Piisavusprintsiip kui kliimameede ja kestliku eluviisi alus: piisavuse tegevuskava Eesti Roheliselt Liikumiselt



INFORSE-EUROPE
International Network for Sustainable Energy
Swedish Society for Nature Conservation
Latvijas Zaļā kustība
Latvian Green Movement
Naturvernforbundet
Eesti Roheline Liikumine
Estonian Green Movement-FoE
ECOHOME
Funded by the Nordic Council of Ministers

Piisavusprintsiip kui kliimameede ja kestliku eluviisi alus: piisavuse tegevuskava Eesti Roheliselt Liikumiselt

Tegevuskava teise versiooni avaldamise kuupäev: 31/10/2026
Põhiautor: Juta Kruusmäe, Eesti Roheline Liikumine
Kaanekujundus ja illustratsioonid: Swati Gupta ja Judit Szoleczky, INFORSE-Europe (International Network for Sustainable Energy-Europe)

Piisavusprintsiip kui kliimameede ja kestliku eluviisi alus: piisavuse tegevuskava Eesti Roheliselt Liikumiselt. 2
1 Eessõna ... 3
2 Probleemsituatsioon ... 3
3 Hoonete, elektri ja kütte piisavus ... 4
3.1 Väiksemad eluasemed ja vanade hoonete parem kasutus ... 4
3.2 Üldkasutatavad ruumid/ühisalad ... 6
3.3 Kogukonnapõhine eluasememudel ehk kooselamu (co-housing) ... 6
3.4 Kütte ja elektri tark ja säästlik tarbimine vastavalt ajale ... 7
3.5 Toatemperatuuri vähendamine mõistliku temperatuurini ... 7
4 Transport ja piisavus ... 8
4.1 Transpordi nõudluse vähendamine ... 8
4.2 Kergliikluse osakaalu suurendamine ... 9
4.3 Ühistranspordi soodustamine ja edendamine ... 10
4.4 Auto- ja sõidujagamine (car-sharing & ride-sharing) ... 10
5 Tarbekaupade piisavus ... 11
5.1 Paremate parandamisvalikutega tarbimise vähendamine ... 11
5.2 Tarbimise vähendamine toote eluea pikendamisega ... 13
5.3 Ühekordsete toodete vähendamine ... 13
5.4 Pakendite vähendamine ... 13
5.5 Olemasolevaid tooteid paremini kasutamine, näiteks riiete kandmine ... 14
5.6 Tooted ja jagamiskultuur / Asjade jagamine ... 14
6 Toit ja piisavus ... 15
6.1 Loomsete toitude tarbimise vähendamine ... 15
6.2 Toiduraiskamise vähendamine ... 16
7 Puhkus ja piisavus ... 17
7.1 Lendamise vähendamine: lennureisi asendamine rongisõiduga ... 17
7.2 Puhkus lähemal ... 18
7.3 Ressursimahukate puhkuse vormide asendamine ressursisäästlikumatega ... 18

1 Eessõna

Tegevuskava on avaldatud projekti „Sufficiency as Climate Action and for Sustainable Lifestyles in Nordic & Baltic Countries and Belarus 2025-26" raames. Eesti Roheline Liikumine võttis osa sellest projektist ning kaardistas erinevaid piisavusmeetmeid ja -praktikaid, samuti kogus kokku ideid keskkonna- ja tarbijaorganisatsioonidelt, et töötada välja konkreetsed ettepanekud, mis võiksid kõnetada ja suunata tarbijaid vähem tarbima. Siia alla kuuluvad nii asjad, mida saab iga inimene ise teha, kui ka võimalused omavalitsuste või riigi tasandil Eesti majandussüsteemi jätkusuutliku piisavusprintsiibi rakendamise poole suunata. Terve projekti raames korraldasime arutelusid keskkonna- ja noorteühenduste ning teiste gruppidega, tegime üldist teavitustööd ning koostasime poliitikaettepanekud otsustajate jaoks.

Projekti eesmärgid oli:

- muuta piisavusmeetmed tuntud ja aktsepteeritud kliimapoliitika osaks;
- aidata piisavusprintsiibi eestkõnelejatel paremini seista selliste meetmete rakendamise eest;
- toetada kliimaneutraalsuse saavutamist.

Projekti rahastas Põhjamaade Ministrite Nõukogu „Prosperous Future" programm ning seda kaasrahastavad INFORSE-Europe, Norges Naturvernforbundet ja Svenska Naturskyddsföreningen. Projekt kestis esialgselt vahemikul 01.08.2025–30.09.2026. Projektipartneriteks peale Eesti Roheline Liikumine olid veel International Network for Sustainable Energy-Europe ehk INFORSE-Europe Taanist, Naturvernforbundet/Norwegian Society for the Conservation of Nature Norrast, Naturskyddsföreningen/Swedish Society for Nature Conservation (SSNC) Rootsist, Latvian Green Movement/Latvijas Zaļā kustība Lätist, ning Valgevene vabaühendus Ecohome | Экодом, mis hetkel paikneb Leedus. Selle piisavusprojekti raames kirjutati ka ühised soovitused eelmainitud organisatsioonide koostööl. Loe projekti ühist tegevuskava Põhjamaade ja Balti mere riikidele, mille saab juhtpartneri kodulehelt alla laadida siit (PDF-fail 1,5 MB): inforse.org/europe/pdfs/PUB-PolicyPaper_Proposals_for_Nordic_Baltic_Sufficiency_policies_measures.pdf

See oli ka käesoleva dokumendi aluseks. Täname kõiki koostööpartnereid.

Praegune tekst keskendub Eestile ja osalt ka sellele, mida head võiks Eesti teiste koostööpartnerite riikidest üle võtta.

2 Probleemsituatsioon



Kliimakriisi leevendamiseks on vajalik rakendada erinevaid meetmeid ning käesolev projekt keskendub suhteliselt uuele mõistele selles valdkonnas, nimelt piisavusele. Piisavus rõhutab, et peaks vähendama nõudlust energia ja materjalidele järele, et püsida Maa taluvuspiirides. Piisavusprintsiip ja selle meetmed keskenduvad tarbimise vähendamisele ning ressursimahukate tegevuste asendamisele säästlikumatega. Kliimamuutuste kontekstis peaks rõhku asetama kõigele kolmele:



taastuvatele energiaallikatele, piisavusele ja efektiivsusele (inglise keeles vastavalt: *renewables, sufficiency* & *efficiency*). Ka IPCCi raportis[1] on piisavuse olulisus välja toodud hoonete teema all.

Suur osa Euroopa Liidu ületarbimise keskkonnakahjust kandub väljapoole Euroopat, mis suurendab veelgi ülemaailmset ebavõrdsust. Kasvuhoonegaaside heite jalajälg on Eestil suurem kui Balti teistel riikidel.[2]

[1] Valitsustevaheline kliimamuutuste paneel ehk Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/chapter/chapter-9/Bten0qMun_Y6fanOhk7QHJMcVnJ5ytu/edit

[2] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Greenhouse_gas_emission_footprints&etrans=et

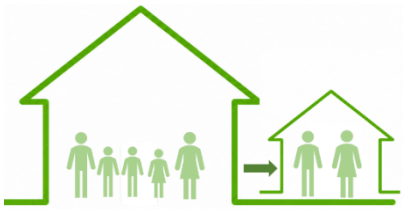
Selles projektis otsisime vastuseid küsimustele, mida Eestis riigi- või kohalikul tasemel juba tehakse hästi, millised on väljakutsed ja millised võiksid olla lahendused, vähendamaks eelkõige eratarbimist nendes kategooriates: hooned, transport, tarbetooted, toit ja puhkus. Läbi kõigi tarbimiskategooriate on oluline ka küsida, mis on tarbimisharjumustes tõeline vajadus. Selles dokumendis ja projektis erasektor ei ole fookuses.
Piisavuse kontseptsioon hõlmab endas nii ökoloogilist lage kui ka sotsiaalset miinimumi. See tähendab, et inimesed ei tarbi rohkem kui me planetaarsed piirid lubavad; ning et inimesed, kes on madalama sissetulekuga, peavad saama katta oma esmased vajadused. Madala sissetulekuga peredele avaldatavat muudatuste otsest või kaudset negatiivset mõju tuleks leevendada, eriti piirkondades, mida piisavuspoliitika eriti tugevalt mõjutab; näiteks maapiirkondades, kus madala sissetulekuga pered kasutavad tõenäolisemalt fossiilkütusel töötavaid autosid. Osad meetmed aitavad madala sissetulekuga peredel paremini toime tulla. Otsetoetusi tuleks kombineerida meetmetega, mis edendavad vähese tarbimisega, kuid inimväärset elu.
Tegevuskavas käsitleme ka piisavusmeetmete kommunikeerimist. Näiteks nii omavalitsused, riik kui ka relevantsed vabaühendused peaksid rõhutama meetmete positiivseid mõjusid nagu pikaajaline heaolu ja raha säästmine, aga ka kriisikindlus.
Toome siinkohal ka esile eratarbijatele suunatud kalkulaatorid, mis annavad võimaluse oma tarbimisharjumisi mõõta eri tarbimiskategooriates ja arutada, kuidas kliima- ja keskkonnasõbralikumalt edasi minna. Praegu on eestikeelseid kaasaegseid keskkonnajalajälje kalkulaatoreid paar tükki, kus inimene saab oma tarbimist mõõta. Euroopa Komisjon on loonud Maa taluvuspiiride kalkulaatori leibkondadele, kus eesti keeles saab uurida oma jalajälge, link on https://know-sdgs.jrc.ec.europa.eu/et/cfc[3]). Kalkulaatoris Eluviisitest.ee saab valida eesti, vene ja inglise keele vahel ning annab lõpus ka selged juhised, mida igapäevastes valikutes muuta paremuse suunas. Organisatsioonidele on loodud eri kalkulaatoreid[4], mida ka omavalitsused saavad kasutada. Näide ettevõtte poolt loodud eratarbimise rakendusest, MinuJalajälg | SEB lõpetas tegevuse 2025. aastal[5].

