

Liikluse planeerimine ja juhtimine



*Kokkuvõte 2012.a. alguses toimunud
koolituselt*

TARTU 2012

Trükis on kaitstud [Creative Commons litsentsiga](#) ja selle sisu kuulub selle autoritele. Materjale võib kasutada mitte kasumit taotleval eesmärgil, viidates materjalide allikale ja autorile ning tagades loodavale materjalile sarnased kasutustingimused. Kommertseesmärkidel materjale kasutada pole lubatud.

Trükise välja andmist toetab Euroopa Liit programmist Intelligent Energy Europe läbi rahvusvahelise koostööprojekti Mobility Management for Business and Industrial Zones (MoMa.BIZ).



Trükis on loodud Eesti Vabariigis 2012. aastal. Trükise koostas koostöös Tartu Linnavalitsusega Hea Uus Linn OÜ.



Sissejuhatus

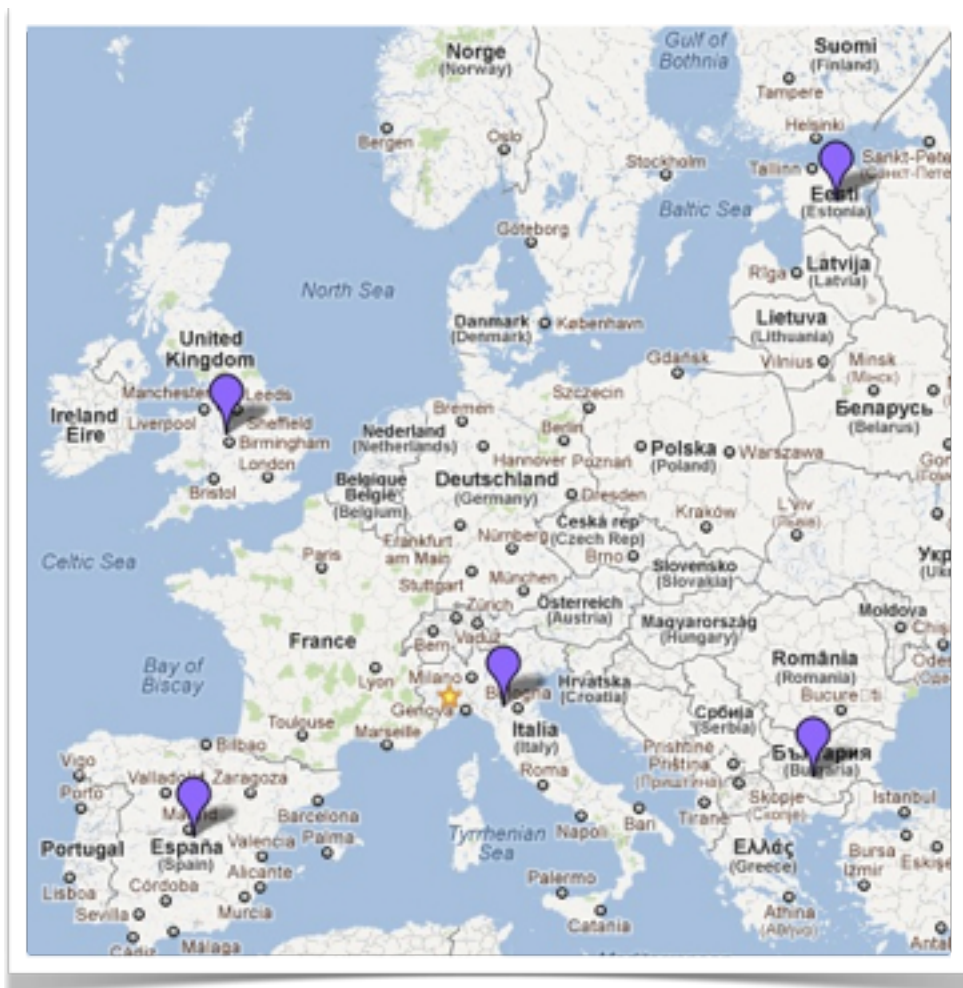
Käesolev e-raamat võtab kokku Tartu Linnavalitsuse poolt läbi viidud koolituse liikluse planeerimise ja juhtimise teemadel. Peamiselt oma valdkonna praktikutele suunatud loengud käsitlesid kaasaegset liikluse korraldamist, efektiivset ühistranspordi korraldamist, säästlikku kütuste kasutamist transpordis ja efektiivset suhtlemist planeerimise, projekteerimise ja rakendamise protsessis. Loengud algasid 29. veebruaril ning toimusid kaks korda kuus, kokku üheksal päeval, mis omakorda on jagatud erinevate esinejate vahel. 11. aprillil toimus spetsiaalselt ettevõtjatele suunatud seminar. Koolitusi toetas e-õppekeskkond ning loengud salvestati. Koolitus oli tasuta, vajalik oli eelregistreerimine e-posti teel. Koolituse läbiviimist toetas Euroopa Liit läbi rahvusvahelise koostööprojekti *Mobility Management for Business and Industrial Zones* (MoMa.BIZ).

