

Eesti Noorte Looduskaitse Ühingu, Eesti Rohelise Liikumise ja Eesti Üliõpilaste Keskkonnakaitseühingu "Sorex" kommentaarid Tallinna üldplaneeringu transpordi ja liikluse osa kohta, ettepanekud üldplaani täiendamiseks ja lisauuringute tegemiseks:

- 1) Avalikustamisele esitatud Tallinna üldplaani väljendab ühe kitsa ametkonna nägemust Tallinna arengusuunast. See võib olla ainult aluseks "lõpliku" üldplaani koostamiseks, mis valmiks erinevate spetsialistide ja huvigruppide rühmatööde tulemusel. Käesolevaga taotleme, et praeguse üldplaani versiooni avalikustamisega, selle keskkonnaekspertiisi ja avalikkuse soovitustega käivitatakski planeerimisprotsess, mis haaraks võimalikult erinevaid ametkondi ja huvigruppe.
- 2) üldplaani peaks olema olemasolevale lisaks rohkem **maakasutuse ja transpordi integreeriv aspekt** (praegu on integreeriv planeerimine piirdunud vaid ühistranspordi erinevate liikide ja üksuste integreerimisega), mis tegeleks linna funktsioonide paigutamise ja inimeste ja kaupade liikumisvajaduse vähenemise (või vähemalt ei kasvaks), et ei tekiks sõltuvust auto kasutamisest ja võimaldataks võimalikult hea juurdepääs jalgsi/rattal/ühistranspordiga. Üldplaani peaks ära tooma hoovad, millega suunatakse inimeste liikumist eeldavad tegevused eelkõige olemasolevate raudteeliinide, jaamade või teiste ühistranspordisõlmede lähedusse – sellega välditaks muu infrastruktuuri edaspidist ülekoormamist ja tänavate laiendamise vajadust. Praeguses üldplaani versioonis on toimitud vastupidi --- näiteks kommertskeskused on planeeritud elurajoonidest väga kaugele, mis ei haaku inimeste igapäevaste liikumissuundadega, eeldavad uue infrastruktuuri ehitamist, eeldavad autoga liikumist genereerides seega liiklust (Peterburi mnt ja Tammsaare tee pikenduse ümbrusesse ei tohi planeerida inimeste liikumist eeldavaid asutusi, vaid jätta need laomajanduse ja väiketööstuse tarbeks). Need teenindus-kaubanduskeskused peaksid tekkima olemasolevate elurajoonide keskele (näiteks Lasnamäe keskele), mitte linna äärde magistraalteede lähedusse (lähtuda tuleks näiteks Hollandis häid kogemusi saanud ABC planeerimisest).
- 3) **Üldplaanis puudub kontseptsioon sellest, millist transpordisüsteemi tahetakse Tallinnas näha**--- milline on erinevate liikumisviiside tööjaotus 10 aasta pärast? Ühest küljest baseeruvad plaanid liikluse kasvu ennustustel (mis seega hõlbustavad nende täitumist) ---- teedeprojektid on kõik väga konkreetsed, kuid teisest küljest räägitakse ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamist, samas aga väga konkreetsed projektid nende kohta puuduvad --- see on väga vastuoluline, sest teede läbilaskvuse suurendamisega tõstetakse autoga liiklejate "konkurentsivõimet". Üldplaani peaks tuginema erinevate transpordipoliitiliste (ja maakasutuse) lahenduste tasuvusanalüüsil, mida meie andmetel ei ole Tallinnas tehtud --- mis võimaldaks palju nii avaliku kui erasektori raha kokku hoida. Näiteks pole analüüsitud, et palju läheb maksma kõik ühistranspordi parandused, milline on selle efekt transpordisüsteemile ja ummikute vältimisele, ja võrreldud seda teede-ehituseks ettenähtud kulutustega ja mõjuga (mis genereerivad liiklust ja tekitavad lisaummikuid, hajutavad linnastruktuuri – tehes vahemaad suuremaks). Praeguses käsitluses on võetud *a priori*, et tänavate laiendamine ja uute ehitamine on parim variant -- teiste tööstusriikide linnade kogemus on näidanud,

et tegeleda tuleb just nõudluse vähendamisega ja mitte autode läbilaskevõimet suurendada.

