

# TRANSPORT JA MAJANDUS

## MÜÜTE ja FAKTE



### SISU

SISSEJUHATUS	2
1. MÜÜT – TRANSPORT ON MAJANDUSE MOOTOR	3
2. MÜÜT – TEEDE EHITAMINE ON ALATI KASULIK! SEE ON OLULINE REGIONAALARENGULE, SEE LOOB UUSI TÖÖKOHTI NING SEE TASUB ALATI KUJUNEMISE EESTI	4
3. MÜÜT – LIIKLUSVOOGUDE KASVU EI SAA PEATADA!	5
4. MÜÜT – ME EI TOHI PROOVIDA LIIKLUST VÄHENDADA SEST SEE KAHJUSTAB MAJANDUST JA KAUBANDUST!	6
5. MÜÜT – UMMIKUID SAAB LAHENDADA UUTE TEEDE EHITAMISEGA, PEALEGI ON SEE KESKKONNALE KASULIK	7
7. MÜÜT – MIDA ROHKEM AUTOSID, SEDA ROHKEM VABADUST	9
8. MÜÜT – TEEDE KASUTAMISE MAKSUSTAMINE PIDURDAB MAJANDUSE ARENGUT	10
9. MÜÜT – ÕIGE HINNA KEHTESTAMINE SUURENDAB EBAVÕRDSUST	11
10. MÜÜT – ME PEAME EHITAMA ROHKEM TEID	12
VIITED	13



## Sissejuhatus

“Ükskõik, mis ka inimesed teede ehitamise kohta ei ütleks, ei ole ju põhjust kahelda selles, et teede ehitamine on majandusele hea?” Tegelikult on põhjust küll. Ja isegi peab kahtlema. Need, kes transpordi ja majanduse vahelistest seostest aru saavad tõepoolest kahtlevad ka selles, et igasugune transpordi infrastruktuuri juurde ehitamine alati head endaga kaasa tooks. Kuid tõsiasi, et ülalloodud väidet pidevalt korratakse, näitab kui raske on väidelda tõepähe võetud “tarkuste” vastu ka siis kui sellel “tarkusel” parimal juhul ainult harva kui üldse tõepõhi all on.

Seepärast tahabki Euroopa Transpordi ja Keskkonna Föderatsioon (T&E)<sup>1</sup> välja tuua, miks sellel teedehituse kasulikkuse “tarkusel” pole tõepõhja all ja millised on selle ümber korratavad müüdid. Mõnedel juhtudel on need müüdid saanud alguse headest kavatsustest kuid valedest eeldustest. Teisalt on mõned müüdid fabritseeritud teadlikult nende poolt, kelle jaoks on piiramatult maanteetranspordi kasv kasulik ega taha, et neid hakataks segama keskkonda ja ühiskonda puudutavate vastuargumentidega.

Aga juhul kui te arvate, et neid müüte tahavad kummutada ainult käputäis keskkonnakaitsjaid, siis lugege siin näitena ära toodud kolme tippametniku seisukohad. Meie põhiline väide on see, et teede ehitus ei too automaatselt majanduslikku kasu. Kui maanteetranspordi eeldatavaid otsuseid ja kaudseid tulusid ka edaspidi küsimuse alla ei seata, siis tehakse vastavaid otsuseid valede eeldustel, mis võib tekitada üha suuremaid keskkonna ja ühiskonna kahjusid just nüüd kui ollakse tunnustamas põhimõtet, et säästev areng peaks olema ühiskonna arendamise läbiv põhimõte.

Me kutsume üles kõiki poliitikuid, ametnikke ja teisi otsusetegijaid mõtlema nende 10 siin brošüüris ära toodud müüdi peale. Selle raamatukese läbi lugemine ei paku just lihtsaid vastuseid, kuid oluline on üle saada sellest alusetust usust, et rohkem maanteid alati probleeme lahendaks. Järgnevad lehed osutavad, et see just tihti nii ei ole.

Tänapäeva meediakultuur soosib ideid, mida on võimalik pressida lihtlausetesse nagu: “Teede ehitamine toob juurde töökohti. See arendab mahajäänud piirkondi ja teeb head üldisele majandusele.” Kuid see ei tee neid lauseid tõesteks. Tõde on tihtipeale hoopis keerukam.