3 Hoonete, elektri ja kütte piisavus



Hoonetel ja elamutel on suur ökoloogiline jalajälg, aga kodu on ka ülioluline inimeste eludes. Ehitusega seotud energiatarbimine on oluline kliimamuutuse põhjustaja Põhjamaades, Balti riikides ja Valgevenes. Selle põhjuseks on suured eluruumid ja kõrged sisetemperatuurid. Eestis on üldiselt eluhooneid küllaga; pigem on mureks, et olemasolevad hooned ei ole kvaliteetsed, taskukohased või asuvad kohtades, kus inimesed vähem elada soovivad.[6]
Järgnevate hooneid ja energiat puudutavate alateemade ja soovituste kohta võiks kokkuvõtvalt öelda: “Ela suurelt väikesel pinnal.”

3.1 Väiksemad eluasemed ja vanade hoonete parem kasutus



Omavalitsused saavad väiksemaid elamuid soodustada, toetades tihedamalt asustatud linnade planeerimist, maa jagamist väiksemate majade ehitamiseks ning olemasolevate hoonete ümberplaneerimist või kasutusotstarbe muutmist ehituslubade väljastamisel. Riik saab seda toetada suuremaid või kallimaid maju kõrgemalt maksustamisega.
2021. aasta rahvaloenduse järgi on Eestis keskmine elupind elaniku kohta 30,1 ruutmeetrit, mis on sarnane teistele Balti riikidele.[7]

[3] Tulemuste lehel vaikevalikuna on kuvatud leibkonna "Kliimatuustuste" tulemused sektsiooni "Hinnang, võttes arvesse planeedi taluvuspiire mõjukategooriate kaupa" all.
[4] https://pangaliit.ee/kestlik-finantseerimine/khg-kalkulaator
[5] https://www.seb.ee/foorum/jatkusuutlikkus/seb-my-footprint-rakendus-lopetab-tegevuse
[6] https://novaator.err.ee/1609725867/uuring-eestis-halveneb-eluasemete-kattesaadavus-liialt-vaba-turu-tottu
[7] https://stat.ee/et/uudised/eesti-eluruumid-vaiksemad-kui-latis-aga-suuremad-kui-leedus

Mitteametlik väikemajade (*Tiny House*'i) liikumine[8] on Taanis ja Rootsis toonud palju inimesi vastavatesse Facebooki gruppidesse ja ka selleteemalised Youtube'i kanalid on populaarsed. Eestis on väiksem huvi, aga pakkujaid on[9] ning isetegijaid ka. Väiksemad elamud on viis ressursside kasutamist ja heitgaaside koguseid vähendada. Väiksemad eluasemed on energiasäästlikumad ja võimaldavad optimeeritult ressursse kasutada: väiksem kodu, vähem kütmist ja vähem ehitusmaterjali. See on rahakotisõbralikum. Seni on väikemajad olnud pigem variant eestlasele suvekoduks maale.[10] Neid pakutakse ka lühiajalistele üürijatele, näiteks läbi USA platvormi Airbnb. Väikemaja võib olla nii statsionaarne kui ka treileriga transporditav. Mõningal määral on meil kasutuses ka mõisted "mikromaja" ja "minimaja".

Sama oluline on säilitada vanemaid hooneid ja kohandada neid uuteks kasutusotstarveteks, kuna alakasutatud või tühjade hoonete täielik lammutamine ja uute ehitamine avaldab märkimisväärset mõju kliimale. Hästi tehtud rekonstrueerimine ja renoveerimine muudab hooned energiaefektiivsemaks ja viib kulud alla.[11] Näiteks 1970ndatel ehitatud maja renoveerimine õhk-vesi soojuspumbaga köetavaks B-energiaklassi hooneks võib vähendada küttekulusid 69% võrra.[12] Täisrenoveerimisel on kõige suurem energiasäästu mõju.[13] Eestis on palju nõukogudeaegseid maju, mis vajavad energiatõhustamist.

Säästva Renoveerimise Infokeskus (SRIK) viib läbi koolitusi ja annab nõu renoveerimise ja ökoloogilise ehitamise kohta, neil on kohaliku omavalitsuse rahaline toetus. Selle vabaühenduse üks põhimõtetest on kasutada "loodus-, inim- ja vaimuvara ning ainelisi ja varalisi vahendeid heaperemehelikult ning säästlikult, arvestades tänaste ja tulevaste põlvede vajadustega"[14] Nad aitavad ka elus hoida ehitus- ja lammutusjäätmete müügiplatvormi ringrenoveeri.ee/, et soodustada ehitusmaterjalide taaskasutust, ringehitust. Üks teine ehitusmaterjalide taaskasutuse veebikeskkond on ka hiljuti loodud, nimelt Zerobuild.me.

Eestis on võimalik rentida ratastel sauna, mis suurendab ligipääsu saunarõõmudele ilma, et peaks ehitama lisahoone oma õuele. See on hea lahendus, kui ei kasuta sauna aastaringselt ja/või iganädalaselt või kui kogukonnas ei leidu ühissauna. Turul on palju pakkujaid[15]. Saunarent on näide, kus isiklik hoone omamine (või selle osa) on asendatud teenuse sisse ostmisega.



Väiksemate eluruumide ja vanemate hoonete niinimetatud ringehitust edendavad meetmed hõlmavad järgmist: ehitusmäärused ja ehituslubade väljastamine, mis toetavad väiksemate majade ehitamist ja keelavad või piiravad lammutamist uute majade ehitamiseks; kinnisvaramaks, mis sisaldab pindalapõhist komponenti; kinnistute jagamine väikemajade jaoks; teavituskampaaniad väiksemasse elamisse kolimise eeliste kohta; ning toetus peredele, kes kolivad väiksemasse elamisse pärast laste kodust lahkumist. Toetuste ja informatsiooni jagamine nendes valdkondades: kasutusotstarbe muutmine (näiteks ärihoone kortermajaks) ning energiatõhususe parandamine läbi ümberehitamise ehk rekonstrueerimise (näiteks soojustamise) või renoveerimise.

[8] https://www.dr.dk/nyheder/kultur/vi-vil-gerne-leve-paa-faerre-kvadratmeter-trenden-om-bo-smaat-breder-sig
[9] https://prefabfind.com/en/blogs/10-top-tiny-home-manufacturers-prefabfind-5265
[10] https://www.sirp.ee/vaiksem-on-suurem/
[11] https://kodu.postimees.ee/8112961/uuring-kinnitab-targalt-kuttes-voib-kuludelt-saasta-viiendiku
[12] https://tarkhoone.ee/blog/uuring-targalt-kuttes-voib-kuludelt-saasta-viiendiku/
[13] https://ehitusleht.ee/jarek-kurnitski-hoonete-energiatohususe-parandamisele-seatud-ambitsioonikad-eesmargid-on-eestis-saavutatavad/
[14] https://www.renoveeri.net/meist
[15] "Grupi eesmärk on koondada kõik Eestis tegutsevad mobiilsete saunade pakkujad ja soovijad." https://www.facebook.com/groups/haagissaun/

3.2 Üldkasutatavad ruumid/ühisalad

Ühiskasutusvõimalused aitavad ressursse paremini ära kasutada ja vähendavad ruumivajadust elamutes. Ühiskasutuseks sobivad näiteks pesumasinad, aiatööriistad, köögid ja ruumid suuremate ürituste korraldamiseks, katuseaed, töökojad ja energiakogukondades ka päikesepaneelid. Taanis ja Rootsis on paljudes kortermajades ja ühiselamukompleksides ühised pesumasinad ja ühiskasutusalad või majad, kus on köögid ja ruumid suuremate kogunemiste jaoks, kui inimesed saaksid oma kodus korraldada. Et ühiskasutus oleks edukas, peab olema piisavalt töövahendeid, näiteks piisavalt pesumasinaid, ning kasutajasõbralikke broneerimis- ja võtmesüsteeme. Kui see on hästi korraldatud, kaasneb ühiskasutusega mitmeid hüvesid: see võib vähendada elamiskulusid ning regulaarne suhtlemine naabritega ühiskasutusaladel võib luua tugevamaid sotsiaalseid sidemeid.



Ühiskasutusega rajatisi toetavad meetmed võivad hõlmata ehitusmäärusi, mis nõuavad ühiste ruumide olemasolu (millel võivad olla ka muud funktsioonid, näiteks varjupaigad hädaolukordades), teavituskampaaniaid (näiteks info heade lahenduste ja praktiliste meetmete kohta), ning ühiskasutatavate alade ja vahendite broneerimissüsteemide arendamine.

3.3 Kogukonnapõhine eluasememudel ehk kooselamu (*co-housing*)

Kooselamu on kavandatud suurema suhtlemise soodustamiseks. Elanikud jagavad ühiseid ruume, nagu pesuruumid, ühismaja või suur ruum ühiste õhtusöökide, ürituste jaoks. Kooselamus on ühisalasid, aga kooselamuga on seotud suurem fookus sotsiaalsele protsessile kui pelgalt ühisruumide võimaldamise korral, mida eelmises alapunktis sai käsitletud. Eestisse on väga vähe planeeritud kooselamu projekte, kuigi see elamismudel aitab tegeleda sotsiaalse eraldatuse ja vananeva ühiskonnaga, ning aitab elada keskkonnasõbralikumalt ja suudab pakkuda taskukohasema eluaseme variante.[16] Seda on nimetatud ka osaluselamuks või koosloomeelamuks.[17]

Kooselamu on populaarne Taanis, kus igal aastal luuakse 15–20 uut kooselamu projekti, mis lisanduvad 2021. aastal olemasolevatele 420 kooselamu projekte, mis hõlmavad 10 000 eluruumi[18]. See on aga väike osa Taani 3 miljonist eluruumist. Ökokogukond/ökoasum (ökoküla või ökolinn/ökopolis[19]) on kooselamu vorm, mis paneb suuremat rõhku keskkonnasäästlikule eluviisile ja hõlmab sageli toidu tootmist oma tarbeks.

