

- Mis ja miks autovaba linn?
- Vabaduse ja kiiruse müüt
- Autosõitlusest vabaks linnaks

- Kuidas muuta Tallinna inimsõbralikumaks?
- Mida saab linlane ära teha?
- 22. september – üleeuroopaline autovaba päev

# Autovaba Tallinn

Eesti Rohelise Liikumise  
teabeleht  
22. september 2003

## Autokeskne

**Saastav.** Tallinna õhusaastest 90% on pärit liiklusest.

**Ruuminõudlik.** Autokeskselt planeeritud linnades läheb 50–75% linna pindalast teede ja parklate alla.

**Aeglane.** Paljudes Euroopa linnades on liikluse keskmine kiirus madalam kui hobuveokitel saajandi alguses. Keskmine tallinlane kulutab 4 tundi päevas oma autole – sõitmiseks, ummikutes istumiseks, parkimiskoha otsimiseks, auto ülalpidamiseks ja kasutamiseks kuluva raha väljateenimiseks.

**Ebatervislik.** Autosõitja hingab sisse 30% rohkem saasteaineid kui jalakäija. Liikumisvaegus on üks peamisi tervisehäädade põhjusi. Liiklusest põhjustatud õhusaaste tõttu sureb kaks korda rohkem kui liiklusõnnetustes.

**Ohtlik.** Maailmas saab igal aastal autoavariides surma pool miljonit ja vigastada 15 miljonit inimest.

**Kallis.** Peale väga palju raha nõudva teede- ja parkimisinfrastruktuuri põhjustab liiklus keskkonna, tervise ja ummikukulused. Sõiduautoliiklusest põhjustatud ummiku, tervise ja keskkonnakulused hinnatakse Euroopas 250 miljardile eurole aastas, mida autokastajad isegi kõrge kütuseaktsiisi maksimise kaudu veel kinni ei maksa. See summa on 8 korda suurem kui ühistranspordile kulutatud summad Euroopas.



Teil on valida kahe linna vahel

## Autovaba

**Kiire.** Jalgratas on kuni 6 km linnasõitudel kiirem sõiduvahend kui auto. (pooled autosõitused on alla 3 km). Autovabas linnas sujub liiklus paremini – ei ole ummikuid ja ühe inimese liikumine ei muutu takistuseks teise inimese liikumisele.

**Ruumisäästev.** Ühistranspordi ja kergliikluse abil linnaliikluse korraldamine võtab 20 korda vähem ruumi – mistõttu pole vaja juurde laiendada ega ehitada uusi teid. Üks buss asendab 60 autot ja üks bussisõidurida 6 autosõidurida!

**Ressursisäästlik.** Ühistranspordi ja kergliiklusele orienteeritud linna nõökoloogiline jalajälg ehk

kogumõju globaalsele keskkonnale on kolmandiku võrra väiksem.

**Tervislik.** Vähem müra, stressi ja õhusaastet. Auto asemel rattaga või jalgsi tööle minnes teete oma tervise heaks sama palju kui näiteks suitsetaja suitsetamise lõpetamisega. Liigid ja viibid rohkem väljas.

**Ohutu.** Liikluse rahustamine vähendab liiklusõnnetusi vähemalt 20%, rasked liiklusõnnetused vähenevad isegi 75%. Lapsed saavad iseseisvalt koolis käia ja tänavaruumi on jälle võimalik kasutada mängimiseks, suhtlemiseks, olemiseks.

**Odav.** Autovaba linn tuleb avalikule sektorile ja üksikisiku rahakotile isegi 5 korda odavam.

## Mis autovaba linn?

Autovaba linn tähendab linna, kust ei pea müra ja stressist vabanemiseks ning lastele turvalise keskkonna pakkumiseks ära kolima ning kus on mugav ja ohutu liigelda jalgsi, ühistranspordi ja jalgrattaga. **Autovaba linn ei tähenda autode keelustamist, vaid linna ja selle transpordi planeerimist nii, et igapäevases elus ei oleks vaja kasutada sõiduauto.** See tähendab eelkõige autovaba mõtlemist linnaelu korraldamisel, uut transpordi- ja linnaplaneerimiskultuuri, mis kiiruste ja autode läbilaskevõime suurendamise asemel keskendub mitmekülgse juurdepääsu korraldamise ja väärtusliku ning rahuliku keskkonna säilitamisele. Autovabas linnas väärtustatakse laste ja noorte, vanurite ja liikumispuudega elanike liikumisvabadust. Tallinnal on selliseks linnaks muutumiseks head eelised – vahemaad on siin linna suuruse kohta lühikesed, ühistranspordisüsteem on olemas ja linna ajalooline ja roheline õhustik pakub palju võimalusi linnaruumi kasutamiseks muuks kui autoteede ja -parklate ehitamiseks.

