

KANTAR

Eesti elanikkonna liikuvusprofiilid

Triinu Ojala
Kantar Emori juhtekspert

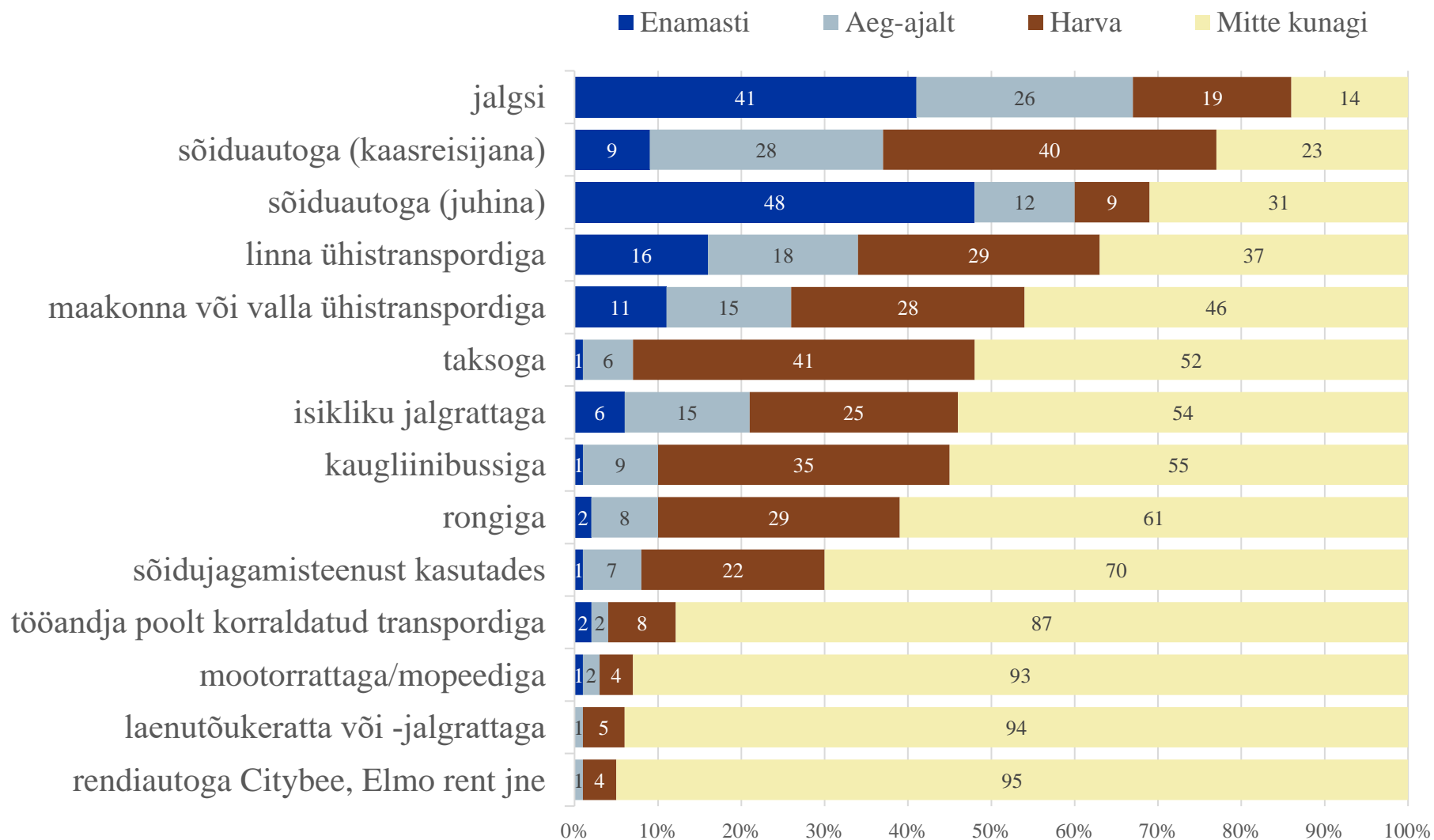
10.06.2021



Eesmärk: Tuvastada Eesti elanike liikuvusmustreid ja liikuvusega seotud hoiakuid, koostada liikuvusprofiilid ja neile vastavad persoonad

- Kantar Emori trendiuuring **Kompass2020** kaardistab igal aastal Eesti elanike (meedia)päeva, peamisi tegemisi, toodete ja brändide eelistusi, hoiakuid ja väärtusi.
- **2020. a kevadel** uurisime ka, mis **liikumisviise kasutatakse tavapäraselt** tööle, kooli või muudesse sihtkohtadesse liikumisel ning palusime hinnata, millised on **liikumiseelistused lähitulevikus** (5 aasta perspektiivis).
- Klasteranalüüsi abil moodustasime Eesti elanikkonna **liikuvusprofiilid**, mis said sisendiks kvalitatiivsele uuringule, mis annaks profiilidele „elu“.
- Viisime läbi **9 süvaintervjuud** iga klasteri tüüpesindajatega. Intervjueeritavate värbamisel lähtusime teabest, mis meil oli teada eri liikumisprofiili kuuluvate inimeste hobide, huvide, ellusuhtumise ja sotsiaal-demograafilise tausta kohta.