Kooselamu edu tagamiseks on vaja soodsat õiguslikku raamistikku. Kooselamuprojektidel peaks olema juurdepääs hüpoteeklaenudele ja muudele rahastamisvormidele tingimustel, mis on võrreldavad tavapärase elamuehituse puhul pakutavatega. Samuti tuleb tagada maa ja arendusvõimalused ning potentsiaalsetele elanikele tuleks pakkuda teavet ja juhendamist. Kooselamute edendamise poliitika võib hõlmata kooselamulahenduste integreerimist linna uuendamise projektidesse.

Kogukonnapõhise eluasememudeli toetamise poliitika hõlmab nende elamute edendamist soodustavaid ehitusmäärusi, kooselamutele ruumi pakkuvat maa jaotamist, vanade hoonete kooselamuteks ümberkorraldamist võimaldavaid eeskirju, teavet kooselamute võimaluste kohta, et koondada huvitatud kohalikke elanikke, ning huvitatud kodanike varajast kaasamist, et tagada neile võimalus protsessi mõjutada, tekitada omandiõigustunnet ja leppida kokku, kuidas nad soovivad koos elada.

[16] https://www.sirp.ee/kas-kooselamu-on-lahendus-voi-ebarealistlik-unistus/
[17] https://www.sirp.ee/euroopa-liidu-miesi-auhind/
[18] https://bofaellesskab.dk/images/build_projekt/Kortlaegning-og-analyse-af-bofaellesskaber-i-Danmark.pdf
[19] http://www.seit.ee/sass/?ID=1&L_ID=435

3.4 Kütte ja elektri tark ja säästlik tarbimine vastavalt ajale

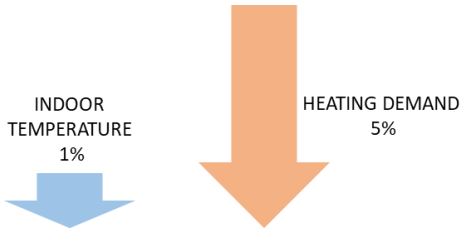
Viimastel aastatel on vahel elektri- ja gaasihinnad väga kõrgeks läinud. Nendel puhkudel on dünaamilised elektripaketid soodustanud tarbimise targemat juhtimist, kuna dünaamilise paketi puhul on hind seotud nõudlusega. Inimene säästab, kui suunab kõige enam energiat vajavad tegevused odavamale ajale. Nord Poolis, kuhu Eesti kuulub, kehtib põhimõte, et kui taastuvenergiat on piisavalt tarbimise katmiseks, siis on elektri hind turul ka soodne.[20] Eestis läheb oodatust kauem aega üleminek nutiarvestitele, mis oleksid 15-minutilise tarbimismõõtmisvõimekusega.[21] Paindlik töögraafik aitaks kaasa sellele, et inimesed saavad oma tarbimist vastavalt paremini planeerida, sest tavaliselt on energiatarbimise tippajad töövälisel aegadel hommikuti ja õhtuti.

Tundidevaheline hinnaerinevus koos kättesaadavate rakendustega, mis näitavad elektrihindu, ning automaatsete süsteemide olemasolu, mis lülitavad sisse ja välja elektrilised soojuspumbad ja autode laadimisseadmed, on aidanud paljudel tarbijatel, eriti Taanis, suunata elektrienergia tarbimist madala hinnaga perioodidesse. Seda protsessi hõlbustab vastavate seadmete üha suurem kättesaadavus, kuid elustiili kohandamine on siiski vajalik.

Kliimaministeerium on varem kommunikeerinud, kuidas üleüldiselt kodus energiat säästa, reageerides Venemaa alustatud sõjaga seotud energiakriisile.[22]

Kütte- ja elektrienergia ajaliselt paindliku kasutamise edendamise meetmed peaksid algama elektrihindadest, mis järgivad taastuvenergia tootmist 15 minuti haaval ja vastavatele seadmetele ülemineku kiirendamine. Lisaks peaks pakutama tasuta nõuandeid energiatarbimise kohandamise kohta päeva jooksul, näiteks küttejuhtimissüsteemide (näiteks nutika küttejuhtimise kontrolleri[23]) abil, mis kasutavad elektrit siis, kui odav taastuvenergia on kättesaadav, ning jagama teavet keskkonnaalaste eeliste kohta.

3.5 Toatemperatuuri vähendamine mõistliku temperatuurini



Siseruumide temperatuuri alandamine 1 °C võrra vähendab küttevajadust umbes 5%.[24] (Joonisel on kujutatud väikese noole kohal “sisetemperatuur 1%”, paremal suurel noolel on kirjas “küttenõudlus 5%”.) Siseruumide temperatuuri saab alandada mitmel viisil, sealhulgas üldise temperatuuri alandamisega, eriti ruumides, mida ei kasutata, ja öösel, samuti tõhusamate termostaatide kasutuselevõtuga. Põhjamaades levivad järk-järgult nutikamad termostaadid, mis suudavad soojust reguleerida vastavalt ajale ja välistele signaalidele. Eestis nende populaarsus tasapisi kasvab, aga aegunud ühetorusüsteemid kortermajades on siiski suur väljakutse. Piisavus ei tähenda ainult temperatuuri alandamist, vaid ka seda, et kõigil oleks piisavalt sooja ja muud energiat inimväärse elu tagamiseks. Energiasääst on selle oluline osa, kuid ei lahenda kõiki energiavaegusega seotud probleeme, see tähendab energiavaesust. Põhja- ja Ida-Euroopa riikides tähendab energiavaesus tavaliselt seda, et talvel seisavad inimesed silmitsi kõrgete arvetega (eriti halva soojustuse korral), mis sunnib mõningaid leibkondi kütet drastiliselt vähendama ja ruumide temperatuuri alandama ebamõistlikule tasemele. Energiavaesus on Eestis suur probleem.[25]

Talvel on siiski ohtlik täiesti kütmata jätmine, sest torud võivad lõhkeda; nii näiteks soovitab Eesti Korteriühistute Liit panna rõhku kodu energiatõhusamaks muutmisele, vähendamaks küttekulusid.[26]

Siseruumide temperatuuri mõistlikule tasemele alandamise meetmed hõlmavad nõudeid termostaatide kohta, mis suudavad reguleerida temperatuuri vastavalt iga ruumi kasutusele, näiteks igapäevaste

[20] https://www.enefit.ee/et/-/blogi/lugeja-kusib-miks-on-vaatamata-odavale-keskmisele-borsihinnale-mu-elektriarve-suur
[21] https://elektrihind.ee/2026/01/22/15-minutiline-borsihind-eestis-kuidas-kujuneb-elektri-lopphind-kodutarbijale/
[22] https://kliimaministeerium.ee/energeetika-maavarad/korged-energiahinnad
[23] https://vormsi.ee/juhiseid-ning-napunaiteid-kodusooja-hoidmiseks-ja-juhtimiseks/
[24] https://sparenergi.dk/privat/spar-energi-i-hverdagen/spar-paa-varme-og-vand-i-hjemmet
[25] https://www.eea.europa.eu/en/europe-environment-2025/countries/estonia/energy-poverty
[26] https://www.adaur.ee/eesti-korteriuhistute-liit-manitseb-koiki-eluruume-tuleb-kutta/

kasutusharjumuste alusel, samuti teavet termostaatide eeliste kohta, nagu energia- ja kulude kokkuhoid, ning nutitermostaatide kasutamise juhiseid.

4 Transport ja piisavus



Transpordisektor on Eestis teine suurim kasvuhoonegaaside tekitaja.[27] Heitkoguste vähendamisel on suur roll muuhulgas transpordi vähendamisel ja jätkusuutlikumate transpordiliikide kasutuselevõtul.
Soodustamaks vähemsaastavate sõidukite ostmist, loodi 2025. aastal mootorsõidukimaks, niinimetatud automaks.[28] Maksul on kaks osa, aastamaks ja registreerimistasu. Sõiduautode mootorsõidukimaksu määr koosneb baasheite, massiheite ja CO_2 eriheite osast.[29] Nii on madalamalt maksustatud elektrilised, hübriid- ja uuemad autod. See on osa riigi üldisest suunast, et eesti autopark oleks energiaefektiivsem ja vähese saastega.



4.1 Transpordi nõudluse vähendamine

Tööl käimine autoga on kahjuks Eestis kasvutrendis.[30] Suur osa leibkondade transpordikasutusest on seotud tööl käimisega, mida on võimalik vähendada, pakkudes rohkem võimalusi kodust töötamiseks ja lühendades elukoha ja töökoha vahelisi vahemaid. Üldjuhul on erasõidud on muudetavamad kui kaubatransport. Elukoha ja poodide, koolide, lasteaedade ning muude igapäevaselt külastatavate kohtade vaheliste vahemaade lühendamine aitab samuti transpordivajadust vähendada ning jätab inimestele rohkem aega muudeks tegevusteks. Viimastel aastatel on tsentraliseerimine kaasa toonud vahemaade suurenemise osadele inimestele (Eestis tähendab see näiteks Tallinna-põhisuse kasvu). Näiteks Taanis püüavad mõned vanemad kaitsta kohalikke koole, muutes need erakoolideks. Nimelt riik vähendab koolide arvu hõredama asustusega piirkondades. Samuti püüavad Taanis mõned ametiühingud kaitsta töötajate võimalust töötada kodust üks või kaks päeva nädalas, kuigi kodust töötamine ei ole seadusega sätestatud õigus.
Vastupidiselt piisavusele suunatud ettepanekutele soodustavad Taanis[31], Norras ja Rootsis töö ja kodu vahel pendeldajatele antavad helded maksusoodustused pikemaid sõite, tihti kipub see tähendama enam autosõite. Riik võimaldab igal inimesel oma tuludest sõidukulud maha arvata, inimene maksab lihtsalt vähem tulumaksu. Sellised soodustused maksavad Taani riigile umbes 5 miljardit Taani krooni aastas (see on umbes 670 000 000 EUR). Balti riikides peetakse töö- ja koduvahelisi sõidukulusid isiklikeks ehk erasõitudeks, seda mõnede eranditega nagu liialt aega nõudev või rahaliselt kulukas ühistransport, ühistranspordi puudumine ja töötaja elukoha paiknevus vähemalt 50 kilomeetri kaugusel töökohast. Mõned tööandjad võivad pakkuda sõiduauto kompensatsiooni (kütuse kompensatsiooni) ning iga riik on määranud maksimumi, kui palju sellest autokompensatsioonist on maksuvaba. Selle maksuvaba summa suurendamine võib ka tõsta võimalust, et valitakse autosõit töö kontekstis.

