

## European Platform on Mobility Management



### Liikuvuskorraldus: mõiste definitsioon

MAX projekti konsortsiumi ja Euroopa liikuvuskorralduse võrgustiku (EPOMM) kinnitatud liikuvuskorralduse mõiste definitsioon ja liikuvuskorralduse meetmete liigitus

### MAX projekti partnerid

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (project leader) – Austria	Mobiel 21 – Belgium
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, ILS – Germany	Eric N. Schreffler, Transportation Consultant – USA
Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – Spain	FIT Consulting – Italy
Lyle Bailie International Limited – United Kingdom	Synergo - Switzerland
Timo Finke Consult Aachen – Germany	Traject – Belgium
Austrian Standards Institute – Austria	Trivector – Sweden
<b>Universities</b>	
University of Piraeus Research Centre, UPCR – Greece	University of Maribor, Faculty of Civil Engineering – Slovenia
Cracow University of Technology – Poland	Aristotle University of Thessaloniki – Greece
Centre National de la Recherche Scientifique – France	Edinburgh Napier University – United Kingdom
University of Central Lancashire – United Kingdom	Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Germany
University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Germany	Vilnius Gedimas Technical University – Lithuania
<b>Demonstrators</b>	
Agencia Municipal de Energia da Almada, AGENEAL – Portugal	City Council of Almada – Portugal
Compagnia Transporti Laziali Societa' Regionale spa, COTRAL – Italy	Kortrijk Municipality – Belgium
Tallinn Municipality – Estonia	Munich Municipality – Germany

## Sissejuhatus

Käesolevas dokumendis defineeritakse liikuvuskorralduse mõiste ja liigitatakse selle meetmed. MAX projekt tegeles reisiteadlikkuse kampaaniate ja liikuvuskorralduse strateegiatega ning oli EL 6. raamprogrammi suurim liikuvuskorraldust (Mobility Management – MM) käsitlev teadusprojekt.

Liikuvuskorralduse mõiste defineerimine oli vajalik kõikide MAX projekti tegevuste ühtsele alusele viimiseks, kuna olemasolevad definitsioonid tööks ei sobinud. Mõiste definitsiooni töötas välja meeskond, kuhu kuulusid Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Stratos Papadimitriou, Panos Papaioannou, Karl-Heinz Posch, Tom Rye ja Janina Welsch ning oma panuse andis ka kogu MAX projekti meeskond.

Definitsiooni on heaks kiitnud Euroopa liikuvuskorralduse võrgustik EPOMM (*European Platform on Mobility Management*).

## Sisukord

Liikuvuskorralduse definitsioon .....	3
Piiritlemine – liikuvuskorralduse ulatus .....	3
Definitsiooni avatud ja arenev iseloom.....	4
Liikuvuskorralduse meetmete definitsioon ..	5
Mõnede meetmete täpsem kirjeldus .....	8
Inglisekeelsed lühendid .....	12
Kasutatud allikad .....	12

## Liikuvuskorralduse definitsioon

Projektis MAX on kokku lepitud, et liikuvuskorralduse all mõistetakse järgmist:

Liikuvuskorraldus on kontseptsioon, mille eesmärgiks on säästva transpordi edendamine ja autokasutuse nõudluse ohjamine inimeste hoiakute ja harjumuste muutmise kaudu.

Liikuvuskorralduse keskmes on nn „pehmed“ meetmed nagu teavitamine ja suhtlemine, teenuste korraldamine ning partnerite tegevuse koordineerimine. Sageli võimendavad „pehmed“ meetmed linnatranspordi nn „kõvade“ meetmete (näiteks uued trammiliinid, teed, jalgrattateed) tõhusust. Alati ei nõua liikuvuskorralduse meetmed (võrreldes „kõvade“ meetmetega) suuri rahalisi investeeringuid ning nende tulude-kulude suhe võib olla väga hea.



**Mida see praktikas tähendab? Linnas, kus rakendatakse liikuvuskorraldust, näete järgmist:**

- märkate kampaaniaid ja reklaame, mis kutsuvad üles käima jala, sõitma jalgrattaga või kasutama ühistransporti;
- teile pakutakse individuaalset liikuvusnõustamist, andes teavet sellest, kus ja kuidas te saate auto kasutamist vähendada;

- tööandja võib kinni maksta teie ühistranspordipiletid, et innustada teid autoga töölkäimisest loobuma;
- teil võib olla võimalus kasutada oma kodu läheduses ühisauto kasutamise teenust;
- koolis, kus teie lapsed õpivad, on välja töötatud liikuvuskava selle kohta, kuidas lapsed saaksid ohutult jalgsi koolis käia;
- teil on võimalik kasutada kohaliku liikuvusnõustuskeskuse teenust juhul, kui soovite puhkusele sõita ühistranspordiga;
- ehitusplaneerimise tegevus seotakse teatud tingimustega ehitisega kaasnevate liikluse mõjude vähendamiseks, näiteks võidakse nõuda, et töötataks välja kava töötajate ja küllastajate liikumise ning kaubaveo korraldamiseks või parkimiskohtade arvu määramiseks.