Beatrice Schell,  
T&E direktor

***“Olenemata maailmavaatest, leidub küllaldaselt vastuväiteid sellele, et avalikud investeeringud tooksid automaatselt suurt kaudset kasu.”***

J. Girard and C. Hurst, European Investment Bank, juuli 1994<sup>1</sup>

***“Transpordi infrastruktuuri ehitamine ei ole ainuke võimalik lahendus. Paljudel juhtudel on see osutunud ebarealistlikuks alternatiiviks oma kõrge hinna ja keskkonnakulude tõttu.”***

Neil Kinnock, Euroopa Liidu transpordivolinik, Helsingi, juuni 1997<sup>2</sup>

***“Ilma vastava planeerimiseta võidakse avalikud investeeringud lihtsalt ära raisata saavutamata isegi seda miinimumtasest, mida elementaarne transpordisüsteem peaks tagama või sünergiat, mida integreeritud planeerimisega võidaks saavutada.”***

Dr. M. Turró, Euroopa Investeeringuspank, Helsingi, juuni 1997<sup>3</sup>

# 1. MÜÜT – TRANSPORT ON MAJANDUSE MOOTOR

**Kes on nii öelnud? Selle kohta pole mingeid tõendeid. Majandusteadlased on järjest rohkem hakanud veenduma, et transpordimahtude kasvu ja majanduskasvu vahel pole mingit automaatset seost. Kui transporti vaadelda kui mistahes majandustegevuse komponenti nagu tööjõud või energia, siis tähendab, et selle efektiivsemast kasutamisest saavad kõik kasu.**

Teede ehitamise pooldajad ütlevad tihti, et transpordi arendamine on vajalik kuna see on majanduse mootor, mistõttu rohkem transporti stimuleerib majanduskasvu.

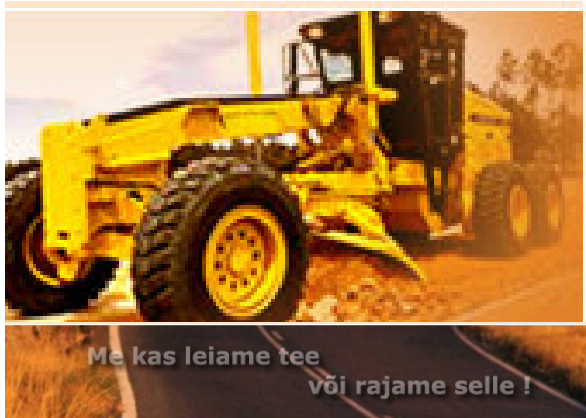
Sellela väidetakse sisuliselt, et transpordi kasv ja majanduse kasv on paratamatult omavahel seotud ning transpordi kasvu hõlbustamine stimuleerib ka majanduse kasvu. Kuid tegelikult puuduvad tõendid, et see nii oleks. Tõsi on, et transport on kasvanud käsikäes majanduse kasvuga, kuid see ei ole toimunud majandusega samas tempos. Viimasel ajal on transpordimahud kasvanud kiiremini kui majandus, mille tulemusena liiklust tekib järjest rohkem ilma majandusarengusse panustamata.

**Ühe sisemajanduse kogutoodangu (SKT) ühiku kohta vajaminev transpordimaht** varieerub erinevates arenenud riikides väga palju. OECD liikmesriikide statistikast ilmneb, et erinevate maade nõ "majanduse transpordiintensiivsus" on väga erinev. Kui transpordi ja majanduse kasvu vahel oleks otsene seos, siis oleks need erinevused seletatavad nende maade muude eripäradega nagu näiteks asustustihedus ja kaugus majanduskeskusest. Siiski on maad, mis on muidu selliste eripärade ja majandustaseme poolest sarnased (nagu näiteks Hispaania ja Lirimaa), oma transpordisõltuvuse poolest väga erinevad.