- 4) Praeguses üldplaanis on märgatav **vastuolu --- ühest küljest seatakse prioriteediks ühistranspordi arendamist nii et see oleks autokasutamisest konkurentsivõimelisem ja kesklinna liikluskoormuse vähendamine, teisest küljest planeeritakse juurde laiendatud magistraale, mis on väga kapitalimahukas kulutus ja teeb vastupidiselt seatud eesmärgile autoga liiklemise mugavamaks ja vähendab ühistranspordi atraktiivsust. Ja kui praeguses plaanis eeldatakse, et linnaosadesse tekivad multifunktsionaalsed keskused, mis vähendab inimeste liikumisvajadust, siis miks ikkagi planeeritakse linna magistraale suurenevatele autoliikluse voogudele?**
- 5) Tallinna üldplaan peaks olema maakasutuse funktsioonide ja transpordipoliitika määramise osalt aktiivsem ja arvestama säästvate linnaplaneerimisvõtetega, nii et linna ei kujundaks ühed suured anonüümsed huvid vaid võimaldaks laia ja aktiivse avalikkuse ja huvirühmade osalemise selles (eriti teravalt torkas silma sadamate funktsioonide teadmatus üldplaanis). Laiema avalikkuse kaasamise ja osalemise rolli on osaliselt täitnud Tallinna strateegiline arengukava, kuid see on jäänud ilma ametliku staatusest.

EV valitsus on kevadel vastu võtnud riikliku transpordi arengukava, kus strateegia põhjal on sõnastatud ka poliitilised eesmärgid:

“Lühikeses perspektiivis on meie eesmärgiks linna- ja maamaastiku edasise killustumise peatamine. Pikemas perspektiivis tuleb see protsess reverseerida.”

“Infrastruktuuri laiendamise tendentsile, mis nõuab uusi maa-alasid, tuleb panna piirid. See kaitseb linnaelu kvaliteeti ning takistab looduskeskkonna hõivamist. Piirata tuleb ka teatud objektidele sõidukitega juurdepääsu.”

“... vajadus tagada juurdepääs teedevõrgule ja objektidele linnapiirkondades nõuab teeliikluse kasvu piiramist, millele peavad järgnema meetmed sõiduvahemaa vähendamiseks, sh. ka ühistranspordi kasutajatele.”

Transpordi arengukava aastateks 1999-2006, EV valitsuse kinnitus 9.3.99

Tallinna üldplaneeringust järeldatava transpordipoliitika on nende riiklike põhimõtetega vastuolus, sest ÜP järgselt transpordinfrastruktuuri alla jääv maa suureneb ja linn soodustab ka edaspidi eelkõige sõiduautoga liikumist.

Mida kavatakse linn teha selleks, et neid vastuolusid kõrvalda?

- 6) Tallinna üldplaani ei saa lõplikult koostada kui pole teada sadamate tulevikufunktsioon või kui see ei püüagi nende funktsiooni suunata. Laomajanduse, uute tööstusrajoonide ja erinevate sadamate optimaalseks paigutamiseks tuleb läbi viia linnalogistilised uuringud.
- 7) Tallinnas peaks uurima milliste meetoditega oleks võimalik kinnisvaraarendajaid meelitada planeeritavate ühistranspordihenduste sõlmedesse ja kaasata neid projektide finantseerimisse. Üldplaan peaks konkreetselt kirjeldama ühistranspordi arendamise perspektiive – kuhu tulevad ühistranspordi ümberistumissõlmed? Kuidas korraldatakse

uute või tiheneva asustusega elamurajoonide ühistransport, nii et teenused oleks olemas samaaegselt inimeste elama asumisega.