Üldiselt kasutatakse liikuvuskorralduse meetmeid väga harva eraldiseisvatena, tavaliselt rakendatakse teavituskampaaniaid koos infrastruktuuri, hinnakujunduse või liikluskorralduse meetmetega.

## Piiritlemine – liikuvuskorralduse ulatus

Liikuvuskorralduse kontseptsiooni süüvimine võib tekitada mitmeid küsimusi. Selleks puhuks pakub MAX projekt mõningaid juhtnööre liikuvuskorralduse piiritlemiseks.

- **Liikuvuskorraldus puudutab eelkõige nõudlust, mitte pakkumist.** See tähendab, et uute trammiliinide, jalgrattateede, autoteede jms ehitamine ei ole liikuvuskorraldus, kuna tegemist on pakkumisel põhinevate meetmetega. Seda põhimõtet peegeldavad näiteks Hollandi ja Rootsi transpordipoliitika, kus on väga paljudel juhtudel

kohustuslik kõigepealt kaaluda liikuvuskorralduse võimalusi ja alles pärast seda antakse luba pakkimisel põhinevate meetmete kasutamiseks, näiteks tee ehitamiseks. Samuti väljendub see tõsiasjas, et USAs ja veel mõnes riigis nimetatakse liikuvuskorraldust reisinõudluse juhtimiseks (Travel Demand Management - TDM).

- **Infrastruktuuri meetmed võivad olla liikuvuskorralduse toetusmeetmed.** Paljudes riikides vaadeldakse liikuvuskorraldust kõige sagedamini kohajärgselt – see on seotud kohaga, millega liiklus on seotud, näiteks ettevõttega, kooliga või turismiobjektiga. Teatud koht, näiteks haigla või äripargi kooskõlastatud liikuvuskorralduse meetmete kogum võib hõlmata infrastruktuuri (jalgrattaparkla, trammipeatus, autoparkla, edasi-tagasi bussiühendus, mis on tüüpilised pakkimispõhised meetmed). Neid peetakse toetusmeetmeteks, kuid mitte liikuvuskorralduse meetmeteks.
- **Liikuvuskorraldus ei pruugi piirduda konkreetse kohaga.** Liikuvuskorralduseks loetakse ülelinnalisi, piirkondlikke või riiklikke meetmeid nagu ühisauto kasutamine, koossõidusüsteemid, liikuvusnõustuse keskused, uute elanike informeerimine, kampaaniad või mitme teenuse liitmine ühtsesse piletisüsteemi.
- **Liikuvuskorralduseks ei peeta säästva linnatranspordi kavasid, kuid need peaksid hõlmama ka liikuvuskorraldust.** Liikuvuskorraldus ei sisalda tervet liikluse ja transpordi planeerimise valdkonda. Transpordikavad kuuluvad liikuvuskorralduse alla ainult siis, kui nad on kohapõhised, näiteks tööle või kooli sõitmise kavad. Momentum projektis on loodud selle kohta ametlik mõiste – **liikuvuskava**. Liikuvuskorralduseks ei peeta kahe või enama sõitjaga autode sõiduraja loomist kiirteedel, ummikutasusid, parkimise korraldust ja teemakse, ent need võivad olla liikuvuskorralduse toetusmeetmed vaatamata sellele, et tegemist on tüüpiliste nõudluspõhiste

meetmetega. Kuna parkimise korraldamine on kohapõhisel liikuvuskorraldusel väga oluline, peetakse seda liikuvuskorralduse lahutamatuks osaks, s.t. parkimise korraldus on liikuvuskorralduse meetmestiku osa.

