemusi. Kui meetmete seireks kasutatavad näitajad töötatakse välja hiljem (vt tegevus 7.3), siis siin valitakse välja strateegilised näitajad säästva linnaliikuvuse kava üldise tulemuslikkuse mõõtmiseks koos asjaomaste mõõtmismeetodite ja andmeallikatega, mis tehti kindlaks ettevalmistusetapis (vt tegevus 3.1).

### Eesmärgid

- Määrata kindlaks strateegilised näitajad, mis võimaldavad jälgida iga eesmärgi saavutamisel tehtud edusamme.
- Valida hõlpsasti mõõdetavad ja arusaadavad näitajad, võttes arvesse olemasolevaid andmeallikaid (vt tegevus 3.1) ja standardnäitajaid.

### Ülesanded

- Täpsustage oma eesmärgid ja määrake kindlaks peamised aspektid, mida tuleb jälgida.
- Töötage välja väike arv kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid põhinäitajaid, mis on kergesti mõõdetavad, arusaadavad ja iga eesmärgiga selgelt seotud.



- Kasutage standardnäitajaid, mis on juba hästi määratletud ning mille kohta on teada, kuidas neid mõõta ja analüüsida. See võimaldab teha võrdlusi teiste linnadega või riigisisese/rahvusvahelise statistikaga.
- Keskenduge mõjunäitajatele (neid nimetatakse ka tulemusnäitajateks), mis võimaldavad otseselt mõõta teie säästvuse eesmärkide saavutamist. Kaaluge transpordinäitajate kõrval ka näitajaid seotud valdkondadest, nagu majandus-, keskkonna-, tervishoiu- ja sotsiaalvaldkond.
- Lisage mõned näitajad, mis on eriti kasulikud otsustajate ja üldsuse teavitamiseks. Need näitajad peaksid olema laiemale üldsusele kergesti mõistetavad ja huvipakkuvad (nt liikluses raskelt viga saanute või hukkunute arv; õhusaaste piirnorme ületavate kohtade arv või loodud töökohtade arv).



### Mis on „näitaja“?

Näitajad on selgelt määratletud andmekogumid, mida kasutatakse edusammude jälgimiseks eesmärkide saavutamisel. Strateegilised näitajad võimaldavad mõõta üldist SUMP tulemuslikkust ja detailsemal tasandil annavad aluse iga eesmärgi saavutamiseks rakendatud meetmete hindamiseks.

- Hinnake juba olemasolevaid andmeid ja kindlaksmääratud andmeallikaid (vt tegevused 3.1 ja 3.2), tehke kindlaks puudujäägid kavandatud tulemuste mõõtmise võimalustes ning vajaduse korral töötage välja või tehke kindlaks uued andmeallikad (nt uuringuandmed, automatiseeritud mõõtmistest saadavad kvantitatiivsed andmed).
- Enne kui hakkate oma strateegilisi näitajaid välja töötama, arutage neid oma piirkonna peamiste sidusrühmade ja muude organisatsioonidega, sest nad võivad olla mõned neist juba kasutusele võtnud. Edusamme on palju lihtsam jälgida, kui kasutatakse juba rakendatavaid ja heakskiidetud näitajaid.
- Koostage iga näitaja selge määratlus, aruandluse vorm ja ülevaade sellest, kuidas andmeid mõõdetakse ja näitajat andmete põhjal arvutatakse.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kooskõlastage piirkonna näitajad asjaomaste kohalike ja piirkonna sidusrühmadega.
- Tehke andmed internetis kättesaadavaks, et organisatsioonivälised inimesed mõistaksid probleemide tõsidust.

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus põhineb otseselt tegevuse 5.2 käigus määratletud eesmärkidel ja viib sihttasemetele kindlaksmääramiseni tegevuse 6.2 raames.
- See tegevus käib käsikäes 3. alaetapiga, mille käigus tehakse kindlaks ja analüüsitakse andmeid ja andmeallikaid ning pannakse paika näitajate kindlaksmääramiseks vajalike andmete kättesaadavus.
- Strateegiliste näitajate väljatöötatud kogumit ja seirekorda tuleb arvesse võtta individuaalsete meetmete seire kavandamisel (vt tegevus 7.3).

### Kontrollnimekiri

- ✓ Kõigi eesmärkide jaoks on kindlaks määratud kvantitatiivsed ja kvalitatiivsed tulemusnäitajad, sealhulgas teie piirkonna teiste organisatsioonide kasutatavad näitajad.
- ✓ Olemasolevaid ja uusi andmeallikaid on hinnatud.
- ✓ Kindlaks on määratud strateegiliste põhinäitajate kogum, sealhulgas aruandluse vorm ja mõõtmismeetod.





**Joonis 24:** Ülevaade olulistest mõõdetavatest strateegilisest mõjunäitajatest, mis põhinevad Euroopa säästva linnaliikuvuse näitajate kogumil (SUMI) ja rahvusvahelisel standardil (MobiliseYourCity)

Eesmärk	Näitaja	Määratlus
Liiklusohutus	Linnapiirkonnas toimunud liiklusõnnetustest tingitud surmajuhtumite arv aastas.	30 päeva jooksul pärast linna transpordiga seotud liiklusõnnetusi esinenud surmajuhtumite arv aastas 100 000 linnaelaniku kohta.
Juurdepääs liikuvusteenustele	Nende elanike osakaal, kellel on sobiv juurdepääs liikuvusteenustele (ühistranspordile).	Ühistranspordile (buss, tramm, metroo, rong) sobiva juurdepääsuga elanikkonna protsent.
Kasvuhoonegaaside (KHG) heide	Kõigist linnapiirkonna reisijate- ja kaubaveoliikidest tulenev KHG heide (kütusest tulenev heide tootmisallikast transpordis kasutamiseni).	Kasvuhoonegaaside heide [CO <sub>2</sub> tonnid (ekvivalent) inimese kohta aastas].
Õhu kvaliteet	Kõigist linnapiirkonna reisijate- ja kaubaveoliikidest tulenev õhusaasteainete heide (PM <sub>2,5</sub> , mis on tingitud otseselt kütuse põletamisest ja mis on muul viisil transpordiga seotud).	Heiteindeks (PM <sub>2,5</sub> kg ekvivalenti inimese kohta aastas).

#### Täiendavad linnaliikuvuse näitajad:

- Ühistranspordi taskukohasus väikseima sissetulekuga rühmale
- Juurdepääsetavus liikumispuudega rühmade jaoks
- Mürähäiring
- Ummikud ja viivitused
- Energiatõhusus
- Aktiivse liikuvuse võimalused
- Transpordiliikide integreerimine
- Rahulolu ühistranspordiga
- Liiklusohutus aktiivse liikuvuse puhul

Allikas: Euroopa säästva linnaliikuvuse näitajate kogum (SUMI) [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_et](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_et)

Rohkem abivahendeid, mis toetavad teid näitajate valimisel, leiate CIVITAs e abivahendite andmebaasist: <https://civitas.eu/tool-inventory>

Üldisemat teavet seire kohta leiab projekti CH4LLENGE raames välja töötatud seire- ja hindamisjuhendist: <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

## HEA TAVA NÄIDE

### Milton Keynes, Ühendkuningriik: kergesti mõõdetavad ja kättesaadavad strateegilised näitajad

Säästva linnaliikuvuse kava üldise tulemuslikkuse hindamiseks on linnavolikogu valinud mitu näitajat, sealhulgas näiteks teedevõrgu seisund, teekonna keskmine kestus, õhukvaliteet ja liiklusohutus. Need näitajad otsustati valida seetõttu, et need võimaldavad õigesti hinnata säästva linnaliikuvuse kava mõju ning need on kergesti mõõdetavad ja kättesaadavad või kergesti leitavad. Milton Keynesi volikogu soovib määratleda säästva linnaliikuvuse kava jaoks selged SMART-eesmärgid (konkreetsed, mõõdetavad, saavutatavad, asjakohased, tähtajalised), mis aitavad hiljem valida välja säästva linnaliikuvuse kava eesmärkidega kooskõlas olevad näitajad. Oma kogemuste põhjal soovib säästva linnaliikuvuse kava meeskond kasutada ka uusi tehnoloogialahendusi ja näitajate metoodikaid, mida on rakendatud teistes linnades.

**Autor:** James Povey, Milton Keynesi volikogu, Polise vahendusel

**Pilt:** Milton Keynesi volikogu



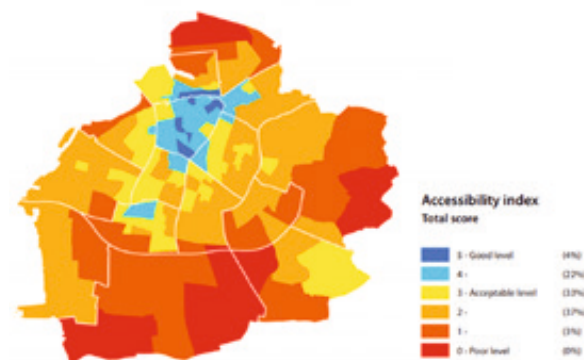
## HEA TAVA NÄIDE

### Malmö, Rootsi: juurdepääsetavuse indeks kui näitaja

Malmö töötati asjakohaste mõõtmiste põhjal välja normatiivne juurdepääsetavuse indeks, mille abil saab hinnata rakendatud meetmete mõju ja mille puhul kasutatakse säästva juurdepääsetavuse illustreerimiseks kaarte. Juurdepääsetavuse indeks võib aidata teha otsuseid eri investeeringute ja meetmete kavandamisel ja kaalumisel. Samuti võimaldab see teha võrdlusi eri piirkondade ja elanikkonnarühmade vahel. Juurdepääsetavuse indeks võib aidata jälgida transpordisüsteemi juurdepääsetavuse arengut aja jooksul ning võib seega olla üks mitmest säästva linnaliikuvuse kava eesmärkide saavutamise näitajast.

**Autor:** Andreas Nordin, Malmö linn, Rupprecht Consulti vahendusel

**Pilt:** Malmö säästva linnaliikuvuse kava



## TEGEVUS 6.2. Mõõdetavates sihttasemetes kokkuleppimine

### Põhjendus

Sihttasemete puhul on tegemist säästva linnaliikuvuse kavaga võetud konkreetsete kohustustega, mis näitavad, mida te soovite saavutada ja millal. Selgete sihttasemete kindlaksmääramisel on kaks peamist eesmärki. Esiteks tagavad nad läbipaistvuse ja näitavad selgelt, kuidas soovitakse linnas transporti ja liikuvust muuta. Teiseks võimaldavad nad linnal mõista, mil määral eesmärgid saavutatakse. Kui strateegilised põhinäitajad ja sihttasemed on hästi määratletud, saavad otsustajad ja üldsus neist kergesti aru ning need võivad olla stiimuliks paremate tulemuste saavutamiseks.

### Eesmärgid

- Teha otsus kõikide kokkulepitud strateegiliste näitajate (vt tegevus 6.1) mõõdetavate sihttasemete kohta, hõlmates kõik eesmärgid.
- Veenduda, et kokkulepitud sihttasemed võimaldavad hinnata soovitud tulemuste saavutamist.
- Määrata kindlaks saavutatavad, kuid ambitsioonikad sihttasemed.
- Tagada sihttasemete omavaheline kokkusobivus.



### Konkreetsed, mõõdetavad, saavutatavad, asjakohased ja tähtjalised sihttasemed

- **Konkreetsed** – täpselt kirjeldatud, kasutades kvantitatiivseid ja/või kvalitatiivseid mõisteid, millest saavad aru kõik sidusrühmad.
- **Mõõdetavad** – praegune olukord on mõõdetud ja teada. Olemas on ka ressursid (kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete) muutuste mõõtmiseks.
- **Saavutatavad** – põhinevad olemasoleval tehnoloogilisel-, tegevus- ja finantspädevusel ning sidusrühmade kokkulepetel/kohustustel.
- **Asjakohased** – see omadus rõhutab, et valida tuleks sihttasemed, mis on olulised, arendavad linnalist liikuvust edasi ja toetavad teisi sihte või on nendega kooskõlas.
- **Tähtjalised** – sihttaseme saavutamise olulised kuupäevad on selgelt määratletud.

### Ülesanded

- Määrake igale strateegilisele põhinäitajale (valitud tegevuse 6.1 raames) sihttasemed, et oleks võimalik jälgida eesmärkide saavutamisel tehtud edusamme. Sihttasemed peaksid olema konkreetsed, mõõdetavad, saavutatavad, realistlikud ja tähtjalised. Olge ambitsioonikad, kuid realistlikud, hinnates seda, mida on võimalik saavutada.
  - Kõigepealt määrake kindlaks sihttasemed nende strateegiliste näitajate jaoks, millega otseselt mõõdetakse säästvuse eesmärgi saavutamise soovitud ulatust (nt transpordist tulenev kasvuhoonegaaside heide väheneb 10 aasta jooksul 30 %). Määrake kindlaks ka vahepealsed sihttasemed, mis kujutavad endast pikaajaliste sihtide saavutamise vahe-eesmärke (nt transpordist tulenev kasvuhoonegaaside heide väheneb viie aasta jooksul 15 %).
- Seejärel määrake kindlaks sihttasemed nende transpordiga seotud põhinäitajate jaoks, millega mõõdetakse seda, mil määral transpordisüsteem on paremaks muutunud (nt säästvate transpordiliikide osakaal moodustab 10 aasta pärast üle 70 %; või järgmise 10 aasta jooksul kasutusele võetud kvaliteetsete bussiradade kilomeetrite arv).
- Püüelge selle poole, et näitajad ei oleks omavahel vastuolus.
- Kaasake peamised sidusrühmad sihttasemete kindlaksmääramisse, sest see tagab sihttasemete laialdase toetamise ja realistlikkuse. Olge siiski ettevaatlikud, et mitte lasta lobirühmadel tõkestada suuri muutusi, mis on enamiku inimeste huvides. Valmistage ette ja pidage töörühmade koosolekud ning võtke kasutusele järeelmeetmeid.
- Kajastage sihttasemed säästva linnaliikuvuse kava dokumendis, et need ametlikult vastu võtta (vt tegevus 9.1).



### Ülesannete üksikasjad

#### Olge ambitsioonikad, kuid realistlikud!

Paljudes linnades peegeldavad linnatranspordi ja liikuvusega seoses kehtestatud sihttasemed pigem soovunelmaid kui seda, mida on võimalik realselt saavutada. See ei ole mõistlik. Kuigi ambitsioonikus on hea, peate ka ausalt hindama, mida on võimalik saavutada, võttes arvesse olemasolevaid ressursse ja oskusteavet.



### Transpordiliikide jaotus

*Määratlus: transpordiliikide jaotust võib määratleda konkreetseid transpordiliike kasutavate inimeste osakaaluna linnapiirkonna kogu transpordikasutusest. Eri transpordiliikide kasutamise osakaalud esitatakse tavaliselt protsentidena.*

*Transpordiliikide jaotuse võib välja arvutada reisijate- ja kaubaveo kohta, võttes aluseks eri ühikud (nt reiside arv, maht, kaal, reisijakilomeetrid või tonnkilomeetrid), aga ka eri geograafiliste piirkondade kohta (nt kogu funktsionaalne linnapiirkond, kesklinn, muu linnaosa).<sup>49</sup>*

Ütlus „Näidake transpordiliikide jaotust teie linnas ja ma tean, milline see linn on“ võib tunduda liialdusena, kuid mõnel juhul võib see tõsi olla. Linnad tahavad teada, kuidas elanikud linnas liiguvad, ja mitte ainult selleks, et saada ülevaade transpordisüsteemist. Seetõttu tuleb kõigepealt koguda andmeid ning seejärel arvutada välja transpordiliikide jaotus ja seda analüüsida. Seda teevad paljud linnad kogu maailmas, mistõttu teatava transpordiliikide jaotuse üldine siht on säästvatele transpordiliikidele ülemineku seisukohast väga kasulik. Transpordiliikide jaotust ei pruugita igas linnas täpselt kindlaks määrata ega järjepidevalt mõõta, kuid see on siiski laialdaselt mõistetav väärtus, mis on väga tähendusrikas. Ühelt poolt on sellel oluline roll linna transpordisüsteemi lähteolukorra määramisel. Teisest küljest toetab transpordiliikide jaotus senise väärtuse muutmiseks ambitsioonikate sihtide seadmist ning võrdlusi teiste linnadega. Näiteks Londonis on seatud ambitsioonikas siht tagada, et 2041. aastaks teevad linlased 80 % kõigist oma käikudest säästvalt (kõndides, sõites jalgrattaga või kasutades ühistransporti).

Säästva linnaliikuvuse kavandamise kontekstis võib transpordiliikide jaotus olla osa olemasoleva liikuvusolukorra analüüsist, kuid see võib olla ka üks peamisi sihte, mida kasutatakse säästva liikuvuse poole tehtud edusammude hindamiseks. Näiteks kui te täheldate, et jalgrattaga sõidetakse rohkem, siis te mitte ainult ei jõudnud lähemale jalgrattasõbraliku linna üldisele visioonile, vaid võite ka mõõta liikumist eesmärgini suurendada jalgratta kasutamise osakaalu 10 %ni. Transpordiliikide jaotust võib pidada üldiseks sihiks, mis soovitatakse integreerida säästva linnaliikuvuse kavasse. Transpordiliikide jaotus ei võimalda teil mitte ainult võrrelda transpordisüsteemi muutusi aja jooksul, vaid ka mõõta konkreetsete käikude eesmärgi või isegi keskenduda erinevatele kodanike rühmadele, s.t jälgida sool, vanusel jne põhinevat liikuvuskäitumist.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kasutage linnastu eri piirkondades (nt kesklinnas, tööstus- või kaubanduspiirkondades, üksikutes linnaosades jne) kohalikke sihttasemeid, et võtta arvesse erinevaid transpordiharjumusi ja liikumisvõimalusi eri paikades.

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus põhineb otseselt tegevuse 6.1 raames kindlaks määratud strateegilistel näitajatel.
- Sihttasemed aitavad teil määratleda ja saavutada säästva linnaliikuvuse kava soovitud tulemusi (vt tegevused 11.1 ja 12.1).

### Kontrollnimekiri

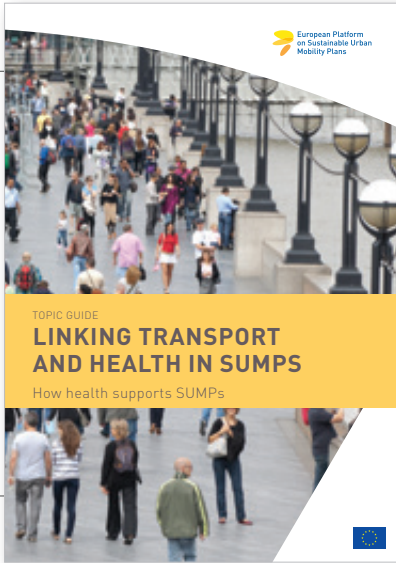
- ✓ Peamised sidusrühmad on kaasatud sihttasemete kindlaksmääramisse.
- ✓ Kohalikul tasandil saavutatavad sihttasemed on välja töötatud.



### Mis on „sihttase“?

Sihttase väljendab strateegilise näitaja soovitud väärtust. Täpsemalt määratakse sihttasemega kindlaks, mis tuleks konkreetseks aastaks võrreldes senise olukorraga saavutada. Sihttasemed peaksid olema konkreetset, mõõdetavad, saavutatavad, asjakohased ja tähtjalised.

<sup>49</sup> Eltis, säästva linnaliikuvuse kava sõnastik, 2015, [www.eltis.org/glossary](http://www.eltis.org/glossary)



Hea linnaliikuvuse kava sisaldab sageli rahvatervisega seotud sihttasemeid, mida saab tihedalt siduda liiklusohutuse, õhu- ja müraaaste või aktiivsete transpordiliikide suurema kasutamise sihttasemetega. Üks näide tervisega seotud sihttaseme kohta Viini säästva linnaliikuvuse kavast (STEP2025):

*„Viini elanikkonna osakaal, kes oma igapäevastel käikudel tegeleb 30 minutit kehalise tegevusega, kasvab 2013. aasta 23 %-lt 2025. aastaks 30 %ni.“*

Lisateavet selle kohta, kuidas käsitleda säästva linnaliikuvuse kavandamisel rahvatervist, leiate teemajuhendist „**Transpordi ja tervishoiu ühendamise säästva linnaliikuvuse kavades**“.

## HEA TAVA NÄIDE

### Dresden, Saksamaa: intensiivsete ümarlauaarutelude käigus välja töötatud strateegilised sihttasemed

Dresdenis 2025. aastaks seatud liikuvuse ja transpordi arendamise sihttasemed töötati välja sidusrühmade intensiivsete ümarlauaarutelude käigus. Säästva linnaliikuvuse kava ümarlauaarutelude tulemusena koostati konsensuslik dokument transpordi arendamisel saavutatavate sihttasemete kohta, milles leppisid kokku kõik sidusrühmad ja mille linnavolikogu võttis väheste muudatustega vastu 2011. aasta märtsis. Valitud sihttasemed võeti säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel aluseks. Nii säästva linnaliikuvuse väljatöötamiseks kui ka rakendamiseks oli väga oluline, et sihttasemed võetaks vastu poliitilisel tasandil, kuna see tagas kavandamisel kindlustunde ja kõrgetasemelise heakskiidu. Säästva linnaliikuvuse kava esialgne hindamine 2018. aastal näitas, et edasiseks parendamiseks tuleks kava raames kehtestada rohkem sihttasemeid.

**Autor:** Kerstin Burggraf, Dresdeni linn, EUROCITIESi vahendusel

**Pilt:** Joe Breuer, piksabay.com



## HEA TAVA NÄIDE

# Örebro, Rootsi: kolm peamist sihttaset, mis tuleb saavutada liikuvuse parandamiseks

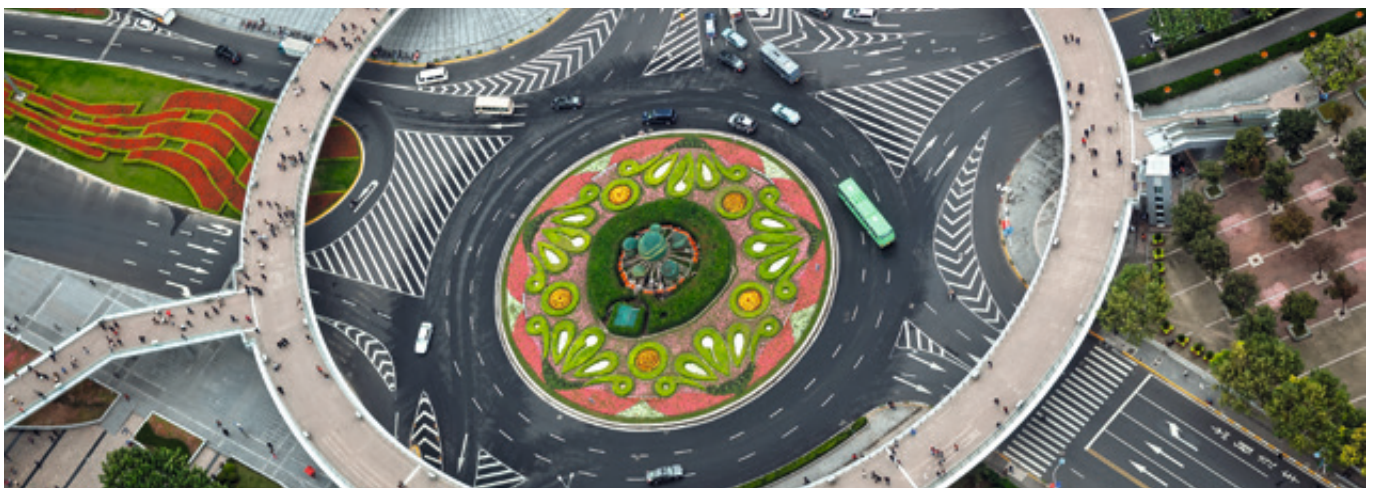
Säästva linnaliikuvuse kava protsessi raames pandi Örebros liikuvuse parandamiseks paika kolm sihttaset, mis tuli saavutada 2020. aastaks: 1) jalgrattasõidu, jalgsi käimise ja ühistranspordi kasutamise osakaalu suurendamine 60 %ni kõigist käikudest (2011. aasta 44 %-lt), 2) fossiilkütustel töötavate autode absoluutarvu vähendamine ning 3) auto, bussi ja jalgrattaga sõitmisele kuluva aja suhte parandamine. Sihttasemete kindlaksmääramisel tuli kaaluda, kuidas nende saavutamist jälgida. Örebros kaaluti, milliseid näitajaid linnas juba mõõdetakse ja igal aastal esitatakse ning milliseid näitajaid võiks esitada riiklik statistikaamet. Saadud kogemuste kohaselt aitab õnnestumisele märgatavalt kaasa see, kui valida sihttasemed, mille saavutamist saab suhteliselt kergesti hinnata ja/või hinnata teatava intervalliga liikuvusnäitajate tavapärase seire raames.

**Autor:** Lovisa Blomér, Örebro linn, Läänemere Linnade Liidu vahendusel  
**Pilt:** Örebro linn



## **Vahe-eesmärk::** visioonis, eesmärkides ja sihttasemetes on kokku lepitud

Kolmanda vahe-eesmärgi saavutamisel olete jõudnud kavandamistsükli poole peale ja läbinud säästva linnaliikuvuse kava strateegilise etapi. Tehtud on palju olulisi otsuseid tulekuviseiooni, linna eesmärkide ning strateegiliste näitajate ja sihttasemete kohta, mis koos moodustavad säästva linnaliikuvuse kava strateegilised prioriteedid. Need tulemused saab nüüd koondada kokkuvõtvasse dokumenti, mis kujutab endast kindlat suunavat raamistikku meetmete kavandamise etapiks. Enne järgmisesse etappi sisenemist peaksite kaaluma veel kord oma strateegiliste prioriteetide kohta tagasiside saamist kodanikelt, kes on juba andnud olulise sisendi stsenaariumide arutamisel, visiooni loomisel ja mõnikord ka eesmärkide määramisel. Sellega kinnitatakse teie strateegilised prioriteedid ning tagatakse üldsuse toetus ja heakskiit. Võimaluse korral peaksite saama ka otsustajate poolt (nt kohalikes volikogudes) vastu võetud strateegilised prioriteedid, et luua meetmete etapile veelgi kindlam alus.



# 3. ETAPP. Meetmete kavandamine



Kolmandas etapis liigub kavandamisprotsess strateegiatasandilt tegevustasandile. Selles etapis keskendutakse meetmetele, mis on vajalikud kokkulepitud eesmärkide ja sihttasemete saavutamiseks. Säästva linnaliikuvuse kava vormistatakse lõplikult ja tehakse ettevalmistusi selle rakendamiseks, vastates järgmistele küsimustele.

## Mida me konkreetselt teeme?

Koostage üksikasjalik loetelu meetmetest ning hinnake nende tulemuslikkust ja teostatavust, et valida välja need, mis aitavad kõige paremini kaasa eesmärkide ja sihttasemete saavutamisele. Koondage meetmed integreeritud pakettidesse, arutage neid kodanike ja sidusrühmadega ning hinnake neid üksikasjalikult, et oma valik kinnitada. Kavandage iga meetme elluviimise seire ja hindamine.

## Mida on vaja teha ja kes mida teeb?

Jagage meetmepaketid täidetavateks ülesanneteks (või alameetmeteks) ja kirjeldage neid üksikasjalikult, sealhulgas nende hinnangulisi kulusid, omavahelist sõltuvust ja riske. Tehke kõigi alameetmete puhul kindlaks sisemised ja välised rahastamisvahendid ja -allikad. Selle alusel leppige kõikide alameetmete puhul kokku selgetes vastutusosalades, rakendusprioriteetides ja tähtaegades.

Selles etapis on oluline saavutada alameetmetele poliitiline ja üldsuse toetus, sest näiteks ehitusprojektid võivad tekitada vastuseisu isegi siis, kui enamus toetab nendega seotud eesmarke ja meetmeid.

