

Rohetiigri majandustoimkonna arusaamad ja järeldused 17. juuni 2020 arutelust tiheasustuse transpordi korralduse teemal

Eesmärk: muuta tiheasustuse, eelkõige Tallinna ja selle lähiümbruse transpordisüsteem loodussõbralikuks, tagades samas inimestele ja kaupadele mugava liikuvuse.

Ohud ja vastuolud

1. Fossiilsete vedelkütuste madal hinnatase ja sisepõlemismootoritega sõidukite suhteliselt madalam hind initsieerib isikliku transpordi jätkuvalt kasvavat kasutamist ning alandab ühistranspordi ja sõidujagamisteenuse atraktiivsust ja konkurentsivõimet.
2. Autode mõõtmete jätkuv suurenemine ja linnamaasturite populaarsuse kasv tingib ummikud ja vajaduse järjest suuremate parklate ja laiemate teede järele tingimustes, kus tiheasustuse olemasolev planeering seda ette näinud ei ole.
3. Ühistranspordiga liikumine on enamjaolt isikliku transpordiga liikumisest aeganõudvam. Linnasiseste liikumiste optimaalne pikkus peaks jääma 30-40 minuti piiridesse.
4. Koordineerimatu ja viletsalt planeeritud (pigem planeerimata) valglinnastumine viimase 20 aasta jooksul, teenuste (tugevad koolid, spordikeskused, kauplused) puudumine paljudes uusarendustes koos halvasti korraldatud ühistranspordiga tingivad vajaduse isiklike autode ulatuslikuks kasutuseks. See tendents süveneb.
5. Jalgrattaga liikuva kullerteenuse (toit, pakid) kasutamine küll vähendab transpordikütuste kasutamisest tingitud keskkonnamõju, kuid suurendab oluliselt igat liiki ühekordsete pakendite kasutamist.
6. Linnatranspordi planeerimine ei ole andmepõhine ja reaalselt nõudlust arvestav, sellest omakorda tulenevad ebamugavused ja aeglus kasutaja jaoks.
7. Praegused piletimüügisüsteemid ei soosi mitme transpordiliini kombineerimist, kasutaja jaoks on see ebamugav ja valitakse isiklik auto ühistranspordi või kombineeritud transpordi asemel.
8. Tallinn ei ole praegu keskkonnasõbralik ja inimkeskne linn, tegevused on suunatud autostumise suurendamisele. Samal kursil jätkates suureneb aastaks 2035 autode arv üle 100 000, ühistranspordiga, jalgrattaga ja jala liikumise osakaal väheneb võrreldes tänasega veelgi.
9. Puudub nii majanduslik kui ajaline koordineerimine eri transpordiliikide vahel – rongiliiklus konkureerib tasuta bussidega, sõidugraafikud ei tee mugavaks ühelt transpordilt teisele üleminekut, rongijaamades ja busside lõpp-peatustes pole viimase miili transpordivahendeid.
10. Transpordivaldkonna jaoks on Eestis liiga palju eri ametkondi (riik, kohalik omavalitsus, ühistranspordikeskused jne), keskne koordinatsioon puudub. Tagajärjeks on raha sihitu kulutamine ja kasutaja jaoks ebamugav korraldus.
11. Koroonakriisi halvav mõju ühistranspordi kasutamisele.

