



Arenguseire Keskus

# EESTI ELANIKE LIIKUVUSPROFIILID

Aruanne

Kristiina Kruuse

Triinu Ojala

Annette Schultz

2020

# Eesti elanike liikuvusprofiilid

Aruanne

21.09.2020

## Autorid:

Kristiina Kruuse

Triinu Ojala

Annette Schultz

Illustraator Kaarel Susi

Teabegraafik Maire Nõmmik

Uuring valmis Arenguseire Keskuse tellimusel. Uuringus sisalduva teabe kasutamisel palume viidata lisaks allikale ka tellijale.

Arenguseire Keskus on Riigikogu juures tegutsev mõttekoda, mille ülesandeks on ühiskonna pikaajaliste arengute analüüsimine, uute trendide ja arengusuundade avastamine ning arengustsenaariumite koostamine.

Kantar Emor on AS Emor on 30 aastat toimiv teabe- ja analüüsiteenuste ning konsultatsioonide pakkuja. Me oleme osa suurest üleilmsest teabeettevõttest Kantar. AS Emori töö on kooskõlas ESOMAR/ICC turundus- ja sotsiaaluuringute korraldamise rahvusvaheliste reeglitega.

The logo for Kantar, featuring the word "KANTAR" in a bold, black, sans-serif font. The letter "K" is stylized with a vertical yellow bar on its left side.

# Sisukord

<b>1. Sissejuhatus.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Liikuvusprofiilide metoodika.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Eesti elanike liikumine numbrites .....</b>	<b>10</b>
<b>4. Vahekokkuvõtte elanikkonna uuringu Kompass2020 andmete põhjal.....</b>	<b>27</b>
4.1. Valmisolek ja eeldused sõiduautode kasutamise vähendamiseks .....	27
4.2. Hinnangud sõiduvahendite kasutusele lähitulevikus.....	28
4.3. Liikumise planeerimine .....	30
<b>5. Liikuvusprofiilid.....</b>	<b>31</b>
5.1. Tiiu Lääne-Virumaalt .....	32
5.2. Eino Põlvamaalt.....	34
5.3. Andrei Tallinnast .....	37
5.4. Kerttu Tallinnast.....	40
5.5. Svetlana Tallinnast .....	43
5.6. Kuldar Rakverest .....	46
5.7. Marek Tartust .....	48
5.8. Katrin Tartumaalt .....	51
5.9. Hendrik Tallinnast .....	55
<b>6. Vahekokkuvõtte kvalitatiivuuringu andmete põhjal .....</b>	<b>59</b>
<b>7. Tulevikutrendid.....</b>	<b>61</b>
7.1. Maailmas laiemalt.....	61
7.2. Trendid Eestis .....	64
<b>8. Kokkuvõtte.....</b>	<b>67</b>

# 1. Sissejuhatus

---

Kaasaja ühiskonda iseloomustavad suured ja kiired muutused (töökohtade suurenev mobiilsus, rahvastiku kasv, linnastumine, keskkonnasaaste, jne), mis mõjutavad otseselt seda, millised on inimeste: 1) liikumisvajadused ja -võimalused ning 2) emotsionaalsed hoiakud ja eelistused oma liikumisvalikute suhtes. **Liikuvusuuringute** kaudu kirjeldatakse olemasolevat ja püütakse prognoosida seda, mis suunas vajadused ja käitumine muutuvad, sest meie võimekus toimida kogukonnana ja korraldada oma igapäevaelu linnades, alevikes ja küldes tugineb suuresti just sellele, **kui hästi on planeeritud ja korraldatud meie transpordisüsteem ja liikuvus laiemalt** (Sumantran, Fine & Gonsalvez, 2017: 28)<sup>1</sup>. Sama põhimõtet kannab **Eesti transpordipoliitika**, mille eesmärk on tagada kättesaadavad, mugavad, ohutud ja kestlikud liikumisvõimalused inimestele ja ettevõtetele.

Eesti elanike liikuvust ja liikumisharjumusi on eelnevalt uuritud ja analüüsitud üksjagu, kuid need ei anna terviklikku pilti Eesti elanikkonna liikuvusprofiilidest. Takistuseks on nii meetodikate ja lähenemiste erinevused, uuringute erinevad ajaperioodid kui ka piiratud võimalused andmebaaside ühildamisel. Seega on käesolev uuring esimene sarnane suurt üldpilti loov liikuvusprofiilide kaardistamine Eesti elanikkonna kohta. Täpsemalt oli uuringu **eesmärgiks** analüüsida Eesti elanike liikuvusmustreid ja liikuvusega seotud hoiakuid ning selle alusel koostada liikuvusprofiilid ja profiilidele vastavad persoonad.

Liikuvusprofiilide loomise aluseks võtsime Kantar Emori mahuka trendiuuringu Kompass2020 (endise nimetusega TNSAtlas), mis kaardistab igal aastal Eesti elanike meediapäeva, peamisi tegemisi, brändide eelistusi, hoiakuid ja väärtusi. Lisasime liikuvusuuringu eesmäärke silmas pidades antud uuringusse eraldi küsimuste ploki, kus palusime vastajatel hinnata, kui sageli nad kasutavad tavapäraselt tööle, kooli või muudesse sihtkohtadesse liikumisel erinevaid liikumisviise, ning palusime neil hinnata, millised on nende peamised liikumiseelistused lähitulevikus (viie aasta perspektiivis). Sel viisil oli meil analüüsi aluseks väga mahukas andmebaas, mis sisaldas nii teavet liikumise kohta, aga ka inimeste üldist ellusuhtumist, tarbimiseelistusi, käitumist ja hoiakuid. Kasutades k-keskmiste klasterdamise meetodit, moodustasime Eesti elanikkonna liikuvusprofiilid, mis said sisendiks järgmisele etapile –

---

<sup>1</sup> Sumantran, V, Fine C. & Gonsalvez D. 2017. Faster, smarter, greener : the future of the car and urban mobility. London: The MIT Press

kvalitatiivsele uuringule. Kvalitatiivuuringus viisime läbi **süvaintervjuud** iga klasteri tüüpesindajatega. Intervjueeritavate värbamisel lähtusime teabest, mis meil oli klasteranalüüsi põhjal eri liikumisprofiili kuuluvate inimeste hobide, huvide, ellusuhtumise ja sotsiaaldemograafilise tausta kohta teada. Süvaintervjuude eesmärk oli rikastada kvantitatiivset klasteranalüüsi kvalitatiivsete andmetega ehk anda profiilidele „elu“ intervjuude kaudu tüüpiliste sihtrühmade esindajatega.

## 2. Liikuvusprofiilide metoodika

Liikuvusprofiilide loomise aluseks võtsime Kompass2020\* küsimustikku kuulunud küsimuste ploki, kus vastajail paluti hinnata, kui sageli kasutavad nad tavapäraselt tööle, kooli või oma muudesse peamistesse sihtkohtadesse liikumiseks erinevaid viise. Hinnata paluti 14 liikumisviisi kasutust skaalal „enamasti“, „aeg-ajalt“, „harva“ ja „mitte kunagi“ nii argi- kui ka puhkepäevadel. Kasutades k-keskmiste klasterdamise meetodit, moodustus esmalt 10 klastrit, millest 4 sisaldasid vaid üksikuid vastajaid. 6 liikuvusklastri sisu oli aga järgmine:

Klaster	Osakaal	Kirjeldus
Cl 1	51%	Sõidavad valdavalt sõiduautoga, ühistransporti kasutavad väga harva või üldse mitte
Cl 2	34%	Liiguvad peamiselt jalgsi, kasutavad sageli ka linna või maakonna ühistransporti
Cl 3	5%	Kasutavad sageli isiklikku sõiduautot (teistest klastritest suurem kaasreisijate osakaal), paljud liiguvad tööandja poolt korraldatud transpordiga
Cl 4	4%	Liiguvad sageli jalgsi või linna ühistranspordiga, kuid märkimisväärne on ka jalgratta kasutus ning võrreldes teiste klastritega on rohkem sõidujagamisteenuse või laenujalgrataste kasutajaid
Cl 5	2%	Jala käivad harva, peamiselt isikliku sõiduauto roolis, kuid eristub mootorratturite suurem osakaal
Cl 6	3%	Mitmekülgsel liikumisviisiga, avatud erinevatele jagamisteenustele

Kuna eesmärgiks oli luua 8–10 persoonat, mis kataks erinevaid sotsiaaldemograafilisi (soo, vanuse, koduse keele, leibkonna koosseisu) ja elukohapõhiseid (regionaalselt, asula ja ka eluaseme tüübilt) rühmi ning samas kajastaks nende staatusele kõige iseloomulikumaid liikumisviise ja käitumismotiive, jagasime suuremaid ja kombineerisime väiksemaid liikumisklasterid ning lisasime sihtrühma täpsustavaid filtreid. Seda tehes kasutasime mh hii-ruut meetodit, mis tõi välja kõige enam sihtrühmi eristavad tunnused. Kvalitatiivsetes

süvaintervjuudes osalejate värbamise aluseks koostasime koostöös tellijaga järgmised 9 kirjeldust:

Klaster	Sihtrühma täpsustus
1A	CI1 + Põhja-/Lääne-Eesti + eramu + lasteta
1B	CI1 + Lõuna-Eesti + maa-asula + eramu
1C	CI1 + Tallinn + korter
2A	CI2/CI4 + kuni 34 a
2B	CI2 + 50+ a
3	CI3 + Põhja-Eesti/Virumaa + tööandja transport
4	CI4 + Tartu
5	CI1/5+ lastega leibkond + Tallinna või Tartu ümbrus
6	CI6 + Tallinn

\* **Kompass2020** (ka KantarAtlas) uuringu üldkogumiks on samuti 15–74-aastased Eesti alalised elanikud. 2020. aasta andmekogumine on viidud üle veebiintervjuudele (cawi). Kuigi intervjuud viidi läbi veebiuuringu teel, saab tulemusi laiendada kogu elanikkonna peale. Erinevate Kantar Emori uuringute baasil on 15–74-aastaste elanike hulgas internetikasutajaid 89–95%. Statistikaameti andmete järgi on internetikasutajaid 16–74-aastaste hulgas 91%. Nooremad vanuserühmad on pea 100% internetikasutajad.

**Kompass2020** ankeet on jagatud kokku kuueks eri osaks, mida vastajad *ca* nädalase vahega täitsid. Lõppandmestikku läksid kõigi vastajate vastused, kes on täitnud kõik kuus etappi korrektselt. Plaanitav valimi suurus oli minimaalselt 1500 vastajat. 2020. aasta andmestiku vastajate hulk 1719 vastajat.

Küsitlusperiood jäi ajavahemikku 5. märts 2020 kuni 20. mai 2020.

Küsimuste teemade jaotus etappide järgi oli:

1. Meediapäev + meediatarbimine (tv, raadio, print, üldine meedia) + liikumised
2. Esmatarbekaubad (toit-jook)
3. Hügieeni ning käsimüügiravimi tooterühmad
4. Interneti üldine kasutamine + saidid (Interneti baasuuring)
5. Kestvuskaubad
6. Kauplused ja teenindusasutused
7. Liikumisharjumusi ja -eelistusi kirjeldavad hoiakute küsimused

Kuna osaliselt langes COVID-19-st tingitud eriolukord Kompass2020 küsitlusperioodiga kokku, siis otsustasime liikuvusega seotud küsimusi küsida viimases maikuises laines, kus palusime vastajatel mõelda tavapärasele liikumisele, mis eelnes koroonakriisile.

Samuti kogusime päeviku raames andmeid inimeste tegevuste kohta tööpäeviti ja puhkepäeviti COVID-19-st tingitud eriolukorra ajal ning enne seda.

Mõistmaks paremini inimesi klastrite taga, viisime läbi üheksa süvaintervjuud vastavate sihtrühma esindajatega. Intervjuud toimusid vahemikus 14.07.2020 kuni 11.08.2020.

Viis intervjuud viidi läbi Kantar Emori ruumides Tallinnas ning neli intervjuud toimus MS Teamsi keskkonnas, kuna vastaja elukoht asus väljaspool Tallinna. Intervjuudesse kaasasime nii linnaelanikke kui ka maa-asulate inimesi. Kaks intervjuueeritavat olid pärit muukeelsest leibkonnast.

Enne iga intervjuu kokkuleppimist vestles Kantar Emori värbamisspetsialist põhjalikult iga osalejaga, et selgitada välja uuringusse sobivus.

Intervjuu vestluskava koostamisel lähtusime Kompass2020 uuringus kajastatud teemadest ning vastavalt sellele, milline oli uuringus osaleja taust ja peamine liikumisviis, seadsime vestluse fookuse. Vestluse käigus puudutasime peamiselt järgmisi teemasid:

- Igapäevane liikumine, muuhulgas uuriti:
  - Kuidas näeb välja tavapärase päev
  - Millest sõltub transpordivahendi valik
  - Millised transpordivahendite võimalused on leibkonnal

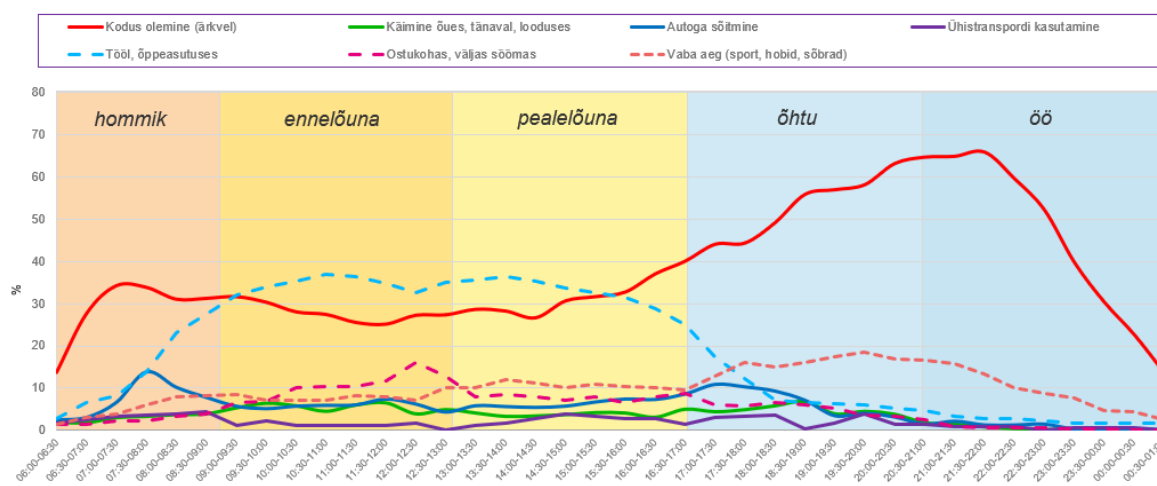


- Liikumiste eesmärgid
- Transpordivahendite kombineerimine
- Avatus teistele liikumisvahenditele
- Keskkonnasäästlikkus liikumises
- Rahulolu ühistranspordiga
- Ühe või teise transpordiliigi puudused ja eelised
- Auto valikukriteeriumid
- Pere majandusliku olukorra mõju liikumisele
- Isikus ja vaba aja veetmise harjumused
  - Kompas2020 uuringu hoiakute testimine
  - Tarbimisharjumused
  - Pere meelistegevused vabal ajal, reisimine Eestis ja välismaal
- Suhe tehnikaga
  - Uute tehniliste lahenduste kasutuselevõtt
  - Erinevate rakenduste kasutamine
- Tulevikutrendid
  - Hinnangud enda liikumisele 5, 10, 20 aasta perspektiivis
  - Millised muutused võiksid aset leida tulevikus
  - Mis võiks muutuda kasutatavate kütuste osas
  - Millised muutused võiksid aset leida Eesti ühiskonnas ja maailmas

### 3. Eesti elanike liikumine numbrites

Kuna Kompas2020 küsitlusperiood langes osaliselt kokku COVID-19-st tingitud eriolukorraga, siis saame esitada unikaalseid andmed Eesti elanike igapäevaste tegevuste kohta enne eriolukorda ning eriolukorra ajal.

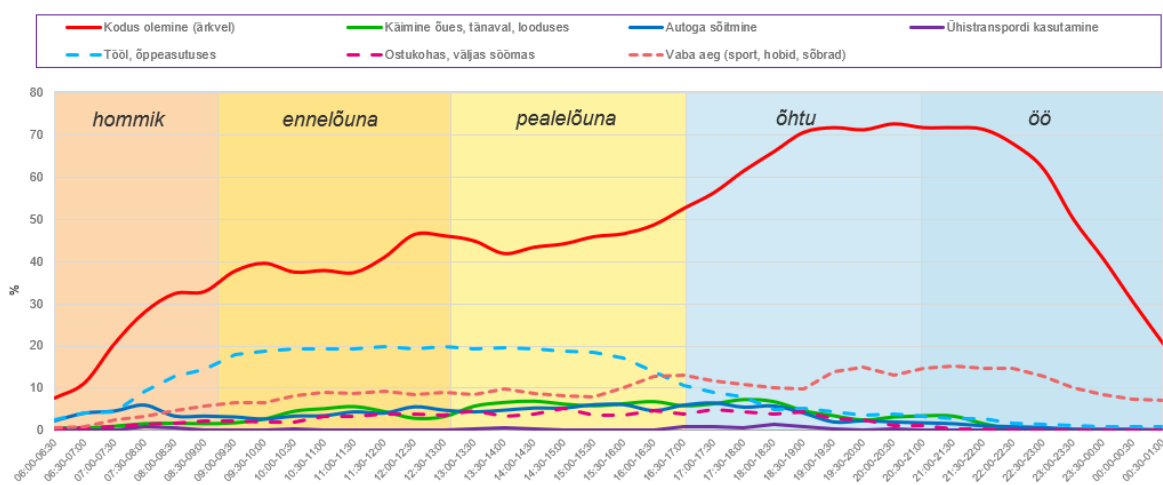
**Joonis 1.** Eesti elanike tegevused tööpäeviti enne eriolukorda (ajavahemik 06:00–01:00)



Jooniste 1-4 puhul: % – keskmisel tööpäeval/puhkepäeval antud ajavahemikus tegevusega hõivatute osakaal.

Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

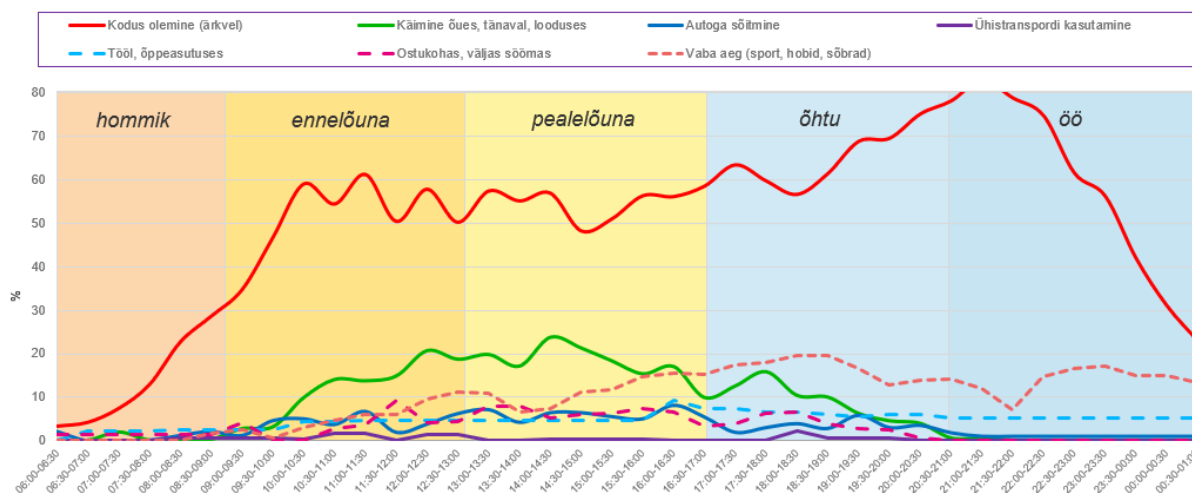
**Joonis 2.** Eesti elanike tegevused tööpäeviti eriolukorra ajal (ajavahemik 06:00–01:00)



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

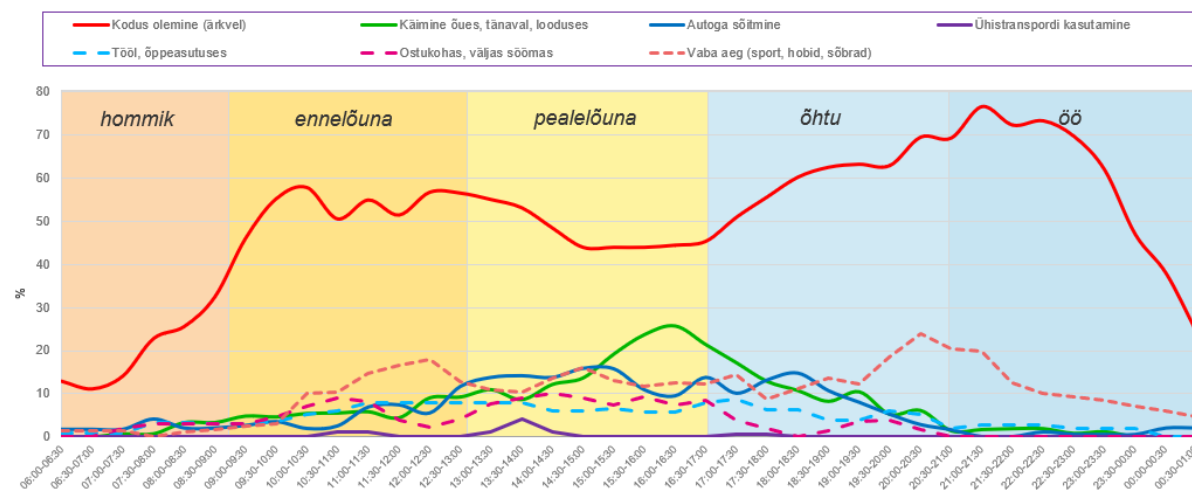
Joonistest 1 ja 2 nähtub ootuspäraselt, et eriolukorra ajal püsisid inimesed märkimisväärselt enam kodus kui enne eriolukorda. Oluliselt väiksem osakaal elanikkonnast veetis aega tööl või õppeasutuses, vähem käidi lõuna ajal ostukohtades ja väljas söömas. Ühistranspordi kasutust eriolukorra ajal pigem välditi.