## Kas oleme valmis alustama?

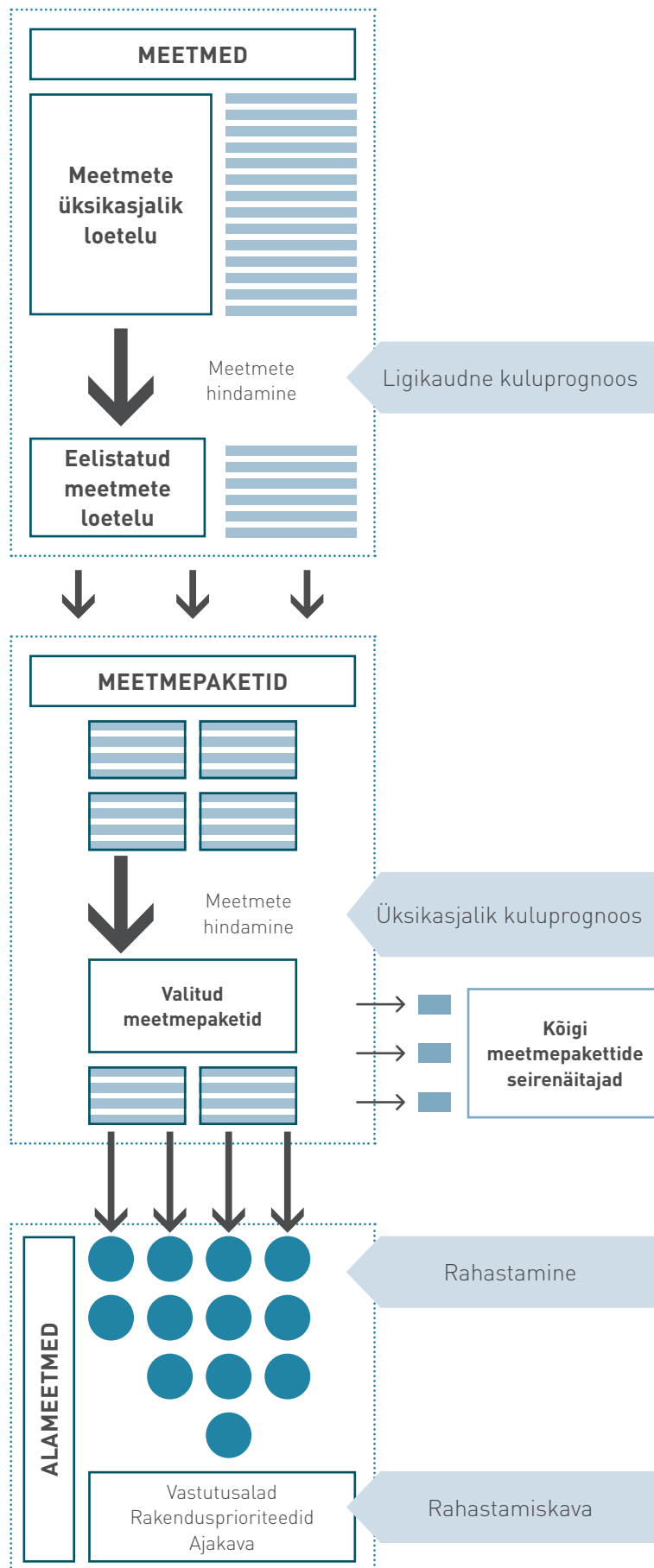
Säästva linnaliikuvuse kava eri osade koostamisse võis oma panuse anda mitu autorit. Nüüd on aeg dokument lõplikult vormistada ja kontrollida selle kvaliteeti. Olenevalt teie organisatsiooni tavadest võib üksikasjalik rahastamiskava sisalduda kavas endas või olla osa eraldi protsessist. Mõlemal juhul tuleks enne säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist leppida kokku iga prioriteetse meetme eelarves ning kõigi asjaomaste organisatsioonide vahel kulude ja tulude jaotamise pikaajalises korralduses.

### 3. ETAPP. MEETMETE KAVANDAMINE

Meetmete kavandamise etapi lõpetab kavandamisprotsessi kõige olulisem vaheeesmärk: pädeva poliitilise organi otsustajad võtavad säästva linnaliikuvuse kava vastu.

#### Joonis 25:

Ülevaade 3. etapi peamistest alaetappidest (meetmete hindamine ja pakettidesse koondamine, alameetmete rakendamise kavandamine)

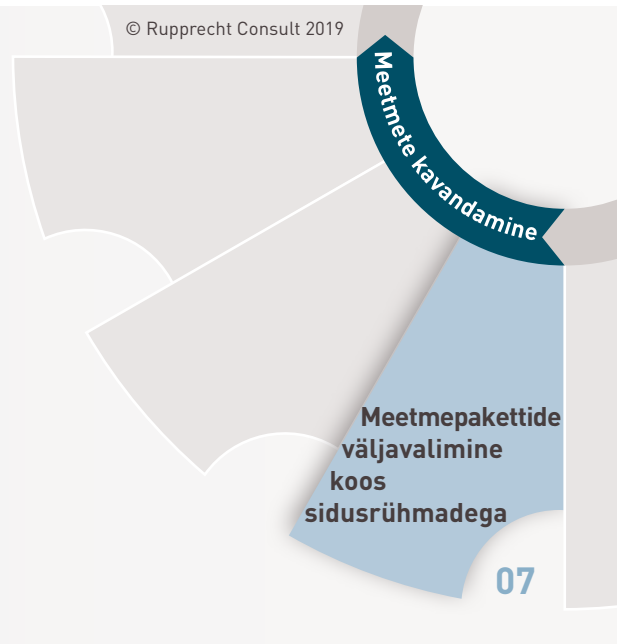




## 7. ALAETAPP

### Meetmepakettide väljavalimine koos sidusrühmadega

- 7.1 Põhjaliku meetmete loetelu koostamine ja hindamine koos sidusrühmadega
- 7.2 Integreeritud meetmepakettide kindlaksmääramine
- 7.3 Meetmete seire ja hindamise kavandamine



Tulemuslike meetmepakettide väljatöötamine on säästva linnaliikuvuse kavandamise keskmeks. Ainult hästi valitud meetmed tagavad kindlaksmääratud eesmärkide ja sihttasemete saavutamise. Meetmete valimisel tuleks tugineda peamiste sidusrühmadega peetud aruteludele, läbipaistvalt hinnata meetmeid nende teostatavuse ja eesmärkide saavutamisele kaasaaitamise seisukohast ning võtta arvesse kogemusi, mis on saadud teistes linnades, kus rakendati samasugust poliitikat. Koostoime maksimeerimiseks ja takistuste ületamiseks tuleks kindlaks määrata integreeritud meetmepaketid. Iga meetme (või meetmepaketi) hindamise ja seire varajane kavandamine tagab, et seda tegevust võetakse hiljem vastutuselade ja eelarvete arutamisel arvesse.

## TEGEVUS 7.1. Põhjaliku meetmete loetelu koostamine ja hindamine koos sidusrühmadega

### Põhjendus

Meetmete hindamise ja väljavalimise eesmärk on teha kindlaks kõige sobivamad ja kulutõhusamad meetmed visiooni ja eesmärkide saavutamiseks. Et asjakohased valikud ei ununeks, tuleks koostada üksikasjalik nimekiri, mis põhineb teie enda eksperditeadmistel, sidusrühmade ja üldsuse ideedel, teiste linnade praktikute kogemustel ning meetmete ja meetmeliikide andmebaasidel.

Selleks et saavutada tulemuslike meetmete kogum, mis vastab reaalselt olemasolevatele ressursidele ja kohalikele oludele, tuleb kõiki üksikasjalikku nimekirja kantud valikuid läbipaistvalt hinnata. Hindamise aluseks ei ole mitte ainult tulemuslikkus eesmärkide saavutamisel, vaid ka vastuvõetavus ja kulutasuvus. Eelkõige ajal, mil linnatranspordi ja liikuvuse eelarved on piiratud, on äärmiselt oluline tagada, et kulutatud ressursidega saavutataks võimalikult suur mõju.

### Eesmärgid

- Teha kindlaks mitmesugused võimalikud meetmed, mis võiksid aidata kaasa visiooni, eesmärkide ja sihttasemete saavutamisele. Arvestada teiste linnade ja praktikute kogemust, et kaaluda tuleks kõiki asjakohaseid võimalusi.
- Valida välja oma kohalike olude jaoks kõige paljulubavamad meetmed.
- Tagada olemasolevate ressurside tõhus kasutamine ja vältida rahaliselt ebarealistlike meetmete valimist.
- Protsess peab olema läbipaistev ning andma veenvaid tõendeid valitud meetmete tulemuslikkuse ja teostatavuse kohta.



### Mis on „meede“?

Meede on laiaulatuslik tegevus, mida viiakse ellu selleks, et aidata kaasa säästva linnaliikuvuse kavas määratletud

ühe või mitme poliitikaeesmärgi saavutamisele või ühe või mitme väljaselgitatud probleemi lahendamisele. Näited hõlmavad maakasutuse taristu, reguleerimise, haldamise ja teenustega seotud meetmeid ning käitumis-, teavitamis- ja hinnakujundusmeetmeid.

## Ülesanded

### Meetmete kindlakstegemine (valikute kavandamine)

- Koostage süstemaatiline ülevaade juba kavandatud või rakendatavatest meetmetest, tuginedes valdkondlikele liikuvuskavadele (nt jalgsi käimise, jalgrattasõidu, ühistranspordi, maanteetranspordi, parkimise ja kaubaveo kohta) ning muude asjakohaste poliitikaaldkondade (nt maakasutus, energeetika, keskkond, majandusareng, sotsiaalne kaasamine, tervishoid ja ohutus) kavadele.
- Koostage üksikasjalik loetelu uutest võimalikest meetmetest, mis seostuvad teie eesmärkide ja visiooniga. Kaaluge uusi ja uuenduslikke ideid. Hõlmake ka meetmeid, mida rakendaks erasektor. Kasutage meetmete andmebaase ja meetmeliikide loetelusid, et teha kindlaks meetmete lüngad ja saada inspiratsiooni (vt abivahendite jaotis allpool).
- Kaasake sidusrühmad üksikasjaliku meetmete loetelu koostamisse.
- Kajastage üksikasjalikus loetelus kindlasti ka investeerimis-, tegevus- ja korraldusmeetmed kõigi asjaomaste transpordiliikide puhul. Kombineerige meetmeid, millel on mõju lühikeses, keskpikas ja pikas perspektiivis.
- Õppige teiste kogemustest. Tehke kindlaks mujal juba edukalt rakendatud meetmed ja võtke ühendust nende meetmete kavandajatega. Nii väldite ratta uuesti leiutamist ja kulukate vigade tegemist, millest teised võivad olla juba järeldusi teinud.

### Linnalise liikuvuse meetmete andmebaasid

Võimalikke meetmeid on palju. See tähendab, et teie kohalikes oludes kõige sobivamate meetmete väljaselgitamine nõuab mõningast tööd ning arutelusid projektimeeskonna liikmete ja sidusrühmadega.

Te võiksite kasutada veebipõhiseid andmebaase ja dokumente, mis annavad ülevaate võimalikest meetmetest, mis võivad teie eesmärkidele vastata:

- projekti SUMP-UP raames välja töötatud käsiraamatud meetmete ja meetmepakettide integreerimiseks säästva linnaliikuvuse kavas (kolm versiooni: algajatele, vahepealsetele ja edasijõudnud linnadele), sealhulgas üksikasjalik loetelu enam kui 100 meetmest 25 kategooria puhul: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- projekti CH4LLENGE raames välja töötatud käsiraamat meetmete valimiseks „Measure selection manual - Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans“: [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)
- EPOMMi veebisait, mis sisaldab üksikasjalikku teavet liikuvuskorralduse kohta, nt MaxExplorer aitab teil kindlaks teha kõige sobivamad „pehmed meetmed“: [www.epomm.eu/index.php?id=2745](http://www.epomm.eu/index.php?id=2745)
- tähtsate sõlmede käsitlemise abivahendid „Vital Nodes Toolbox“, sh hindamisraamistik, kaardistamine ja ruumiline planeerimine, head tavad ning üksikasjalik teave eri linnaliste sõlmede kohta: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- lisajuhendid säästva linnaliikuvuse kavade koostamiseks lisas D: mitmesugused juhendid, mis sisaldavad soovituslikke meetmeid konkreetsete teemade või olude jaoks.

Euroopa tasandil on kaks kõige põhjalikumaid ressursse Euroopa linnades rakendatud linnalise liikuvuse meetmete (ja meetmepakettide) kohta Eltise ([www.eltis.org](http://www.eltis.org), Euroopa Komisjoni linnalise liikuvuse portaal) juhtumiuuringud, samuti Euroopa Komisjoni veebisait algatuse CIVITAS kohta, mis käsitleb puhtamat ja paremat transporti linnades ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)).



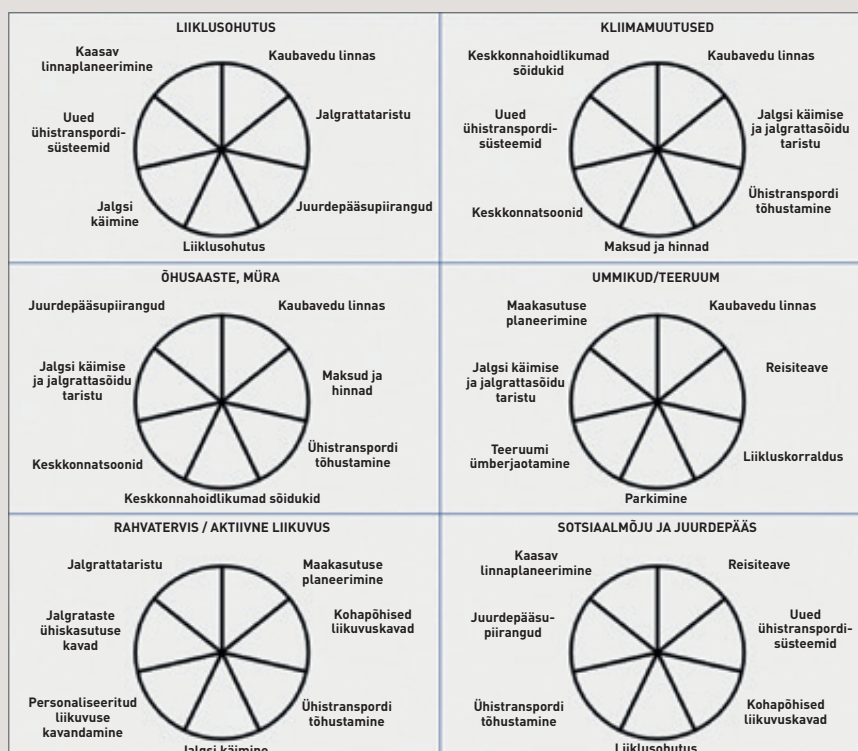


Pilt © Ralf Brand

### Abivahendid meetmete kindlakstegemiseks



**Joonis 26:** Näited linnaliikuvuse kavandamisel tavaliselt käsitletavate üldiste sõlmküsimumste lahendamiseks rakendatavate meetmete valdkondadest. Sõlmküsimumst saab lahendada paljude eri meetmetega. Rõngsdiagrammidel esitatud meetmevaldkondi võib kasutada selleks, et kontrollida, kas linn tegeleb teatava sõlmküsimumse lahendamiseks kõikide asjakohaste valdkondadega (Sundberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up, lk 9*).





**Joonis 27:** Näide meetmete struktuurist, mis annab ülevaate säästva linnaliikuvuse kava eri meetmete hõlmavusest ning sise- ja välismeetmete tasakaalust (Sundberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up, lk 13*)

Eesmärk: liiklusõnnetustes ei saa keegi surma		
Eesmärk: kvaliteetsem ühistransport		
Eesmärk: jalgrattasõidu suurem osakaal		
Meetmete liigid	Sisemeetmed (organisatsioonisiseseid)	Välismeetmed (kodanikele suunatud meetmed)
<b>Strateegilised poliitikaga seotud meetmed</b>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalgrattastrateegia (meetmed, suunised, eesmärgid)</li> <li>• .....</li> <li>• .....</li> </ul>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalgrattastrateegia (teavitamine)</li> <li>• .....</li> <li>• .....</li> </ul>
<b>Teavitusmeetmed ja liikvuskorraldus</b>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linna liikuvuspoliitika</li> <li>• .....</li> </ul>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teavituskampania</li> <li>• .....</li> </ul>
<b>Füüsilised / taristumeetmed, sealhulgas hooldus</b>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eelarve eraldamine ja hoolduse eest vastutaja määramine</li> <li>• .....</li> </ul>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uus jalgrattaliikluse taristu</li> <li>• .....</li> </ul>
<b>Reguleerimine, teenuste osutamine ja õigusaktid, sealhulgas maakasutuse planeerimine</b>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kogutud parkimistasude ümberjaotamine</li> <li>• .....</li> </ul>	Milliseid meetmeid on linnavalitsus rakendanud? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vähesese heitega tsoon kesklinnas</li> <li>• .....</li> </ul>



### Veebipõhised vahendid, mis toetavad meetmete kindlakstegemist ja hindamist

#### Linnatranspordi tegevuskavad

Linnatranspordi tegevuskavade abivahend võimaldab kasutajatel uurida ja kindlaks teha asjakohaseid säästva transpordipoliitika meetmeid ning kvantifitseerida nende meetmete mõju transpordile, keskkonnale ja majandusele: [www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)

#### Teadmusbaasi KonSULT meetmevalikute generaator

See veebipõhine vahend võimaldab kasutajatel kiiresti kindlaks teha nende olukorras sobivad poliitikameetmed. Kasutajad märgivad oma eesmärgid või probleemid ning valikute generaator esitab 64 meetme pingerea koos linkidega iga meetme üksikasjalikule kirjeldusele: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)

### Meetmete hindamine (valikute hindamine)

- Hinnake kõiki üksikasjalikku loetellu kantud meetmeid, et teha kindlaks kõige sobivamad ja tulemuslikumad meetmed teie säästva linnaliikuvuse kava jaoks.
- Kaaluge meetmete tõenäolist mõju transpordisüsteemi toimimisele (muudavad liikuvusvõimaluste nõudlust, muudavad transpordivõimaluste pakkumist või muudavad transpordisüsteemi käitamise ja teenuste osutamise kulusid).
- Hinnake iga meetme tõenäolist tulemuslikkust linna iga eesmärgi saavutamise seisukohast (tulemuslikkus), heakskiitmise tõenäosust (vastuvõetavus) ja mõju linna eelarvele (kulutasuvus). Kaaluge eri hindamismeetodeid ja otsustage, milliseid kasutada. Valik oleneb teie kogemustest ja olemasolevatest ressurssidest ning võib hõlmata nii kvalitatiivseid kui ka kvantitatiivseid meetodeid.
  - Suhteliselt kiirelt rakendatav meetod, mida paljud linnad kasutavad, on mitmele kriteeriumile antav eksperdihinnang (lihtsustatud mitme kriteeriumi analüüs), näiteks mitmel seminaril. Selle meetodi kasutamiseks tuleks kokku kutsuda kvalifitseeritud ekspertide rühm (nt säästva linnaliikuvuse kava juhtrühm või tuumikmeeskond). Pärast meetme tutvustamist annab iga ekspert sellele hinnangu, punktisummasid arutatakse rühmas, eksperdid võivad oma hinnanguid muuta, kuid ei pea kokku leppima ühises hinnangus, ning lõpuks arvutatakse välja keskmised punktisummad meetmete võrdlemiseks ja tähtsuse järjekorda seadmiseks (vt abivahendite jaotisest näidet selle kohta, kuidas seda hindamismeetodit kasutada). Kvalifitseerituma keskmise saamiseks võib olla kasulik kaaluda ekspertide hinnanguid sõltuvalt nende pädevusvaldkonnast (nt keskkonnaekspertide hinnangutele antakse suurem kaal õhukvaliteedi hindamisel, finantsekspertide hinnangutele suurem kaal kulude hindamisel jne).
  - Selles võivad abiks olla veebipõhised vahendid, nagu KonSULTi meetmevalikute generaator ja linnatranspordi tegevuskavade abivahend, mis mõlemad toetavad mõju hindamist erapooletute hinnangutega eeldatavale tulemuslikkusele (vt abivahendite jaotis allpool).
- Hinnake väljapakutud meetmeid, pidades silmas nende realistlikku ja õigeaegset rakendamist ning arvestades olemasolevaid ressursse (teostatavuse eelkontroll). Veenduge, et arvesse võetakse kõiki kulusid ja tulusid, mitte ainult neid, mida on lihtne mõõta või hinnata.
- Koostage hindamistulemuste põhjal loetelu eelistatud meetmetest, s.t nendest, mis on kõige paljutootavamad.
  - Veenduge, et arvesse võetakse nii reisijate- kui ka kaubaveovooge.
  - Veenduge, et kulude ja tulude hindamisel võetakse võrdselt arvesse ja võrreldakse kõiki transpordiliike.
- Koostage oma eelistatud meetmete loetelus olevate meetmete üksikasjalikum kirjeldus. Kaaluge, kus ja millal tuleks meetet rakendada ning kes seda kasutab või keda see mõjutab.
- Koostage eelistatud meetmete üksikasjalikud kuluprognosid, mis sisaldavad hinnanguid kõigi asjakohaste kulukategooriate kohta: ehitustööd; mõõdistamine, uurimine, projekteerimine ja kaardistamine; institutsionaalne areng / suutlikkuse arendamine; sidusrühmade kaasamine ja teavitamine; seadmed, sõidukid ja materjalid; nõustamisteenused; käitamine ja hooldus; maa omandamine; täiendavad halduskulud; esialgne käibekapital ning maksud ja lõivud. Ebakorrektsid kuluprognose peetakse taristuinvesteeringute hindamisel sageli märkimisväärseks riskiks.
- Kaasake varakult teised osakonnad (sealhulgas finantsosakond) ja pakkuge osalemise eest hüvesid. See aitab teil hiljem kindlaks määrata vastutusala ja kulude jagamise (vt tegevused 8.3, 9.2).
- Tehke kindlaks, milliste meetmete puhul on vaja täiendavat või välist tehnilist tuge teostatavus-, tehnika- või turu-uuringute korraldamiseks.



### Meetmete hindamise abivahendid

Näidistabel selle kohta, kuidas loetellu kantud meetmeid võiks hinnata. Hinnangu võivad anda näiteks linna eksperdid seminaril.

**Joonis 28:** Meetmete mõju hindamise näide. Tulemuslikkuse hindamise skaala -2 kuni 2; -2 = meede ohustab selgelt eesmärgi saavutamist, 0 = meetmel on neutraalne mõju, 2 = meede annab selge positiivse panuse. Vastuvõetavuse ja kulutasuvuse hindamise skaala 0-3 (alus: Mattson, C., 2018. *SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan*, lk 9).

MEEDE / MEETMEPAKETT	SÄÄSTVA LINNALIIKUVUSE KAVA VISION JA SIHTASEMED			PRIORITEETSUS (VISIONI KOKKUVÕTE)	EELDATAV TULEMUS	
	Liiklusohutuse suurendamine	Jalgsi käimise, jalgrattasõidu ja ühistranspordi osakaalu suurendamine	Eraautoliikluse vähenemine		... kui meetmed rakendatakse	... kui meetmed ei rakendata
Eraldatud jalgrattateed	2	2	1	5 (2+2+1)	Parem taristu jalgratturitele. Rohkem inimesi kasutab igapäevasteks käikudeks jalgratast.	Jalgratturite olukord ei parane. Parima stsenaariumi korral jalgratast kasutavate inimeste arv ei vähene.
Liikvuskorralduse kava väljatöötamine	0	2	2	4 (0+2+2)	Üleminek säästvale transpordile igapäevaste käikude tegemisel. Olemasoleva taristu suurem kasutamine säästvate transpordiliikide jaoks.	Transpordiliikide jaotus ei muutu. Säästvate transpordiliikide kasutamine ei suurene.
Jalakäijate ülekäigukohtade parendamine prioriteetsetel marsruutidel	2	2	0	4 (2+2+0)	Jalakäijate ohutuse ja turvalisuse suurendamine. Rohkem inimesi teeb oma igapäevaseid käike jalgsi.	Jalakäijate vigastuste arv ei muutu. Vähenenud tajutav turvalisus võib viia selleni, et jalgsi liikuvaid inimesi on vähem.
...						

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

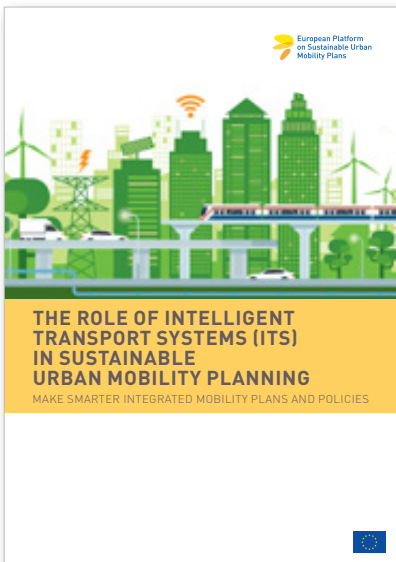
- Tehke meetmed kindlaks koos peamiste sidusrühmadega, kaasates nad tihedalt valikute kavandamise ja hindamise.
- Küsige meetmete üksikasjaliku loetelu koostamiseks üldsuselt ideid, näiteks veebipõhises vormis.
- Otsige häid näiteid väljastpoolt oma linna ja riiki.
- Kutsuge oma linna teiste linnade praktikuid, et saada neilt nõu.
- Korraldage oma kohalike otsustajate külastus linna, kus on edukalt rakendatud mõni teie olulisematest meetmest, et suurendada selle vastuvõetavust.

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus järgneb visiooni, eesmärkide ja sihttasemete kindlaksmääramisele.
- Kõigepealt tehakse meetmed kindlaks ja seejärel hinnatakse neid.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Juba rakendatavaid ja kavandatud meetmeid on analüüsitud.
- ✓ Võimalike meetmete üksikasjalik loetelu on koostatud.
- ✓ On vahetatud kogemusi planeerijatega, kes on rakendanud huvipakuvaid meetmeid teistes linnades või piirkondades.
- ✓ Sobivaid meetmeid on hinnatud, pidades silmas nende tulemuslikkust (eesmärkide saavutamisele kaasaaitamise seisukohast), vastuvõetavust ja kulutasuvust.
- ✓ Kõige paljutõotavamad meetmed on kantud eelistatud meetmete loetellu.
- ✓ Eelistatud meetmete üksikasjalikud kirjeldused ja kuluprognosid on koostatud.



**Intelligentsed transpordisüsteemid (ITS)** pakuvad teie säästva linnaliikuvuse kava jaoks mitmesuguseid meetmeid. Selliste tehnoloogialahenduste rakendamist ei tohiks siiski käsitada eesmärgina omaette, vaid pigem vahendina, mis aitab selgelt kaasa ühe või mitme säästva linnaliikuvuse kavas seatud eesmärgi saavutamisele. ITS on paljudel juhtudel teisi meetmeid võimaldav tehnoloogia, mis muudab need võimalikuks või tulemuslikumaks (nt teatavate sõidukite juurdepääsupiirangute elektrooniline jälgimine vähese liiklusega tsoonide rakendamisel). Muud näited intelligentsete transpordisüsteemide kasutamise kohta on järgmised: süsteemid, mis annavad reaalajas teavet eri transpordiliikide kohta, et soodustada mitmeliigilisi liikumisvõimalusi; keskkonnahoidlik liiklus- ja ristmikukontroll või liikumiskoridoride haldamine (nt ühistranspordi eesõigus ristmikel); mitmeliigilise transpordiga seotud integreeritud maksed ja broneerimine ning e-piletid; teekasutajate automaatne maksustamine; intelligentne parkimiskorraldus ja -teave; reageeriv ja prognoosiv liikluskorraldus ja -kontroll, sealhulgas liikuvate sõidukite andmete kasutamine; sõidukiparkide haldamise süsteemid.

Lisateavet intelligentsete transpordisüsteemide ja säästva linnaliikuvuse kava seoste kohta leiab praktikutele mõeldud ülevaatest „**Intelligentsete transpordisüsteemide roll säästva linnaliikuvuse kavandamisel**“.

## HEA TAVA NÄIDE

## Porto, Portugal: meetmete liigitamine eri omavalitsusüksustes rakendatavate meetmete väljavalimiseks

Porto suurlinnapiirkonna säästva linnaliikuvuse tegevuskava hõlmab 17 omavalitsusüksust. Otsustamiseks, milliseid meetmeid rakendada üksikutes omavalitsusüksustes ja milliseid kogu suurlinnapiirkonnas, liigitati meetmed üheksasse tüpoloogiasse. Selleks et hinnata meetmete üksikasjalikku loetelu tüpoloogiate järgi, tehti tüpoloogiate ja eesmärkide maatriksanalüüs. Kuna tegevuskava töötati välja kuue kuu jooksul, ei olnud aega kaasata kodanikke meetmete valimisse. Siiski võeti säästva linnaliikuvuse tegevuskavas arvesse kohalike omavalitsuste poliitikutest ja tehnikaspetsialistidest koosneva töörühma sisendit. See töörühm aitas algset üksikasjalikku meetmete loetelu lühendada.