- **Liiklussüsteemi juhtimist ei peeta liikuvuskorralduse osaks.** Samas need liikluse juhtimise osad, mille eesmärk on mõjutada nõudlust ja muuta hoiakuid, eriti juhul, kui need mõjutavad inimesi kasutama auto asemel teisi võimalusi, kuuluvad liikuvuskorralduse alla. Näitena võib tuua rongide väljumisaegade saatmise mobiiltelefonidele, nende internetti või erinevatele teadetetahvlitele ülespaneku või edastamise navigatsiooniseadmete kaudu.
- **Liikuvuskorraldus hõlmab reisiteadlikkust, liikuvusalast haridust, säästvate liikumisviiside turundust.** Mõned liikuvuskorralduse teoreetikud peavad seda määratlust piisavalt selgeks. Tegelikult on aga piire peaaegu võimatu tõmmata.
- **Liikuvuskorraldus hõlmab kaupade vedu vaid juhul, kui see on kohapõhine ja kaupade kohta käivad meetmed on osa liikuvuskavast, mis hõlmab ka reisijaid.** Reisijate pagasi vedu kuulub igal juhul liikuvuskorralduse alla. Kui need tingimused aga pole täidetud, peetakse kaubaveo korraldamist logistikaks, mis on eraldi majandusharu.
- **Erinevad õigusaktid, rahalised stiimulid millegi tegemiseks või tegemata jätmiseks on liikuvuskorralduse osaks,** kui need toetavad konkreetseid liikuvuskorralduse meetmeid eelpool kirjeldatud piirides.

## Definitsiooni avatud ja arenev iseloom

Tegemist on definitsiooniga, mille kiitis heaks Euroopa liikuvuskorralduse võrgustiku (EPOMM)

nõukogu. Kuna liikuvuskorraldus on kohanduv ja arenev kontseptsioon, ei pretendeeri see definitsioon kõikehõlmavusele ning võib muutuda.

Sellele vaatamata soovib MAX projekti konsortsium kasutada käesolevat definitsiooni liikuvuskorraldusega tegelemisel.



## Liikuvuskorralduse meetmete definitsioon

Nagu eelmises osas kirjeldatud, sisaldab liikuvuskorraldus erinevaid meetmeid. Selles osas püüame anda meetmetest täieliku ülevaate ja neid liigitada. Esmalt anname liikuvuskorralduse meetmete lühiülevaate, seejärel määratleme neid vajadusel põhjalikumalt. Meetmete nimekiri on koostatud varasemate ELi liikuvuskorralduse uuringute põhjal ning seejärel on nende kohta leitud ristviited USAs tehtud uuringust (Meyer, 1999), veebipõhisest abivahendist „Toolbox for Mobility Management Measures in Companies” ([www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be)) ja *Victoria Transport Policy Institute* poolt koostatud reisinõudluse juhtimise entsüklopeediast „TDM Encyclopaedia” ([www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)).

Tegemist on meetmete nimekirjaga, mille kiitis heaks Euroopa liikuvuskorralduse võrgustiku (EPOMM) nõukogu. Kuna liikuvuskorraldus on kohanduv ja arenev kontseptsioon, ei pretendeeri see definitsioon kõikehõlmavusele ning võib muutuda.

## Teavitusmeetmed

Need meetmed lähtuvad põhisas sõitja nõudlusest ja annavad võimalikule sõitjale teavet ning nõu kõikvõimalike teavitusvahendite kaudu. Mõned näited:

- kohaliku liikuvusnõustuskeskuse teabe- ja reisinõustamisteenused;
- reisiinfo, mida jagatakse enne reisi ja reisi ajal erinevate vahendite kaudu;
- säästvate liikumisviiside propageerimine reklaami ja muude turundusvõtete abil – näiteks teabematerjalide jagamine kodus.

## Edendusmeetmed

Selle meetmete liigi põhiideeks on teadlikkuse suurendamise, auto kasutamise alternatiivide tutvustamise ja teabe jagamise abil julgustada inimesi vabatahtlikult oma käitumist muutma. See tähendab, et see meetmete rühm ei paku tegelikult isikliku auto kasutamise asemel muid võimalusi, vaid püüab pigem aktiivselt tõsta inimeste teadlikkust ja julgustada neid kasutama muid olemasolevaid võimalusi. Meetmete hulka kuuluvad:

- individuaalne reisiabi (Personalised Travel Assistance – PTA) eesmärgiga aidata sõitjatel nende enda reisiarjumuste põhjal mõista, kuidas nad saaksid oma autokasutust vähendada;
- reklaamikampaaniad ja muud edendusmeetmed (nt Euroopa autovaba päev), millega innustatakse inimesi jalgsi käima ning jalgratast ja/või ühistransporti kasutama (mõnikord ühendatakse sellised kampaaniad terviseedendusega);

- alternatiivsete liikumisviiside sihipärane edendamine ning reisimise vähendamine / sõiduahelate koostamine. Siia alla võivad kuuluda projektid, mida transpordiettevõtted korraldavad koos õpilastega või näiteks ühe piirkonna kodude külastamine ja inimestele erinevate nõuabekandjate jagamine (kohalikud reisijuhid, ostujuhid), et julgustada neid mõtlema oma reiskäitumise muutmise üle.

