

Ursel Velve
Rahvaalgatus
ursel.velve@mainorulemiste.ee

Teie: 15.01.2025

Meie: 05.02.2025 nr 5-1/33 - 2

Bussiliini nr 64 tagasitoomist Ülemiste City - Väike-Õismäe marsruudile

Austatud Ursel Velve

Möödunud aasta novembris saadetud vastuskirjas märkisime ära Tallinna Transpordiameti planeerimispõhimõtted ning tõime välja mõningad ebakõlad esialgses Ülemiste City saadetud kirjas.

Saame täna tuua täiendavaid andmeid ühistranspordikasutuse kohta Ülemiste Citys.

Täpsustame, et liinil nr 64 tehti 2024 septembrikuu andmetel päevas keskmiselt 2000 sõitu. Kodu-töö vahelisel liikumisel ühistranspordiga võib eeldada, et inimene sooritab 2 sõitu päevas, mis tähendab keskmiselt ca 1000 sõitjat igapäevaselt ning seda terve liini ulatuses (liini 64 kasutati ka Väike-Õismäe ja Mustamäe/Kristiine vahel sõitmiseks).

Toome lisaks välja eelmises kirjas mainitud liini 64 kasutuse erinevates linnaosades.

- Haabersti linnaosas asuvates peatustes toimus 26% kõikidest sisenemistest ja väljumistest.
- Mustamäe ning Kristiine linnaosades asuvates peatustes toimus vastavalt 31% ja 11% (kokku 42%) kõikidest sisenemistest ja väljumistest.
- Lasnamäe linnaosas ehk Ülemiste Citys asuvates peatustest toimus 32% kõikidest sisenemistest ja väljumistest.
- Täiendavalt võib ära märkida, et Väike-Õismäe linnaosa peatustest peale tulnutest (suunal Väike-Õismäe - Ülemiste City) umbes 60-70% sõitjatest läks maha kas Mustamäe või Kristiine linnaosas paiknevates peatustes.

Samal ajal tõime välja, et Lepistiku peatusest, mis on Mustamäe linnaosa enimkasutatud ühistranspordipeatus, on Ülemiste linnaku bussipeatusesse uuel liikumisteel bussiliiniga 13 ühendusaeg 16 minutit. Ülemiste linnaku peatus võiks sobida ka paljudele Lõõtsa peatuse kasutajatele, kes soovivad vältida sissesõitu lennujaama alale.

- Lõõtsa peatusesse jõuab bussiliin nr 13 Lepistiku peatusest 19 minutiga.
- Bussiliin nr 64 sõitis Sipelga peatusest Lõõtsa peatusesse 21 minutit.

Seega ei ole õige väita, et tööle sõit on bussiga 13 kõigile tunduvalt ajamahukam, sest suuremale osale Mustamäel ning Kristiine linnaosa ühistranspordikasutajate jaoks on sõit kiirem kui varem. Statistiliselt kasutab Vilde teel ning Sõpruse puiesteel olevaid peatuseid (liinil 13) Ülemiste Citysse jõudmiseks rohkem inimesi, kui ära jäänud Sipelga ning Mustamäe tee peatuseid (liinil 64).

Liin 64 ei peatunud Sõjakooli peatuses, kus peatub liin 13. Seega on Järve ning Tondi asumite elanikel täiendavad võimalused kiireks otseühenduseks Ülemiste Cityga.

Kordame üle ka viimases kirjas kirjutatu, et bussiliini 13 liikumistee muutmisega on tagatud Väike-Õismäe, Mustamäe ja Kristiine linnaosade tipptunniväline ning nädalavahetusel toimiv ühendus Ülemiste Cityga. Oleme kursis asjaoluga, et Ülemiste Keskuse ja Ülemiste City piirkonda tekib järjest rohkem erinevaid funktsioone ning teenuseid (kaubandus, meelelahutus, sportimisvõimalused, kogukonnahoone, logistilised sõlmed nagu Lennujaam ja Ülemiste raudteejaam), mida tarbitakse ja kasutatakse ka väljaspool tipptundi ning liinivõrgu kaasajastamise II etapiga tagati selline ühendus päeva- ning nädalaringself.

Viisime läbi täiendava analüüsi Ülemiste Cityt teenindavate peatuste (Dvigateli, Kaubajaama, Lennujaam, Lõõtsa, Valukoja, Ülemiste jaam ja Ülemiste linnak) seas.

Liinimuudatustele eelneva (nädal oktoobris enne liinimuudatusi) ning järgneva nädala (oktoobrikuu viimane nädal) võrdluses tõusis nimetatud peatuste kasutus 10%. Selline võrdlus võib olla mõjutatud ka hooajalisusest, millele viitab Ülemiste jaama peatuse kasutuse oluline kasv.

Seetõttu võrdlesime kasutust ka erinevatel aastatel, et tuvastada muutust ÜT kasutuses:

- 2023 ning 2024 aasta vahel ühel keskmisel nädalal oktoobri lõpus/detsembri alguses – nimetatud peatuste käive oli 2024 aastal 10% kõrgem. Kasutus oli enim tõusnud Ülemiste jaam, Lennujaam Lõõtsa ning Ülemiste linnaku peatuses. Kasutus oli vähenenud Dvigateli, Kaubajaama ning Valukoja peatustes.
- 2024 ning 2025 aasta vahel ühel keskmisel nädalal jaanuaris (mitte esimesel nädalal) – nimetatud peatuste käive oli 2025. aastal 5% kõrgem. Kasutus oli enim tõusnud Lõõtsa, Lennujaama, Ülemiste linnaku, Ülemiste jaama ning veidi Valukoja peatuses. Kasutus oli vähenenud Kaubajaama ning Dvigateli peatustes.