## Kuidas autodest ummistunud linnu on inimsõbralikuks muudetud?

Autoliiklus on muutunud Euroopas ja ka Tallinnas peamiseks põhjuseks elukeskkonnaga mitterahuloluks. Paljude linnade kogemus on näidanud, et autostumine ei ole paratamatu ja järjekindla linnaplaneerimisega on võimalik linnad inimsõbralikuks muuta. Näiteks Freiburg Saksamaal, Hasselt Belgias, Amsterdam ja Groeningen Hollandis ning Odense on kuulsad oma inimsõbraliku linnaplaneeringu ja transpordisüsteemi poolest.

Belgia linnas Hasseltis tekkis üha suureneva autoliikluse tõttu kriisilukord – üha suuremad liiklusummikud ja -õnnetused, saastunud õhk, mistõttu paljud elanikud hakkasid probleemsetest piirkondadest lahkuma. Olukorra lahendamiseks algatati säästva arengu põhimõtetele üles ehitatud linnaplaneerimisprojekt. Viidi läbi uuringud, planeerimisse kaasati avalikkus ja äriettevõtted. Linnakeskuse jaoks koostati täiesti uus, varasemast erinev liikluskava. Suur

osa linnakeskuse parklatest suleti. Suurendati avalikke puhkealasid, loodi promenaade, jalgsi liikumine muudeti meeldivaks. Linnaliikluse sisering ehitati täielikult ümber. Sõiduteed sellel muudeti kitsamaks. Autodelt tagasivõidetud alade arvelt laiendati kõnniteid ja rohelisi ribasid, istutati puud, rajati spetsiaalsed jalgrattateed. Uued parklad ehitati linna siseringist väljapoole. Renoveeriti ka kõik linna siseringi väljakud, sealt kaotati maapealne parkimine, mis omakorda võimaldas suurendada ühiskasutuses olevaid alasid. Bussiliiklus muudeti tihedamaks, mugavamaks ja meeldivamaks.

Osaliselt kaotati tasu ühissõidukite kasutamise eest. Kulude ja tulude arvestamisel peeti silmas, et autoliikluse vähenedes vähenevad ka parkimis-, teedehitus-, tänavate korrashoiu ning liiklusmärkide paigaldamis- ja korrashoiukulud, väheneb liikluskoormus ning paranevad üldised liiklemisvõimalused ja õhu kvaliteet. Saavutati kõik seatud eesmärgid ja enamgi – linn muutus tuntuks, inimsõbralikuks ihaldatud elamiskohaks.

## Autovabade päevade ajalugu ulatub 70-ndatesse aastatesse

Autovabade päevade ajalugu ulatub 1970-ndatesse aastatesse. 1974. aasta jaanuaris-veebruaris korraldati Šveitsis neli autovaba pühapäeva, ajendiks oli ölikriis. 1981. aastal oli Ida-Saksamaal esimene autovaba päev, 1996. aasta juunis korraldati Islandi pealinnas Reikjavikis kohaliku omavalitsuse eestvedamisel esimest korda autovaba päev. 1996. aasta 11. juunil organiseeriti esimene autovaba päev Inglismaal Bathis ja 1997. aasta 9. septembril Prantsusmaal La Rochelles. 21. juunil 1998. toimus ülesaksamaaline autovaba päev. Sama aasta 22. septembril korraldasid Prantsuse Regionaalse Planeerimise ja Keskkonnaministeerium koos 34 prantsuse linnaga autovaba päeva. 1999. aasta: 19. septembril oli esimene üleriigiline autovaba pühapäev Madalmaades, 22. septembril toimus teine üleriigiline autovaba päev Prantsusmaal ning esimene Itaalias ja 26. septembril Belgias.