Näidetena tegelikult elust võib tuua kampaania „Jalgrattaga tööle“, mida on väga laialdaselt rakendatud Taanis, Saksamaal (Cycling to work campaign: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)) ja Austrias või Münchenis korraldatav reisiteadlikkuse ja -käitumise muutmise programm uutele elanikele.

## Korralduslikud ja koordineerimismeetmed

Nagu nimetuski ütleb, pakub, korraldab ja koordineerib see meetmete liik kogu piirkonnas erinevaid liikuvuskorralduse teenuseid, et leida muid võimalusi sõiduauto asemele.

- Piirkondlikud koossõitu (car pooling) toetavad teenused viivad auto kasutajad kokku nende inimestega, kes tahavad sõita samal marsruudil ja on valmis oma isiklikku autot koossõidul jagama.
- Piirkondlikud ühisautode kasutamise (car sharing) ja paindlikud jalgrattarendi teenused. Need on lisavõimalused isikliku auto (või jalgratta) omamise asemel, pakkudes piirkonnas auto või ratta rentimise võimalust mugavatest asukohtadest. Kuna ühisautode kasutamise teenus eeldab eelnevat registreerimist ja sageli ka vastava klubi liikmeks olemist, on auto broneerimine ja rentimine ühisautode kasutamise teenuse abil väga kiire ja lihtne protsess, mida tavaliselt saab teha internetis ja

auto saab kasutusse võtta nt mobiiltelefoni kaudu.

- Ühistransporditeenused nõudmisel/tellimisel, mida mõnikord nimetatakse ka „paratransiidiks“ (*paratransit*) – näiteks Saksamaal, Austrias ja Šveitsis käigus olev Anrufsammeltaxi või Hollandi Treintaxi (raudteetaxi).

## Haridus- ja koolitusmeetmed

See meetmete liik viitab liikuvuskorralduse sidumisele haridusega ning tähendab töötajate koolitamist liikuvuskorralduse teemadel. Mõned näited:

- klientidele liikuvusalase teabe jagamise koolitus näiteks hotelli või kaubanduskeskuse personalile;
- liikuvuskorralduse kursused sellistele sihtrühmadele nagu näiteks liikuvusnõustuskeskuste töötajad või liikuvusnõustajad ja -koordinaatorid;
- liikuvuskorralduse alane haridus nii seal, kus liikuvus ja selle korraldamine autokasutuse vähendamiseks kuulub koolide õppekavasse, kui ka igal pool mujal.

## Kohapõhised meetmed

Paljudes riikides on liikuvuskorraldus eeskätt kohapõhine tegevus, mis on seotud liiklust põhjustava koha või sündmusega nagu näiteks ettevõtte, kool, kontsert, spordivõistlus, laat, haigla, erinevates asukohtades tegutsev haldusasutus, puhkeala jne. Sellisel juhul on liikuvuskorralduse eesmärk juhtida viisi, kuidas inimesed kõnealusesse kohta ja tagasi liiguvad. Selle liigi alla kuulub väga palju meetmeid.

- Kooli liikuvuskava sarnaneb suures osas teiste kohapõhiste liikuvuskorralduse tegevustega, kuid selle erinevus seisneb laste ja

vanemate/tööandja ning töötajate laiemas kaasatuses nii kava väljatöötamise kui ka täitmise.

- Kohapõhised teenused ja infrastruktuur, mis valitakse nii, et need sobiksid kohaga ja vastaksid sinna reisivate inimeste huvidele – nagu jalgrattaparklad, kohapealsed jalakäijatele mõeldud rajatised, trammipeatused, autoparklad, edasi-tagasi bussiliinid, töölibussid, teenusbussid, pargi ja sõida (P&R) võimalus ja/või väikebusside koossõidusüsteem (Van Pool). Põhjalikumalt kirjeldatakse loetletud meetmeid järgmises osas.

## Sidevahendid ja paindlik aja planeerimine

Nii organisatsioonid kui ka teised kogukonna liikmed saavad võtta teatud meetmeid reisimise vähendamiseks, näiteks kasutades kohalesõitmise asemel sidevahendeid, korraldades oma töö ümber või tehes mõlemat. Mõned näited:

- muutused kordade arvus, milleks patsient peab tulema teatud protseduuriks haiglasse. Seda on katsetatud näiteks Hollandis, Gelre'i haiglas;
- muutused kordade arvus, milleks inimesed peavad teatud haldustoimingu tegemiseks, näiteks lapse sünni registreerimiseks või ehitusloa saamiseks minema valitsusasutusse;
- ostmine, töötamine, suhtlemine ning teenuste osutamine telefoni või Interneti teel selle asemel, et sõita selleks kuhugi kohale. Näiteks saab Kreekas nüüd sünnitunnistuse postiga, tellides selle telefoni teel, kusjuures veel kümnekond aastat tagasi tuli selleks käia kuni kolm korda Ateenas asuvas riiklikus büroos;
- asutuste lahtiolekuaegade muutmine eesmärgiga vähendada liikluskooormust tippundidel, paindliku tööaja kehtestamine või

töönädala lühendamine. Viimatinimetatu tähendab, et töötajate tööpäev pikeneb, kuid tööpäevade arv nädalas või kuus väheneb ning see aitab kokkuvõttes liikumist vähendada.