- 8) **“Kesklinna” mõiste** tuleks laiemalt ja täpsemalt defineerida. Selles töös on see paraku ebamäärane --- tundub, et kesklinn koosneb Vanalinnast ning Viru väljaku ja Vabaduse väljaku vahele jäävast alast, mistõttu kõik mis sinna ümber tuleb on juba kesklinnast möödasõidutee. Kui Tallinna kesklinna tahetakse avade merele ja Tartu maantee suunas, siis hakkab Põhjaviil poolitama südalinna; Tartu mnt ühendamise Rävalla puiestee kaudu Pärnu mnt-ga ei anna linnakeskuse liikluse vähendamiseks mingit tulemust vaid soodustab siit läbi liikumist, jällegi kesklinnas. Rävalla puiestee on veel üks vähestest koridoridest, mida mööda on suhteliselt rahulik jalutada ja rattaga sõita. Kesklinn tasuks tõesti täpsemat defineerimist – struktuuri poolest oleks loomulik kesklinna määratlus vähemalt Kesklinna linnaosa haldusala piiri järgi.
- 9) **Üldplaani tekstis peaks üle kontrollima sõnade ja väljendite** “*kaasaegne transpordisüsteem*”, “*parkimise vajadus*”, “*liikluse vajadus*”, “*ebapiisav läbilaskevõime*”, “*tänavavõrgu mittevastavus liikluse vajadustele*” kasutamine. “Tänavavõrk” on kasutatud sünonüümina “transpordisüsteemile”, mistõttu tekib tunne nagu eeldatakse, et kõik inimesed võiksid, peaksid, tahaksid ning saaksid autot iga päev kasutada. Kaasaegne linnatransport tähendab säästva transpordi praktikas kvaliteetset ühistranspordi ja kergliikluse infrastruktuuri ja teenuste olemasolu, mitte võimalikult rohkete sõiduridade või parkimismajade arvu kesklinna suunduvatel magistraalidel. Ka läbilaskevõimet võib vaadelda säästvamast punktist --- tegeleda reisijate läbilaskvusega (mis on ühistranspordi, eriti rööbastranspordi puhul tänavaruutmeetri kohta mitmeid korda efektiivsem ja ökonoomsem) mitte autode läbilaskvusega. Transpordi korralduses kehtib paraku paradoks – kui kõik kasutavad linnasõituteks suhteliselt aeglast liikumisvahendit nagu ühistransport või jalgratas, siis saavad kõik kiiremini kohale kui siis kui kõik kasutaksid sõiduks autot. Liikluse vajadus (ÜP käsitleb siin põhiliselt jällegi autosõitjate vajadust, mitte teisi liiklejaid, keda on ka veel tänavapäeval üle 50% liiklejatest kui jalakäijad kaasa arvata) on linnaplaneerimis- ja majanduspoliitiliste võtetega ohjatatav, mistõttu üldplaan ei pea vastu tulema praegusele ebaratsionaalsele, ebaökonomisele, ebatervislikule ja keskkonnakahjulikule transpordisüsteemile. Linna praegune kiire autostumine ja liiklusmahtude kasv on ka juba linna (ja ka riigi) transpordipoliitika tulemus.
- 10) **Üldplaanis tuleks teha vahet transpordinõudluse ja transpordivajaduse vahel** ---
 - Tallinna transpordisüsteemi (või õigemini teedevõrku) planeeritakse makroökonomilistel ja demograafilistel stsenaariumitel põhinevate autoliikluse prognooside põhjal. Samas on aga transpordinõudlus transpordi- ja maakasutuspoliitika, mitte ainult demograafiliste suundade ja inimeste majandusliku seisuga tulemus. Seepärast tulekski tegeleda “*predict-and-provide*” ehk “ennusta ja ehita” meetodika asemel “*predict-and-prevent*” ehk “ennusta ja ennetage” meetodikaga, millest paljudel autostunud linnadel juba hea kogemustepagas on. (Valusaim kogemus on näiteks Los Angelesist, kus linna läbiva magistraali planeerimisel tajuti, et ühe kilomeetri kiirtee ehitamine maksab seal 200 miljonit USD ja varasemad sarnased projektid pole

ummikuid lahendanud ---- see projekt on peatatud ja asendatud linnametroo ehitamisega).

Lähtudes eelnevast loetelust ei ole Eesti Roheline Liikumine nõus Tallinnasse kavandavate magistraalteede laienduste ja läbimurrete projektidega, mis on loetletud peatükis "Magistraalteede võrgu arendamine" eelkõige selle tõttu, et nende koostamisel ei ole tehtud strateegilist keskkonnamõju hinnangut, pole võrreldud teiste transpordipoliitiliste ja maakasutuse planeerimise alternatiividega ning tuginedes teiste linnade kogemusele (ja ka juba Tammsaare tee pikenduse kogemusele) toovad linna liiklust juurde ning muudavad linna elukeskkonna ebameeldivaks ja ebatervislikuks. Eriti tõstame esile Põhjaväila ja Pärnu mnt-Rävala pst – Tartu mnt läbimurde ning Nõmme möödasõidutee negatiivset mõju linnakeskkonnale (vt lähemalt transpordi keskkonnaprobleemidega seotud küsimustest Lisa 2) Käesolevaga taotleb ERL nende teedeehitusprojektidele strateegilise keskkonnamõju hinnangu, transpordi- ja maakasutusökonoomiaalaste uuringute tegemist, mida ei ole siiani tehtud. Samas peab üldplaneering andma ühistranspordile ning kergliikluse arendamisele sisulise prioriteedi st **üldplaanis ettenähtud ühistranspordi ja kergliiklusprojektide realiseerimist esmajärjekorras.**