**Need, kes on seda teemat uurinud, eriti majandusteadlased**, usuvad, et automaatset seost ei olegi. See oli ka transpordi ja majanduse vahelisi seoseid uurinud Suurbritannia valitsuse SACTRA- komisjoni (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) üks peamisi järeldusi<sup>4</sup>. Komisjoni raport väidab, et paratamatuks peetud transpordimahtude kasvu peatamine oleks majandusele *kasulik*, mitte kahjulik. Praeguste turumoonutuste korrigeerimine vähendaks majanduse sõltuvust transpordist, suurendaks transpordi kasutamise efektiivsust ning parandaks heaolu. Pealegi on transport majanduse selline osa, mille nõudlus on tingitud teiste tootmisharude teenindamisest, mitte toode, mida oleks iseenesest vaja.<sup>5</sup>

**Transporti tuleks vaadelda kui ühte majandussisendit**, mida tuleks kulutada võimalikult vähe, selle asemel et järjest rohkem ja rohkem lasta sel kasvada ja ebaefektiivseks muutuda. Transporti tuleb kasutada sama efektiivselt kui loodusvarasid, energiat või tööjõudu.

## 2. MÜÜT – TEEDE EHTAMINE ON ALATI KASULIK! SEE ON OLULINE REGIONAALARENGULE, SEE LOOB UUSI TÖÖKOHTI NING SEE TASUB ALATI KUHJAGA ÄRA!



### FAKT

**Kahjuks pole see nii, pigem vastupidi. Uute teede tõttu võivad mõned ettevõtted mahajäänud piirkonnast hoopis välja kolida, teravdades veelgi regionaalprobleemi. Uus maantee hõlbustab ka suurfirmade juurdepääsu, mistõttu võib väikestel kohalikel ettevõtetel konkurentsipüsimine veelgi raskemaks muutuda.**

Teede ehituse eest rääkijad kordavad pidevalt, et teid on vaja piirkonna arendamiseks, eriti selliste piirkondade arendamiseks, mis jäävad turu keskusest eemale. Teiseks väidavad nad, et teedesse investeerimine tasub alati ära, sest need tekitavad juurde töökohti. Mõlemad väited on valed.

Teed ei teki alati töökohti juurde. Ka ei teki uued töökohad alati juurde äärealadele, kuhu eelkõige loodetakse kohti juurde saada. Kogemus on näidanud, et pärast uue tee ehitamist kogevad paljud suurfirmad, et nad ei pea oma teenuseid äärealadel enam pakkuma, sest juurdepääs on paranenud ja ettevõtte tegevust on kasulikum ühte kohta koondada. Seega aitab teede ehitus suurtootjaid kuid vähendab tööhõivet äärealadel.

Teise stsenaariumi järgi annab uus tee masstoodanguga suurettevõtetele juurdepääsu äärealadele, kus nad varem ei tegutsenud. Kohalikel firmadel on sellistel juhtudel väga raske konkurentsipüsida. Kohalikud firmad on sunnitud oma tootmiskulusid kärpima ja seda tihti tööjõu arvelt või hoopis tegevuse lõpetama. Seega ei ole uus tee-ehitus äärealade väikefirmadele sugugi mitte kasulik vaid hoopis kahjulik.

Uue maantee majanduslik mõju sõltub piirkonna eripäradest, selle majandusest ning maantee otstarbest. Pole olemas kindlat reeglit, mis kinnitaks, et uued maanteed toovad töökohti juurde.

Kas teedesse tasub investeerida, sõltub sellest, kelle käest küsida. Avalikud infrastruktuuri investeeringud on kindlasti kasulikud suurfirmadele, sest nad saavad seda vabalt kasutada ning suurendab nende investeeringute turueeliseid. Kuid need ei ole kindlasti mitte kasulikud äärealade elanikele kui selle tulemusel tööhõive kasvab.

### 3. MÜÜT – LIIKLUSVOOGUDE KASVU EI SAA PEATADA!

#### FAKT

**Tegelikult saab küll, pealegi näitavad kogemused, et see on ka enamikule kasulik. Kohtades, kus infrastruktuuri pakkumine on niigi ülepaisutatud, on sildade ja ühendusteede sulgemine liiklusvoogusid vähenenud ning kohalik elukvaliteet paranenud. Kui transpordi hind kasvab liiga kõrgele, siis hakkavad inimesed otsima alternatiive autoga sõitmisele.**

Väide nagu liikluse kasv oleks paratamatu kõlab omamoodi nagu mõni looduse seadus. Paistab, et teede ehituse pooldajad võtavad liiklust nagu mõnda elusorganismi, mille arvukus kasvab vastavalt mõnele loodusteaduslikule reeglile.