**Autor:** Porto linn, Ana Drăguțescu, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** PAMUS – Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções CUE	Multi tipologia
1	///	/	///	///	/	/	///	///
2	///	///	///	///	/	/	///	///
3		///	///	///	///	/	///	///
4	///	///	/	///	/	/	///	///
5	/	///	///	///			///	/
6		///	///	///			///	/
7	/			/			/	/
8				/		/		/
9		/	///	/	///	///		/
10	/		/	/	///	/	///	/
11		///	///	/	///	/	/	/
12	/	///	///	/	///	///	///	/
13		///	/	/	///	/	///	/
14						///		
15	///	/	/	/	/	/	/	/

## HEA TAVA NÄIDE

## Granollers, Hispaania: kaasav meetmete hindamine, tuginedes eelmise säästva linnaliikuvuse kava hindamisele

Teise säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel pöörati Granollersis erilist tähelepanu sidusrühmade kaasamisele liikuvusmeetmete ümberhindamise ja prioriseerimisse. Selleks viidi ellu sihipärast tegevust ja korraldati arutelusid. Korraldati kohtumisi linna liikuvus- ja tervisenõukogu, majandus- ja sotsiaalvaldkonna esindajate ning linnavalitsuse tehnikaspetsialistide osalusel. Arutelusid peeti ka kodanikega ja ühistranspordi kasutajatega. Aruteludel osalejad andsid tagasisidet tehniliste ettepanekute kohta ning soovitusi säästva linnaliikuvuse kava konkreetsete elementide ja meetmete täiustamiseks.

**Autor:** Laura Llavina Jurado, Granollers linn, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** Granollers linn



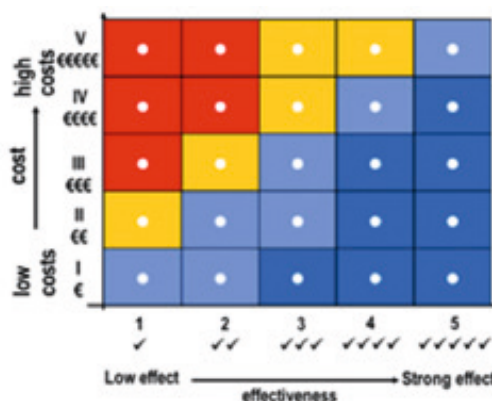


## HEA TAVA NÄIDE

## Bremen, Saksamaa: mitme kriteeriumi hindamine koos ekspertide struktureeritud seminaridega

Bremeni linnas kasutati säästva linnaliikuvuse kava meetmete valimiseks mitut vahendit. Kulude-tulude maatriks aitas kindlaks määrata iga üksiku meetme eesmärgi saavutamise taseme. Meetodi rakendamisel andsid eksperdid hinnangu meetmete tulemuslikkusele sihttasemete saavutamise seisukohast, kasutades iga näitaja puhul sihttaseme saavutamise kvalitatiivset skaalat. Teiseks hinnati ruumilist mõju ja lõpuks määrati kindlaks mõjude järjestus. Meetmete kulude liigitus põhines viiel kulurühmal. Pärast liigitamist ja pingerea koostamist koostati kulude ja mõju maatriks, mis näitab, mil määral iga meetme abil sihttasemed saavutatakse.

Autor: Bremeni linn, EUROCIETIESi vahendusel  
Pilt : Bremeni linn



## TEGEVUS 7.2. Integreeritud meetmepakettide kindlaksmääramine

### Põhjendus

Kogemused näitavad, et üksikudel meetmetel on vaid piiratud mõju, samas kui meetmepaketti koondatud meetmed võivad üksteist positiivselt tugevdada ja aidata ületada rakendamise takistusi. Meetmepaketti koondatakse eri meetmeid, et aidata tulemuslikumalt kaasa eesmärkide saavutamisele ja suurendada meetmete vastuvõetavust. Kõige kasulikumate meetmepakettide väljaselgitamiseks tuleks uurida ja katsetada nende rühmitamise eri viise.

Selles etapis on vaja üksikasjalikult hinnata peamiste meetmete ja meetmepakettide mõju, et vältida ebarealistlike projekte, kinnitada uuenduslikke ideid ja tagada kulutõhusus; selleks kasutatakse sageli standardmeetodeid, nagu mitme kriteeriumi analüüs või kulude-tulude analüüs.

Lõplikud paketid, mis valitakse välja kodanike ja sidusrühmade abiga, ei peaks mitte ainult maksimaalselt suurendama panust eesmärkide saavutamisse, vaid seadma sihiks ka transpordiliikide integreerimise ning kooskõla maakasutuse planeerimise ja muude valdkondlike planeerimistegevustega (nt keskkonna-, tervise- või majandusmeetmed, vt tegevus 2.2).

### Eesmärgid

- Koondada valitud meetmed pakettidesse, et aidata ületada takistusi konkreetsete meetmete rakendamisel ja kasutada ära omavahelist koostoimet.
- Tagada transpordiliikide integreerimine (mitmeliigiline transport).
- Seada sihiks kooskõla maakasutuse planeerimise ja muude valdkondlike planeerimistegevustega.
- Tagada, et otsustajad, kodanikud ja muud sidusrühmad võtavad meetmepaketid omaks ja aktsepteerivad neid.



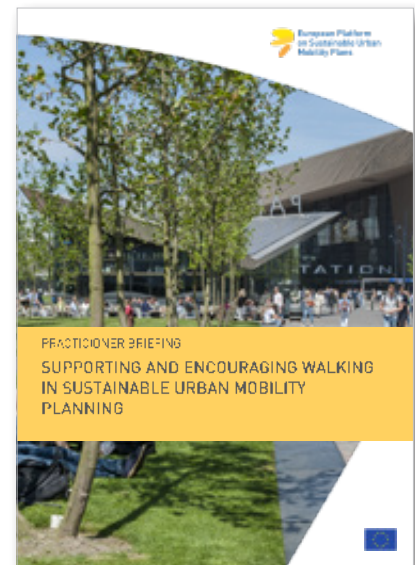
### Mis on „meetmepakett“?

Meetmepakett on kombinatsioon üksteist täiendavatest, sageli eri kategooriate meetmetest, mis on hästi kooskõlastatud, et käsitleda probleemi konkreetseid mõõtmeid tulemuslikumalt, kui üksikud meetmed seda võimaldaksid, ja ületada takistused üksikute meetmete rakendamisel. Üks näide on autode kasutamist pärssivate meetmete, nagu parkimiskontroll, kombineerimine alternatiivse soodustavate meetmetega, nagu paremad bussiteenused ja jalgrattateed.

Teie meetmepaketid peaksid toetama ja soodustama eri tegevusvaldkondi, sealhulgas jalgsi käimise edendamist. Näiteks võiks jalgsi käimist edendava meetmepaketi moodustada mõne põhiprojekti või olulise sekkumise ümber, nagu jalakäijateala või piiratud liiklusega linnakvartalid (vt ka Vitoria Gasteizi hea tava näide allpool). Linnapiirkonna jalakäijatealaks ümberkujundamise pakett peaks hõlmama eri liiki üksteist toetavaid meetmeid. Peale peamise meetme, milleks on autode juurdepääsu piiramine ja tänavate ümberkujundamine, keskendudes atraktiivsusele ja juurdepääsetavusele (nt rohkem haljasalaid ja puid, istumisvõimalused, tualetid, puhtad ja hästi valgustatud tänavad), võiks see hõlmata järgmist:

- eelnevatel kuudel ajutiselt – valitud suvepäevadel või pühapäeviti – jalakäijatealaks muutmine, optimaalselt kombineerituna avalike üritustega;
- piirkonna äärtel jalgrattaparklate rajamine ja lähedalasuvatel tänavatel jalgrattateede parendamine;
- lähedal asuvate tänavaväliste parkimisvõimaluste loomine (nt elanike jaoks väikeste väikeste tasudega parkimismaja);
- piirkonna läheduses bussiühenduste parandamine;
- lahendused kauba toimetamiseks kauplustesse (nt teenindusajad kaubaveokite juurdepääsuks hommikul/õhtul või lähedal asuva mikrokeskuse loomine koos kaubajalgratastega viimase etapi jaoks);
- kaupluseomanike ja üldsuse aktiivne teavitamine (nt kasutades klientide rahulolu uuringuid ja statistikat käibe kohta enne ja pärast piirkonna muutmist jalakäijatealaks);
- piirkiiruste vähendamine ja jalakäijatele ohutute tänaväletuskohtade loomine ümbritsevatel tänavatel.

Rohkem juhiseid selle kohta, kuidas säästva linnaliikuvuse kavandamise raames luua tervislikke, tõhusaid ja säästvaid jalakäijate piirkondi, leiata praktikutele mõeldud ülevaatest „**Säästva linnaliikuvuse kavandamisel jalgsi käimise toetamine ja soodustamine**“.



## Ülesanded

- Tehke kindlaks meetmete rühmitamise võimalused. Meetmeid võib rühmitada eri viisidel, näiteks
  - meetmeliigi alusel (maakasutuse, taristu, reguleerimise, haldamise ja teenustega seotud meetmete ning käitumis-, teavitamis- ja hinnakujundusmeetmete koondamine ühte paketti);
  - vastuvõetavuse alusel (populaarsete ja vähem populaarsete, kuid tulemuslike meetmete rühmitamine pakettideks, nt stiimulid ja piirangud);
  - eesmärgi või sõlmküsümuse alusel (koondades paketti meetmed, mis aitavad kaasa sama eesmärgi saavutamisele või sama probleemi lahendamisele);
  - geograafia alusel (ühe ja sama piirkonna meetmete koondamine ühte paketti);
  - kulude alusel (kombineerides tulemusliku, kuid kuluka põhimeetme meetmetega, mis toovad tulu, et netokulud oleksid väiksemad);
- välisrahastamise alusel (koondades ühte paketti välist rahastamist vajavad meetmed, i) mis toetavad üht selgelt määratletud eesmärki; ii) mida rakendatakse samas mõjupiirkonnas; iii) millel on sama projektiomanik ja iv) millel on samad rakendusperioodid) või
- sidudes meetmed suuremate projektidega (nt uus jalgrattateede võrgustik, otsides meetmeid, mis seda projekti täiendavad ja tugevdavad).
- Rühmitage meetmed pakettideks, et saada kasu koostoisest ja suurendada meetmete tulemuslikkust. Otsustades, millised meetmed paketti koondada, on kõige olulisem teha kindlaks, millised meetmed toimivad koos hästi või võivad olla vajalikud teiste meetmete elujõulisuse tagamiseks. Paketi meetmed peaksid avaldama vastastikku mõju ning saavutama ühiselt enam kui eraldi rakendatuna (koostoisest) või hõlbustama paketi teiste meetmete rakendamist, aidates ületada rakendamistakistusi.
- Veenduge, et arvesse võetakse mitmeliigilist transporti. See võib hõlmata ühendusi pikki vahemaid hõlmavate transpordikorridoridega, nagu üleeuroopaline transpordivõrk.

- Kontrollige kavandatud transpordi- ja liikuvusmeetmete kooskõla maakasutuse planeerimisega.
- Integreerige meetmed võimaluse korral teiste valdkondlike planeerimistegevustega (nt keskkonna-, tervishoiu- või majandusmeetmed).
- Veenduge, et hõlmatud on kõik eesmärgid, sealhulgas välistegurid, nagu kasvuhoonegaaside heide, müra ja kohalik õhusaaste.
- Tagage lühi- ja pikaajaliste meetmete tasakaal.
- Kombineerige investeerimis- ja tegevus- ning korraldusmeetmeid.
- Veenduge, et meetmetega käsitletakse kõiki asjakohaseid transpordiliike, sealhulgas kaubavedu.
- Testige ja hinnake alternatiivseid pakette ja nende peamisi meetmeid üksikasjalikult. Tehke tulemuste põhjal muudatusi, et vältida ebarealistlikke projekte ja tagada kulutõhusus. Näiteks kui valikute üksikasjalikul hindamisel selgub, et teatavad põhimeetmed võivad osutuda teostamatuks, minge tagasi tegevuse 7.1 juurde ja kohandage oma eelistatud meetmete loetelu, et tagada eesmärkide saavutamine. Kaaluge eri hindamismeetodeid ja otsustage, millist meetodit kasutada, lähtudes oma kogemustest, olemasolevatest ressurssidest ja hinnatavate meetmete liikidest.
- Kuna meetmete mõju on kompleksne ja raskesti prognoositav, kasutatakse hindamiseks sageli mudeleid. Hästi kalibreeritud mudelid võimaldavad teil testida meetmeid kas eraldi või pakettidena, et prognoosida ja võrrelda nende mõju olemasoleva olukorraga ja juba kavandatud meetmetega (senise olukorra jätkumine). Kvaliteetne mudel on võimas planeerimisvahend, kuid selle ajakohasena hoidmiseks on vaja palju andmeid ja suutlikkust. Veel üks säästva linnaliikuvuse kavandamise seisukohast oluline piirav asjaolu on paljude mudelite suutmatus hõlmata teatavat liiki meetmeid (eelkõige kaubaveoga, jalgsi käimise, jalgrattasõiduga ja mitmeliigilise transpordiga seotud meetmed ning mõned käitumismeetmed) ja prognoosida häirivaid muutusi (vt ka modelleerimisvahendite ülevaadet allpool).
- Kulude-tulude analüüse kasutatakse laialdaselt selleks, et hinnata suuremate üksikmeetmete, tavaliselt taristuprojektide kulutasuvust, ning nende abil võib olla võimalik kaaluda ka projektide paljusid ühiskonna-, majandus- ja keskkonnamõjusid. Kulude-tulude analüüs nõuab aga tavaliselt palju andmeid ja enamikul linnadel puudub standardne kulude-tulude analüüsi meetod meetmete jaoks, mis ei ole taristumeetmed.
- Selleks et hõlmata kriteeriumid, mis ei ole rahas väljendatud, täiendatakse kulude-tulude analüüsi sageli mitme kriteeriumi analüüsidega, eelkõige juhul, kui teatavate kriteeriumide rahas väljendamist peetakse liiga keeruliseks. Mitme kriteeriumi analüüsid võimaldavad kasutajatel kombineerida kvantitatiivset ja kvalitatiivset hindamist olenevalt andmete kättesaadavusest eri kriteeriumide puhul. Standardsed kulude-tulude analüüsid või mitme kriteeriumi analüüsid on paljudes riikides suuremate taristumeetmete jaoks rahastuse saamise kohustuslik eeldus.
- Paljudes kohtades võib täielik kulude-tulude analüüs või transpordimudel poliitikameetmete simuleerimiseks olla liiga kulukas, eriti väiksemate meetmete ja linnade puhul. Sel juhul võib nende asemel keskenduda kõige olulisematele meetmetele, anda hinnanguid ja/või viia läbi katsetamise vormis „reaaleline modelleerimine“.
- Tehke valitud meetmepakettide riskihindamine. Kõige lihtsamal kujul võib tegemist olla mõtteharjutusega, kus käsitletakse seda, millistest eeldustest oleneb meetmete tulemuslikkus, mis juhtuks nende eelduste muutumise korral ja kuidas selliseid riske leevendada. Võimaluse korral kasutage ka kvantitatiivseid meetodeid, näiteks tundlikkusteste. See tähendab, et hindamist (või modelleerimist) korratakse mitme eeldusega. Kui eelistatud pakett toimib mitme eelduse korral hästi, on see valideeritud. Kui tulemuslikkus on erinev, siis on pakett vähem usaldusväärne ja selle kasulikkus on vähem ilmne. See võib tähendada vajadust püüda kavandada pakett ümber, et selle tulemuslikkust parandada.
- Arutage valitud meetmepakette sidusrühmadega ja kaasake nad valikuprotsessi, näiteks säästva linnaliikuvuse kava juhtrühma koosolekul. Teavitage meetmepakettidest läbipaistvalt ja asjatundlikult.
- Kaasake aktiivselt kodanikke ning küsige neilt tagasisidet meetmete ja meetmepakettide kohta. Kodanikud peaksid osalema pakettide kinnitamisel ja lõpliku valiku tegemisel.
- Tehke meetmete ja meetmepakettide lõplik valik.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Tehke ühise transpordimudeliga seoses koostööd teiste kohalike organisatsioonidega. See vähendab kulusid ja lihtsustab mudeli ajakohasena hoidmist. Ühisest mudelist huvitatud organisatsioonid võivad olla näiteks kohalikud ülikoolid, naaberomavalitsused või (piirkonna) ühistranspordiettevõtjad või ametiasutused.

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus järgneb meetmete loetelu väljatöötamisele.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Võimalikud meetmepaketid, millega loodetakse saavutada koostoime ja ületada rakendamistakistused, on kindlaks määratud.
- ✓ Meetmepakette on kontrollitud, pidades silmas kooskõla maakasutuse planeerimise ja muude valdkondlike planeerimistegevustega.
- ✓ Eelistatud meetmete pakette on testitud ja hinnatud kõigi eesmärkide alusel, et teha kindlaks kõige kulutõhusamad kombinatsioonid.
- ✓ Valitud pakette on koos sidusrühmade ja üldsusega arutatud ja kinnitatud.
- ✓ Lõplikud meetmepaketid on välja valitud.

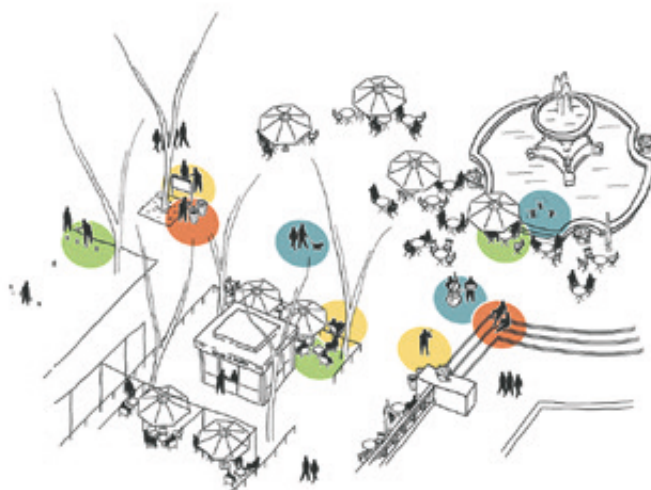
### Kohaloom

Üks meetmeliik, mis on viimastel aastatel pälvinud üha suuremat tähelepanu, on kohaloom. See võib alguse saada nn kergetest ja odavatest lahendustest ning tihedast koostööst elanikega, et muuta tänavad ja avalik ruum elamiskõlblikumaks ja suurendada elanike seotust oma elupaigaga. Kohaloom võib olla meetmepakettide kasulik osa, mis võimaldab linnadel teha kiireid parendusi, mis illustreerivad soovitud muutusi, ja saada lisatoetust säästva linnaliikuvuse kava muudele meetmetele.

Organisatsioon Project for Public Spaces pakub kohaloom kohta mitmesuguseid ressursse: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Veebiplatvormil URB-I: URBAN IDEAS on inspireeriv kohaloomeprojektide andmebaas, kus leidub ka pilte, mis võrdlevad olukorda enne ja pärast: [www.urb-i.com/before-after](http://www.urb-i.com/before-after)

Allikas: Project for Public Spaces



Joonis 29: Kohaloom



### Abivahendid meetmete koondamiseks pakettidesse

Üks järeleproovitud lähenemisviis meetmete süstemaatilisele ja tõhusale rühmitamisele on nelja astme põhimõte. Rootsi ametiasutused soovivad seda lähenemisviisi nii säästva linnaliikuvuse kavandamisel linnades kui ka transpordi planeerimisel riigi ja piirkonna tasandil. Nelja astme põhimõtte astmeid võib kirjeldada järgmiselt:

- **1. aste. Mõelge järele!** Lahendused, mis mõjutavad liikuvusvõimaluste nõudlust ja transpordiliigi valikut (maakasutuse planeerimine, nõudluse juhtimine / liikuvuskorraldus).
- **2. aste. Optimeerige!** Lahendused olemasoleva transpordisüsteemi (taristu, sõidukid jne) tõhusamaks kasutamiseks.
- **3. aste. Rekonstrueerige!** Olemasoleva taristu rekonstrueerimine.
- **4. aste. Ehitage uus!** Investeeringud taristusse ja suurematesse rekonstrueerimistöodesse.

Kuigi lähenemisviisi nimetus viitab järjestikusele kasutamisele, tuleks seda säästva liikuvuse kavandamisel pigem käsitada mõtteviisina. Nelja astme põhimõtte aluseks olevates teadustöodes rõhutatakse, et oluline on järjepidevalt vähendada sõltuvust mootortranspordist, seada esikohale säästvamad transpordiliigid ja kasutada tõhusalt olemasolevat transpordisüsteemi, et vähendada vajadust suurte rekonstrueerimistöde või uue teetaristu ehitamise järele. Nelja astme põhimõtte järgimine tagab, et meetmepakettides kombineeritakse sobivad meetmed eesmärgiga suurendada säästva linnaliikuvuse kavandamisel kulutõhusust.

Allikas: Sundberg, R., 2018. *SUMPs-Up Manual on the integration of measures and measure packages – Step up*, lk 15–16

**Joonis 30:** Meetmete liigid nelja astme põhimõtte eri astmetel (Allikas: Rootsi Transpordiamet jt, 2014)



#### Teadusbaasi KonSULT meetmepakettide generaator

Meetmete pakettidesse koondamisel võib abiks olla ka teadusbaasi KonSULT veebipõhine abivahend. Valikute kavandamise etapis valitud meetmete järjestatud loetelu põhjal annab see abivahend soovitusi, millised meetmed võiksid üksteist täiendada, tuginedes tavaliselt tulemuslike kombinatsioonide metoodikale: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)



### Lisateave kulude-tulude analüüsi ja mitme kriteeriumi analüüsi kohta

- Regionaalpoliitika peadirektoraat, 2015. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects; Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, [https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba\\_guide.pdf](https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf)
- Projekt „Evidence“, 2014. Käsitletakse projektide elujõulisuse kindlaksmääramise probleemi, projektide hindamise (enamasti kulude-tulude analüüside) rolli linna tasandil otsuste tegemisel ning säästva linnaliikuvuse kavade rolli projektide prioriseerimisel, [www.eltis.org/sites/default/files/evidence\\_common-practice-reader-final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf)
- Projekt „TIDE“, 2012. Projektijuhend linnatranspordi innovatsiooniga seotud kulude-tulude analüüsi ja mõjuanalüüsi tegemiseks, mis sisaldab kergesti rakendatavat vahendit linnatranspordiprojektide hindamiseks, mis hõlmab kulude-tulude analüüsi ja mitme kriteeriumi analüüsi elemente, [www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide\\_d\\_5\\_1\\_final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf)



### Säästva linnaliikuvuse kava protsessis kasutatavad modelleerimisvahendid

Transpordimudel on reaalmaailma lihtsustatud esitus, mis võimaldab testida ja hinnata teoreetilisi stsenaariume („Mis juhtub, kui ...?“). Transpordimudelite roll on toetada avaliku sektori asutusi tulevase transporditaristu (sealhulgas uute kergliiklusteede) ning uute või muudetud tegevuskontseptsioonide (nt arukad signaalijuhtimissüsteemid) kavandamisel. Mudeleid arendatakse pidevalt edasi ja kohandatakse liikuvuse suundumuste, sotsiaaldemograafiliste muutuste ja jätkusuutlike keskkonnaeesmärkide järgi. Tüüpilised tulemused hõlmavad eri transpordiliikide ja kasutajarühmade sõiduaega kokku, era- ja ühistranspordivõrkude mahtu, õhku paisatavaid saasteaineid jne. Seetõttu lähtutakse transpordimudelite tulemustest sageli edasistes majandusarvutustes või poliitilistes aruteludes, sealhulgas üldsuse osalusel.

Transpordimudelit saab kasutada usaldusväärse ja järjepideva sisendi saamiseks säästva linnaliikuvuse kava protsessi jaoks, eelkõige teatavates kavandamisetappides, nagu stsenaariumide väljatöötamine, meetmete hindamine ja valik ning seire. Modelleerimistulemused aitavad prognoosida poliitika ja meetmete eri kombinatsioonide mõju, võttes arvesse keerulisi koostoimeid ja võimalikku tugevdavat või tagasipõrkeefekti, ning on seega abiks kõige tulemuslikumate integreeritud pakettide koostamisel. Peale lähtestsenariumi määratlemise võimaldavad mudelid ka korrapäraselt jälgida transpordisüsteemi muutusi rakendamisetapis, et hinnata, kas olete õigel teel või kas peate reageerima ja oma meetmeid kohandama.

Otsus selle kohta, kas kasutada säästva linnaliikuvuse kavandamisel transpordimudeleid või mitte, tuleb säästva linnaliikuvuse kava protsessis varakult vastu võtta. See oleneb säästva linnaliikuvuse kava kestusest ja arutlusel olevate meetmete laadist: mida enam need meetmed eeldatavalt mõjutavad transpordinõudlust (näiteks uue ühistranspordiliini rajamine, uue säästva transpordiliigi või -teenuse kasutuselevõtmine jne), seda enam on soovitatav kasutada selle mõju prognoosimiseks transpordi modelleerimist. See, millist mudelit kasutada, oleneb eelarvest, ajast, andmetest ja küsimuste ulatusest.

Transpordimudelite kategooriaid on kolm: makroskoopilised, mikroskoopilised ja mesoskoopilised mudelid. Neist kaks esimest on kõige levinumad. Makroskoopilist modelleerimist kasutatakse tavaliselt strateegiliseks planeerimiseks, mikroskoopilist modelleerimist aga enamasti tegevuse planeerimiseks. Makroskoopilised mudelid keskenduvad suurtele valikutele, nagu sihtkoha, transpordiliigi ja marsruudi valik, samas kui mikroskoopilised simulatsioonid keskenduvad peamiselt liiklusvoo mudelile. Seega tuleb valida sobiv modelleerimistase, et analüüsida linna meetmete erinevaid mõjusid, kuna need võivad meetmete ulatusest sõltuvalt erineda.

Kuni viimaste aastateni ei olnud olemasolevates modelleerimisvahendites jalgrattasõitu ja jalgsi käimist igakülgset arvesse võetud. ELi rahastatud projekti CIVITAS FLOW (<http://h2020-flow.eu>) eesmärk oli täiustada transpordi mikro- ja makroskoopilise modelleerimise tarkvara, et olemasolevat jalgratta- ja kõnnitaristut ning jalgrattaga sõitmist ja kõndimist oleks võimalik täpsemalt modelleerida. Edasiarendused hõlmavad liikuvusvõimaluste nõudluse makroskoopilise mudeli laiendamist (sõidukite ühiskasutuse süsteemide kasutuselevõtt ja tõhustatud stohhastiline määramine seoses jalgrattamarsruutide valikuga) ning transpordi mikroskoopilise simulatsiooni tarkvara funktsioonide parandamist (sealhulgas sõidukite ja jalakäijate vahelise koostoime paremat modelleerimist).

Veel üks mudelite liik on integreeritud transpordi- ja maakasutusmudelid (Land Use Transport Interaction – LUTI), mis suudavad simuleerida mitmesuguseid sekkumisi alates taristuprojektidest, hinnakujundusest, reguleerimisest ja mitmeliigilisest transpordist kuni linnaruumi planeerimiseni. Need mudelid võivad hõlmata ka ümberpaigutamisest või uuest nõudlusest

tuleneva nn tagasipõrkeefekti mõju. Siiski on oluline rõhutada, et integreeritud transpordi- ja maakasutusmudelid on keerukad ja andmemahukad: nende loomine nõuab märkimisväärselt palju aega ja jõupingutusi ning tehnilist oskusteavet.

Oluline on olla teadlik mudelite piirangutest kavandamisprotsessi kõigis etappides. Planeerijad ja modelleerijad peavad tuginema oma otsustustele, sest transpordi modelleerimine ei ole täppisteadus ja kõigile mudelitele on omane süstemaatiline kallutatatus. Iga mudeli kasutamine põhineb paljudel eeldustel ja arvutustel ning kõik nad suurendavad ebakindlust. Ebakindlust on raske mõista, eriti kui kenasti kujundatud kaardil on esitatud täpsed arvud. Samuti on tugev kiusatus uskuda prognoose isegi siis, kui need ületavad mudeli suutlikkust. Ebakindlus kasvab ka sedamööda, mida detailsemalt modelleerida. Seetõttu on oluline kalibreerida mudelit oma kohalike olude järgi, mitte lihtsalt kasutada vaikeseadeid.

Seega tuleb kavandamisprotsessi vältel teha järgmist:

- teha tundlikkustest;
- esitada koos tulemustega ka piirangud;
- kasutada väljundite ja kvalitatiivsete väljundite vahemikke, mitte punkthinnanguid;
- vältida usutatavat taset ületavat detailsust.