**Joonis 3.** Eesti elanike tegevused puhkepäeviti enne eriolukorda (ajavahemik 06:00–01:00)



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

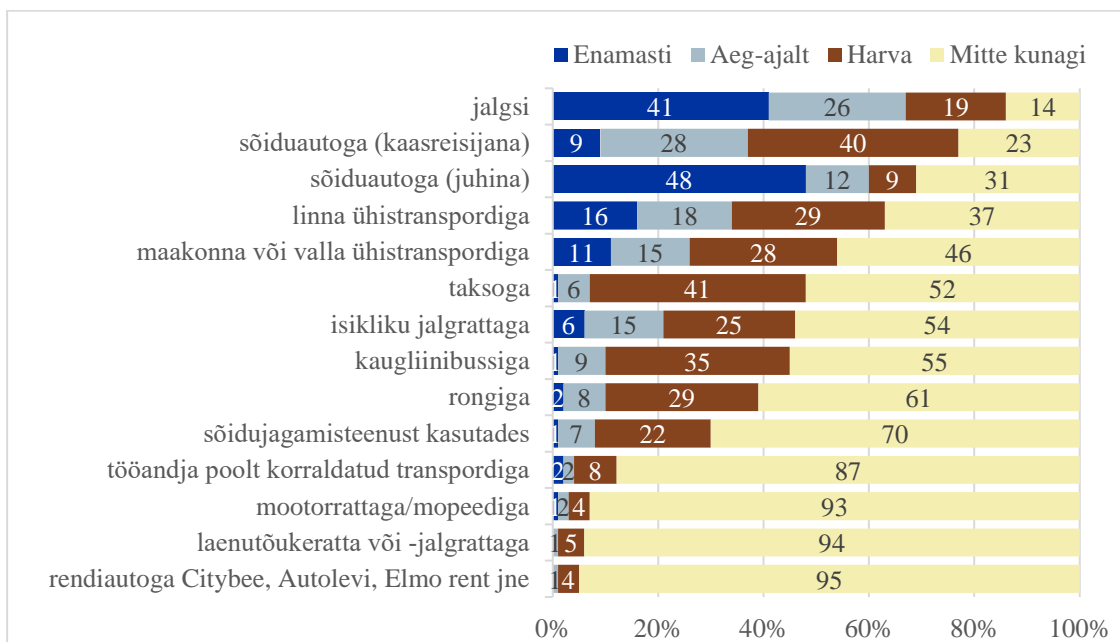
**Joonis 4.** Eesti elanike tegevused puhkepäeviti eriolukorra ajal



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

Eriolukorraaegsel perioodil vähenes puhkepäevadel õhtune ostu- ning söögikohtade külastus. Samas suurenes nende osakaal, kes sõitsid autoga (joonised 3 ja 4).

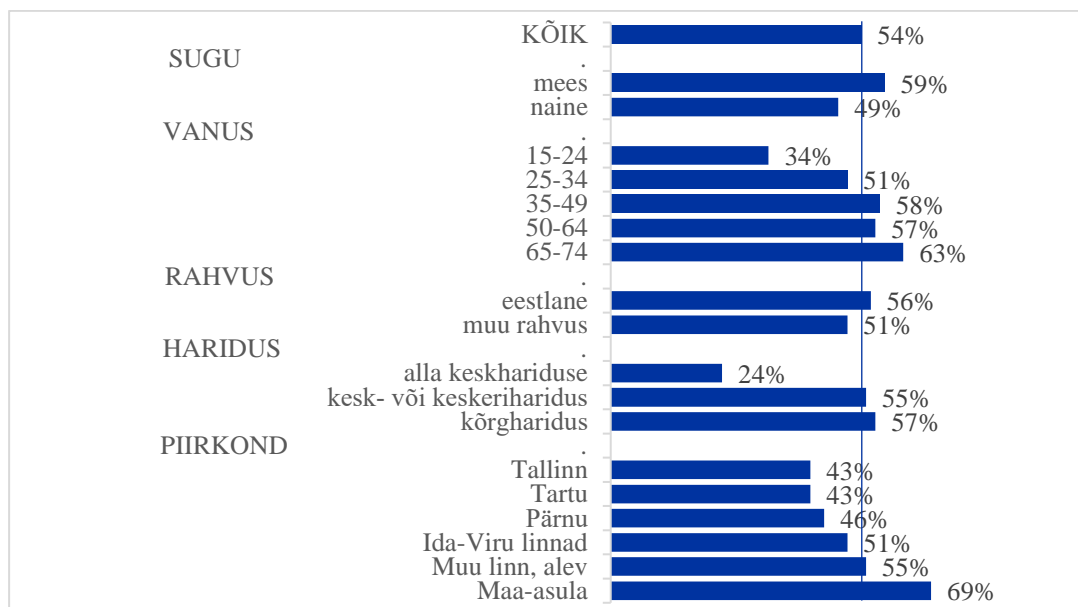
**Joonis 5.** Kui sageli Te tavapäraselt liigute tööle, kooli või muudesse peamistesse sihtkohtadesse järgmisel viisil?



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

Enamasti liiguvad Eesti elanikud jalgsi, sõiduautoga, kas siis juhi või kaasreisijana, ühistranspordiga (linna, maakonna või valla ühistranspordiga) ja jalgrattaga.

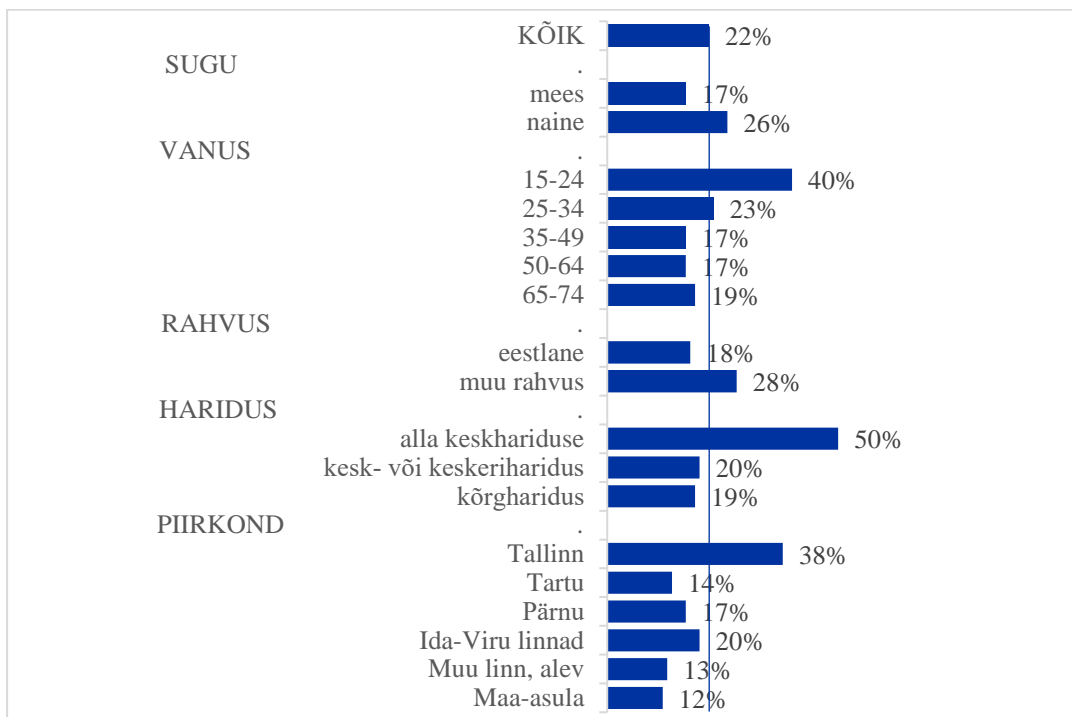
**Joonis 6.** Liikumisviisid: sõiduauto kasutajad (enamasti juhi või kaasreisijana) sotsiaaldemograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Enamasti sõiduauto juhi või kaasreisijana liiguvad** statistiliselt keskmisest (keskmine 54%) enam mehed, 35–49aastased, 65–74aastased, kõrgharidusega ning maa-asula elanikud.

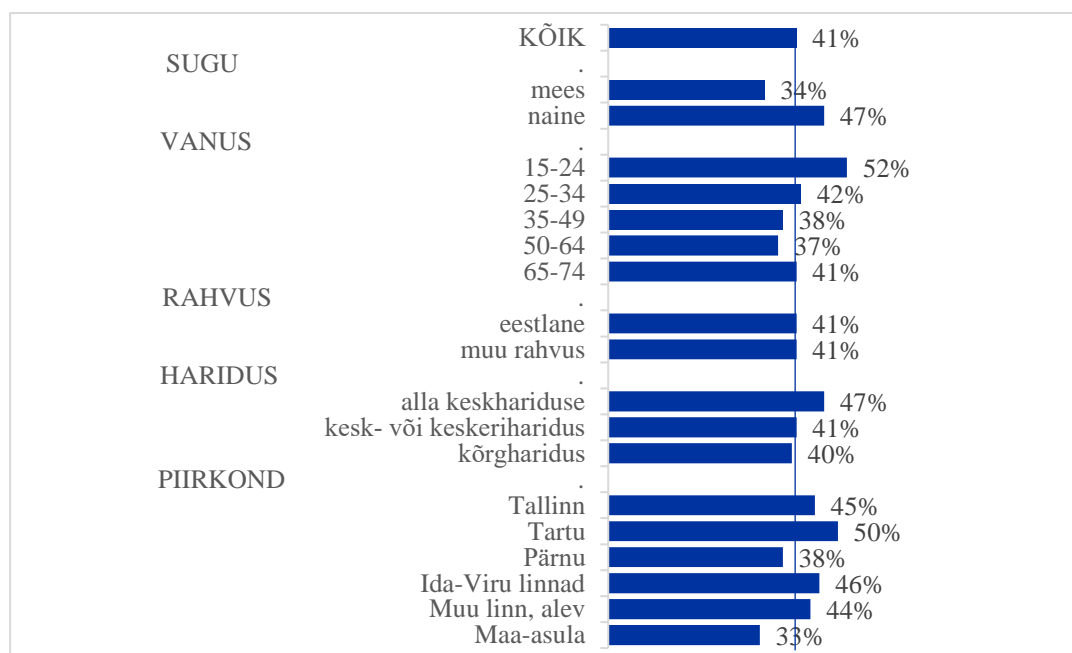
**Joonis 7.** Liikumisviisid: enamasti ühistranspordi kasutajad (linna ühistransport (buss, tramm, troll), maakonna või valla ühistransport (buss või liinitakso), kaugliinibuss või rong) sotsiaaldemograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Enamasti ühistranspordiga liiguvad** statistiliselt keskmisest (keskmise 22%) enam naised, muust rahvusest elanikud, 15–24aastased, madalama haridusega inimesed ja Tallinna elanikud.

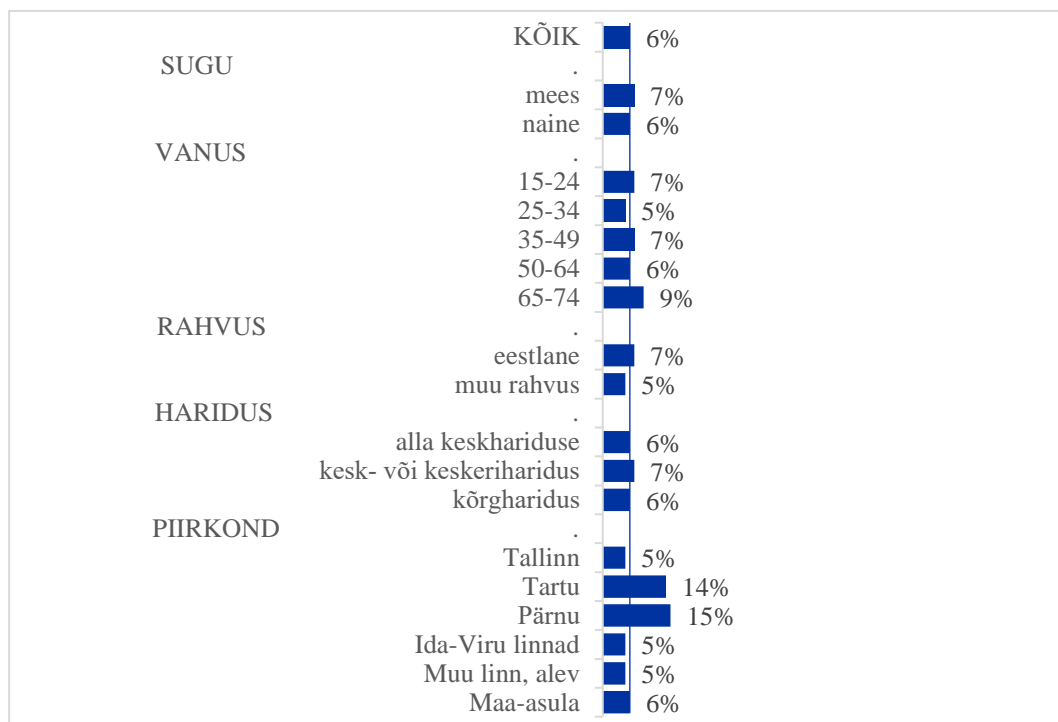
**Joonis 8.** Liikumisviisid: enamasti jalgsi käijad sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Enamasti jalgsi liiguvad** statistiliselt keskmisest (keskmine 41%) enam naised, 15–24aastased, Tallinna ja Tartu elanikud.

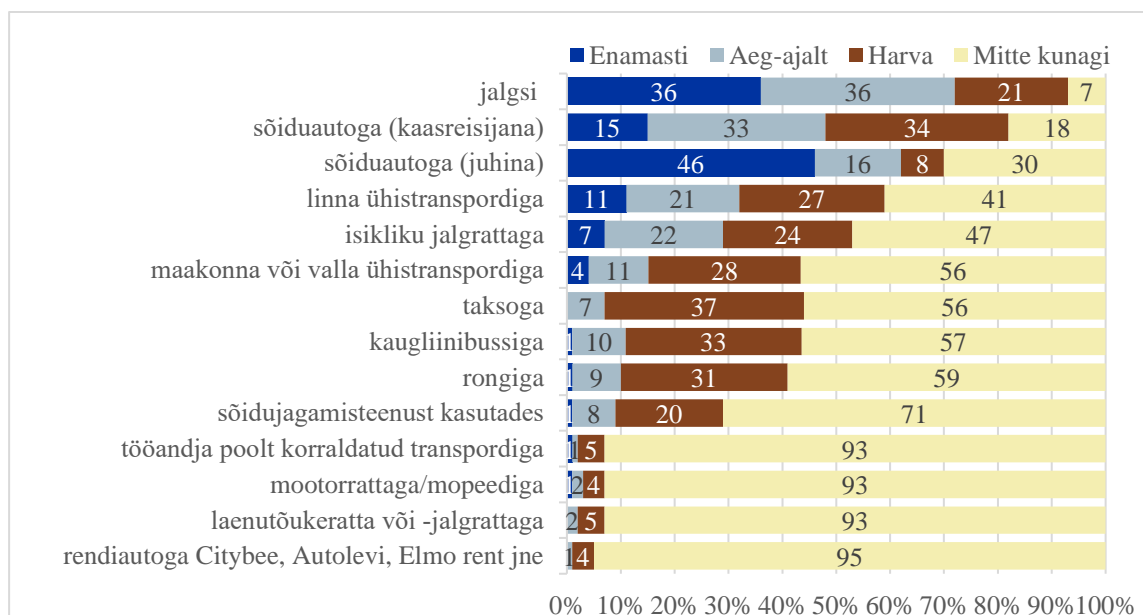
**Joonis 9.** Liikumisviisid: enamasti jalgrattaga sõitjad (oma või rendi) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Enamasti jalgrattaga liiguvad** statistiliselt keskmisest (keskmine 6%) Tartu ja Pärnu elanikud.

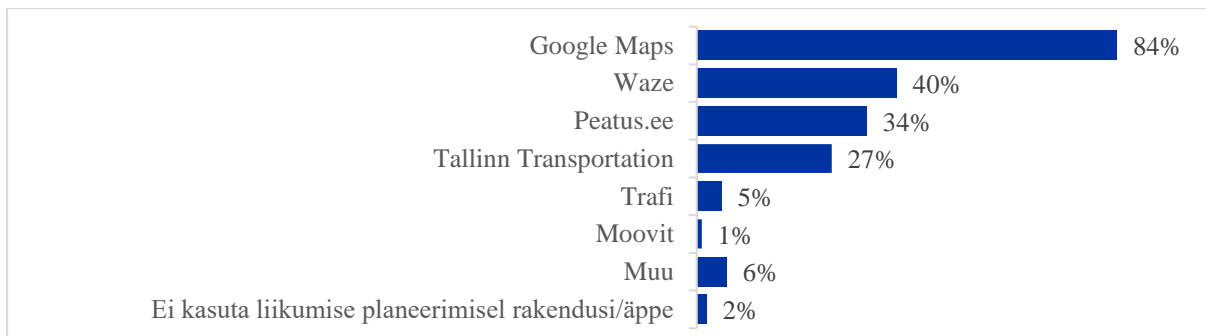
**Joonis 10.** Kuidas Te puhkepäevadel tavapäraselt liigute oma peamistesse sihtkohtadesse?



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas



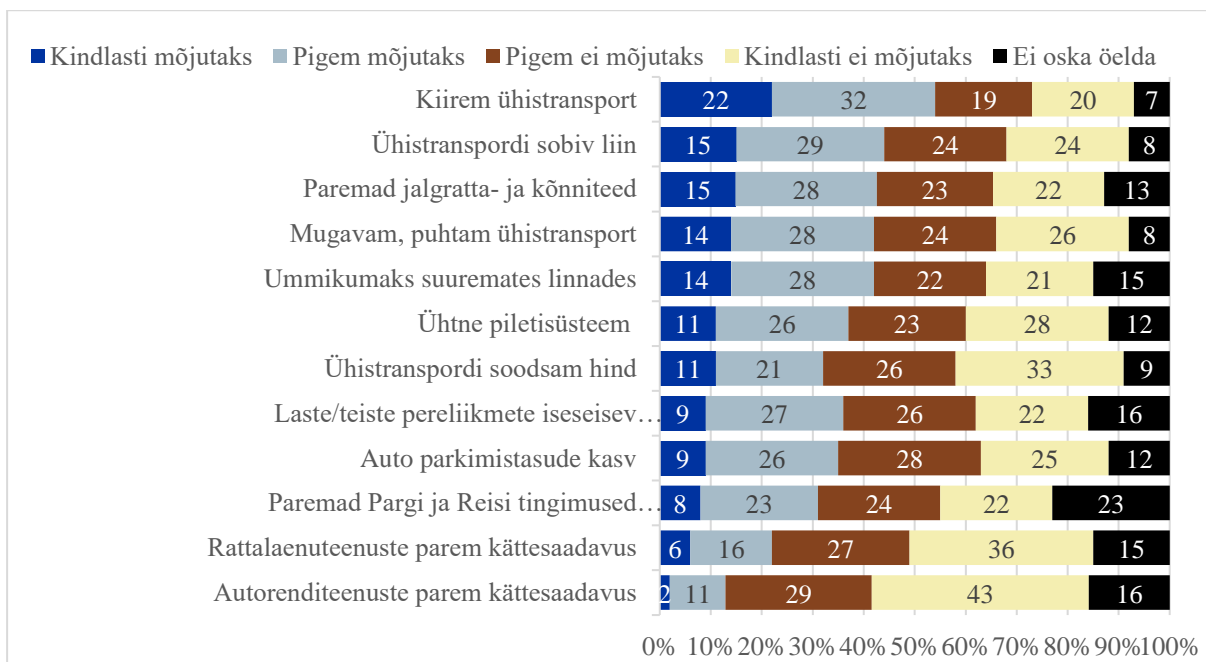
**Joonis 11.** Milliseid rakendusi/äppe Te olete liikumise planeerimiseks kasutanud?



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

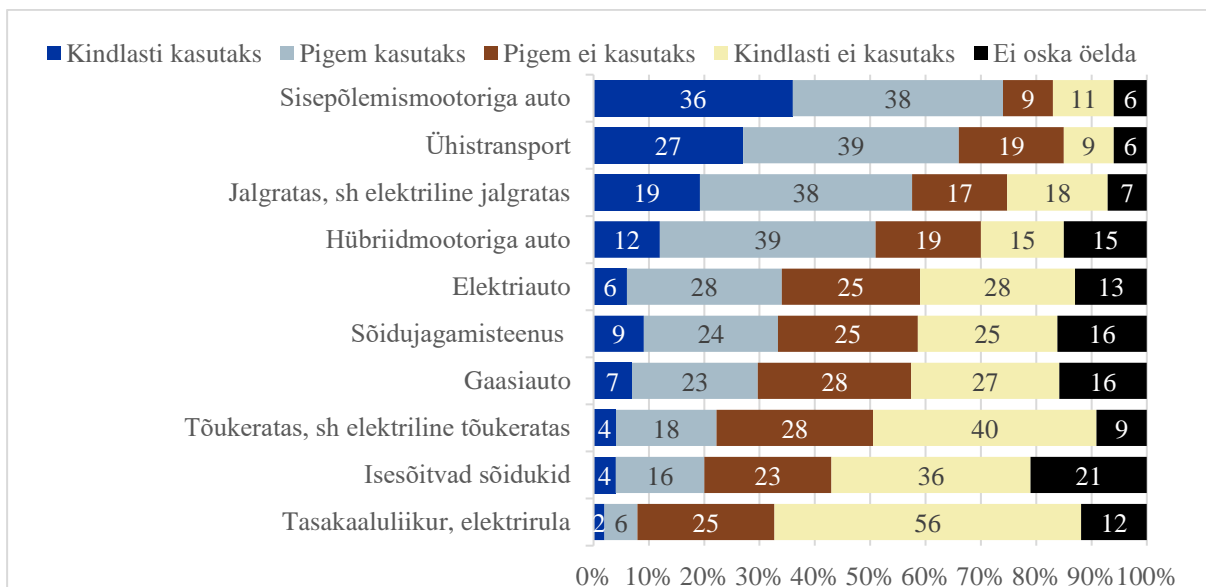
Liikumise planeerimiseks on Eesti elanikel kasutusel kõige enam Google Maps (84%), Waze (40%), Peatus.ee (34%) ning Tallinn Transportation mobiilirakendused (27%).

**Joonis 12.** Kuivõrd järgmised tingimused paneks Teid vähendama isikliku või tööauto kasutamist ning otsustama teiste liikumisviiside kasuks? (Küsimust küsiti kõikidelt, kes sõidavad autoga „enamasti“ ja „aeg-ajalt“)



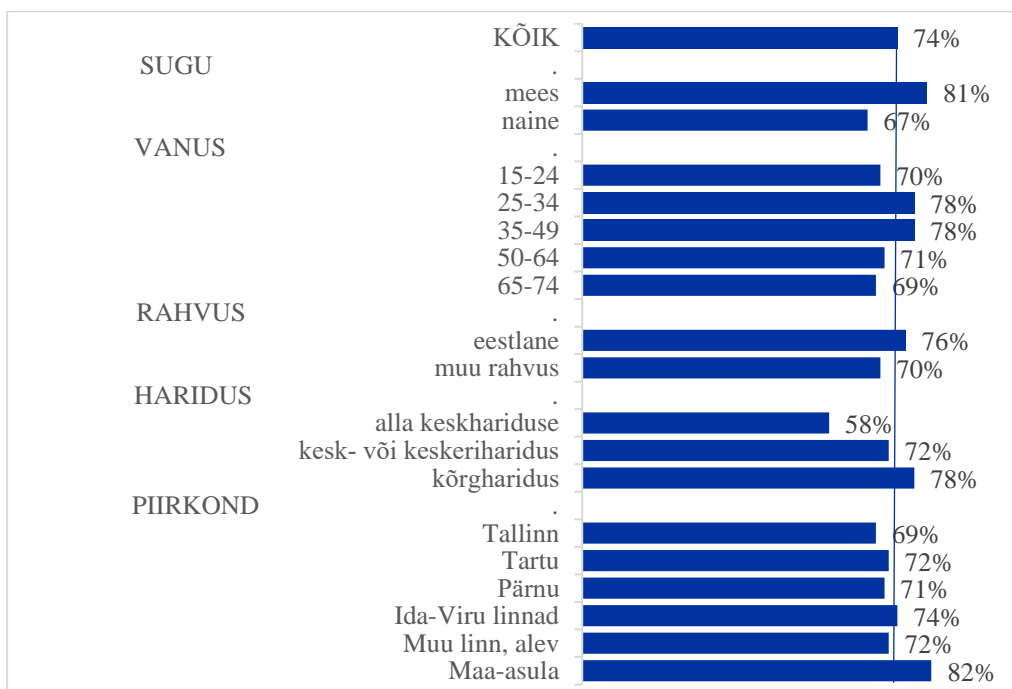
Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Joonis 13.** Mõeldes järgnevale 5 aastale – milliseid liikumisvahendeid Te näete end kasutamas?