---

[27] https://kliimaministeerium.ee/en/clean-transition#transport-and-mobili:~:text=Greenhouse%20gas%20emissions%20from%20the%20transport%20sector%20account%20for%2015%25%20of%20Estonia%E2%80%99s%20total%20greenhouse%20gas%20emissions%2C%20making%20it%20the%20second%20most%20emitting%20sector%20after%20the%20energy%20sector.

[28] https://www.emta.ee/eraklient/maksud-ja-tasumine/muud-maksud/mootorsoidukimaks/maksuvabastused

[29] https://www.transpordiamet.ee/soidukid-ja-maanteeliiklus/soidukid/mootorsoidukimaks

[30] https://transpordiamet.ee/liikuvuse-statistika

[31] https://lifeindenmark.borger.dk/money-and-tax/the-danish-tax-system/deductions-and-allowances

Liikumise vähendamise meetmed on näiteks maakasutusplaneerimine, mis soodustab lühemaid vahemaid elamute, töökohtade ja muude kohtade vahel, näiteks kaupluste ja koolide vahel. Kodust töötamise edendamine peaks olema avalikus sektoris ja mujalgi.

4.2 Kergliikluse osakaalu suurendamine



Lühemate vahemaade puhul on jalgrattasõit ja jalgsi liikumine kestlikud ja otstarbekad alternatiivid autole. Tänapäevaste tehnoloogiate, nagu elektrijalgrataste, sealhulgas elektriliste kastirataste, abil on võimalik läbida pikemaid vahemaid ja vedada rohkem asju võrreldes tavalise rattaga. Paljude jaoks on jalgrattasõit meeldiv liikumisviis, mis pakub rõõmu; suurendab osalt paindlikkust, kus peatud ja nii edasi; saab trenni teha ning see toetab vaimset tervist, see aitab säästa kütuse-, parkimis- ja muid autopidamiskulusid.[32] Mikromobiilsusvahendid, nagu jalgrattad, on ideaalne valik kuni umbes 10 km pikkuste vahemaade puhul kodu ja töökoha vahel; hea infrastruktuuri puhul ka tipptunnil kiirem kui auto.[33]

Jalgrattasõidu ja jalakäimisega kaasnevad suured tervisekasud võrreldes autosõiduga, ning Taanis on need kasud kvantifitseeritud 1 € iga jalgrattaga läbitud kilomeetri kohta.[34] Jalgrattasõidu ja jalakäimise suurenemine sõltub suuresti omavalitsuste võimest ja valmisolekust luua ohutu, ühendatud, toimiv ja hästi hooldatud jalgrattateede infrastruktuur ning nõuab paljudes linnades jalgrattasõitu endiselt piiravate struktuursete ja sotsiaalsete takistuste kõrvaldamist. Eriti Balti riikides on vaja tegeleda autojuhtide hoolimatu sõidustiiliga ning alandada kiiruspiiranguid, kuna need probleemid on seotud surmajuhtumite statistika ja jagatud teede tajutava ohutusega. Linnades on rohkem jalgrattureid, mistõttu on linnades kehtestatud kiiruspiirangud eriti kasulikud ohutu jalgrattasõidu tagamiseks. Üldiselt vajab mikromobiilsuse infrastruktuur lisaks omavalitsuste kohalikele panustele ka riiklikku rahastamist. Kopenhaageni piirkonnas on ambitsioonikas jalgrattapoliitika ja hea jalgrattateede infrastruktuur, nagu näiteks omavalitsusi ühendavad pikamaasõiduks mõeldud superjalgrattateed (*cykelsuperstier*).

Rattainfrastruktuur on eri faasides eri linnades. Mõned pigem vabaaja rattarajad on loodud ka linnast välja, aga need ei ühenda ilmtingimata suuri töö-ja elamispiirkondi. Tartu linna rattalaenutussüsteem on käigus olnud 7 aastat.[35] Suuremates linnades on rattalaenutuse pakkujaid. Kahjuks kasutatakse palju värvi, et markeerida jalgrattarada sõiduteel, aga füüsiline barjäär (näiteks äärekivid) on ohutum valik.[36]

Tallinnas saab kohalikele 10-15-aastastele lastele jalgratta ja kiivri ostmiseks toetust taotleda.[37]

Meetmed kergliikluse edendamiseks hõlmavad peamiselt linnaplaneerimist ja investeeringuid turvalistesse jalgrattateedesse ning muusse jalgrattainfrastruktuuri, sealhulgas turvalistesse ja mugavatesse jalgrattaparklatesse. Selleks on oluline riigi toetus omavalitsustele, eriti väiksematele omavalitsustele, kelle eelarved on piiratud. Norras-Rootsis on liiklusõnnetustega seotud surmajuhtumeid vähem[38], seega võiksid Balti riigid võtta kasutusele nende meetmed, et võidelda hoolimatu sõidustiili vastu ning tagada, et kiiruspiirangud oleksid madalad ja nende järelevalve on ka kindel. Lisaks võiks levitada teavet jalgrattasõidu eeliste kohta.

---

[32] https://www.cyclinguk.org/article/financial-benefits-cycling,https://bmjpublichealth.bmj.com/content/2/1/e001295

[33] https://itdp.org/wp-content/uploads/2019/12/ITDP_The-Electric-Assist_-Leveraging-E-bikes-and-E-scooters-for-More-Livable-Cities.pdf & https://www.proquest.com/openview/7a97dcdf84db91015e3bd8d121107ff1/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2032327

[34] https://www.trm.dk/media/n23fpzta/kommissorium-for-udarbejdelsen-af-en-national-cykelstrategi2.pdf

[35] https://tartu.ee/et/rattaringlus

[36] https://www.researchgate.net/publication/353074397_The_safety_of_physically_separated_cycle_tracks_compared_to_marked_cycle_lanes_and_mixed_traffic_conditions_in_Amsterdam

[37] https://www.tallinn.ee/et/teenused/rattatoetus

[38] https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-statistics-2025-confirm-drop-eu-road-deaths-2026-10-27_en

4.3 Ühistranspordi soodustamine ja edendamine

Rongidel, bussidel ja muul ühistranspordil on palju väiksem keskkonnamõju ja energiatarbimine kui isiklikel autodel, eriti kui need ühistranpordivomid on elektrifitseeritud.
Tallinnas on aastaid linnakodanikele, tudengitele ja pensionäride ühistransport tasuta. Hoolimata sellest on Tallinn väga autokeskne. Tallinna ümber on neli kohalikku omavalitsust aidanud rongipiletite hindasid alandada[39], et soodustada Tallinnasse või selle lähedale tööle-kooli käijatel auto asemel rongi kasutamist.
Taanis kehtib keeld ehitada suuri kaubanduskeskusi väljaspool suuremaid linnu ja kohtades, kus puudub hea ühistransport. Nende ehitamine ühistranspordivõrguta on piisavusega vastuolus, sest see jätab auto üheks väheseks liikumisvariandiks.
Ühistranspordi meetmeid hõlmab investeeringuid ühistransporti kõikidel tasanditel, alates kiirrongidest ja kergraudteedest suuremates linnapiirkondades kuni bussideni, mis teenindavad hõredalt asustatud piirkondi, kus on vaja ka tegevustoetusi. Ühistransport peab olema ka võimalikult tiheda graafikuga, stabiilne ja lihtne kasutada, pakkudes arusaadavaid selgitusi marsruutide, ümberistumiste, ohutusmeetmete ja piletisüsteemide kohta. Ühistranspordi investeeringuid tuleks kombineerida teabega, mis aitab reisijatel oma igapäevast autokasutust ümber hinnata, rõhutades selle igapäevaseid eeliseid, sealhulgas aja kokkuhoidu, kulude vähendamist ja stressi vältimist. Teave peaks rõhutama ka ühistranspordi laiemat ühiskondlikku väärtust. Nõudetransporti on vaja investeeringuid, et katta enam alasid, kus toimivat ühistransporti on vähe või puudub. Suured kinnisvaraarendused peaksid käima paralleelselt ühistranspordi arendusega. Tuleks toetada autovabasid tööle pendeldamise valikuid, alustades avalikus sektoris, sealhulgas rongisõitude soodustamine riigi ja kohalike omavalitsuste koostööl. Madala sissetulekuga töötajate toetamiseks võib toetused teha sissetulekust sõltuvaks.

4.4 Auto- ja sõidujagamine (*car-sharing* & *ride-sharing*)



Lihtne juurdepääs jagatud autodele võib vähendada vajadust isikliku auto omamise järele. Jagatud/renditud autot kasutades maksavad inimesed auto kasutamise eest tavaliselt ainult siis, kui nad seda tegelikult kasutavad. Paljude jaoks on see odavam kui auto omamine, kuna see välistab püsivad omandikulud, kuid laenatud auto kasutamisel on kulu kilomeetri kohta kallim. Kui iga sõiduga kaasneb otsene ja nähtav kulutus, muutuvad juhid sõidukulude suhtes väga teadlikuks. Sel viisil on tõenäolisem, et nad kasutavad sõitudeks ühistransporti ja jalgrattaid, kui nende transpordivajadused on nendega hästi rahuldatud.
Suuremates linnades on suurenenud eri firmade mobiilirakenduste valikud, kus saab autot rentida. Ent nii Põhjamaades kui ka Balti riikides puuduvad sageli suurematest linnadest väljaspool sageli autojagamise võimalused.
Suuremates linnades on võimalik ka tellida sõidujagamisteenust, kus platvormitööline sõidutab reisijat nagu taksoga, aga oma või renditud autoga. Mõne äpitakso puhul saab valida elektriauto sõidukategooria[40], mis on odavamate valikute seas. Lisaks, elektritakso[41] tegutseb Tartus-Pärnus.
Firmade poolt pakutava rentimis- ja sõidujagamisteenustega on ka oht, et vahel need asendavad toimivat ühistransporti ja tihti ei ole auto istekohad isegi pooles ulatuses kasutuses.
Samuti on olemas eraisikute vaheline sõidujagamine, kus autoomanikud võtavad väikese tasu eest kaasa sõitjaid, mida korraldatakse rakenduse kaudu, näiteks Taanis Nabogo.[42] Kui seda kooskõlastatakse ühistranspordiga, võib see samuti vähendada autosõitu ja tagada liikuvuse piirkondades, kus ühistransport