2000. a toimus 4 üleriigilist autovaba pühapäeva Itaalias; maailma esimene ülelinnaline autovaba päev nädala keskel, seega tööpäeval, Bogotas, Kolumbias; Indoneesias Jakartas ühendati autovaba päeva korraldamine Maa päeva üritustega.

Ka sellel aastal on 22. september on kuulutatud üleeuroopaliseks autovabaks päevaks, millega on ametlikult ühinenud üle 700 linna, mis tähendab, et nad on ühinenud Euroopa Autovaba Päeva Hartaga ja seega sulgevad osa linnast autodele ja soodustavad keskkonnasõbralike liikumisvahendite kasutamist.

Autovaba päeva eesmärk ei ole olnud pelgalt auto üheks päevaks koju jätmine. Laiemaks eesmärgiks on teadlikkuse tõstmine autode negatiivsest mõjust (linna)keskkonnale, inimeste julgustamine kasutama alternatiivseid, keskkonnasõbralikke ja tervislikumaid liikumisviise.

### Lähemalt autovabadest päevadest vt:

**Euroopa Liidu ametlik kampaania**

[www.22september.org](http://www.22september.org)

**Valitsusväliste organisatsioonide kampaaniad:**

[www.ecoplan.org/carfreesday/cf\\_index.htm](http://www.ecoplan.org/carfreesday/cf_index.htm)

[www.carbusters.ecn.cz/WCFDIndex.htm](http://www.carbusters.ecn.cz/WCFDIndex.htm)

[www.adbusters.org/campaigns/urbanspace](http://www.adbusters.org/campaigns/urbanspace)



## Mida on autovabadel päevadel teised linnad teinud?

Autovabasid päevi on tähistatud väga erinevat moodi. Näiteks Helsingi linn kuulutab kesklinna õuealaks, ühistranspordis saab terve päeva sõita ühe pileti hinnaga (20 krooni). Väljastpoolt linna autoga tulijatele soodustatakse parkimist linna servas ja pakutakse mugavad ühistranspordi ümberistumisvõimalused. Paljud elamuühistud ja linnaosade organisatsioonid korraldavad tänavapidusid. Autovabasid päevi korraldanud linnades suurenes ühistranspordi kasutajate arv viiendiku võrra. Mõnes linnas suurenes jalgrattakasutajate arv 9 kordseks.

Autovabal päeval langes müratase linnades 50%, otseselt autotranspordiga seotud heitgaaside emissioon vähenes 20 kuni 50% võrra. Alguses poepidajatele mu-rettekitanud klientide arv osutus alusetuks – autovabaks kuulutatud linnaosade poodides ja teenindusasutustes klientide arv isegi kasvas.

## Ühe auto keskkonna-koormus selle tootmise ja keskmise kasutusaja jooksul

Üks auto jõuab juba selle tootmise jooksul saastata rohkem kui selle kasutusajal tekkiv saastamine kokku.

**Toorainete kaevandamine:**  
26,5 tonni kaevandusjäätmeid  
922 m<sup>3</sup> saastatud õhku

**Toorainete transport:**  
12 liitrit toornaftat maailmamerele  
425 miljonit m<sup>3</sup> saastatud õhku

**Auto tootmine:**  
1,5 tonni jäätmeid  
74 miljonit m<sup>3</sup> saastatud õhku

**Auto kasutamine:**  
18,4 kilo ohtlikke jäätmeid  
1,016 miljonit m<sup>3</sup> saastatud õhku

**Auto ära viskamine:**  
102 miljonit m<sup>3</sup> saastatud õhku  
1–2 tonni jäätmeid

**Allikas:** The Environmental Cost of One Car —Cradle to the Grave Study, Umweltund Prognose-Institut Heidelberg

Maailmas on üle 500 milj auto  
Eestis on 460 000 sõiduauto

Tallinnas on sõiduaudode arv  
kasvanud viimase 10 aastaga  
2 ja pool korda.

Ühistranspordi osakaal on  
langenud 90% 40%le. Helsingis  
on ühistranspordi osakaal 60%.

## Kuidas Tallinna elukeskkonda inimsõbralikumaks muuta?

Tallinna suhteliselt lühikesi vahemaid ja ühistranspordi potentsiaali arvesse võttes on täiesti võimalik kujundada linna nii, et aastal 2020 tehakse siin autoga 10%, ühistranspordiga 60–70% ja jalgrattaga 20–30% sõitudest.