2) Kommentaarid (esitatud kursiivis ja rasvaselt) koos tsitaatidega üldplaneeringu tekstist (esitatud normaalkirjas)

5. TEEDEVÕRK JA TRANSPORT

Üldplaanis sobiks paremini paetüki pealkirjaks Transpordisüsteem, sest teedevõrk on üks osa transpordisüsteemist

"Teedevõrk moodustab tänapäeva linnaorganismis veresoonte taolise süsteemi, mille funktsioneerimisest sõltub suuresti kogu linnaelu normaalne kulg. Kui transpordivoolud on häiritud - linna teedevõrk ei lase neid vajalikul kogusel ja kiirusel läbi või tekivad liiklusummikuid - on kogu linnaelu häiritud. See räägib kujukalt selle süsteemi normaalse talituse tagamise esmatahtsusest linnaehituslikus tegevuses".

Linnatranspordi efektiivsuse ei määra ära seal olevate teede laius või autode läbilaskevõime vaid transpordisüsteemi efektiivsus (erinevate transpordiliikide k.a. kergliikluse valikuvõimalused ja kvaliteet) ja linna maakasutuse efektiivsus, mis vähendab ja ohjab inimeste ja kaupade liikumisvajadust. Mis on Tallinna "transpordivoogude vajalik kogus ja kiirus"? Transpordivoogude suurus sõltub linnas ja riigis rakendatavatest transpordi- ja maakasutuspoliitikatest, st ei ole tundlik ainult majanduslikele või demograafilistele näitajatele. Kui linna hakatakse planeerima transpordi kasvuennustuste järgi, siis jääbki autoliiklus linnaelu kujundama ja kapitalieelarves domineerima --- üldplaani ja maakasutuse planeerimise roll peaks olema aga teine --- liikluse nõudlust ja liikumisvahendi valikut ja transpordimahtu kujundav ja liikumise asemele juurdepääsu organiseerimisele orienteeritud.

“Jätkuva suburbaniseerumisega suureneb linna ja tema mõjupiirkonna vaheliste regulaarsete pendeldajate arv eeldatavasti ka tulevikus.”

Kas suburbaniseerumine on Tallinna puhul soovitatav? Linnade laialivalgumise vältimiseks tehakse maailmas suuri jõupingutusi --- Mida teeb selle vältimiseks Tallinn koos Harjumaaga?

lk 74

- magistraaltänavate ja eriti nende ristmike läbilaske ebapiisavus järsult kasvanud liiklusvooludega nii linnakeskuses kui paljudel keskusesse viivatel magistraalidel; (***Kui keskusesse suunduvate magistraalide läbilaskvust suurendada (olgu see siis koondatult või hajutatult) , siis tuleb ju liiklust linna juurde --- eespool oli püstitatud eesmärk, et linnakeskuse liiklust tuleb vähendada, niisiis pole Tallinnal vaja nende ristmike ja keskusesse suunduvate tänavate peale raha raisata, sest need tõstavad ummikuid ainult ühest kohast teise***)
- parkimiskohtade ebapiisavus linnakeskuses, aga ka linnaosade keskustes ning teiste massiliselt külastatavate objektide juures; (***Massiliselt külastatavate objektide juures ei pea liikluse genereerimise vältimise seisukohalt palju parkimiskohti olema, sinna tuleb organiseerida head ÜT ja kergliikluse ühendused, kuid eelkõige tekitada need kohtadesse, kus need tingimused on juba olemas. Hollandis kasutusel olev ABC maakasutuse ja transpordipoliitika – ehk “right business in right place” näeb ette, et inimeste massilist liikumist eeldavatesse kohtadesse (kontorid, huvi- ja kaubanduskeskused) ei tohi planeerida rohkem kui 10 parkimiskohta külastaja või töötaja kohta***)
- sadamatega seotud raskeliikluse läbilaskmiseks sobivate parameetritega teede puudumine; (***Äkki on probleem sadamate asukoha valikus? Kas Tallinnas peab üldse olema transiidisadamad? Kuidas see tulevikus muutub kui sadamate perspektiivne funktsioon pole veel selge ja üldplaan selles suhtes oma seisukohta ei võta***)
- jalgrattaliikluse ohtlikkus, turvaliste jalgrattateede vähesus või hoopis puudumine. (***Siia peaks lisama ka jalakäijate liikumistingimused üleüldisemalt -- Tallinnal puudub oma kergliikluse kontseptsioon***)