[39] https://elron.ee/piletiinfo/piletid#:~:text=Kohalike-,omavalitsuste,-soodustused
[40] https://bolt.eu/et-ee/driver/guide/categories/
[41] https://elektritakso.ee/
[42] https://nabogo.com/da/cases/nt/

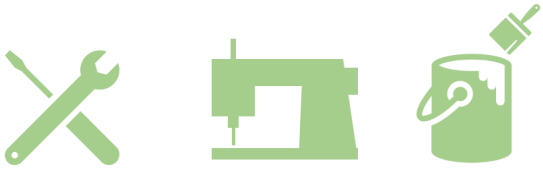
on ebapiisav. Mõnikord on eristus platvormiteenuse, kus autot juhib sellega leiba teeniv inimene, ja eraisikute vahelise sõidujagamise vahel hägus.
Eestis on Facebooki gruppe, kus saab korraldada sõidujagamist, näiteks “Tallinn-Tartu-Tallinn” (ligi 17 800 jälgijat) ja “Tasuta Tallinn-Tartu-Tallinn” (ligi 7500). Neis määrab autoomanik marsruudi, kuid teised saavad väljendada huvi konkreetse reisi jagamise vastu ehk ühissõiduks. Samuti on olemas rahvusvahelised rühmad, nagu näiteks Facebookis „Tallinn-Riia-Vilniuse sõidujagamine”. Rootsis on veebileht ja rakendus ühise töölesõidu korraldamiseks, nimelt Skjutsgruppen – samåkning för alla![43] See on mittetulunduslik sõidujagamisplatvorm ja seal jagatakse reisikulusid või pakutakse küüti täiest tasuta. Ei ole limiteeritud vaid autosõitudele. Viimane on hea näide, kuidas vähendada sõltuvust USA-põhistest platvormidest nagu Facebook inimeselt inimesele teenuse pakkumisel.
Lätis hüvitavad mõned ettevõtted ja omavalitsused oma töötajate autosõidu kulusid vaid juhul, kui sama autoga sõidab koos rohkem inimesi, näiteks vähemalt kaks töötajat. See soodustab ressursside jagamist ja vähendab asutuste kulusid.
Uuringud näitavad, et jagatud autode tõhusus sõltub sellest, kui hästi need teenused on integreeritud kohalikesse liiklussüsteemidesse, sealhulgas elamurajoonidesse ja transpordisõlmedesse, kuid selle puudumine on praegu takistuseks.
Auto- ja sõidujagamise edendamise meetmed hõlmavad soodsaid tingimusi autojagamisklubidele (inimeselt inimesele teenused), nagu tasuta parkimine koos laadimisvõimalustega, toetus autojagamisklubide loomiseks ning teave autojagamise kohta nii laiemale üldsusele (kuna kõik jagamise valikud ei ole veel väga tuntud) kui ka potentsiaalsetele korraldajatele, et aidata neil autojagamisklubisid luua. Suurte autode reklaame võiks vähendada.



5 Tarbekaupade piisavus

Inimeste toodete tarbimine ammendab järk-järgult loodusvarasid ja tekitab kasvuhoonegaase, ületades oluliselt jätkusuutlike piire. Tarbitakse ja visatakse ära suuri koguseid; paljudel plasttoodetel on väga lühike eluiga ja mis lõpuks muutuvadki jäätmeteks. Selle ületarbimise vähendamiseks on palju võimalusi.
Eestist on näide, kuidas piirati kolmandate riikidest väikeasjade sisse toomist. Eestisse tuli liiga palju tooteid, mis läksid kiiresti katki, millesse oli kavandatud vananemine sisse kirjutatud. Alates 2026. a juulikuust kehtestati Euroopa Liidus ja Eestis uus tollimaks, mis kaotas ära seni kehtinud tollimaksuvabastuse alla 150 euro väärtusega saadetistele ning see maks on suunatud eelkõige selliste odavmüügiplatvormide nagu Temu, Shein ja AliExpress tohutu väikesaadetiste müügikasvu ohjeldamisele. Meede on osalt prügi vähendamiseks ja ka ohutuse pärast. Tohutul ka vähenes nende toodangute tellimine, kui see jõustus.
Tööstuses on kohati kergem liigiti koguda jäätmeid, sest tööstuses tuleb sama tüüpi jääke uuesti ja uuesti. Aga ka tarbija puhul on tähtis, et ta võimalikult palju asju liigiti koguks, sest olmeprügi on väga suure jalajäljega.

5.1 Paremate parandamisvalikutega tarbimise vähendamine



Kaubad kestvad kaua vaid siis, kui neid on võimalik parandada. Toodete parandatavust ohustab tänapäeva odavamad tooted koos kõrgemate hooldus- ja parandustöö kuludega, sealjuures järelhoolduse kõrge inimtööjõu kulu. Kui odava toote parandamine on liiga kallis ja/või keeruline, siis inimesel ei ole ebaotstarbekas lasta parandada ja ta ostab hoopis uue toode. Üks näide selliste takistuste ületamisest

[43] https://skjutsgruppen.se/

leiab Taanist, kus kodumasinate remondile kehtib maksusoodustus. Parandatavust ohustab ka keerukamad tooted, mida on raskem parandada ja mis vajavad spetsiaalseid varuosi.
Euroopa Liidu uue Õigus toodete parandamisele tõhus rakendamine muudab parandamise lihtsamaks; kehtestades nõuded, et tooted peavad olema paremini parandatavad ja et toodetele tuleb märkida, kui hästi seda on võimalik parandada; kuid praegu hõlmab see nõue vaid väheseid tooteid.
Kogukondlikud parandustöökojad on üha populaarsemad, neid kutsutakse ka paranduskohvikuteks. Need hõlmavad paljusid tooteliike, sealhulgas väikeelektroonikat ja riiete parandamist. Sellised töökojad Eestis pakuvad võimalust õppida tundma oma naabreid ja saada uusi oskusi, näiteks kuidas riideid ümber teha, neid õigesti pesta ja kuivatada ning hooldada nii, et nende eluiga pikeneks. Tartu edukas näide on mittetulundusühing Paranduskelder, mida ka linn toetab, ning inimesed saavad asju parandada meistri käe all ja vabatahtliku summa annetada töökojale. Pilguheit Eesti teisele eduloole, pealinna munitsipaalasutusele: Tallinna ringmajanduskeskused ühendavad jäätmekäitluse, taaskasutuse ja parandamise. Keskuste remonditöökodades töötavad palgalised professionaalsed meistrid, kes õpetavad elanikele, kuidas oma asju ise parandada, ilma et elanikule tekiks muid kulusid peale materjalikulu. See on püsivam lahendus kui Euroopas tavapärasem kogukondlike paranduskodade vorm, kus nende eksisteerimine sageli toetub vabatahtlikele parandajatele. Paranduskohvikutel on muidu mure, et kas ikka on piisavalt vabatahtlikke, et uksi stabiilselt lahti hoida.[44] Viljandi Parandusfestival on praeguseks toimunud viis korda, tähistab paranduskultuuri kui üks Eestis pärandkultuuri, meistrid viivad läbi töötubasid seinast seina, ja parandavad ise või aitavad. Tartu Ülikool ja Viljandi linn on põhitoetajad sellel festivali traditsioonil. Üleüldse on viimastel aastatel suurenenud parandamise töötubade ja ürituste hulk, on nii tasuta ja tasulisi. Neid korraldavad käsitöölised, kunstnikud ja nii edasi.
Paranduskelder on rõhutanud, et parandamiskeskuseid võiks olla üle Eesti ja peaksid olema rahaliselt ja asukoha mõttes kättesaadavad ning parandamiskultuur vajab ka reklaami[45]. Infot võiks enam olla nii kogukondlikke kui ka laiemalt paranduskodade kohta. Pragu pole üle-eestilist kõige uuemate andmetega veebikaarti parandusvõimaluste koondamiseks, aga Euroopa Ülemkogu Euroopa Liidu Nõukogu on välja kuulutanud, et 2027. aastal peaks käivituma veebipõhine Euroopa parandusplatvorm[46].
Noortealgatus Samm Korraga soovib teadlikku moetarbimist edenda Eesti noorte tarbijate seas ja julgustada leidma tasakaalu trenditeadlikkuse ja keskkonnasõbralikkuse vahel, kommunikeerides, et jätkusuutlikkus ei tähenda ilmtingimata stiilisusest loobumist, vaid uute, vastutustundlike valikute tegemist[47]. See aitab kiirmoe ületarbimist vähendada ja vältida ning on hea näide noortelt noortele kommunikatsioonist. Nad propageerivad mitte ainult parandamist ja teisi ringi riideid ja riiete ümber disainimist, et oleks vanem riie saaks uue kuue ja inimene kannaks kauem seda.
Aidata ka võiks idufirmadel ja muudel sellistel varuosade 3D-printimist, et anda hoogu ka eriliste varuosade kättesaadavust, mis võivad liiga kallis olla või muidu üldse ei saa turult kätte.
Parandamist ja remonti toetavad meetmed hõlmavad parandatavuse märgistamist, tarbijatele parandamisvõimaluste kohta teabe jagamist, kergesti kättesaadavaid remondijuhendeid ja muud teavet toodete parandamise kohta ning vabatahtlikele remonditöölistele mõeldud tasuta / või professionaalidele headel tingimustel tööruume, sealhulgas parandada järelteeninduse (hoolduse ja paranduse) kättesaadavust eri piirkondades. Lisaks saab parandamis- ja remonditöid toetada nende tööde käibemaksu kaotamise või madala käibemaksumääraga. Võiks tõmbekeskustest eemal võiks käima lükata mobiilseid teenindusbussid, milles on remondipunkt. Enam hooldamis- ja parandamisoskusi tuleb lisada ka riiklikku kooliõppekavasse. Tootjatele tuleks tugevdada kohustusi tagada varuosade kättesaadavus. Avalikes hangetes tuleks senisest rohkem arvestada toodete parandatavust ja hoolduskulusid.