Tegelikult on palju tõendeid selle kohta, et liikluse kasv pole kaugeltki mitte paratamatu, vaid kasvu saab ka peatada ja liiklust lausa vähendada. Ja kõike seda saab teha nii, et majanduslik ja sotsiaalne heaolu kasvab.

Liikluse kasvu peatamine võib toimuda nii kohalikul kui ka piirkondlikul tasandil. Kohtades, kus olulisi püsiühendusi nagu sildu on remondi tõttu suletud, on infrastruktuuri ajutine puudumine liiklust vähendanud. Selle tulemusena on ka kohalike elukvaliteet paranenud. Linnakeskuste muutmine autovabaks on konkreetne näide liikluse vähendamisest, mille tulemusena pole kohalik kaubandus kahjustada saanud, sest inimesed tulevad meelsasti autovabadesse kohtadesse (vt ka 4. müüt).

Mõned teedeehituse eest kõnelejad väidavad, et sellistel puhkudel suundub liiklus lihtsalt mujale. Osaliselt on see tõesti nii, kuid uuringud näitavad, et ka kogu liiklus linnas on selliste muutuste tõttu vähenenud.

Suuremat transpordisüsteemi puudutavaid näiteid on raske leida, sest liikluse vähendamise katsetega on olnud tagasihoidlikud. Siiski on ka selliseid näiteid. Kopenhaageni linna liiklusmahud püsisid aastaid samal tasemel. Vaatamata sellele, et linn ise pidevalt kasvas, suudeti linna transpordipoliitika tulemusel, millega eelisarendati ühistransporti ja kergliiklust ning kehtestati kõrged parkimistasud kesklinnas, liikluse kasvu tagasi hoida. Liiklusmahud hakkasid aga kasvama siis kui avati Öresundi sild Malmösse ning piirkonda hakkas läbima palju transiitliiklust.

Teise näitena võib tuua kütuse kallinemise mõju transpordinõudlusele mõnedes Euroopa riikides aastal 2000. Kuigi transpordinõudlust peetakse hinna suhtes üsna vähetundlikuks, jäi Prantsusmaal liiklusmaht 1999. a tasemele. Kuigi järsk kütuse hinna tõus ei olnud teadlik transpordipoliitiline otsus, näitab see, et liiklusmahtude kasvu on võimalik peatada. See oli ka üks peamistest SACTRA-komisjoni järeldustest (vt 1. müüt).

## 4. MÜÜT – ME EI TOHI PROOVIDA LIIKLUST VÄHENDADA SEST SEE KAHJUSTAB MAJANDUST JA KAUBANDUST!

### FAKT

**Kogemused näitavad vastupidist. Seal, kus on proovitud luua autovabased alasid, on poodidel hakanud paremini, mitte halvemini, minema. Poepidajad, kes alguses olid idee vastu, osutasid nendeks, kes algatusest kõige rohkem kasu said. Vähemalt kolm uuringut osutavad, et linnades liikluse vähendamine on kohalikule majandusele parem kui liikluse kasvu ja läbisõitude jätkumine.**

Tihti väidetakse, et vähem maanteeliiklust tähendab ka vähem majanduslikku tegevust. Nii väidavad erinevad ettevõtjad, kuid kõige rohkem on seda argumenti kosta siis, kui jalakäijate tsooni rajamisel hakkavad piirkonda jäävad kaupluseomanikud kartma, et vähem autoliiklust tähendab neile ka väiksemat käivet. Kuid kas selle kohta on tõendeid? Kas võib ka nii olla, et autoliikluse vähendamine ärile kasuks tuleb?

