



Tartu esimene kliimakogu säästva liikuvuse teemal

Kuidas muuta Tartu tänavaruumis liikumine ja viibimine ohutumaks ning atraktiivsemaks?

23.–24. aprill ja 7.–8. mai 2022

www.tartu.ee/kliimakogu

Hea tartlane!

Aitäh, et oled vastu võtnud põneva võimaluse koos kaaslinlastega oma kodulinnas Tartus ühiselt õppida, arutleda ja säästva liikumise teemal kaasa rääkida. See on arusaadav ja isegi hea, kui sa ei tunne ennast praegu kindlalt teemades nagu säästev liikumine, ruumiplaneerimine, autostumine, kliimamuutused või süsinikuheite vähendamine. Sa oled täpselt see inimene, keda me kliimakogusse ootame!

Kliimakogu algab õppimisfaasi ehk teadmiste omandamisega ning iga järgmine etapp juhatab sind ühest teistega ühiste ettepanekute loomisest ja otsustamisele lähemale. Selles taustapaberis kirjutame lahti kliimakogu tööks olulised põhimõisted ja -teemad, et tunneksid end kohale jõudes kindlamalt. Veelgi rohkem saad olulist teavet aga kliimakogu esimesel kohtumisel valdkonna ekspertidelt ning teisel kohtumisel erinevatelt huvirühmadelt.

Lähemalt saad kliimakogu kohtumiste kohta lugeda tartu.ee/kliimakogu.

Loodame, et kliimakogus osalemine on sulle põnev kogemus!

Tartu kliimakogu korraldajad

Kliimamuutused mõjutavad tartlaste elukeskkonda

Kliimamuutused on aktuaalne ja oluline teema iga riigi ja kogu planeedi jaoks. Inimtegevuse tõttu on maakera keskmine temperatuur tõusnud ja sel on üha pöördumatam mõju meie loodus- ja elukeskkonnale¹. Meie eluviis ja globaalne majandussüsteem kulutavad planeedi ressursse üle piiride, mistõttu on inimkonna arenguks vajalik planetaarne tasakaal muutunud: kriisis on seni taastuvateks ressursideks peetud elurikkust, mullastikku, veesüsteeme, ent otsakorral on ka taastumatud ressursid nagu nafta ja metallid.

Rahvusvaheliselt on kokku lepitud nii säästva arengu kui ka kliimaneutraalsuse eesmärkides. Seda selleks, et ühelt poolt **pidurdada** planeedi muutumist inimeluks sobimatuks kohaks, aga ka selleks, et **kohaneda muutustega** nii looduskeskkonnas kui ka meie elukorralduses (majanduses ja ühiskondlikes süsteemides – nn rohepööre).

Eestit ja ka Tartut mõjutab kõige rohkem Euroopa Liidu värske ja maailmas eesrindlik plaan rohepöördeks "Fit for 55"/ "Eesmärk 55", millega soovitakse **jõuda süsinikuneutraalsuseni aastaks 2050 ning vähendada kasvuhoonegaaside heitmeid 55% võrra aastaks 2030**. Sellega ühte sammu kõnnib meie oma riigi strateegia Eesti 2035², mis seab Eestile sihi jõuda kliimaneutraalsuseni aastaks 2050. **Kliimaneutraalsus** tähendab, et me ei paiska õhku rohkem kasvuhoonegaase kui suudame neid siduda. Eesti 2035 tegevuskavade järgi tuleb selle sihi nimel

¹ IPCC (1), WMO (4, 7, 10), WMO (4), IPCC (4, 7), UN Climate Action (8, 10), World Bank (11).

<https://www.un.org/en/climatechange/science/key-findings>

² Strateegia "Eesti 2035": <https://valitsus.ee/strateegia-est-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia/materjalid>

pingutada tegevustega väga erinevates valdkondades:

- transpordi, väikeenergeetika, põllumajanduse, jäätmemajanduse, metsanduse ja tööstuse sektorites heitmete vähendamisega;
- energiajulgeoleku tagamisega: taastuvenergia osakaalu suurendamise ja energia tarbimise vähendamisega;
- ruumi planeerimise ja uuendamisega terviklikult: arvestades ühiskonna vajaduste, rahvastikum muutuste, tervise ja keskkonnanahoiuga.

