Kliimaseaduse ja rohereformi arvamusrännaku aruteludest laekunud ettepanekud säästva liikuvuse teemal

Kergliikluse arendamine

- Tuleb töötada selle nimel, et parandada rattateede kvaliteeti ja laiendada võimalusi jalgrattaga liiklemiseks.
- Kui autosõitu maksustatakse, siis tuleks suunata rohkem raha kergliiklusteede arendamisse.
- Kui jalgrattaõpe oleks kohustuslik lasteaedades, aitaks see suurendada liiklusohutust ja soodustada tervislikke harjumusi.
- Oluline on luua tervikplaan kergliiklusteede võrgustiku loomiseks ja toetamiseks.
- Teede ehituse hangete süsteemi muuta kvalitatiivsemaks ja jätkusuutlikumaks, kus pakkumisi tuleks hinnata läbi keskonnasertifikaatide
- Tuleb investeerida turvaliste rattahoidlate loomisesse, et inimesed saaksid oma jalgrattaid mugavalt ja ohutult parkida.
- Rahastuse tagamine teede kordategemiseks, jalgrattateede loomiseks ja parkimisvõimaluste planeerimiseks.
- Pakkuda rohkem elektrilisi rendijalgrattaid Tallinnas
- Kergliiklusteede rajamine ei lahenda säästliku liikuvuse probleemi maapiirkondades, kuna tööle, kooli, arsti juurde ja esmatarbekauba järele minek on maal sageli 10-15 km kaugusel.
- Pargi & Reisi lahendustele lisaks ka Vänta & Reisi lahenduste paljundamine ehk transpordisõlmedesse luua turvalised rattaparklad. Bussipeatuste juures peaksid olema jalgratta- ja autoparklad, kuhu seniks oma sõidukid jätta ja/või bussidesse peaks saama tasuta kaasa võtta jalgrattad.
- Rohkem rattaparklaid ka kortermajade hoovidesse. Rattahoiu ebaturvalisus ja vajadus hoiustada ratast siseruumides hoiab meid tagasi neid rohkem kasutamast.
- Teede (talvise) korrashoiu prioriteedid olgu järgmised: 1) rattateed, 2) kõnniteed, 3) autoteed jm. Rattateede ehitamisel võimalik kasutada soojusjuhtivat teekatet, kust lumi sulab kiiremini ära.
- Tööandjad võiksid riigi toel pakkuda töötajatele tööauto asemel tööratast/toetust selle soetamiseks (nagu sporditoetus).
- Investeeringud akutehnoloogiatesse ja nende kogukondlikusse omandisse andmisse: nt igal kortermajal oma elektrisõidukite laadimise päikesepatarei (nt ühendatud turvalise rattaparklaga).
- Investeerida sellesse, et igaühel oleks oma mikroliikuvusseade, mille energia võimalik toota lokaalselt või ise.

Ühistranspordi parendamine maapiirkondades

- Ühistranspordis ja nii rataste, tõukerataste kui ka autode jagamisplatvormidelt nõuda võimalikult lihtsat viipemaksu võimalust sõltumata teenusepakkujast.
- Maapiirkondades peaks toimima vajaduspõhine ühistransport, mida eakad saaksid tellida nõudenupuga randmel ja neile oleks see tasuta. Teiste puhul tellimiseks äpp, kindlasti mitte telefon.
- Isejuhtivate (tase 4) busside liinivõrgustik äärelinnadesse. Nn viimase kilomeetri katmiseks regulaarsed energiasäästlikud sõidukid, mis ühendavad eramaja-piirkondi rongi- ja linnaliinibussi peatustega.
- Tihedam rongi- ja bussigraafik aitaks vähendada autode kasutust maal.
- Ühtne ühistranspordisüsteemi planeerimine üle riigi.

- Maakonnakeskustest 30-45km kaugusele on raske pääseda ilma autota. Inimene peab päev varem helistama bussijaama, ja tellima sobiva liinibussi. Seda saaks parandada, kui bussid peaks sõitma kindlatel aegadel ja graafikutega, maakonnakeskusesse ja tagasi.
- Maaelanikud tuleb vabastada mootorsõidukimaksust, nii registreerimistasust kui ka aastamaksust. Need maksud võiks kehtestada alles siis, kui igas külas on tagatud korralik ühistranspordi ühendus.