Koondmudelid, mida nimetatakse visandamismudeliteks, ei ole eespool kirjeldatud tähenduses transpordimudelid, kuid need võivad kujutada endast huvitavat võimalust poliitika esialgseks kontrollimiseks säästva linnaliikuvuse kava protsessis. Neid saab luua märkimisväärselt väiksemate ressurssidega ning need võimaldavad kasutajatel uurida ja kindlaks teha asjakohaseid säästva transpordipoliitika meetmeid, kvantifitseerides meetmete mõju järjekindlas raamistikus ja visandades tulevaste stsenaariumide rakendamise viisi. Üks tüüpiline näide selle kategooria mudelite kohta on liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi tellimisel välja töötatud mudel „Urban Roadmap 2030“ ([www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)). Koondmudelid ei asenda siiski üksikasjalikumate mudelite kasutamist üksikasjalikuks hindamiseks.

*Autor: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult*

## HEA TAVA NÄIDE

### Kraków, Poola: parkimiskorralduse kombineerimine liikluspiirangute ja ühistranspordimeetmetega

Krakówi linnas käsitletakse parkimise korraldamise poliitikat vahendina, mis peale autode parkimisega seotud probleemide lahendamise aitab saavutada ka laiemaid eesmärke, nagu õhukvaliteedi parandamine ja ummikute vähendamine. Krakówi linnavalitsus ühendab parkimismeetmete rakendamise (nt parkimiskohtade likvideerimine) liikluse piiramise meetmetega (nt piiratud liiklusega alad) ja ühistranspordimeetmetega (nt ühistransporditeenuste integreerimine), seeläbi samal ajal vähendades sõidukite arvu ning parandades õhukvaliteeti ja liiklusvoogu. Autole alternatiivide pakkumine ja järkjärguline lähenemisviis aitavad saavutada üldsuse heakskiitu parkimiskorraldusele.

**Autor:** Tomasz Zwoliński, Krakówi linn, Polise vahendusel  
**Pilt:** Eltis, Harry Schiffer



## HEA TAVA NÄIDE

### Tampere, Soome: liikuvuskorraldus võimendab trammiprojekti elluviimise võimalusi

2016. aastal võeti Tampere's vastu otsus rajada linna esimene trammiliin. Kesklinnas aastaid kestnud märkimisväärset autoliiklusprobleemid on hea ajend ergutamaks inimesi oma liikumisharjumusi muutma. Inimesed on valmis oma harjumusi muutma, sest nad peavad ehitusperioodiks leidma muid transpordiliike ja marsruute. Tampere's on rakendatud mitu liikuvuskorralduse meetet, mis on suunatud eelkõige autojuhtidele, sealhulgas süsteemi „Pargi ja sõida“ võimalused, propageeritud ühistransporti ja jalgrattasõitu ning tehtud rohkem ruumi jalgratturitele ja jalakäijatele. Suuri investeeringuid liiklustaristusse ei tohiks teha ilma aruka liikuvuskorralduseta ning laiema teabevahetusega kodanike ja sidusrühmadega.

Autor: Sanna Ovaska, Tampere linn, Läänemere Linnade Liidu vahendusel  
Pilt: Veli-Matti Lahdenniemi



## HEA TAVA NÄIDE

### Vitoria Gasteiz, Hispaania: liikuvusmeetmete integreerimine piiratud liiklusega linnakvartalite mudelisse

Vitoria Gasteizis töötati välja säästva liikuvuse ja avaliku ruumi kava, mille eesmärk on anda avalik ruum inimestele tagasi, rakendades uut nn superkvartali mudelit. Superkvartal on geograafiline ala, mis hõlmab mitut linnakvartalit, mida saavad kasutada ainult jalakäijad, jalgratturid, teenindusautod ja naabrite autod, samas kui muud eraautod ja ühistransport võivad liikuda ainult kvartaleid ümbritsevatel tänavatel. Linnaruumi ümberkujundamise kõrval on ruumi üldise kvaliteedi parandamiseks vaja integreerida liikuvusmeetmeid, nagu uus ühistranspordivõrk, valgusfooride reguleerimine, kergliiklusteede võrgustikud, linna kaubaveologistika või reguleeritud parkimisalade laiendamine.

Autor: Juan Carlos Escudero, Vitoria Gasteizi linn, Rupprecht Consulti vahendusel  
Pilt: Agencia de Ecología Urbana





## TEGEVUS 7.3. Meetmete seire ja hindamise kavandamine

### Põhjendus

Nii kavandamisprotsessi kui ka meetmete rakendamise seire ja hindamine on säästva linnaliikuvuse kava tulemuslikkuse seisukohast otsustava tähtsusega.

Töökindlad seire- ja hindamisprotsessid aitavad teil süstemaatiliselt õppida oma kogemustest ning kohandada ja täiustada oma kavandamistegevust. Korrapärane seire toetab vajalike edusammude tegemist. Rakendamisele järgnev hindamine aitab tõendada säästva linnaliikuvuse kava ja selle meetmete tulemuslikkust, mis on oluline pikaajalise edu saavutamiseks, kuna see võimaldab otsustajatel põhjendada raha kulutamist ja vältida tulevikus vigade tegemist. Läbipaistev aruandlus peaks tagama, et hindamistulemusi käsitletakse avalikus mõttevahetuses.

Kui strateegilised näitajad ja sihttasemed määrati kindlaks varem (vt tegevused 6.1 ja 6.2), siis nüüd töötatakse välja meetme tasandi näitajad ning lepitakse üksikasjalikumalt kokku seire- ja hindamistegevuses. Seirekorra varajase kindlaksmääramise eesmärk on muuta seire meetmete rakendamise lahutamatuks osaks.

### Eesmärgid

- Määrata kindlaks näitajate kogum, mis võimaldab mõistlike jõupingutustega jälgida ja hinnata kõigi peamiste meetmete rakendamist.
- Leppida kokku sobivas seirekorras (sealhulgas vastutusalades ja eelarves), et hinnata meetmete rakendamise seisu ja sihttasemete saavutamist, mis võimaldab õigeaegselt ja tulemuslikult reageerida.
- Muuta seire- ja hindamiskord edasise protsessi lahutamatuks osaks.

### Ülesanded

- Tehke kindlaks, millist teavet on vaja meetmete rakendamise jälgimiseks ja hindamiseks.
  - Tulemus. Milline on meetme eeldatav mõju? Määrake iga peamise meetme või meetmepaketi jaoks kindlaks sobiv tulemus- või liikuvusnäitaja, mis võimaldab hinnata meetme või meetmepaketi edukust. Tegevuse 6.1 raames on juba välja valitud strateegilised tulemusnäitajad säästva liikuvuse poole tehtud üldiste edusammude mõõtmiseks.

Nüüd määratakse kindlaks konkreetsemad näitajad üksikute meetmepakettide eesmärkide kohta, nt busside, veokite ja autode heitkogused, õnnetuste arv või jalgrattasõitute arv linna teatavas piirkonnas.

- Väljund. Millist poliitikat, taristut või teenust meede otseselt hõlmab? Määrake iga meetme jaoks kindlaks sobiv väljundnäitaja, mis võimaldab jälgida meetme rakendamise ulatust, nt uute bussiradade pikkus kilomeetrites või kasutusele võetud uute busside arv.
- Sisend. Milliseid ressursse te kulutate? Jälgige iga meetmega seotud investeerimis- ja hoolduskulusid (sealhulgas tööjõukulusid), et õigel ajal reageerida, kui kulud lähevad kontrolli alt välja, ning et olla võimeline hindama kulutasuvust.
- Hinnake olemasolevaid andmeallikaid, võttes arvesse varasemate andmeauditite tulemusi (vt tegevused 3.1 ja 6.1). Tehke kindlaks lüngad ning vajaduse korral töötage välja või selgitage välja uued andmeallikad (nt uuringuandmed, automatiseeritud mõõtmistest saadavad kvantitatiivsed andmed).
- Enne kui hakkate oma meetmenäitajaid välja töötama, pidage aru oma piirkonna peamiste sidusrühmade ja muude organisatsioonidega, sest nad võivad olla mõned neist juba kasutusele võtnud. Edusamme on palju lihtsam jälgida, kui kasutatakse juba rakendatavaid ja heakskiidetud näitajaid.
- Määrake kindlaks kvantitatiivsete ja kvalitatiivsete meetmenäitajate kogum, mis annab piisava teabe mõistlike jõupingutustega. Võtke näitajate valimisel arvesse olemasolevaid andmeid ja piiratud ressursse uute andmete kogumiseks. Võimaluse korral kasutage standardseid näitajaid, mis on juba hästi määratletud ning mille kohta on teada, kuidas neid mõõta ja analüüsida.

### 3. ETAPP. MEETMETE KAVANDAMINE

- Töötage välja kõigi valitud näitajate – nii strateegiliste näitajate kui ka meetmenäitajate – seire ja hindamise kord. Tehke iga näitajaga seoses järgmist:
  - pange paika selge määratlus, aruandluse vorm, andmete mõõtmise viis, andmete põhjal näitaja väärtuse arvutamise viis ja mõõtmise sagedus;
  - määrake kindlaks lähtetaseme väärtus, s.t algväärtus, ja eeldatav areng ilma säästva linnaliikuvuse kava meetmeteta, samuti soovitud muutuse sihtväärtus.
- Leppige kokku seire ja hindamisega seotud selgetes vastutusalaades ja eelarves. Vastutama peaksid hea kvalifikatsiooniga töötajad või väline partner, ideaaljuhul sõltumatu asutus. Seire ja hindamise eelarve peaks tavaliselt moodustama vähemalt 5 % säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise kogueelarvest.

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kaaluge võimalust viia oma näitajad vastavusse väliste rahastamisasutuste näitajatega, et muuta meetmed rahastamise jaoks atraktiivseks. Näiteks riiklikelt keskkonnaametitelt rahastuse saamiseks võib olla vaja mõõta CO<sub>2</sub>-heite vähenemist.
- Kavandage säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise protsessi kulude ja tulude hindamine.
- Kavandage sidusrühmade kaasamine seiresse ja hindamisse.
- Kooskõlastage piirkondlike näitajatega seotud tegevust asjaomaste kohalike ja piirkondlike sidusrühmadega.



#### Ülesannete üksikasjad

**Joonis 31:** Näitajate kategooriad koos näidetega (May, T., 2016. *CHALLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans*, lk 28)

Säästva linnaliikuvuse kava element		Mõõtmise alus	
	Näide →		Näitaja liik
<b>Eesmärk</b>	Vähendada transpordist tulenevat kohalikku õhusaastet	Kriitilise õhusaastetaseme ületamise päevade arv	Tulemusnäitaja
<b>Liikuvus-eesmärk</b>	Suurendada mootorita transpordi kasutamist	Jalgsi käimise ja jalgrattaga sõitmise osakaal	Liikuvusnäitaja
<b>Meetmed</b>	Rajada eraldatud jalgrattateid	Rajatud eraldatud jalgrattateede pikkus kilomeetrites	Väljundnäitajad
	Muuta kesklinna ostutänav jalakäijatealaks	Kesklinna jalakäijatealaks muutmise protsent	
<b>Ressursid</b>	Investeeringus- ja hoolduskulud	Transpordiinvesteeringud ja uue/parendatud taristu hoolduskulud	Sisendnäitajad

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus järgneb meetmete ja meetmepakettide kindlaksmääramisele.
- Vajaduse korral ajakohastada pärast lõplikes allmeetmetes kokkuleppimist (tegevus 8.3).
- Kajastage seire- ja hindamiskord, sealhulgas vastutusala ja eelarve, säästva linnaliikuvuse kava dokumendis (tegevus 9.1); vt ka joonis 32 allpool.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Sobivad meetmenäitajad on välja valitud.
- ✓ Kõigi näitajate seire ja hindamise kord on välja töötatud.
- ✓ Seire ja hindamisega seotud vastutusalades ja eelarves on kokku lepitud.

Joonis 32: Seire ja hindamine säästva linnaliikuvuse kava protsessis





Joonis 33: Ülevaatlük tabel koos näidishäitajatega seire ja hindamistegevuse kavandamiseks

Säästva linnaliikuvuse kava näitajad	Määratlus	Lähtetase	Sihhtase	Möötmise piirkond	Andmete kogumise meetod	Möötmis-sagedus	Vastutus
Liiklussurmade arv (liiklusohutus)	30 päeva jooksul pärast linna transpordiga seotud liiklusõnnetusi esinenud surmajuhtumite arv aastas 100 000 elaniku kohta.	4	vähene-mine	Omavalitsusüksused 1, 2 ja 3 (hõlmab enamikku funktsionaalsest linna-piirkonnast)	Politsei aruanne õnnetus-juhtumite-kohta	Pidevalt (näitaja väärtus arvutatakse politsei andmebaasi alusel välja igal aastal)	Politsei
...							
Meetmenäitajad	Määratlus	Lähtetase	Sihhtase	Möötmise piirkond	Andmete kogumise meetod	Möötmis-sagedus	Vastutus
Koolide lähedal liikluses viga saanud inimeste arv (meede: luua koolide ees rahustatud liikluse alad)	Koolidest 300 m raadiuses liikluses viga saanud inimeste arv aastas 100 000 elaniku kohta.	25	vähene-mine	Kõigist koolides 300 m raadiuses omavalitsusüksuses 1, 2 ja 3	Politsei aruanne õnnetus-juhtumite kohta	Pidevalt (näitaja väärtus arvutatakse politsei andmebaasi alusel välja igal aastal)	Politsei
...							

## HEA TAVA NÄIDE

### Toulouse, Prantsusmaa: põhjalik seire, mille eestvedajateks on mitut organisatsiooni esindavad komisjonid

Toulouse'i säästva linnaliikuvuse kava sisaldab põhjalikku seire- ja hindamiskava. Mitu komisjoni jälgivad korrapäraselt säästva linnaliikuvuse kava ja selle meetmete rakendamist ning tulevad kokku vähemalt kord aastas. Komisjonid koosnevad eri institutsiooniliste, tehniliste, kodanikuühiskonna ja teadusorganisatsioonide esindajatest. Komisjonide käsutuses on mitmesugused abivahendid:

- ülevaade säästva linnaliikuvuse kavast (milles on iga meetme kohta esitatud esialgsed eesmärgid, eraldatud ressursid, oodatavad tulemused ja näitajad, mida korrapärase uuringute tulemusena ajakohastatakse);
- abivahend reisi maksumuse arvutamiseks (iga transpordiliigi kohta, nii kasutajate kui ka ühiskonna jaoks);
- liikuvuse tulemustabel (individuaalsete meetmete jälgimine).

Partnerite kaasamist seiretegevusse peetakse eduteguriks.

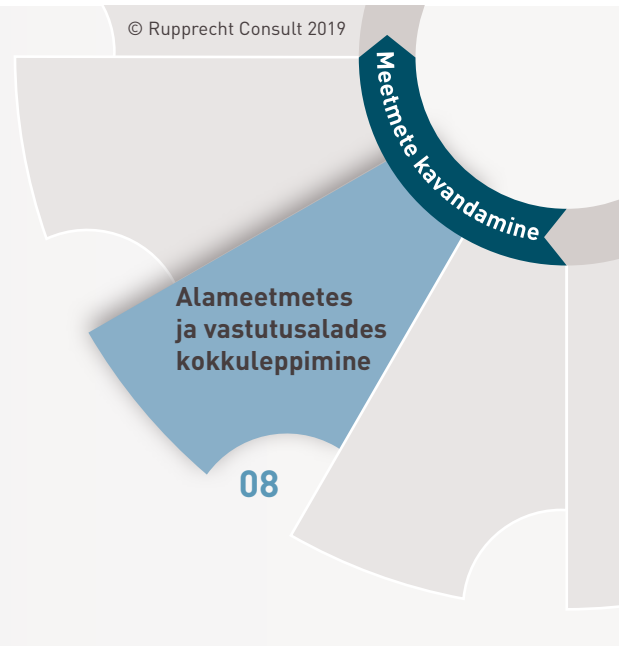
Autor: Mary Malicet ja Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, Polise vahendusel | Pilt: Tisséo Collectivités



## 8. ALAETAPP

### Alameetmetes ja vastutusalades kokkuleppimine

- 8.1 Kõigi alameetmete kirjeldamine
- 8.2 Rahastamisallikate kindlaksmääramine ja finantssuutlikkuse hindamine
- 8.3 Prioriteetides, vastutusalades ja ajakavas kokkuleppimine
- 8.4 Laialdase poliitilise ja üldsuse toetuse tagamine



Kui meetmepakettides on kokku lepitud, tuleb tegevuse kavandamisel jagada pakettid nende rakendamise eest vastutavate osakondade ja institutsioonide täidetavateks ülesanneteks (või alameetmeteks). Alameetmete üksikasjalike kirjelduste ja kuluproгноoside alusel tuleb kokku leppida selgetes vastutusalades, rakendusprioriteetides ja tähtaegades. Selles etapis on ka oluline teavitada pakettide konkreetsest tegevusalasest sisust kõige enam mõjutatud sidusrühmi (kelleks on sageli üldsus) ja poliitikakujundajaid. Selle alaetapi peamine eesmärk on leppida kokku laialdaselt toetatud ja selgelt määratletud alameetmetes, mis aitavad kaasa visiooni ja eesmärkide saavutamisele.

## TEGEVUS 8.1. Kõigi alameetmete kirjeldamine

### Põhjendus

Teavet koguti juba eelnenud meetmevaliku etapis, mis oli pühendatud meetmete ja meetmepakettide määratlemisele, valimisele, üldisele kirjeldamisele ning koos kodanike ja sidusrühmadega arutamisele ja kinnitamisele (vt tegevused 7.1 ja 7.2). Nüüd on aeg tegeleda üksikasjadega ja jagada meetmed alameetmeteks. Te määrate kindlaks, milliseid alameetmeid rakendatakse ning kuidas, kus ja millises rakendamisetapi osas seda tehakse.

Alameetmete kindlaksmääramisega määratletakse täpselt, kuidas te soovite kokkulepitud sihttasemed saavutada. Üksikasjalikud meetmekirjeldused valmistavad ette rakendamisetapi ning aitavad teil kindlaks teha alameetmete vahelised seosed ja seejärel otsustada nende rakendamise järjekorra üle.

### Eesmärgid

- Määratleda oma säästva linnaliikuvuse kava meetmed üksikasjalikult, jagades need alameetmeteks.
- Teha kindlaks alameetmetevahelised seosed ja leida parim rakendamise järjekord.
- Võtta arvesse ja maandada olulisi rakendamisega seotud riske.

### Ülesanded

- Jagage meetmed mitmeks alameetmeks; nt enne jalgrattatee rajamist tuleks uuringu abil kindlaks teha, kus pendelrändajad regulaarselt jalgrattaga sõidavad ja kus jalgrattateid vajatakse.

### 3. ETAPP. MEETMETE KAVANDAMINE

- Kirjeldage kõiki alameetmeid võimalikult üksikasjalikult. Alameetmete kindlaksmääramisel võib juhinduda järgmisest neljast küsimusest:
  - Kus tuleks alameedet rakendada?
  - Millal tuleks alameedet rakendada?
  - Kes tulemust kasutama hakkab?
  - Kui intensiivselt seda tuleks kasutada?  
Nt uute bussiradade pikkus kilomeetrites või kasutusele võetud uute busside arv.
- Tehke kindlaks seosed eri alameetmete vahel, et määrata kõige tõhusam rakendamise järjekord. Alameetmetevaheliste seoste kindlakstegemisel võite saada teada ka seda, kuidas alameetmed tegelikul rakendamisel üksteist positiivselt mõjutada võivad.
- Esitage alameetmed ülevaatlikus tabelis (vt tegevuse 8.3 näidistabel), kajastades alameetmete üksikasjalikud kirjeldused, õiguslikud nõuded, eeldatava panuse eesmärkide saavutamisse, samuti kavandatud tähtsuse järjekord, vastutusala ja ajakava. Tabelit saab täiendada kuluprognoside ja rahastamisallikatega tegevuse 8.2 raames.

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Koostage alameetmete teabelehed, milles esitatakse struktureeritud kogu põhiteave iga alameetme kohta (vt teabeleht abivahendite jaotises allpool). Teabelehed võivad hõlbustada tegevuse rakendusüksustele üleandmist ja nendega rakendamisetapis suhtlemist (vt tegevus 10.1).

#### Ajastus ja koordineerimine

- Alameetmete aluseks on tegevuse 7.2 raames kindlaksmääratud meetmed ja meetmepaketid.
- Alameetmete üksikasjalik kirjeldus on oluline alus tegevuse 8.3 raames prioriteetides, vastutusalades ja ajakavas kokkuleppimiseks.
- Alameetmete kirjeldamine valmistab ette rakendamisetapi.

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Kõik alameetmed on kindlaks tehtud, määratletud ja kirjeldatud.
- ✓ Alameetmetevahelised seosed on kindlaks tehtud.



#### Mis on „alameede“?

Alameetmed on konkreetsed ülesanded, mida tuleb meetmete rakendamisel täita. Alameetmete kirjeldused sisaldavad teavet prioriteetide, ajastuse, vastutusalade, eelarvete ja rahastamisallikate, riskide ja ettenägematute asjaolude ning alameetmetevahelise sõltuvuse kohta.

#### Lisateave

SUMPs-UP – Standards for developing a SUMP Action Plan, [http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf)

CH4LLENGE Measure selection manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)



Pilt © Katja Engel-Zepernick



**Joonis 34:** Näide meetme „Jalgrattateede märgistamine ja laiendamine” raames rakendatavaid alameetmeid käsitlevast teabelehest

Meede: R 2		Jalgrattateede märgistamine ja laiendamine		
<b>Alameetmed:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>R 2.1 Jalakäijatealade ja ühesuunaliste tänavate avamine jalgratturitele</li> <li>R 2.2 Liiklusmärkide paigaldamine tänavatel nr 1–10</li> <li>R 2.3 Liikluse rahustamine tänavatel nr 1–10</li> <li>R 2.4 Lisamarsruudid kooskõlas jalgrattasõidu programmiga (2018–2022)</li> </ul>				
<b>Liikluse liigid, mida meede hõlmab:</b> Jalgrattaliiklus	<b>Kavandamise seis:</b> Kavandamine/rakendamine	<b>Prioriteetsus:</b> väga suur	<b>Rakendamisperiood:</b> lühike kuni keskpikk	
<b>Kasu saavad liikluse liigid:</b> Jalgrattaliiklus				
<b>Alameetmed:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kavandada linnas nr 1 sidus jalgrattateede võrgustik</li> <li>Rajada jalgrattasõidu programmis kavandatud marsruudid linna oluliste sihtkohtade (elamupiirkonnad, kesklinn, kaubanduskeskused, ülikoolid, koolid, ettevõtted) ühendamiseks</li> <li>Edendada jalgrattaga sõitmist, parandades liiklusohutust jalgratturite jaoks</li> <li>Suurendada arusaama jalgratturitest kui teistega võrdsetest liiklejatest</li> <li>Suurendada jalgrattasõidu osakaalu linnas nr 1</li> </ul>				
<b>Meetme tõhusus</b>				
Panus eesmärkide saavutamisse:		Väga suur		
Panus keskkonnahoidlikkuse parandamisse:		Väga suur		
<b>Kulud ja rahastamine</b>				
Investeeringuskulud:		Keskmine		
Iga-aastased lisakulud:		Väike		
Rahastaja:		Linna nr 1 eelarve		
Rahastamiskõlblikkus:		Kinnitamisel		
<b>Meetme rakendamine</b>				
Sõltuvus muudest meetmetest:		R 1: jalgrattaliikluse programm		
<b>Nõuded muudele meetmetele:</b>				
Omanik/vastutaja/kontrollija		Elamumajanduse ja munitsipaalmaajanduse osakond, vastutav jalgrattaliikluse eest		
Planeerimine:		Ehitusettevõte		
Elluviimine:				
Kaasatavad kolmandad isikud:		<ul style="list-style-type: none"> <li>Liiklusohutuse ja säästva liikuvuse komisjon</li> <li>Jalgratturite vabaihendus</li> </ul>		

HEA TAVA NÄIDE

# Birmingham, Ühendkuningriik: selgete prioriteetidega tegevuskava

Birminghami liikuvuse tegevuskavas on esitatud linna transpordivõrgu visioon, milleni tuleks jõuda 20 aasta jooksul. Linna säästva linnaliikuvuse kava „Birmingham Connected“ on aluseks kogu transpordi planeerimisele linnas. Selles on esitatud soovitud suund, peamised algatused visiooni saavutamiseks ja viie aasta strateegia. Oma visiooni alusel konkreetsete kavade ja algatuste väljatöötamisel järgib Birmingham nelja peamist põhimõtet: anda võimalusi eri transpordiliikide kasutamiseks; luua õiglane transpordisüsteem; kasutada koridoripõhist lähenemisviisi, mis tasakaalustab konkureerivaid vajadusi, ning koordineerida projektide elluviimist, et minimeerida häireid. Prognooside kohaselt on kavandatud muutusteks vaja järgmise 20 aasta jooksul kuni 4 miljardit naelsterlingit.

**Autor:** Helen Jenkins, Birminghami linn, Ana Drăgulescu, ICLEI, vahendusel  
**Pilt:** Valge raamat „Birmingham Connected“



HEA TAVA NÄIDE

# Torino, Itaalia: põhjalikud teabelehed meetmete kohta

Torino säästva linnaliikuvuse kava hõlmab seitset juhtpõhimõtet, mille alusel on sõnastatud eesmärgid ja kavandatud meetmed. Iga meetme kohta on esitatud üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas vajalikud alameetmed, seos juhtpõhimõtetega, seos eesmärgiga, säästvuse aspekt, meetme üldine kirjeldus ja eesmärk, vastutav üksus, rakendamiseviis, meetme eesmärgile vastav näitaja, rakendusperiood ja vajalikud rahalised ressursid. Iga meedet hinnatakse majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnaalase jätkusuutlikkuse seisukohast. Meetmed on kindlaks määratud tihedas koostöös kümne halduspiirkonna, kutseühingute ja eri sidusrühmadega.

**Autor:** Torino linn, EUROCIETESI vahendusel  
**Pilt:** Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile		
Misura operativa 3.a.3.1. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4		
<b>Descrizione e obiettivi</b>	<b>Prodotti previsti</b>	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a noleggio automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde privatamente alle esigenze di mobilità di studenti e personale del territorio di residenza (immobiliare auto privata / bicicletta e 75% / bicicletta). Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio urbano (fino ad un massimo di 300 colonnazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e sicurezza dell'attrezzatura, flessibilità operativa. Il progetto prevede la realizzazione di una flotta di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette a servizio centrale, con implementazione successiva a seconda delle esigenze dei nuclei urbani e delle eventuali critiche generate, nonché delle risorse disponibili.	50 ciclo-stazioni	
<b>Ente attuatore</b>	<b>Tempi di attivazione</b>	
Direzione Ambiente	30 (coincidente con la primavera 2018). Completamento del servizio negli anni successivi a metà autunno e a gennaio di successivi servizi "accorciati".	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie</b>	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la flotta di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.872.000,00 (di cui Euro 1.374.000,00 Ministero Ambiente ed Euro 498.000,00 Regione Piemonte).	



## TEGEVUS 8.2. Rahastamisallikate kindlaksmääramine ja finantssuutlikkuse hindamine

### Põhjendus

Varem kindlaks määratud meetmete ja alameetmete majandusliku usaldusvärsuse ja rahalise elujõulisuse tagamiseks on vaja põhjalikku rahastamiskava. Kõigepealt tehakse kindlaks kõik olemasolevad rahastamis- ja finantseerimisvood ning hinnatakse teie säästva linnaliikuvuse kavas osalevate organisatsioonide võimalusi neid kasutada või neist osa saada. Oluline on täiendada finantseerimis- ja rahastamisallikate kindlakstegemist organisatsioonilise hindamisega, sest eri organisatsioonide rahalised kohustused ja suutlikkus on erinevad ning neil on rahalises küsimustes erinevad seadusest tulenevad õigused ja kohustused.

Liikuvusmeetmete võimalike finantseerimis- ja rahastamisallikate kindlakstegemisel tuleks hinnata paljusid erinevaid võimalusi. Olemasolevate allikate kõrval, nagu kohalikud eelarved ja maksud, riigi ja ELi toetused ning piletimüügist, parkimistasudest ja muudest valdkondadest saadavad tuluvood, tuleks hinnata ka võimalikke uusi rahastamisallikaid, nagu võlakirjad, maa väärtusest saadav tulu, arendustasud ja erasektor. Selles etapis on oluline mõelda ka rahastamisallikatele, mis on vajalikud suuremate investeeringutega seoses täiendavate üksikasjalike teostatavus- ja turu-uuringute tegemiseks.