Suur pingutus on kokku leppida sobivate tegevuste osas, mille kaudu tulemuslikult ja kiirelt püstitatud ambitsioonikaid eesmärke täita. Seda eriti, et eesmärgid nõuavad suuri muutusi meie kõigi harjumuspärasel elukorralduses.

Liikuvuse valdkonna kaudu on lihtne läbi mõelda ja mõista, kuidas jõuavad muutused meist igaüheni. Tänu teadustöödele teame, et kõige mõjusam on asendada eraautoga sõidud säästvama liikumisega: jalgsi, jalgratta ja ühistranspordiga. Riiklikus strateegias jälgitakse ühe edu-möödikuna ühissõiduki, jalgrattaga või jala töö käivate inimeste osakaalu kasvamist. Selliste muutuste toimumine ei saa aga jääda iga inimese enda õlule ja just siin tuleb appi ruumiplaneerimine, sest nimetatud liikumisviiside soodustamiseks on sobiv tänavaruum võtmetähtsusega.

Kliimakogus räägime elukeskkonna kvaliteedist, mis on oluline eeldus säästvate liikumisviiside kasutuse suurendamiseks, aga ka paljude teiste tänava-funktsioonide võimaldamiseks. Eelkõige keskendume ruumiplaneerimisele kui parema elukeskkonna loomise vahendile.

Mis on avalik ruum ja ruumiplaneerimine?

Elatavuse tagamiseks ja süveneva linnastumise tõttu on järjest olulisemaks kujunemas avaliku ruumi iseloom ja kvaliteet.

Avalik ruum on see osa linnast, kus saavad kõik soovijad vabalt liikuda ja olla: tänavad, pargid, väljakud, majadevaheline ruum, jõeäärised alad, jõepealne ruum. Tänav kui osa avalikust ruumist on paik, kus me kõik elame, liigume, peatume, aega veedame ja kohtume. Sellel on läbi ajaloo olnud väga erinevaid funktsioone, mis on sõltunud ajastu kultuurist,

ühiskonnakorraldusest ja asustuse suurusest. Läbiv joon nende kasutusviiside juures on olnud **eri inimeste elukogemuste sidumine**. Nimelt moodustub linn tervikuna eri inimeste omavahelistest kohtumistest ja kokkupuudetest – **linn on oma olemuselt ennekõike sotsiaalne nähtus**.

Kui hästi tänavaruum inimesi omavahel seob, sõltub suuresti sellest, milliseid konkreetseid tegevusi avalik ruum soodustab või takistab. 20. sajandini toimus Lääne-Euroopas just otse tänavatel suur hulk sotsiaalseid tegevusi: nendel mängisid lapsed, osteti ja müüdi kaupu, vahetati uudiseid, piduseti ja veedeti muud moodi aega. Seda kõike võimaldas tänavavõrgustik, kus oli lisaks liikumisele ka mugav peatuda.

Auto laialdase kasutuselevõtuga 20. sajandi alguses hakkas tänav iseloom drastiliselt muutuma. Järjest olulisemaks muutus autoga (kiiresti) liikumise võimalus. Linnastumise surve ja linnade kasvades ning majanduse edenedes eraldati ka tänavaruumist üha suurem osa autoliiklusele – seda muude liikumisviiside arvelt. See omakorda soodustas ja kiirendas tänavale seni aset leidnud sotsiaalsete tegevuste vähenemist ja osalist ruumilist ümberpaigutamist teistlaadi avalikesse, poolavalikesse ja eraruumidesse. Tänavale ei olnud enam nii meeldiv viibida, kuna kiirelt liikuv autode voor suurendas ohutunnet, heitgaasid ja tolm halvendasid õhu kvaliteeti ning tõsis müratase. Samal ajal, kui auto sai heaolu ja edu sümboliks, lakkas tänavaruum olemast selline elukeskkond, kus viibida või ilma autota liikuda oleks meeldiv ja turvaline.