[44] Vt 61. slaidi dokumentis https://cfsd.org.uk/wp-content/uploads/2026/06/4th-Global-Repair-Cafe-Survey-Results.pdf
[45] https://www.err.ee/1609032098/diana-lohmus-parandamine-on-vajalik-kuid-kallis
[46] https://www.consilium.europa.eu/et/policies/right-to-repair-products/
[47] https://www.sammkorraga.com/portfoolio

5.2 Tarbimise vähendamine toote eluea pikendamisega

Üldiselt mida pikem on toodete kasutusiga, seda väiksem on keskkonnamõju (eeldusel, et toode on energiatõhus). Üks viis toodete kasutusaja pikendamiseks on nõuda pikemaid garantiiaegu. Hea näitena on Norras paljude toodete garantii 5 aastat, mis ületab tunduvalt ELi miinimumnõuet, milleks on kaks aastat. Samuti võivad partnerlused, milles osalevad tarbijakaitseasutused ja keskkonnateadlikud tootjad, edendada pika kasutusajaga tooteid. Lisaks võivad kavandatud vananemise keeld ning arvutiprogrammide ja mobiiltelefonide uuendamise nõuded pikendada toodete tegelikku kasutusiga. Kavandatud vananemine ei ole Euroopa Liidus lubatud.

Huvitav on ka Eesti näide, kus ära viskamist vähendatakse materjali olelusringi pikendamisega: Uuskasutuskeskus on avamas ringmajandusliku Materjalipanga, kus saab osta odavalt käsitööprojektideks endale materjale ja asju, "mille väärtus ei pruugi olla enam nende algses otstarbes".[48]

Toodete pikema kasutusaja edendamise meetmed hõlmavad pikemaid garantiiaegu, rangemaid meetmeid kavandatud vananemise vastu, sealhulgas elektroonikaseadmete (arvutid ja nii edasi) puhul, mille kasutusiga on piiratud tarkvarauuenduste tõttu, mistõttu tarbijad peavad varem ostma asendustooteid, müümata toodete hävitamise keelustamist (EL on keelustanud müümata riiete ja jalatsite hävitamise alates 2026. aasta juulist) ning tarbijate teavitamist toodete kasutusajast.

5.3 Ühekordsete toodete vähendamine



Ühekordselt kasutatavate toodete hulk on kasvanud koos kiirtoidu tarbimise suurenemisega, aga ka muudel eesmärkidel. ELi määrused on piiranud ühekordselt kasutatavaid plasttooteid, mille asemel kasutatakse peamiselt looduslikest materjalidest, näiteks puidust valmistatud ühekordselt kasutatavaid tooteid. Eestis tohib avalikel üritustel toidu ja joogi serveerimiseks kasutada ainult korduvkasutatavaid toidunõusid, tassisid ja söögiriistu. Eestis tegutseb paar organisatsiooni, kes pakuvad nende korduvkasutatavate nõude tagatisraha- ja tagastussüsteeme ning rahuldavad ürituste ja restoranide vajadusi. Nii on ringluses, vastupidavam plastmassist nõud, mis taluvad mitmekordset pesemist ja kasutamist.

Ühekordsete mähkmete ja hügieenitarvete vähendamist peaks ka soodustama. Kogukondlikud õmblustöökojad võiks õpetada, kuidas õmmelda endale ise meigipadjakesi ja hügieenisidemeid. Bideed võiks populariseerida.

Ühekordselt kasutatavate toodete vähendamise meetmed hõlmavad ühekordselt kasutatavate toodete maksustamist, tagatisraha süsteeme koos ühekordselt kasutatavaid tooteid asendavate alternatiividega ning kampaaniaid ja teavitust korduvkasutatavate toodete kohta. Tagatisraha süsteemid võivad samuti vähendada ühekordset kasutamist, näiteks kaasaostu söögikohtades ehk *take-away*-kohtades kasutatavate söögiriistade, tasside ja nõude puhul.

5.4 Pakendite vähendamine

Suur osa meie kasutatavast plastikust ja tekitatud jäätmetest moodustavad pakendid. ELil on strateegia pakendijäätmete vähendamiseks ning pakendite taaskasutamise ja ringlussevõtu suurendamiseks. See hõlmab eesmärke pudelite ja plastist transpordipakendite ringlussevõtu ja taaskasutamise osas, samuti nõudeid, et toidu kaasaostmise kohtades pakutakse toitu ilma pakendita, kui kliendid toovad kaasa oma nõud. Pudelite tagatisrahasüsteemid on väga tõhusad. Tagatisraha võiks laiendada ka teistele toodetele ja pakenditele. Samuti võivad plast- ja muude pakendite maksud (nagu Taanis) vähendada jäätmete hulka.

[48] https://www.facebook.com/reel/1312463314292233

Eestis turule lastud kauba pakend maksustatakse Eestis aktsiisiga[49]. Pakendeid peaks hoiduma võimalikult palju ringluses. Eestis on toimiv pudelite taarasüsteem, millele on ka ajaga asju juurde tulnud süsteemi, näiteks veinipudelid, osad joodavad piimatoodete pudelid. Taaraautomaadil võib olla ka annetusnupp.
Pakendite vähendamise meetmed hõlmavad pakendimakse, näiteks ostukottide puhul, ning tagatisrahasüsteeme, mida saab laiendada kõigile toidupudelitele ja -purkidele. Avalikul sektoril võiks olla pakendite vältimise ja vähendamise eesmärgid.

5.5 Olemasolevaid tooteid paremini kasutamine, näiteks riiete kandmine



Korralikud asjad ei peaks jõudma prügisse. Paljusid tooteid, näiteks riideid, ei kasutata eriti palju. Üks ettepanek on soodustada piiratud ostmist läbi kampaania, näiteks vaid 5 riideeset aastas (sokke ja aluspesu arvestamata), mida propageerib Rootsi looduskaitseühing Naturskyddsföreningen. Teine võimalus on kasutatud riietepoed ja kirbuturud. Need on Põhjamaades ja Balti riikides üsna populaarsed.
Rõivaste teema mahub siin mitmesse tarbekaupade teema alla. Eestis ka on räägitud, kuidas inimeste võõrandumine konkreetsetest riideesemetest paneb asju kergemini ära viskamine lisaks odavusele. Kui inimesel on isiklik side riideesemega, et see on isiklikult armastatud ese, siis see hool aitab ka vältida ära viskamist ja panustama parandamisse[50]. Võrdluseks, kui rahvarõivale esimene auk ilmub, siis vaevalt kohe ära visatakse.
Toodete parema kasutamise poliitika hõlmab kasutatud riiete poodide ja turgude toetamist, näiteks vahetusturge, kus kasutajad vahetavad omavahel tooteid, nagu riideid, ning käibemaksu vabastust kasutatud toodetele. Ka väga odavate toodete, näiteks interneti kaudu müüdavate toodete ohutuse parem kontroll võib suunata tarbijaid valima kvaliteetseid kasutatud tooteid.



5.6 Tooted ja jagamiskultuur / Asjade jagamine

Paljusid tooteid kasutatakse vaid lühikest aega, alates lasterõivastest ja spordivarustusest kuni mitmesuguste tööriistadeni.
Toote asendamine teenusena on hea näide kliimapõhimõtte rakendamist. Harva vajamineva asja saab ostmata jätta, kui selle asja laenamine on kättesaadav. Asjad võtavad ka vähem kodus ruumi, kui osasid asju laenad. Paljudes riikides pakuvad eraettevõtted tööriistade ja varustuse laenutamist. Niikuinii on hea raamatuid laenutada. Paaril suuremal avaliku raamatukogu võrgustikul on ka olemas asjade raamatukogu (*Library of Things*). Tallinnas on olemas näiteks Pillilaegas ja Tööriistalaegas ning Tartus Seemneraamatukogu ja Taimevahetuskapp. Norras pakub vabaühendus BUA (Barn-unge-aktivitet, tõlkes „Lapsed-noored-tegevused") lastele tasuta laenuks spordi- ja vabaajavarustust ning neil on ligikaudu 290 tegevuskohta enam kui 200 omavalitsuses. Norras ja Eestis on avalikud raamatukogud, mis laenutab ka spordivarustust, käsitööriistu ja muusikariistu. Samuti Norras pakuvad sellised teenusepakkujad nagu Parkdressen välisriietuse laenutust ning muud algatused jagavad beebirõivaid ja -varustust, nagu beebikärud.
Pealinnas ja mujalgi on toimunud erinevaid taaskasutusfestivale ning kasutatud asjade müümiseks laatu ja muid üritusi.

[49] https://www.emta.ee/ariklient/maksud-ja-tasumine/aktsiisid/pakend#pakendiaktsiis
[50] https://eeter.err.ee/1608712297/tuuli-tubin-mcginley-riiete-parandamisest-seda-ei-taheta-enam-teha

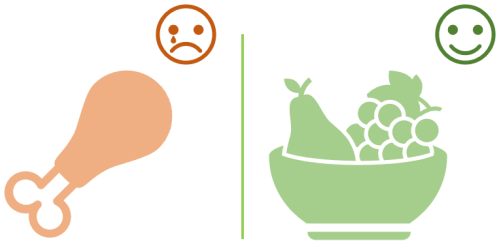
Taaskasutamisest ja tarbija jõustamine ja teadlikkuse tõstmisest: üks kohalike omavalitsuse, Saku valla kalkulaator annab ülevaate, mida inimene kogus kokku, kui mitu kg õigesti elektritoodete käitlusse viis vastava toote puhul ja kui palju säästaks süsinikdioksiidi (CO_2-te), kui saaks seda õigesti taaskasutada[51].
Mõnedel linnadel-valdadel on jäätmejaamade korduskasutusalad: korduskasutusruumid, -hallid ja ringtoad. Iga asutus kasutab natuke erinevat väljendit sarnase ala tähistamiseks. Saku valla ja Zero Waste Estonia koostöös loodud mehitamata ringtuba Sakus on populaarne ja nad toetavad ajamahukal sorteerimisel näiteks vabatahtlikke panusele.[52] Tallinna ringmajades ehk ringmajanduse põhimõtetega jäätmejaamades on taaskasutusruumid, kus saab tasuta terveid asju jäta ja võta.
Jõukamad omavalitsused ja/või riik võiks aidata kaasa, et head taaskasutuse projektid saaks järjepidevalt tegutseda ja looksid ka kohalikke töökohti, mitte ei toetuks vaid vabatahtlikele, mis ei ole tulevikukindel.
Tartu ühes korduskasutushallis annetada ja kas tasuta võta seisma jäänud värve al 2026. a kevadest[53].
Jagamispoliitika hõlmab avalikke asjade raamatukogusid, toodete käibemaksuvaba laenutamist ning tarbijatele jagamisvõimaluste kohta teabe andmist, näiteks avalike, kommerts- ja inimeselt inimesele jagamiskohtade andmebaaside kaudu. Enam võiks olla jäätmekeskuste juures tasuta töötavaid asju saadaval; nii peaks ka panustama töökohtadele, mis ettevalmistavad asju taaskasutuseks.