Tavapäraselt liigutakse tööle, kooli või muudesse peamistesse sihtkohtadesse...





Andrei/Andres Tallinnast (ca 10% elanikkonnast)

Tehnoloogiahuviline, avatud muutuseks.
Hindab mugavust üle kõige ja eelistab autot.

Ta on avatud suhtumisega uutesse tehnoloogiatesse ja alternatiivsetesse liikumisviisidesse ehk valmis muutma oma liikumisviise tulevikus. Rattaga sõidab küll, aga praegu siiski vaid töövälisel ajal.

Praegu on ta siiski tugevalt oma isikliku või tööauto kasutamises kinni, sest see on mugavam ja paindlikum. Ühistransport ei meeldi, kuna **ei pea seda hügieeniliseks** ja teda häirivad bussis sõitvad kodutud.

Käsud, keelud, maksud ja piirangud (ummikutsoonid, diiselautode tõrjumine südalinnast vm) ei ajendaks meest oma käitumist muutma. Muutust võiks ajendada see, kui soovitud sihtkohas on autoga liiklemine väga ebamugav (**pole parkimiskohti, kallis parkimine**) ning samas on **pakkuda kiire, puhas ja mugav alternatiiv** (nagu näiteks Saksamaal rongiliiklus).



Kerttu Tallinnast (ca 15% elanikkonnast)

Ei näe vajadust auto järele, liigub ühistranspordiga ja jalgrattaga. Liiguks jalgrattaga rohkem, kui jalgrattateed oleksid paremad ja turvalisemad.

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 kõnnib palju, sõidab 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 poleks 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**.



Tiiu Lääne-Virumaalt (ca 10% elanikkonnast)

Auto on hädavajalik tarbeese, et hõreda asustusega maapiirkonnas saaks poodi, arsti juurde ja muid asju ajama

Tiiu kasutab autot mitte selle pärast, et ühistransport talle ei meeldiks, vaid ta lihtsalt **ei näe 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 ümberistumistele. Praegu vaatab ta tasuta vuravaid tühje bussikolakaid murega – kes selle kinni maksab?

Kui kehtiks näiteks automaks, kütus oleks oluliselt kallim vm, sõidaks Tiiu ikkagi autoga nii palju kui vaja, sest asjatoimetused vajavad ajamist ja maakohas elades on auto Tiiu sõnul hädavajalik **tarbeese**. Sõidujagamist võiks Tiiu meelest maapiirkondades rohkem kasutada, kuid seda piirab eestlaste tagasihoidlikkus ja harjumus omaette toimetada.

Tiiu kasutaks Tallinnas emal külas käies ühistransporti küll ja jätaks auto kuhugi **linnaäärsesse parklasse**, sest linnas ta parkimiskohta ei leiaks, kuid ema vajab sageli arstile sõidutamist.



Svetlana Tallinnast (ca 14% elanikkonnast)

Eelistab ühistransporti praegu ja tulevikus

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**. Ta on ka mures, et bussijuhid **ei hoia silma peal** sõidukisalongis toimuval.

Sveta saab juba telefoni sõiduplaanide jälgimisega kenasti hakkama, aga sooviks **selgemat ja ühtset piletisüsteemi üle Eesti**.



Kuldar Rakverest (ca 2% elanikkonnast)

Ise kasutab tööandja sõidukit, pereemal on teine auto, sest isiklik sõiduauto väikeste lastega peres kõige mugavam liiklemisvahend

Isiklikku autot kasutab Kuldar nädalavahetusel kõigiks tegemisteks, mis nad perega väljaspool kodu ette võtavad, alates poeskäigust ja lõpetades vanematele külla sõitmisega – viiekesi punktist A punkti B liikumist ei kujutaks ta bussiga ette.

Kui raha jääks maja laenu kõrvalt rohkem kätte, oleks ta valmis hankima mõne „rohelisema“ sõiduki – gaasi- või elektriauto.

Ühistransporti Kuldar ei kasuta, sest talle ei meeldi **sõltumine nende hõredatest graafikutest**. Kuid varem käis Kuldar Soomes tööl ja sõitis siis rongiga Tallinnase, et laevale minna. Helsingis kasutas trammi, metrood ja busse röömuga. Praegu sõidutab ta **tööandja bussiga** ka töökaaslasi, kuigi üks mõnikord on nende järel ootamine tüütu.



Katrin Tartumaalt (ca 6% elanikkonnast)

Elab linnalähedases uusarenduses. Peres koguni 3 autot, kuna igal pereliikmel oma päevakava.

Auto kasuks eelkõige mugavus – **vabadus ise otsustada**, millal töölt lahkuda, ja võimalus oma aega paremini planeerida, kellestki sõltumata.

Üks pere autodest võiks olla ka elektriauto (kui hind oleks mõistlikum), aga igatahes peab olema ka auto, mis sõidaks Tallinna, Riiga või millega saaks Euroopas reisida. Peres on ka koer, keda peab reisides kaasa võtma.