Seega on meie tänane linnaruum pärand. **Oluline on mõista, et tänav tänane vorm ja iseloom pole paratamatus või loomulik olek, vaid osa minevikus tehtud otsustest ja väärtushinnangutest. Tänav on oma olemuselt vormitav – nii minevikus, olevikus kui ka tulevikus.** Veel enam – ruumi iseloomu ja kvaliteedi suunamine on vajalik osa terviklikust avalikust poliitikast ja strateegilistest eesmärkidest. Ilma ruumilise dimensioonita on avalik poliitika poolik ja vähese mõjuga.

Avaliku ruumi olemus mõjutab ühiskondlikke arenguid mitmes poliitikalvaldkonnas. Näiteks mõjutab avaliku ruumi iseloom eriti palju inimeste füüsilist ja vaimset tervist, omavahelisi suhteid ja ühiskonna sotsiaalset sidusust, ebavõrdsust, majanduse ja ettevõtluse arengut, ühiskonna kliimamõjusid, looduslikku mitmekesisust, eri ühiskonnarühmade võrdsust ligipääsetavust paikadele ja teenustele.

Ruumiplaneerimine ongi meid ümbritseva füüsilise ruumi loomine, mis lähtub ühiskonna väärtushinnangutest ja seatud strateegilistest eesmärkidest.

Ruumiloomet kätkeb endas väga erinevaid detailsusastmeid: alustades tehniliste materjalide valikuga ja lõpetades ühiskondlikke suundumusi mõjutavate terviklahendustega.

Ruumiloomet eri etappides panustavad väga erinevate pädevuste ja teadmistega inimesed, näiteks arhitektid ja maastikuarhitektid, liikuvusspetsialistid, urbanistid ja insenerid.

Mis on säästev liikuvus?

Liikuvus tähendab võimet oma igapäevaste vajaduste rahuldamiseks ühest kohast teise liikuda, kasutades ühte või mitut transpordiliiki või -teenust. Erinevalt **liikluse** planeerimisest, mis tegeleb sõidukite liikumise ja ligipääsuga, on **liikuvuse planeerimise** keskmes inimeste ja kaupade liikumine, olenemata kasutatavast transpordiviisist.

Säästev liikuvus on transpordisüsteem (sh tänavate kujundamise viis), mis lähtub eelkõige inimeste argise liikumise positiivse mõju võimendamisest ja negatiivse ühiskondliku mõju minimeerimisest.

Seda mõju hinnatakse laias laastus inimese vaimse ja füüsilise heaolu ning looduskeskkonna säilivuse põhjal. See tähendab, et üsna **universaalselt väärtustatakse** inimeste pikaajalist füüsilist ja vaimset tervist, sotsiaalseid kontakte, liiklusohutust, võimalikult väikest jalajälge, looduslikku elurikkust ja universaalset ligipääsetavust. Kokkuvõtvalt: **säästev liikuvus tagab kõigile inimestele heal tasemel ligipääsu vajalike teenuste ja paikadeni, mõjutades samal ajal võimalikult vähe looduskeskkonda ja kliimat.**

Ülaltoodud väärtustest lähtudes on kõige parem transpordisüsteem selline, kus võimalikult palju liikumisi tehakse jalgsi, jalgrattal või ühistranspordiga ning võimalikult vähe autoga.

Autoga liikumise negatiivsed ühiskondlikud mõjud ning aktiivsete liikumisviiside positiivsed mõjud on lihtsalt sedavõrd suured. Ruumiloomet vaatest on oluline luua sobivad tingimused jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga liikumiseks ning avalikus linnaruumis aja veetmiseks. Selleks tuleb tagada

vajadustele vastav liikumistaristu, mis on turvaline ja mugav. Luua tervikuna meeldiv ja atraktiivne ruum, kus pole liigset müra- ega õhureostust, aga on piisavalt vaatamisväärsed ja tegevusi. **Just need ruumikvaliteedid ning nende saavutamiseks vajalikud konkreetsed meetmed ja tegevused ongi Tartu esimese kliimakogu peamine fookus.**