6 Toit ja piisavus



Toitumisharjumustel on suur roll nii keskkonna kui ka spetsiifilisemalt kliima küsimuses. Toidust on eriti suur keskkonnamõju lihal ja juustul.[54] Neid mõjusid on võimalik vähendada, tarbides loomsete toodete asemel rohkem taimset toitu ning vähendades toidu raiskamist. Nagu inimesi peab võimestama, et nad annaks on kasutatud korralikud asjad teisele ringile ära viskamise asemel; nii peaks ka suunama söömiskõlbuliku toidu kiirelt ümberjaotamisele, et toidujäätmeid võimalikult vähe tekiks. Toidujäätmed mingu komposti, mis ka parem kliimale kui olmeprügisse viskamine. Lennukiga transporditav toit, sealhulgas puuviljad ja köögiviljad, avaldab samuti suurt mõju kliimale; parem osta kohalikku ja hooaja toite.

6.1 Loomsete toitude tarbimise vähendamine



Loomsete toodete tarbimise vähendamine on Põhjamaades ja teistes Läänemere riikides äärmiselt oluline, kuna uuringud[55] näitavad, et toitumine on üks peamisi valdkondi, kus harjumuste muutmine võib oluliselt vähendada keskkonnakoormust. Heaks alguspunktiks võivad olla ametiasutused ja nende hallatavad asutuste sööklad, sealhulgas koolisööklad. Avalik sektor saab toitlustushangete, lepingutingimuste ja menüüde kaudu toiduvalikut oluliselt mõjutada ning nii suurele kasutajaskonnale tutvustada taimetoidu- ja täistaimseid rooge.
Paljud lasteaiad ja koolid Eestis on liitunud Taimse teisipäeva programmiga, mille eesmärk on populariseerida ja suurendada tervisliku ja maitsva taimse toidu osakaalu menüüs, alustades kord nädalas taimse koolilõuna pakkumisega.[56] Taanis on Aarhusi omavalitsus kehtestanud oma sööklate lihale sisemise süsinikumaksu ehk rahvasuus kliimamaksu.[57] Maks on selleks, et sööklajuhtidel oleks stiimul osta olemasoleva eelarve piires rohkem köögivilju ja vähem liha. Norra, Rootsi, Taani, Eesti ja Läti

[51] https://digikoristus.rae.ee/E-waste%20calculator/calc.php
[52] https://elvl.ee/uudised/saku-ringlustuba-sai-aastaseks-ligi-1900-riideeset-leidnud-uue-omaniku
[53] https://www.tartu.ee/et/uudised/tartu-linn-alustab-kasutamata-jaanud-varvide-kogumist-korduskasutuseks
[54] https://www.un.org/en/climatechange/science/climate-issues/food
[55] https://fulfill-sufficiency.eu/wp-content/uploads/2024/08/Deliverable_6.2-v2.pdf
[56] https://taimneteisipaev.ee/koolid-ja-lasteaiad
[57] https://www.dr.dk/nyheder/viden/klima/aarhus-satte-en-klimaafgift-paa-oksekoed-saa-faldt-forbruget-med-over-30-procent

tervishoiuasutused avaldavad riiklikke juhiseid tervisliku toitumise kohta, soovitades süüa rohkem köögivilju ja vähem liha kui praegune keskmine elanik sööb. Lätis jagavad mõned supermarketid lastele tasuta puuvilju; Eestis on seda olnud tehtud vaid ajutise kampaania käigus, näiteks Prismas.[58]

Taimset toitu soodustavad meetmed hõlmavad liha ja muude suure heitkogusega toiduainete maksustamist, köögiviljade käibemaksuvabastust, liha vähendamist avalikes sööklates (näiteks lihavabade päevade kaudu), alati olemasolevat taimset alternatiivi ja sisemist maksustamist. Lisaks peaksid meetmed hõlmama teavet lihatoidu tarbimise vähendamise või sellest loobumise eeliste kohta, sealhulgas tervisele avaldatavat kasu ja loomade heaolu parandamist. Oluline on ka, et taimsed toidud oleksid maitsvad. Toit on tundlik teema ning teave mõjub kõige paremini, kui seda esitatakse positiivsete, praktiliste ja igapäevaste valikute, mitte ohverdustena.

6.2 Toiduraiskamise vähendamine

Toiduraiskamist on võimalik vähendada toidu kasutamise parema planeerimise abil, aga ka kogudes söögikõlblikku toitu, mis oleks muidu ära visatud, ning suunates selle ülejäägi jaemüüjatelt, söögikohtadelt ja muudelt sellistelt kogukonnale. Põllumajandus- ja Toiduamet on koostanud ka juhendmaterjali "Toidu ümberjagamine ja annetamine" eri sektorite organisatsioonidele.[59]Tasub eristada puuduse leevendamist ja raiskamise ennetamist ehk toidu päästmine prügikasti minekust. Eesti Toidupangal[60] on mõlemad eesmärgid ning fokusseeritult aastaid kogunud toitu madalama sissetulekuga inimestele. Foodsharing on esitanud Toidupäästmise manifesti[61], kus proovitakse luua kaasaegsemat narratiivi ka, et toidu päästmine ei ole vaid puuduse leevendamine ja toimetulekuõpe, vaid on eluks vajalik oskus kõigile ja see keskkonnahoidlik ja kogukondlik tegevus peaks olema sotsiaalne norm. Kõik on oodatud toidujagamiskappidest või -üritustelt toitu võtma, sest ei lase heal asjal raisku ju minna.

Mõned olemasolevad algatused on veebisaidid, mis aitavad tarbijatel toiduraiskamist vähendada (uudista näiteks: https://kik.ee/et/keskkonnateadlikkus/austatoitu); ning toidupangad, kus vabatahtlikud koguvad toitu abivajajatele. Eestis jagab algatus „Tarbige toitu targalt“[62] teavet toidujäätmete kohta ja annab näpunäiteid nende vältimiseks, suunates seda teavet kodudele, kauplustele, restoranidele ja õpetajatele. Eestis korraldatakse ka koolidele suunatud kampaaniaid, näiteks “Kasulikud nipid toiduraiskamise vähendamiseks”[63] ja Sihtasutus Stockholmi Keskkonnainstituudi kampaania „Kokkame koos!“.[64] Eesti Toidupank jagab vabatahtlike abiga toitu majandusraskustes olevatele inimestele. Sarnased toidupankade algatused on olemas ka teistes riikides.

Kogukondlikud toiduringluskapid ehk toidujagamiskapid aitavad järelejäänud söömiskõlbulikul toidul jõuda kiiresti ringlusse. See on tihti omavalitsuste, vabatahtlike ja/või ettevõtete koostöö. Eestis on ka mõnel supermarketi läheduses[65] või muus kohas spetsiaalsed kapid ja külmikud, kuhu pannakse pärast poe sulgemist müümata jäänud, peagi aeguvad toiduained. Sealt saavad inimesed toitu tasuta kaasa võtta. Foodsharing[66] tegutseb alates 2019. aastast Tartus, nüüdseks ka paaris teises linnas, ning keskendub vastutustundlikule tarbimisele ja säästva toidusüsteemi kujundamisele, sealhulgas toidu raiskamise likvideerimisele. Foodsharing teeb koostööd ka Toidupanga ja mõne kaubandusketiga,[67] aga põhirõhk on toidu päästmisel, mitte abil. Vahel toetab mõni kohalik omavalitsus külmikuga. Sarnaselt on mittetulundusühing Roheline Vald aktiivne kogukondadele külmikute ja toidukappide rajamisel, teevad

[58] https://arileht.delfi.ee/artikkel/76385849/prisma-kahes-kaupluses-saavad-lapsed-edaspidi-tasuta-puuvilju
[59] https://pta.agri.ee/ettevotjale-tootjale-ja-turustajale/toidu-tootmine/toidu-annetamine
[60] https://www.toidupank.ee/vajad-abi/millest-toiduabi-koosneb/
[61] https://www.facebook.com/groups/2315771822509127/posts/2329660161120293
[62] https://tarbitoitutargalt.ee/kodule/
[63] https://www.tartuloodusmaja.ee/wp-content/uploads/2022/10/RK_nipid_toiduraiskamine_A3_print.pdf
[64] https://www.sei.org/publications/juhendmaterjal-toidujaatmete-ja-toidukao-valtimine-ja-vahendamine-koolides/
[65] https://www.polvamaa.ee/uudised/uudis/2023/08/08/polva-toiduringluskapp-koostoost-sundinud-roheline-lahendus/
[66] https://www.foodsharing.ee/
[67] https://www.foodsharing.ee/meistlahemalt.html#foodsharing-intro

koostööd kohalike omavalitsuste ja poodidega. Viimased annetavad samuti üleliigse, aga veel söödava toidu kogukonnale. Osa nende külmikuid töötavad päikeseenergiaga. Toidujagamiskappe leidub ka osades lasteaedades ja koolides.[68]