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

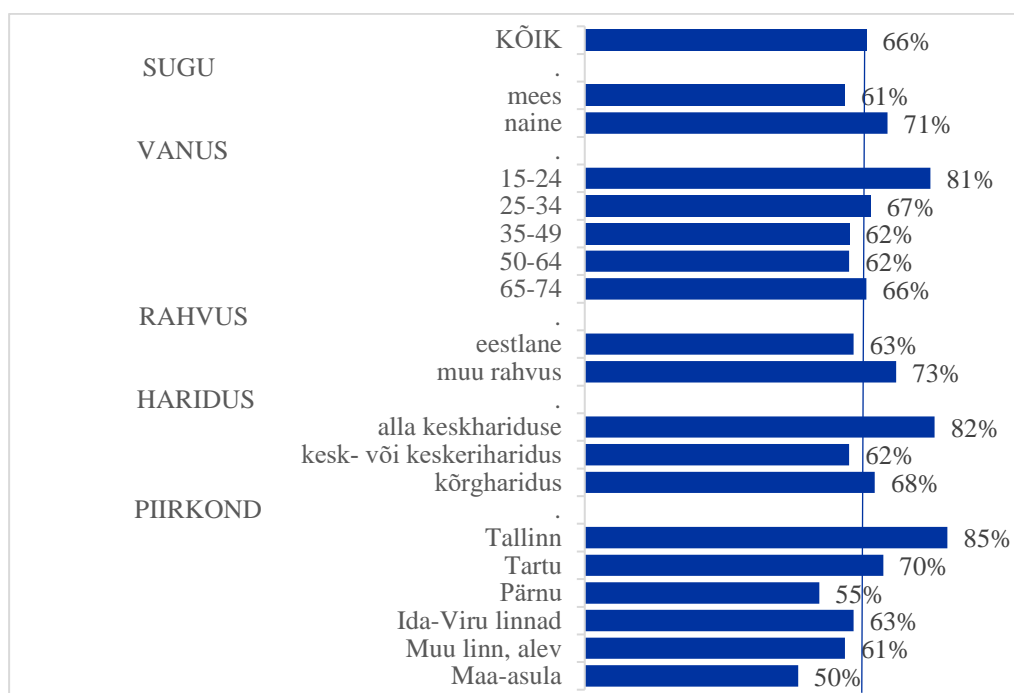
**Joonis 14.** Sisepõlemismootoriga auto kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Sisepõlemismootorit kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmine 74%) enam mehed, eestlased, 25–49aastased, maa-asula inimesed, Põhja-Eesti elanikud, kõrgharidusega, töötavad eestimaalased. Aga ka need, kelle leibkonnas on vähemalt kolm leibkonnaliiget; need, kelle sissetulek pereliikme kohta on üle 1500 euro; ja kelle peres on alla 16aastaseid lapsi.

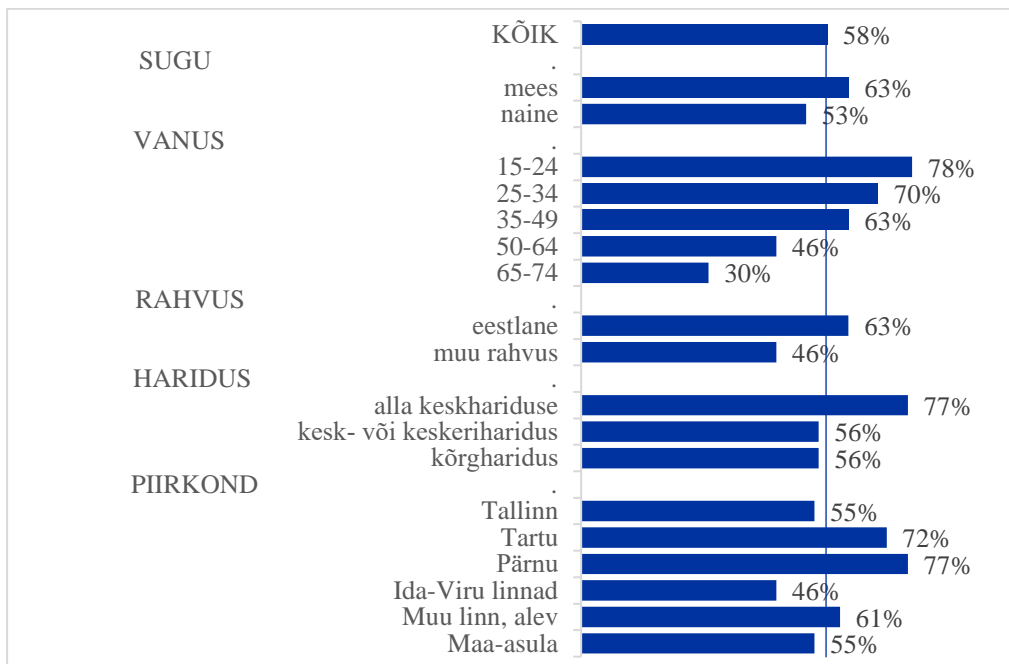
**Joonis 15.** Ühistranspordi kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

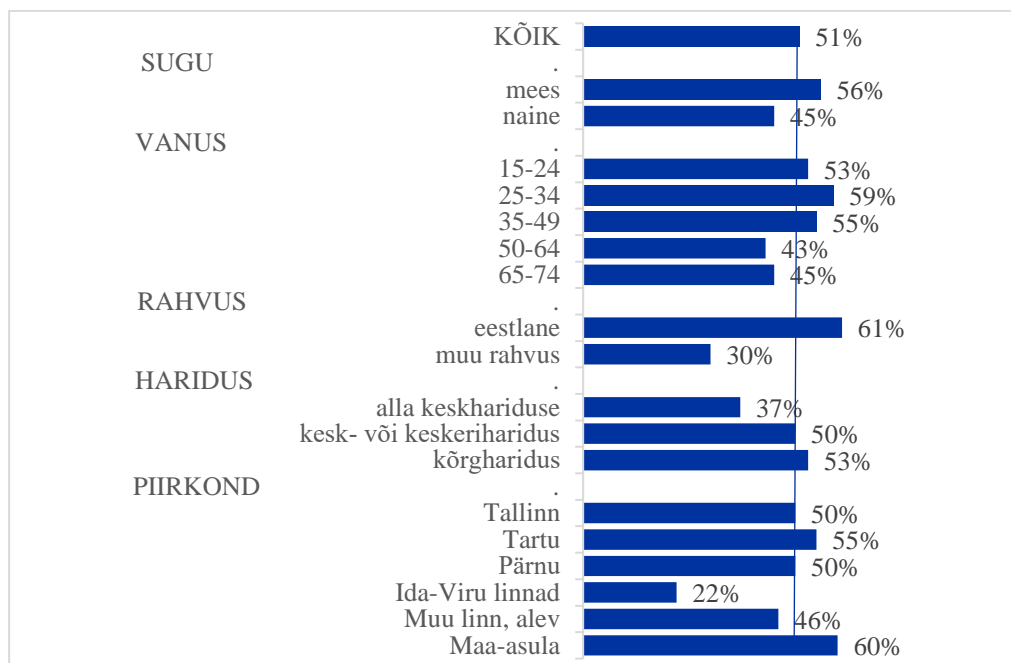
**Ühistranspordi kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmine 66%) enam naised, 15–24aastased, muust rahvusest inimesed, suuremate linnade elanikud, Tallinna elanikud, madalama haridusega inimesed, õpilased ja üliõpilased, ja need, kelle peres ei ole alla 16aastaseid lapsi.

**Joonis 16.** Jalgratta (sh elektriline jalgratas) kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



**Jalgratast (sh elektrilist jalgratast) kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmine 58%) enam mehed, eestlased, 15–49aastased, Lääne-Eesti elanikud, madalama haridusega inimesed, õpilased ja üliõpilased; need, kelle peres on vähemalt neli leibkonnaliiget; need, kelle sissetulek pereliikme kohta jääb vahemikku 1000–1500 eurot; ning need, kelle peres on alla 16aastaseid lapsi.

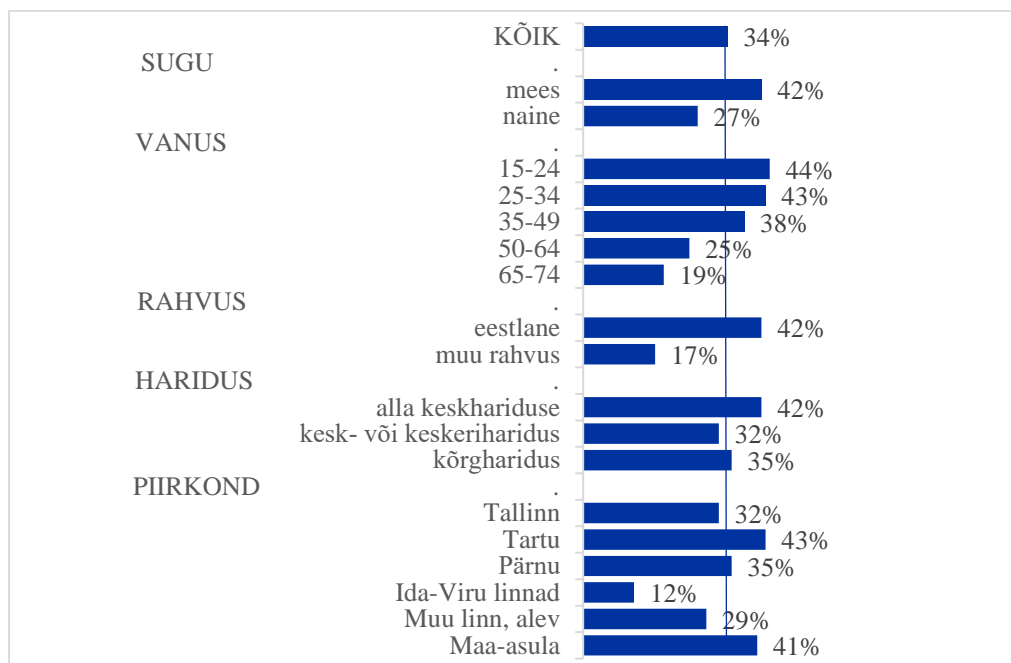
**Joonis 17.** Hübriidmootoriga auto kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Hübriidmootoriga autot kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmine 51%) enam mehed, eestlased, 25–49aastased, maa-asula elanikud, Põhja-Eesti, Tartu piirkonna elanikud, töötavad inimesed; need, kelle peres on vähemalt 4 leibkonnaliiget; need, kelle leibkonna sissetulek pereliikme kohta on üle 1500 euro; ning need, kelle peres on alla 16aastaseid lapsi.

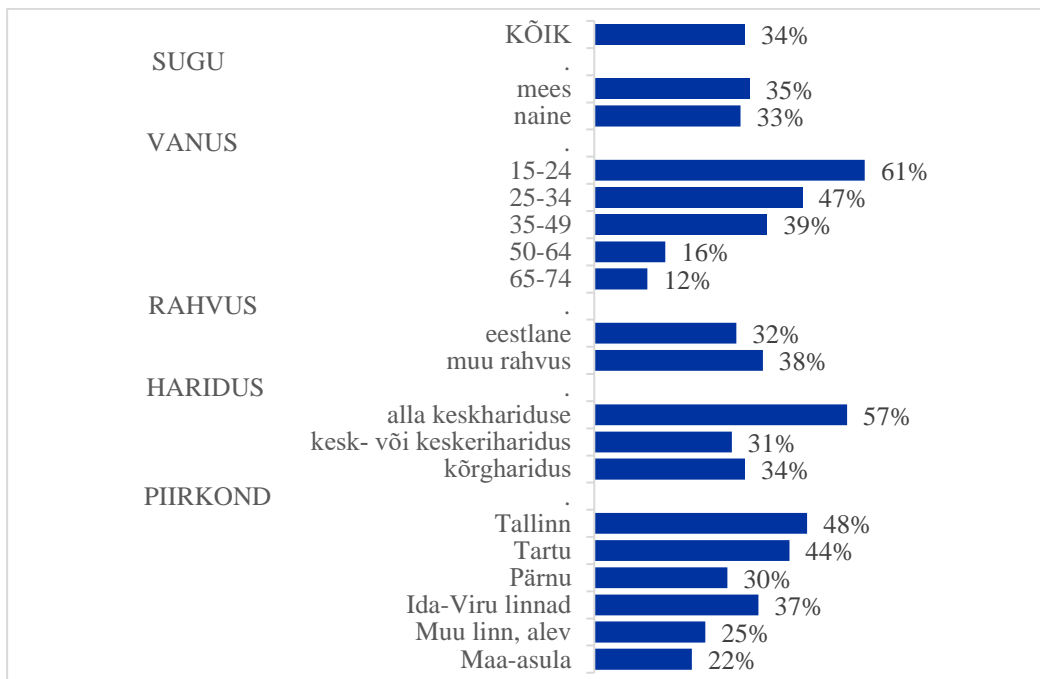
**Joonis 18.** Elektriauto kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Elektriautot kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmine 34%) enam mehed, eestlased, 15–49aastased, maa-asula elanikud, Põhja-Eesti elanikud, Tartu piirkonna inimesed, õpilased ja üliõpilased; need, kelle leibkonnas on vähemalt 4 leibkonnaliiget; need, kelle leibkonna sissetulek pereliikme kohta on vähemalt 1500 eurot.

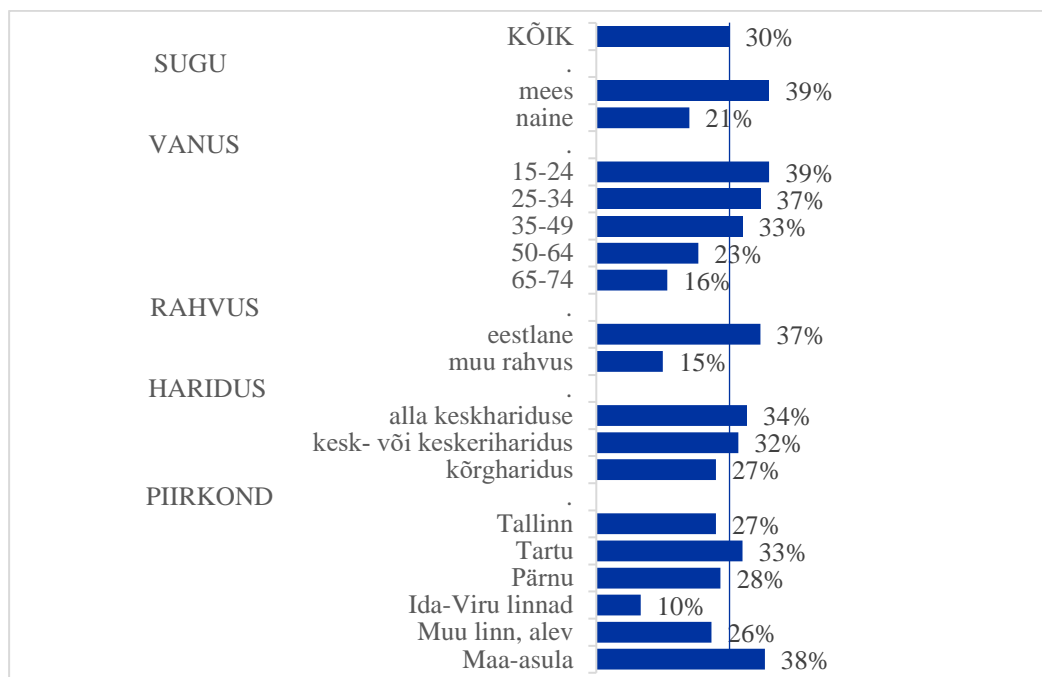
**Joonis 19.** Sõidujagamisteenuse (Uber, Bolt) kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Sõidujagamisteenust kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmine 34%) enam 15–49aastased, muust rahvusest inimesed, suuremate linnade elanikud, Tallinna elanikud, madalama haridusega inimesed, õpilased ja üliõpilased; need, kelle leibkonnas on rohkem kui 4 liiget; need, kelle sissetulek pere liikme koha on üle 1500 euro; need, kellel on peres alla 16aastaseid lapsi.

**Joonis 20.** Gaasiauto kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes

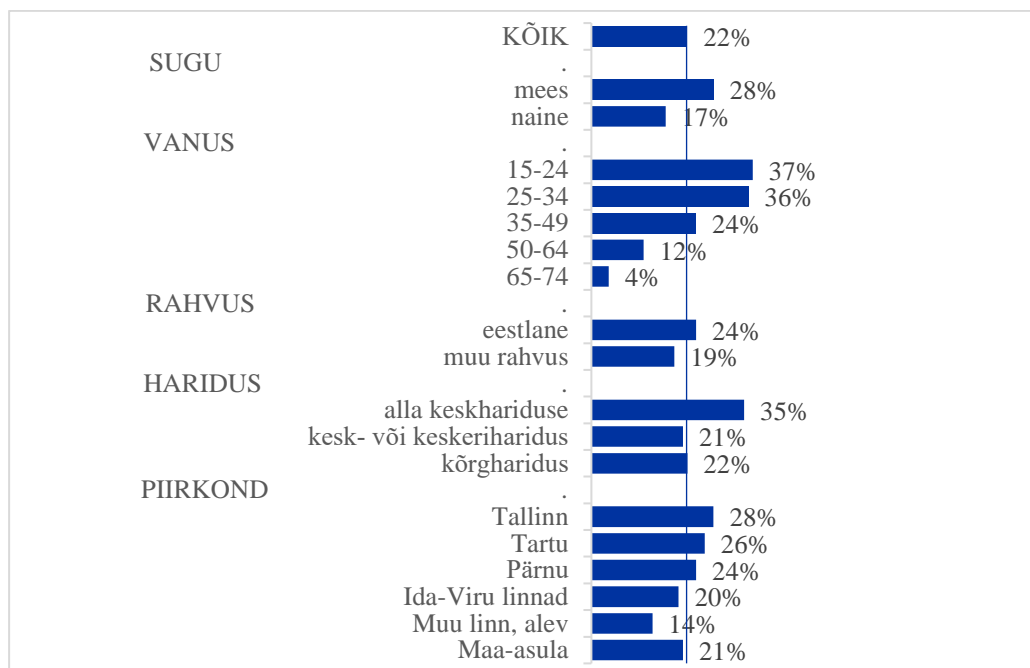


Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Gaasiautot kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmise 30%) enam mehed, eestlased, 15–34aastased, maa-asula inimesed, Põhja-Eesti elanikud, Lõuna-Eesti elanikud, kesk- või keskeriharidusega, õpilased ja üliõpilased; need, kellel on leibkonnas vähemalt 4 liiget; need, kellel on peres alla 16aastaseid lapsi.



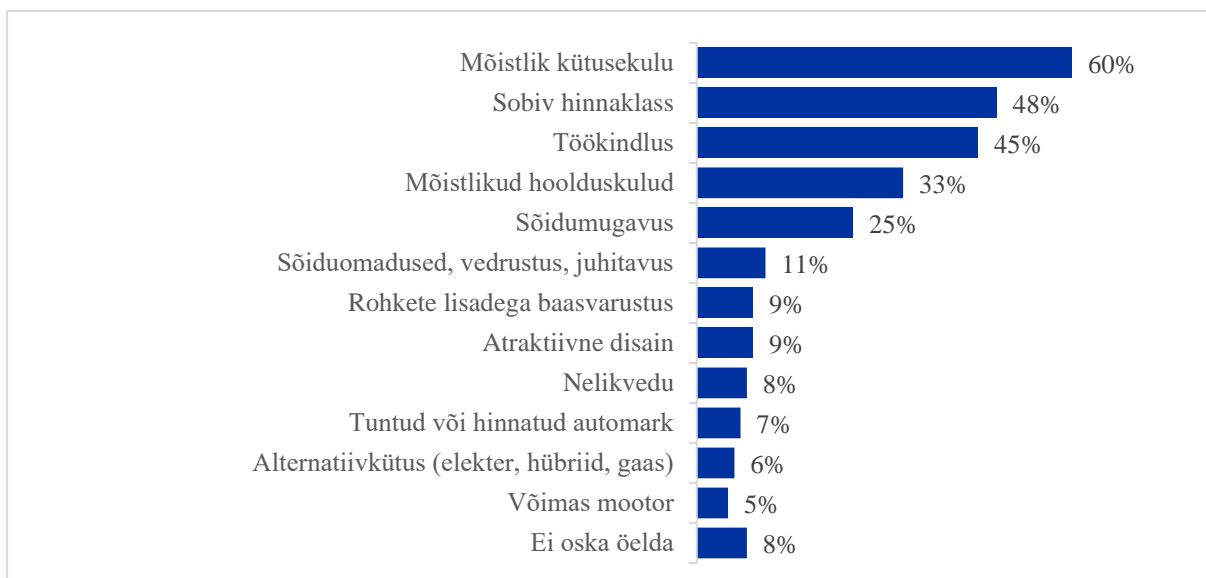
**Joonis 21.** Tõukeratta (sh elektriline tõukeratas) kasutamine järgneva viie aasta perspektiivis (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) sotsiaal-demograafilistes lõigetes



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

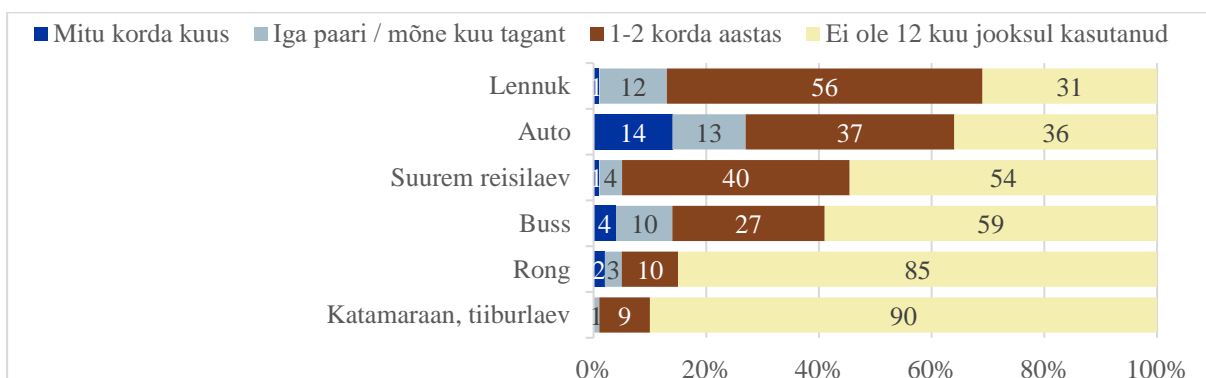
**Tõukeratast (sh elektrilist) kasutaks** (kindlasti kasutaks ja pigem kasutaks) järgmise viie aasta perspektiivis statistiliselt keskmisest (keskmine 22%) enam mehed, eestlased, 15–34aastased, suuremate linnade inimesed, Tallinna elanikud, madalama haridusega inimesed, õpilased ja üliõpilased; need, kellel on leibkonnas vähemalt 4 liiget; need, kellel on peres alla 16aastaseid lapsi.