## Toetavad ja lõimivad meetmed

Kuigi neid meetmeid liikuvuskorralduses otseselt ei kasutata, võivad need märkimisväärselt mõjutada liikuvuskorralduse tõhusust. Need võivad mõjutada autoga või muul viisil liikumise kulusid või tekitada keskkonnas soodsama pinnase liikuvuskorralduse meetmete juurutamiseks. Lõppkasutaja ei pruugi selliseid meetmeid otseselt näha, kuid sellele vaatamata mõjutavad need tema reisikäitumist. Just sel põhjusel nimetame neid siinkohal toetus- või lõimimismeetmeteks.

- Parkimiskorraldus (hinnakujundus, normeerimine, piiramine, tasu parkimiskohast loobumise eest) parkimise pakkumise vähendamise eesmärgil ja/või vähendatud pakkumise juhtimiseks, et mõjutada inimeste arvu, kes eelistavad kohale sõita autoga.
- Paljudes riikides peab enne uusehituse ehitustöödega alustamist saama avalikult sektorilt vastavasisulise loa. Mõnes riigis sisaldab loataotlusprotsess teatud hoobasid, mis võimaldavad avalikul sektoril kohustada/julgustada piirkonna arendajat kasutama liikuvuskorralduse meetmeid. Teisisõnu, projekteerimisluba on mõnikord (sõltuvalt liikmesriigi planeerimisseadustest ja -tavadest) seotud arendajale, omanikule ja/või valdajale esitatavate nõuetega vähendada uusehitiste mõju liikuvusele, kasutades selleks üht või mitut kohapõhise liikuvuskorralduse meetmeid.
- Muudatused maksudes, et tööandja pakutavad sõidusoodustused ärataks rohkem või vähem huvi. Näiteks ettevõtte antud parkimiskoha tulumaksustamine erisoodustusena võiks vähendada töötajate huvi töökoha juures

parkimise vastu ja n-õ demotiveeriks neid autoga tööle käima. Kui maksuhüvitis neile, kes sõidavad tööle rongiga, on suurem kui hüvitis, mida saavad autokasutajad, eelistaksid inimesed rongi.

- Mõnes riigis võib tööle ja töölt koju sõitmise kulud maksustatavatelt tuludelt maha arvata ja seal võiks lubada säästval viisil sõitmise kulusid maha arvata suuremas ulatuses kui neid kulusid, mis tekivad mittesäästvalt sõites või muuta vahemaadele kehtestatud piiranguid, millest vähem või rohkem kulusid maha arvata ei saa jne.
- Asukohast olenevad hüpoteeklaenud, mille intressimäär on madalam juhul, kui majaostja valib asukoha, kus ta saaks hakkama vähem autot kasutades.
- Ummikutasud (teedel, mis olid varem tasuta).
- Ühtse piletisüsteemi juurutamine – mõned näited:
  - ühtsed piletihinnad erinevates transpordiliikides kogu piirkonnas; ühe piletiga saab sõita bussis, trammis, metroos jne (see on paljudes ELi liikmesriikides väga tavaline, kuid on ka selliseid riike, kus seda ei rakendata);
  - kontserdi-, spordivõistluste-, messi- jne pilet kehtib ka ühistranspordi piletina (kohaliku omavalitsuse, ühistransporditeenuse osutaja ja ürituse korraldaja kokkuleppel).
- Mitmeliigilise transpordi kaart: ühisautode kasutamise teenusega liitumine võimaldab kasutada ühistransporti soodushinnaga ja vastupidi – samasuguseid rakendusi saab kasutada ka „paratransiidi“ ja jalgrattarendi teenuste puhul (näiteks Hollandis kasutatav ühistranspordijalgratas (OV-Fiets)).