Koolituse läbiviimist toetas e-õppe keskkond, kuhu lisatati loengute materjalid, salvestused ja lisainfo. Portaal ja selles olevad materjalid on vabalt kättesaadavad aadressil <http://momabiz.engim.it/>. Ainsaks eelduseks on portaali kasutajaks registreerumine. Registreerida saab ennast e-posti aadressil peep.margus@raad.tartu.ee märgusõnaga e-õpe. Registreerumiseks tuleb esitada järgmised andmed: ees- ja perekonnanimi, elukutse, elukohajärgne linn (ja riik kui elukoht ei asu Eestis), e-posti aadress. Tartu Linnavalitsus jätab endale õiguse portaali kasutustingimusi muuta, juhul kui seda teevad teised osapooled või kui toimub portaali kasutamine mitte selleks ettenähtud viisil. Tartu Linnavalitsus jälgib isikuandmete kaitse reegleid ja head tava ning garanteerib andmete kasutamise üksnes isiku poolt aktsepteeritud viisil.

MoMa.BIZ lühidalt

Tartu linn osaleb Euroopa Liidu poolt finantseeritavas rahvusvahelises projektis MoMa.Biz - Liikuvuskorraldus äri- ja tootmisaladel. Projekti üldeesmärgiks on optimeerida tööstusalade transpordikasutust, vähendada liiklusega kaasnevat reostust ning

suurendada kergliikluse ja ühistranspordi kasutamist. Tartu linnas on projekti uurimisobjektiks Ropka tööstusrajoon.



Sisukord

Kas liikumisviisi valikut on vaja mõjutada? .8

Kohaliku omavalitsuse rollist liiklusohutuse parandamisel.8

Ühistransport Tartus.9

Liikuvuse planeerimine.12

Linnaruumi mõju liikuvusele.13

Liikumisvajaduse määratlemine ruumilises planeerimises.15

Liikumine ja keskkond.16

Loovalt liikleja käitumist muutma: värsked ideed ja kampaaniaid.18

Reklaamistrateegia ja reklaamikampaania: mõte ja tegu.19

Kuidas reklaam mida tähendab: tähendusloome protsessid paberil ja peas.20

Hooned, transport ja energia.21

Rohemajanduse võimalused regiooni tasemel.24

Kodanike hääl transpordi poliitikas.27



Kas liikumisviisi valikut on vaja mõjutada?

Dago Antov, Tallinna Tehnikaiikool

Ettekandja keskendus liikumisviiside valiku probleemidele ja sellele, kas inimese liikumisviisi valikut on vaja muuta ja kui jah, siis kuidas seda teha? Paljudes linnades mõõdetakse linna transpordisüsteemi säästlikkust hinnates erinevate liikumisviiside jagunemist, näiteks seda kui palju kasutatakse igapäevasel liikumisel autot, ühistransporti või liigutakse jalgsi või jalgrattaga. Loengus tõstis ettekandja esile ka ummikute temaatika, eriti ummikute seoses transpordipoliitikaga laiemalt. Kuivõrd mõjutavad ummikud meie transpordialaseid otsuseid, kas me käsitleme erinevaid liikumisviise tasakaalustatult ja õiglaselt ning eelkõige selles kontekstis- mis saab tulevikus. Milline on linnale sobilik transpordisüsteem ja kuidas seda on võimalik saavutada? Loengu lõpus esitas autor oma mõtted seoses nn liikuvuse korraldusega (inglise k. Mobility Management) ning millised peaksid olema kõige olulisemad tegevused, mis sobiksid Tartu linnale ja selle elanikele.

Kohaliku omavalitsuse rollist liiklusohutuse parandamisel

Dago Antov, Tallinna Tehnikaiikool

Miks üldse on liiklusohutus oluline teema? Kui arvestada, et igal aastal hakkub maailmas WHO hinnangul 1,3 miljonit inimest, mis on võrdne Eesti rahvaarvuga, siis globaalses mastaabis on see muidugi mõista oluline valdkond. Siiski, ka Eesti kohalikus kontekstis ei saa teema tähtsust alahinnata. Kuigi Eestis on liiklusõnnetustes hukkunute arv näiteks võrreldes 1991. aastaga (491 hukkunut) oluliselt paranenud on eesti oma

täna­sel­li­klusohu­tu­se ta­se­melt siiski vaid EL-i keskmike hulgas ja näiteks võrreldes Rootsiga huk­kub Eestis 1000 elaniku kohta üle kahe korra inimesi enam.

Kuidas mõõta liiklusohutust, mis on ohutuse mõõdupuud? Tavapärast võetakse olemasoleva liiklusõnnetuse olukorra hindamisel aluseks senine liiklusõnnetuste statistika, millega aga kaasneb kaks probleemi. Esiteks – kas on õige nõ oodata ära liiklusõnnetusi, et neid siis üritada vältida? Ja teiselt­pool­millised liiklusõnnetused on olulised? Kas nn plekimõlkimisi saab mõõta sama mõõdupuuga mis inimkahjuga õnnetusi.