1980ndate aastate lõpus plaaniti Grenoble'i linnakeskus Prantsusmaal teha jalakäijate tsooniks, kuid sellele olid ägedalt vastu kohalikud poepidajad. Plaan suruti linnavalitsuse poolt siiski läbi. Aasta hiljem tehtud uuringuga ilmnis, et kaupluste käive oli 20% kasvanud. Kas see oli ainult juhus? Paljud teised juhtumid on osutanud, et see ei olnud juhus.

Saksa Linnauurimisinstituudi<sup>6</sup> poolt tehtud uurimusest ilmneb, et säästev transpordipoliitika tuleb Saksa linnade majandusele kasuks. "Keskonnasõbralike transpordiliikide arendamine suurendab linnakeskuse kaupluste käivet. 38-st uurimustöös olnud linnast 14-s oli keskmisest suurem kaubanduse käive kasv. Nendest 14-st 10-s oli keskmisest vähem sõiduautodele mõeldud infrastruktuuri."

Üks teine Saksamaal tehtud uurimus<sup>7</sup> näitas, et kaupluse juures olevate parkimiskohtade arvu ja inimese kohta kaupluses kulutatud rahasummade vahel ei ole mingit seost. Uurimus<sup>8</sup>, kus vaadeldi Saksa ja Briti linnade jalakäijate tsoonide rajamist, osutas, et pärast autoliikluse sulgemist ei kasvanud mitte üksnes jalakäijate arvukus vaid ka kaupluste käive.

Niisiis väide, et liikluse piiramine on kaubandusele kahjulik, on müüt. Liikluse piiramise meetmetele vastu seismine võib seega osutada peale keskkonna kahjulikuks ka kohalikule ärile.

## 5. MÜÜT – UMMIKUID SAAB LAHENDADA UUTE TEEDE EHTAMISEGA, PEALEGI ON SEE KESKKONNALE KASULIK

### FAKT

Praktika näitab, et teede ehitamisega ummikuprobleemi ei lahenda, sest uued teed genereerivad liiklust juurde, seega ei kao ka ummikud. Teede ehitamine suurendab nõudlust transpordi järele nii nagu raha juurde trükkimine suurendab inflatsiooni. Õnneks võib toimida ka vastupidine protsess – kui osa transpordiinfrastruktuurist sulgeda, väheneb ka nõudlus transpordi järele. Seega tuleb meil lahti saada mõttest, et teedeehitus ummikuid lahendab, sest tõenäolisem on, et see toob liiklust juurde.

Tavaliselt järeldatakse ummikutega seoses, et kõikide autosõitjate jaoks ei ole piisavalt ruumi. Argumenteeritakse tavaliselt niiviisi: kui ainult oleks rohkem infrastruktuuri ja seega rohkem ruumi, siis kaoksid ummikud ära. Kahjuks on see väide sama väär kui see, et raha juurde trükkimisega oleks inimestel rohkem raha ja kõik saaksid rikkamaks.

Teede ehitamine suurendab nõudlust transpordi järele nii nagu raha juurde trükkimine suurendab inflatsiooni. Praktika näitab, et transpordi nõudlus on kasvanud kiiremini kui traditsiooniliselt prognoositud liikluse tase. Seda seetõttu, et need prognoosid põhinevad üksnes eelmiste perioodide trendide jätkumisel ega võta arvesse seda, kuidas mõjutab liiklusmahtude kasvu uue infrastruktuuri rajamine.

Liikluse maht kasvab, kuna inimesi otsustavad uue tee võimaluste avanedes autoga rohkem sõita. Siin kehtib põhiline majandusreegel: pakkumine hakkab ise nõudlust tekitama.

Uurimused<sup>9</sup> on näidanud, et uute teede ehitamisega liiklus kasvab, ja ka seda, et vastupidine on võimalik. Transpordi nõudlus võib mõningatel juhtudel ka “ära kaduda”