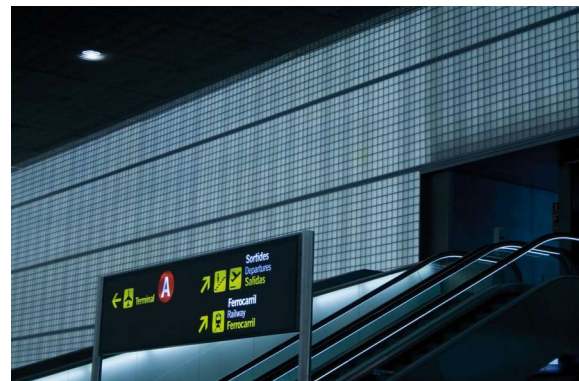
## Mõnede meetmete täpsem kirjeldus

Eelmises osas rääkisime liikuvuskorralduse meetmete liigitusest. Selles osas kirjeldame mõningaid meetmeid põhjalikumalt.

### Teavitusmeetmed

**Liikuvusnõustuse keskus** jagab liikuvusalast teavet ja osutab liikuvusalaseid teenuseid, näiteks müüb pileteid – tavaliselt erinevate ühistranspordivahenditele (buss, metroo, tramm, rong), aga ka teiste liikumisviiside kasutamiseks (parkimine, ühisauto kasutamine, koossõidu teenus). Mõnikord koostab liikuvusnõustuse keskus liikuvuskavasid liiklust tekitavatele kohtadele nagu koolid, ettevõtted jne. Kui liikuvusnõustuse keskus asub suurettevõttes, nimetatakse seda mõnikord **liikuvusbürooks**.

**Liikuvusnõustaja** on isik, kes jagab individuaalset reisiinfot (ja töötab sageli liikuvusnõustuse keskuses) või koostab liikuvuskavasid. Selliseid inimesi nimetatakse mõnikord ka liikuvusjuhtideks või reisi- või liikuvuskoordinaatoriteks – eriti juhul, kui nad tegelevad ühe konkreetse kohaga.





## Edendusmeetmed

**Individuaalne reisinõustamine (Personalised Travel Assistance – PTA)** tähendab selliste inimeste leidmist, kes on huvitatud oma reiskäitumise muutmise võimalustest. Asjast huvitatuid võib värvata töökohtadest, kuid kõige sagedamini on seda tehnikat kasutatud teatud piirkonna kõiki leibkondi hõlmavates lähenemistes (eriti Austraalias, loosungi all „Reisi targalt“). Kõikidele piirkonna elanikele saadetakse reisiteadlikkuse kampaaniat tutvustav kiri ja seejärel võetakse peredega ühendust telefoni teel. Neile peredele, kes on asjast huvitatud, pakutakse mitmeid erinevaid võimalusi ja üks neist on individuaalne reisinõustamine. Individuaalse reisinõustamise eksperimendis osalev perekond peab tavaliselt ühe nädala jooksul päevikut kõikide oma sõitude kohta. Seejärel arutatakse kirjapandud reisinõustajaga, et leida sõidumustrite muutmise võimalusi koossõidusüsteemi, jalgrattaga sõitmise, jalgsi käimise, ühistranspordi kasutamise, sõiduahelate koostamise või infotehnoloogia kasutamise kaudu.

## Korralduslikud ja koordineerimismeetmed

**Koossõidusüsteem (car pooling)** tähendab, et kaks või rohkem inimest sõidavad ühte teed ühe osaleja isikliku autoga (Suurbritannias kutsutakse seda ka car sharing).

**Ühisauto kasutamine (car sharing)** tähendab, et inimesed maksavad auto kasutamise eest tunni-, päeva- või muu perioodi tasu ning auto kuulub ettevõttele, kes osutab teenust ärielistel eesmärkidel, samas ei seisa autod ühes keskses jaamas, vaid on üle linna või isegi üle mitme linna laiali jaotatud. Ühisauto kasutamist võib ametliku broneerimissüsteemi abil korraldada ka organisatsioonisiselt (Suurbritannias nimetatakse selliseid organisatsioone autoklubideks – Car Clubs) Ühisauto kasutamine erineb rentimisest selle poolest, et autot saab kasutada ka väga lühikest

aega, auto kättetoimetamiseks ei ole vaja töötajaid ning autot saab kasutamiseks võtta paljudest kohtadest.

**Väikebussi koossõidusüsteem (van pooling)** tähendab, et töötajate rühm kasutab tööle ja koju sõitmiseks väikebussi ning kannab ühiselt sõiduki ja selle kasutamise kulud. Mõnikord toetab sellist sõidukorraldust rahaliselt tööandja, kuid seda võib töötajate asemel korraldada ka kolmas isik.



## Kohapõhised meetmed

**Liikuvuskava** on konkreetsest kohast lähtuv kava, mille eesmärk on juhtida ning sageli ka muuta sinna ja tagasi sõitvate inimeste sõidumustreid (näiteks ettevõtte töötajad, kaupluse kliendid, kooliõpilased ja õpetajad). Paljudes riikides kutsutakse liikuvuskava **reisikavaks** või **sõitmise vähendamise kavaks**. Kõige sagedamini koosneb liikuvuskava kogu meetmestikust, eriti juhul, kui linn on väga suur. Liikuvuskava peab vastama konkreetse koha vajadustele ning hõlmab seega mitmeid allpool nimetatud meetmeid (kuigi see nimekiri ei ole kaugeltki täielik).