See tähendaks mitmeid liikluse vähendamise meetmeid ja olemasolevate teede-ehituse plaanide, eriti Põhjäväila, Tartu maantee läbimurde ja Viru väljaku arendamiskavade ümberaatamist nii, et see need ei soodustaks autoliikluse kasvu. On ju ka riiklikus transpordi arengukavas rõhutatud, et infrastruktuuri laiendamisele linnades tuleb panna piir ja tõsta ühistranspordi osakaalu. Praegune linna- ja liikluseplaneerimispraktika lähtub “ennusta ja ehita” praktikast st. olemasolevaid trende mõõtes ennustatakse liiklusmahtude muutusi ja järeldatakse, et kasvava liikluse “ära paigutamiseks” tuleb teid ja parklaid juurde ehitada. Euroopa ja Ameerika linnade kogemus on näidanud, et selline transpordipoliitika liiklust kasvatabki, kusjuures mobiilsuse kasv ei ole tähendanud juurdepääsu paranemist, vaid isegi halvenemist, sest infrastruktuuri laiendamine on hakanud linnaosade liitmise asemel neid hoopis eraldama ja vajadus transpordi järele on kasvanud.

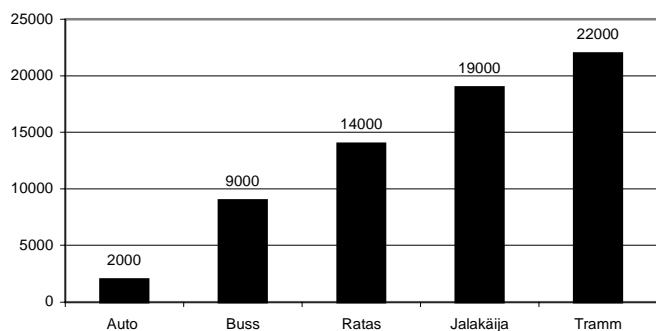
Linnaliikluse inim- ja keskkonnasõbralikkus oleneb ennekõike sellest, kui ruttu suudetakse ühistranspordi ja kergliikluse arendamisele anda tegelik eelis. Niikaua kui teedeehituse investeeringud on ülekaalus ja autosõitjad ei maksa kinni kõiki auto kasutamise seotud otseseid ja kaudseid kulusid, jääb ühistranspordi soosimine sõnakõlksuks paberil ja selle osakaalu suurendamine liikluses kättesaamatuks eesmärgiks. Tallinnas pole viimase 10 aasta jooksul uusinvesteeringuid ühistransporti praktiliselt tehtud.

Teiseks on oluline see, kui ruttu suudetakse linna maakasutuse ja transpordi planeerimine siduda nii, et inimestel ei tekiks vajadust isikliku autoga sõitmise järele. Selleks võib rakendada näiteks Hollandi nn ABC maakasutuse- ja transpordiplaneerimise põhimõtet, mis eeldab, et inimeste liikumist nõudvad funktsioonid (näiteks kontorid ja kaubanduskeskused) ehitatakse ainult sinna, kus on juba väga hea juurdepääs ühistranspordiga, samas ei ehitata sinna parkimisplatse. Parkimispoliitika muutmist peetaksegi üheks kõige efektiivsemaks viisiks, kuidas autokasutajaid tagasi ühistransporti meelitada.

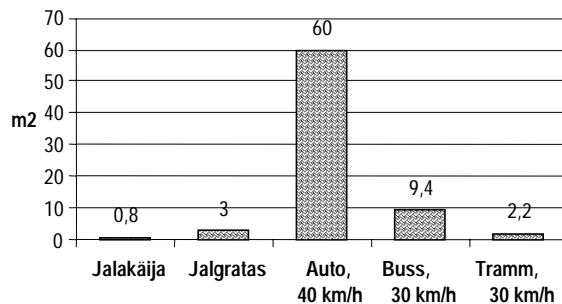
Kolmandaks, kui ruttu suudetakse Tallinna ja selle lähiümbruse ühistranspordit korraldada, et erinevad sõiduvahendid ja nende haldajad moodustaksid ühise süsteemi. See tähendab ühtset liinidevõrku ja piletisüsteemi ka lähirongis ja maakonnabussides. Praeguseks hääbuda lastud lähirongiliikluse uuesti arendamine aitaks koormust ära võtta magistraaltänavatelt.