## 6. MÜÜT – AUTOJUHUD TAHAVAD ROHKEM TEID

### FAKT

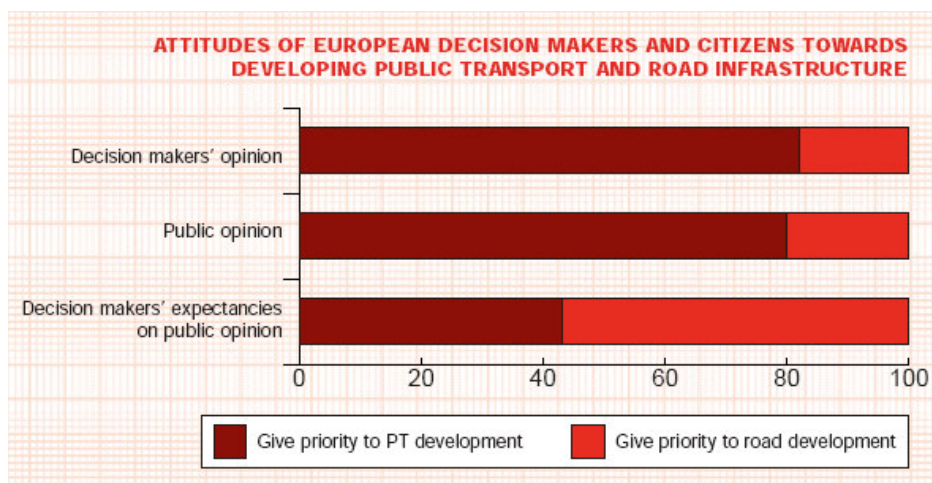
Tihti oletatakse, et sõiduauto liikluse maht peegeldab ühtlasi ka inimeste soovi autoga sõita. Samas võib see ka näidata, et autole puuduvad arvestatavad alternatiivid. Tegelikuses kinnitavad suuremad uuringud teemal: kas inimesed sooviksid kasutada ühistransporti või sõiduautot, enamiku seas selgelt ühistranspordi eelistust, kuid millegipärast arvavad poliitikud, et rahvas eelistab rohkem autot.

Üldiselt, otsustajad teevad oma järeldusi lähtudes liiklusmahtude ja autoomanike arvu kasvust: rahvas sõidab ja tahab sõita üha enam ja enam. See tähendab justkui seda, et autodega sõitmine kutsub automaatselt hääletama uute teede, parkimiskohtade ja teiste autodega seotud infrastruktuuri poolt. Nii reserveerivad mõned riigid kütuseaktsiisi aastatulu tervikuna teede ehitusse ja eraldavad teistest autoga seotud maksudest saadava tulu autodega juurdepääsu parandamiseks.

Juba olemasolev transpordisüsteem, nõudlus ja liikumisviisi valikud ei kajasta tegelikult rahva soove ja vajadusi, sest rahva kasvavad sissetulekud ei tähenda automaatselt suuremat nõudlust autoga liikumise järele. Autoliikluse ülemäärane kasv võib olla hoopis märk säästvate transpordiviiside puudumisest või nende kehvast kvaliteedist, kohalike poodide ja teiste teenindusasutuste sulgemisest, jalakäijate ja jalgratturite ebakindlusest liikluses jne. Kõik see suurendab sõltuvust autodest ning edasine investeerimine teede infrastruktuuri takistab jätkusuutlike arengute poole pöördumist.

1991. aastal korraldatud sotsioloogilise uuringu<sup>10</sup> käigus paluti Euroopa otsusetegijatel ja kodanikel reastada oma eelistused - kas autodele või ühistranspordile suunatud arengute vahel. Uuring näitas, et mõlemad nii kodanikud kui otsustajad panid ühistranspordi esimesele kohale (86% otsustajatest, 84% kodanikest). Aga kui vastavate otsusetegijatel küsiti, mida nad arvavad kodanike hoiakutest, siis vastused näitasid, et poliitikud hindavad nende soove väärsti, arvates, et vaid 50% kodanikest annavad eelistuse ühistranspordi investeeringutele.

### EUROOPA OTSUSTAJATE JA AVALIKKUSE HOIAKUD ÜHISTRANSPORDI JA MAANTEEDE INFRASTRUKTUURI ARENDAMISE SUHTES





## 7. MÜÜT – MIDA ROHKEM AUTOSID, SEDA ROHKEM VABADUST



### FAKT

Kuid faktid räägivad teist keelt. Üldiselt on auto kasutamise kulud väga kallid, aga isegi kui autokasutaja on nõus nende eest röömuga tasuma, jääb õhku küsimus, mida see maksab ühiskonnale? Ja kuidas see mõjutab nende inimeste vabadust, kes ei suuda või ei taha sõita autoga?