### Säästva linnaliikuvuse kava rakendamise rahastamine ja finantseerimine – mis vahe neil on?

**Finantseerimise** all mõeldakse tavaliselt raha, mida vajatakse projekti alguses välisallikatest alginvesteeringuks ja mis tuleb lõpuks tagasi maksta. Finantseerimisvahendite all mõeldakse enamasti võla või omakapitali kaudu finantseerimist või mõlema kombinatsiooni. Ka maksumaksjad võivad investeeringutoetuste kaudu kaudselt osaleda algkulude katmises.

Projekti **rahastamise** puhul viidatakse üldjuhul sellele, kes vara eest pika aja jooksul maksab. Rahastajateks võivad olla teenuste otsesed kasutajad (piletid, parkimistasud, kesklinna hinnad), liikuvusega seotud teenuste kliendid (reklaam) või maksumaksjad riigieelarve või transpordiga seotud erimaksude kaudu.

Tasub meeles pidada, et rahaliselt jätkusuutliku säästva linnaliikuvuse kava rakendamiseks on vaja nii finantseerimist kui ka rahastamist. Näiteks ühistransporditaristu finantseerimiseks laenude kasutamist võib piirata rahastamisallikate suutlikkus selliseid laene tagasi maksta.

### Eesmärgid

- Teha kõigi alameetmete puhul kindlaks võimalikud finantseerimisvahendid ja rahastamisallikad.
- Hinnata kõigi meetmete raames rakendatavate alameetmete rahalist elujõulisust, et välistada mitteelujõulised alameetmed ja saavutada meetmete kulutõhus ülesehitus, kaaludes siiski, kuidas rahastamisvood võiksid tulevikus areneda.
- Hinnata oma säästva linnaliikuvuse kavas osalevate eri organisatsioonide suutlikkust rahastamisvooge kasutada.

### Ülesanded

- Hinnake eelmise tegevuse 8.1 raames kindlaks määratud alameetmeid, pidades silmas nendega seotud rahastamisvajadusi ja tulusid lühikeses, keskpikas ja pikas perspektiivis, sh seoses käitamisega, jõustamisega ja hooldusega, ning tehke kindlaks võimalikud rahastamispuudujäägid (omamise kogukulud).
- Hinnake alameetmete rakendamise tulemusena saadavat otsest finantstulu, nt ühistranspordi piletitest ja perioodikaartidest, kontsessioonidest, reklaamipinna rendist, parkimistasudest või muudest munitsipaalteenustest, ning määrake kindlaks, mil määral tulud eeldatavalt katavad kulud.
- Hinnake alameetmete rakendamisega loodavat rahalist lisaväärtust (nt maa ja kinnisvara väärtuse kasv uute ühistranspordipeatuste läheduses) ning võimalikke mehhanisme sellest osa saamiseks.<sup>50</sup>
- Tehke valitud alameetmete jaoks kindlaks finantseerimisvahendid ja rahastamisallikad. Hinnake kõiki järgmisi võimalusi ja tehke kindlaks kõige sobivamad. Uurige eelkõige kohalikust eelarvest väljapoole jäävaid võimalusi.

<sup>50</sup> Lisateavet vt nt Transport for London, 2017. Land value capture, final report. [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

- Erasektori kaasamine, nt avaliku ja erasektori partnerluse kaudu.
- Rahaliste vahendite kogumine, kaasates sobivad sponsorid (kuid võtke arvesse kokkusobivust turundusstrateegiaga).
- Kohalikud eelarved: eri omavalitsusüksused ja poliitikavaldkonnad.
- Riigi/piirkonna toetused ja ELi rahastamine.
- Välislaenuid, munitsipaalvõlakirjad ja rohelised võlakirjad.
- Välist rahastamist nõudvate meetmete puhul tehke kindlaks õiguslikult asjakohane laenu võttev üksus ja hinnake krediitvõimelisust.
- Tehke kindlaks rahastamisallikad edasisteks üksikasjalikeks teostatavus- ja turu-uuringuteks, mis on vajalikud suuremate investeeringute puhul.

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Hinnake peamiste alameetmete rahalist elujõulisust ja tulusid eri oludes (muutused elanike arvus, transpordimahus ja transpordiliikide osakaaludes), mis määratleti tegevuse 4.1 raames.

#### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus järgneb kõikide meetmepakettide alameetmete kindlaksmääramisele tegevuse 8.1 raames.
- Tulemusi võetakse arvesse lõplikes otsustes alameetmete kohta tegevuse 8.3 raames ja rahastamiskavade väljatöötamisel tegevuse 9.1 raames.

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Kulude, tulude, rahavoogude ja muude finantskirjete kohta on koostatud sisukad prognoosid.
- ✓ Finantsanalüüs ja võimalike rahastamisallikate hindamine on tehtud.
- ✓ On olemas esialgne hinnang selle kohta, millistel organisatsioonidel on vaja hankida välisrahastust.
- ✓ On koostatud tulemuste kokkuvõtte alameetmete lõplikku valikut käsitlevaks aruteluks.



#### Hinnastamismeetmed

Hinnastamismeetmed, nagu piletihinnad, parkimistasud ja teemaksud, moodustavad osa paljudest meetmepakettidest.

##### Liikuvusvõimaluste

kulustruktuuride muutmine võib olla nõudluse juhtimise meede ja tuua kohalikule omavalitsusele ka tulu. Mõnda maksustamissüsteemi, näiteks parkimise korraldamist, on võimalik suhteliselt lihtsalt rakendada, teised nõuavad keerukamat tehnoloogiat ja investeeringuid ning võivad tekitada vastuvõetavuse või privaatsusega seotud probleeme (nt sõidukite registreerimisel põhinev ummikumaksu süsteem).

Enne nõudluse juhtimise meetmete kehtestamist tuleks hoolikalt kaaluda, kas teenitud tulu peaks minema üldelarvesse või tuleks see pigem suunata säästvate linnaliste liikumisvõimaluste edendamisse. Valikute hindamiseks tuleb hoolikalt analüüsida konkreetseid kohalikke ja riiklikke eeskirju.

Selgitamine, et tulusid kasutatakse ühistransporditeenuste taseme tõstmiseks ja eraautode kasutamise alternatiivide toetamiseks, suurendab üldjuhul hinnastamismeetmete vastuvõetavust. Lisatulude suunamine liikuvuse valdkonda muudab ka ühistranspordi rahastamise vastupidavamaks teiste avaliku poliitika valdkondade konkureerivate eelarvevajaduste suhtes.



Pilt © TKKunikawa, istock.com



Euroopa Komisjon pakub hulgaliselt algatusi ja programme, mida saab kasutada säästva liikuvuse meetmete (kaas)rahastamiseks. Euroopa rahastamisprogrammidest toetatakse peamiselt investeeringuid, harvem ka taristu ja teenustega seotud tegevuskulusid. Need on näiteks:

- Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid, sealhulgas Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF) ja programm „Interreg“
- Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond (EFSI)
- Euroopa ühendamise rahastu (CEF)
- Programm LIFE
- Programm „Horisont 2020“ / programm „Euroopa horisont“
- ELENA (programmi „Horisont 2020“ osa)
- Linnadega seotud uuenduslikud meetmed
- URBACT
- Kliimat ja linnalist liikuvust käsitlevad teadmis- ja innovaतिकogukonnad

Ülevaade praegustest Euroopa rahastamisallikatest linnade jaoks on kättesaadav aadressil [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_et](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_et)

Lisanõuandeid Euroopa rahastamisvõimaluste kohta saab:

- Euroopa investeerimisprojektide portaalist
- Euroopa investeerimishinnastamise keskusest
- JASPERSist
- nõustamisplatvormilt fi-compass

Nii Euroopa kui ka muid rahastamisallikaid ja finantseerimisvahendeid kirjeldatakse teemajuhendis „**Säästva linnaliikuvuse meetmete rahastamine ja finantseerimine**“.

### Suured taristuprojektid ja säästva linnaliikuvuse kavandamine

Ideaaljuhul peaksid kõik linnaliikuvuse parendamiseks tehtavad investeeringud põhinema säästva linnaliikuvuse kavas või sellele eelnevas (kindlas) linnalise liikuvuse strateegias/kavas määratletud eelistustel. Oluline on, et projekti ei määrataks kindlaks ühte transpordiliiki käsitleva strateegia alusel (nt maantee- või ühistransport eraldi) ning et seda hinnataks laiemas meetmete kogumi kontekstis (nii liikuvuse/transpordisüsteemi kui ka maakasutuse seisukohast). Paljudel juhtudel on suurtel taristuprojektidel väga pikk ettevalmistusetapp ja seetõttu on need uue tervikliku linnatranspordi kava koostamise alustamise hetkeks juba käimas, mis tähendab ka seda, et projektiga seotud ehitustöödeks on eelarve juba ette nähtud. See on sage olukord, millega paljud transpordiplaneerijad oma töös silmitsi seisavad. Olenevalt selliste varem kindlaksmääratud projektide rakendamise seisust võib säästva linnaliikuvuse kava koostamisel võtta seda uut reaalsust arvesse, kontrollida eelnevat valikute analüüsi – nii strateegia- kui ka tehnoloogiatasandil – ning teha järelduse kaasneva riski taseme kohta või käsitleda projekti ühe meetmena, mida säästva linnaliikuvuse kava raames hinnata. Selliste suurte varem kindlaksmääratud projektide puhul võib olla juba tehtud põhjalik valikute analüüs ja/või nendega ei kaasne riski muudel põhjustel (nt nende arendamine on ette nähtud hästi kavandatud maakasutusplaanis). Säästva linnaliikuvuse kava võib seejärel paralleelselt välja töötada ning see võib aidata kaasa projekti ulatuse ja ülesehituse täpsustamisele (vt allpool hea tava näide Bratislava kohta). Projekti elujõulisust võib veelgi suurendada lisameetmetega, sealhulgas n-ö pehmete meetmetega eraautode kasutamise piiramiseks, nagu parkimistasude poliitika jms. Kui riski peetakse suureks, näiteks kui säästva linnaliikuvuse kava raames tehtud esimesed analüüsid näivad viitavat sellele, et projekt ei ole elujõuline, ja kui projekti jaoks ei ole veel hankeid tehtud või seda ei ole füüsiliselt alustatud, tuleb projekti edasine ettevalmistamine peatada kuni projekti kinnitamiseni või vajalike kohanduste kindlaksmääramiseni säästva linnaliikuvuse kavas. Säästva linnaliikuvuse kava protsess, mis on kallutatud varem välja valitud riskantse projekti kasuks, oleks põhimõtteliselt vigane. See oleks vastuolus säästva linnaliikuvuse kava põhieesmärkidega ja käesolevate suunistega.

Allikas: EIP/JASPERS

## HEA TAVA NÄIDE

### Bratislava, Slovakkia: suure trammiprojekti ja säästva linnaliikuvuse kava paralleelne arendamine

Bratislava säästva linnaliikuvuse kava koostati ja kiideti heaks aastatel 2014–2016. See põhineb selgel seosel analüüsi, eesmärkide ja meetmete vahel. Kava väljatöötamine hõlmas valideeritud neljaetapilise liikluse mudeli ettevalmistamist. Peale taristuküsimuste pöörati suurt tähelepanu säästvatele transpordiliikidele ning organisatsioonilistele ja tegevusalastele küsimustele. Samal ajal säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisega rakendati ka linna peamist uut transpordiprojekti, milleks on uus trammitee Petržalkasse ning mis kinnitati varasemates strateegiadokumentides ja uuringutes. Projekti viiakse ellu mitmes etapis, kasutades peamiselt Euroopa struktuuri- ja investeerimisfonde. Uues säästva linnaliikuvuse kavas kinnitati uue trammitee strateegilist tähtsust ja nõustuti, et trammisüsteemi, sealhulgas trammipargi moderniseerimine ja uuendamine on üks peamisi meetmeid linna tuleviku jaoks.

Autor: Neri di Volo, EIP/JASPERS, Rupprecht Consulti vahendusel  
Pilt: Dopravný podnik Bratislava



## HEA TAVA NÄIDE

### Viin, Austria: Tööandjate tasutav maks metroo rahastamiseks

Iga vähemalt ühe töötajaga ettevõtte Viinis on kohustatud maksma metroomaksu (Dienstgeberabgabe). Maksuga toetatakse linna metroovõrgu käitamist ja laiendamist. See moodustab 2 eurot töötaja kohta nädalas, kuid teatavate rühmade puhul, nagu eakad, puudega või osalise tööajaga töötajad, kohaldatakse maksuvabastust. 2016. aastal kogus Viin ligi 67 miljonit eurot. Maks kehtestati 1970. aastal metroovõrgu planeerimise, ehitamise ja kasutuselevõtmise ettevalmistamisel. Praegu kasutatakse maksutululu ka ühistranspordi aastakaartide (= 1 euro päevas) kaasrahastamiseks.

Autor: Wuppertali Instituut  
Pilt: Wiener Linien



## HEA TAVA NÄIDE

**Birmingham, Ühendkuningriik:** arendamise tulemusena maa väärtuse kasvust osa saamine läbirääkimiste või maksude kaudu

Uutele kinnisvaraarendustele planeerimislubade andmine suurendab tavaliselt asjaomase maa väärtust, kuid samal ajal suurendab ka survet transporditaristule. Kui see on seadusega lubatud, võivad linnad võtta kasutusele väärtuse kasvust osa saamise mehhanisme, suunates saadud tulud transpordivõrgu ja linnalise liikuvuse süsteemi parandamisele. Birminghamis on kehtestatud planeerimiskohustused, mille eesmärk on leevendada või korvata uute kinnisvaraarenduste läheduses tekkivat mõju, ning kogukonna taristumaks, mida kasutatakse peamiselt linna arengukavas kirjeldatud strateegiliste taristuprojektide rahastamiseks.

Autor: Helen Jenkins, Birminghami linn, Wuppertali Instituudi vahendusel  
Pilt: Birminghami linnavalikogu

**TEGEVUS 8.3.** Prioriteetides, vastutusalades ja ajakavas kokkuleppimine**Põhjendus**

Kui lõplik alameetmete kogum on valitud ja kirjeldatud, on aeg määrata kindlaks vastutusalad, prioriteetidid ja rakendamise ajakava. Iga säästva linnaliikuvuse kava üheks nurgakiviks on selge ülevaade prioriteetsetest alameetmetest ja ajakavadest ning sellest, kes nende eest vastutab. See nõuab tihedat kooskõlastamist ja arutelu kõigi nende vahel, kes osalevad alameetmete väljatöötamises ja rakendamises.

**Eesmärgid**

- Määrata kindlaks valitud alameetmete rakendamise asjakohane tähtsuse järjekord ja rakendamise eest vastutajad.
- Tagada, et kõik alameetmed on selgelt prioriseeritud ja realistlikult rakendatavad.
- Tagada ressursside (inimressursid, teadmised, aeg) tõhus ja tulemuslik jaotamine.
- Leppida koos asjaomaste partneritega kokku kõigi osalejate vastutusalades ja ressurssidesse antavas panuses.

- Näha ette alameetmete rakendamise kindel tähtaeg.
- Saavutada otsustajate ja peamiste sidusrühmade vahel ametlik kokkulepe vastutusalade ja ajakava kohta.

**Ülesanded**

- Arutage kavandatud alameetmeid ja nende prioriteetsust sidusrühmadega, kes võivad osaleda alameetmete rahastamisel, kavandamisel ja rakendamisel. Tagage, et aruteludesse kaasatakse ka teisi linnavalitsuse osakondi.
- Tehke kindlaks, kes saab võtta alameetme rakendamisel juhtrolli. Võtke arvesse sidusrühmade suutlikkust, tugevust ja pädevust. Mõnikord on ilmselgelt vajalik, et ülesande täitmise eest vastutaks üks kindel üksus. Muudel juhtudel aga võib koostöö ja interdistsiplinaarne töö eri sidusrühmade osalusel olla arukam lahendus.

### 3. ETAPP. MEETMETE KAVANDAMINE

- Leppige kokku selges vastutuses kõigi meetmepakettides sisalduvate alameetmete eest. Kui alameetmele ei ole määratud vastutajat, siis tõenäoliselt jääb see rakendamata.
- Leppige kokku alameetmete rakendamise üldises ajakavas, määrates kindlaks rakendamise ligikaudse algus- ja lõppkuupäeva. Keskenduge üksikasjalikul kavandamisel eelseisvale 2–3 aastale, kuid määrake üldjoontes kindlaks ka järgmise 10 aasta plaanid ning võtke arvesse alameetmeid, mille rakendamiseks kulub veelgi rohkem aega. (Järgmisteks aastateks koostatud üksikasjalikke kavasid tuleks korrapäraselt – vähemalt iga viie aasta järel – läbi vaadata ja ajakohastada.)
- Võtke arvesse omavahel seotud alameetmeid, mis võivad üksteist mõjutada (vt tegevus 8.1). Näiteks uus ekspressbussiliin tuleks kasutusele võtta pärast vajaliku taristu (nt bussipeatused, bussirada) valmimist ning vastuolulisi alameetmeid (nt ummikumaksu kehtestamine) tuleks nende vastuvõetavuse suurendamiseks rakendada koos populaarsete alameetmetega või pärast populaarsete alameetmete rakendamist (nt odavamad ühistranspordipiletid).
- Võtke arvesse linna liikuvussüsteemi tõenäoliselt mõjutavaid suuri projekte, nagu ehitustööd (nt uue trammiliini avamine) või ummikumaksu kehtestamine. Selliste projektide rakendamisega on sageli pikem kui säästva linnaliikuvuse kava kehtivus ning nad nõuavad palju planeerimisressursse, kuna nende rakendamise protsess on keerukas ja hõlmab näiteks keskkonnamõju strateegilist hindamist, mistõttu nad mõjutavad tugevalt kõiki muid tegevusi. Isegi „lihtsate“ jalgrattasõidu projektide elluviimiseks võib õiguslike probleemide ja protsesside tõttu kuluda aastaid.
- Täiendage alameetmete tabelit ja teabelehti (koostatud tegevuse 8.1 raames) uue kokkulepitud teabega.
- Tehke üldsusele kättesaadavaks teave ajakava, vastutusalade ja ressursside jaotamise kohta, et tagada läbipaistvus ja kodanike teavitamine.

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Määrake programmijuht, kes vastutab alameetmete rakendamise koordineerimise, järelevalve ning meetmete ja kogu paketi hindamise eest (see võib olla säästva linnaliikuvuse kava koordinaator või mõni muu lisaisik, et suutlikkust suurendada). Rakendamise koordinaatori määramine hõlbustab

alameetmete kohandamist või muutmist ja uute alameetmete kavandamist rakendamisetapis. Koordinaatoril on terviklik vaade rakendatavatele alameetmetele, nende kulutõhususele ja tulemustele, mis annab väärtuslikku teavet liikuvussüsteemi edasiseks arendamiseks teie linnas.

#### Ajastus ja koordineerimine

- Selle tegevuse aluseks on alameetmed, mis määrati kindlaks tegevuste 8.1 ja 8.2 raames. See tegevus on aluseks kõikidele järgmistele tegevustele ja moodustab säästva linnaliikuvuse lõpliku kava olulise osa.

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Kõigi alameetmete eest vastutavad juhtivad rakendajad on kindlaks määratud.
- ✓ Ajakavas ja prioriteetides on sidusrühmadega kokku lepitud.
- ✓ Kokkulepitud alameetmed on laiemal üldsusel teavitamiseks avalikustatud.



Pilt © Susanne Böhrer



**Joonis 35:** Näide selle kohta, kuidas kirjeldada meetmeid ja meetmepakette alameetmete tabelis (alus: Mattson, C., 2018. *SUMPs-Up Standards for developing a SUMP Action Plan*, lk 23.)

Meede	Meetme kirjeldus	Seos säästva linnaliikuvuse kava eesmärkidega	Vastutus	Meetme raames rakendatavad alameetmed	Rakendusperiood	Vajalikud ressursid	Maksumus	Rahastamisallikas	Kaasatud sidusrühmad
Eraldatud jalgrattateed	Märgistatud rajad ja teed suurematel linnatännavatel	Väga tihe (eesmärgid: parandada juurdepääsetavust, suurendada liiklusohutust, edendada aktiivset liikuvust, vähendada õhu- ja mürasaastet)	Teeomanik	Vajalike jalgrattaradade analüüs	1. aasta: jaanuar-mai	2 liiklus- ja linnaplaneerijat	30 000 eurot + 20 % liiklusplaneerija täistööajast	Linnaeelarve	Jalgratturite ühendused
				Jalgrattateede võrgu kava väljatöötamine	1. aasta: mai-detsember	4 liiklus- ja linnaplaneerijat	40 000 eurot	Linnaeelarve	Jalgratturite ühendused, naabermavalitsused
				Jalgrattateede kavandamine ja rajamine	2.-5. aasta	Planeerijad, arendajad	500 eurot/m	Linnaeelarve + riiklik rahastamine	Ehitusettevõtted
Liikuvuskorralduse kava väljatöötamine	Kava liikuvuse korraldamise sisu, aja ja viisi kohta	Tihe (eesmärgid: parandada juurdepääsetavust, edendada aktiivset liikuvust, edendada ühistransporti)	Linnavalitsus	Liikuvuskorralduse kava väljatöötamine	1. aasta: aprill-oktoober	Käitumise muutmise ekspert, liiklusplaneerija	30 000 eurot	Linnaeelarve + uurimisprojekt	Koolid, ülikoolid, suured tööandjad, ühistranspordiettevõtte
Jalakäijate ülekäigukohtade parendamine prioriteetsetel marsruutidel	...								

## HEA TAVA NÄIDE

### Thessaloníki, Kreeka: liikuvusfoorum alameetmete rakendamisega seotud vastutusalades kokkuleppimiseks

Pärast säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist 2014. aastal kohtusid kava rakendamises osalevad sidusrühmad liikuvusfoorumil, mis toimus säästva linnaliikuvuse kava osaliste üldkoguna. Esimest korda kutsuti liikuvusfoorum kokku 2016. aastal, et tutvustada eri meetmete rakendamisel tehtud edusamme ning et koos kõigi osalistega määrata kindlaks edasine tegevus. Vastutusalade jaotamisel lähtuti esiteks pädevusest ja õigusnormidest ning teiseks organisatsioonide oskustest ja suutlikkusest. Selle mitteametliku liikuvusfoorumil edukus sõltus osalejate heast tahtest. Seepärast soovivad Thessaloníki ametiasutused kasutada siduvat raamistikku, mis toetaks meetmete kavandamise kohta tehtud otsuseid.

**Autor:** Samuel Salem, TheTA Thessaloníki, Polise vahendusel  
**Pilt:** Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



## TEGEVUS 8.4. Laialdase poliitilise ja üldsuse toetuse tagamine

### Põhjendus

Alameetmed on säästva linnaliikuvuse kava kõige konkreetsem osa. Need mõjutavad otseselt kohalikke elanikke ja on seetõttu tavaliselt protsessi kõige vastuolulisemad aspektid. Näiteks võidakse kergesti kokku leppida selles, et aktiivne jalgrattasõitu edendav poliitika on linnale kasulik (s.t strateegiatasandil on kokkulepe olemas) ja enamik toetab teatavas koridoris jalgrattataristu loomist (s.t meetme tasandil on kokkulepe olemas), kuid jalgrattateede rajamise eest vastutava osakonna kavandatud konkreetset alameetmed (nt teeäärse parkimise keelamine kindlal tänaval jalgrattaraja loomiseks) võivad tekitada vastuseisu. Selleks et hõlbustada alameetmete edaspidist tulemuslikku rakendamist, on oluline tagada laialdane poliitiline ja üldsuse toetus meetmete ja alameetmete kavandamise ajal ning aegsasti enne säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist. Pärast kodanike kaasamist meetmete ja meetmepakettide väljatöötamisse (vt tegevused 7.1 ja 7.2) tuleks kavandatud alameetmeid vähemalt avalikult tutvustada, pakkudes kodanikele ja sidusrühmadele enne lõplike otsuste tegemist võimalust anda tagasisidet. Ideaaljuhul osalevad kodanikud ja sidusrühmad aktiivselt alameetmetes kokkuleppimisel ja seega tunnevad, et säästva linnaliikuvuse kava koos meetmete ja alameetmetega on nende oma ning mõistavad selle rolli liikuvuse ja elukvaliteedi parandamisel kõigi inimeste jaoks.

### Eesmärgid

- Tagada otsustajate, kodanike ja muude sidusrühmade omalus ja suur toetus teie kavandatud meetmetele.
- Tagada kavandatud meetmete läbipaistvus.
- Hõlbustada säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist ja meetmete edaspidist tulemuslikku rakendamist.

### Ülesanded

- Andke säästva linnaliikuvuse kava põhielementide, eelkõige kavandatud alameetmete kohta teavet läbipaistvalt ja asjatundlikult.
- Teavitage aktiivselt otsustajaid ja küsige neilt tagasisidet. Kaaluge kohalikus volikogus spetsiaalse teabekoosoleku korraldamist aegsasti enne säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmise ametlikku protsessi. Vahetud vestlused peamiste otsustajatega, nagu

linnapea ja suuremate erakondade juhid, võivad anda teile olulist teavet selle kohta, kuidas laiendada poliitilist toetust ja hõlbustada vastuvõtmist.

- Kaasake aktiivselt olulisi sidusrühmi ja küsige neilt tagasisidet, näiteks säästva linnaliikuvuse kava juhtrühma koosolekul.
- Kaasake aktiivselt kodanikke ja küsige neilt alameetmete kohta tagasisidet, näiteks avalikul mõttevahetusel (vt joonis 14 kodanike kaasamise vahendite ja meetodite kohta).
- Korraldage säästva linnaliikuvuse kava põhielementide, sealhulgas kõige olulisemate alameetmete käsitlemine kohalikus meedias. Alameetmetest teavitamisel rõhutage positiivseid muutusi, millele need kaasa aitavad, ja nende rolli säästva linnaliikuvuse kavas. Võimaluse korral kasutage oodatava kasu kohta mõõdetavaid tõendeid ja atraktiivseid visuaalseid elemente, näiteks „enne ja pärast“ pilte teistest linnadest. Üks tavapärane risk on see, et aktiivselt väljendavad oma arvamust ainult need, keda meede negatiivselt mõjutab. Seetõttu on soovitatav viia ellu sihipärast teavitustegevust, et aktiveerida ka need inimesed, kes meetmest kasu saavad.
- Väljendage alati selgelt, mida kohalik omavalitsus saab realselt teha ja mida mitte (ootuste haldamine).

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Tugeva poliitilise vastuseisu korral, näiteks valitsuse vahetumisel säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ajal, rõhutage säästva linnaliikuvuse kavast saadavat kasu ning sellesse juba investeeritud aega ja ressursse. Siin võib abi olla silla analoogiast: ühe valitsuse ajal alustatud silla ehitamist jätkab tavaliselt järgmine valitsus ja samamoodi tuleks toimida ka säästva linnaliikuvuse kava puhul, sest see on kulukas pikaajaline projekt, mis teenib linna tervikuna.





Pilt © Susanne Böhler

### Ajastus ja koordineerimine

- Toetuse hankimisega tuleks tegeleda hiljemalt enne säästva linnaliikuvuse kava lõplikku vormistamist ja vastuvõtmist, kuid parem oleks seda teha paralleelselt kõigi 8. alaetapi tegevustega.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Suhtekorraldus- ja kaasamistegevus on kavandatud ja ellu viidud.
- ✓ Otsustajatele, kodanikele ja teistele sidusrühmadele on antud teave ja võimalus anda tagasisidet ning saadud tagasisidet on alameetmetes kokkuleppimiseks arvesse võetud.

Teatavat liiki meetmete puhul võib üldsuse laialdase heakskiidu saavutamine olla eriti keeruline. Näiteks parkimine on teema, mille kohta paljudel liiklejatel (nt elanikud, külastajad, logistikaettevõtted) on oma arvamus, millest nad ei tagane. Kohalike omavalitsuste jaoks muudab probleemi veelgi keerulisemaks asjaolu, et neil kasutajarühmadel on parkimissüsteemi suhtes kulude, kättesaadavuse ja mahutavuse osas erinevad ootused ja vajadused. Seetõttu on üldsuse heakskiidu saavutamine raske ja ainus teostatav viis saada inimesed uute parkimiskorraldusmeetmetega nõustuma, on näidata, et elu läheb paremaks. Selgitage väga arusaadavalt, kuidas meetmed toimivad, kui palju inimesed peavad maksma (kui üldse) ja milleks uusi parkimistulusid kasutatakse. Kasulikke abivahendeid ja lisajuhiseid leiate praktikutele mõeldud ülevaatest „Parkimine ja säästva linnaliikuvuse kavandamine“.