Säästva liikuvuse põhimõtted on arengusuunana laialdaselt aluseks võetud nii rahvusvahelisel, riiklikul kui kohalikul tasandil, kuigi seda on tehtud alles viimastel aastatel. Eestis on viimase 30 aasta jooksul toimunud väga kiire autostumise kasv ja tänaseks jääme Euroopas alla vaid käputäiele kõige autostunumatele riikidele³. **Autostumine** tähendab nii sõidukite omamise ja kasutamise sagenemist kui ka autokultuuri levikut laiemalt – ka autopõhise liikuvuse ja eluviisi soodustamist ruumiplaneerimises. See on endaga kaasa toonud tõsised probleemid nii rahvatervise, majanduse, sotsiaalse sidususe, ruumikasutuse, müra- ja õhureostuse, looduskeskkonna kui ligipääsetavuse vaatest.

Riiklikult on valdkondlikud eesmärgid kirjas arengukavas “Transport ja liikuvus 2021 - 2035”⁴. Strateegia peamine fookus on transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamisel, et aidata kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele 2050. aastaks. Samas pole arengukava eesmärgid veel uuendatud vastavalt Euroopa Liidu “Eesmärk 55” sihtidele. **Kliimaeesmärkide saavutamiseks on muuhulgas kavas pöörata rohkem tähelepanu jalgrattaga ja jalgsi liikumisele**, et läbi paremate liikumisvõimaluste kasvatada ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi töökäijate **osakaal 38 protsendilt 55 protsendini.**

Linnapiirkondade jaoks seab arengukava pikaajalise visiooni: “arendada ühendatud liikuvust, sh panustades rohkem aktiivsete liikumisviiside lahendustesse, mis suurendaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutajate arvelt. **Kujundame linnalise liiklusruumi säästliku liikumise jaoks sobivaks** (sh arendame rattateid, kergrööbastransporti ja multimodaalseid sõlmpunkte), et suurendada säästvate liikumisviiside osakaalu, ning viime ühistranspordi taastuenergiaks, et vähendada transpordi keskkonnajalajälge.” Selle saavutamiseks on rõhutatud ka inimhõõtmelise linnaruumi tähtsust.

³ Tauri Tuvikene, Merlin Rehema, Dago Antov (2020). pt1.5 Ligipääsetavuse muutused autostunud Eestis. EIA 2019/20.

⁴ <https://www.mkm.ee/media/6865/download>

⁵ Tauri Tuvikene, Merlin Rehema, Dago Antov (2020). pt1.5 Ligipääsetavuse muutused autostunud Eestis. EIA 2019/20.

<https://inimareng.ee/liigip%C3%A4setavuse-muutused-autostunud-eesis.html>

Mida Tartu teeb ja plaanib?

Tartus tegeletakse turvalise ja atraktiivse linnaruumi loomisega märksa laiemalt kui vaid liikuvusega seonduvalt, hõlmates ka heakorda, kommunaalteenuseid ning kuritegevuse vähendamist. Olulisemad eesmärgid ja arengusuunad on välja toodud Tartu linna vastvalminud energia- ja kliimakavas "Tartu Energia 2030"⁶, Tartu linna arengukavas 2018-2025⁷, arengustrateegias "Tartu 2030"⁸, Tartu kultuuristrateegias 2030⁹ ja Tartu 2024 kandidatuuriraamatus¹⁰. Kaasaegse teedevõrgu arendamise ettepanekud kajastuvad ka uues Tartu linna üldplaneeringus 2040+¹¹.

Ruumiloomingu otsuseid ja tegevusi suunavad enim järgnevad eesmärgid:

- Tartus on inspireeriv, koostoimiv ja turvaline linnaruum, mida kasutatakse ja arendatakse jätkusuutlikkuse printsiibil. (Arengukava 2025)
- Tartu on teenäitaja liigirikka inimõõtmelise linnaruumi kujundamisel. 2024. aasta järgne linnaplaneerimine Tartus seab kestliku loodushoiu ettepoole kiirest majanduskasust. (Tartu 2024 kandidatuuriraamat)
- Puhas, elamisväärne, inimsõbralik ja looduslähedane keskkond. (Tartu energia 2030+)

Eesmärkide suunas liikumist toetab kindlasti see, et kehtiv Tartu linna koalitsioonilepe sisaldab mitmeid elukeskkonna kvaliteeti puudutavaid punkte, nagu näiteks müra- ja õhureostuse vähendamine ning liikluse rahustamise füüsiliste meetmete rakendamine, aga ka elurikkust suurendavate algatuste toetamine.

