

Väga tihti jäetakse uute elamurajoonide arendamisel olemasoleva ühistranspordi olukord hindamata. Sageli ei näe ka linna või valla transpordi arengukava ette uute liinide avamist, mistõttu jääb uus piirkond ühtsesse ühistranspordivõrku lisamata. Elanikkond jääb isoleerituks ning sõltub vaid isiklikust autost, et vajalike teenuste pakkujateni jõuda.

Antud bakalaureusetöö eesmärgiks oli kahe konkreetse uusarenduse - Veskimöldre ja Karukella tee - korterelamute poolt tekitatava liikluse ning liiklusprobleemide analüüsimine. Töö uurimisküsimustele vastuseid otsides töötati läbi mitmed erinevad teoreetilised allikad, nende seas võõrkeelsed teadusartiklid. Autor avastas seeläbi palju uut ning lõi huvitavaid seoseid teooria ja tulemuste vahel. Töö väga põnevaks osaks osutus kahe liiklusloenduse läbiviimine, millede puhul oli oluline andmete tõesuse tagamine. Liiklusloenduste tulemused toetasid kasutatud teooriat.

Hinnates Veskimöldre korterelamute elanike transpordivalikuid nii töös kasutatud teoreetiliste lähtekohtade kui liiklusloenduse põhjal, võib öelda, et piirkonna elanikud on autodest sõltuvad. Selles piirkonnas on küll ühistranspordi peatus majadele väga lähedal ning ka busside graafikud mõistlikud, kuid busside marsruudid ei ole elanikele sobilikud ja bussiga linnasõit võtab ligikaudu tund aega. Seetõttu on enamik elanikest kohustatud valima sõiduvahendiks auto, sest see tundub palju mugavamana ja on aega kokku hoidev. Karukella tee olukorda hinnates võib aga kokkuvõtvalt öelda, et kui elanikele luua korralik ühistranspordi kasutamise võimalus ning kui busside marsruut on sõitjatele sobilik, siis seda ka kasutatakse. Võrreldes omavahel kahe rajooni loenduste tulemusi, oli Veskimöldres ühistranspordiga lahkujaid 11% kõigist lahkujatest. Karukella elurajoonis oli see number aga 26%.

Arvestades, kuidas toimub hetkel uute asulate planeerimine ja arendamine, ei paista lähitulevikus olukord oluliselt paranevat. Lisaks sellele, et inimesed kolivad kehva ühistranspordi kättesaadavusega piirkondadesse, kolivad ka mitmed ettevõtted linnadest välja suuremate maanteed ja nende ristmike vahetusse lähedusse, kus puudub tihe ühistranspordivõrk. Sellise tegevuse tagajärjel luuakse autokasutajaid üha juurde. Seega on tulevikus lisaks elukohtade rajamisel säästvamate transpordivõimaluste peale mõtlemisel vaja seda teha ka töökohtade planeerimisel, sest vastasel juhul sõltuvad varsti isiklikust autost pea kõik inimesed.