



Rohetiigri majandustoimkonna arusaamad ja järeldused tiheasustuse transpordi korralduse teemal.

Tulevikusuunajate mõttekoja arusaamad ja järeldused tiheasustuse transpordi korralduse valdkonnas koostati 17. juunil 2020. a toimunud temaatilise arutelu põhjal. Lähtekohad vaatas üle Rohetiigri teadlaste paneel 10. septembril 2021 toimunud arutelul ja sellele järgnenud konsultatsioonil ettekandjate ja osalistega.

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

Ohud ja vastuolud.

1. Fossiilsete vedelkütuste madal hinnatase ja sise põlemismootoritega 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 vajaduse järjest suuremate parklate ja laiemate teede järele tingimustes, kus tiheasustuse olemasolev planeering seda ette näinud ei ole;
3. Tallinn ei ole praegu keskkonnasõbralik ja inimkeskne linn, senine tegevustik on suunatud ja viib autostumise suurendamisele – samal kursil jätkates suureneb aastaks 2035 autode arv 100 000 võrra, ühistranspordiga ja jala liikumise osakaal võib väheneda võrreldes tänasega veelgi;
4. Ühistranspordiga liikumine on enamjaolt isikliku transpordiga liikumisest aeganõudvam ja madalama funktsionaalsusega – linnasiseste liikumiste optimaalne pikkus peaks jääma 30-40 minuti piiridesse;
5. 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 ulatuslikuks isiklike autode kasutuseks – see tendents süveneb;
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. 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;

9. Transpordivaldkonna jaoks on Eestis liiga palju eri ametkondi (riik, kohalik omavalitsus, ühistranspordikeskused jne.), keskne koordineerimine puudub – tulemuseks raha sihitu kulutamine ja kasutaja jaoks ebamugav korraldus;
10. Koroonakriisil on negatiivne mõju ühistranspordi kasutamisele ja kuvandile. Ühistranspordist lahkuvad inimesed, kellel on alternatiiv muudeks liikumisviisideks.
11. Jalgrattaga liikuva kullerteenuse (toit, pakid) kasutamine küll vähendab transpordikütuste kasutamisest tingitud keskkonnamõju, kuid võib suurendada oluliselt igat liiki ühekordsete pakendite kasutamist;

Eesmärgid ja mõistlikud tegevused nende saavutamiseks.

1. Planeerida ühistransport nõudluse põhiselt ja tõsta igal võimalikul moel ühistranspordi kiirust – sh. kasutada rohkem ekspressliine ja koordineerida liinide üleminekupunktides ümberistumiste võimalusi ning tõmbekeskuste sees viimase miili transport, näiteks 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 vajadusel ja mugavusel;
3. Avaliku ja erasektori koostöös koordineeritud sõiduteenusplatvormi ja piletimüügisüsteemi loomine, mis sisaldaks kõiki võimalikke variante ja ümberistumisi kogu trajektoori ulatuses ja võimaldaks ühe korraga sõidu eest tasuda (näit. rong, tramm, tõuks, buss punktist A punkti B);
4. Sõidujagamisteenuse propageerimine ja laiendamine – mitu inimest ühel suunal ühes sõidukis, mopeedisõidu jagamine;
5. Isikliku autoga liikluse piiramine ja takistamine kesklinnades – sh keelud, ööpäevaringne tasuline sissesõit ja tasuline viibimisaeg (mitte ainult parkimise aeg);
6. 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 eesmärgi, pakkumata häid lahendusi igapäevase transpordi jaoks tehtud rattasõiduks;
7. Tallinnal :
 - a. tuleb kandideerida Euroopa 100 kliimaneutraalse linna programmi;
 - b. luua kõigi olemasolevate andmete põhjal liikuvusmudel linna jaoks, mille alusel planeerida transporti;
 - c. planeerida kiire rööbastransport, mis võimaldaks Tallinnas 20 minutiga liikuda tõmbekeskuste vahel, vajadusel osaliselt rajada teisel tasandil (monorelss);
 - d. Tallinna linnaosade (ja analoogselt teiste suuremate linnade põhise) kaubatranspordi juurdeveo süsteemi arendamine vältimaks liigset suurte kaubaautode liiklust (viimase miili lahendused; siinkohal ka erasektor-erasektor koostöö).
8. Tööandjate rolli ja võimaluste arendamine säästlike liikumiste arendamisel –liikuvuskavade koostamine, mis võivad sisaldada preemiasüsteeme töötajatele, kaubavedude korraldust, töötajate sõidud jms).