Ühistranspordi peatused jäävad 1,5-2 km **kaugusele**. Mõnikord on olnud hommikul **buss nii täis** „et nõõbid lendasid“. Katrin ei raatsi tütart kooli minekuks tund varem äratada, ikka viskab ise autoga ära. Rong väljub nt 7:08 – „Kuhu niiviisi öösel minna?“

Rendiratas oleks linnas liikudes tore, aga siis peaks olema kindlus, et see ikka olemas on kui vaja.

Marek Tartust



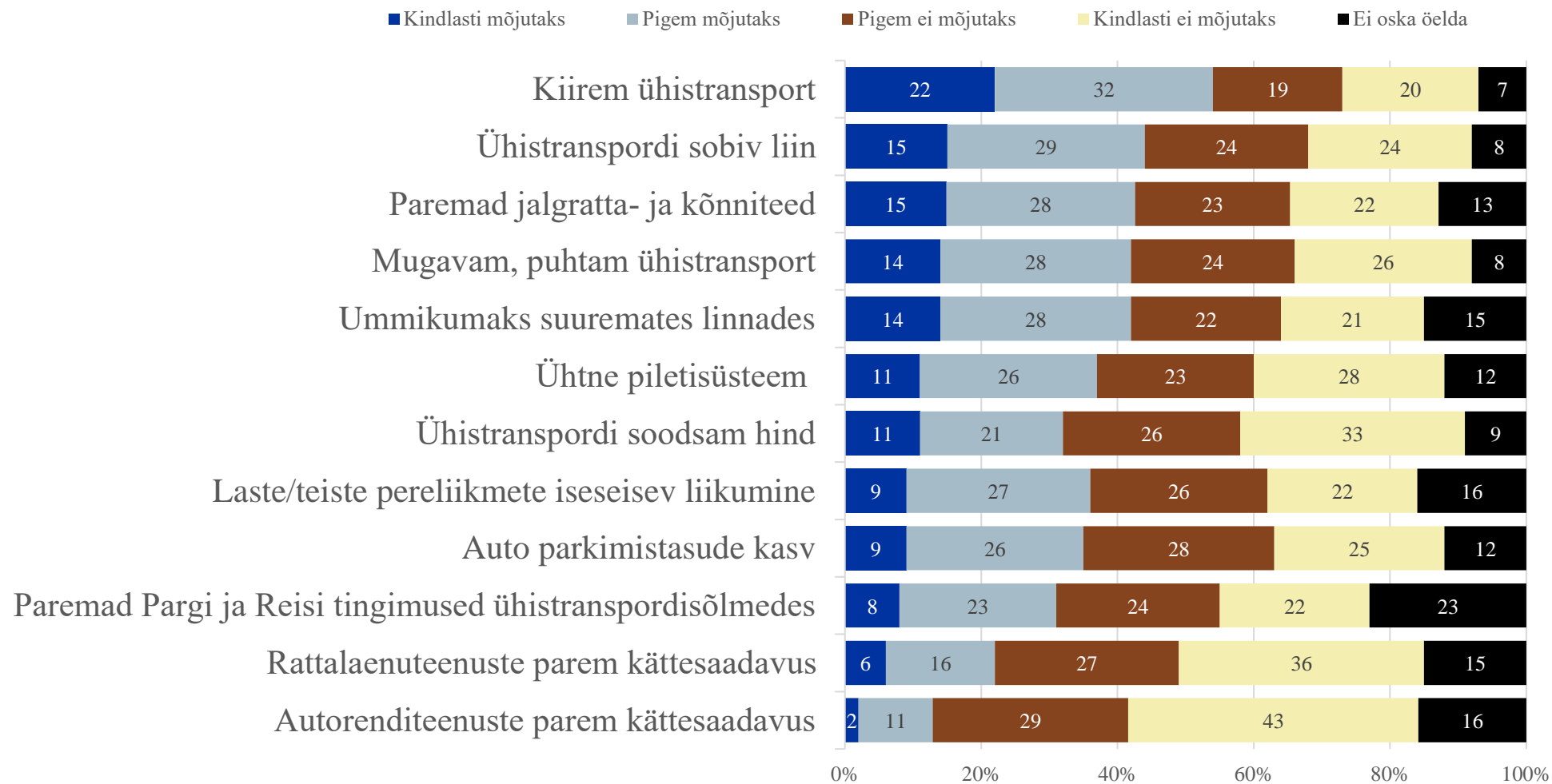
Eino Põlvamaalt



Hendrik Tallinnast



Kuivõrd järgmised tingimused paneks vähendama sõiduauto kasutamist ning otsustama teiste liikumisviiside kasuks?





Majanduslikud

Otsitakse säästlikumaid liikumisviise

Ökoloogilised

Eeskätt noored on üha keskkonnateadlikumad

Tehnilised

Muutuvad nii liikumisvahendid kui –põhjused (e-kaubandus, kaugtöö ja õpe)

Poliitilised

Maksupoliitika, rohepööre, avaliku ruumi planeerimine

Sotsiaal- kultuurilised

Muutuvad ajad ja kombed. Kodukesksus, tervislikkus, paindlikkus



Kuidas edasi?

KANTAR