Neljandaks, kui ruttu suudetakse Tallinnas jalgrattaga liiklemine ohutuks muuta – st kogu linna katvat rattateedevõrku, mis viivad ka kesklinna tihedalt külastavate kohtadeni. Olemasolevaid rattateid silmas pidades annaks kõige kiiremini nähtava tulemise Õismäe ja Mustamäe ühendamine kesklinnaga Paldiski ja Endla ristmikust mööda Luise või Wismari tänavat ja Kaarli puiesteed Vabaduse väljakuni.

3,5 m laiuse linnatänavalaabilaskevõime (inimest tunnis)



Tänavapinna vajadus ühe reisija kohta erinevate liikumisviiside kaupa

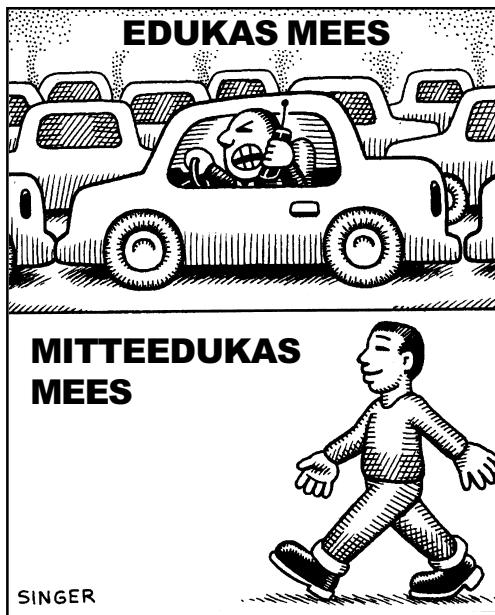


Autoga seotud keskkonnaprobleemidest on tehnoloogiliselt lahendamatu probleem tema suur ruuminõudlikkus ja energiakulu ühe reisija kohta. Linnaruumi kasutuse suhtes on auto kõige ebaefektiivsem ja raiskavam liikumisvahend. Üks buss asendab 60 autot ja näiteks kui ühe trammisõitjad panna autodesse, tekiks sellest 500 m autorodu.

## Liikumisvabadus või autosõltuvus?

Eesti, Tallinnaga eesotsas, autostus 90-ndatel aastatel kiiremini kui ükski teine Euroopa riik oma ajaloo jooksul. Sügavaima majandusliku depressiooni ajal, 90-ndate esimeses pooles, kasvas sõidukite arv autoregistri andmetel isegi üle 20% aastas. Auto hankimine oli prioriteet number üks. Eestist Hollandisse ja Saksamaale kasutatud autode turgudele sõitvad bussid meenusid oma tuubil täis ebamugavasse asendisse kägardunud inimestega põgenikekoormaid – Poola piiridel seisis rodu tühje autoveoautosid suunaga läände ja sama pikk rodu koormaga autoveoautosid suunaga itta.

Nüüd kui primaarne vajadus, auto hankimine, on rahuldatud – 90-ndatel algul ostetud romu natuke "viisakamagi" aastakäigu vastu vahetatud on ostujõulisel elanikkonnal aega oma koduga midagi ette võtta. Nad panevad tähele, et keskkond, milles nad elavad ei paku enam seda rahu, vaikust ja turvalisust, mida kodukohalt ootaks. Eestlane väärtustavat looduslähedust ja omaette olemist – parem siis leida võimalused linnalähedale maale – rahulikku ja rohelist – keskkonda kolida, et sealt linna tööle ja



Sul on valida kahe mehe vahel

liikudes kujunevad välja ka hõlpsasti juurdepääsetavad ja külastatavad kohad. Ka autoomanik võib elada sisuliselt autovaba elu, igal juhul parim, mida üks linlane võib oma elukeskkonna parandamiseks teha, on muuta oma liikumisviisi ja loobuda auto kasutamisest nii tihti kui võimalik.

kooli käia. Millega? Autoga. Paradoksaalne, omamoodi ostetakse autovaba keskkonda, põgenetakse nende tagajärgede eest, mida autostumine linnas tekitab – samas ise neid probleeme juurde tekitades. Linnalähedases kohas, kus teenindus ja ühistransport pole kodude lähedal, on autost sõltuvus juba omaette kraadi. Nii siis ostujõuline, või pigem laenuvõtmisjõuline, elanikkond teenindab oma auto liisingut ning rahulikku ja turvalisse kohta ostetud eluaseme laenu, mis siis on võimaldanud teiste autode ja rahulikku kohta sõitvate kaaslinlaste eest pakku sõita.