- Erinevate liikumisviiside tutvustamine, et inimesed oleksid kursis kõikide olemasolevate võimalustega sellesse kohta jõudmiseks.
- Info kõikide liikumisviiside kohta sihtkohta jõudmiseks (teave Internetis, jalakäijaid juhatavad viidad jne).

- Koossõidusüsteem (Car Pooling Scheme), et viia kokku samas suunas sõitvad inimesed.
  - Ettevõttesisene ühisautokasutamise süsteem (Carsharing Scheme), näiteks pakub ettevõtte ametiautosid, mida töötajad saavad ühiselt kasutada tööks ning pärast tööd ka isiklike asjade ajamiseks.
  - Kojuviimise kindlustamine, et koossõidusüsteemi kasutavad inimesed saaksid üksteisest sõltumatult kindlasti koju, kui juhtub midagi ettenägematut, näiteks jääb laps ootamatult haigeks.
  - Töönädala lühendamine (kümne päeva asemel töötatakse üheksa päeva, kuid igapäevane tööaeg pikeneb), tööaegade või vastuvõtuaegade muutmise liikluskoormuse vähendamiseks tipp tundidel ja/või vastavusse viimine ühistranspordi sõidugraafikuga.
  - Töötajatele aeg-ajalt kodustöötamise võimaldamine ja selle võimaluse kasutamise toetamine või kauba kojutellimise teenuse soodustamine – et ei peaks ostmiseks vastavasse kohta kohale sõitma.
  - Töölähetuste ümberkorraldamine ja tõhustamine ning osade lähetuste asendamine sidevahendite kasutamisega, et vähendada ametisõite.
  - Ettevõtte või tarnijate kaubaveo ümberkorraldamine ja tõhustamine, et vähendada kaubavedusid sinna ja tagasi.
  - Tööga seotud eesmärkidel isikliku auto kasutamise eest töötajatele makstavate hüvitiste muutmise, et soodustada keskkonnasõbralikumaid liikumisviise (näiteks hüvitades töötajale pikemate reisirõõru korral sõltumata liikumisviisist või auto kasutamisele kehtestatud kilomeetritasust ainult rongipileti maksumusega võrdse rahasumma; makstes jalgrattaga sõidetud kilomeetrite eest suuremat hüvitist kui autoga läbitud kilomeetrite eest jne).
- Nii on võimalik töölähetustes käimise viisi muuta ning vähendada inimestes huvi autoga töölkäimise vastu, kuna tööalaste sõitude hüvitamise pealt saab lisaraha.
- Duširuumid, riietusruumid, kapid, triikraud, lokitangid ja juukseföönid inimeste jaoks, kes eelistavad tööle tulla jalgsi, sörkides või sõites rulaga, rulluiskudega või jalgrattaga.
  - Turvaline jalgrattaparkla.
  - Jalgratate ja muude väikese kiirusega transpordivahendite ostmise toetamine või maksusoodustuste tegemine nende soetamisel.
  - Ametijalgratate pakkumine töötajatele.
  - Tasuta kohapealne jalgrattahooldus hooaja alguses.
  - Ohutud kohapealsed jalgratta- ja jalakäijate teed, mis viivad majade juurest otse kõikide juurdepääsuteedeni.
  - Kokkulepete sõlmimine ühistranspordi haldajatega või neile tasu maksmine järgmiste teenuste eest:
    - edasi-tagasi bussitranspordi korraldamine suurte reisijaamade või tasuta parklaga varustatud ühistranspordipeatuste vahel (siia kuuluvad nii kohaliku omavalitsuse hallatavad parklad kui ka need, mida saavad kasutada ainult selle organisatsioon liikmed, millega parkla on seotud);
    - olemasolevate teenuste graafiku tihendamise;
    - päris uute teenuste osutamine otseühenduse korraldamiseks sihtkoha ja selle piirkonna vahel, kus elab palju sihtkohaga seotud inimesi;