Rail Balticu otstarbekus

- Rail Balticust enamik eestlasi kasu ei saa, pigem võidavad sellega ainult seotud partnerid. Samuti kaasneb sellega keskkonnakahju soodele ja rabadele, ning hooldamiskulud. Rail Balticu ehituse alla läheb suur osa maavaradest, muude teede ehituseks ei jää materjali üle. Rail Balticu ehitus mõjutab kõige rohkem Põhja-Eestis asuvaid maavarasid. Rail Balticu asemel tuleks arendada olemasolevaid raudteetrasse, mis oleks loodussäästlikum ja Eesti elanikele kasu toovam tegevus.
- Rail Balticu asemel võiks pigem arendada kohalikku raudteevõrgustikku.
- Tagada raudteeühendus Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Haapsalu liinidel jättes kõrvale Rail Balticu arendamise.

Isiklike sõiduautode kasutamise vähendamine

- Liiga palju on külade ja linnadevahelist ühe sõitjaga autosid. Seda aitaks parandada riigi poolt pakutav sõidujagamis teenus või äpp.
- Riik/linn peaks survestama/tegema soodustusi eraisiku asemel jagamisplatvormidele, nt parkimiskohad ainult sõidujagamisteenustele.
- Võimaldada osta (ka kasutatud) auto mitme peale jagatud liisinguga ning jälgida/plaanida selle jagatud kasutamist, kusjuures iga osapool maksab liisingust (ja hoolduskuludest) oma igakuise osa proportsionaalselt vastavalt auto kasutamisele.
- Arendame välja süsteemi, kus saab isikliku auto turvaliselt parkida rongi või bussijaama juurde ning sealt edasi liikuda ühistranspordiga.
- Maapiirkondade elanikel on rohkem vaja kasutada isiklikke autosid, kuna ühistransport ei ole nii kättesaadav. Maainimeste automaksust vabastamine oleks siin sobilik.
- Autostumise vähendamiseks tuleks esmalt keskenduda linnapiirkondadele. Maapiirkondades ja suurperedele on auto tarbevahend, mitte luksuskaup. Hajaasustuses jääb auto kasutamine teatud ulatuses vältimatuks, sest vahemaad liiga pikad, et neid jalgsi või jalgrattaga läbida. Mootorsõidukimaks peaks sisaldama erisusi tulenevalt elukohast ja pere suurusest.
- Kesklinna automaks võib olla üks viis, kuidas vähendada liikluskoormust ja parandada õhukvaliteeti. Automaks linnade elanikele, aga mitte maal elavatele inimestele, kelle jaoks on auto hädavajalik.
- Ebavajalike sõitude vähendamine, luksussõidukite ja -sõitude defineerimine ja kõrgem maksustamine.
- Linnas autoga lubatud sõita kuni 40 km/h, ratastega kuni 25 km/h.
- Inimene võiks saada palgalisa/preemiat või ekstra puhkepäevi, kui vähendab autosõitu ja leiab liikumiseks teised moodused.
- Maanteemaks, mis võiks olla diferentseeritud vastavalt reisijate hulgale (1 reisija - kallim maks, 3 reisijat - odavam maks).

Elektriautode kasutuselevõtu toetamine

- Elektriautode laadimisvõrgustik puudub maapiirkondades ja vahemaad on pikad, mis raskendab elektriautode kasutamist. Elektriautode ja -jalgrataste laadimisvõrgustik ning korralikud teeolud on olulised, et neid maapiirkondades tõhusalt kasutada. Ilma nende tingimusteta võib maal elektritransport olla keeruline.

- Kuigi elektriautod on keskkonnasõbralikumad kui sisepõlemismootoriga autod, tuleb arvestada ka nende tootmisega seotud keskkonnamõjusid.
- Elektriautode osas on kahtlused, kuna elekter kallineb ja esineb sageli elektrikatkestusi.

Laeva- ja lennuliikluse mõju vähendamine

- Esmalt tuleb tähelepanu pöörata suurte saastajate heite vähendamisele: laevad, lennukid, tootmisettevõtted ja muud suuremahulised süsinikuheitjaid. Nende mõju keskkonnale on märkimisväärne ning selle vähendamine on oluline.
- Rohereformi eesmärke aitaks täita lennuliikluse oluline vähendamine. Avalik sektor peaks eeskuju näitama, vähendades lennutranspordi kasutamist, kasutada tuleks rohkem e-riigi võimalusi.