**Joonis 22.** Kolm olulisemat näitajat auto ostul



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

**Joonis 23.** Liiklusvahendi kasutamise sagedus reisimisel välismaal; kõikidest, kes on viimase 12 kuu jooksul reisinud



Allikas: Kantar Emori Kompassi andmebaas

Viimase 12 kuu jooksul on välismaale reisinud 69% kõikidest Eesti elanikest.

## 4. Vahekokkuvõtte elanikkonna uuringu Kompas2020 andmete põhjal

---

### 4.1. Valmisolek ja eeldused sõiduautode kasutamise vähendamiseks

Kantar Emori Kompas2020 elanikkonna uuringu andmete järgi on oma peamiste liikumisviiside muutmist valmis kaaluma alla poole Eesti elanikest. Sealjuures ühistransporti kasutaks enam ja seaks sellele kõrgemaid nõudmisi need, kes juba praegu liiguvad valdavalt ühistranspordiga või jalgsi. Keskmisest avatumad on ühistranspordi suhtes noored (vanuses 15–24 eluaastat) ning Tallinna, Põhja-Eesti ja Tartu piirkonna elanikud, seda eeldusel, et ühistranspordi pakkumisel tehakse neile olulisi muudatusi. Inimesed, kelle peamine liikumisviis on isiklik sõiduauto (juhina), on keskmisest vähem avatud muutustele ja erinevad võimalikud ühistranspordi kasutamist soosivad tegurid (nt sobivad liinid, kiirus, puhtus jne) mõjutaksid neid vähem. Samuti ilmneb sotsiaal-demograafilistest taustatunnustest, et tõrksamad on oma liikumisharjumusi muutma mehed, üle 50-aastased, maa-asulate, Virumaa ja Lääne-Eesti elanikud.

**Ühistranspordi** kasutust tõstaks eelkõige, kui see oleks:

- **Kiirem** (54%), sh praegustest ühistranspordi kasutajaist eeldaks seda üle 80%. See on eriti oluline õppuritele ning suuremate linnade ja Põhja-Eesti elanikele.
- **Sobivate liinidega** (45%) – nende puudumine häirib enim neid, kes kasutavad pikemate (maakonnaliinid, rongid) liinide kasutajaid, samuti linnades ühistranspordiga liikujaid.
- **Mugavam ja puhtam** (43%) – eeskätt oluline noortele ja linnaelanikele.
- **Ühtne piletisüsteem** (37%) – kõnetab eelkõige Põhja-Eesti elanikke.

- **Soodsam hind** (32%) – korreleerub loomulikult sissetuleku tasemega, olulisem noortele.

„Piitsa“ meetoditest heidutaks enam:

- **Ummikumaks suuremates linnades** (43%) – kõige enam mõjutaks see Põhja-Eesti elanikke (51%).
- **Auto parkimistasude kasv** (36%) – märkimisväärsem Tallinnas (43%).

**Jalgratta** kasutust aitaks kasvatada eeskätt:

- **Paremad jalgratta- ja kõnniteed** (42%) – kõnetab enim nooremaid sihtrühmi ja õppureid.
- **Rattalaenutuse teenuste parem kättesaadavus** (22%) – samuti sagedamini mainitud õppurite ka tartlaste poolt.

**Autosõite** aitaks võrreldes senisega vähendada:

- **Laste/teiste pereliikmete iseseisev liikumine** (37%) – mainitud sagedamini keskealiste poolt, regionaalselt Tartu piirkonnas.
- **Paremad Pargi ja Reisi tingimused ühistranspordisõlmedes** (31%) – olulisem Põhja-Eestis, mainitud sagedamini ka kõrgharidusega ja kõrgema sissetulekuga vastajate seas.

## 4.2. Hinnangud sõiduvahendite kasutusele lähitulevikus

Palusime vastajail hinnata, kui võrd tõenäoliselt näevad nad end viie aasta perspektiivis kasutamas erinevaid sõiduvahendeid (skaalal „Kindlasti kasutaks“ – „Pigem kasutaks“ – „Pigem ei kasutaks“ – „Kindlasti ei kasutaks“). Järgnevalt vaatleme hoiakuid, jagades need kahte rühma: pooldavaks ja vältivaks.

### Sõiduaudod

Käesolevas uuringus osalenuist on peres vähemalt üks sõiduauto 82 protsendil vastanuist (sh 25 protsendil on kaks ja 7 protsendil kolm või enam sõidukit). Ükskõik millise mootoriga

sõiduauto kasutaks tulevikus 84% vastanuist. Kasutuse tõenäosus korreleerub eeskätt sissetuleku tasemega, kõrgema haridusega, leibkonna suurusega, laste olemasoluga peres, elukohaga linnast eemal, eesti rahvusega. Kõige enam eelistaksid Eesti inimesed lähitulevikus:

- sise põlemismootoriga autot (bensiin, diisel) (74%) – praegustest juhtidest sõidaks 90%;
- hübriidmootoriga autot (51%) – märkimisväärselt populaarsem eestlaste, nooremas keskeas, Põhja-Eesti elanike seas;
- elektri autot (34%) – tendentsina populaarsem nooremates sihtrühmades, õppurite seas, samuti kõrgemas sissetulekurühmas;
- gaasiauto (30%) – populaarsem maa-asulates, Põhja-Eestis ja Lõuna-Eestis;
- isesõitvat sõidukit (20%) – tugevalt eelistatum nooremates sihtrühmades, õpilaste seas.

Lähima 12 kuu jooksul plaanib uue, esmarestreeritud sõiduauto ostu 8% ning kasutatud sõiduauto ostu 13% leibkondadest. Paludes nimetada kolm olulisemat näitajat sõiduki valikul, nimetasid vastajad ennekõike pragmaatilisi omadusi. Populaarseimaks teguriks osutus mõistlik kütusekulu (60%), see seletab ka alternatiivsete kütuseliikide pooldajate suhteliselt suurt osakaalu. Järgnesid põhjused nagu sobiv hinnaklass (48%) ning töökindlus (45%). Muid omadusi mainis vähem kui veerand vastajatest.

## **Ühistransport**

Kaks kolmandikku (66%) Eesti inimestest näeb end lähitulevikus ühistransporti kasutavat, sealjuures noorimas sihtrühmas (vanuses 15–24) on see osakaal kõrgeim (81%, õppurite puhul lausa 90%). Tallinlastest kasutaks ühistransporti 85%, seevastu maaelanikest 50%. Ühistransport on mitte-eestlaste (73%) seas populaarsem kui eestlaste seas (63%).

## **Jalgrattad**

Jalgratast kasutaks lähitulevikus 58% vastanuist. Jalgrattureid leiab tõenäolisemalt nooremates sihtrühmades (78% 15–24aastaste seas; 63% 35–49aastaste seas). Regionaalselt on inimesed jalgratta kasutamise suhtes positiivsemalt meelestatud Lääne-Eestis ning keskmisest negatiivsemalt suhtuvad jalgratta kasutamisse Virumaa elanikud.

### **(Elektrilised) tõukerattad**

Elektrilisi tõukerattaid kasutaks 22% kõikidest vastanuist. Märgatavalt populaarsemad on tõukerattad alla 30aastaste inimeste seas, Tallinnas ja suurlinnades. Tasakaaluliikurit või elektrirula näeb end lähema viie aasta perspektiivis kasutamas 8% vastanuist.

### **Sõidujagamisteenus**

Sõidujagamisteenust (nt Uber, Bolt) kasutaks 34% vastanuist. Teenus on tugeva trendiga populaarsem nooremates sihtrühmades (seda kasutaks 61% 15–24aastastest ning vaid 12% üle 65-aastastest). Sõidujagamisteenus on pisut eelistatum mitte-eestlaste seas. Tallinna elanikest kasutaks sõidujagamisteenust lähema viie aasta perspektiivis 48% vastanuist.

## **4.3. Liikumise planeerimine**

Liikumise planeerimist võimaldavaid rakendusi on kasutanud praktiliselt kõik Kompass2020 uuringus osalenud, kuid siinkohal tasub arvestada asjaoluga, et tegemist oli veebi teel tehtud küsitlusega ehk tegu on inimestega, kes tunnevad end veebis ja tehnikaga mugavalt. Rakenduste kasutus on üldiselt aktiivsem nooremate ja eestlaste seas.

Populaarseim rakendus oma liikumiste planeerimisel on **Google Maps** – 84% vastanuist on seda kasutanud ning selle populaarsus on üsna samal tasemel kõikides sihtrühmades.

**Waze'i** rakendust on kasutanud 40% vastajatest. Suurem on Waze'i kasutajaskond autot juhtivate, keskealiste, töötavate, Põhja-Eestis elavate inimeste seas.

**Peatus.ee** (34%) on populaarsem noorimates sihtrühmades ja maa-asulates.

**Tallinna Linnatranspordi** sõiduplaanide rakendust on kasutanud kokku 27% inimestest, tallinlastest 48%. Mitte-eestlaste seas on rakendus rohkem tuntud kui eestlaste seas.

Muid rakendusi, nagu Trafi, Moovit vms, nimetas alla 10% vastanuist.

## 5. Liikuvusprofiilid

Antud peatükis esitame Kompass2020 andmestiku põhjal moodustatud liikuvusklastrite ning üheksa läbiviidud süvaintervjuu alusel loodud persoonad.

Kõigepealt moodustasime Kompass2020 andmestiku põhjal 6 liikuvusklastrit (Metoodikast lähemalt peatükis 2). Kuna eesmärgiks oli luua 8–10 persoonat, mis kataks erinevaid sotsiaal-demograafilisi ja elukohapõhiseid rühmi ning samas kajastaks nende staatusele kõige iseloomulikumaid liikumisviise ja käitumismotiive, moodustasime koostöös Arenguseire Keskusega järgmised rühmad:

Klaster	Osakaal elanikkonnast	Persoonad	Sihtrühma täpsustus
1A	10%	<b>Tiiu</b>	CI1 + Põhja/Lääne-Eesti + eramu + lasteta
1B	5%	<b>Eino</b>	CI1 + Lõuna-Eesti + maa-asula + eramu
1C	10%	<b>Andrei</b>	CI1 + Tallinn + korter
2A	15%	<b>Kerttu</b>	CI2/CI4 + kuni 34 a
2B	14%	<b>Svetlana</b>	CI2 + 50+ a
3	2%	<b>Kuldar</b>	CI3 + Põhja-Eesti/Virumaa + tööandja transport
4	2%	<b>Marek</b>	CI4 + Tartu
5	6%	<b>Katrin</b>	CI1/5+ lastega leibkond + Tallinna või Tartu ümbrus
6	2%	<b>Hendrik</b>	CI6 + Tallinn

Iga persoona alguses on välja toodud Kompass2020 kaardistatud tunnused, mis eristavad antud sihtrühma keskmisest (kvantitatiivne vaade). Sellele järgneb persoona lugu, mis põhineb läbiviidud süvaintervjүүл ning on kvalitatiivset laadi.

## 5.1. Tiiu Lääne-Virumaalt

10%  
Elanikkonnast

### Keskmisest sagedamini:

- Elab Põhja- või Lääne-Eestis maa-asulas.
- Eestlane.
- Vanus 50+
- Pensionär või töötav pensionär.
- Sõidab isikliku sõiduautoga.
- Järgmise viie aasta jooksul näeb end kasutamas sisepõlemismootoriga autot või hübriidmootoriga sõidukit.



### Eluolu

Tiiu elab koos abikaasaga Lääne-Virumaal väikeses hajakülas oma majas. Neil on täiskasvanud poeg ja tütar, kellest viimane elab vanematega samas majas. Tiiu on pensionär ja valdavalt kodune inimene: enamik ajast kulub ära majapidamises ja aias toimetades. Talle meeldib küpsetada leiba ja kooki ning kasvatada aedvilju, et suvisel ajal oleks värsket toitu oma aiast võtta. Tiiu jaoks on oluline toidu päritolu ja võimalusel eelistab ta kodumaist.

Tiiu on ka vanaema ja talle on oluline olla oma pere jaoks olemas ning kostitada neid hea-paremaga, kui lapselapsed külla tulevad. Oma suureks kireks peab Tiiu lugemist – raamatuid eelistab ta igal ajahetkel telerivaatamisele, kuigi ka teler mängib tihtilugu koduseid töid tehes taustaks. Sügistalvel jääb teleri vaatamiseks ja raamatute lugemiseks rohkem aega kui suvel, mil Tiiu sõnul pole kohati päeva peale aega istudagi, sest kogu aeg on aias ja majapidamises toimetamist.

### Liikumine

Kui Tiiul on asjatoimetusi kodust kaugemal (vaja minna näiteks poodi, juuksurisse või arsti juurde), teeb ta seda oma isikliku sõiduautoga ja teisiti ta elu maal ette ei kujutakski. „Kuna ma elan maal, siis ilma autota ma ei saa ei tööle, ei arsti juurde, ei poodi ... mitte kuskile. See on lihtsalt vajadus. Kindlasti ilma selleta ei saa,“ põhjendab ta auto kasutamist. Buss sõidab Tiiu kodukülalt läbi ainult kaks korda päevas ja kui tahta näiteks 15

km kaugusele poodi minna, tähendaks see pikka ootamist järgmise bussi järele.

Vähemalt kord nädalas käib Tiiu autoga ka Tallinnas, sest ta on oma eaka ema hooldaja ja viib emale toitu jm vajalikku ning käib temaga arsti juures. Mõnikord, kui Tallinnas ei ole palju



ringi liikumist, sõidab Tiiu Tallinnasse rongiga ning kasutab kohapeal ühistransporti. Samuti eelistab ta Tallinnas ühistransporti siis, kui on vaja minna kesklinna kohtadesse, mille parkimisvõimalusi ta ei tea. Sel juhul jätab ta auto veidi kaugemale tuttavasse parklasse ja sõidab edasi ühistranspordiga. „Põhiline on just parkimine, et kui ma tean, kuhu ma selle auto parkida saan, siis ma lähen autoga, aga kui ma ei näe seda võimalust, et mul oleks seal kuskil teda parkida, siis ma sõidan ühistranspordiga,“ selgitab ta.

Tiiu sai load 18-aastaselt ja on sest ajast saadik autoga sõitnud. Oma praeguse auto – bensiinimootoriga Honda Civicu – ostis ta viis aastat tagasi uuena salongist. Toona käis ta veel tööl ja tundis, et vana auto hakkas liialt tihti alt vedama, et seda usaldada saaks. Uue auto valikul oli oluline tegur seegi, et saaks ema arsti juurde viia nii, et rulaator mahuks autosse.

Ühistransporti suhtub Tiiu üldiselt positiivselt ja arvab, et ta sõidaks hea meelega bussiga, kui bussiga oleks võimalik soovitud ajal vajalikku sihtkohta saada – praegune bussigraafik on selleks aga liiga hõre. Naine usub, et Tallinnas elades ta ei vajakski isiklikku autot. „Ma võiksin käia küll bussiga, kui need bussid tihemini käiks ja oleks võimalik. Ma arvan, kui ma linnas elaksin, näiteks Tallinnas, siis ma ei kasutaks autot, siis ma kindlasti jõuaks oma käigud käidud bussiga või trammiga.“

Kuigi Tiiul ei ole ühistranspordi vastu midagi, leiab ta, et hõreda asustusega maakohtades on isiklik sõiduauto siiski kõige otstarbekam transpordivahend, sest sõitjaid on vähe, talud hajali ja busside täituvus madal. „Kui inimesed elaksid nagu vanasti maal, siis oleks ka bussil seal mõtet käia. /.../Aga kui bussid on pooltühjad või peaaegu tühjalt sõidavad, siis on ju ilmselge ... Millise raha eest siis nendega sõidetakse?“ arutleb ta.

Sõidujagamist võiks Tiiu meelest maapiirkondades rohkem kasutada, kuid seda piirab eestlaste tagasihoidlikkus ja harjumus omaette toimetada. Näiteks on Tiiu naabrile, kel endal autot pole, pakkunud võimalust temaga koos linna saada, kuid kuna naaber ei ole soovi avaldanud, pole ta enam ka pakkunud. Küll aga bussipeatuses tuttavat nähes pakub ta heal meelel küüti. Ise Tiiu siiski kaasreisijaks ei kipu, sest talle ei meeldi sõltuda teise inimese plaanidest ja käikudest. Tiiu kujutab ette, et kaugemas tulevikus võiks igas külas olla üks iseliikuv auto, mis oleks terve küla ühiskasutuses.

Tiiu kasutab autot mitte selle pärast, et ühistransport talle ei meeldiks, vaid ta lihtsalt ei näe praegu ühistranspordis sobivat alternatiivi enda jaoks, elades hõreda asustusega maapiirkonnas. Muutuse võiks tuua bussigraafik, mis oleks piisavalt sage ja paindlik, et saaks soovitud ajal vajalikku sihtkohta, ilma et peaks väga palju aega kulutama ootamisele ja ümberistumisele.

Käsud, keelud, maksud ja piirangud ei ajendaks Tiiut autot vähem kasutama. Kui kehtiks näiteks automaks, kütus oleks oluliselt kallim vm, sõidaks Tiiu ikkagi autoga nii palju kui vaja, sest asjatoimetused vajavad ajamist endist viisi ja maakohas elades on auto Tiiu sõnul hädavajalik tarbeese.

## 5.2. Eino Põlvamaalt

### Keskmisest sagedamini:

- Elab Lõuna-Eestis või Tartu piirkonnas maa-asulas.
- Eestlane.
- Vanus 50–64aastane.
- Sissetulek pereliikme kohta kuni 1000 eurot.
- Sõidab isikliku sõiduautoga.
- Enda autoga liikumist võiks mõjutada teiste pereliikmete iseseisev liikumine.
- Järgmise viie aasta jooksul näeb end kasutamas sisepõlemismootoriga autot või gaasiautot.
- Võimalusel ostab kodumaist toodangut.
- Meeldib aiatöid teha, kodus oma kätega nokitseda, ehitada ja remontida.
- Eelistab veeta vaba aega kodus.



### Eluolu

Eino elab pisikeses Lõuna-Eesti külas ja peab end tavaliseks Eesti meheks. Ta on 60aastane ja elab koos samavanuse abikaasaga eramajas metsade keskel. Neil on kolm last, kuid kõik on juba suureks kasvanud ja elavad linnades, kes Võrus, kes Valgas. Einol ja tema abikaasal on juba ka lapselapsi. Mees on eluga rahul ning ei kurda millegi üle, ta on tasakaalukas ning praktiline inimene. Elus on olulised hea tervis ja pere.

Eino on kuldsete kätega mees, hetkel töötabki ta ühes väiksemas maakoolis remondimehena ja teeb kõike, mida vaja, taustaks mängib Vikerraadio. Ega koduski ei istu mees niisama, kui on vaja põldu kaevata või traktorit parandada, siis teeb seda hea meelega. Hobi korras on Eino isegi elektrituuliku ehitanud. „Ega mul ka n-ö hobi on ja hobi on alati kallid lõbu, on oma tehtud siin elektrituulik, siis on päikesepaneel ja niimoodi akud ja asjad ostetud ja ma vaatan siis telekat õhtuti ja toas valgus on selle pealt.“

Kuna Eino on üsna hinnatundlik, siis eelistab ta pigem odavamalt kaupa – muidugi ta eelistaks pigem kodumaist kaupa, aga sageli on see kallim kui välismaa importkaup. Üldiselt ei meeldigi Einole uusi asju soetada, sageli ostabki ta vajalikud asjad taaskasutuskeskusest ning vajadusel parandab ära. Taaskasutus on tema jaoks iseenesest mõistetav – miks peaks midagi, mis võiks veel töötada, ära viskama.

Väikses kohas on sissetulekud väikesed, kuid Eino armastab oma kodukanti ning hea meelega sealt ei lahku. Eks kontsertidel on

abikaasaga ikka käidud, aga sellest on juba mõnda aega möödas. Abikaasa on mõnevõrra seiklushimulisem ning käib aeg-ajalt sõbrannadega kultuuriüritustel ning kohvikutes. Eino ise satub kohvikusse ehk kord aastas.

## **Liikumine**

Kuna Eino elukohaks olev külake on tõesti väga väike, siis ühistransport sinna ei jõua (ei buss ega rong), aga Eino ei tee sellest numbrit. Tema ja teised külaelanikud on sellega juba ammu leppinud ning kohanenud – neil on kõigil autod. Auto on praktiline, selleta ei saa. Einol on viimased kümme aastat 1988. aasta Ford, kuid see on talle armsaks saanud. Lapsedki on isale öelnud, et autosse ei tohiks armuda, aga Eino kinnitab, et kuniks seda veel parandada saab ja jaksab, siis tema sellest ei loobu ja ega naabritelgi pole palju uuemad autod.

Ainuke ebamugavus on, et abikaasal puudub juhiluba ning nende mõlema töökohad asuvad piisavalt kaugel, et jala sinna naljalt ei liigu. Seetõttu lähebki Eino hommikul oma autoga tööle ning lõunapaiku viib ka naise tööle, seejärel läheb tagasi tööle ning õhtul tuleb taas abikaasale autoga tööle vastu. Distsantsid ei ole suured, aga nii igapäevaselt ringi sõites tuleb aastas 15 000 km läbisõitu. Nende vahemaade puhul võiks ju kaaluda ka jalgratast, kuid vanus on juba kõrgem ning ega ka tervis ei ole enam päris see. „Ei ole ju enam tervis ja jalad kõige paremad, siis veel pärast sõida siit ära ja siis võib-olla higine ja siis hakata veel tööle seal ... /.../ ma räägin rohkem abikaasast, tal on ka jala peal ju tegemised, et no ei ... vist ei. Paraku.“

Eino võiks ideaalis sõita elektriautoga, nagu ümbruskonna sotsiaaltöötajatel, aga ainuke takistus on auto hind – 1000–2000 euro eest seda ei soeta.

Sõidujagamist külaelanike vahel ei toimu – pigem vaatab igaüks ikka ise, kuidas ta liikuma saab.

Kuna argipäevast sõitmist on palju, siis vabal ajal eelistabki Eino pigem kodus püsida. Mõned korrad aastas, suviti rohkem, tuleb ka pikemaid väljasõite, nt Ida-Virumaale abikaasa sugulastele külla või Lõuna-Eestis seigeldes.

Suurtes linnades Einole autoga sõita ei meeldi, seal on liiklus hoopis teistsugune. „Nagu mulle on öeldud, et sellega on häbi kohe linna minna, nii vana autoga. /.../ aga kui mina sõidan, siis ees on tükk-tükk tühja maad ja taga on pikk rivi, sest mina sõidan ju 50-ga, nagu on ette nähtud, /.../, aga Tartus ma olen täheldanud, kui ma olen lastega seal sõitnud, siis 60 on ikka niimoodi ... kõik see rivi läheb 60-ga, mina ainult olen see 50-ga seal ees ja siis seal taga ... igasugu asju vibutavad juba.“

Kuna Eino elab maal väikeses kohas, kus puudub transpordiühendus, siis on auto tema jaoks ainuke mõeldav liikumisvahend. Kuigi peamised igapäevased sihtkohad asuvad vaid 5–6 km kaugusel, siis vanusest ja kehvast tervisest tulenevalt ei ole ka jalgratas tema ja tema abikaasa puhul mõeldav. Samuti ei ole kohalike külateede seisukord kiita, puudub asfaltteekate ning teed on sageli porised – teiste külaelanikega on arutatud, et ka parima tahtmise korral oleks seal jalgrattaga liikumine keeruline. Eino loodabki, et ehk kunagi tehakse teed korda, siis on ka autoga kergem liigelda. Keskkonnasõbralikumatest liikumisvahenditest eelistaks Eino elektriauto. Mõne maal elava pere puhul oleks ehk riiklikest toetustest elektriauto ostuks kasu, kuid Eino mõistab, et tema sissetulekute puhul ei ole see mingil juhul mõeldav.