Aga mida saab siis sellises sõltuvusahelas ikkagi ära teha? Ühistranspordi kuukaardi, jalgratta ja ajutiste taksosõitude või autorentimiste abil ei jää linnas ükski käik käimata, sest rattaga või ühistranspordiga

### Ühistranspordiga odavam kui autoga

Ühistranspordi kuukaart  
(30 päeva piiramatut sõitu) **190 krooni** = **16 tundi** parkimistasu Tallinna kesklinnas või **5 päeva** keskmise auto läbisõidu kütusekulu linnas.

### Millal, kuhu, millise bussi/trolli/trammiga/rongiga?

Harju maakonna ja Tallinna ühistranspordiliinide sõiduplaanid:

[http://www2.tallinn.ee/I1592\\_transport/I1840\\_index.shtml](http://www2.tallinn.ee/I1592_transport/I1840_index.shtml)

### Rattaga kiirengi

Ratas on kuni 6 km linnasõitudel kiirem liikumisvahend kui auto. 6 km ongi tallinlaste keskmine vahemaa tölesõitudel ja pooled autoga tehtavatest sõitudest on alla 6 km pikkused.

- tee ettepanek töö juures turvalise rattahoidja paigaldamiseks
- kui pead rattaga sõitmist liiga ohtlikuks, siis võta ette Tallinna kaart ja uuri välja rahulikumad paralleeltänavad ja pargid, mida mööda saad ohutult töö juurde sõita
- nende väikeste ettevõtmiste tulemusel hakkasid sellel kevadel pooled Säästva Eesti Instituudi töötajatest regulaarselt rattaga tööle käima.

## Tähista 22. septembril üleeuroopalist autovaba päeva!

Autovaba päeva 2003 üritused Tallinnas:

### Pühapäev, 21.9 Raekoja platsil ja selle lähiümbruses 14:00 – 18:00

Avamine. Seiklusmäng jalgrattaga, rulluisukudega, jala (registreerimine kohapeal), Genialistid, Onu Frederik, ER Laste Laulustuudio, Kopli noortemaja, tantsuklubi Figurett, Legonurk ja Lövi Leo buss. Autasustamine.

**Harju tänav:** tasuta rattaparkla, ühistranspordi ja keskonahoiu näitus, laste joonistusvõistlus, nukuteater.

**Üritused mujal:** 11:00 Raudteefirmade mitmevõistlus. Algusega Paldiskis, lõpuga Harju tänaval kell 16:30.

**Tasuta pääs** Linna-, Nuku- ning Raevangla Fotomuuseumidesse ja Kiek in de Kōk'i.

15:00 Rammumeeste etteasted Trammipargis.

### Esmaspäev, 22.9

7:30 Rattaga kesklinna koos kogunud jalgratturiga! Alguspunktid: Nõmme Keskus, Pirita Linnaosavalitsuse ees, Magistraali Kaubanduskeskuse ees, Mustakivi Keskuse ees. **TASUTA RATAVALVE:** Vabaduse väljakul 8.00–18.00!

### 22.9 18:30 Jaani kiriku eest: Õhtune jalgratta- ja rulluisusõit "Saab ka ilma autota!"

**Lisainfo:** [www.roheline.ee](http://www.roheline.ee) [mari@seit.ee](mailto:mari@seit.ee) **Säästva transpordi linke:** [www.agenda21.ee/transport.html](http://www.agenda21.ee/transport.html)

**Tegijad:** Eesti Roheline Liikumine, Prussakovi nim. Rattauhing, Sorex, NEXT, Elektriraudtee, Edelaraudtee, Eesti Raudtee, TAK, Tallinna TTK, mtü FWD, Eesti Autoklubi, Tallinna Linn