peatükk ARENGUSUUNAD

“Modelleerimise abil on analüüsitud nii olemasoleva tänavavõrgu kitsaskohti kui ka kontrollitud kavandatud meetmete efektiivsust.” (***Kui selle all mõeldakse TRIP mudelit, siis selle mudeli rakendamisel ei ole võimalik öelda, kuidas ühistranspordis tehtavad parandused võiksid mõjutada erinevate liiklusvahendite kasutamise proportsioone, see redutseerib kogu liikluse sujuvuse ainult autokasutaja aspektile, mis ei saa anda vastust kuidas erinevad transpordipoliitilised lahendused maakasutust, liiklusvahendite või liikumissuundade-aegade valikuid muudavad. Üldplaani koostamisel on vaja***

rakendada sellist mudelit, mis uuriks transpordisüsteemi kitsaskohti mitte tänavavõrgu kitsaskohti, sest teine annab ainult autokeskseid vastuseid. Hoopis terviklikuma pildi transpordisüsteemi ja maakastuse lahendustest annaks näiteks TRANUS mudel või SATURN, juurdepääsu analüüsid GIS baasil vms.)

lk 77-78 Sisenevad autod millised ei soovi parkida "neelavates" parklates, saaksid oma sihtkohta linnakeskuses sõita linnakeskust reeglina mitteläbivate tänavate kaudu. *(Vastuoluline lause, kui nad juba sisenevad, siis nad ju ka läbivad linnakeskuse tänavaid nii või teisiti, taas probleem --- mida peetakse linnakeskuseks ja miks väärtustatakse ainult südalinna liikluse ohjamist --- mitmetes linnades rakendatakse neid meetmeid terve linna mastaabis, igal juhul 10-20 km raadiuses südalinnast --- praegune liikluse hajutamise printsiip paneb ohtu elukvaliteedi elamurajoonides, mida juba praegu läbivad paiguti tihedad liiklusvood. Või tähendab see plaan, et on kavatsatud rakendada linnakeskuse sektoritesse jagamise põhimõtet, nagu Stockholmis, kus autod ei saa kahe sektori vahel liikuda?)*

lk 77: Tallinna linna piires on 22 sadamat, neist enamuse perspektiivne funktsioon ei ole veel senini kindlaks määratud (vaata peatükk "Sadamad ja raudtee"). *(Kuidas saab Üldplaani teha kui sadamate funktsioon pole kindlaks tehtud? Üldplaan peaks nende funktsioonide kohta oma seisukoha võtma, et vältida linnas rasket ja riskirohket transiitliiklust ja liiklusvoogude kasvu).*

lk 79: Tuginedes arenenud riikide kogemustele tuleks vähenemisprotsessi peatamiseks ja elektritranspordi atraktiivsuse tõstmiseks kujundada linna ning tema mõjupiirkonda teenindav ühtne transpordisüsteem. **(Ettepanek lisada: + transpordi ja maakasutuse planeerimise integreerimine nii, et liikumisvajadus väheneks ja ÜT oleks lihtne korraldada + autoliikluse ohjamine parkimispoliitika ja hinnakujunduse kaudu --- selle puhul peetakse kõige efektiivsemaks parkimiskohtade vähendamist kesklinnas ja teekasutuse maksustamist)**

Suurima efektiivsusega töötab selline süsteem siis, kui rööbastranspordi liinide suunad langevad ühte suurimate sõitjatevoogude suundadega. *(Üldplaan aga funktsioonide paigutamise plaanides sellest ei lähtu. Ettepanek: vaadata üldplaan üle sellest aspektist, kuidas oleks võimalik arendustegevust suunata olemasolevate ühistranspordisõlmede ja raudtee lähedusse)*