## 5.3. Andrei Tallinnast

### Keskmisest sagedamini:

- Elab Tallinnas kortermajas.
- Pigem muu rahvus.
- Vanuses 35–55.
- Kõrgharidusega tippspetsialist.
- Peamine liikumisviis sõiduauto (ise juhina).
- Oluline tegur auto valikul on soodsad kütusekulud; on avatud ka alternatiivsetele kütustele ( hübriid, elekter, gaas).
- Ühistranspordi valimist auto asemel võiksid soosida aja kokkuhoid, sobivad liinid ja puhtamad ühissõidukid; teisalt ka parkimistasude kasv ning sobivate pargi ja reisi sõlmpunktide olemasolu.
- Uued tehnikaseadmed pakuvad huvi ja meeldib osta neid. On ise oma kätega kodus nokitseja.



### Eluolu

Andrei elab Tallinna piiril Harku järve lähedal kortermajas. Ta on abielus ja kahe lapse isa. Mõlemad tütreid on juba täisealised ning Andrei on ka kahekordne vanaisa. Mees töötab ehitusfirmas osakonnajuhina. Pärast tööpäeva lõppu Andrei töökõnesid vastu ei võta ja lülitab ennast täielikult välja kodusele lainele – tema sõnul peab oskama end säästa.

Argiõhtuti meeldib Andreile abikaasaga koos filme vaadata, jalutamas käia või kodus toimetada. Näiteks praegu on tal käsil korteri valgustuse uuendamine, kasutades selleks uusimaid LED-tehnoloogiaid. Andreile üldiselt meeldivad uued tehnikavidinad ja ta nimetab end tehnoloogiliselt loovaks inimeseks. Üleüldiselt võib Andrei kohta öelda kuldsete kätega mees – ta saab kodus ise hakkama kõigi töödega, alates tehnikaseadmete parandamisest ning lõpetades seinte värvimise või elektritöödega.

Sport ja tervislik eluviis on mehele samuti oluline ning üheks lemmikharrastuseks ujumine. Lisaks üritab mees jälgida, et päeva peale koguneks piisavalt samme – selleks jätab ta mõnikord auto kaugemale parklasse ja kõnnib sihtkohta jalgsi. Nädalavahetusel on Andrei sõnul tavalised umbes 5–10 km pikkused sportliku jalutamise distantsid. Andreile

meeldib abikaasaga koos ka reisida: kevadel käiakse tavaliselt kultuurireisil ja sügistelvel päikesereisil. Eestis meeldib neile käia aeg-ajalt nädalavahetustel spaades lõõgastumas.

## **Liikumine**

Andrei töö iseloom on liikuv ja eeldab objektidel kohapeal käimist nii Tallinnas kui ka kaugemal, mistõttu on tema kasutuses tööauto Škoda Yeti. Hommikul sõidab ta tööautoga kodust Ülemiste Citysse kontoris, kus teeb päeva esimese poole arvuti taga tööd. Umbes 12.00–13.30 vahel jalutab ta umbes poole kilomeetri kaugusele töökoha söögikohta lõunale. Päeva teise poole sõidab Andrei tavaliselt autoga ringi eri sihtkohtade vahet. „Ma olen üritanud kõiki töökohti jagada niimoodi, et ma olen 50 protsenti kontoris ja 50 protsenti kas siis objektil või kokkusaamistel, läbirääkimistel. Et siis aktiivset elu ka natuke juurde,“ ütleb ta.

Tallinnast kaugemale sõidud (nt spaasse, Viljandisse vanematele küll vm) teeb Andrei samuti autoga, sest nii on mugavam. „Siis on mobiilsus olemas, et kuidas tuju on, sinna lähed. Võid igal pool tee ääres seisma jääda ja minna vaatama, mis huvitavat on,“ põhjendab ta. Kaugmaa liinibusse on Andrei eelistanud üksnes välismaale minekuks – näiteks Peterburis käimiseks või Tallinnast Riia lennujaama saamiseks.

Oma liikumisviisides ei näe Andrei järgmise viie aasta perspektiivis suuremaid muutusi – auto (Honda CR-V jääb ilmselt samaks), kuid ta tahaks lasta autole gaasiseadme juurde paigaldada ning läbirääkimised on selles osas pooleli liisingufirmaga. Auto valikul on Andrei jaoks oluline, et auto oleks korralik ja kestaks, seetõttu eelistab ta autot välja vahetades osta mõne aasta vanuse auto, mille hind on juba veidi langenud, kuid mille puhul võib loota veel aastaid töökindlust. Andreile meeldiks ka hübriidmootoriga auto, kuid praegu peab ta hübriidautosid veel liiga kalliks, et endale soetada.

Ühistransporti kasutab Andrei väga harva ja see ei meeldi talle, kuna Andrei meelest ei ole vähemalt Tallinnas ühistransport piisavalt puhas, et end seal mugavalt tunda. „Praegu on ikkagi asotsiaalide sõitmine ühistranspordiga kõige suurem probleem. Peaks piirama seda. Kui nad on selle tooli peal istunud, siis ega ma mitte kuidagi ei taha selle sama tooli peale istuda. /.../ Kõik need käsipuud, mis libisevad käes nagu seebitükk. See on õudukas. Pigem ma väga ei pürgiks sinna istuma ja käsipuust ma võtaks kinni kindas käega, mitte palja käega. See koht ei tundu mulle turvaline.“

Bussigraafikutele ei ole Andreil midagi ette heita – talle meeldib, et busside liikumist saab telefonirakendusest jälgida ja sel viisil täpselt bussi peale jõuda. Ise kasutab ta ühistransporti vahel harva olukordades, kus on vaja näiteks südalinna kohtumisele minna ja ta jätab auto Ülemiste kontori juurde, et ei peaks parkimise eest maksma ja parkimiskohta otsima südalinnas. Andrei esimene eelistus sõiduvahendi valikul on siiski mugavuse huvides oma auto, seejärel takso ja viimane valik ühistransport. „Mugavus on oluline. Ja ütleme niimoodi, et kui mul on plaanitud ühelt kohtumiselt kusagile edasi minna, siis ma lähen loomulikult autoga. Ma ei lähe korraks kokkusaamisele ja siis tulen trammiga tagasi ja lähen autoga edasi. Kui mul on pikem käimise plaan, siis ma ikkagi tulen autoga. /.../ Ütleme nii, et autod on muutunud nii ökonoomseks, et ettevõttele on auto kasutamine mobiilsuse mõttes kiirem.“

Andrei on väga avatud mõttelaadiga uutele tehnoloogiatele ja võimalikele alternatiivsetele liikumisviisidele. Ta ootab põnevusega, kuhu maailm ja liikumisvõimalused arenevad ning on ise ka ses osas lennukate mõtetega. Andrei usub, et suur muutus seisab ees uue põlvkonna akude ja vesinikkütuse laiema kasutuselevõtuga seoses. „Uue põlvkonna akud on polümeerakud ja sellised, kus mingi bakter tekitab elektri ja et natuke valad peale ja ongi olemas. Vesinik võib olla ka üks variantidest, aga vesiniku tootmine on praegu liiga kulukas.“ Samuti usub ta, et

tulevikus kasutatakse ära rohkem päikeseenergiat ning näiteks suurte büroohoonete fassaadid ja katused on kõik päikeseenergia kogumiseks paneelidega varustatud. Andrei arvab, et edaspidi hakatakse inimesi transportima ka droonidega – seda eriti suurlinnades, kus näiteks kliendikohtumisele saaks drooniga minna ühe kõrghoone katusele teise katusele. Kuigi Andrei on tulevikutehnoloogiate suhtes positiivselt meelestatud ja avatud suhtumisega, on ta ka mures keskkonna pärast. „Need akud on huvitavad asjad, aga nad on õudselt mürgised ja nende tootmine on ka väga mürgine. Et me teeme küll ühtepidi asja roheliseks, aga keegi peab kuskil need akud ka ära utiliseerima, sest nendel on kindel eluiga. /.../ See utiliseerimine peab ikka olema väga ökoloogiline. Me võime mingid maapiirkonnad nii ära mürgitada, et seal võibolla ei hakka enam rohi ka kasvama.“

Andrei on avatud suhtumisega uutesse tehnoloogiatesse ja alternatiivsetesse liikumisviisidesse ehk avatud muutma on liikumisviise tulevikus. Praegu on ta siiski tugevalt oma isikliku (või tööauto) kasutamises kinni, sest see on mugavam ja paindlikum. Ühistranspordi suhtes oleks positiivsemalt meelestatud, kui ta näeks, et ühistransport on puhas ja seal ei sõidaks/magaks pinkidel kodutuid, nagu ta praegu on kogenud.

Käsud, keelud, maksud ja piirangud (ummikutsoonid, diiselautode tõrjumine südalinnast vm) ei ajendaks Andreid oma käitumist muutma. „Ausalt öeldes mingid keelud ei ole kunagi kedagi edasi viinud. Kui mul keelatakse autoga sõitmine, siis neid autoga sõitjaid on nii palju, et ma mõtlen midagi välja. Ma jätkan autoga sõitmist. Keelamine on väga vale tee midagi muutma,“ ütleb ta. Muutust võiks Andrei arvates ajendada see, kui soovitud sihtkohas on autoga liikumine väga ebamugav (pole parkimiskohti, kallid parkimine) ning samas on pakkuda kiire, puhas ja mugav alternatiiv (nagu näiteks Saksamaal rongiliiklus).

## 5.4. Kerttu Tallinnast

### Keskmisest sagedamini:

- Naine.
- Elab suuemas linnas nagu Tallinn või Tartu piirkonnas.
- Eestlane.
- Vanuses 15–34.
- Peres on lapsi.
- Liigub jalgsi, linna ühistranspordiga, maakonna või valla ühistranspordiga, rongiga, kaugliinibussiga, sõidujagamisteenust kasutades (Bolt, Uber), jalgrattaga, sõiduautoga kaasreisijana.
- Järgmise viie aasta jooksul näeb end kasutamas tõukeratast (sh elektrilist), jalgratast, elektriautot, Bolti ja Uberit, isesõitvaid autosid, ühistransporti, tasakaaluliikurit.
- Väga keskkonnateadlik ja on valmis keskkonnasõbralike toodete eest rohkem maksma.



### Eluolu

Kerttu on 29aastane noor tallinlane, kes on viimased 10 aastat Tallinna südalinna kortermajades elanud. Peres on 6aastane tütar.

Kerttu töötab toitlustusvaldkonnas ning teeb kontoritööd. Ta on väga ambitsioonikas ning teeb vabatahtlikult palju ületunde, tunnistades, et sageli tuleb see pere arvelt. Ta ei karda uusi olukordi ja väljakutseid, vaid püüab neid lahendada, kasutades sageli uuemaid lähenemisi.

Kerttu on väga aktiivne inimene, paljude huvidega. Üks olulisemaid huvisid on tema jaoks keskkonnaalane teadlikkus. „/.../ pea 10 aastat on see keskkonna teema olnud mulle väga südamelähedane või noh, iga päev ma mõtlen selle peale ja räägin sellest lapsega ka, et mis valikuid teha. See on mul ka üks ... võib öelda, et see on ka nagu hobi. Tööl samamoodi, iga otsus ikkagi lähtub sellest ka, et palju tekib jäätmeid ja kuidas ära kasutada, sest et meil tekib neid hästi palju ja restoranis ka, et siis see on selline igapäevane teema samamoodi.“



Ei möödu päevagi, kui Kerttu poleks päevaplaani ette mõeldud. „/.../ seda, et ma kuskil paigal püsiks või terve nädalavahetuse kodus raamatut loeks, seda ei juhtu mitte kunagi. Et ikka selline üliaktiivne.“

Kerttu peab end loominguliseks inimeseks – ühest küljest naudib ta keerukate töösituatsioonide uuenduslikku lahendamist, teisest küljest on talle südamelähedased ka sellised teemad nagu kodukujundus.

Enda sõnul on Kerttu teadlik tarbija ning eelistab kvaliteetsemat kaupa, mis alati ei tähenda rahaliselt väga kalleid asju. Tema riidekapp on riideid pungil täis, kuid sageli pärinevad need *second hand* poodidest. Teise ringi jalanõusid on keerulisem saada, neid ostab ta pigem uuena. Ostlemine on Kerttu jaoks meeldiv ajaviide. „Tegelikult osta asju, mida tegelikult vaja ei ole, ma arvan, et ma olen selles päris hea.“

## **Liikumine**

Kerttu on väga liikuv ning hoiab sellel ka Apple Watch'i abil ise silma peal, seades igapäevaselt endale uusi liikumisega seotud eesmärgid. „Mul on see kell olnud juba neli aastat ja nüüd on see mul ka paljudel tuttavatel /.../. Siin on need kolm ringi, kus üks on lihtsalt seismine, siis on trenn ja siis on üldine aktiivsus, ja need kolm ringi tuleks päevaga täis saada, siis ma saan need poole päeva pealt kogu aeg täis ... ja siis ta kogu aeg lähebki sul edasi, et sul oleks raskem seda täis saada.“

Peamiselt liigub Kerttu ühest kohast teise ühistranspordi, isikliku jalgrattaga või jalgsi liikudes. Talvel sõidutab ta sageli oma last Bolti või Uberiga lasteaeda ja pärast sõidab ise edasi tööle – kulud tunduvad suured, kuid siiski märksa väiksemad kui isiklikku autot omades. Kuna Kerttu elab südalinnas, siis ta ei näe auto omamisel suurt mõtet ja ka juhulubade tegemiseni ei ole ta jõudnud. Peres on auto olnud, kuid siis on see pikalt niisama hoovis seisnud. Autost tunneb Kerttu puudust olukordades, kus on vaja teha sõite linnast välja, neid tuleb aga kuu jooksul päris palju kokku. Tegelikult on Kerttu mures autode poolt atmosfääri paisatavate heitgaaside pärast ja hea meelega näeks ühistranspordi gaasilise kütuse või elektriga sõitmas.

Ühistranspordi kasutamine tähendab Kerttu jaoks pidevat kohanemist erinevate olukordadega – erinevate ühistranspordivahendite kombineerimine on igapäevane, kuid üldjoontes on naine linna ühistranspordi kasutamisega rahul. Kerttu sõnul on piirkondi, mis ei ole omavahel piisavalt hästi ühendatud, nt Veerenni ja Kadrioru, kuid arvestades praegusi liiklusskeeme, ta kahtleb, et sinna on võimalik panna liikuma bussi, mis piisavalt kiiresti kohale viiks. Seega vajadusel kõnnib ta jala või tellib Bolti.

Ideaalis sõidaks Kerttu rohkem jalgrattaga ja seda ka talvel, tuleb lihtsalt vajadusel talvekummid alla panna, kuid kuna tütar on veel väike, siis Tallinna tihedas liikluses ei julge ta lapsega kahekesti sõita – linn ei ole rattasõbralikuks planeeritud ning praegu ei ole see sellisel kujul turvaline (puuduvad eraldi teed jalgratturitele, probleemid äärekividega jne). „See on minu jaoks kõige ajuvabam asi, kui on kaks märki asfaldi peal, et kui on ratas ja inimesed kõnnivad, et nad ei ole nagu kõrvuti, vaid nad on üksteise peal ja siis tekibki see, et kumb siis ja kuidas võib liikuda.“

Kerttul ongi kõige rohkem kahju sellest, et lapsega koos rattaga sõites võiks lapsel tekkida tunne, et rattaga linnas liikumine on normaalne – niisama see ei tule. Võimalik, et tulevikus sõidavad Kerttu ja tema tütar hoopis tõukeratastega, kuid mitte elektrilistega.

Kuigi Kerttu ise ei ole elektriliste tõukerataste suur fänn, siis ta mõistab, et need on Tallinnale vajalikud ja ka keskkonnasäästlikud, kuid nagu jalgrataste puhul, ei ole neilgi linnaliikluses justkui kohta. „Neid on küll palju ja nad liiguvad kogu aeg ja me oleme juba harjunud nendega ja nad on siin linnas ka vajalikud, sest sa saad ikkagi päris pika maa nendega läbida ja hea ilmaga ..., et ta sobib meile hästi, aga neile ei ole ka kohta.“

Rong on peamine liikumisvahend maale Niitväljale sõites ning eriti kiiduväärne on olnud võimalus reisida koos rattaga. Paraku on viimastel aastatel olnud probleeme rattakohtadega. „/.../ eelmine suvi veel eriti, et avalikult öeldi välja, et ärge tulge ratastega rongi, ja siis ma küll vihastasin. Noh, et see ei ole normaalne. Siis ongi vaja sellele rongile ka neid rattakohti rohkem ja ma arvan, et see järgmise viie aasta pärast on kindlasti teema, et seal oleks nendele ratastele ruumi. Just nendele, kes tulevad ka Pääskülast linna rattaga ja kõik sellised.“

Kerttule meeldib aeg-ajalt loodusesse sõita – rappa või metsa – ning tema arvates oleks tänaväärne, kui riik pakuks matkajatele välja võimalusi kombineerida matkaradu ja rongipeatusi. Hetkel toimuvad sellised väljasõidud pigem sõprade autodes kaasreisijana liigeldes. „Paar korda ma olen mõelnud, et kindlasti saab minna kuhugi rongiga, teha siis mingi poolepäevane tiir või piknik, et saab selle rongiga tagasi ka, aga vot seda ma ei ole kuidagi viitsinud välja otsida, et kuhu ma täpselt selle rongiga ikkagi saan. Ja et kui pikk maa sealt siis selle hea raja või asja alguseni on.“

Kerttu on palju reisinud ning ta mõistab, et aeg-ajalt tuleb pühendada aega ka iseendale. „/.../ kuna ma nüüd jõuliselt otsustasin ka, et ma pean puhkuse võtma kaks nädalat, siis ma ostsin ka lennupileti Šveitsi, sinna mägedesse, et siis seal ronida ja kõndida ja käia ringi.“

Kerttu on veendunud, et paljudel temavanustel ja noorematel inimestel, kes elavad linnas, ei ole enam soovi ja vajadust endale isiklikku autot soetada. Kui varem oli auto selgelt staatuse sümbol, siis nüüd mõeldakse rohkem ka keskkonnale. Praegu kasutab Kerttu väga palju ühistransporti, millega on üldjoontes rahul. Keskkonnasäästlikkuse mõttes võiks ühistransport üle minna kas biogaasile või elektrile. Kerttu sõidab ka palju jalgrattaga ja talvel tellib Bolti või Uberi. Ta sõidaks rattaga veelgi rohkem kui linnas oleks jalgratturitele loodud paremad tingimused ning juba tehtud jalgrattateed oleksid veelgi paremini läbi mõeldud (et ei oleks poste keset teed jne), siis saaks ta ka julgemalt oma tütrele jalgrattasõitu õpetada. Väljasõitudeks eelistaks ta hea meelega rongi, kuhu ta saaks oma jalgrattaga tulla, selleks peaks aga rongides olema rohkem kohti ka jalgratastele, kas või lisavagun ainult jalgratastele.

## 5.5. Svetlana Tallinnast

### Keskmisest sagedamini:

- Naine.
- Elab üksi.
- Elab suuremas linnas (Tallinn).
- Kortermaja elanik.
- Pigem muu rahvus.
- Vanuses 50–74.
- Pensionär või töötav pensionär.
- Sissetulek pereliikme kohta 500–1000 eurot.
- Enamasti liigub jalgsi, linna või maakonna ühistranspordiga, sõiduautoga kaasreisijana, kaugliinibussiga.
- Järgmise viie aasta perspektiivis näeb end kasutamas ühistransporti.
- Loeb ajalehte peaaegu iga päev.
- On suur telerivaataja.



### Eluolu

Svetlana on tegus noor pensionär, kes on aastakümneid töötanud trolli- ja taksojuhina, nüüd peab ta leppima nõudepesija ametiga ühes Tallinna mainekas restoranis, kuid Sveta on rahul, sest niisama pensionist ju ära ei elaks ja tal on hea meel, et vanem inimene üldse tööle võeti.

Sveta elab looduskaunis kohas – Stroomi ranna läheduses korrusmajas merevaatega korteris koos kassi Murzikuga.

Sveta on traditsiooniliste vaadetega, tema jaoks on kõige olulisemad tema lapsed ja lapselapsed ning nende hea tervis ja haridus.

Pidev eneseharimine on elus olulisel kohal, Svetlanal on ette näidata lõpetatud kursuste diplomeid nii toidlustuse, ehituse, autoremondi kui ka sotsiaalvaldkonnast. Kõiki omandatud oskusi on ta jõudnud ka praktikas rakendada.

Hommikuti teeb Svetlana televiisori ees hommikuvõimlemist, see on talle juba tavaks saanud.

Vabal ajal meeldib Svetale lugeda, kohtuda sõpradega, küpsetada šašlõkki Stroomi ranna puhkealal, külastada sõpru ja sugulasi üle Eesti. Sveta on iga seltskonna hing ning suhtleb vabalt erinevatel teemadel. Teine kord tulevad lapselapsed külla ja siis on tore nendega aega veeta, neid on tal kokku kümme.

Kuigi Sveta tahaks olla praktiline, siis paraku see väga sageli ei õnnestu.

Sveta on loominguiline inimene, kirjutab luuletusi, küll pigem sahtlisse. Kui ta kunagi päriselt pensionile peaks jääma, siis unistab ta savivoolimisest ja maalimisest. Ta tegeleb ka väikest viisi esoteerikaga, ennustab kaartidel oma sõpradele, näeb enda sõnul tulevikku ette.

Svetlana peab lugu värsket ja kvaliteetset toidust, kuid paraku ei võimalda sissetulekud toidule liialt palju kulutada. „Ütleme, jalanõusid peab ostma kvaliteetseid, need on jalad, pealegi, nagu ma ütlesin, mul on opereeritud jalad. Ülejäänud saab ... toit jah, vabandust, palk ja pension ei luba, et nii korteri eest maksta, ja telefon ja TV ja kõik muu, maksad ja maksad, ja rohud... Nii et ma ei saa endale lubada kalleid toiduaineid. Mõnikord loomulikult. Ja noh, kallis – loomulikult vahel lõhet osta või pool kilo krevetite ei ole liiga kallis, ma räägin piltlikult. Aga muidu... restoranides ma ei käi, ma töötan seal.“

Kuigi üldiselt tekitavad arvutid ja uuem tehnoloogia Svetas pigem segadust, siis aja jooksul on ta enda jaoks olulised funktsioonid selgeks saanud. „Kirjavahetus, Facebook, Google, küsimuse esitamine ja vastuse saamine. On muidugi mingisuguseid programme, mis pole mulle üldse huvitavad, siis ma hakkan „ujuma“.“

Ka telefon võiks olla ideaalis nuppudega, aga naine ei ole endale veel sobivat leidnud ning harjub tasapisi nutitelefoniga.