Millised on peamised kohaliku omavalitsuse, sealhulgas ka Tartu linna, kohustused ja võimalused liiklusohutuse parandamisel? Sageli alahinnatakse kohaliku omavalitsuse võimalusi siinkohal. Loengus keskendus ettekandja eelkõige taristuga seonduvatele võimalustele, alustades õiglastest ja õigetest kiiruspiirangutes kuni liiklusohutuse auditeerimise ja inspekteerimiseni, mis on olulise potentsiaaliga tegevused.

Ühistransport Tartus

Rein Haak, Tartu Linnavalitsus

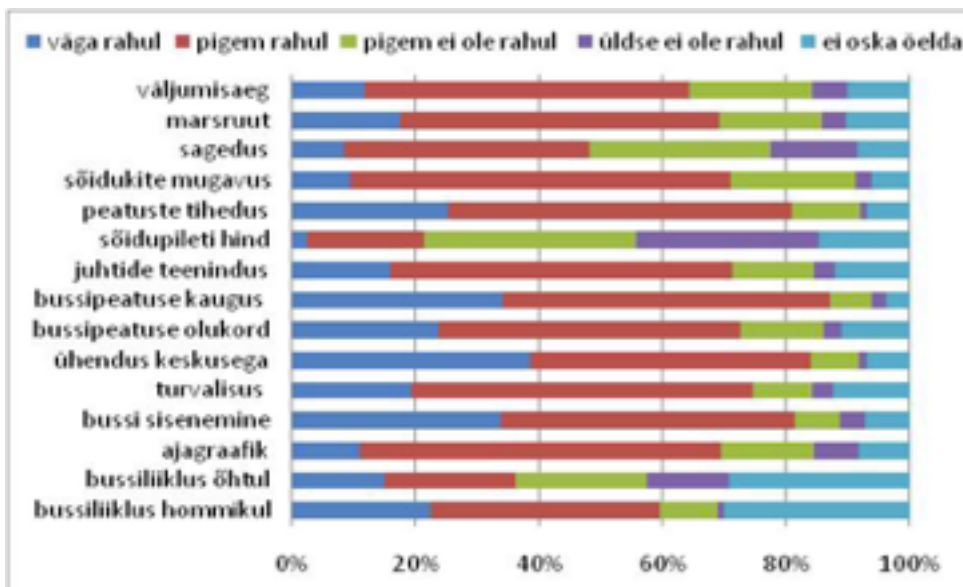
Millegi korraldamiseks peab eelnevalt olema selge, millega tegu on. Korraldamise aluseks võtsime eelnevalt läbiviidud uuringud ja nende baasil püüdsime olemasolevat ressursi linnaelanike ja külaliste jaoks paremini ära kasutada.

Väga suur roll liinivõrgu planeerimisel oli ka elanikkonna rahulolu küsitlus senise teenusega ja sellest tehtud järeldused – inimesed ei oota liinivõrgu totaalset lõhkumist vaid selle parendamist vastavalt sõitjate vajadusele.

Aastatel 2009 – 2010 tehtud uuringutele baseeruvate järelduste mõju on tänasel päeval näha – me oleme saanud ca 8% rohkem sõitjaid

ühistransporti kui eelneval perioodil liinikilomeetrite analoogse mahu juures ja ka sama piletihinnaga. See näitab tehtud otsuste õigsust ja annab julguse ka edasisteks valikuteks.

Ühistranspordi arendamine samaaegselt kergliikluse arendamise ja propageerimisega võib kallutada inimeste valikuid, kuid eesmärgiks on seatud ikkagi inimeste väljatoomine autodest ja võimaldamine neil mugavalt liikuda kas jala, jalgratta või ühistranspordiga. Autode arvu pideva kasvu juures ei ole omavalitsusel võimalik neid ära mahutada olemasolevale teedevõrgustikule ja tagada ka parkimisvõimalused tömbekohtades. Seega on edumeelsem kergliikluse ja ühistranspordi eelisarendus ja püüd inimeste ootusi selles vallas täita. Seda kirjeldab ka allpool olev graafik, mis koostati Valikor Konsult osauhinngu poolt projekti „Tartu linna ja lähimavalitsuste ühistranspordi arendamine“ raames enne muudatuste tegemist läbiviidud küsitluste alusel.



Tartu linna elanike rahulolu ühistranspordiga (%)



Liikuvuse planeerimine

Heiki Kalberg, Artes Terrae OÜ

Lasteaedade korralduse näitel ülevaade sellest, kuidas vaatamata linnaplaneerimise heale korraldusele järgmises etapis (kohtade jagamisega) vea tegemisega tekitatakse kunstlikult liikumisvajadus, mis Tartu suuruses linnas võib aastas tekitada 2,5 miljonit lisakilomeetrit.