9. Laiendada soodsate ja loogilises asukohtades paiknevate pargi ja reisi parklate võrgustikku linna servades kaugemalt autoga tulijatele;
10. Viia taksoteenus ja sõidujagamisteenus vähemalt 30% ulatuses elektri- või biometaani autodele aastaks 2025 ja minimaalse võimaliku emissiooniga sõidukitele (arvestades biometaani kasutust) aastaks 2030, anda maksusoodustusi elektritransporti/biometaani kasutavatele firmadele aastatel 2021-2030 ja/või maksustada kõrgemalt fossiilsetel vedelkütustel põhinev taksotransport;
11. Initsieerida autode arvu vähendamist:
 - a. võtta kasutusele sõiduki maksustamise (läbisõidu kilometraaž ja soetusmaks) süsteem CO₂ emissiooni põhiselt (luues eraldi meetmed võimalike sotsiaalset ebaõiglust tekitavate efektide vähendamiseks);
 - b. autode arvu vähendamine tiheasustuses – auto omamise ja pidamise muutmine võimalikult kalliks ja ebamugavaks kesklinnas ja neis tõmbekeskustes, kus distantsid on piisavalt lühikesed rajoonisiseseks jala ja mikromobiilseks liikumiseks;
 - c. autode hulga ja kasutuse vähendamiseks mitte ehitada uusi teid ega laiendada olemasolevaid, näiteks mitte ehitada linnade vahelisi 4-realisi maanteid, vaid kasutada sama raha linnadevahelise rööbastranspordi kiiruse suurendamiseks (Tallinnast Tartu 1 h 30 min, Viljandi 1 h 30 min, Narva 1 h 45 min);
12. Uute asumite ja linnarajoonide planeerimisel ning ehituslubade andmisel seada sisse nõuded tuleviku elukeskkonna vajaduste rahuldamiseks ja saastevaba transpordikorralduse loomiseks asumi/rajooni siseselt;

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 investeeringuid rohetransporti ning toovad uusi rahastusvahendeid selle planeerimiseks ja rakendamiseks;
3. Isejuhtivate autode/minibusside ja droonide tehnoloogia areneb kiiresti ning nende kasutusvõimalused avarduvad;
4. On olemas teadmine, et autotranspordi sotsiaal-majanduslik kulu ühiskonnale ja kasutajatele on väga suured – transpordisektori väliskulud (õnnetused, õhureostus, kliima, müra, ummikud, kütuste tootmine, elupaikade kahjustamine) on hinnatud EL28-s 5,7 % SKPst, Eestis anti vastavaks väärtuseks 5,3% SKPst, sh õnnetustega seotud kulude suuruseks hinnati 0,4 mld EURi ehk 1,34% SKPst¹. Autokeskne liikuvuse negatiivsed mõjud kajastuvad ka kehvades tervise näitajates². Autode tarbeks vajaliku taristu rajamise kulud on kõrged, näiteks parkimiskoha rajamise kulu nii avalikus ruumis kui ka eramaal.

¹ European Commission (2019), Handbook on the External Costs of Transport (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en)

² Tervise arengu instituudi 2017/2018. õppeaastal läbi viidud kooliõpilaste tervisekäitumise uuringu põhjal on ülemäärase kehakaaluga (s.o ülekaaluline ja rasvunud) 21% 11-15-aastastest poistest ja 14% tüdrukutest. Ainult 16 % sama vanuserühma õpilastest liiguvad endi hinnangul vastavalt soovitudele ehk 60 minutit päevas.

5. Autode kasutusel on oluline negatiivne mõju väliskaubandusbilansile (kütused, masinad, varuosad)³.
6. Autole alternatiivsete liikumisviiside sotsiaal-majanduslik tulu on oluline⁴.

Tulevikusuunajate mõttekoja arutelu põhjal koostasid kokkuvõtte Merike Saks, Martin Villig ja Jaanus Purga, seda täiendas teadlaste paneelis toimunud arutelu põhjal Jüri-Ott Salm.

³ 2019. a oli transpordivahendite sissevedu imporditavate toodete osatähtsusest kolmas kaubagrupp (11%). 2019. a majandusülevaade. https://www.mkm.ee/sites/default/files/majandusulevaade_2019_0.pdf

⁴ Näiteid: ühe ühiku investeringu kohta rattaliikluse ja jalgsi käimine arendusse annab majandusse tagasi 13 ühikut tulu; suureneb kinnisvara väärtus hea rattaga ligipääsuga piirkondades; suureneb inimeste produktiivsus ja õnnetunne jne. Vastavad näited põhinevad viidatud kokkuvõtetel:

Walking and cycling: the economic benefits

<https://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>

The benefits of cycling:

<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>