„/.../ mind praegu telefonis huvitab ausalt öelda SMS-i, MMS-i saatmine, kirjavahetus, et oleks selline... noh, mitte päris viimane mudel, aga ... ja põhiline, mis mind huvitab, on kaamera, videosalvestus, et oleks hea kvaliteet. Ma nüüd juba vaatan, olen peaaegu targaks saanud, et seal oleks rohkem megapiksleid, siis on pildil selgus, kvaliteet.“

## **Liikumine**

Sveta liigub peamiselt jalgsi ja ühistranspordiga. Kuigi bussipeatuseni tuleb kõndida umbes 10 minutit, siis see ei ole probleem, eks jalutama peab ikka. Niisama jalutada Svetale ei meeldi, jalutuskäigul peab olema mingi konkreetne mõte, nt poeskäik, teinekord jalutabki naine mööda mere äärt Stroomi rannast Rocca al Mare Prismasse ja tagasi.

Üldiselt on Sveta Tallinna ühistranspordiga rahul, vähemalt oma peamistesse sihtkohtadesse jõudmine ei ole keeruline – tuleb küll korra ümber istuda, aga kui graafikud on teada, siis on võimalik nii rihtida, et ajakulu ei olegi liiga suur. Sveta rõhutabki, et graafikutega kursis olek on oluline.

On ka sihtkohti, kuhu pääsemine on keeruline, nt Mustmäele või Männikule kalmistule.

„Ütleme, kui mul on ka vaja minna Mustamäele, ma saan istuda nr 72 bussi peale, mul on seal ka tuttavaid ja sugulasi, siis see on üks asi. Aga kui ma käisin manikööri tegemas Mustamäe teel, siis sinna mul enam ei ole mugav minna, seal peab juba otsima ja vaatama. Buss nr 33 käib suhteliselt harva. /.../ Mõnesse kohta ei ole eriti mugav minna, aga sellistes kohtades pean harva käima, nii et sellega võib leppida. Männiku kalmistule samuti sõida ja värista, sinna on väga pikk maa – nr 33 sõidab oma 40 minutit, kui mitte kauem. Nr 32 – tal on lõunapaus, mis ei ole eriti mugav, aga see bussiliin tiipturnil käib. /.../ Ma ei tea, võib-olla mul ei ole lihtsalt mugav,

ma üks aeg sõitsin tihti kalmistule, siis ... kell 19 see enam ei sõida – suvine aeg, veel on valge, ja sealt kalmistult ennast vedada nr 33 peale ja siis veel sellega tont teab mis ringe teha, kuni koju jõuad ... aga need on kõik elulised probleemid.“

Tallinna ühistranspordi puhtuse osas ei ole Svetal etteheiteid, küll aga võiks bussijuhil olla parem ülevaade sellest, mis salongis toimub.

„/.../ Minu juuresolekul on mitu korda olnud, kakluseid ja skandaale, aga mida juht saab teha? Ja pealegi ta ei pruugi näha, kui buss on täis. Nii et võibolla oleks hea ühistranspordis – olgu, tal võibolla seal on kaamera või mitte, ma ei tea, et näha, et terve bussi pikkus oleks talle nähtav, aga võibolla teha mingi häirenupp või midagi taolist. Minu juuresolekul on inimesel paha ka hakanud, epilepsia /.../ Seal võib isegi mikrofon olla või midagi, et saaks öelda, et siin toimub see ja see – erakorraliseks juhuks, kui on kaklus või tõesti midagi erakorralist.“

Mitmel korral on juhtunud, et Sveta soovib bussi pealt maha minna, aga buss sõidab peatusest mööda. „/.../ Lihtsalt ma ei käi, ei kurda, mõtlen, et olgu peale, olin just tööle minemas, kõndisin siis ühe peatuse tagasi jalgsi.“

Mõnikord külastab Sveta ka sõpru-sugulasi Tartus ja Narvas, paari kuu tagant käib külas vennal Muugal, ka temal oli seal kunagi suvila. Viimati käis Sveta Narvas rongiga, mille osas jätkub tal vaid kiidusõnu, kuid segadust tekitas piletisüsteem, millised on odavamad kohad, miks osad kohad on broneeritud, miks puudub info, millal saabub broneeritud kohale reisija – vahepeal saaks ju keegi seal istuda.

Sveta on käinud Soomes ja Rootsis laevareisidel, kunagi nooruses on ta käinud ka Musta mere ääres, aga praeguse väikese sissetuleku juures ei ole soojale maale reisimine mõeldav.

„/.../ Ma isegi näen vaimusilmas, kuidas ma laskun lennukitrepist alla, käes on ratastega kohver ja ma olen selline üleni, teate, kübaraga ja ... nagu kuninganna Elisabeth. Ja istun ookeani ääres, kerge tuul, soe, jalgu paitavad soojad smaragdvärvi lained. Ja kookos kasvab kõrval palmi otsas. Et tahaks, aga kahjuks ei. Aga võibolla tuleb aeg ja saab reisida ka. Erinevad riigid, erinevad inimesed, erinevad traditsioonid, huvitav.“

Kuigi Svetlana peab tervislikku eluviisi, sh jalutamist väga oluliseks, siis kuna vahemaad on Tallinnas siiski piisavalt suured, liigub Sveta peamiselt ühistranspordiga ja on üldiselt sellega rahul, sest peamistesse sihtkohtadesse jõuab ta kenasti. Probleemid ühistranspordiga tekivad juhul, kui Sveta soovib reisida kaugematesse linnaosadesse, mis ei ole ühistranspordiga nii hästi kaetud, ühes tunnis on vähe väljumisi või ei ole piisavalt peatusi. Kuna Svetlana on iseseisev naine ning vanust on ka juba omajagu, on tema jaoks ka tulevikus ühistransport peamiseks liikumisvahendiks.

## 5.6. Kuldar Rakverest

### Keskmisest sagedamini:

- Ennekõike mehed.
- Vanuses 35–49.
- Elab Põhja-Eestis või Virumaal linnas, kuid mitte suurlinnas.
- Palgatöötaja, täpsemalt kas oskustööline (nt seadmeoperaator, autojuht vm) või keskastmejuht. Eelistab meeskonnatööd üksinda töötamisele.
- Pereinimene, lastega.
- Sõidab enamasti isikliku sõiduautoga.
- Rohkem ühistransporti ja vähem isiklikku sõiduautot kasutama võiks motiveerida ühtne piletisüsteem (rong-buss-linna ühistransport).
- Lähitulevikus (viie aasta perspektiivis) näeks end kasutamas elektritõukeratast ja gaasiautot.
- Saab oma rahaasjadega hästi hakkama.



### Eluolu

Kuldar elab Rakveres eramajas, mille nad abikaasaga alles hiljuti ostsid. Peres on kasvamas kolm last (1-, 3- ja 6-aastane), seega vaba aeg on aktiivne ja laste päralt. Kuldar töötab kohalikus keskmise suurusega tootmisettevõttes. Ta on praktilise meelaladiga inimene ja ütleb, et töökus on üks peamine teda kirjeldav omadus. Vajadusel on mees nõus tegema ka ületunde. “Ma ei hüppa ühegi asja eest alt ära, kui on tegemist tööga. Kõik olen nõus vastu võtma ja tegema ja kõike nõus proovima,” ütleb ta.

Varasemalt meeldis Kuldarile reisimas käia, kuid see huvi on väikeste laste ja pere suurenenud väljaminekute tõttu viimasel ajal tagaplaanile jäänud. Praegu veedab ta nädalavahetused muul moel aktiivselt: käies näiteks perega metsas seenel või marjul, sõites Tallinnasse loomaaeda või sugulastele külla. Tihti käiakse ka vanemate juures maal, kus nad aitavad kogu perega teha töid, milles parasjagu on abi vaja, näiteks puid lõhkuda.

### Liikumine

Töole sõidab Kuldar igapäevaselt töökohta Renault Traffic 2015. aasta minibussiga, millega ta ka kolleegid tööle sõidutab. Tööandja ise pakkus Kuldarile sellise lahenduse välja ja mees on

võimalusega rahul: „Ma saan punktist A punkti B ehk tööle ja tagasi ilma, et peaksin suuremaid rahalisi kulutusi välja käima.” Tööandja transpordi väikseks miinuseks peab Kuldari asjaolu, et aeg-ajalt peab ta kolleege ootama, kui neil läheb tööl planeeritust kauem. See on aga Kuldari silmis pisiasia; ennekõike on tal hea meel võimaluse üle kasutada tasuta transporti.

Kuldari peres on kaks sõiduauto: üks neist naise kasutuses ja teine tema enda. Tegelikult ei oleks kahte autot Kuldari sõnul enam vaja – see oli vajalik varem, kui tööandja transporti polnud võimalik kasutada. Isiklikku autot kasutab Kuldari nädalavahetusel kõigiks tegemisteks, mis nad perega väljaspool kodu ette võtavad, alates poeskäigust ja lõpetades vanematele külla sõitmisega.

Lisaks autoga sõitmisele meeldib Kuldarile ka jalgsi liikuda, näiteks metsas jalutada. Praktilised käigud, nagu poes käimine, teeb ta siiski autoga. Kuldari kasutaks hea meelega ka elektrilist tõukeratast, kuid peab seda liiga kalliks, et endale osta, ning renditeenust Rakveres ei ole. Juhul kui rahalised võimalused ei piiraks, ostaks Kuldari nii elektrilise tõukeratta kui ka uuema auto – eelistatult gaasiauto. Kui raha oleks veelgi rohkem, valiks ta elektriauto. Praeguste sissetulekute juures peab Kuldari aga nii gaasi- kui ka elektriauto liiga kalliks. Auto on Kuldari jaoks tarbeese ja ta ei taha sellele palju kulutada: „Kuna me alles ostsime maja ja kõik muu, siis on raha oluline.”

Umbes kord paari kuu jooksul võtab Kuldari ette ka pikemaid sõite: näiteks Tallinnasse loomaaeda ja perega aega veetma või siis sugulaste sünnipäevadele ja muudele üritustele. Peamised kaugemad sihtkohad lisaks Tallinnale on Tartu ja Pärnu.

Ühistranspordi Kuldari ei kasuta, sest talle ei meeldi sõltumine liinibusside graafikutest. Umbes viie aasta eest kasutas Kuldari sagedamini rongi, kuna käis Soomes tööl ja sõitis siis rongiga Tapalt Tallinnasse, et laevale minna. Nüüd, kui mees töötab kodukohas, ei ole vajadust rongiga sõita. Küll aga mõtleb Kuldari, et rongisõitu võiks mõnikord taas proovida, kui on näiteks soov minna perega Tallinnasse aega veetma. Peamise ja kõige praktilisema liiklemisvahendina näeb ta lastega peres siiski autot: „Kui tahad perega liikuda viiekesi punktist A punkti B bussiga, siis ma arvan, et see [ühistransport] ei tule kõne alla.“ Üksinda võiks ta näiteks tööle sõita ka liinibussiga, kui bussiajad klapiksid tema töögraafikuga, kuid praegu ei sobi ei bussiajad ega ole ka vajadust ühistranspordi järele, sest on olemas tööandja transport.

Kuldari meelest on isiklik sõiduauto väikeste lastega peres kõige mugavam liiklemisvahend ja ta näeb, et kasutab peresõitudeks ka edaspidi autot. Kui raha oleks rohkem, ostaks Kuldari gaasi- või elektriauto ning elektrilise tõukeratta. Ta on avatud seega muutma oma autovalikut rohelisemaks, kuid peamiseks takistuseks selle muutuse tegemiseks on raha. Tööandja transpordiga on Kuldari väga rahul ja kasutab seda hea meelega ka tulevikus: see on mugav, tasuta ja nii jõuab tööle täpselt õige ajaks ning saab lahkuda kohe pärast tööpäeva lõppu. Ühistranspordi ajad tema vajadustega sedavõrd hästi ei klapi ja Kuldarile ei meeldi sõltuda bussigraafikutest.

## 5.7. Marek Tartust

### **Keskmisest sagedamini:**

- Piirkond Tartu või Tartumaa.
- Vanuses 25–34.
- Üliõpilane, käib lisaks õpingutele tõenäoliselt ka tööl.
- Peamine liikumisviis on isikliku jalgrattaga.
- Kui antud rühma kuuluv inimene sõidab ka isikliku sõiduautoga, motiveerivad teda autot vähem kasutama paremad jalgrattateed ja jalgrattarendi teenuste olemasolu.
- Viie aasta perspektiivis näeb end endiselt ennekõike jalgratast kasutamas, aga on avatud ka näiteks mõttele elektriautost ja/või tõukerattast (sh elektriline); samuti on avatud sõidujagamisteenuse kasutamisele.
- Laia huvide ringiga, meeldib haarata uutest võimalustest kinni ja reisida paikades, kus pole varem käinud.
- On truud samadele kaubamärkidele – kui leiab midagi, mis meeldib, siis kasutab seda ka edaspidi.
- Tooteid ja teenuseid valides loeb huviga toote arvustusi internetist ja võrdleb hindu.
- Meeldib elu, mis on täis väljakutseid ja uusi asju.





## Eluolu

Marek on IT-tudeng Tartust, ta on jõudnud oma õpingutega juba lõpusirgele ja alustab peagi tööd õpitud erialal. Ta elab ühes korteris koos tüdruksõbra ja õega. Ühel tüüpilisel argipäeval on Marek valdavalt hõivatud õpingutega – ta käib kas loengutes või siis teeb kodus koolitöid. Õhtuti läheb ta peaaegu iga päev trenni, mis on väga oluline osa tema sportlikust eluviisist.

Marek arvab, et noorena on oluline ennast teostada ja maailma avastada enne, kui pere luua. Vabal ajal meeldib talle käia kinos, teatris, kontsertidel, vahel ka reisimas, looduses matkamas ja kalal. Kaaslasteks enamasti kas tüdruksõber, perekond või sõbrad.

Tudengina on Marek pigem hinnatundlik tarbija, kuid ta ei vali üldiselt kõige odavamaid asju, vaid lähtub enda sõnul hinna-kvaliteedi suhtest. Ta soovib asju, mis kestaksid. Enne suuremate ostude tegemist meeldib talle teha põhjalikku eeltööd ja lugeda tootearvustusi. Toidukaupade puhul valib ta odavaima nende toodete seast, mille koostis vastab tema ootustele.

## Liikumine

Kui ilm ei ole just väga halb, eelistab Marek argipäevadel igal võimalusel liikuda jalgrattaga, sest siis ei pea muretsema, kuhu auto loengute ajal parkida. „Kui ilm lubab, siis mulle meeldib rattaga liikuda, sest parkimine on üsna keeruline ja tüütu tegevus: siis peab seda parkimiskella käima pidevalt edasi tõstmas, kui näiteks ei leia mingit tasuta kohta. Ja jällegi saab rattaga kiiremini kui jala käia. Siis saab aja kokkuhoidu natuke,“ selgitab ta. Kui on halb ilm ja on pärast kooli veel käimisi, eelistab Marek jalgrattale ja jalgsi käimisele autoga sõitmist. Ka poes käies on autoga minek tema esimene eelistus, et saaks korraka rohkem asju ära tuua. Trenni sõidab Marek samuti enamasti autoga, sest pärast rasket trenni ei ole tema sõnul enam jaksu jalgsi või jalgrattaga koju tulla.

Vähemalt kord kuus või sagedamini sõidab Marek kas auto või rongiga ca 40 km kaugusele maakodu vanematele külla. Rongi eelistab ta peamiselt siis, kui on soov kulusid kokku hoida või ei saa autot kasutada, sest auto ei ole ainult tema oma. „Kui mõnikord harva ei ole auto võimalik, siis olen rongiga läinud. See on ka kindlasti kuluefektiivsem: kui on perioode, kus on vaja kulusid kokku hoida rohkem, siis rongiga on odavam sõita kui autoga,“ räägib ta. Rongiga sõidud moodustavad kõigist sõitudest umbes kümnendiku ehk on selges vähemuses. Rongitranspordi miinuseks on Mareki silmis see, et ta ei saa rongijaamast ise vanemate koju minna. „See viimane ots on ikka, et keegi peab mulle autoga vastu tulema, et ma rongiga päris koju ei saa, sealt rongijaamast tuleb edasi ka minna,“ selgitab ta.

Linnasisest ühistransporti kasutab Marek väga harva, sest linnas on vahemaad sellised, et ta ei saavutaks bussiga sõites erilist ajalist võitu ja jõuab jalgrattaga vähemalt sama kiiresti sihtkohta; samuti ei meeldi talle oma tegemisi sättida bussiaegade järgi. Varem, kui Marek elas koolist

kaugemal ja tuli läbida pikem vahemaa, kasutas ta ühistransporti sagedamini. Toona piiras jalgratta kasutamist seegi, et suures paneelmajas ei olnud nii häid hoiutingimusi kui praeguses väikses kortermajas. Tassida jalgratast kolmandale korrusele rõdule ja alla tagasi oli tülikas ettevõtmine ning lihtsam oli maja eest bussi peale minna. Marek arvab, et jalgrattahoiukohtade puudumine suurtes kortermajades on üks põhjus, mis takistab inimestel jalgratta kasutamist. Ta pakub välja, et iga kortermaja juures võiks olla turvaline jalgrattahoidla ning siis oleks jalgrattaga sõitjaid rohkem.

Marek on proovinud ka Tartu rattaringluse teenust – see on tema meelest mugav valik siis, kui on vaja sõita vaid üks suund ja jätta jalgratas maha, näiteks bussi või rongi peale minnes. Sel juhul eelistab ta rattaringlust, kuid ülejäänud juhtudel alati enda jalgratast.

Lähitulevikus (viie aasta perspektiivis) ei näe Marek enda liikumisviisides erilist muutust – ta arvab, et jalgrattas jääb endiselt peamiseks liikumisvahendiks. Kui elektrijalgrattad ja -tõukerattad läheksid odavamaks, kaaluks Marek ka nende ostu. Kaugemast tulevikust ootab Marek, et pikema vahemaa läbimisele kuluv aeg lüheneb märkimisväärselt. „Tartust Tallinnasse rongiga võiks saada mingi poole tunniga, et see oleks päris mõnus juba, või 45 minutiga,“ ütleb ta. Marek soovib ka, et ühistransport oleks tulevikus rohelisem – kasutusel näiteks elektribussid – ning liikluskorraldus oleks selline, mis soosiks jalgrataste ja tõukerattastega sõitmist. See tähendab, et oleks koht, kus sõita ning eraldatud sõidurajad. „Nende erinevate vahenditega liikumisel, nagu rattad ja tõukerattad, võiks infrastruktuur olla tulevikus rohkem sellele suunitletud, et kui on soov autodega liikumist linnas vähendada, siis ma arvan, et peab olema nende vahenditega liikumiseks eraldi sõidurajad, et ei peaks seiklema kõnniteel ja autoteel ja igal pool,“ arutleb ta.

Veel näeb Marek suuremat potentsiaali sõidujagamisel ja eraisikult eraisikule autode lühiajalisel rentimisel. „Kui lähed tööle, siis tegelikult inimesel auto suurema osa ajast lihtsalt seisab kuskil. Sel ajal, kui sa tööl oled, siis võib-olla keegi saab sinu autot tulla ja kasutada nii kaua või rentida,“ selgitas ta oma mõtet. Ka iseliikuvad sõidukid ja nende jagamine on Mareki arvates tulevikuteema. Üldiselt on Marek avatud muutustele ja proovib ka ise hea meelega uusi liikumisvahendeid. „Ma arvan, et mina olen valmis kasutama uusi lahendusi, mis on tulemas. Ma nüüd ei oska hakata täpsemalt spekulerima, millised need kõik võivad olla.“

Marek on muutustele avatud mõttelaadiga ja pigem rohelise mõtlemisega. Ta näeb enda peamise liikumisvahendina ka edaspidi jalgratast, sest see on kiire, mugav ja soodne transpordivahend. Marek soovib, et jalgrattateid ja eraldatud sõiduridu oleks jalgratturitele rohkem. Selleks, et ta kasutaks praegusest veel vähem autot, võib peamine ajend olla parkimiskohtade nappus ja kulukus ning üleüldiselt kütuse kallinemine.

## 5.8. Katrin Tartumaalt

### Keskmisest sagedamini:

- Elab maa-asulas, Põhja- Eestis või Tartu piirkonnas.
- Vanuses 35–49.
- Töötav inimene.
- Pere on vähemalt kolmeliikmeline.
- Peres on alla 16aastaseid lapsi.
- Peamine liikumisviis on autoga (juhina).
- Tegurid, mis võiksid panna vähendama auto kasutamist ning motiveeriks kasutama teisi liikumisviise: sobiv ühistranspordiliin, ühistranspordi soodsam hind, mugavam ja puhtam ühistransport, ühtne piletisüsteem (rong-buss-linna ühistransport), kiirem ühistransport, ummikumaks suuremates linnades, laste/teiste pereliikmete iseseisev liikumine, paremad Pargi ja Reisi tingimused ühistranspordisõlmedes, paremad jalgratta- ja kõnniteed.
- Järgmise viie aasta perspektiivis näeb end kasutamas elektriautot, gaasiautot, sisepõlemismootoriga autot (bensiin, diisel), hübriidmootoriga autot.
- Nõustub väitega, et mahepõllumajanduslike toiduainete eest peabki rohkem maksma.
- Reklaam on tema aja raiskamine.
- Veedab pigem rahuliku õhtu kodus kui läheb välja.



## Eluolu

Katrin on 45aastane Kambja valla elanik, kes elab oma neljaliikmelise perega uues ridaelamus. Katrinil ja tema abikaasal on kaks last: algkooliõpilasest tütar ning kahekümnendates poeg.

Katrin on sõbralik inimene, kes hindab teistes ausust ja otsekohesust. Ta ei karda suhelda võõrastega ning on seda oma töö iseloomu tõttu juba aastaid ka teinud. Muidu on Katrin üsna rahulik inimene ja pigem kulgeks oma rada pidi, kuhugi tormamata.

Katrin peab enesetäiendamist väga oluliseks, hiljuti lõpetas ta kõrgkooli hoopis uuel erialal ja leiab, et aju peab kogu aeg töötama.

Katrini kohta võib öelda, et ta on praktiline inimene. „Kui keegi mulistab lihtsalt niisama vett või igas toas põlevad tuled või ... mulle ei meeldi selline mõttetute raiskamine. Selle koha pealt ma küll käin ja õiendan siin.“

Kuigi tervislikku eluviisi peab naine oluliseks, siis liikumise osas tahaks ta aktiivsem olla, kuid paratamatult on kodus alati midagi muud teha kui niisama jalutama minna. Nii ongi, et

parema meelega tegeleb Katrin aiatöödega, aialapp on küll väike, aga kui olla nutikas, siis saab ka kõrgustesse taimi kasvama panna.

Katrinil on ka koer, aga see on nii pisike, et pikki vahemaid ei jaksa ta käia ja sageli tuleb koer jalutuskäigu lõpuks sülle võtta.

Aastatega on kasvanud ka Katrini keskkonnateadlikkus, kuid mahe kaupadesse ta väga ei usu - mahepõllud ja tavalised põllud on ju kõrvuti. Riided ja jalanõud peavad olema kvaliteetsed, aga toidu peale pigem liiga palju ei kulutata – paljud toiduained saab ka oma suvilast - mahedalt.

Katrini jaoks ongi elus kõige olulisemad perekond ja tervis. Perega veedetakse palju aega, talvel mängitakse lauamänge, suvel käiakse sageli ujumas. Üheks pere lemmiktegevuseks on vähipüük. Iga nädal sõidetakse 50 km kaugusel olevasse suvilasse – aastatega on see muutunud pigem tüütuks kohustuseks, kuid suvila aiasaadustega saab katta terve söögilaua.