Arutelu mõtteviiside üle – kellele, miks ja missugused on tänavad oma tehniliste parameetritega ning kuidas mõtteviisist lähtuvalt lahendada liikumise ja transpordiga seonduvaid probleeme.

Näiteid planeerimisvigadest, mis toovad kaasa ebaefektiivse transpordikorralduse ja liigse teede ülalpidamiskohustuse. Võrdlusnäited reaalsest situatsioonidest.

Ühistranspordi info kättesaadavus ja kasutusmugavus.

Roheline võrgustik, kui linnatranspordi oluline koridor.

Kas ja kuidas jõuab spetsialistide info otsustajateni?

Tee ja maastikuarhitektuur – kas tee on lühim sirge punktide A ja B vahel või tuleb arvestada veel mingeid parameetreid? Näiteid muu maailma näitel loodusest ja teadustöödest.

Linnaruumi mõju liikuvusele

Heiki Kalberg, Artes Terrae OÜ

Linnahaljastuse tähtsus tänavaruumis. Mida vajab haljastus ellu jäämiseks, mida tuleb teada haljastuse kavandamisel. Näited parklatest ja tänavatest mujalt maailmast.

Tänavaruumi vajalikud osad (teed, haljastus, tehnovõrgud jms) ning nende koospaigutus, et saaksid olla olemas kõik vajalikud elemendid ning samas oleks mugav ja efektiivne ruumikasutus.

Arutelu normide üle – kas ülemad on normid või peaksime leidma endale sobiva linnaruumi katsetades ka normidest kõrvalekaldumist. Praegused normid on autokesksed ning normile tuginedes jäävad tegemata olulised ühendused jalakäijatele ning on autoteed mõttetult laiad.

Intrigeerivaid ja häid näiteid Tartu liikluse kitsaskohtadest ja neid lahendavatest lihtsatest võtetest (kui suudame kõrvale kalduda mõnest normist ja sissetallatud rajast). Häid näiteid mujalt maailmast liikluslahenduste, sh ka tehnovõrgulahenduste, kohta.



Liikumisvajaduse määratlemine ruumilises planeerimises

Heikki Kalle, Hendrikson ja KO OÜ

Ettekanne käsitles inimeste liikumisvajadust (nii riigi, regiooni, aga eriti kohaliku omavalitsuse ja asumi tasemel), tegureid millest see sõltub, samuti ruumi ja selle kvaliteedi seoseid liikumisega. Samuti analüüsiti kohaliku omavalitsuse huvisid ja peamisi liikumise teemaga seotud probleeme. Samuti tutvustati enamlevinud lahendusi antud probleemidele.

Teiseks oluliseks teemaks oli ettekandes liikumisvõrgustike käsitus strateegiates ja planeeringutes, kuidas neid kavandada jätkusuutliku arengu tingimustes (näiteks üldplaneeringute koostamise raames) ning milline peaks olema sisend liiklus- ja transpordiplaneerimisse. Samuti, kuidas korraldada monitooringut ja järelevalvet.

Loengu raames viidi läbi ka rühmatöö, kus osalejatel paluti arutleda järgmistel teemadel:

Kas funktsioonid paiknevad Tartu linnas optimaalselt? Kus on probleemid?

Kas Tartus saab säästvalt liikuda (jala, jalgrattaga, ühistranspordiga)?

Millised on Tartu linna liikumisvõrgustikuga seotud olulisemad probleemid, siis kuidas saaks neid lahendada?

Liikumine ja keskkond

Heikki Kalle, Hendrikson ja KO OÜ

Ettekanne esimene osa käsitles liikumise (liikumissuunad, teed ja transpordivõrgustikud jms) vastastikmõju keskkonnaga selle laiemas mõistes. Keskkonnakorralduses sisaldab keskkonna mõiste lisaks looduskeskkonnale ja tehiskeskkonnale ka sotsiaalset, kultuurilist ja majanduskeskkonda. Käsitlust leidis ka liikumise erinevate omaduste (näiteks tempo) ja liikumisviisidega seotud mõju erinevused ning peamised keskkonnaprobleemid nii globaalses, regionaalses kui kohalikus skaalas.

Ettekande teine osa käsitles keskkonnamõju (strateegilise hindamise) rolli liikumise korraldamisel jätkusuutliku arengu tingimustes, lähemalt peatuti transpordiprojektide mõju hindamise raames teostatud välismõjude ja vastavusanalüüside teorial ja näidetel. Viidi läbi ka rühmatöö olulisemate Tartu linna liikumisega seotud keskkonnaprobleemide väljaselgitamisel erinevate ruumiliste skaalade lõikes.