- o sooduspiletite pakkumine sihtkohaga seotud inimestele;
  - o tööpiletite sisseseadmine igapäevastele sõitjatele ja ühistranspordi sõidupiletite hinna alandamine;
  - o proovipiletite pakkumine, et need inimesed, kes tavaliselt ühistransporti ei kasuta, saaks seda nädala või kuu jooksul tasuta või madala hinna eest kasutada.
- Ühistranspordipiletite müümine sihtkohtades.
  - Väikebussi kooskasutus – töötajad kasutavad sihtkohta ja tagasi sõitmiseks ühist väikebussi, mille kasutamist organisatsioon võib rahaliselt toetada.
  - Töötajatele lisatasu maksmine (pidevalt) alternatiivsete sõiduvõimaluste kasutamise eest (seda saab tavaliselt kasutada ainult töökohtades).
  - Kohapealse liikuvusnõustaja palkamine ja liikuvusbüroo loomine.
  - Erinevate võimaluste loomine kohapeal, et vähendada sealt lahkumise vajadust puhkeajal.
  - Kohapealse (ja mõnikord koostöös kohalike võimudega ka väljaspool seda) parkimise korraldamine. Parkimise korraldamisest räägime üksikasjalikumalt allpool.

**Autode parkimise korraldamine** on võimas vahend, mis aitab mõjutada viisi, kuidas inimesed teatud kohta ja tagasi liiguvad. Olukordades, kus parkimiskohtade nõudlus ületab pakkumist, saab parkimist teatud kohal korraldada järgmiselt.

- Parkla kõikidelt või osadelt kasutajatelt saab võtta kasutustasu kas päeva, nädala või aasta

eest, tasu võib olla kõigile üks või oleneda teatud näitajatest (näiteks töötaja sissetulek) või parkimiskoha kvaliteedist või asukohast.

- Parkimist saab normeerida, näiteks võib töötajatel lubada parkida neljal päeval viiest.
- Parimad parkimiskohad võib broneerida koossõidu süsteemi kasutajatele, et oleks stiimul käia tööl ühe autoga.
- Parkimiskohti võib eraldada teatud näitajate alusel, näiteks vanuse järgi, selle järgi, kui kaua võtab inimesel aega autoga töölesõitmine võrreldes ühistranspordiga, kas töötaja on kellegi hooldaja jne.
- Parkla kasutamist võib ajaliselt piirata, näiteks võib kaubanduskeskuse parkla avada alles kell 10 hommikul, et tööle sõitjad ei saaks seda kasutada.
- Töötajatele võib maksta lisatasu selle eest, et nad parkimiskohta ei kasuta (seda nimetatakse *cash-out parking*).

Peale selle peab piiratud parkimisvõimalustega koht, kus nõudlus ületab pakkumist, tegema koostööd kohaliku omavalitsusega, et korraldada parkimist seda kohta ümbritsevatel tänavatel ja ennetada kõrvalmõjusid.

**Koolide liikuvuskavades** võivad vanemad meetmete juurutamisele kaasa aidata, näiteks organiseerides nn „kõndivaid busse“ (Walking buses) – lapsed lähevad jalgsi koos kooli ja neid saavad mõned vanemad. Peale selle lülitatakse sellise kava väljatöötamine, elluviimine ja analüüsimine sageli kooli õppekavasse. Nii saavad õpilased ja vanemad teavet meetmetest, mis pakuvad neile kooliskäimiseks alternatiivseid transpordivõimalusi ning lisaks haritakse lapsi liikuvuse teemadel, suurendatakse nende teadlikkust ning võimaldatakse osaleda edendustöös. Viimase hulka kuuluvad näiteks

- liikuvusmängud koos liikuvusülevaadetega, mis võiksid sisaldada laste või lasterühmade võistlust parima ülevaate eest;
- laste kaasamine kooli ümbruses selliste alade tuvastamiseks, kus nad tunnevad end liiklusest ohustatuna ning seejärel laste toetamine abinõude kujundamisel, mis aitaksid selliseid probleeme leevendada;
- liikuvusalased õppemoodulid (sh ekskursioonid);
- jalgrattakursused;
- kooli juures spetsiaalsete peatumiskohade eraldamine, kus autoga kooli toodud lapsed saavad autost väljuda;
- parkimise keelamine kooli ees;
- koossõidusüsteemide või „kõndivate busside“ korraldamine laste koolitoomiseks.



## Ingliskeelsed lühendid

MM	liikuvuskorraldus
PTA	individuaalne reisinõustamine
TA	reisiteadlikkus
TDM	reisinõudluse juhtimine
WP	tööpakett

## Kasutatud allikad

Cycling to work campaign.

[http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=1400&lang1=en](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1400&lang1=en) (Sept 25, 2007)

Meyer, M.D. (1999). "Demand Management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behaviour." *Transportation Research A*, 33, 575-599.

Victoria Transport Policy Institute (2007). "TDM Encyclopaedia." <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (Aug 14, 2007)

Toolbox for Mobility Management Measures for Companies.

<http://www.mobilitymanagement.be/english/> (Aug 14, 2007)