· arvestades majandusliku olukorra eeldatavat paranemist, tuleb üldplaneeringus reserveerida koridorid tulevastele kiirtrammiliinidele ja elamuehituse kavandamisel näha ette uuslamute piirkonnad olemasolevate raudteede või tulevaste kiirtrammiliinide lähedusse; *(Üldplaneering seda ei tee, kõik uued elamurajoonid veelgi rõhutavad Tallinna väljavenitatust Mähe Kakumäe suundades ja on oma struktuurilt hõredad ja autokasutusele orienteeritud, peale elamurajoonide paigutamise nende liinide lähedusse peaks ka suuremad kontoriehitised, kommerts- ja teeninduskeskused ehitatama selle lähedusse. Ka ei toeta Harju maakonna planeering praegu elamurajoonide tekkimist eelkõige raudteeäärsetele aladele)*

lk 81: peaks soodustama jätkuvsõidu (Park and Ride) juurutamist, seda ka jalgratturitele (Park and Ride) (*peaks olema Bike and Ride*);

lk80-81

(Neid põhimõtteid oleks mõttekas grupeerida ---- milline on rakendamise järjekord?, näiteks kahe viimase põhimõtte täitmine paistab olema eelduseks eelnevate õnnestumisele ja tuleks seega rakendada esmajärjekorras)

· elamispiirkondade möödasõiduteede kavandamine (*see ei vähenda automaatselt liiklust elamurajoonides, sest kuskilt lähuvad ju ka need autod ehitatavatele möödasõiduteedele*)

lk 82:

(*ettepanek lisada: liikluse rahustamine elamurajoonides – 20-30km/h liikluspiirangud, mida teostatakse tänavaehtuslike meetoditega --- näiteks väikesed ringteed ristmikel pikkade sirgete vältimiseks, kitsendatud tänavad, looklevad tänavad, "lamavad politseinikud" ja mitmed erinevad muud meetodid --- selleks tuleks ka raha ette näha*)

lk 84

· tangentsiaalsete möödasõiduteede (Põhja väil, Tartu mnt. läbimurre , Rävalla pst pikendus jt.) ehitamine koos ühissõidukiradade juurutamisega rajatava möödasõidutee poolt mõjutataval tänaval (vastavalt Narva mnt , Gonsiori tn., Endla tn. jt.); · auto igapäevase kasutamise otstarbekuse vähendamisele suunatud meetmed (tasulise parkimiskorralduse tõhustamine linnakeskuses, ühistranspordi sõidutariifide kasvu ohjeldamine ja teeninduse kvaliteedi parandamine jne.).

(*Kuna teise meetmena on mainitud autoliikluse kasutamise piiramine, siis kas esimest on üldse vaja rakendada kui loodetakse, et autot nii palju ei kasutata, esimene tegevus aga soodustab autode kasutamist, niisiis on raha ebaotstarbekas kulutamine ja autokasutamise vähendamise eesmärk ei täitu*)

peatükk Kavandatu rahastamine

Ühistranspordi ja kergliikluse finantseerimise allikad pole ära näidatud ---- kuidas neid ellu hakatakse viima? Kas see on tegelik prioriteet? Nendest plaanidest lähtudes tundub, et ei ole. Ühistranspordi teenindustaseme langus näitab ka linnavalitsuse investeerimispoliitika tulemust -- eelkõige on raha otsitud ja leitud teedeehitusprojektidele mitte kergliikluse ja ühistranspordi arendamisele (kas ühistranspordi arendamine on prioriteet kui 97. aastal vastu võetud investeerimiskavas moodustab ÜT transpordinvesteeringutest 10%, kus juures tegemist on ainult veeremi väljavahetusega ehk reinvesteeringuga, teede ehitamise puhul aga uusinvesteeringuga – st on toonud kvantitatiivselt midagi juurde.)

LISA 2

Transpordi keskkonnamõjusid käsitlevad aspektid üldplaanis

Kohaliku õhu, vee ja maa reostuse problematiseerimine ei ole enam piisav -- vaja on uusi keskkonnamõju indikaatoreid

Transpordi planeerimise ja keskkonnaprobleemide lahendamise kriis seisneb hetkel selles, et ametkondlikul tasandil mõõdetakse ja analüüsitakse keskkonnamõjusid ikka veel üksnes (kohaliku) saaste tasandil ja seda ka enamasti ühe sõiduki või kilomeetri kohta mõõdetud koormusest lähtudes. Nii ilmnebki, et 70 km tunnis kulgev ühtlane liiklusvoog või uus auto on keskkonnasõbralikum kui 20 km/h kulgevad autod või suhteliselt vanad sõidukid. Analüüsimate jääb, kuidas "ökonoomset" kiirust võimaldav infrastruktuur (näiteks teede laiendamine, jalakäijate tunnelisse suunamine, uute parkimismajade ehitamine) ja uus tehnoloogia tervikuna mõjutab inimeste valikuid, linnade struktuuri ja liikluse mahtu ja selle kaudu ressursside tarbimist. Arvestamata jääb ka tükk-tüki haaval asfaldi alla kaduva loodusliku maastiku tähendus bioloogilisele mitmekesisusele.