Loovalt liikleja käitumist muutma: värsked ideed ja kampaaniaid

Merit Karise

Liikluses suunavad inimese käitumist valdavalt keelud ja käsud, trahvid ja karistused. Ajaloost on teada teistsuguseid mõjutamisvõtteid, mis on pannud suuri inimeste hulki oma käitumist muutma. Friedrich Suur pani preislased kartulit kasvatama ja sööma sellega, et nimetas kartuli kuninglikuks juurviljaks ja teatas, et ainult kuninglik perekond tohib seda süüa. Türgi president Atatürk soovis kaotada naiste näokatte kandmise kombe ning selleks muutis ta näokatte kandmise prostituutidele kohustuslikuks. Inimese mõtlemist ja käitumist saab muuta otseste käskude ja keeldude asemel näiteks selle kaudu, et tõsta toote/teenusega seonduvat emotsionaalset rahulolu, pakkuda toodet/teenust kui defitsiiti (midagi on piiratud hulgal; ainult väljavalituile), rebrändida toode/teenus, muuta selle positsioneerimist või määratlust, rakendada sotsiaalset survet, kõnetada inimest meelelahutuse ja huumori kaudu. Viimast võtet rakendab Volkswagen oma algatuses The Fun Theory (www.thefuntheory.com), kutsudes heade ideedega inimesi üle maailma muutma paremaks liiklust ja linnaruumi. Selle algatuse käigus on muudetud näiteks metroojaama trepiastmed klaveriklahvideks (heliga!), et inimesed kasutaksid eskalaatori asemel treppi, ja prügikast kuristikuks (taas heli abil), et panna inimesi prügi prügikastidesse viskama. Inimese mõtlemise ja käitumise muutmisel tuleb järelikult küsida seda, kuidas panna inimest probleemi teistmoodi nägema ja mõistma.

Reklaamistrateegia ja reklaamikampaania: mõte ja tegu

Merit Karise

Iga efektiivne kommunikatsioonikampaania algab läbimõeldud ülesandepüstitusest: kes kellele mida miks millal ja kus öelda soovib. Taustauuringutega tuleb selgeks saada, kas probleemi on varem tõstatud, kes on selle tõstatanud ja kuidas on seda seni proovitud lahendada. Tähtsaim osa strateegiale eelnevas töös on sihtrühma ja probleemi objekti analüüs. Et sihtrühm ei jääks üldiste tunnuste ebamääraseks koguks, võib luua sihtrühma tüüpesindaja, kellele anda nimi, vanus, elukutse, pereseis, amet, elustiil, maailmavaade, meediatarbimine, huumorisoon ja suhtumine reklaami. Vastused tuleb leida küsimustele, milliseid materiaalseid ja mitemateriaalseid omadusi sihtrühm probleemi objekti juures oluliseks peab, ning kontsentreerida see info soovitatavalt kaheks positsioneeringuks: milline on probleemi objekti määratlus sihtrühma jaoks enne kommunikatsioonikampaaniat ning kuidas peaks sihtrühm probleemi objekti määratlema pärast kampaaniat. Näiteks, kui enne jalgrattast efektiivselt propageeriva kampaania toimumist võib autot eelistava liikleja jaoks olla jalgratta definitsioon „jalgrattaga sõidavad ainult lapsed, boheemid ja sportlased, mina seda ei kasuta“, siis pärast kampaaniat võib see olla „jalgrattaga sõidan ka mina; see on minu jaoks auto kõrval tõsiseltvõetav alternatiiv, mida kasutan, kui vähegi võimalik“. Kampaania eesmärk on hea sõnastada nii: millist mõtlemise ja käitumise muutust sihtrühmalt oodatakse, mida uut peaks sihtrühm kampaania tulemusel teadma ning kuidas teisiti käituma. Selleks, et leida sihtrühmale sõnumi edastamiseks õige aeg ja koht, tuleb määratleda sihtrühma tüüpesindaja liikumistrajektor. Sellel tuleb määratleda ajad ja kohad/kanalid, kus ta on sõnumi vastuvõtuks soodsalt meelestatud ning kuhu on võimalik sõnum paigutada, et inimene seda näeks või kuuleks. Valitud kohta ja kanalit tuleks

samuti analüüsida sellest seisukohast, kuidas inimene seda kohta/kanalit tarbib, mida seal teeb ja mõtleb. Kui eelnev analüüs on adekvaatselt ja ammendavalt tehtud, saab sõnastada strateegia, mis tugineb kolmele osale: kellele (sihtrühm) mida (sõnum) kus (koht/kanal) ütleme.