## HEA TAVA NÄIDE

# Gent, Belgia: avalikule mõttevahetusele pühendatud õhtud, sidusrühmade kohtumised ja avalik konsultatsioon

Gentis rakendati säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmiseks kolme kaasamisvormi:

1) avalikule mõttevahetusele pühendatud õhtud, mille käigus kodanikud arutasid mõttevahetuse suunaja abiga säästva linnaliikuvuse kava eelnõu; 2) ulatuslik konsultatsioonivoor sidusrühmadega; 3) ühekuuline avaliku arvamuse uurimine, mis võimaldas igal kodanikul ja organisatsioonil saata säästva linnaliikuvuse kava kohta märkusi. See oli kõige ulatuslikum kaasamisprotsess, mis Gentis on liikumiskeskonna kavandamisel ellu viidud. Mitme kaasamisvormi kasutamine võimaldas säästva linnaliikuvuse kava meeskonnal jõuda erineva tausta ja vanusega inimesteni ning tugevdas üldsuse toetust kavale ja selle meetmetele. Kodanike teavitamiseks ja ühendamiseks asutas linn ka spetsiaalse ajalehe de wijze Gazet.

Autor: Merijn Gouweloose, Genti linn, EUROCIETIESi vahendusel  
Pilt: Genti linn



## HEA TAVA NÄIDE

# Lille, Prantsusmaa: kaks korda aastas kogunev komisjon, kes suunab parkimispoliitikat suurlinna tasandil

Métropole Européenne de Lille on moodustanud parkimiskomisjoni, et suurlinna (MEL) ja kohalike omavalitsuste (95 omavalitsuse) poliitilised ja tehnilised esindajad lepiksid kokku parkimispoliitikas. Komisjoni peamine eesmärk on „võtta vastu ühine arusaam parkimispoliitikast suurlinna mastaabis [...], et kontrollida autokasutust ja anda avalik ruum inimestele tagasi“. Kõikide omavalitsuste osalemine institutsioonilises raamistikus võimaldab jõuda poliitilisele konsensusele. Raamistiku läbipaistvus ja neutraalsus on oluline edutegur. Komisjon kavatseb koostada valge raamatu parkimise kohta, milles määratletakse säästva linnaliikuvuse kavas kajastatavad parkimispoliitika põhimõtted.

Autor: Ellie Deloffre ja Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, Polise vahendusel | Pilt: Alexandre Traisnel, MEL



## 9. ALAETAPP

### Vastuvõtmise ja rahastamise ettevalmistamine

- 9.1 Rahastamiskavade väljatöötamine ja kulude jagamises kokkuleppimine
- 9.2 Säästva linnaliikuvuse kava käsitleva dokumendi vormistamine ja selle kvaliteedi tagamine

Vastuvõtmise ja rahastamise ettevalmistamine

09

Meetmete kavandamine

© Rupprecht Consult 2019

Pärast esialgset kuluproгноosi on nüüd ka aeg töötada kõigi alameetmete jaoks välja konkreetsed rahastamiskavad. Olenevalt teie organisatsiooni tavadest võib üksikasjalik rahastamiskava sisalduda säästva linnaliikuvuse kavas endas või olla osa eraldi protsessist. Säästva linnaliikuvuse kavas võetakse kokku kõigi eelnevate tegevuste tulemused. Pärast sidusrühmade ja kodanike tagasisidel põhinevate kohanduste tegemist ja lõplikku kvaliteedikontrolli peavad poliitilised esindajad dokumendi ametlikult vastu võtma.

## TEGEVUS 9.1. Rahastamiskavade väljatöötamine ja kulude jagamises kokkuleppimine

### Põhjendus

Säästva linnalise liikuvuse meetmete rakendamiseks on vaja kindlat rahastamiskava, milles määratletakse kõigi säästva linnaliikuvuse kavas ette nähtud alameetmete rahastamise viisid ning esitatakse muu hulgas tegevuse 7.2 raames koostatud üksikasjalikud kuluproгноosid ning tegevuse 8.2 raames kindlaks määratud rahastamisallikad. Funktsionaalse linnapiirkonna puhul peab rahastamine ja finantseerimine pärinema erinevatest kohalikest, piirkondlikest, riiklikest, era- ja mitmepoolsetest allikatest. Säästva linnaliikuvuse kava meetmete pikaajalise jätkusuutlikkuse tagamiseks tuleb rahastamisvajaduste katmiseks strateegiliselt kombineerida avaliku sektori eelarveid ning mitmesuguseid finantseerimisvahendeid, munitsipalaalne, kommunaalteenusteks antavaid laene ja mõnikord erasektori kapitali. Säästva linnaliikuvuse kava pika perspektiivi tõttu on sageli kasulik kavandada finantseerimine etappide kaupa ja määrata esimese etapi meetmete jaoks kindlaks piisavad üksikasjad, et tagada rahastamine ja finantseerimine avaliku ja erasektori allikatest.

Projektid on vaja asjakohaselt etappidesse jagada selleks, et minna tõhusalt üle rakendamisele ja tagada finantseerimise pikaajaline jätkusuutlikkus. Mõeldes võimalusele kaasata alginvesteeringuteks erakapitali, on oluline meeles pidada, et raha hind ehk intressimäär, mida erasektor tavaliselt maksab, on avaliku sektoriga võrreldes kõrgem. See tähendab, et erasektor vajab oma kulude korvamiseks suuremaid tuluvooge (nt kõrgematest piletihindadest). Erasektori edukas kaasamine eeldab ka seda, et avalik sektor võtab veenvalt ja lepinguliselt enda kanda asjakohased riskid, eelkõige poliitikaga seotud riskid. Lisaks on erasektori puhul investeerimisperiod üldjuhul lühem kui avalikus sektoris, mistõttu investering peab end kiiremini ära tasuma.

#### Eesmärgid

- Koostada kõigi säästva linnaliikuvuse kava meetmete jaoks rahastamiskava koos eeldatavate rahastamis- ja finantseerimisallikatega.
- Koostada prioriteetsete alameetmete jaoks üksikasjalik rahastamiskava, mis sisaldab kõiki kavandatud kulusid, samuti makse ja ettenägematud kulusid ning rahastamiskava kestuse jooksul teenitavaid iga-aastaseid tulusid.
- Tagada meetmete rahaline elujõulisus ka pärast esialgset rahastamisperioodi.
- Näha ette plaan ettenägematute olukordade puhuks, mis aitab tagada vastupanuvõime tuluvoogude võimalike muutuste suhtes.
- Teha kindlaks erasektori kaasamise võimalused.
- Leppida kokku kulude ja tulude jaotamises kõigi asjaomaste organisatsioonide vahel.

#### Ülesanded

- Kooskõlastage oma plaanid teiste omavalitsuste, piirkondlike institutsioonide (piiriüleste ühistransporditeenuste kulude jagamise kord) ja riigi tasandiga. Uurige meetmete ühise rahastamise võimalusi.
- Hinnake erasektori investorite võimalikku osalemist kapitalis, investeringutes ja/või käitamises.
- Koostage esimese etapi meetmete kohta finantsprognosid, mis hõlmavad kapitalimahutusi (alginvesteeringuid) ning tegevus- ja hoolduskulusid ning nendega seotud iga-aastaseid tuluvooge.
- Arutage meetmeid võimalike finantseerivate partnerite ja rahastamisallikatega, et tagada valitud meetmete hea ettevalmistamine.
- Jaotage finantseerimis- ja rahastamisallikad kõikidele alameetmetele, pidades silmas võimalikke muutusi iga-aastastes tuluvoogudes. Kaaluge tekkivate rahastamispuudujääkide lahendamise poliitilist kohustust.

- Leppige kokku jagatud süsteemide ja teenuste kulude katmise kord (protsendid, arvutamine), näiteks ühistransporditeenuste tegevuskulude katmises osalemine.
- Leppige kokku kulude ja tulude jaotamises kohalike omavalitsuste, piirkondliku omavalitsuse ja riigi tasandi ning avaliku ja erasektori ettevõtjate vahel.
- Koostage esimese etapi investeeringute üksikasjalik rahastamiskava finantseerijate kaupa.
- Keerukate meetmete puhul, mis nõuavad lisauuringuid, algatage tehnilise abi vahendite taotlemine (nt JASPERS/ELENA), et tagada meetmete elujõulisus ja juurdepääs rahastamisele.

#### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus järgneb tegevusele 8.3 ning selle aluseks on kokkulepitud alameetmed, sh vastutusosalad ja ajakava.
- Aluseks võetakse alameetmete hinnangulised otsesed finantskulud ja kindlakstehtud rahastamisallikad (tegevus 8.2), mis määratletakse nüüd üksikasjalikumalt.

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Säästva linnaliikuvuse kava rakendamise esimeses etapis finantseerimist vajavate alameetmete jaoks on üksikasjalikud rahastamiskavad koostatud ja heaks kiidetud.
- ✓ Asjaomased avalik-õiguslikud üksused on võtnud kohustuse eraldada avaliku sektori eelarvest piisavalt vahendeid tekkivate rahastamispuudujääkide katmiseks.
- ✓ Vajaduse korral on esitatud esialgne rahastamisaotlus projekti ettevalmistamiseks vajalike teostatavus-, turu- või muude uuringute jaoks.
- ✓ Projektide rahaline jätkusuutlikkus on tagatud.
- ✓ Kulude ja tulude jagamises asjaomaste osalejate vahel on kokku lepitud.

## HEA TAVA NÄIDE

## Barcelona, Hispaania: Euroopa rahastamine ja finantseerimine Barcelona ühistranspordi uuendamiseks

Barcelona linnavalitsus ja ühistranspordiettevõtja (TMB) saavad linna bussipargi uuendamisel tugineda usaldusväärsele rahastamis- ja finantseerimiskavale. Kohalik transpordiettevõtja sai ELENA-lt (Euroopa kohaliku energiaabi fond) ligi 1,5 miljonit eurot toetust ettevalmistusuringute korraldamiseks (2011–2015), milles käsitleti diislikütusel ja surumaagaasil sõitvate busside ulatuslikku ümberehitamist hübriidbussideks. 2019. aastal andis Euroopa Investeeringupank TMB-le 73,5 miljoni euro ulatuses laenu 254 keskkonnahoidliku bussi (elektri-, hübriid- ja surumaagaasibussi) ostmiseks. Bussipargi uuendamine aitab parandada Barcelona õhukvaliteeti.

Autor: Josep Maria Armengol Villa, TMB, Polise vahendusel  
Pilt: TMB



## HEA TAVA NÄIDE

## Bukarest/Ilfov, Rumeenia: säästva linnaliikuvuse kava rakendamine põhineb põhjalikul iga-aastasel eelarve planeerimisel

Põhjalike andmete ja probleemianalüüsi põhjal määrati kindlaks säästva linnaliikuvuse kava prioriteetsete valdkondade loetelu. Selle tulemusena nähti lõpliku säästva linnaliikuvuse kavaga ette mitmesuguseid korraldus-, tegevus- ja taristumeetmeid. Iga meetme kohta koostati kuluprognosis, milles määrati kindlaks kava rakendamiseks vajalike koguinvesteeringute maht, mida võrreldi olemasolevate rahastamisallikatega. Säästva linnaliikuvuse kava oli peamine vahend, mille abil määrati kindlaks ELi vahendite kasutamise prioriteetid kuni 2030. aastani. Paralleelselt tuli kaaluda riiklikku rahastamist, Bukaresti ja Ilfovi valitsuse kapitalimahutusi, laenamist rahvusvahelistelt finantseerimisasutustelt (EIP/EBRD) ja kavandatud parkimisstrateegiast saadavaid lisatulusid. Samal ajal oli võimalik kindlaks määrata ühistranspordi tegevustoetusteks ja ühistranspordivõrgu hoolduseks vajalik eelarve samaks perioodiks.

Autor: Alan O'Brien, EIP/JASPERS, Rupperecht Consulti vahendusel  
Pilt: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



## TEGEVUS 9.2. Säästva linnaliikuvuse kava käsitleva dokumendi vormistamine ja selle kvaliteedi tagamine

### Põhjendus

Projektimeeskonna ülesanne on koostada säästva linnaliikuvuse kava käsitleva dokumendi lõplik versioon. Tagamaks, et see kajastab sõlmitud kokkuleppeid õigesti, tuleb dokumendi kavandid asutuse sees ja oluliste sidusrühmade poolt läbi vaadata. Enne säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist ja avaldamist keskendutakse parima kvaliteedi tagamisele ning dokumendi viimistlemisele selle edasiseks rakendamiseks ja levitamiseks. Selles etapis tuleks lõplikult avaldatavas dokumendis teha viimased parandused ja täiendused.

### Eesmärgid

- Tagada säästva linnaliikuvuse kava dokumendi hea kvaliteet.
- Tagada, et dokumendis võetakse piisavalt arvesse peamiste sidusrühmade ja laiemat üldsuse seisukohti.
- Vormistada säästva linnaliikuvuse kava dokument lõplikult, et see oleks valmis poliitiliste organite poolt vastuvõtmiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks.

### Ülesanded

- Koostage säästva linnaliikuvuse kava täielik kavand. Dokumendi soovituslikud elemendid on järgmised:
  - Taust, kohalikud olud ja väljatöötamisprotsessi lühiülevaade (sh sidusrühmade ja kodanike kaasamine)
  - Liikuvuse analüüsi ja stsenaariumide kavandamise tulemused
  - Visioon, eesmärgid ja olulisemad sihttasemed
  - Meetmepaketid ja neisse kuuluvad alameetmed (sh ajakava, vastutusala ja mõnikord rahastamine)
  - Seire- ja hindamissüsteem

- Vaadake läbi kogu dokument ning kontrollige selle kvaliteeti ja heade tulemuste saavutamise potentsiaali. Kaaluge hea kvaliteedi tagamiseks säästva linnaliikuvuse kavandamise veebipõhise enesehindamise (vt abivahendeid allpool) või sisemise eksperdihinnangu kasutamist.
- Kontrollige, kas kogu dokumendis kajastuvad sidusrühmade ja kodanike kaasamise tulemused ja väljendatud seisukohad.
- Säästva linnaliikuvuse kava hindamisel tuleb silmas pida ka menetlusnõudeid (nt kui need on riigi tasandil sätestatud) ja vastavust keskkonnamõju strateegilise hindamise direktiivile. Mõnes riigis on ka selles etapis vaja korraldada avalik konsultatsioon.
- Tehke koostöös peamiste sidusrühmadega viimased muudatused. Seadke eesmärgiks dokument, mis pälvib laialdast poliitilist ja üldsuse toetust, näiteks kohandades tundlikke aspekte, mis takistaksid peamistel otsustajatel seda toetada. Püüdke kava siiski mitte liiga palju lahjendada – oluline on, et kava oleks säästvuse eesmärkide saavutamiseks piisavalt ambitsioonikas.
- Vormistage säästva linnaliikuvuse kava dokument.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kaasake dokumendi kvaliteedi kontrollimisse välised läbivaatajad, kellel on säästva linnaliikuvuse kavandamise kogemus.
- Looge oma säästva linnaliikuvuse kava kaubamärk, mis tutvustab kava põhiideed, tagab järjekindla nähtavuse ning aitab kodanikel ja sidusrühmadel seda ära tunda ja meeles pidada. Kaubamärgi loomine võib hõlmata kavale meeldejäeva pealkirja andmist, visuaalse identiteedi, teema- ja värviskeemi väljatöötamist ning spetsiaalse logo kujundamist (vt näited allpool).
- Koostage dokumendi lühiversioon.
- Lisage oma linn Eltise säästva linnaliikuvuse kavadega linnade andmebaasi: [www.eltis.org/mobility-plans/city-database](http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database)

### Ajastus ja koordineerimine

- Kvaliteedikontroll tehakse siis, kui säästva linnaliikuvuse kava dokumendi ajakohastatud kavand on valmis.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Säästva linnaliikuvuse kava lõplik kavand on koostatud.
- ✓ Sisemine ja sidusrühmadepoolne läbivaatamine on tehtud.
- ✓ Kvaliteedi hindamine on tehtud.
- ✓ Lõplikud muudatused on tehtud.



### Säästva linnaliikuvuse kavandamise enesehindamisvahend

Lõpliku säästva linnaliikuvuse kava koostamise kvaliteedi kontrollimiseks on soovitatav kasutada veebipõhist enesehindamisvahendit. Seda vahendit saab kasutada kavandamistsükli kõikides etappides – nii selleks, et hinnata ja parandada liikumiskeskonna kavandamist protsessi alguses ja käigus, kui ka selleks, et hinnata säästva linnaliikuvuse kava kvaliteeti enne selle lõplikku vormistamist. Enesehindamise käigus vastake oma kavandamiskontekstist ja huvidest sõltuvatele küsimustele. Pärast küsimustiku täitmist näidatakse tulemuste lehel, kui hästi vastab teie dokument säästva linnaliikuvuse kava põhimõtetele, mis võimaldab teil kindlaks teha oma lähenemisviisi tugevad ja nõrgad küljed. Teile pakutakse kohandatud nõuandeid edasisteks täiustusteks, heade tavade näiteid ja linke suunistele, mis on teie konkreetses olukorras asjakohased. Et tagada teie lõppdokumendi kohta mitmekülgne tagasiside, peaks säästva linnaliikuvuse kava enesehindamise läbi tegema mitu säästva linnaliikuvuse kava tuumikmeeskonna liiget.

Link säästva linnaliikuvuse kavaga seotud enesehindamise vahendile:

[www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

### HEA TAVA NÄIDE

## Suur-Manchester, Malmö, Budapest, Viin: auhinnatud, suurepärase kujundusega säästva linnaliikuvuse kavad

Üks suurepärase kujunduse eest auhinna saanud säästva linnaliikuvuse kavasad on Suur-Manchesteri kava. Transpordiamet (TfGM) tugines silmatorkava kujunduse loomiseks asutusesisele oskusteabele ja välisspetsialistidele, säilitades samal ajal paindlikkuse, mis võimaldab kiiresti teha vajalikke muudatusi ja täiendusi. Eraldiseisva materjali, sealhulgas säästva linnaliikuvuse kava tiitellehe kujundas disainikonsultant. Säästva linnaliikuvuse kava areneva sisuga seotud kujunduse, sealhulgas kaartide, infograafikute ja piltide puhul kasutati transpordiameti oma disainimeeskonda. See võimaldas transpordiametil kava sisu kiiresti ajakohastada ja kasutada kõigis ajakohastatud versioonides sama vormingut ning tagas ameti dokumentides säästva linnaliikuvuse kavale viitamisel järjepidevuse.

Teavet Malmö, Budapesti ja Viini kavade kujundamisel kasutatud lähenemisviiside kohta leiata suuniste lisast.

**Autor:** Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, Polise vahendusel  
**Pilt:** Transport for Greater Manchester



## **Vahe-eesmärk:** säästva linnaliikuvuse kava on vastu võetud

Kavandamisprotsessi kõige olulisem vahe-eesmärk on säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmine võimalikult laia poliitilise koalitsiooni poolt. Säästva linnaliikuvuse kavale peavad legitiimsuse andma valitud poliitilised esindajad arengu eest vastutava(te)st organi(te)st (nt linnavolikogu, naaberomavalitsused, piirkondlik volikogu). See on oluline samm, mis suurendab kava vastuvõetavust ning tagab aruandekohusluse ja kokkulepitud raamistiku meetmete rakendamiseks. Vastuvõtmisprotsess võib kesta paar kuud ning sõltub riigi õigusraamistikust ja haldusstruktuurist. Teie lõpliku säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmine väärrib koos kohaliku kogukonnaga tähistamist. Te võiksite korraldada ürituse, kuhu kutsutakse sidusrühmad, laiem üldsus ja (kohalik) meedia ning millel tutvustatakse avalikult lõppdokumenti.





## 4. ETAPP. Rakendamine ja seire



Neljas etapp keskendub säästva linnaliikuvuse kavas määratletud meetmete ja alameetmete rakendamisele, millega kaasneb süstemaatiline seire, hindamine ja teavitamine. Selles etapis viiakse meetmeid ellu, vastates järgmistele küsimustele.

### Kuidas tegevust hästi korraldada?

Vastutavad asutused ja organisatsioonid kavandavad oma alameetmete tehnilised üksikasjad, rakendavad alameetmeid ning vajaduse korral hangivad kaupu ja teenuseid. Kuna see etapp hõlmab sageli suurt hulka osalisi, tuleb erilist tähelepanu pöörata rakendusprotsessi üldisele koordineerimisele.

### Kuidas meil läheb?

Süstemaatiline seire näitab, kas asjad liiguvad kavakohaselt, võimaldades vajaduse korral võtta parandusmeetmeid. Uuenduslikud liikuvuskavad võivad iga päev liikuvate inimeste elu suuresti häirida (ent tuua neile ka palju kasu). Arusaamine avalikust arvamusest, mis põhineb aktiivsel kahesuunalisel dialoogil, on eduka rakendusprotsessi jaoks otsustava tähtsusega.

### Mida oleme õppinud?

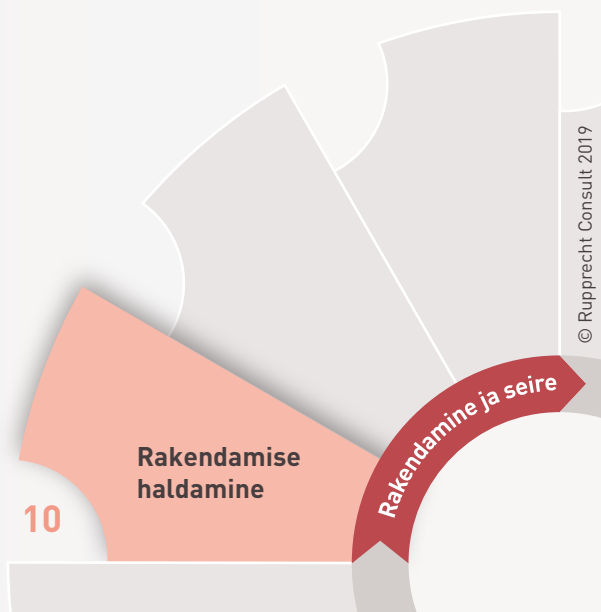
Säästva linnaliikuvuse kava viimases etapis toimub õnnestumiste ja ebaõnnestumiste läbivaatamine, tulemuste edastamine sidusrühmadele ja üldsusele ning uute sõlmküsimuste ja lahenduste kaalumise.

Vahe-eesmärk „Meetmete rakendamist on hinnatud“ lõpetab säästva linnaliikuvuse kava tsükli ja annab võimaluse teha järeldusi järgmise säästva linnaliikuvuse kava protsessi tarbeks.

## 10. ALAETAPP

### Rakendamise haldamine

- 10.1 Alameetmete rakendamise koordineerimine
- 10.2 Kaupade ja teenuste hankimine



Pärast säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist algab rakendamisetapp. Kuna säästva linnaliikuvuse kava on strateegiadokument, annab see rakendamiseks kindla raamistiku, kuid selles ei täpsustata üksikasjalikult, kuidas iga meetet rakendatakse ja mida on vaja hankida. Neid sageli keerukaid rakendusülesandeid ei täida tavaliselt mitte säästva linnaliikuvuse kava tuumikmeeskond, vaid vastutavad tugiosakonnad. Seetõttu on ühtse lähenemisviisi tagamiseks oluline, et tuumikmeeskond annaks rakendustegevuse tehnilistele rakendajatele hästi üle ja koordineeriks rakendamist tõhusalt. Näiteks kui kaupade ja teenuste hankimine on igas avaliku sektori asutuses standardprotsess, siis innovaatiliste toodete hanked või keskkonnahoidlikud hanked nõuavad sageli tuumikmeeskonna tähelepanu, et tagada uudsete toodete ja hankeviiside edukas kasutuselevõtmine.

## TEGEVUS 10.1. Alameetmete rakendamise koordineerimine

### Põhjendus

Hea säästva linnaliikuvuse kava ei anna automaatselt häid tulemusi – heade tulemuste eelduseks on kindlaksmääratud meetmepakettide ja meetmete edukas rakendamine. Et eesmärgid tõhusalt saavutada, on rakendamise järelevalveks ja riskide juhtimiseks vajalik asjakohane juhtimine. See nõuab kokkuleppeid kõigi meetmete rakendamises osalejatega, samuti tegevuse üleandmist säästva linnaliikuvuse kava tuumikmeeskonnalt tehnilistele töötajatele ja korrapärast teabevahetust nendega meetmete rakendamise kogu protsessi vältel.

### Eesmärgid

- Määrata ametlikult kindlaks meetmete rakendamises osalejate rollid.
- Tagada tegevuse mõistlik koordineerimine kõigi asjaosaliste vahel.
- Hõlbustada tõhusat ja tulemuslikku rakendusprotsessi ja rakendustoimingute järjestust.
- Tegeleda võimalike riskidega.
- Tagada rakendamise läbipaistvus.

## Ülesanded

- Jääge säästva linnaliikuvuse kava tuumikmeeskonnana aktiivseks, et tagada protsessi arendamise ja rakendamise vaheline järjepidevus. Jätkake regulaarseid (nt igakuiseid) kohtumisi kogu rakendamisetapi jooksul, et olla hästi kursis edusammudega ja planeerida tegevust ettenägematute olukordade puhuks, kui meetmete rakendamine ei kulge kavakohaselt.
- Andke iga alameetme põhiaspekte kirjeldavad teabelehed üle nende rakendamise eest vastutavatele osakondadele ja asutustele. Koostage need teabelehed, kui seda ei ole veel tehtud. (Teave selle kohta, mida sellised teabelehed peavad sisaldama, on esitatud tegevuste 8.1 ja 8.3 kirjeldustes, sest tavaliselt töötatakse teabelehed välja nende tegevuste raames.)
- Leppige kokku juhtimiskorras ja -kohustustes. Iga alameetme puhul tuleks määrata üks peamine isik, kes vastutab selle rakendamise juhtimise eest. Tagage, et iga alameetme juht esitaks sõlmitud kokkulepped kokkuvõtlikult tööplaanis, mis on ühiseks raamistikuks kõigile alameetme rakendamisega seotud sidusrühmadele.
- Hinnake riske ja nähke ette toimingud ettenägematute olukordade puhuks (tegevuse 8.3 raames tehtud analüüsi jätkamine). Millistel meetmetel on teistele meetmetele nii suur mõju, et viivitused nende rakendamisel ohustavad kogu säästva linnaliikuvuse kava edukat rakendamist? Kuidas saate tekkinud viivituste korral reageerida?
- Suhelge alameetmete juhtidega regulaarselt isiklikult. Leppige kokku, millises vormis ja kui sageli te neilt ajakohastatud ülevaateid saate (nt liigse bürokraatia vältimiseks lühikesed mitteametlikud telefonikõned ainult säästva linnaliikuvuse kava koordinaatori ja alameetme juhi vahel). Probleemide korral tõhustage teabevahetust, pakkuge vajalikku tuge ja kasutage otsustaja abi alameetmete rakendamise tagamiseks.
- Korraldage korrapäraselt kohtumisi, et kontrollida alameetmete rakendamise üldist seisut. Kohtumised kõigi alameetmete juhtide rühmaga tuleks korraldada igal aastal.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Siduge alameetmete rakendamise juhtimine juhtkonna laiemate tulemusjuhtimise süsteemidega.



Pilt © Budapesti transpordikeskus BKK

### Ajastus ja koordineerimine

- See tegevus toimub kogu rakendamisetapi jooksul.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Alameetmete teabelehed on rakendajatele üle antud.
- ✓ Iga alameetme puhul on määratud koordinaator ja lepitud kokku rakendamise etappides.
- ✓ Riske on hinnatud ja ettenägematutes olukordades tehtavad toimingud on kavandatud.
- ✓ Alameetmete juhtide poolt korrapärase ajakohastatud ülevaadete esitamise kord on paika pandud.

## HEA TAVA NÄIDE

### West Yorkshire, Ühendkuningriik: projektijuhtimine pideva dialoogi tagamiseks

West Yorkshire'is on säästva linnaliikuvuse kava koostamise ja rakendamise struktuur määratletud organisatsiooni skeemina: täitevorgan koostab säästva linnaliikuvuse kava ja rakenduskavad. Otsuseid teevad poliitikud. Projektikomisjonina tegutseb transpordikomisjon, kes teeb järelevalvet säästva linnaliikuvuse kava koostamise ja rakendamise üle. Eraldi investeerimiskomisjon teeb otsuseid säästva linnaliikuvuse kava projektide rakendamise rahastamise kohta. Projektijuhtkond (West Yorkshire'i transpordi ja majanduse ühendasutus, WYCA) vastutab rakendamise eest ning temaatiliste töopakettide juhid vastutavad säästva linnaliikuvuse kava elementide väljatöötamise eest. Koordineerimine toimub ametnike igakuiste vestluste kaudu, iga kahe kuu tagant toimuvatel kohtumistel poliitikakomisjoniga ning üldsuse ja sidusrühmadega peetavatel konsultatsioonidel.