Lisaks looduskaitsele probleemidele pole teedevõrgu tihendamine ka puht inimese vaatenurgast teatud hetkest enam meeldiv. Kas Tallinnas peaks ja võiks olla neli korda rohkem tänavapinda nii nagu seda on keskmiselt Ameerika linnades? Mille arvelt see liiklusruum võetaks -- laste mänguväljakute, parkide, jalakäijate liikumisruumi, elamisruumi arvelt? Kui oletada, et aastal 2025 oleks maailmas ühtekokku keskmiselt sama palju sõiduaautosid kui praegu on ameeriklastel, siis teeb see 6,4 miljardit autot ehk enam kui 10 korda praegusest rohkem. Kui need siis üksteise järel ritta parkida oleks vaja 1000-realist teed, mis ulatub ümber ekvaatori. Sama hulga autode sujuvaks liiklemiseks läheks vaja veel kolm korda sama palju ruumi.

Niisiis ei lahenda tehnoloogia autode suurt ruuminõudlust, sest mida suuremaid ja ohutumaid kiirusi püütakse saavutada, seda rohkem tänavapinda selleks on vaja liiklusele eraldada. Transpordiplaneerimise fookuses peaks seega olema vähem ruumi (tänavapinda) ja muid ressursse nõudvad liikumisvahendid nagu ühistransport, raudtee ja jalgsi/jalgrattaga liikumine (vt joonis 1 ja 2).

Milliseid alternatiive võrreldakse suurte transpordiinvesteeringute otsustamisel?

Peale puudulike keskkonnaindikaatorite on probleemide kolle ka transpordipoliitikas endas. Näiteks kiirteeprojekti keskkonnamõjude hindamiseks võrreldakse tavaliselt erinevaid trasside paigutusi maastikus ning lõpptulemusena esitatakse soovitusena kõige vähem keskkonda negatiivselt mõjutav trassilahendus. Niisiis saab selline võrdlus anda vastuse ainult parimale trassile, mitte transpordi- või maakasutuspoliitilisele lahendusele.

Seda planeerimise puudust on võimalik vältida **miinimumkuludest lähtuvate planeerimisalternatiividega (*Least Cost Planning*)**, mis eeldab, et võrreldakse mitte ainult kitsalt valdkonnasiseseid (nt teedehituse) alternatiive vaid haaratakse kaasa ka teised transpordiliigid ja juurdepääsu korraldamise viisid nagu ühistransport, raudtee ja kergliiklus

või isegi piirkonnas puuduva teenindusasutuse vm elulise funktsiooni tekitamine nii, et inimesed ei peaks sõltuma kaugel asuvast keskusest ja auto omamisest. Selline planeerimine eeldab ka, et probleemide püstitamine tehtaks erineva kandi pealt --- kas lahendatakse autokeskselt teede läbilaskevõime probleemi või mitmekülgsete vahenditega inimeste juurdepääsu korraldamise probleemi.

Transpordiprojektide tavapäraustes tasuvusanalüüsid esitatava tulu suurima osa moodustab tavaliselt uue infrastruktuuri kasutamisel säästetud aja väärtus. Kui teatud teelõiku kasutab päevas 10 000 inimest ja nad säästavad uue või laiendatud tee tulemusel 3 minutit, siis tähendab see päevas 30 000 minutulist ajasäästu ühiskonnale. Säästetud ajale antakse arvestuslik väärtus, mis kajastub analüüsis majandusliku tuluna (oletades, et säästetud aega kasutatakse tootlikuks tegevuseks). Mida aga tegelikult teevad 10 000 inimest igaüks oma 3 säästetud minutiga, sellest tavaliselt tasuvusanalüüsid vaikivad.