Kuidas reklaam mida tähendab: tähendusloome protsessid paberil ja peas

Merit Karise

Efektiivne reklaam peab täitma 4 ülesannet: tõmbama ümbritsevas keskkonnas inimese tähelepanu, äratama huvi reklaami lugeda, veenma inimest sõnumi usaldusväärsuses ja tõsiseltvõetavuses, ning tekitama sõnumi objekti suhtes positiivse häälestatuse. Austraalia sotsiosemiootikud Gunther Kress ja Theo van Leeuwen ("Reading Images: The Grammar of Visual Design", 1995) uurisid trükiteksti visuaalse keele grammatikat ehk teksti vormilisi ja esteetilisi omadusi, et tuvastada, kuidas need tähenduse tekkimist juhivad. Nad nimetasid 3 tähendusloome süsteemi - silmatorkavus, infoväärtus ja raamistatus - , millel on trükiteksti struktureerimise funktsioon, eesmärgiga siduda selle elemendid ühtse tähendusega tervikuks. Silmatorkavus peab täitma tähelepanu püüdmise ülesannet. Trükireklaami elemendid peavad püüdma lugeja tähelepanu eri määral ja moel: kas element on esiplaanil või tagaplaanil, milline on elemendi suhteline suurus, millised on värvi ja tonaalsuse kontrastid, teravus või ähmasus jne. Olenemata sellest, kus element paikneb, saab silmatorkavuse printsiipi järgides luua elementide tähtsuse hierarhia, tuua ühe elemendi teisest enam esile kui enam tähelepanu vääriva. Elementide paigutus teksti eri tsoonidesse annab neile erineva informatsioonilise väärtuse. Elemendil pole sama väärtus ja tähendus, kui see paigutada ümber vasakult paremale, teksti üla- või alla. Vasakul on Kressi ja

Leeuweni sõnul lugejale juba tuttav info, millest ta aru saab ja millega ta eeldatavalt nõus on. Teksti paremas osas on uus info, mida lugeja eeldatavalt veel ei tea ja mis on seega sõnumis keskse tähtsusega, millele teksti looja soovib lugeja tähelepanu pöörata. Raamistatus tähendab elementide seotust ja eraldatust. Näiteks piirjooned või valge ruum elementide vahel võib elemente eraldada, andes nii märku, et neid tuleb iseseisvateks, võib-olla ka vastandlikeks lugeda. Siduvatel elementidel (näiteks värvide ja kuju kordamine, mis tekitab teatava rütmi) on vastupidine efekt - need loovad kokkukuuluvuse assotsiatsiooni. Teksti elementide seotusest ja eraldatusest tuleneb lugemisrada ehk trajektoori, mida mööda lugeja silm teksti lugemisel jookseb. Lugemisrajad algavad kõige silmatorkavamast elemendist ja liiguvad edasi enam silmatorkavalt vähem silmatorkavale elemendile. Rajad võivad olla erinevad, sest need olenevad lugeja sotsiokultuurilisest taustast ning kultuurilised faktorid mängivad olulist rolli silmatorkavuse tajumisel. Kuna lääne kultuuris loetakse vasakult paremale, siis on lääne inimese silmale loomulik lugemisrada Z-kujuline ehk siis vasakult ülevalt alustades ja paremal all lõpetades.

Hooned, transport ja energia

Marek Muiste, Tartu Regiooni

Energiaagentuur MTÜ

Energiasektor on kriisis, mille mõju on tunda kõikidel elualadel, kuid eelkõike transpordisektoris kui ühes energiamahukamas. Teiselt poolt mõjutab energiaspektori olukord ka elu- ja tööhooneid. Kõige teravam on kriisi linnades, kus energiakasutus on kontsentreeritud. Käimasolev linnastumine ja liikumismahtude kasv võimendab kriisi eskaleerumist. Energiasektor on asunud läbi viima ulatuslike muutusi, et vähendada kriisi

mõju ning vältida selle laienemist üldiseks kriisiks ühiskonnas. Need muudatused mõjutavad tarnsporti ja elamusektorit ning viivad need uude sajandisse.

Transpordisektoris püütakse vähendada kütuse kulu ühe reisijakilomeetri läbimiseks. Lisaks efektiivsemale mootorile tegeletakse veermiku takistuse ning tuuletakistuse vähendamisega. Üks oluline liikumisenergia kadu toimub pidevas liigu-pidurda sõidutsükklis, mis iseloomustab linnaliiklust ning seda aitab vähendada pidurdusenergia salvestamine elektri- ja hübriidsõidukites. Lähitulevikus näeme ka järjest kergemaid sõidukeid, kuna sõiduki mass on oluline kütusekulu looja. Teine oluline trend lisaks kütusekasutamise efektiivsuse kasvule on traditsionaalse naftat kasutava ajami asendamine hübriid-, vesiniku- või elektriajamiga. Kolmandaks suunaks on üldise transpordivajaduse vähendamine ning seda saab teha kahel tasandil. Oluline on transpordisüsteemi selline planeerimine, mis loob eelised masstranspordile (buss, tramm, troll ja rong). Samuti on oluline mõistlik linnaplaneerimine, mis püüab ruumiliselt ühildada inimeste vajadusi ning vähendab sellega vajadust transpordi järele. Võib-olla, et kõige olulisem lisaks planeerimistasandile on inimeste käitumise tasand ning siin saab igäüks oma elustiilivalikutega oma transpordimahtu mõjutada. Inimese elukeskkond võib füüsilist liikumist soodustada või mitte, kuid otsuse füüsilise liikumise kasuks langetab iga inimene ise.