Vabadus sõita autoga (mis ei tundugi nii suur, kui autod on kinni mõnes järjekordses liiklusummikus) on vähendanud nende inimeste valikuvabadust, kes ei sõida autoga, niisiis ühe inimese vabadus läheb maksma teise oma.

**Pole mingi kahtlust, et autod annavad rohkem vabadust valida reisikohta ja –viisi ja laiendanud nõo individuaalset tegutsemisraadiust, kuid sellel vabadusel on ka oma hind.**

**Esiteks, keskmise perekonna liikumisvajaduste rahuldamiseks piirkonnas, kus ei pruugi isegi kõige tihedamad ühistransporditeenused olla, on kulutused autole palju suuremad kui samade vajaduste rahuldamine ühistranspordi, takso, rattaga ja jalgsi sõites.** Loomulikult on aeg tähtis faktor ja autot kasutades on võimalik palju aega kokku hoida, aga kui ühistransport ei ole korraldatud just väga halvasti, on saadav ajavõit väike, kuid maksab märkimisväärselt – nii ühiskonnale kui perekonnale. Autokasutamine viib perekonnast palju raha välja, jätab vähem ressursse teiste vajaduste rahuldamiseks ning kõigele lisaks ühiskond seisab silmitsi suurema mürataseme ja teiste keskkonnaprobleemidega.

**Teiseks, auto piirab teatud ühiskonnagruppide vabadusi.** Suurbritannias tehtud uuringute põhjal, enam kui kolmandik majapidamistest, neli viiendikku (80%) üksi elavatest vanematest inimestest ei oma autot ja pooltel naistest pole juhilubagi. Lakkamatu autokasutust soosiva poliitika tulemusena võetakse autosid mitte kasutatavalt inimestelt (ja muidugi ka autokasutajatelt) ära oluline osa valikuvabadusest ja juurdepääsust kaupadele ja teenustele.

**Aastaid kestnud autosid soosiv poliitika** enamike võimuorganite poolt on piiranud säästvate liiklejate vabadusi ja soodustanud suurte kaubanduskeskuste kerkimist linnaäärtesse ja hõreda asustusega eeslinnade teket, mis on tavaliselt ühistranspordiga halvasti teenindatud. See on omakorda õõnestanud väikeste poodide ja teenusepakkujate (nagu juuksurid, postkontorid, tervishoid jms) elujõulisust elamurajoonides. Seal kus inimesed said oma teenuseid ja kaupu vahetult koduümbrusest, peab nüüd samade põhivajaduste rahuldamiseks tunduvalt kaugemale sõitma. Nii jääb neile vähem vabadust ja valikuid, millal ja kus oma igapäevaseid teenuseid tarbida ja oste sooritada.

**Kolmandaks, autosid soosiva poliitika teeneks** on kaasa aitamine ühistransporditeenuste vähendamisele. Üha vähenev ühistranspordi teenuste hulk piirab juba praegugi ühiskonnas ebasoositud inimgruppide liikumisvabadust veelgi. See protsess on meie tänases ühiskonnas paraku veel jätkuv, kuid tuleks nii kiiresti kui võimalik peatada. Kui seda ei juhtu, siis lõpptulemusena ühistranspordi süsteem variseb kokku, suurenevad transpordisüsteem lõpeb ummikuga.

## 8. MÜÜT – TEEDE KASUTAMISE MAKSUSTAMINE PIDURDAB MAJANDUSE ARENGUT

### FAKT

Ei pidurda! Teede kasutamise maksustamisega püütakse kehtestada teatud maanteede kasutamisele õige hind. Õige hinna puhul saab välistada turu moonutusi ning on ühtlasi võimalik ergutada majandusarengut. Kui teede kasutamisele pannakse õige hind, siis ergutab see puhtamate tehnoloogiate ja parema ühistranspordisüsteemi arendamist, paneb mõtlema efektiivsema maakasutuse ja selle peale kuidas, millal ja millist transporti kasutada. Selline käitumisviis ei häiri pidurda kuidagi majanduse arengut.