Mõnikord võetakse perega ette ka pikemaid autoreise Euroopas, on käidud Saksamaal, Tšehhis, sel aastal Lätis. Kuna peres on koer, siis siiani on olnud lihtsam autoga reisida, kuna neljajalgne pereliige on ka alati kaasas. Katrin leiab, et tulevikus võiks uurida ka täpsemaid tingimusi, kuidas lemmikloomadega lennukis reisida.

Lastega käib Katrin sageli teatris, abikaasale teater nii palju huvi ei paku. Varem käidi rohkem ka kohvikutes, kuid nüüd tundub Katrinile, et tema enda kulinaarsed oskused on nii palju paranenud, et hea meelega süüakse isetehtud hõrgutisi kodus.

Tehnika jätab Katrini külmaks, sellega tegelevad tema teised pereliikmed, kes vajadusel aitavad teda. „Minu jaoks on see, et telefoniga saan helistada, arvuti oleks laual ... mis seal sees on, kui palju seal sees on – ütlen ausalt, mind isegi ei huvita.“

### **Liikumine**

Igapäevaselt käib Katrin Tartus tööl, töö on meditsiini valdkonnas. Kuna igal pereliikmel on oma päevakava, siis on peres pidevas töös kolm autot. Tütrel kool asub 1,5 km kaugusel ning kui Katrin ei viiks hommikul last autoga kooli, peaks tütar pool tundi varem ärkama. Koolist koju tuleb neiu kas jalgsi või tõukerattaga, mis hommikul autoga kaasa võetakse.

Katrini puhul räägib auto kasuks eelkõige mugavus – vabadus ise otsustada, millal töölt lahkuda, ja võimalus oma aega paremini planeerida, kellestki sõltumata. „Muidu ma ei ole üldse auto suhtes valiv. /.../ minu jaoks on tähtis see, et ta punktist A punkti B viib, ja olgem ausad, ma olen nii autost sõltuvuses, et ma olen võimeline isegi mossega sõitma, ilma muude mugavusteta, peaasi, et ma saan liikuda.“

Auto omamise üheks puudusteks on töö juures parkimiskoha leidmine, kuid varem kohale minnes ei ole see probleem. Samuti on miinuseks kütusele kuluv raha, kuid Katrinit see ei morjenda, mugavus kaalub selle üles. Katrin ja tema poeg on teinekord läinud Tartusse ühe autoga, kuid kuna töö lõppeb kummalgi erinevatel aegadel, siis tekitab ühe autoga tulek-minek pigem ebamugavusi – üks peab teist ootama ja aega parajaks tegema. Ka naabritega on püütud sõitu jagada, aga paraku see lahendus ei toimi. „/.../ lõpptulemus on see, et kujuneb asi välja niimoodi, et mina olen taksojuht ja palju ei puudu veel sellest, et ma pean ootama turuhoone ees, kuni siis teine käib veel turu peal ka. Vot see ongi see koht, et mõte on vahva, aga see tekitab tahes-tahtmata tülisid. /.../ Aga samas, kui ma ikka palun tõesti oma haige lapse kõrvalt, et kas sa saad vanema poisi mul linna piirile ära visata, et ta sealt läheb edasi bussiga, ja siis öeldakse mulle ei, siis on nagu minu jaoks see, et ... järelkult see ei toimi.“

Ideaalis sõidaks Katrin elektriautoga, see kataks tema tänased isiklikud vajadused kenasti ära, kuid lisaks peaks tema hinnangul peres olema ka auto, mis viiks Tartust Tallinnasse või kaugemalegi.

Tegelikult saaks Katrin tööle ka tasuta ühistranspordiga, mis viiks ta tööle praktiliselt ukse ette, aga probleem on graafikutes – üks buss tuleb liiga vara ja teine jälle liiga hilja. Õhtuse bussiga tagasi tulles jääb aga bussipeatus liiga kaugemale. „... see buss ei peatu Ülenurmel, vaid ta peatub Tõrvandis, see tähendab minu jaoks siis kuskil 2 km, mitte et mul ei oleks ... sportlikus mõttes oleks väga hea see kõndida, aga mina vaatan ikkagi aega ja see ajakulu, mis mul läheb.“

Ühistranspordiga ei ole Katrin sõitnud viimased 15 aastat, kuid ta väidab, et oleks valmis seda kaaluma juhul, kui buss käiks vähemalt kaks korda tunnis ning sõidaks sagedamini ka Ülenurme keskusesse. „/.../ kui ma tõesti saan töölt varem ära, ma lähen hüppan kasvõi poest läbi, see poolt tundi sisustab ära ..., et ma ei kaota seda aega niisama kuskil šopates. Mulle ei meeldi, et

ma lähen peale tööd Kaubamajja, kui ma tean, et tahaks koju ... saaks selle-selle-selle ära tehtud juba. See pool tundi /.../... annab päevale ikka väga palju juurde.“

Bussi puuduseks on Katrini sõnul ka ülerahvastatus. „... see mõtlemine, et kas hommikul sa mahud bussi peale või ei mahu ... ka seda on üle elatud, et ma ikka trüginis niimoodi, et mantlinööbid eest lendasid.“

Kui tütar iseseisvaks ning ei vajaks enam kooli sõidutamist, siis võiks Katrin kaaluda ka rendirattaga tööle sõitmist, kuid sel juhul peaks olema kindlus, et ratas on iga kord saadaval. „Eks ma olen unistanud sellest, et tegelikult kevadsuvel võiks käia rattaga. See ei ole üldse küsimus. Vahepeal ma isegi kuulsin, et tuleb see rattaringlus ka Ülenurmele, pidi see aasta jõudma, aga siia ta pole veel jõudnud. /.../ Et ma olen kindel, et ma saan selle ratta, siis jah, tegelikult päris okei, aga kõigele muule lisaks on ta veel ka kasulik vändata, aga see tekitab jälle seda, et ... aga kui ei saa. Siis ma lähen ikka auto selga.“

Kuna rongipeatus on Katrini kodule üsna lähedal (isegi lähemal kui bussipeatus), siis võiks ka sellega hommikutu tööle sõita, kuid sel juhul peaks rong tihedamalt käima, hetkel ongi probleemiks ebasobiv graafik. „Ma arvan, et porgandiga uhkelt Tartusse sõita oleks päris vahva, aga see rong läheb ka sellisel ajal, et kell 7:08 ... noh, kuhu ma jälle öösel lähen?“

Samuti oleks suureks tõuketeguriks ka otsem tee Tartu raudteejaamast Maarjamõisa linnaossa. „Kuidas ma saaksin raudteejaamast otse kliinikumi. Praegu ma pean minema sealt viadukti alt läbi, aga et sealt ülevalt kuskilt saada oleks ju palju mugavam.“

Tõukerattad ideena on huvitav mõte ning Katrin on veendunud, et tema sõidaks sellega väga eeskujulikult, kuid oma tütrele ta seda ei osta, kuna hetkel ei ole seadusandluses tõukerattaid puudutav osa veel paika pandud (lubatud kiirused, kiivri kandmise kohustus, tõukerattaga sõitjatele eraldatud tee osa jms). „Kui need lapsed tulevad nende elektritõuksidega koolist, siis tõsiselt, kui veel pole kiivrit ka peas, siis ma mõtlen, et issand, kas tal kodus teised ajud seisavad kuskil purgiga aknalaua peal ... Kui ta maha kukub, sellest peast ei jää mitte midagi järele, see kiirus on ikka päris kõva, mis seal on.“

Kuna Katrini pere elab Tartu linna lähedal ja peres on ka väiksema laps, keda tuleb kooli sõidutada, siis teiste liikumisvahendite kasutamine ei ole hetkel tema jaoks piisavalt mugav. Katrin väidab, et tütre iseseisvudes võiks ta kaaluda ka alternatiivseid liikumisvahendeid (rendiratas, rong, buss), eeldusel, et graafikud ja peatused on sobivad ning rendirattaid jagub kõikidele soovijatele. Sõidujagamise naabritega ei toimi ja tekitab pigem mõttetuid omavahelisi pingeid.

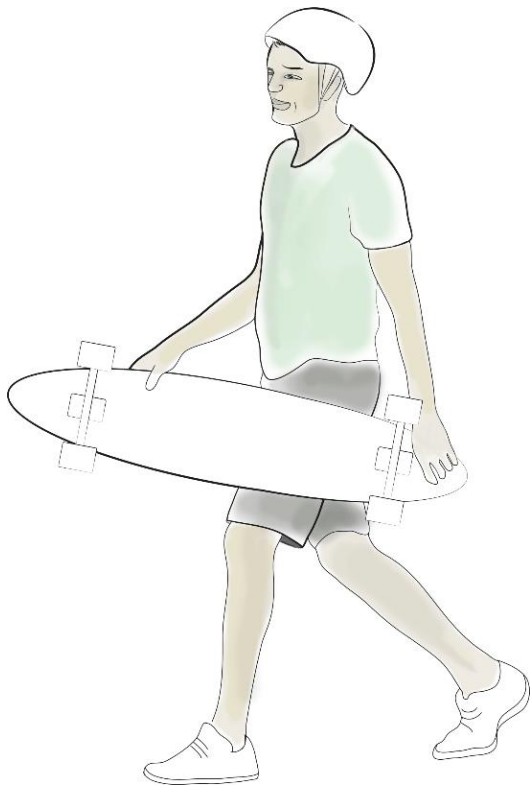
Samas tuleb arvestada, et Katrini puhul on tegu staažika autojuhiga, kelle puhul mugavus kaalub üles autole tehtavad kulutused ning kahtlemata on vanadest harjumustest keeruline lahti lasta. Tulevikus kasutaks Katrin hea meelega elektriautot, kuid sel juhul peaksid elektriautode hinnad olema mõistlikud – ideaalselt riigipoolse dotatsiooniga.

## 5.9. Hendrik Tallinnast

### Keskmisest sagedamini:

- Pigem mees.
- Tallinna elanik.
- Vanuses 25–34.
- Kõrgharidusega.
- Töötav.
- Autosõidu vähendamist võiks motiveerida: rattalaenutusteenuste parem kättesaadavus (jalgratas, tõukeratas), autorentiteenuste parem kättesaadavus.
- Viie aasta perspektiivis näeb end kasutamas: tõukeratas (sh elektriline tõukeratas), jalgratas (sh elektriline jalgratas), elektriauto, sõidujagamisteenus (nt Uber, Bolt), isesõitvad sõidukid (sõidujagamise põhimõttel või taksod), tasakaaluliikur (nt Segway), elektrirula.
- On äärmiselt seiklushimuline.
- Tahab jõuda karjääriredelil päris tippu.
- Meeldib riskida.
- Meeldib elu, mis on täis väljakutseid, uusi asju ja muutusi.
- Püüab iga kord reisida paika, mida ta varem pole külastanud.
- Üritab end tehnoloogia arenguga kursis hoida.
- Ühel heal päeval tahab luua oma firma.
- Oluline on tegeleda samaaegselt mitme asjaga.
- Käib regulaarselt kinos.
- Kaldub kulutama raha ilma, et ta selle üle mõtleks.





## Eluolu

Hendrik on 34aastane tarkvaraarendaja Põhja-Tallinnast. Hetkel elab ta üksinda oma korteris, kuid tal on olemas tüdruksõber, kellega plaanib tulevikus kokku kolida.

Hendrik peab ennast natuurilt pigem introvertseks inimeseks, kuid tal on palju sõpru, kellega ta sageli kohtub ning aega veedab. Oma isiklik vaba aeg on tema jaoks väga oluline, palgatööl olles ei näe ta põhjust ületunde teha, oma ettevõtte või *start up*'i puhul oleks teine lugu. Tal on tegelikult ka endal väike firma olemas, aga põhiline sissetulek tuleb siiski palgatöölt.

Hendriku jaoks on oluline isiksuse pidev areng nii vaimsel tasandil kui ka erialaselt. „/.../ ma olen hästi pikalt näiteks mediteerinud, vist 2012 alustasin ja ikka nädalas võib-olla mingi viis korda, tööpäevadel. See on hommikune, pigem enne tööd. 20 minutit kuni pool tundi võib-olla ja vahel loed ka

võib-olla mingisuguseid tekste või mingeid asju juurde. Pärts esoteerikasse ei lähe, mingeid kristalle ei ole ostnud endale, et selline praktilise meelega. Enesearengu alla läheb ka erialane eneseareng, sellega peab kogu aeg tegelema, neid asju lugema ... need teemad. Erialane kirjandus ka kindlasti ja ... vahepeal sai loetud ka mingisuguseid budismiraamatuid või *a la* Dalai Laama raamatuid, neid hästi palju on läbi aastate /.../ ma ei loe iga kuu mingit viite, võib-olla aastas on paar-kolm sellist raamatut. /.../ Ma ei usu, et raamatu peab sellepärast lõpuni lugema, et sa oled seda alustanud, see on halb ajakasutus võib-olla.“

Hendrik peab end loominguliseks inimeseks. „Kui sa pead probleemidele lahendusi otsima mitmete nurkade alt, siis see on loomingulisus, aga see võib-olla ei paista niimoodi välja teistele inimestele nagu maalid või ... see on teistmoodi.“

Noor mees peab lugu tervislikest eluviisidest ja püüab võimalusel end võimalikult palju liigutada. „Täna käisin jooksmas ja eile käisin jalutamas ja tegin natuke keharaskustega harjutusi, iga päev üritan midagi teha, mõni päev ei jõua, siis teen natuke mingit muud asja ... /.../ kaks head asja on sellel, et üks on see, et saad tervislikumaks, teine asi on see, et natukene endorfiini ka ja päev otsa on kerge selline ... tunned ennast paremini.“

Uute tehnikavidinate ja tehnoloogiatega on Hendrik sina peal ning on alati valmis midagi uut katsetama, sageli tuleb mängu ka puhtalt professionaalne huvi.

Enda sõnul kasutab Hendrik erinevaid nutitelefoni rakendusi pigem vähe, aga peamised on Wolt, Slack, Facebook Messenger, Gmail, kalendri äpp, Spotify, Soundcloud, SplitWise. Liikuvusega seotud äppidest Waze, Citybee autorent, Bolt, Google Maps, Strava, iPhone'i äpp Health.



Hendrik tarbijana on üsna praktiline, kuid kaubakategooriate osas, mis on tema jaoks olulised, ta kokku ei hoia. „Ma süön üsna tavalisi asju, hommikuks putru. /.../ jalanõud pigem kallimad, aga särkide puhul pole väga nagu vahet, tundub, kuidas ilusam on ... särgid muidugi ei maksa ka vist väga palju tänapäeval. See on asjadest. Arvutid mulle meeldivad, kui nad on kallimad, kui nad on Mac'i omad. Oleneb asjast, jah, ma olen nõus mingite asjade peale raha kulutama, mingite asjade peale tundub, et vahet ei ole.“

### **Liikumine**

Igapäevaselt liigub Hendrik ühistranspordiga, enamasti trammiga, kuna trammipeatus on kohe kodu lähedal. Tööle saaks sõita ka kahe trammiga, istudes Hobujaamas ümber, või bussiga. Hendrik eelistab aga enne või pärast tööd veidi jalutada, kuna ajaliselt sellest suurt võitu ei tule, jalutamine on tervislik, annab võimaluse kuulata muusikat ning korrastada oma mõtteid, ning ka vanalinna ümbrus on silmale kena vaadata.

Kuigi üldjoontes on Hendrik trammidega rahul, siis üldiselt talle tundub, et ühistranspordi kuvand Tallinnas ei ole kuigi hea. „/.../ kui sa oled New Yorgis, siis kõik sõidavad võib-olla metrooga, aga kui sa oled Eestis, siis trammiga sõidavad parmud ka, et kõik sõidavad trammiga ... kuidagi selline mulje on jäänud, et kes Eestis ei jaksu autot osta, see sõidab trammiga. /.../ Võib-olla see ei ole nii sotsiaalselt aktsepteeritud meil.“

Kui trammipeatus on läheduses, siis tegelikult jõuab trammiga kiiresti edasi, Kopli suunas liikuvale ühistranspordile saabki Hendriku hinnangul ehk ette heita puhtust ning kahtlast kontingenti. Osad trammid on ka liiga vanad ning tippunni ajal ülerahvastatud.

Põhimõtteliselt võiks tööl käia ka jalgrattaga, see on tal kuuris isegi olemas, kuid veidi amortiseerunud. Varem hoidis Hendrik ratast korteris sees, kuid see võttis liiga palju ruumi, trepikojas ei julgeks ta seda hoida – ikkagi Põhja-Tallinn, kuur aga asub 50 m kaugusel ning sinna on ratast tüütu iga kord vedada.

Hendrikul ei ole hetkel autot, mitte sellepärast, et ta seda lubada ei saaks, vaid ta ei ole enda jaoks selle vajadust veel lahti mõtestanud. Muidugi suvel võiks isiklik auto olla, siis on rohkem ringi liikumist, talvel jällegi on selle järele vähem vajadust. Kui on tarvis vanaemale Põlvamaale külla sõita või muidu pikemaid sõite ette võtta, siis rendib Hendrik nädalavahetuseks auto, mis ei olegi väga kallis, umbes 50–70 eurot + kütus. Hendrikul on olemas kogemus ka Citybee autorendiga, mis on tema arvates üsna kasutajasõbralik, kuid pikemate otsade puhul ei tasu see võrreldes tavalise autorendiga lihtsalt ära. „Ma linnast väljas olen ka käinud, aga kui ma käisingi Võsu kandis üks päev, siis läks tegelikult sinna 70 eurot, et see on üsna palju ikkagi. Aga linnasõitudeks on [Citybee] väga mugav.“

Hendrik arvab, et lähima viie aasta jooksul võiks tal olla pere ja väikesed lapsed, siis tuleks ilmselt liisida mõni funktsionaalne pereauto, nt Škoda, sest ühistranspordi ja tõukeratastega ta oma lapsi mööda linna sõidutama ei hakkaks.

Aeg-ajalt kasutab Hendrik liikumiseks ka rula – *longboardi*, aga kuna see on üsna raske ja suur, siis ei ole seda sihtkohta kohale jõudes mugav käes hoida. Lisaks kannab Hendrik ka kiivrit. „Ja ma olen selline inimene, kes kannab kiivrit ka ... paljud ei kannu, noored eriti, sest see ei

ole lahe, aga ma ei tea ... ajud paranevad suht halvasti, et siis ma ikka kannan ja siis sa pead seda ka kaasas kandma.“

Hendrik on proovinud rentida ka Bolti tõukeratast, aga tema hinnangul on meie *tõuksikultuur* veel noor. Inimesed ei oska nendega veel sõita, kiputakse kihutama ja end ja teisi ohtlikesse olukordadesse panema ning ka reegleid ei ole veel kindlalt paika pandud. Muidu on aga Hendriku arvates idee huvitav ning ka kasutajamugavuse seisukohast on kõik väga lihtne.

Samas hinna poolest ei erine tõukerattarent palju tavalise Bolti takso tellimisest ning autojuhi tellimine tundub isegi lihtsam ja mugavam – tõukeratastel pole aga kindlat kohta, kust neid võtta või jätta.

Hendrik on väga liikuv inimene – kuskil 2–3 korda kuus sõidab ta kas üksi või sõpradega Eestis ringi ning umbes 4–5 korda aastas teeb ta lühemaid-pikemaid sõite välismaale. Hendrik on üsna seiklushimuline ning on üksinda teinud mitmekuulisi reise Indiasse, Taisse, Kambodžasse. Pikematel reisidel ongi hea üksi või väga väikese seltskonnaga käia, siis on väiksem oht huvide konfliktiks sõprade vahel.

Hendrik on heal järjel tallinlane, kes liigub linnas ringi peamiselt jala ning trammiga. Aeg-ajalt võib teda näha ka rulaga sõitmas, nii meelelahutuslikul eesmärgil kui ka punktist A punkti B jõudmiseks. Noor mees võiks enda sõnul ka jalgrattaga sõita, kuid kuuris ei ole ratast mugav hoiustada ning korteris ei ole ruumi. Tema puhul saaks ratta kasutamist suurendada ratta hoiutingimuste parandamisega, nt kaasaegsete rattaparklate rajamisega kodu lähedale. Tõukerataste rent võiks olla Hendriku jaoks huvipakkuv, kuid nii kaua, kui Eestis ei ole veel turvalist tõukeratta kultuuri, siis seniks Hendrik pigem väldib sellega liikumist ning tellib pigem Bolti takso.

Hendrik on väga liikuv inimene ning Eestimaal ringi reisimiseks või pikemateks linnasisesteks sõitudeks rendib ta meeleldi auto. Kuna hetkel on Hendrikul vaja rahuldada vaid isiklike liikumisvajadusi, siis ei näe ta põhjust autot omada, kuid laste tulekuga on auto soetamine tema hinnangul mõõdapääsmatu.

## 6. Vahekokkuvõtte kvalitatiivuuringu andmete põhjal

---

Eelmises peatükis kirjeldatud isikute loomiseks viisime läbi üheksa süvaintervjuid erinevatest piirkondadest pärit Eesti elanikega. Iga isik vastab ühele Kompass2020 andmete põhjal moodustatud üheksast klastrist.

Kuigi intervjuudes osalenud klastreid esindavad eestimaalased olid erinevate liikumisharjumuste ning sotsiaal-demograafilise taustaga, siis ühisosana toodi vestluste käigus välja järgmisi Eesti inimeste liikuvusega seotud probleemkohti:

- 1) Autostumine – osalejate hinnangul on Eestis üha rohkem neid, kes sõidavad autoga. Ühest küljest on auto leibkonnas sageli pigem mugavuse pärast, teisest küljest teatud eluetappides on auto omamine möödapääsmatu, nt kui on tarvis pereliikmeid transportida või elades maapiirkonnas või linnast väljas. Mitmed osalejad avaldasid valmisolekut kasutada võimalusel elektriautot, hübriidajamiga autot või gaasiautot, kuid hetkel on nende hind liiga kõrge ning järelturul ei ole neid piisavalt saada või üldse mitte.
- 2) Ratta ja tõukerattaga liikumiseks ebasobiv või puuduv taristu, mis teeb rattaga liiklemise ebatavaliseks, eriti suuremates linnades (ratturitele ei ole eraldi kergliiklusteid; arusaamatu, kus käivad jalakäijad ja kus sõidavad ratturid; äärekivide probleemid jms).
- 3) Tõukerastega seotud puudlik seadusandlus (mis on lubatud kiirused, kus tohib sõita, kas kiiver peab peas olema, kuhu renditõukeratas jäetakse jms). Need seadusega reguleerimata punktid muudavad tõukerattaga liiklemise ohtlikuks nii neile, kes on seda juba proovinud, kui ka nende jaoks, kes on seni pealtvaataja rolli jäänud. Samas on üldine hoiak elektriliste tõukerastade osas positiivne.
- 4) Ühistranspordi puhul, eriti maapiirkondades, ebasobivad sõidugraafikud.
- 5) Ebapiisav arv ühistranspordipeatusi (eriti maapiirkondades), mis teeb ühistranspordiga liiklemise ebamugavaks või tõukab hoopis autot kasutama. Mõned piirkonnad on omavahel halvasti ühendatud (nt Tallinnas ja maapiirkondades).
- 6) Ühistranspordi kehv maine Eestis.