Tulevikulinn peab olema efektiivsem ja paremini planeeritud. Nii nagu hoonetes püütakse täna kehtestada liginullenergia standardit, mis vähendaks energiatarbimist majanduslikult põhjendatud miinimumini, nii näeme me tulevikus nullenergia linnu, mille energiatarve on tasakaalustatud kohaliku elujõulise energiatootmisega.



Rohemajanduse võimalused regiooni tasemel

Madis Org, Arengufond

Üleminekul rohemajandusele on oluline eristada erinevaid protsessi etappe. Arengufondi senine töö on fookuseerinud just hetkeolukorra kaardistamise etapile, kus nii küsitluste, kohtumiste ning intervjuude käigus tuvastati rohemajanduse võtmevaldkonnad, peamised väljakutsed ning olulisimad osapooled ning nende ootused.

Suurimateks väljakutseteks Eesti majanduse rohelisemaks muutmisel on eelkõige erinevate protsesside ressursiefektiivsemaks muutmine, CO₂ sisalduse vähendamine ning cleantech majandusharu edendamine. Rohemajanduse võtmevaldkonnad Eestis on energiatootmine, hooned, tööstus, metsa- ja põllumajandus, prügi- ja veemajandus ning ruumiline planeerimine ja liikuvus.

Rohemajandusele üleminekul tuleb pärast hetkeolukorra kaardistamist seada mõtestatud ja mõõdetav eesmärk. Seejärel tuleb tegeleda võimekusega eelpool defineeritud eesmärk ellu viia ning seda ka vastavalt kommunikeerida. Edasi tuleb teha valik võtmetehnoloogiate vahel, mis samuti aitavad eelpoolmainitud eesmärki kõige efektiivsemal moel ellu viia. Piloollahenduse aitavad seejärel realselt katsetada väljavalitud tehnoloogiaid ning pakkuda olulist tagasisidet.

Nende erinevate rohemajanduse edendamise seotud etappide koordineeritud arendamiseks on loodud erinevaid meetodikaid ja tööriistu:

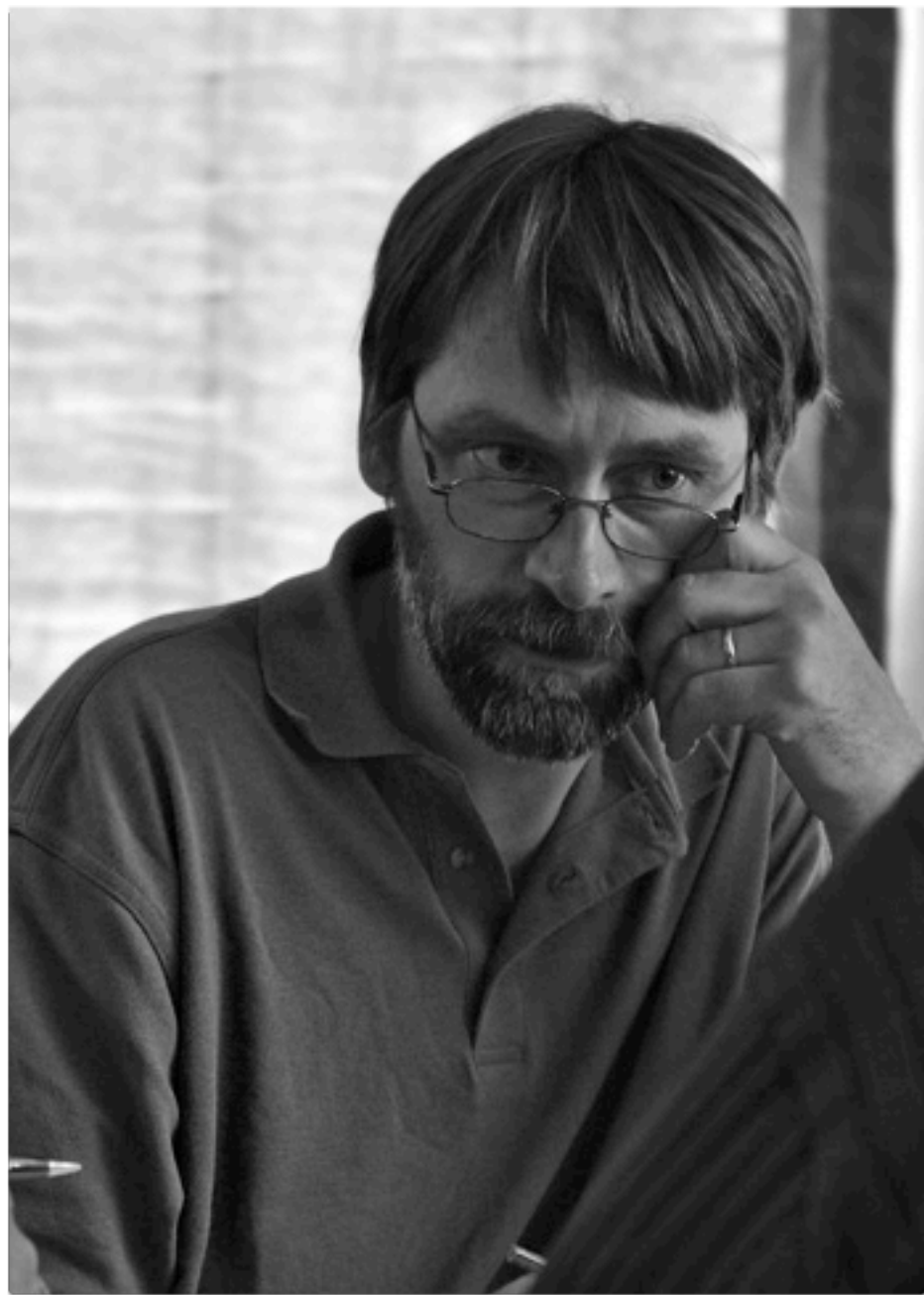
- Šveitsi 2000 Wati Ühiskond (eesmärgi defineerimine, võimekuse loomine ja kommunikatsioon, tehnoloogiliste valikute tegemine, piloollahendused)