Eesmärgid ja mõistlikud tegevused nende saavutamiseks

1. Planeerida ühistransport nõudlus-põhiselt ja tõsta igal võimalikul moel ühistranspordi kiirust. Kasutada rohkem ekspressliine ja koordineerida liinide üleminekupunktides ümberistumiste võimalusi ning tõmbekeskuste sees viimase miili transport mikromobiilsuse vahenditega.
2. Koondada Eesti-siseselt ühe ametkonna alla kõik transpordi planeerimise, arendamise ja koordineerimisega seotud tegevused ning koos erasektoriga töötada välja sellised lahendused, mis põhineksid kasutajate vajadustel ja mugavusel.
3. Suurendada ja parendada seda osa kergliiklusteede võrgustikust, mis võimaldaks vajaduspõhist lihtsat ja ohutut töökäimist ja asjaajamist vanalinnas, kesklinnas ja tõmbekeskustes. Praegused head kergliiklusteed on pigem kasutuses sportimise ja vaba-aja veetmise eesmärgil ja seetõttu ei vähenda, vaid suurendavad autoliiklust.
4. Koordineeritud sõiduteenusplatvormi ja piletimüügisüsteemi loomine, mis sisaldaks kõiki võimalikke variante ja ümberistumisi kogu trajektoori ulatuses ja võimaldaks ühe korraga sõidu eest tasuda (nt rong, tramm, tõukeratas, buss punktist A punkti B).
5. Laiendada soodsate ja loogilises asukohtades paiknevate "Pargi ja reisi" parklate võrgustikku linna servades autoga kaugemalt tulijatele.
6. Viia taksoteenus ja sõidujagamisteenus vähemalt 30% ulatuses elektri- või biogaasi autodele aastaks 2025 ja minimaalse võimaliku emissiooniga sõidukitele aastaks 2030. Anda maksusoodustusi elektritransporti/biogaasi kasutavatele firmadele aastatel 2021-2030 ja/või maksustada kõrgemalt fossiilsetel vedelkütustel põhinev taksotransport.
7. Toetada kullerteenuse jaoks korduvkasutuspakendite süsteemi väljatöötamist ja korraldamist sellisel moel, et oluliselt väheneks ühekordsete pakendite hulk.
8. Isikliku autoga liikluse piiramine ja takistamine kesklinnades – sh keelud, ööpäevaringne tasuline sissesõit ja tasuline viibimisaeg (mitte ainult parkimise aeg).
9. Autode arvu vähendamine tiheasustuses. Auto omamise ja pidamise muutmine võimalikult kalliks ja ebamugavaks kesklinnas ja neis tõmbekeskustes, kus distantsid on piisavalt lühikesed rajoonisiselt jala ja mikromobiilselt liikumiseks.
10. Sõidujagamisteenuse propageerimine ja laiendamine – mitu inimest ühel suunal ühes sõidukis, mopeedisõidu jagamine.
11. Initsieerida autode arvu vähendamist – maksustada oluliselt kõrgemalt teine auto leibkonna ja/või inimese kohta, seda vähemalt linnades.
12. Planeerida kiire rööbastransport, mis võimaldaks 20 minutiga liikuda tõmbekeskuste vahel, vajadusel osaliselt teisele tasandile (monorelss).
13. Autode hulga ja kasutuse vähendamiseks mitte ehitada uusi teid ega laiendada olemasolevaid, näiteks mitte ehitada 4-realisi maanteid, vaid kasutada sama raha linnadevahelise rööbastranspordi kiiruse suurendamiseks (Tartu 1 h 30 min, Viljandi 1 h 30 min, Narva 1 h 45 min).
14. Uute asumite ja linnarajoonide planeerimisel ning ehituslubade andmisel seada sisse nõuded tuleviku elukeskkonna vajaduste rahuldamiseks ja saastevaba transpordikorralduse loomiseks asumi/rajooni sees.
15. Tallinnal:
 - a. tuleb kandideerida Euroopa 100 kliimanetraalse linna programmi;
 - b. luua kõigi olemasolevate andmete põhjal linnale liikuvusmudel, mille alusel planeerida transporti.

Toetavad asjaolud

1. Teadlikkus ja toetus kliimaneutraalsusele ning arusaam väiksema emissiooniga linnatranspordi vajalikkusest üldiselt kasvab. Seda eriti noorema põlvkonna seas, kes ei pea linnas isikliku auto omamist enam vajalikuks.
2. Euroopa rohelepe ja kliimaseadus suunavad investeringuid rohetransporti ning toovad uusi rahastusvahendeid selle planeerimiseks ja rakendamiseks.
3. Isejuhtivate autode/minibusside ja droonide tehnoloogia areneb kiiresti ja nende kasutusvõimalused avarduvad.

Rohetiigri majandustoimkond: Alexela Grupp, Bolt, Bepco, Cronimet, COOP, Estanc, eAgronom, KNC, LHV, Nordecon Betoon, Tere, Vestman Energia, Utilitas Eesti.

Koostasid Merike Saks, Martin Villig ja Jaanus Purga

juuni 2020