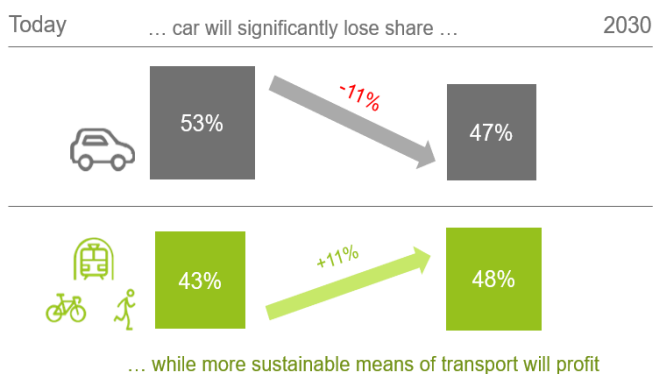
- 7) Ühistranspordi kasutamine on mõnikord ebameeldiv, kuna seda kasutavad ka asotsiaalsed inimesed, kes ei hooli puhtusest. Samuti võib esineda ootamatuid olukordi, millest ühistranspordijuhil puudub ülevaade.
- 8) Ühistranspordi ülerahvastatus tipptunnil.
- 9) Jalgrataste hoidmisega seotud probleemid, eriti kortermajade elanike puhul.
- 10) Rong on hea alternatiiv bussile ja autole, juhul kui elukoht on rongiliini läheduses. Rataste transportimine rongiga on üldiselt mugav, paraku ei ole rattakohti piisavalt ning periooditi ei lubata rattaga rongi siseneda.
- 11) Parkimine on sageli keeruline ja südalinnas ning kesklinnas kallis.

# 7. Tulevikutrendid

## 7.1. Maailmas laiemalt

Kantar on 31 maailma suurlinnas viinud läbi tulevikku vaatava mobiilsusuuringu Mobility Futures<sup>2</sup>, mille andmed näitavad, et ligi neljandik suurlinnades elavatest inimestest (see on 78 miljonit inimest) tahab näha muutust selles, kuidas nad liiklevad ja milliseid transpordiviise kasutavad. Kokku küsitleti uuringus üle 20 000 suurlinnade elaniku (esinduslik valim enam kui 300 miljoni inimese suhtes) ning intervjueriti 50 liikuvuseksperti üle maailma eksperthinnangute saamiseks.

Uuringu prognoosi järgi väheneb järgmise kümne aastaga isikliku sõiduauto kasutamise osakaal ca 11%; samal ajal roheliste liikumisviiside (jalgrattas, jalgsi käimine, ühistransport) kasutamine on selgelt tõusuteel. Sama on välja toonud McKinsley Center for Future Mobility<sup>3</sup>, kelle hinnangul langeb isiklike sõiduautode kasutamine eriti tugevalt Euroopa suurlinnades ning vähesel määral Põhja-Ameerikas.

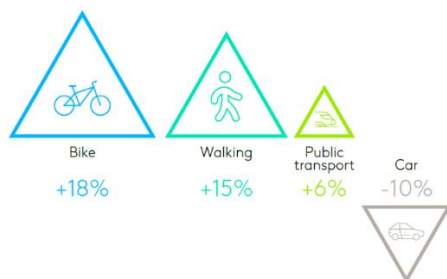


Peamised tegurid, mis peaksid soodustama suurlinnades vähem isikliku sõiduauto kasutamist, on iseliikuvate busside lisandumine, ühtne piletisüsteem kõigil eri (avaliku) transpordi liikidel ning jagamismajanduse kasvav populaarsus. Sealjuures on äärmiselt suur roll poliitikakujundajatel: suund võib olla nii autostumist soosiv (nt USAs keskkonnaregulatsioonide lõdvendamine) või rohelisi liikumisviise soosiv (nt Saksamaal, Taanis jpt Euroopa riikides

<sup>2</sup><https://go.tnsglobal.com/mobility-forecast>

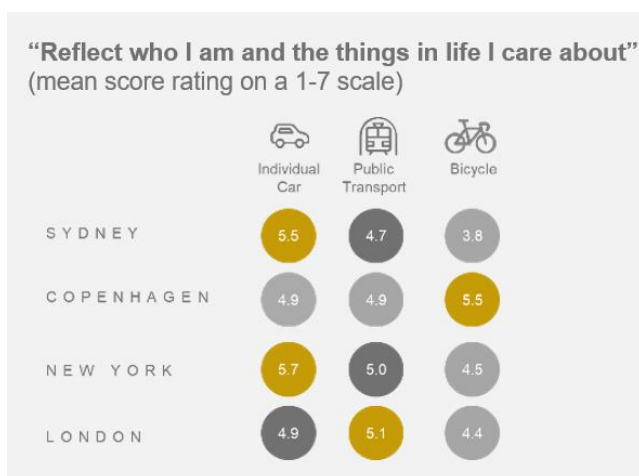
<sup>3</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/five-covid-19-aftershocks-reshaping-mobilitys-future#>

meetmed, mis soodustavad elektriautode ostmist, aga ka jalgsi, jalgrattaga ja ühistranspordiga liiklemist).<sup>4</sup>



Kõige kiiremini kasvava populaarsusega roheline transpordi liik maailmas on Kantar Futures uuringu järgi jalgrattad. Prognoosi järgi kasvab aastaks 2030 jalgrataste kasutamine transpordivahendina 18% võrra. Jalgsi liikumise osakaal kasvab 15% võrra ning ühistranspordi osakaal 6% võrra.<sup>5</sup> Muutust toetavad

tuhanded infrastruktuuri projektid üle maailma, nagu jalgrattateede võrgustike laiendamine, jalgratta jagamisteenuste arendamine, autovabade ja üksnes jalakäijatele mõeldud liikumistsoonide loomine ning avaliku transpordi järjepidev arendamine. Näiteks Pariis muudab 50 km ulatuses autoteid jalgrattateedeks, Milano muudab 35 km ulatuses autoteid üksnes jalakäijatele ja jalgratastele liiklemiseks avatud tänavateks, Brüssel loobub 40 km autoteedest jalgrattateede kasuks (McKinsley, 2020).



Kantari Mobility Futures rahvusvaheline uuring näitas ka, et piirkondlikult on suurlinnade vahel erinevused suured ja eri linnade elanikel „oma identiteet“ seoses transpordivahendi eelistustega. Näiteks Londoni elanikel on suurim emotsionaalne seos ühistranspordi, Kopenhaageni elanikel jalgrataste ning New Yorgi ja Sydney elanikel autodega liikemise suhtes.

Inimeste meelsus on tihedas seoses linna üldise planeeringu ja eesmärkidega. Näiteks Kopenhaageni eesmärk on, et aastaks 2025 teeksid inimesed 75% oma vajalikest liikumistest kas jalgsi, jalgrattaga või ühistranspordiga.

Hindamaks seda, millistel uutel tehnoloogiatel ja liikuvuslahendustel on kõige rohkem potentsiaali ja millesse inimesed kõige avatumalt suhtuvad, testiti Mobility Futures uuringus 20

<sup>4</sup> McKinsley. 2020. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/five-covid-19-aftershocks-reshaping-mobilitys-future#>

<sup>5</sup> Kantar Mobility Futures. 2020. <https://www.tnsglobal.com/press-release/sustainable-transport-on-track-to-overtake-cars-by-2030-in-the-worlds-largest-cities>

erinevat ideed ja kontseptsiooni. Neist kõige soosivamad olid suurlinnade elanikud valikute suhtes, mis on ühtaegu jätkusuutlikud ja mugavad. Nagu näiteks:

- **Mobility-as-a-Service (MaaS)** – antud kontseptsioonis on kõik liikumisviisid nagu buss, tramm, rendijalgrattad, sõidujagamine vm seotud ühtseks teenuseks ning inimesel piisab ühest kuukaardist või mobiilirakendusest, et kõiki neid teenuseid sama tasu eest kasutada.
- **Sõlmjaamad (Mobility hubs)** – äärelinnades asuvad sõlmparklad, kuhu inimene saab oma auto jätta ja linnas edasi liigelda rohelisemate transpordivahenditega nagu elektribussid, -jalgrattad ja -tõukerattad, et vähendada ummikuid ja õhusaastet linnas.
- **Pakirobotid** – iseliikuvad minisõidukid või pakirobotid, mis toimetavad kullerpakid kohale. Aitab vähendada kullerite (tühi)sõite ja ummikuid.

### **Koroonakriisi mõju transpordiviiside eelistustele**

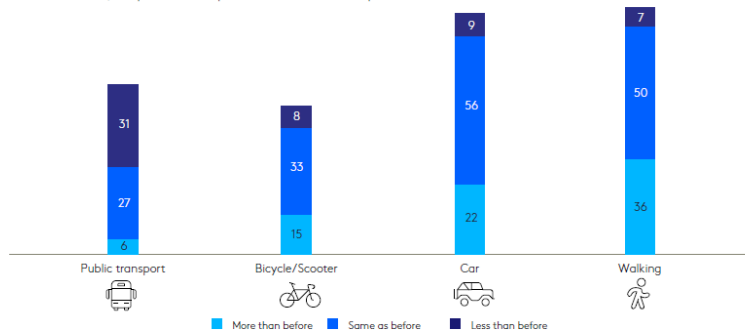
Kantari Covid-19 baromeeter<sup>6</sup> on kogu koroonakriisi kestel jälginud inimeste hoiakuid ja suhtumist eri teemadesse, sealhulgas transpordiküsimustesse. Maikuu 2020 läbi viidud küsitlus näitas, et G7 riikide suurlinnades elavad inimesed hindasid võrreldes koroonaeelse ajaga peamiseks lähituleviku muutuseks vähem ühistranspordi kasutamist: ligi kolmandik (31%) vastanuist arvas, et nad kasutavad ühistransporti järgnevatel kuudel vähem kui enne koroonakriisi. Kõige suurema kasvu tegi liikumisviiside eelistustes jalgsi käimine: 36% vastas, et eelistavad jalgsi liikumist eeldatavasti rohkem kui enne viiruskriisi. Teisalt mõjus viiruskriis ka autokasutust soosivalt: 22% G7 suurlinnade elanikest leidsid, et kasutavad lähikuudel autot rohkem kui enne viiruskriisi. Kantari Covid-19 baromeetri järgi on suur oht, et viiruskriis annab tugeva tagasilöögi ühistranspordi kasutamisele ja lisab autostumisele hoogu, näiteks 40% Itaalia, Suurbritannia ja Jaapani suurlinnade elanikest ütlesid maikuu, et ka kõigi piirangute kadumise järel kasutavad nad ühistransporti vähem kui enne koroonakriisi. Jalgratta kasutamist plaanis varasemast enam 15% G7 suurlinnade elanikest. Koroonakriis võimendas oluliselt ka kodus töötamise trendi: 34% G7 suurlinnade elanikest plaanivad tulevikus rohkem kodukontoris töötada, mis omakorda mõjutab inimeste liikumisvajadusi ja -sagedust (*ibid*).

---

<sup>6</sup> <https://www.kantar.com/campaigns/public-journal>

## Modes of transport before/after COVID-19

Thinking ahead to the next few months, are you likely to use those forms of transport more or less than before, compared with the period before the COVID-19 pandemic



Source: Kantar's COVID-19 G7 Citizen Impact study, Wave 3 (May 2020)

## 7.2. Trendid Eestis

Eesti inimeste valmisolekut muutusteks lähitulevikus (viie aasta perspektiivis) kirjeldasime Kompass2020 uuringu põhjal täpsemalt alapeatükis 4. Intervjuudes uurisime inimestelt ka nende mõtteid muutuste suhtes kaugemas perspektiivis (10 või 20 aasta lõikes).

### Mikromobiilsus

Mikromobiilsuse teema, eelkõige elektriliste tõukerataste kontekstis, kerkis esile mitmetes intervjuudes. Üldjoontes olid uuringus osalenud Tallinna ja Tartu elanikud elektriliste tõukeratastega juba üsnagi harjunud ning leidsid, et need on linnaruumi vajalikud, kuna võimaldavad läbida piisavalt pikki distantse üsna hõlpsalt. Paraku on aga elektriliste tõukerataste kultuur Eestis veel arenemisjärgus ning esineb rida probleeme, mis osalejate hinnangul takistavad tõukerataste kasutuselevõttu elanikkonnas laiemalt. Enim pahameelt avaldati tõukerattaga liikumist reguleerivate seadusaktide puudumise üle – puuduvad reeglid, kui kiiresti võib tõukerattaga sõita, kas kiivrit peab kandma jms. Sarnaselt jalgrattale puudub ka tõukeratastel oma koht linnaliikluses – kus pool kõnniteed peaks sõitma? Mitmeid intervjuueeritavaid häiris asjaolu, et elektriratastel puudub konkreetne koht, kust neid vajadusel võtta või pärast kasutamist parkida, nii jäävad need sageli keset teed vedelema ning häirivad nii jalakäijaid kui ka jalgrattureid.



## **Jalgrattad**

Jalgrattaga linnas liikumine võiks uuringus osalenute arvates ka Eestis populaarsem olla – on ju tegu keskkonnasäästliku ning suhteliselt odava alternatiiviga autodele ja ühistranspordile. Heade näidetena toodi Taanit ja Rootsit, kus jalgrattaga liiklemine on tavapärase osa igapäevasest liiklemisest. Eesti linnade suurimaks probleemiks on aga puudulikud või halvasti läbimõeldud kergliiklusteed, mis teevad linnaliikluses osalemise ohtlikuks. Riigi poolt oodatakse jalgrattasõbralikumat linnaplaneerimist ning paremaid jalgratta parkimise tingimusi, sh turvalisi varjualusega jalgrattaparklaid iga kortermaja juurde jms lahendusi.

## **Rongid**

Intervjuudes osalenutest oli mitmeid, kes olid avatud ka uutele rongidele ehk nn porganditele, siin on kasutamise eelduseks eelkõige raudtee lähedus ning sobivad graafikud. Hetkel ei ole rongiliiklus veel paljudes piirkondades piisavalt tihe, et rongiga igapäevaselt arvestada. Rong võiks vabal ajal asendada autot, juhul kui rongides oleks piisavalt jalgrattakohti (eraldi vagunid jalgrattaga reisijatele). Päevaste matkade planeerimisel oleks abi juba välja töötatud matkaradadest, mis oleksid kooskõlas rongide graafikutega.

## **Elektriautod**

Nende süvaintervjuudes osalejate puhul, kes muidu ei oleks mingi hinna eest valmis autost loobuma, kuid kes igapäevaselt sõidavad lühemaid distantse (eriti maapiirkonnas), tundus elektriauto olevat atraktiivne alternatiiv. Ainuke suurem takistus on elektriautode kõrge hind, mõnel juhul võiks abi olla riigipoolsest toetusest elektriauto soetamisel, kuid see peaks olema piisavalt motiveeriv, et sellele järgneks reaalne autoost.

## **Rendiautod**

Rendiauto võimaldab isikliku auto ostu edasi lükata või sellest hoopis loobuda, nende puhul, kellel tekib aeg-ajalt vajadus autot kasutada, kuid kes ei soovi olla aastaringselt autoomanikud. Intervjuudes kiideti äsja turule saabunud Citybeed, mis on uuringus osalenute sõnul väga kasutajasõbralik, kuid pikemate distantside puhul märkimisväärselt kulukam kui tavapäraste autorenditeenuste kasutamine.

### **Kaugemas perspektiivis...**

- Vesinikkütuse laialdasem kasutuselevõtt.
- Iseliikuvad autod ja bussid, nt kogu küla jaoks ühiskasutuses olevad iseliikuvad sõidukid külakeskuses.
- Viaduktide ja teede tasemete, kõrguste tõstmine vältimaks ummikuid.
- Trammiliiklus Tartus. Tallinnas tramm Tabasaluni ja Piritani.
- Veeliiklus Tallinnas – praamiühendus Harku ja Viimsi valdadega.
- Kiirrongid (30–45 minutiga Tartust Tallinnasse).
- Autod, mis on võimelised liikuma nii vee peal, vee all kui ka õhus.
- Inimeste transportimine droonidega (näiteks ühe büroohoone katuselt teisele kliendikohtumisele).
- Igapäevaseks liiklemiseks ühe inimese lennumasin (n-õ tiivad).

## 8. Kokkuvõte

---

Käesolevas liikuvusuuringus kasutasime Kantar Emori Kompass2020 mahuka trendiuuringu andmeid selleks, et klasteranalüüsi abil luua Eesti elanikkonna liikuvusprofiilid, mis aitavad mõista inimeste suhtumist eri transpordiviisidesse, nende praegusi valikuid ja käitumist ning avatust muutustele. Samuti püüdsime nii Eesti kui ka maailma andmestiku põhjal vaadata kaugemasse tulevikku: kus suunas liikuvustrendid liiguvad. Järgnevalt on välja toodud uuringu lühikokkuvõte.

- Eesti elanike liikuvust iseloomustab **autokesksus**: enam kui pool (54%) Eesti elanikkonnast kasutab enamasti autot sihtkohtadesse jõudmiseks, olles ise roolis või kaasreisija. Väga suurel osal (82%) Eesti peredest on ka vähemalt üks auto.<sup>7</sup> Käesolevas uuringus Kompass2020 trendiandmestiku klasteranalüüsi põhjal loodud persoonad tõid peamiste auto eelistamise põhjustena välja mugavuse, paindlikkuse, sõltumatus ühistranspordi aegadest ja marsruutidest, aga ka muude võimaluste puudumise – seda ennekõike maapiirkondades, kus bussiliiklus on hõre või sobimatute trajektooridega, mistõttu inimene näeb autot ainuvõimaliku viisina, kuidas oma kodukülalt liikuma saada. Ühistranspordi kasutamise barjäärina tõid veendunud autokasutajad ka seda välja, et neile ei meeldi ühistranspordi ülerahvastatus ja ühistransport ei ole alati nii puhas, kui võiks olla.
- Kuigi maailmatrendid näitavad (koroonaeelsetel andmetel) järgneva **10 aasta perspektiivis pigem isikliku sõiduauto kasutamise langust** (eriti tugev on see trend Euroopas laiemalt), siis Eestis ei saa veel autostumise pidurdumisest rääkida. Lähima 12 kuu jooksul plaanib uue auto ostu 8% ning kasutatud sõiduauto ostu 13% leibkondadest Kompass2020 andmetel. Auto ostmisel on eestimaalased üsnagi pragmaatilised: 60% vastanutest toob olulise tegurina välja auto mõistliku kütusekulu, 48% jaoks on tähtis sobiv hinnaklass.
- Vaatamata sellele, et enamik näeb end viie aasta perspektiivis kasutamas sise põlemismootoriga autot (74%), siis on elanikkonnas näha ka avatust n-ö **rohelisematele alternatiividele** – 51% võiks järgmise viie aasta jooksul kasutada hübriidmootoriga autot, 34% elektriautot ning 30% gaasiautot. Intervjueeritud persoonad, kes eelistaksid meelsamini alternatiivse kütusetüübiga autosid tulevikus,

---

<sup>7</sup> Kantar Emor „Kompass 2020“

ütlesid, et praegu on nende silmis peamine takistus elektri-, gaasi- või hübriidauto ostmisel nende autode kõrge hind ning väike või olematu valik järelturul. Ilmselt jääb siin määravaks auto hind ning see, kui suur saab olema reaalne igakuine sääst kütusekuludelt.

- Linna ühistransporti kasutab tööpäevadel enamasti või aeg-ajalt 34% ning maakonna ühistransporti 26% Eesti elanikkonnast. **Ühistransporti** kasutaks enam ja seaks sellele kõrgemaid nõudmisi need, kes juba praegu liiguvad valdavalt ühistranspordiga või jalgsi. Keskmisest avatumad on ühistranspordi suhtes noored (vanuses 15–24 eluaastat) ning Tallinna, Põhja-Eesti ja Tartu piirkonna elanikud, seda eeldusel, et ühistranspordi pakkumisel tehakse neile olulisi muudatusi.
- Inimesed, kelle peamine liikumisviis on isiklik sõiduauto (juhina), on keskmisest vähem avatud muutustele ja erinevad võimalikud ühistranspordi kasutamist soosivad tegurid (nt sobivad liinid, kiirus, puhtus jne) mõjutaksid neid vähem.
- Ka **jalgrattaga** sõitmine kuulub viiendiku Eesti inimeste jaoks enamasti või aeg-ajalt kasutatavate transpordiviiside hulka, kuigi isiklikud, kelle üks või peamine liikumisviis oli jalgratas, mõõnsid, et Eesti suurlinnad on valdavalt veel väga kaugel jalgrattasõbralikust linnaruumi korraldusest. Intervjueeritavad ütlesid, et eraldi jalgrattarajad aitaksid liiklemist ohutumaks muuta ja võiks tuua jalgratast eelistama ka neid, kellele meeldib jalgrattaga sõita, kuid kes tunnevad end praegu linnas liigeldes ebaturvaliselt. Samuti rõhutasid intervjueeritud, et tõukerattad võiksid olla heaks alternatiiviks, kuid praegu on tõukerattaid puudutav seadusandlus väga napp ning puudub ühtne arusaam, kus ja kuidas nendega sõita ning kuhu neid parkida.
- Ülemaailmsed trendiuuringud näitavad, et järgmise kümne aasta jooksul kasvab liikumisviisides nii jalgrattaga sõitmine, jalgsi käimise kui ka ühistranspordi kasutamise osakaal (koroonaeesed andmed). Sealjuures rõhutatakse, et käitumise muutumise eelduseks on linnaruumi arendamine selliselt, et see toetaks inimeste n-ö rohelisemaid valikuid (jalgrattateed, autovabad ja ainult jalakäijatele ja/või jalgratturitele mõeldud tsoonid jne).
- Sarnaselt võib ka Eesti puhul märgata positiivseid ilminguid keskkonnasõbralike liikumisviiside suunas – järgmise viie aasta perspektiivis näeb 66% Eesti elanikest end kasutamas ühistransporti, 57% jalgratast (sh elektrilist jalgratast) ning 22% tõukeratast (sh elektrilist tõukeratast).
- Koroonakriisil oli tugev mõju liikuvusele, nagu on näidanud nii Eesti kui ka muu maailma andmed: eriti kriisi keskmes kevadel erinesid liikuvusandmed tavapärasest

kardinaalselt. Kaugemaleulatuva mõju osas kardetakse, et viiruskriis andis autostumisele hoogu juurde, sest näiteks G7 riikide suurlinnade elanikest ligi kolmandik näeb end kasutamas ühistransporti vähem ja autot rohkem kui enne viiruskriisi. Londoni, Itaalia ja Jaapani suurlinnade elanikest 40% kasutaksid autot rohkem ka viiruspiirangute kadumisel.<sup>8</sup>

- Koroonakriis andis küll tagasilöögi ühistranspordi kasutamisele ja viidatakse ohule, et viiruskriis soodustab autostumist, kuid teisalt kasvas inimeste **avatus jalgrattaga või jalgsi liikumise** suhtes – mõlemaid liikumisviise harrastavad maailma suurlinnade elanikud enda arvates lähitulevikus rohkem kui enne viiruskriisi. Seega on viiruskriis ühtaegu nii ohutegur autostumise võimendamiseks, aga ka soosiv tegur jalgsi käimise ja jalgrattaga sõitmise suhtes. Viimane eeldab, et infrastruktuur ja linnade poliitika roheliste liikumisviiside soosimiseks toetavad neid valikuid<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> <https://www.kantar.com/campaigns/public-journal>

<sup>9</sup> <https://www.tnsglobal.com/press-release/sustainable-transport-on-track-to-overtake-cars-by-2030-in-the-worlds-largest-cities>

## Arenguseire Keskus

Lossi plats 1a, 15165 Tallinn

[arenguseire@riigikogu.ee](mailto:arenguseire@riigikogu.ee)

[riigikogu.ee/arenguseire](http://riigikogu.ee/arenguseire)