Andmed viitavad Ülemiste City keskpunkti kaugemate Kaubajaama ja Dvigateli peatuste kasutuse vähenemisele ning Ülemiste City keskpunktile lähemate Ülemiste linnak ning Lõõtsa peatuste kasutuse suurenemisele. Lisaks on kasutus tõusnud oluliselt Ülemiste jaama peatuses tänu liini nr 13 Suur-Sõjamäe koridorile toomist. Sellel võib olla positiivne mõju ka Ülemiste Keskuse külastusele. Üldjoontes märkame ühistranspordi kasutusandmetes Ülemiste City ja Ülemiste Keskuse piirkonnas kasvu. Ülemiste City andmetel on kasvanud ka autoga liikumine linnakus. Sellest võib järeldada, et tõenäoliselt on liikumiste arv Ülemiste City ja Ülemiste Keskuse piirkonnas tervikuna kasvanud

Tallinna Transpordiamet ei toeta liinivõrgu II etapi muudatuste tagasipööramist, mis oleks vajalik liini nr 64 taastamiseks. Liinivõrgu II etapiga tekkis mitu uut liini piirkondades, kus varasemalt mõistlik ühendus puudus, kuid on aastatega kasvanud elanike arvu poolest. Nendest üheks liiniks on varasemas kirjas mainitud liin nr 54, mis pakub otseühendust Astangu ja Pikaliiva piirkondadest läbi kesklinna Kivimurru peatusesse, mis on Ülemiste Keskuse ja Ülemiste City vahetus läheduses. Sõudebaasi tee peatusest Kivimurru peatusesse sõidab bussiliin nr 54 tipptunnil 32 minutit. Lisaks avanes nimetatud liiniga ka Kristiine-Kivimurru liikumiskoridor ühistranspordiga, mis ühendas kaubanduskeskuste piirkonnad omavahel. Lisaks tagasime tunduvalt kiirema ühenduse Pirita keskuse ning Ülemiste City vahel liiniga nr 49. Kokkuvõtlikult on meie hinnangul ühistranspordiga ligipääsetavus Ülemiste Cityle liinivõrgu kaasajastamise II etapiga tõusnud, mis on olnud Tallinna Transpordiameti eesmärk. Liikumiste ning tegevuste kasvu Ülemiste Citys viimaste aastatega näitavad nii ühistranspordi kasutusandmed kui ka mobiilsideandmed.

Kordame ka varasemas kirjas mainitut, et Tallinna Transpordiametile on kirjutatud Ülemiste Citys asuva asutuse töötajate poolt, kelle sõnul suunati möödunud aasta lõpul nende poole kiri, mis soovib teha pöördumisi vanade liinide taastamiseks, kuid kes pooldavad uusi bussiliinide trajektoore lootes, et uus korraldus jätkub. Kirjas on rõhutatud bussiliini nr 13 uut trajektoori kui sobivat ühendust Mustamäe ja Ülemiste City vahel.

16.01.2025 esitasite kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (edaspidi KOKS) § 32 alusel rahvaalgatusliku ettepaneku, millega taotlesite bussiliini nr 64 endisel kujul taaskäivitamist.

Tallinna linn tervitab elanike aktiivset kogukondlikku tegevust, kuid lähtudes eelnevast informeerimise, et Teie poolt esitatud materjalide puhul ei ole tegemist KOKS § 32 nõuetele vastava rahvaalgatusega, vaid märgukirjaga.

Selgitame taustaks KOKS § 32 lg 1 tähendust. Nimelt KOKS § 32 lg 1 on sätestatud, et vähemalt ühel protsendil hääleõiguslikel valla- või linnaelanikel, kuid mitte vähem kui viiel hääleõiguslikul valla- või linnaelanikul on õigus teha kohaliku elu küsimustes valla- või linnavolikogu või -valitsuse õigusaktide vastuvõtmiseks, muutmiseks või kehtetuks tunnistamiseks algatusi.

Hoolimata sisulisest õiguslikult pöördumise vormist on igasugune linnaelanike tagasiside alati teretulnud ning Tallinna Transpordiamet võtab informatsiooni otsuste tegemisel arvesse, kuid selgitame, et 16.01.2025 üleantud ettepanek oleks käsitatav algatusena KOKS § 32 lg 1 tähenduses peaks selle algatuse eesmärgiks olema Tallinna Linnavolikogu otsuse või määruse või Tallinna Linnavalitsuse korralduse või määruse vastuvõtmine, muutmine või kehtetuks tunnistamine. Kuna bussiliinide marsruut ja sõidugraafik kehtestatakse aga hoopiski haldusakti ehk käskkirjaga, siis rahvaalgatuse korras bussiliini nr 64 endisel kujul taaskäivitamist nõuda ei saa.

Lähtudes eeltoodust, soovime hoida Teid kursis bussiliinide planeerimise sisuliste põhjendustega.

Tallinna Transpordiamet on valmis tegema ühistranspordikorralduse alast koostööd Ülemiste Citys ka edaspidi, et tagada ühistranspordisüsteemi parem toimimine ning vastavus inimeste paiknemisele ja liiklemisele terves Tallinna linnas. Oleme valmis andmeid ning teostatud analüüse esitlema ka personaalselt.

Täiendavate küsimuste korral oleme valmis lisainfot jagama.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Liis Spiegelberg
ameti juhataja asetäitja

Olev Parts
640 4627 olev.parts@tallinnlv.ee