Paljudes riikides müüakse toitu viimasel päeval enne kõlblikkusaja lõppu sageli madalama hinnaga. Mõned restoranid ja pagariärid pakuvad sarnast lahendust, näiteks Põhjamaades õhtul saab osta odavalt kotitäie toiduga rakendusest Too Good to Go, mis torkab silma oma innovatsiooniga.[69] Toidujagamisplatvorme on veebis kahte tüüpi: ettevõttelt tarbijale (B2C-müük) ja inimeselt inimesele. Taani Too Good to Go rakenduse asemel kasutavad eestlased näiteks Soome ResQ Club rakendust, kuid see ei ole nii populaarne kui ta kodumaal. Too Good to Go edu üks eduvalemeid on see, et ettevõtted panevad kokku üllatuskotid, kus on sama ettevõte erinevad tooted koos ja klient ostab terve pakki; ei pea jooksma ühe soodushinnaga saiakese järele. Inimeselt inimesele grupid või lehed on tihti Facebookis, vahel ka tasuta asjade jagamise lehekülgedel. Lisaks tegutseb ka Sumana Osaühing, mille fookuses on on odavalt müüa tooteid, millel on „parim enne“ kuupäev äsja möödunud või peagi möödumas. Sarnaselt leiab Bolt Foodi rakenduses poe Bolt Marketist “Päästa mind” kategooria alt allahinnatud “Aegub peagi” sildiga tooteid.[70]

Eestis on linnades tavaline ka õunakastid, kuhu inimesed koguvad oma üleliigse aiasaadused ja jätavad need kasti mööda käivate naabritele tasuta ära võtmiseks. Nii maal kui linnas jagatakse ka sõbralt sõbrale, sugulaselt sugulasele oma aiasaadusi omavahel niisama.

Toidujäätmete vähendamise meetmed hõlmavad nõudeid, et kauplused ja söögikohad pakuksid sulgemisel tasuta müümata jäänud söögikõlbulikku toitu (toitu, mida järgmisel päeval enam müüa ei saa), kohalike omavalitsuste ja kodanikuühiskonna koostööd toidu ümberjagamise kogukondade loomiseks ning teavet toiduraiskamise vähendamise kohta tarbijatele, kauplustele ja söögikohtadele.



7 Puhkus ja piisavus

Lendamine ja kruiisilaevad kasutavad palju fossiilkütuseid. Eestlased ei lenda ainult pikamaareisidel, vaid ka naaberriikidesse. Kestlikud puhkusealternatiivid hõlmavad keskkonnasäästlikumaid, lühemaid reise ja vähem ressursse nõudvaid puhkamisvõimalusi. Süsteemid ei toeta leibkondi: meie geograafiline asukoht on ka omapärane, ei ole piisavalt rongiliiklust, sotsiaalmeediast tuleb surve kaugmaareseise valida ja nii edasi. Et muutust tuua, on aga vaja nii üksikisiku kui süsteemi tasandil hakata asju teisiti mõtestama ja et siin on mõned ideed, kuidas edaspidigi kvaliteetselt aega veeta, tehes seda säästval viisil.

7.1 Lendamise vähendamine: lennureisi asendamine rongisõiduga

Paljude puhkuste puhul on võimalik asendada lennureis rongide või bussidega. Enamik peamisi raudteeliine Euroopas töötavad elektriga ja nende mõju kliimale on väike; aga Eestis on see nii vaid Tallinna ümber. Võrreldes lennukitega on ka bussid märkimisväärselt keskkonnasõbralikumad. Lennuki asemel maismaatranspordi valimine tähendab sageli lähedasemat sihtkohta, kuid puhkuse kvaliteet võib jääda samaks. Suurema vahemaa puhul on üks võimalus öörongid, mis võivad asendada lennureisi ja ööbimist hotellis vahemaade puhul kuni umbes 1500 km. Baltikumis saab liigelda ööbussidega. Eestis on vahemaad liiga väiksed, et öörongi käimas hoida, aga mitmel pool mujal Euroopas saab osa reisist läbida öörongiga.



Baltikumi kontekstis on siin tulevikus olulisel kohal Rail Baltic, mis tagab laiema elektrifitseeritud kiirraudtee taristu. Aga rahvusvaheline

[68] https://rohelinekool.ee/toidu-vaartustamine-algab-juba-lasteaiast-ja-koolist/
[69] https://techformerchant.eu/c/sustainability/
[70] https://bolt.eu/et-ee/blog/bolt-market-paastis-32-tonni-aeguvaid-toidukaupu/

rongiühendus on ka praegu olemas, näiteks LTG Link kaudu on võimalik reisida Tallinnast Varssavini ja edasi, hetkel küll Eesti läheduses öörongiga ei saa liikuda. Öörong saaks kompenseerida aeglasemal trassil reisile kuluvat aega, pakkudes rongis ööbimise omapära, mugavust ja elamust hotellis ööbimise alternatiivina. See taristu projekt kodulehel on välja toodud “Aeg ja hinnanguline maksumus erinevate transpordiliikide kaupa,”[71] näitamaks, kui kasulik tulevikus on rongiga sõita.
Inimesed ei soovi, et ühistranspordis istumine lõikaks lühemaks nende puhkuse pikkust lõppsihtkohas; nii eelistatakse lendamist ka Euroopa-siseselt. Enam paindlikkust puhkuse- ja tööaja osa on vaja anda töötajatele, kes tehniliselt saaks ka ühistranspordis töötada. Ent, kui töötajale antakse enam paindlikkust töölepingus, et näiteks mõned päevad enne ja pärast puhkust saavad välismaal rongis töötada, pakkudes privaatsusfiltrit ka.
Meetmed lennupuhkuste asendamiseks muude puhkusevormidega hõlmavad lennunduse maksustamist ja atraktiivsete alternatiivide kättesaadavaks tegemist nii pikamaarongide, sealhulgas öörongide, kui ka tšarterreisidele sarnaste kohalike pakettreiside pakkumiste näol. Viimases saaksid näiteks maakonnad kohalike asutustega koostööd teha. Pikkade vahemaade rongiliikluse, sealhulgas öörongide, käivitamine nõuab valitsuse toetust vähemalt esimestel aastatel ja rasketel perioodidel. Avaliku sektori organisatsioonid saavad rakendada personalijuhtimismeetmeid, mis soodustaksid maad mööda puhkamist. Näiteks peaks lubama, et töötaja saaks rongis töötada välismaal kaugtööna või et saaks enam puhkusepäevi, võimaldamaks valida aeglasema aga keskkonnasõbralikuma sõiduviisi. Lennureiside reklaame võiks vähendada.

7.2 Puhkus lähemal

Kaugreise võib asendada puhkusega kodumaal või naaberriikides, pakkudes võimalust avastada uusi paiku, saada värskeid mõtteid ja lõõgastuda. Kuigi paljud jõukamad inimesed on harjunud talvel välismaale sõitma, et põgeneda külma eest päikese alla, võiks kultuuriline muutus julgustada näiteks aastaaegu omaks võtma ja talve hubasust nautima.
2026. aastal on registreeritud ka lennureiside rekordarv.[72]
Eestis võiks tasuta matkaonnide võrgustiku enam tutvustada ja kaasajastada; uurida, miks mõned üldse neid ei kasuta jne. Eri riikides, sealhulgas Taanis (näiteks CopenPay), Šveitsis ja Prantsusmaal, on eri initsiatiivid, millega saab turismiatraktsioonide pileteid soodsamalt, kui tuled keskkonnasõbralikuma transpordiga nagu rongi või rattaga.[73] Avaliku asutuste tööandjad võiks pakkuda ka kohalikke kultuuri- ja puhkusekompernsatsioone.
Lühemate reisidega puhkusi toetavad meetmed hõlmavad kohalike puhkuste (*staycation*) toetamist, siseturismi ja naaberriikidesse minekut (näiteks toetada lennuvabade puhkusepakettide loomist; rahvusvaheline sõpruslinnade koostöö), ning nende propageerimist kampaaniate kaudu, kohaliku ja keskkonnasõbraliku turismi toetamist, rõhutades nii nende vaatamisväärsusi kui ka keskkonnaalaseid eeliseid.

7.3 Ressursimahukate puhkuse vormide asendamine ressursisäästlikumatega

Eesti ja põhjanaabrite vahel ei saa kahjuks asendada kruiisilaeva sõitu rongireisiga. Küll aga saab Rootsist Taani rongi või bussiga. Aastaid on räägitud raudteetunnelist Tallinna–Helsingi vahel, mis oleks tulevase Rail Balticu pikendus, aga see megaprojekt on hetkel väga ebatõenäoline. Eelkõige vähendaks reisimise keskkonnamõju üleminek kruiisilaevadelt purjelaevadele või ka niinimetatud veebussidele , aga näiteks Soome-Eesti vahel veebussi teenust pakkuv Linda Line Shipping läks pankroti enne Covidit. Kuigi siin võib näha teatud paralleele öörongidega, siis kruiisilaeva kajutis ööbimine on siiski energiamahukam ja saastavam

[71] https://www.railbaltica.org/et/rail-balticast/
[72] https://www.newsweek.com/global-air-travel-had-busiest-day-on-record-12245968
[73] https://www.euronews.com/2026/08/07/how-these-european-cities-are-using-innovative-rewards-to-boost-sustainable-tourism

kui ööbimine rongis. Kui kruiisilaevareis on olemasolevatest variantidest parim valik põhjanaabritele külla minemiseks, siis on kliimasõbralikum seda teha jalgsireisijana ning jätta auto maha. Kruiisilaevareisid võiks võimalusel asendada praamisõitudega Eesti saartele, mis on juba populaarsed eestlaste seas suviti.



Suurt energiatarbimist põhjustavate puhkuste alternatiive toetavad meetmed hõlmavad kruiisilaevade, lennukite ja muude sõidukite ning nende kasutatava kütuse maksustamist sarnaselt autokütusega, nõudeid mootorite seiskamiseks ja maismaalt toodava elektrienergia kasutamiseks sadamates (sh sadamate CO_2 heite vähendamine)[74], teavet alternatiivide, näiteks jalgrattamatkade kohta.

[74] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en