Ministeeriumi tagasiside

Mitu ettepanekut puudutasid rattaga ja jalgsi liikumist võimaldava taristu arendamist. Meil on hea meel öelda, et riik koostab hetkel üle-eestilist rattastrateegiat, mille peamine eesmärk on rattakasutuse ja muude aktiivsete liikumisviiside osakaalu oluline suurendamine peamiselt jalgrattaga liikumise kättesaadavuse suurendamise, ohutuse parendamise ja teadlikkuse tõstmise kaudu. Soovime, et jalgratas oleks arvestatav alternatiiv autole igal aastaajal ning seetõttu paneb rattastrateegia rõhku ka juhiste loomisele, kuidas kohalikud omavalitsused saaksid tagada rattakasutuse võimalikkuse ka talvistes oludes.

Riik toetab regulaarselt kohalikke omavalitsusi rattateede rajamisega, näiteks äsja toetati Tartus ja Pärnus jalgrattateede ehitamist 26 miljoni euroga. Lisaks jalgrattateedele rahastatakse ka sellega seotud ehitiste, näiteks jalgrattaparklate, jalgrattarehvide pumpamise ja parandamise punktide ning ratturitele puhkamiseks mõeldud istekohtade rajamist. Kokku toetatakse aastani 2027 Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamist ja jalgrattateede ehitamist 36 miljoni euroga (12 miljonit eurot igale linnale). Lisaks antakse 4 miljonit eurot toetust Tallinna, Tartu ja Pärnu lähipiirkondade jalgrattateede investeeringuteks, 20 miljonit eurot ülejäänud Eestile rattateede arendamiseks ning 20 miljonit eurot ühistranspordi ligipääsetavuse parendamiseks.

Säästva liikuvuse probleemide lahendamiseks maapiirkondades on Regionaal- ja Põllumajandusministeerium algatanud liikuvusreformi. Ühtse ja lihtsa piletisüsteemi juurutamiseks arendatakse välja liikuvusteenuste ja piletimüügi integreeritud andmevahetusplatvorm MaaS X-tee. See on turvalise andmevahetusega vahekiht, mis ühendab endas kõiki ühistranspordi ja teiste liikuvusteenuste pakkujaid (buss, rong, takso, autorent), võimaldades uut laadi teenuse turule tulekut, kus kogu teekonnaks vajaminevad teenused on leitavad ühest kohast ning sõiduõigused saab soetada ühe tehinguna.

Mõistame, et maapiirkondade elanikel on rohkem vaja kasutada isiklikku sõiduautot ning elektriauto ei ole kõigile kättesaadav. Automaksu väljatöötamise eest vastutab Rahandusministeerium ning see on hetkel Riigikogus lugemisel. Automaksu väljatöötamise käigus kaaluti erinevate ühiskonnagruppide või piirkondade alusel erisuste tegemist või nende maksust vabastamist, kuid sellest loobuti teiste valikute kasuks. Selle asemel rakendatakse vanematele sõidukitele väiksemat tasumäära ning vajadusel luuakse täiendavaid sihitud toetusi. Vähekaitstud ja transpordivaesuse riskis olevate sihtrühmade toetamiseks on loodud Euroopa Liidu kliimameetmete sotsiaalfond, millest Eestile kuulub ligikaudu 250 miljonit eurot

aastani 2032. Näiteks on ministeeriumil kavas toetada elektriautode laadimistaristu rajamist kortermajade juures väljaspool Tallinnat ning sama eesmärgi nimel käib hetkel ka elektriauto ostutoetuse ümberkujundamine. Ka erasektor on näidanud üles suurt huvi elektriautode laadimisjaamade rajamiseks.

Sõidujagamiseks on maailmas erinevaid lahendusi olemas, aga need peaksid olema pigem erasektori rakendada. Parkimiskohtade, kesklinna liikluskoormuse ja sõidukiiruse piiramise eest vastutavad kohalikud omavalitsused.

Mis puudutab Rail Balticut, siis sellel on oluline roll maanteetranspordist tuleneva kasvuhoonegaaside heite ja saaste vähendamisel kaubaveo maanteelt raudteele suunamise kaudu, samuti suurendab see regionaalset julgeolekut. Rail Balticuga samaaegselt arendatakse ka olemasolevat raudteetaristut ning tegeletakse selle elektrifitseerimise, rekonstrueerimise ja kiiruste tõstmisega. Tallinn-Pärnu ühendus luuakse Rail Balticu kaudu ning ka Tallinn-Haapsalu raudtee projekteerimine viiakse lõpuni ja otsitakse rahastusvõimalusi selle ehitamiseks. Laevandussektoris on riigil kavas muuta siseriiklikke parvlaevasid keskkonnasõbralikumaks nende ümberehitamise või uute hankimise kaudu. Samas tuleb tähele panna, et laevanduse ja lennunduse kasvuhoonegaaside heide on siiski oluliselt väiksem maanteetranspordi omast.