- Stsenaariumianalüüs (olukorra analüüs, eesmärgi seadmine)

- Nesta Big Green Challenge (eesmärgi seadmine, võimekuse loomine ja kommunikatsioon, tehnoloogiliste valikute tegemine, piloollahendused)

- Vabatahtlikud hoonete märgised (võimekuse loomine ja kommunikatsioon, tehnoloogiliste valikute tegemine, pilootlahendused, lahendused massidesse)

- Energialinnad (Olukorra analüüs, eesmärgi seadmine, võimekuse loomine ja kommunikatsioon, tehnoloogiliste valikute tegemine, pilootlahendused)



Kodanike hääl transpordi poliitikas

Ilmar Part, säästva transpordi aktivist

MTÜ Eesti Roheline Liikumine

Maismaa transpordi korraldus mõjutab igat ühte meist väga otseselt. Kõige enam puudutab see aga linnas elavaid ja töötavaid inimesi. Transpordi korraldusest sõltub see, kui palju aega ja raha meil kulub igapäevase liikumise peale tööle, kooli, poodi, turule, trenni, sõprade juurde jne. Transpordi võimalustest võib sõltuda ka meie elukoha valik. Linnaliikluse iseloomust sõltub meie igapäevase elukeskkonna kvaliteet – kui palju on seal müra, kas õhk on puhas või tossune, kas meie pereliikmed saavad turvaliselt liigelda ja seda linna elukeskkonda võimalikult mitmekesiselt elamiseks kasutada. Sellest kõigest omakorda sõltub meie tervis, üldine elukvaliteet ja õnn.

Autokeskne linnatranspordi mudel pärineb eelmise sajandi keskpaigast, mil inimeste mõtlemine ja ootused olid hoopis teised kui täna. Siis unistati sellest, et kunagi on ühiskond nii jõukas, et igal linnakodanikul on oma auto, millega ta linnas liikleb ja asuti ka linna autoliikluse vajaduste järgi planeerima ja ümberkujundama. Viimase paarikümne aasta jooksul on aga saabunud arusaam, et maailma resurssid sellist jõukust ei võimaldagi, et sellisel hulgal ei ole võimalik autosid linnatänaatele mahutada, linna toimimiseks vajaliku struktuuri hävitamata, et sõiduautodest tulenev õhu, pinnase ja müra reostus muudab linnad elamiskõlbmatuteks, et otsene oht inimestele on liiga suur ja, et nii energiamahukat transpordi mudelit ei suuda ükski ühiskond ülal pidada.

Kuigi autokeskne mudel on selgelt vananenud, siis süsteemi inerts on suur ja ka täna võib näha transpordi ja liikluse korraldamisega seotud otsuseid, mis pärinevad poole sajandi vanuse mudeli loogikast. See tekitabki vajadust kodanikel oma hääl kuuldavaks teha, et otsustajad kiiremini

ühiskonna uutele vajadustele, ootustele ja arusaamadele reageeriks. Näiteid kodanike aktiivsest sekkumisest transpordi poliitikasse saab tuua igast maailmajaost. Isegi USA-st, mis eelmisel sajandil oli autokeskse mudeli teerajaja, võib nüüd leida palju algatusi ja liikumisi, mis on jõuliselt seda mõtlemist kummutamas.

21 sajand saab olema kiirete ja valulike muutuste aeg ja ka piiratud ressursside aeg ning koostöö kodanike, ühiskondlike struktuuride ja otsustajate vahel saab ilmselt olema võtme tähtsusega, tagamaks, et suudame nende muutustega võimalikult edukalt ja õnnelikult toime tulla.