**Autor:** Steve Heckley, WYCA, Polise vahendusel  
**Pilt:** West Yorkshire'i transpordistrateegia 2040

## HEA TAVA NÄIDE

### Groningen, Madalmaad: piirkondlik avaliku ja erasektori partnerlus meetmete koordineerimiseks ja koostööks

Groningeni säästva linnaliikuvuse kava põhineb linna ja linnapiirkonna säästva planeerimise pikaajalisel traditsioonil. Meetmete rakendamise koordineerimiseks on Groningenis ametlikult loodud toetav organ nimega Groningen Bereikbaar: avaliku ja erasektori partnerlus säästva ja juurdepääsetava Groningeni nimel. See organ tagab, et kõik osalised teevad tulemuslikult koostööd ja koordineerivad oma tegevust mitmesuguste transpordiga seotud projektide elluviimisel. Kõnealusel organil on õnnestunud saavutada poliitiline toetus, suurendada pühendumust ning koondada avaliku ja erasektori, akadeemiliste ringkondade, kodanike ja eri sidusrühmade parim olemasolev oskusteave.

**Autor:** Läänemere Linnade Liit, alus: GroningenBereikbaar.nl.  
**Pilt:** Jeroen van Kooten



## HEA TAVA NÄIDE

**Brno, Tšehhi Vabariik:** Säästva linnaliikuvuse kava seirevahend meetmete rakendamiseks

Säästva linnaliikuvuse seirevahend on ruumiandmekogu (GIS) rakendus, mida saavad kasutada nii eksperdid kui ka kodanikud. See sisaldab andmeid kõigi tegevuskava raames tehtud investeeringute kohta (eelarve, elluviimise aasta jne) ning võimaldab neid andmeid üksikasjalikult analüüsida. Ekspertid (peamiselt sidusrühmad) kasutavad seda abivahendit säästva linnaliikuvuse kava rakendamise haldamiseks. Rakendus võimaldab kõigi sidusrühmade samaaegset koostööd ühel platvormil, mis säästab märkimisväärselt aega ja tagab meetmete koordineerituma rakendamise. Kodanikud saavad kasutada seda rakendust teabeallikana säästva linnaliikuvuse kava rakendamise kohta. Üldsuse kaasamise vahendina kasutamine on praegu väljatöötamisel.

**Autor:** Lukáš Báča, Brno linn, Rupprecht Consulti vahendusel  
**Pilt:** Kateřina Nedvědová, Brno linn

**TEGEVUS 10.2.** Kaupade ja teenuste hankimine**Põhjendus**

Säästva linnaliikuvuse kava meetmete ja alameetmete jaoks vajalike kaupade ja teenuste hankimine on rakendamise oluline osa. Hanked on igas avaliku sektori asutuses standardprotsess, millega tavaliselt tegelevad hankespetsialistid, kuid uuenduslike toodete hanked või keskkonnahoidlikud hanked nõuavad säästva linnaliikuvuse kava tuumikmeeskonna tähelepanu. Arvestades seda, kui suuri summasid Euroopa linnad hangeteks kulutavad, on hanked võimas hoob linnalise liikuvuse muutuste toetamiseks. Linnade ja piirkondade ostujõud võib tekitada kriitilise nõudluse uuenduslike ja keskkonnasäästlike kaupade, teenuste ja ärimudelite järele, nagu vähese heitega sõidukid või jagatud liikuvuse lahendused. Nõuetekohaselt korraldatud hanked võivad anda lisaväärtust, vähendades negatiivset sotsiaal- ja keskkonnamõju ning võimaldades uuenduslikel toodetel ja teenustel turule siseneda.

**Eesmärgid**

- Tagada alameetmete rakendamiseks vajalike kaupade ja teenuste tõhus ja õigeaegne hankimine.

- Minimeerida ostuotsuste negatiivset sotsiaal- ja keskkonnamõju.
- Hõlbustada uute säästvate tehnoloogialahenduste ja teenuste levitamist ja edendamist.

**Ülesanded**

- Tehke hindamine ja määrake kindlaks linna tegelikud vajadused, mis peaks olema iga hanke lähtepunkt. Hankijad peavad tegema tihedat koostööd tehnikaosakondadega, et määrata kindlaks tõhusaks hankemenetluseks vajalikud ülesanded.
- Tagage põhjalikud teadmised säästvate riigihangete siseriiklikust ja Euroopa õigusraamistikust, et vältida seaduserikkumisi, mis võivad muuta rakendamisprotsessi keerulisemaks ja põhjustada rakendamisel viivitusi.
- Määrake kindlaks iga kauba või teenuse hankimise meetod ja ajakava, kuidas hange tuleks ellu viia ja mis liiki lepingut on vaja. Kaaluge ühishankeid teiste ametiasutustega, sest see võib aidata saavutada mastaabisäästu ja madalamad hinnad.

- Pange paika tehnilised kirjeldused, kasutades konkreetsete toodete nimetamise asemel toimivuspõhiseid kriteeriume, mis kirjeldavad teile vajalikku funktsiooni. Kaaluge hanketingimuste säästvuse aspektide lisamist kas miinimumnõuetena või pakkumuste hindamise kriteeriumidena, mis aitavad pakkumustel saada rohkem punkte. Kasutage maksumuse kriteeriumina pelga ostuhinna asemel olulusringi kogumaksumust. See kirjeldab paremini teie kui ostja tegelikke kulusid ja samal ajal soosib sageli säästvaid valikuid, nt vähetarbivaid (ja seega ka vähesaastavaid) sõidukeid.
- Avaldage pakkumiskutse ning läbige pakkujate valiku- ja menetlusest kõrvalejätmise protsess.
- Tagage hankemenetluse läbipaistvus, et suurendada üldsuse ja poliitilist toetust.

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kaaluge võimalust kasutada uuenduslike hankemeetodeid väga uuenduslike toodete ja teenuste puhul, mis ei ole turul hõlpsasti kättesaadavad. Sobivad meetodid on järgmised:
  - Teabepäring – meetod võimalike lahenduste kohta teabe kogumiseks enne ametliku hankemenetluse alustamist.

- Kommertskasutusele eelnevad hanked, mis sunnivad tööstust töötama välja uusi lahendusi, mida avaliku sektori vajaduste rahuldamiseks veel olemas ei ole.
- Uuenduslike lahenduste riigihanked, mille puhul linn võtab esimeste hulgas kasutusele uuenduslikud lahendused, mis ei ole veel laiaulatuslikult kättesaadavad, ja hõlbustab nii nende levimist massiturule.

#### Ajastus ja koordineerimine

- Hange on tavaliselt üks alameetme rakendamise esimestest etappidest; samas võidakse hankeid korraldada kogu rakendamisetapi jooksul, olenevalt eri alameetmete rakendamise ajakavast.

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Linna hankevajadused on selgelt määratletud ja kokku lepitud.
- ✓ Hankemenetlusi juhtivad töötajad ja nende oskusteave on kindlaks määratud.
- ✓ Hanketingimused on kindlaks määratud.
- ✓ Hanked on välja kuulutatud, pakkumusi on hinnatud ja pakkujad on välja valitud.



#### Keskkonnahoidlike riigihangete näidiskriteeriumid

Selleks et hõlbustada keskkonnahoidlikkusnõuete lisamist hanketingimustele, töötatakse välja ELi keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriume. ELis vastu võetud keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriumide eesmärk on saavutada hea tasakaal keskkonnatoime, kulude, turul kättesaadavuse ja kontrollimise lihtsuse vahel, kuid hankijad võivad vastavalt oma vajadustele ja ambitsioonitasemele kajastada oma hankedokumentides kas kõik või ainult teatavad nõuded.

Linnalise liikuvuse puhul on olemas näidiskriteeriumid alljärgnevalt loetletud valdkondade jaoks. Igaüks neist jaguneb mitmeks alamkategoriaiks, nt maanteetransporti käsitlevas dokumendis on toodud kriteeriumid busside, autode, muude sõidukite jms hankimiseks. Kriteeriumid on kättesaadavad kõigis ELi keeltes.

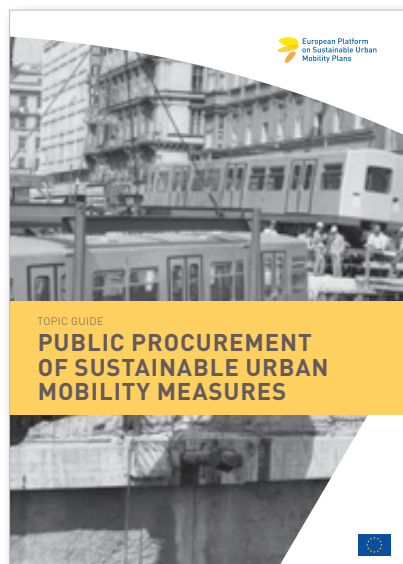
- Teede projekteerimine, ehitus ja hooldus
- Teevalgustus ja foorid
- Maanteetransport

Lisateave: [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

## Läheneviisid säästvate riigihangete korraldamiseks

**Joonis 36:** Ülevaade läheneviisidest säästvatele riigihangetele (Rudolph, F., Werland, S., 2019. *Public procurement of sustainable urban mobility measures.*)

Läheneviis	Eesmärk	Näited	Märkused
<b>Investeeringute ümbersuunamine säästvatesse liikumisviisidesse</b>	Transpordisüsteemi üleminek säästvatele transpordiliikidele	Investeeringute ümbersuunamine individuaalse motoriseeritud liikuvuse asemel ühistransporti ja aktiivsetesse transpordiliikidesse	See võib olla poliitiline otsus, mida hankivad asutused ei saa mõjutada või saavad vaid väga vähe mõjutada
<b>Toodete asemel teenuste hankimine (tuluspõhine, funktsionaalne hange)</b>	Otseste kulude vähendamine; napi linnaruumi säästmine	Avalikus halduses oma autode asemel ühisautopargi kasutamine	Spetsifikatsioonide kirjeldamiseks funktsionaalsete ja toimivusega seotud nõuete kasutamine
<b>Säästvamate toodete ja teenuste hankimine</b>	Toodete tõhususe suurendamine ja keskkonnanahoidlike toodete eelistamine	Pakkumuste hindamise kriteeriumidena sõidukite CO <sub>2</sub> , tahkete osakeste ja NO <sub>x</sub> heite ning müra taseme kasutamine Olemasolevate trammide või busside moderniseerimine energiatõhususe suurendamiseks Sõidu- ja jalgrattateede rajamiseks ringlussevõetud materjalide kasutamine	Euroopa õigusaktid võimaldavad peale madalaima hinna kohaldada ka muid pakkumuste hindamise kriteeriume
<b>Toodete ja teenuste kvaliteedi parandamine</b>	Ühistranspordi atraktiivsuse suurendamine	Ühistranspordi kvaliteedikriteeriumid (vaiksed sõidukid, reisijate teavitamine sõidu ajal, WiFi jne)	
<b>Uuenduslike toodete ja teenuste hankimine</b>	Uuenduste turuletoomine	Elektribusside hankimine Lepingulised jalgrattajagamisteenuse osutajad ühistranspordisüsteemi osana	Omavalitsustel on turuvõim paljudes valdkondades, näiteks ühistranspordi valdkonnas Hanked võivad nõuda riskijuhtimist



Lisasuunised ja etapiviisiline läheneviisidest säästvatele riigihangetele on esitatud teemajuhendis „Säästva linnaliikuvuse meetmete riigihanked“.

## HEA TAVA NÄIDE

### Piemonte piirkond, Itaalia: 19 linnaelektribussi ühishange

Piemonte piirkonnas korraldati ühishange piirkonna transpordiettevõtjate sõidukiparkide varustamiseks elektribussidega. Hankemenetlus koosnes viiest etapist:

- ühistranspordiettevõtjad esitasid projektitaotlused;
- turu-uuring tarnijate kindlakstegemiseks;
- pakkumiskutse ja eelkvalifitseerimise etapp;
- tarnijate valimine;
- valitud tarnijatelt pakkumuste küsimine.

Hanke võitis BYD EUROPE B.V., kes sõlmis sõltumatud lepingud kõigi asjaomaste ühistranspordiettevõtjatega. Piirkond rahastas 90 % ja ettevõtjad 10 % bussiostukuludest. Piirkond hoiab 10 aasta jooksul eeldatavalt kokku ligikaudu 50 000 eurot ja õhku jääb paiskamata 769 tonni CO2 aastas.

**Autor:** Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** Piemonte piirkond

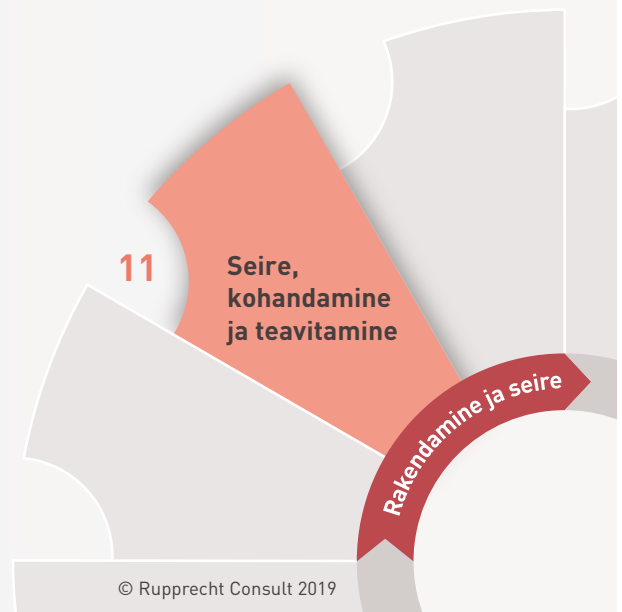




# 11. ALAETAPP

## Seire, kohandamine ja teavitamine

- 11.1 Edusammude seire ja kohanduste tegemine
- 11.2 Kodanike ja sidusrühmade teavitamine ja kaasamine



Pidev seire on säästva linnaliikuvuse kavandamise üks põhiomadusi, mis muudab protsessi tõhusamaks ja aitab parandada rakendamise kvaliteeti. Eduka rakendamisetapi tagamiseks peate selgitama välja lähtetaseme ja alustama seiret varakult, et saaksite muutustele asjakohaselt reageerida. Seire tulemusi tuleb arvesse võtta edasise rakendamise optimeerimisel ning need tuleks edastada kodanikele ja sidusrühmadele. Selles etapis mõjutab meetmete rakendamine tavaliselt esimest korda otseselt laiemat üldsust, mistõttu üldsus väljendab rakendamise vastu suurt huvi. Seetõttu tuleb kohalikku kogukonda korrapäraselt kaasata ja teavitada.

## TEGEVUS 11.1. Edusammude seire ja kohanduste tegemine

### Põhjendus

Laiem seire- ja hindamiskord määrati kindlaks ning andmeid koguti enne säästva linnaliikuvuse kava vastuvõtmist (vt tegevused 3.1, 6.1 ja 7.3). Meetmete rakendamise etapis on aeg valitud seirevahendeid korrapäraselt rakendada ja kontrollida edusamme sihttasemetel saavutamisel. Korrapärane seire ja analüüs võimaldavad jõuda probleemidele varakult jälile ja teha kohandusi. See, milliseid kohandusi tuleb teha, oleneb iga linna ja selle säästva linnaliikuvuse kava konkreetsest olukorrast ja kohalikest oludest. Säästva linnaliikuvuse kava protsessis on vaja paindlikkust, et tagada uute arengusuundadega ja teadmiste arvessevõtmine. Näiteks võib olla võimalik rakendada linna konkreetse probleemi lahendamiseks uusi ja paremaid meetmeid või alameetmeid või võivad olla tekkinud uued teadmised, mille tõttu mõni meede osutub iganenuks. Meetme rakendamise kohandamise põhjused

võivad hõlmata kavandamisega seotud sisetegureid (nt aeg või eelarve) või mitmesuguseid välistegureid (nt üldsuse vastuseis meetmele, poliitiline seadusandja, reguleerimisprotsessid või planeerimistegevused, mis võivad protsessi mõjutada, uued tehnoloogialahendused jne).

### Eesmärgid

- Teha kindlaks probleemid, kitsaskohad ja muud raskused, mis takistavad õigeaegset rakendamist.
- Jälgida eesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme.
- Kohandada uute tehnoloogiliste, õiguslike, rahastamisalaste või poliitiliste arengusuundadega.
- Kohandada ja optimeerida rakendamisprotsessi.

## Ülesanded

- Jälgige rakendustegevust, suheldes regulaarselt isiklikult alameetmete juhtidega (vt tegevus 12.1).
- Mõõtke korrapäraselt oma näitajaid andmekogumise meetodite ja sagedusega, mis määrati kindlaks tegevuse 7.3 raames. Kasutage meetmetasandi näitajaid, et jälgida edusamme üksikmeetmete või meetmepakette sihttasemetel saavutamisel (olenevalt meetme liigist iga 1–5 aasta tagant). Kasutage strateegilisi näitajaid, et jälgida edusamme säästva linnaliikuvuse kava üldiste eesmärkide saavutamisel (tavaliselt iga 1–2 aasta tagant). Mõlemal juhul võrreldge meetmete mõju hindamiseks mõõtmistulemusi lähtetasemega enne rakendamise algust, võttes samal ajal arvesse ka muid mõjutavaid tegureid.
- Hoidke end kursis uute arengusuundadega, nagu muutused riigi õigusnormides, tehnoloogias, rahastamises või kohalikus poliitikas. Kaaluge korrapäraselt, mida olemasolevad suundumused teie tegevuse jaoks tähendavad.
- Olge oma meetmete ajakohastamisel ja rakendustegevuse muutmisel paindlikud. Neid võib olla vaja kohandada järgmistel põhjustel:
  - Rakendamisel ilmnevad raskused. Näiteks kui meetmele on tugev vastuseis, kaaluge võimalust muuta see ajutiseks eksperimendiks, mida teatava aja (nt ühe aasta) möödudes nõuetekohaselt hinnatakse ning seejärel olenevalt tulemustest kas jätkatakse või lõpetatakse. Sageli väheneb vastuseis siis, kui inimesed on muutusega harjunud ja näevad sellest saadavat kasu (nt teemaks Stockholmis).
  - Meetmete või kogu säästva linnaliikuvuse kava raames ei jõuta oluliste sihttasemeteni. Kui kõik või mõned säästva linnaliikuvuse kava meetmed osutuvad eeldatust vähem tulemuslikuks, uurige selle põhjuseid ja kohandage neid õigel ajal. Kui näiteks uusi kaitstud jalgrattaradasid ei kasutata nii palju, kui sihiks seati, siis uurige, kas nendega on midagi valesti või kas nendeni viivad olulised ühendused puuduvad, ning reageerige vastavalt. Kui hoolimata teie jõupingutustest õhusaaste linnas ei vähene, näiteks seetõttu, et majanduskasv võimaldab üha rohkematel inimestel autot omada, kaaluge võimalust tugevdada või rakendada õhukvaliteedile suunatud meetmeid, nagu suuremad parkimistasud või teemaksud, mis lisanduvad tänapäevaste elektribusside pakkumisele.
- Tehnoloogiline, õiguslik või poliitiline areng, mis muudab teie meetmed iganenuks või võimaldab rakendada muid, tulemuslikumaid meetmeid. Näiteks uut tüüpi elektrisõidukid võivad eeldada kavandatud taristu ümberkujundamist või kohalikud valimised võivad muuta võimalikuks teeruumi ümberjaotamise meetmed, mis varem ei oleks saavutanud hääletenamust.
- Tehke vajaduse korral kohandusi koostöös alameetmete juhtidega. Peatage julgelt meetme rakendamine, kui see ei toimi! Rakendusprogrammi tuleks seiretulemuste põhjal kogu rakendusperioodi jooksul muuta.
- Tooge selgelt esile säästva linnaliikuvuse kava meetmete muudatused, mis tulenevad seireprotsessist, ja hankige ametlik heakskiit kõige olulisematele muudatustele poliitilisel tasandil.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Lisada rakendamise seirele mõistlikkuse kontroll, mis tähendab, et sidusrühmad, üldsus ja võimalikud kolleegid teistest linnadest annavad tagasisidet selle kohta, kuidas rakendamine kulgeb võrreldes säästva linnaliikuvuse kava eesmärkide ja sihttasemetega.
- Laske seiret ja hindamist teha läbipaistvalt, eelistatavalt sõltumatu ameti poolt, et tagada neutraalsus, ning kohaldades samu näitajaid, mida kasutati eelmistes etappides. Kui see tundub ebarealistlik (nt eelarvepiirangute tõttu), on sobiv alternatiiv ametiasutuste enesekontroll ja -hindamine.
- Levitage oma hindamistulemusi, eelkõige uudsete meetmete tulemusi, et teised saaksid teie kogemustest õppida (vt tegevus 12.2).

### Ajastus ja koordineerimine

- Tegemist on rakendamisetapis toimuva paralleelse protsessiga.

**Kontrollnimekiri**

- ✓ Rakendamise seisu jälgitakse järjepidevalt.
- ✓ Edusamme meetmete sihttasemete ja säästva linnaliikuvuse kava strateegiliste eesmärkide saavutamisel hinnatakse korrapäraste ajavahemike järel.
- ✓ Meetmete rakendamisel vajalikud kohandused on kindlaks määratud.
- ✓ Kohandusi on asjaomaste osalejatega arutatud ja neis on kokku lepitud.

**HEA TAVA NÄIDE****Lund, Rootsi:** sihttasemete saavutamisel tehtud edusammud esitatakse kokkuvõtlikult iga-aastastes seirearuannetes

Lundi linn jälgib tähelepanelikult oma säästva linnaliikuvuse kava alusel rakendatavaid meetmeid ja hindab rakendamist poliitike poolt kavandamisprotsessis määratud sihttasemete suhtes. Seetõttu mõõdetakse igal aastal jalakäijate arvu ning jalgrataste, mootorsõidukite ja ühistranspordi kasutamist. Kodanike seas tehtud küsitluse käigus kogutakse teavet hoiakute ja liikuvuskäitumise kohta iga nelja aasta järel. Kui sihttasemed jäävad saavutamata, tõhustatakse meetmeid või kavandatakse muudatusi järgmiseks aastaks.

Seire tulemuste visualiseerimiseks ja edastamiseks kasutatakse Lundis nn valgusfoorisüsteemi, mis näitab, kas meetmed edenevad hästi ja sihttasemed saavutatakse (roheline), kas meetmeid on vaja kohandada (kollane) või kas neid on vaja ümber planeerida / muuta / asendada (punane).

**Autor:** Anders Söderberg, Lundi linn, Läänemere Linnade Liidu vahendusel  
**Pilt:** Lundi linn

**HEA TAVA NÄIDE****San Sebastián, Hispaania:** säästva linnaliikuvuse kava interaktiivne seireplatvorm

San Sebastiánis kasutatakse säästva linnaliikuvuse kava meetmete rakendamisel tehtavate edusammude jälgimiseks liikuvuse seireplatvormi. See digitaalne vahend põhineb olemasolevate andmekogumissüsteemide kaudu saadud andmetel ning võimaldab saada väga täpseid ja usaldusväärseid hinnanguid. Juhid ja otsustajad saavad hõlpsalt ülevaate rakendamise üldisest seisust ning rakendus võimaldab neil huvi korral andmeid ka üksikasjalikumalt uurida. Edusamme kujutatakse lihtsal kujul, kasutades valgusfoorivärve, et näidata, kas linn liigub asjaomases valdkonnas säästva linnaliikuvusekava või isegi muude kohalike strateegiate eesmärkide saavutamise suunas või mitte.

**Autor:** Donostia / San Sebastiání omavalitsus, Läänemere Linnade Liidu vahendusel  
**Pilt:** Donostia / San Sebastiání omavalitsus



## HEA TAVA NÄIDE

### Funchal, Portugal: meetmete süstemaatiline seire vastuvõetavuse suurendamiseks

Jalakäijatealade loomisega seotud meetmete seireprotsess hõlmas territoriaalset hindamist, milles keskenduti juurdepääsetavusele, et teha kindlaks piirkonnad, kus võiks jalgsikäimise tingimusi parandada. Lisaks analüüsiti liiklusandmeid, et määrata kindlaks liiklusvood ja hinnata õhusaasteainete heidet. Samuti saadeti laiali küsimustik, et täiendavalt hinnata meetmete vastuvõetavust ja nende võimalikku mõju. Rakendatud meetmete hindamine ja mõõtmine oli vajalik parandusmeetmete võtmiseks. Strateegia osutus edukaks, näidates meetmete kasulikkust ja suurendades nende vastuvõetavust. Seepärast soovitatakse seda kasutada ka muudes kohtades, kus oleks kasulik rajada jalakäijatealaseid.

**Autor:** Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, Polise vahendusel  
**Pilt:** Funchali linnavalitsus, liikuvus- ja liiklusosakond



## TEGEVUS 11.2. Kodanike ja sidusrühmade teavitamine ja kaasamine

### Põhjendus

Kohaliku elanikkonna teavitamine ja kaasamine ei tohiks lõppeda kavandamisetaapiga. See on oluline koostisosa säästva linnaliikuvuse kava protsessi kõigis etappides. Rakendamise käigus tuleb anda avalikult teada rakendatavate meetmete edenemisest, tuues välja nende panuse kokkulepitud visiooni ja eesmärkide saavutamisse. Protsessi käigus tuleks pöörata erilist tähelepanu kodanikele ja sidusrühmadele, keda teatavad meetmed otseselt mõjutavad. See võimaldab kodanikel mõista, et nende varem strateegia- ja üksikasjatasandil antud sisend ning linnas või asumis toimuvad reaalsed muutused on omavahel seotud. See nõuab üldsuse ausat, pidevat ja lugupidavat teavitamist linnavalitsuse poolt, ent ka vastupidi – kodanikke, kes on meetmete tegeliku rakendamise lõplikud eksperdid, tuleks julgustada ja neil peaksid olema mugavad võimalused edastada konstruktiivseid arvamusi selle kohta, kuidas meetmeid parandada ja viimistleda. Kodanike arvamuste tõsimeelne arvessevõtmine ja neile reageerimine suurendab usaldust ning pakub võimalusi rakendamisprotsessi ja meetmete rakendamise lõpptulemuste parandamiseks.

### Eesmärgid

- Kasutada tõhusalt ressursse – nii spetsialistide oskusteavet kui ka kodanike kohapealseid teadmisi –, et saavutada võimalikult häid tulemusi.
- Suurendada meetmete omaksvõtmist, kaasates kodanikke nii palju kui võimalik seire- ja rakendamisprotsessi.
- Tagada, et elanikud oleksid teadlikud oma linnas toimuvate muutuste tagajärgedest, kirjeldades eeliseid ja pakkudes valikuvõimalusi, kus igapäevaseid liikuvusharjumusi võib või tuleb muuta.

### Ülesanded

- Pidage enne rakendamise alustamist nõu kodanike või sidusrühmadega, keda kavandatud meede otseselt (positiivselt või negatiivselt) mõjutab, ning reageerige nende muredele. Pidage meeles, et need, kes kardavad negatiivset mõju, teevad kindlasti kõvemat häält kui need, kes meetmest kasu saavad, isegi kui nad on vähemuses.

- Leevendage rakendamisega kaasnevat negatiivset mõju (nt pakkuge toetust ettevõtetele, mida mõjutab uue trammiliini pikaajaline ehitamine).
- Otsige loovaid viise sidusrühmade kaasamiseks, kus vähegi võimalik (nt laske lastel maalida teele jalajäljed, mis tähistavad turvalist teed kooli).
- Hoidke laiemat üldsust kursis meetmete rakendamisel tehtud edusammudega. Avaldage kodanikele ja poliitikutele suunatud hindamistulemused. Esitage valitud näitajate kogum (emotsioone tekitavad põhinäitajad, vt tegevus 6.1) kvaliteetsete jooniste kujul, mis on mittespetsialistidele kergesti mõistetavad. Esitage kohalikule volikogule iga aasta või kahe järel üldine ülevaade rakendamise seisu kohta, et hoida säästva linnaliikuvuse kava päevakorras tähtsal kohal (nt olukorda käsitleva aruande või volikogu istungil tehtava ettekande vormis).
- Tooge esile meetmete rakendamise vahe-eesmärgid ja tähistage saavutusi koos kogukonnaga (nt tänavafestival pärast tänavava muutmist jalakäijatealaks).

#### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kaaluge võimalusi meetmete kaaskrakendamiseks koos kodanikuühiskonnaga (nt elanikud, ettevõtted, kunstnikud, spordiklubid, koolid, pensionärid, kutsekoolid, usurühmad, muuseumid jne). Olenevalt oludest võiksid kodanikud võtta enda kanda hooldusülesandeid, teha lihtsamaid töid, võimaldada juurdepääsu oma suhtluskanalitele, tegeleda

koolituse ja juhendamise, teatada probleemidest, korraldada üritusi, pakkuda andmeid, oskusteavet ja ideid või isegi anda rahalist toetust (ühisrahastamine/ühisinvesteeringud). Projekti SUNRISE raames välja töötatud kaaskrakendamise suunistest võite leida inspiratsiooni ja mitmesuguseid konkreetseid näiteid (nt kodanike loodud jalgrattarajad, kohalooe elanike osalusel, kodanikubussid, kollektiivsed koristuspäevad jne).

#### Ajastus ja koordineerimine

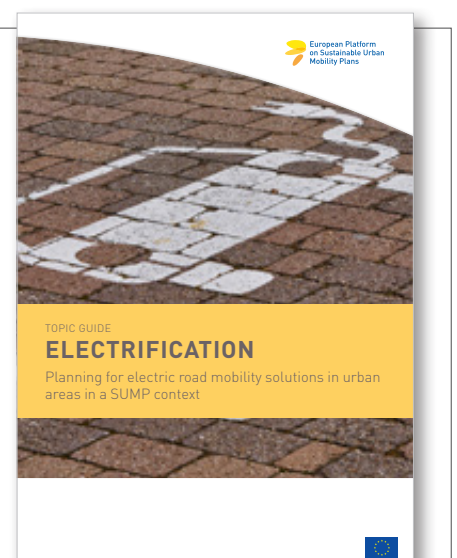
- Kodanike ja sidusrühmade kaasamine eri vormides on vajalik kogu säästva linnaliikuvuse kava protsessi vältel, sh rakendamis- ja seireetapis.

#### Kontrollnimekirja

- ✓ Kodanikud ja sidusrühmad, keda meetmete rakendamine otseselt mõjutab, on rakendamisprotsessi kaasatud.
- ✓ Lahendused rakendamise ajal ilmneva negatiivse mõju leevendamiseks on kindlaks tehtud ja ellu viidud.
- ✓ Üldsust on meetmete rakendamise edenemisest teavitatud.

Meetmete rakendamise edukus on tihedalt seotud mõjutatud sidusrühmade ja kodanike hea teavitamisega. Elektrifitseerimismeetmete puhul, nagu laadimistaristu või heitevabad tsoonid, peavad elanikud olema kaasatud ja neid tuleb julgustada muutustes osalema. Ei ole lihtne veenda inimesi vahetama oma isiklikud autod muude võimaluste vastu ja liikuvust planeeriv asutus ei saa seda otseselt kontrollida – see tuleb saavutada mitmesuguste teavituste ja stiimulite abil. Soovitav on teavituskampanias kasutada äratuntavat kaubamärki ja eri kanaleid, et jõuda eri rühmadeni. Sõnumid peaksid keskenduma pigem otsesele kasule kasutajate jaoks (nt olelusringi kulud, juurdepääs laadimistaristule jne) kui kasule ühiskonna jaoks. Te peaksite laialdaselt tutvustama kõiki pakutavaid eeliseid ja stiimuleid, nagu elektrisõidukite juhtidele antavad rahalised toetused ja praktilised eelised (nt juurdepääs heitevabadele tsoonidele, tasuta parkimine, tasuta laadimine jne).

Rohkem suuniseid selle kohta, kuidas transporti säästva linnaliikuvuse kava raames edukalt elektrifitseerida, leiate teemajuhendist „**Elektrifitseerimine säästva linnaliikuvuse kavandamisel**“.





### Lisateave

**Projekt SUNRISE, 2019.** Co-Implementation Guidelines, [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SUN\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

**Projekt CH4ALLENGE, 2016.** Participation manual – Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)

**CIVITAS DYNAMO, 2016.** Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process – Experiences from the CIVITAS DYNAMO Project, [https://civitas.eu/sites/default/files/participation\\_2.0\\_in\\_the\\_sump\\_process\\_dynamo\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf)

### HEA TAVA NÄIDE

## Ljubljana, Sloveenia: tänava ajutine sulgemine viis linnaruumi püsiva ümberkujundamiseni

Ljubljana linn kasutas 2013. aastal Euroopa liikuvusnädalat selleks, et sulgeda kesklinnas asuv Slovenska tänav ajutiselt (neljaks kuuks) kõigile mootorsõidukitele. See oli üks samm linnaruumi ümberkujundamisel uueks jalakäijate tänavaks, kus võivad liikuda ainult ühistransport, jalgratturid ja jalakäijad. Algatus hõlmas ka uut linnamööblit ja haljasala. Neli kuud hiljem, 2014. aasta jaanuari lõpus, oli CO2 tase langenud 70 %; seega paranes elu- ja õhukvaliteet ning vähenes müra tase. Tuginedes positiivsetele tulemustele ja üldsuse tagasisidele, suleti tänav 2015. aasta septembris püsivalt.

Autor: Matic Sopotnik, Ljubljana linn, EUROCIITIESi vahendusel  
Pilt: Ljubljana linn



### HEA TAVA NÄIDE

## Bologna, Itaalia: kodanike kaasamise uudsed ja interaktiivsed vormid

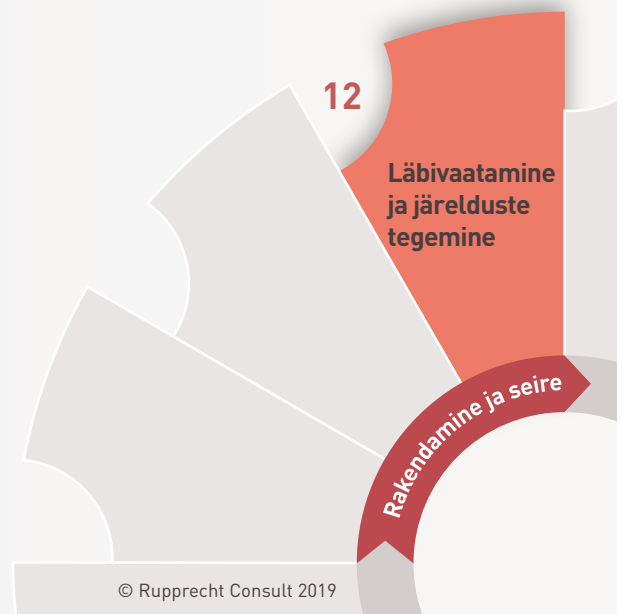
Mitmetasandilisel lähenemisviisil põhinev kodanike kaasamine oli Bologna säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisel üks peamisi edutegureid. Säästva liikuvuse foorumi raames kutsuti eri sidusrühmi üles eesmärke, strateegiaid, poliitikat ja meetmeid käsitlema. Kokku osalesid säästva linnaliikuvuse kava avalikel esitluskoosolekutel 55 omavalitsust ja nende kodanikud; Bologna kuus linnaosa olid esindatud seminaridel ja spetsiaalsetes teabepunktides. Säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamise ja projekti „PUMS Bologna Metropolitana“ eesmärk oli kaasata kõik osalejad ja kodanikud kaasamis-, teavitamis- ja teabevahetustegevuse kaudu (kaasrakendamine).

Autor: Catia Chiusaroli, Bologna suurlinn, Polise vahendusel  
Pilt: Bologna suurlinn



## 12. ALAETAPP Läbivaatamine ja järelduste tegemine

- 12.1 Õnnestumiste ja ebaõnnestumiste analüüsimine
- 12.2 Tulemuste ja saadud kogemuste jagamine
- 12.3 Uute probleemide ja lahenduste kaalumise



Säästva linnaliikuvuse kava protsess on tsükkel, sest see kätkeb endas pidevat arengut. Protsessi lõpp on ka algus. Maailm – ja teie linn – muutub ja areneb edasi. Isegi kui olete tsükli lõpetanud, on oluline vaadata, mis läks hästi ja mis mitte, jagada ja vahetada kogemusi kodanikega ning kaaluda uusi probleeme ja sõlmküsimusi ning võimalikke uusi lahendusi neile. Selles etapis saate teha järeldusi sellest, mis läks hästi ja mis mitte, ning võtta saadud kogemusi arvesse säästva linnaliikuvuse edasisel kavandamisel.

### TEGEVUS 12.1. Õnnestumiste ja ebaõnnestumiste analüüsimine

#### Põhjendus

Kõik ei kulge täpselt nii, nagu plaanitud – mõnikord läheb halvemini ja mõnikord paremini. Oluline on hoolikalt uurida, mis läks hästi ja mis mitte; igast kogemusest on midagi õppida. Hindamine hõlmab nii teie jõupingutuste mõju linnalisele liikuvusele ja laiemalt (visiooni, eesmärkide ja sihttasemete saavutamise tase) kui ka kavandamisprotsessi enda tulemuslikkust. On võimalik, et üks läks hästi ja teine valesti.

Õnnestumiste ja ebaõnnestumiste kindlakstegemiseks ja mõistmiseks peate kaasama kaasatud ja mõjutatud kodanikke ning aktiivselt kuulama nende arvamust protsessi ja selle tulemuste kohta. See on oluline selleks, et teha järeldusi ning parandada oma oskusi ja teadmisi, mis omakorda aitab luua tugeva aluse järgmisele kavandamistsüklile.

#### Eesmärgid

- Hinnata kavandamisprotsessi, säästva linnaliikuvuse kava ja selle rakendamist, et mõista õnnestumiste ja ebaõnnestumiste põhjuseid.
- Parandada kodanike ja sidusrühmade abiga oma arusaamist säästva linnaliikuvuse kavandamise protsessist ja meetmete üldisest mõjust.
- Teha järeldusi säästva linnaliikuvuse kava järgmise versiooni ettevalmistamiseks.

#### Ülesanded

- Hinnake säästva linnaliikuvuse kava õnnestumisi ja ebaõnnestumisi, analüüsides kõikide etappide ja alaetappide tugevaid ja nõrku külgi ning nende lõpptulemusi.

- Analüüsi protsessi, vaadates tagasi kogu tsüklile. See võib hõlmata näiteks osaluspõhist vaatlust, fookusrühmi või intervjuusid. Kasutage neid võimalusi, et kriitilise pilguga hinnata sidusrühmade ja kodanike kaasamise tulemuslikkust eesmärgiga tõhustada kaasamist hilisemates etappides ja tulevastes kavades.
- Kaasake aktiivselt peamisi sidusrühmi ja kodanikke, et teha kindlaks saavutused ja parandamist vajavad protsessi etapid nende vaatenurgast. Pärast aastatepikkust säästva linnaliikuvuse kavandamist võivad kõrvalseisjad pakkuda hoopis teistsugust vaatenurka ja nad võivad olla märganud olulisi aspekte, mida teie ei näe.
- Mõju hindamiseks võite alustada rakendatud meetmete laiema mõju hindamisega siis, kui on saadud piisavalt tulemusi. Analüüsige, mis läks hästi ja mis läks valesti. Loetlege eesmärgid ja strateegilised sihttasemed, mida ei õnnestunud saavutada, kuid mis on endiselt päevakorras.

- Teavitage saadud kogemustest tuumikmeeskonda ja peamisi sidusrühmi (nt juhtrühma).
- Kinnistage edulugusid ja tagage, et õpite järgmises kavandamisvoorus vigadest.

#### Ajastus ja koordineerimine

- Hinnake kavandamise ja kodanike kaasamise protsessi tulemuslikkust rakendusetapis.
- Hinnake üldist mõju (s.t kas olete visioonile lähemale jõudnud) pärast piisava arvu meetmete rakendamist.

#### Kontrollnimekiri

- ✓ Säästva linnaliikuvuse kava protsessi õnnestumisi ja ebaõnnestumisi on hinnatud.
- ✓ Meetmete rakendamise hindamine on lõpule viidud.
- ✓ Peamisi sidusrühmi ja kodanikke on kaasatud ning erinevad vaatenurgad saadud.
- ✓ Järeldusi on jagatud ja neist on teada antud.

#### HEA TAVA NÄIDE

### Métropole de Nantes, Prantsusmaa: eelmise säästva linnaliikuvuse kava põhjalik hindamine enne uue kava väljatöötamise alustamist

Métropole de Nantesis hinnati eelmise säästva linnaliikuvuse kava (2010–2015) peamisi õnnestumisi ja ebaõnnestumisi, et uus kava saaks parem. Hindamiseks korraldati suurlinnapiirkonnas kvalitatiivne ja kvantitatiivne uuring (milles osales vastavalt 20 000 ja 1 000 inimest), et mõista, kuidas liikuvuskäitumine on muutunud ning kuidas elanikkond on mitmesuguseid alates 2010. aastast rakendatud liikuvusmeetmeid kogunud ja vaadelnud. Lisaks tegi eksperdirühm kvalitatiivse analüüsi ning sõnastas järeldused ja soovitused järgmise säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks. Hindamisprotsessis elanikkonnaga konsulteerimine ning ekspertide ja sidusrühmade kaasamine oli uue säästva linnaliikuvuse kava heaks ettevalmistamiseks otsustava tähtsusega.

Autor: Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, Polise vahendusel  
Pilt: Christine Blanchard





## TEGEVUS 12.2. Tulemuste ja saadud kogemuste jagamine

### Põhjendus

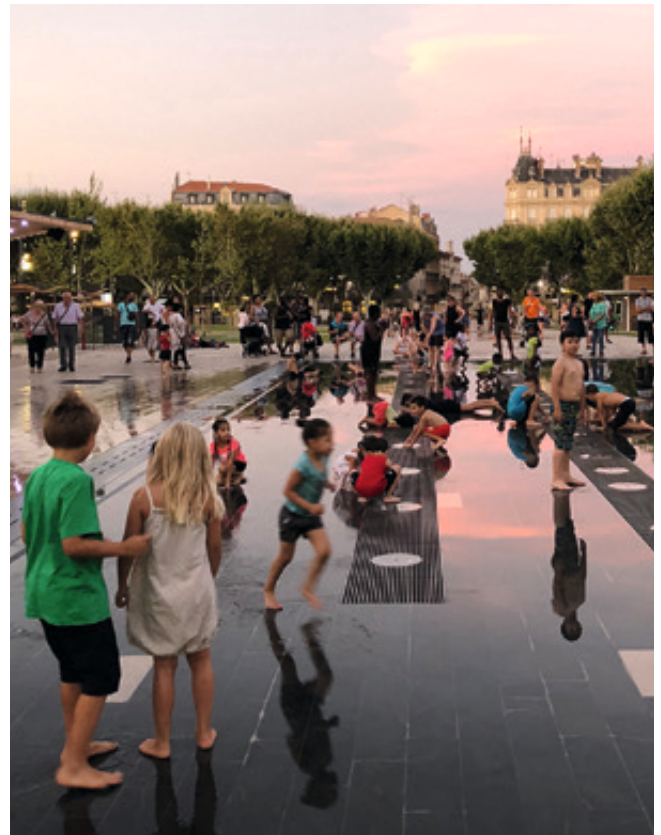
Kõigil linnadel on tugevaid ja nõrku külgi ning kõik linnad saavad säästva linnaliikuvuse kava eri valdkondades ja aspektides teistelt õppida ja teisi õpetada. Esiteks aitab oma teadmiste ja kogemuste jagamine Euroopa linnadel ühiselt edasi liikuda ja paremaks muutuda. Teiseks annab see võimaluse mõelda oma kogemuste üle ja õppida teiste linnade kogemustest. Oluline on ka see, mida te otsustate teistega jagada. Üldiselt jagavad inimesed meeleldi oma õnnestumisi, kuid enamik eelistab mitte avalikult rääkida oma ebaõnnestumistest. Kuigi see on mõistetav, võib mõnikord parimaid õppetunde saada sellest, mis ei läinud plaanipäraselt (kas positiivses või negatiivses mõttes).

### Eesmärgid

- Leida võimalusi jagada oma kogemusi teiste linnadega oma riigis, piirkonnas või keelealal (ja võimaluse korral ka kaugemal).
- Leida võimalusi õppida kogemustest, mida on saanud teised linnad teie riigis, piirkonnas või keelealal (ja võimaluse korral ka kaugemal). Need võivad olla seotud säästva linnaliikuvuse kava sisu, protsessi või meetmetega.
- Olla valmis avalikult jagama vähem positiivseid kogemusi ning – mis eriti oluline – seda, mida te neist õppisite ja mida teeksite järgmisel korral teisiti.

### Ülesanded

- Mõelge saadud kogemuste üle ja dokumenteerige need.
- Jagage oma õnnestumiste ja ebaõnnestumiste analüüsi tulemusi, et teised linnad saaksid teie kogemustest õppida.
- Võtke ühendust oma riigi või piirkonna teiste linnadega, kellega teil juba on sidemed, ning kutsuge neid kogemusi jagama ja vahetama. See võib toimuda lihtsa poolepäevase seminarivormis, mille käigus ühe-kahe teise linna esindajad saadud kogemusi vahetavad ja analüüsivad.



Pilt © Gehl

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Kirjutage Eltise (<http://www.eltis.org/discover/case-studies>) jaoks juhtumiuuring oma linna säästva linnaliikuvuse kava kogemuse ühe aspekti kohta.
- Registreeruge portaalis CIVITAS, et jagada ja vahetada teavet teistega, kes samuti tegelevad säästva liikuvusega: <https://civitas.eu>

### Ajastus ja koordineerimine

- Hakake saadud kogemusi jagama pärast seda, kui teil on olnud aega oma õnnestumiste ja ebaõnnestumiste üle järele mõelda ning neid mõista.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Saadud kogemused on dokumenteeritud ja teistele kättesaadavaks tehtud.

## HEA TAVA NÄIDE

**Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis:** teadmiste vahetamine Euroopa linnade õppeprogrammi raames

CIVITASe säästva linnaliikuvuse kavade projekti SUMP-Us kolmanda õppeprogrammi raames oli väikestel ja keskmise suurusega linnadel võimalik mitmesuguste tegevuste kaudu jagada oma teadmisi ja kogemusi. Kogemuste vahetamise tulemusena sai Rivas-Vaciamadrid teavet meetmete valimise, prioriseerimise ja kirjeldamise etappide kohta ning järgis neid etappe oma ühistranspordisüsteemi ümberkorraldamiseks. Kilkise säästva linnaliikuvuse kava töörühm kasutas saadud teadmisi sidusrühmade kaasamise, meetmete valiku, seire ja hindamise kohta, et töötada välja tõhus rakendusmetoodika. Ginosa kavatseb luua säästva linnaliikuvuse kava töörühma, mis integreerib programmist saadud teadmised linna pikaajalistesse strateegiatesse ja aitab nii saavutada säästvama Ginosa.

**Autor:** Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosa linnavalitsus, Eleftheria Spanou, Kilkise linnavalitsus, ICLEI vahendusel  
**Pilt:** Ana Drăguțescu

**TEGEVUS 12.3.** Uute probleemide ja lahenduste kaalumine**Põhjendus**

Enne järgmise säästva linnaliikuvuse kavaga seotud töö alustamist peaksite kaaluma tulevase linnatranspordi ja linnalise liikumiskeskonnaga seotud probleeme ja lahendusi. Te olete protsessi juba rakendamise käigus kohandanud ja hinnanud; nüüd on teil võimalik seda eemalt vaadata ja strateegilisemalt uurida, kuidas tingimused ja ootused on muutunud, et edaspidi kavandamisprotsessi ja meetmete valikut optimeerida.

Olles teinud kindlaks, kuhu olete jõudnud (tegevus 12.1), peate nüüd otsustama, kuhu soovite edasi minna ning millised kogemused, lahendused ja teadmised soovite järgmisse tsüklisse kaasa võtta. Kogemused näitavad, et iga kavandamistsükkel aitab parandada oskusteavet ja suurendada järgmise kavandamisvooru tõhusust. Probleemide esmane analüüs võib mõjutada uue kavandamisprotsessi ülesehitust ning ühendada omavahel praeguse ja uue säästva linnaliikuvuse kava.

**Eesmärgid**

- Valmistuda järgmiseks kavandamisvooruks.
- Mõtiskleda praeguse kavandamistsükli käigus saadud kogemuste üle, pidades silmas eesiseivaid uusi probleeme.

**Ülesanded**

- Kaaluge uusi tulevikuprobleeme (ühiskond, tehnoloogia, transpordisüsteem), mis võivad kavandamistsükli ja säästva linnaliikuvuse kava rakendamist mõjutada. Eelkõige tehnoloogia ja andmete kasutamise areng võib lähitulevikus kaasa tuua suuri muutusi (nt liikuvus kui teenus, automatiseeritud sõidukijuhtimine, suurandmed, jagatud liikuvus).
- Tehke kindlaks, kuidas muude valdkondade poliitika (maakasutus, energeetika, keskkond, majandusareng, sotsiaalne kaasamine, tervishoid ja ohutus) võiks tagada koostoime liikuvuspoliitikaga.
- Valmistuge järgmise säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamiseks.
- Kaaluge, milliseid tsükli 1. ja 2. etapi tegevusi ei ole vaja korrata.

### Põhinõuete täitmisest laiem tegevus

- Tehke kindlaks edaspidi lahendamist vajavad probleemid, mis on kujunenud rakendusetapis (nt arutelu peamiste sidusrühmadega, andmeanalüüs, tegevuse 12.1 raames kindlaks tehtud ebaõnnestumised ja õnnestumised).

### Ajastus ja koordineerimine

- See peaks toimuma enne uue säästva linnaliikuvuse kava väljatöötamisega alustamist (s.t senise kava rakendamise perioodil).
- Kaaluge kogu säästva linnaliikuvuse kava läbivaatamist ja ajakohastamist iga 5–10 aasta järel. Kümne aasta pärast võib kogu dokument olla vananenud; meetmeid tuleks siiski jälgida ja ajakohastada sagedamini, et suurendada kõige asjakohasemate meetmete rakendamise tõenäosust.

### Kontrollnimekiri

- ✓ Linnatranspordi ja liikuvuse ees seisvad uued probleemid on kindlaks tehtud.
- ✓ Praegusest kavandamistsüklist saadud kogemused on valmis kasutamiseks järgmistes integreeritud planeerimisprotsessides.
- ✓ Säästva linnaliikuvuse kava ajakohastamine on lõpule viidud.



### Lisateave

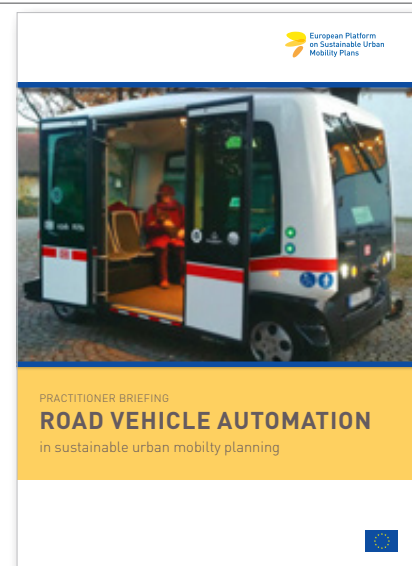
Säästva linnaliikuvuse kava meetmete käsiraamat edasijõudnud linnadele koos soovitusetega selle kohta, kuidas hinnata uusi tehnoloogialahendusi, edendada uusi uuenduslikke meetmeid ja koostada innovatsioonistrateegia:  
<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



Pilt © Gehl

Üks peamisi tulevase sõlmküsimusi, mis enamikule kohe meelde tuleb, on automatiseerimine. Tootjad on juba hakanud oma sõidukites kasutusele võtma üha rohkem andmesideühendusega ja automatiseeritud funktsioone. Kuigi andmesideühendusega ja automatiseeritud sõidukite kasutuselevõtmisel on tehtud kiireid edusamme, sõltub üleminek sellistele sõidukitele suurel määral uue tehnoloogia heast integreerimisest olemasolevasse linnalise liikuvuse süsteemi linnaliikuvuse kava protsesside raames. Ilmselt tuleb andmesideühendusega ja automatiseeritud sõidukite kasutamist säästva linnaliikuvuse kavas kaaluda, kuid seda ei pea mõistma nii, nagu tuleks selliste sõidukite murranguline tehnoloogia ja selle mõju kriitikat tegemata heaks kiita, vaid pigem tuleks kohalikel omavalitsustel võimaldada oodatavaid tehnoloogilisi muutusi kriitiliselt hinnata ja kujundada tulevikku nendega seotud ootustele. On väga oluline, et linnad etendaksid selge ja populaarse linnavisiiooni kaudu ennetavalt aktiivset rolli, tagades, et linn kasutab ära tehnoloogiat, mitte vastupidi.

Lisasuuniseid selle kohta, kuidas tulla toime edaspidiste probleemidega, mis tulenevad andmesideühendusega ja automatiseeritud sõidukitest, leiab praktikutele mõeldud ülevaatest „**Maanteesõidukite automatiseerimine ja säästva linnaliikuvuse kavandamine**“.





Automatiseerimise kõrval peetakse üheks oluliseks tulevikusuundumuseks laialdaselt ka liikuvust kui teenust. Liikuvus kui teenus võib ühendada erinevaid uusi liikuvusvõimalusi (jagamissüsteemid, mikroliikuvus, automatiseerimine), toetades linnatranspordi mitmeliigilisust.

Praktikutele mõeldud ülevaates „**Liikuvus kui teenus ja säästva linnaliikuvuse kavandamine**“ antakse teavet liikuvuse kui teenuse olemuse mõistmiseks, linna valmisoleku hindamiseks ning liikuvuse kui teenuse võimalike tegevus- ja juhtimismudelite uurimiseks säästva linnaliikuvuse kavandamisel.

#### HEA TAVA NÄIDE

### Suur-Manchester, Ühendkuningriik: pidevalt ajakohastatav veebipõhine tõendusbaas

Suur-Manchesteri transpordistrateegiat 2040 ja uut rakenduskava (2020–2025) toetab ulatuslik tõendusbaas, mis hõlmab kuut ühiskondlikku suundumust ja probleemi, mis mõjutavad transpordinõudlust Suur-Manchesteris.

Tõendusbaasi ajakohastatakse pidevalt, et see kajastaks edaspidiseid probleeme ja suundumusi, aga ka tagamaks, et säästva linnaliikuvuse kavas sisalduvad kavatsused ja püüdlused põhineksid suundumustel ja andmetel, mis on kohalikes oludes ja asjaomasel ajahetkel asjakohased. On oluline, et linnal oleks piisavalt ressursse, et tagada andmete/teabe korrapärane ja süstemaatiline ajakohastamine ning seega kogutud tõendite püsiv asjakohasus.

Autor: Ben Brisbane, Suur-Manchesteri transpordiamet, EUROCIETIESi vahendusel

Pilt: Suur-Manchester



## **Vahe-eesmärk:** meetmete rakendamist on hinnatud

### Palju õnne – olete edukalt saavutanud tsükli viimase eesmärgi!

Tsükli see punkt tähistab meetmete rakendamise lõpuleviimist ja hindamist, kogu tsükli lõppu ning samal ajal uue säästva linnaliikuvuse kava protsessi algust. Selle eesmärgi saavutamine tähendab, et aeg on vaadata tagasi kavandatud ja rakendatud meetmetele, omandatud teadmistele ja oskustele ning raskustele, mis teil tekkisid. Selle põhjal saate vaadata tulevikku. Mida ootate järgmisest kavandamistsüklist ning milliste parenduste ja ideedega te tahate tulevikus tegeleda? Jagage hindamise tulemusi ja kui otsus on juba tehtud, teatage otsusest protsessi jätkata ja valmistada ette järgmine säästva linnaliikuvuse kava. See võib toimuda avaliku ürituse vormis, kuhu kutsutakse kodanikud, sidusrühmad ja (kohalik) meedia.

Lõpetatud tsükkel ja selle edu väärivad tähistamist koos kohaliku kogukonnaga. Olge loovad – tutvustage kavandamisprotsessi käigus kogetut interaktiivsetes ja mitmekesistes vormides (nt linnaekskursioon jalgsi, esitlus „enne ja pärast“, järelfilm jne). Näidake inimestele, mida te olete ühiselt saavutanud, mille üle on põhjust uhkust tunda ja mida tulevik võib säästva linnaliikuvuse kava lähenemisi viisi edasisel rakendamisel veel tuua.



Pilt © Gehl





[www.eltis.org](http://www.eltis.org)