Liikluses säästetud aeg kasutatakse pikemate vahemaade läbimiseks, mille tulemusel linnastruktuur valgub laiali

Transpordikäitumisel osutavad, et transpordi jaoks otseselt kasutatud aeg ja reise arv päevas on sellel sajandil püsinud peaaegu samana (70-80 min ja 3 reisi päevas), näidates isegi kergest tõusutendentsi 60-ndate aastatest alates. Samas on aga läbitavate vahemaade pikkus pidevalt kasvanud (7 kilomeetrist 40 kilomeetrit inimese kohta päevas). Transpordisotsioloogid on järeldanud selle põhjal, et need kolm reisi ja ca 70 min päevas on "eelarve", mille inimesed nii või teisiti transpordile kulutavad. Kui liigutakse peamiselt jalgsi, nagu seda teevad valdav osa maailma rahvastikust ka tänapäeval, kujuneb igapäevase liikumise vahemaaks ca 7 km, kui autoga (mis on peamine liikumisvahend isegi alla kilomeetritel reisidel "lääne" riikides) siis ca 30-40 km. Seega soodustavad kiiremad sõiduvahendid ja kiiret sõitu võimaldav infrastruktuur lõppkokkuvõttes mitte aja säästmist vaid lisavahemaade ning seega ka ruumi, energia jt ressursside tarbimist.

Selle teooria kinnituseks on leitud ka, et kaugtöö ja telemaatika ei säästa lõppkokkuvõttes inimeste liikluses kasutatud aega ega vähenda liiklusmahtu, vaid lihtsalt muudab liikumise suundi, reise sooritamise hetki ja liikumisvahendi valikut. Kuna suurem osa teedest planeeritakse tippunni koormustele, siis on ehk telemaatika siin ainukene abiline -- päeva jooksul ühtlasemalt jagunevad reised võimaldavad paremini olemasolevat infrastruktuuri ära kasutada ning teede laiendamiseks ei tekitata nii suurt survet. Kuid aasta otsa kaugtööna "säästetud" kilomeetrid ja bensiin haihtuvad kergesti näiteks ühe lennusõiduga üle ookeani, mis kulutab sama palju kütust inimese kohta kui aasta keskmine sõiduauto läbisõit.

Transpordi nõudluse ohjamine ei tähenda ebapopulaarseid otsuseid

Teatud toote või teenuse nõudluse ohjamine (ehk tarbimise vähendamist) seostatakse tavaliselt ebamugavuste, isikliku vabaduse piiramise, range kontrolli ja keeldudega. Sellist vastukaja on leidnud ka suurematele sõiduautodele maksude kehtestamise kord, Tallinna

vanalinna sissesõidumaksu süsteem või vähegi rangem sõiduautode parkimise kontrollimine. Maksud, keelud ja piirangud on ainult üks osa võimalikust nõudluse ohjamise poliitikast. "Piitsa" vahenditele lisaks mängib sama olulist rolli "präänikud".

Transpordisüsteemi keskkonnasäästlikumaks muutmisel on nendeks präänikuteks näiteks ülisoodsad ühistranspordi kuu- ja aastakaardid, prii parkimine linnaäärsetes parklates, maksusoodustuste tegemine ettevõtetele, kes on nõus vähendama parkimiskohtade arvu oma asutuse läheduses ning soodustavad seda, et personal kasutaks tööl käimiseks ühistransporti ja/või jalgratast. Ühistranspordile ja kergliiklusele orienteeritud transpordisüsteem eeldab samas linna või asula struktuuri integreeritumat planeerimist, mis suudaks paigutada igapäevased tegevused nii, et need oleks võimalik toimetada jalgsi, rattaga või ühistranspordiga.

Tõenäoliselt on autostumise peamiseks mootoriks selle kunstlikult madalal hoitud hind, sest väliskulud nagu näiteks liiklusest tingitud keskkonna- ja tervisekahjustused ning ummikukulud ei peegeldu sõiduauto kasutamise hinna sees. Euroopa komisjoni hinnangul moodustavad transpordi väliskulud EL sisemajanduse kogutoodangust ca 4% ehk 250 miljardit eurot aastas. Sama suhte korral teeks see Eestis ca 2 miljardit krooni aastas. Kui neid kulusid hakata üksnes mootorikütuse aktsiisi abil sisestama, siis tähendaks see, et aktsiisimäär peaks tõusma kolm korda. Muidugi ei ole üksnes kütuseaktsiisi abil transpordi hinna kujundamine otstarbekas. Oluline on rakendada kohalikke makse ja muid meetmeid seal, kus kõige rohkem probleeme tekib --- teede kasutusmaks, parkimismaksu ulatuslikum rakendamine, diferentseeritud sõiduki aastamaks.