Erinevad uuringud¹² kinnitavad, et tartlased tajuvad **elukeskkonnaga seotud probleemidena ennekõike liiklusohutust ja mürareostust, väiksemal määral aga õhureostust**. Suures plaanis on need autokeskse tavaruumiga kaasnevad probleemid. Lisaks koalitsioonilepele olid tavaruumi ohutusega

seonduvad punktid olulisena välja toodud möödunud valimistel Tartu volikogusse kandideerinud erakondade valimisprogrammis.

Säästva liikuvuse teemaline kliimakogu keskendubki elukeskkonna kvaliteedile – siin on **liikuvuseesmärgid** ühed olulisemad tänavadisaini suunavad orientiirid. **Tartu energia- ja kliimakava näeb 2040. aastaks ette autoliikluse vähenemist 25%-ni kõigist argiliikumistest (täna 43%) ning jalgrattakasutuse kasvu tänaselt 26%-ni (täna 9%)**. Selle eesmärgi saavutamiseks on Tartu linna üldplaneeringus ning selle lisas "Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud"¹³ antud juhised kaasaegselt inimõõtmelise tavaruumi loomiseks. Teiste meetmete seas tähendab see muust liiklusest eraldatud jalgrattateede võrgustiku rajamist terves linnas ning autoliikluse füüsilist rahustamist kogu linnas.

Lisaks liikuvuseesmärkidele on Tartus koostatud mürakaart ning selle alusel loodud "Tartu välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava 2019-2023"¹⁴. Müra suur negatiivne mõju vaimsele ja füüsilisele tervisele, aga ka tavaruumi atraktiivsusele on autostumise kasvamisega muutunud järjest aktuaalsemaks teemaks.

Kõik need loetletud strateegilised eesmärgid annavad meile tulevikusihi. Kliimakogu peamine eesmärk on anda tartlaste poolt vankumatu kinnitus sellise tuleviku poole liikumiseks, koostades vajalikud ajaraamistatud tegevusettepanekud. Kuna turvaline ja atraktiivne tavaruum võib olenevalt kontekstist ja väärtushinnangutest tähendada eri inimestele ja tavaruumi kasutajatele küllalt erinevaid asju, on oluline arutada teemat linlasi kaasates ja eri osapoolte seisukohti ning parimat teadmist kaalutledes. Kliimakogu on sobiv formaat, et jõuda tasakaalustatud ning meie tänaste väärtushinnangute ja tulevikuambitsioonidega sobiva lähenemiseni.

⁶ <https://tartu.ee/et/tartuenergia2030>

⁷ https://tartu.ee/sites/default/files/uploads/Kontaktid%20ja%20linnajuhtimine/Arengukavad/arengukava2025_eelarvestrateegia2025.pdf

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/4210/4201/5011/Lisa%202.pdf>

⁹ https://www.tartu.ee/sites/default/files/uploads/Kontaktid%20ja%20linnajuhtimine/Arengukavad/KU30_strateegia.pdf

¹⁰ <https://tartu2024.ee/ellujaamise-kunstid>

¹¹ <https://gis.tartu.ee/ylidplaneering2040/>

¹² <https://www.tartu.ee/et/uurimused/tartlane-ja-keskkond-2021>

¹³ <https://www.tartu.ee/et/uurimused/tartu-jalgsi-ja-rattaga-liikumise-vorgustikud-i-osa-vorgustik>

¹⁴ <https://www.tartu.ee/et/uurimused/tartu-linna-valisohus-leviva-keskkonnamura-vahendamise-tegevuskava-aastateks-2019-2023>