**Transpordi roll majanduses** on võrreldav energiasektori rolliga - ilma selleta majandussüsteem seiskub. Kuid nagu me oleme õppinud energiasektori najal, on energia liigtarbimine ebaökoonoomne. Energia säästmine ja täpselt vajaliku energiahulga tarbimine on parim viis ergutada majandust. Sama kehtib ka transpordi kohta.

**Optimaalse transpordimahu** leidmise saab jätta turu isereguleerumise hooleks ja hoiduda nii palju kui võimalik tarbetust sekkumisest. Nagu energiasektorigi puhul tekitab turu kunstlik reguleerimine - näiteks teatud kindlatele kasutajagruppidele toetuste andmine või odava energiatarbimise võimaldamine – ületarbimist valedel aegadel ja valedes kohtades. Tänapäevane transpordisüsteem on majanduse jaoks liiga kulukas, tekitades liiga palju väliskulusid. Need on tõeliselt suured kulud ühiskonnale – seega meile kõigile, sõltumata sellest, kas me oleme otseselt nende põhjustamises süüdi või mitte, me maksame selle kõik kinni, sageli just läbi üldiste maksude. Transpordi kasutajad saavad tehnikult madalal hoitud hindade tõttu transpordi tegeliku hinna kohta valesid signaale. Neid signaale tuleks kiiresti parandada, kehtestades näiteks teedekasutusmaksu, mis lõpptulemusena stimuleerib majanduse arengut, mitte ei pidurda seda.

**Kui transpordi eest võetakse õiget hinda**, hakkab turg toimima ja tegelikkus nõudlust ja pakkumist reguleerima. Ametivõimud, ettevõtete ja erasõidukite juhid, autotootjad, ühistranspordi operaatorid peavad hakkama lähtuma turu poolt tekitatud stiimulitest:

- Juurutama ja ostma puhtamat ja energiasäästlikumat tehnoloogiat
- Muutma liiklemisviise otstarbekamateks ja keskkonnasäästlikemaks (umbes pool kõikidest sõitudest on alla viie kilomeetri pikkused)
- Parendama logistilist süsteemi (näiteks autode ühiskasutus jne).
- Kaaluma isikliku auto omamise vajalikkust
- Pakkuma paremat ühistransporti (kuna autode ebaausad eelised on kõrvaldatud)
- Muutma maakasutusviise paremaks
- Vähendama tarbetuid sõite

**Kõik need tegevused aitavad stimuleerida majandust.**

## 9. MÜÜT – ÕIGE HINNA KEHTESTAMINE SUURENDAB EBAVÕRDSUST

### FAKT

**Maksustamine mõjutab enim neid, kes sõidavad suurte ja võimsate autodega. Kui transpordile kehtestada õiged hinnad, siis selgub, et need, kes sõidavad suuremate autodega ja läbivad pikemaid vahemaid maksavad ka rohkem. Väiksemate autode ja ökonoomsemate autodega sõitjad maksavad aga vähem. See on ju võrdsus, mitte ebavõrdsus!**

**Kas pole nii, et autoga sõitmisele õiglase *hinna* kehtestamine** haavab just madala sissetulekuga inimesi kõige enam? See küsimus tõstatatakse tavaliselt tööstuse esindajate poolt, kui nad osalevad transpordi maksustamise küsimusi käsitlevatel konverentsidel. Loomulikult on lohutav teada, et need, kes sõidavad BMW-, Porchede-, Mercedestega jne, on nii mures tavaliste, väikeste autodega sõitvate inimeste heaolu pärast. Olenemata suurettevõtjate taotluste siiruses, võime siiski küsida: kas autokasutuse maksustamine võib mõne ühiskonnagrupi suhtes olla ebaõiglane?

**Probleem on tegelikult üsna lihtne.** Transpordile õiglase *hinna kehtestamine* tähendab autotranspordi kasutajatele lisakohustust tasuda ise selle eest, mida käesoleval ajal tuleb maksta kõigil kodanikel läbi üldiste maksude. Üldisi makse saab sel juhul vähendada kui autosõitjad tasuksid ise oma sõitude eest. Õiglase *hinna* kehtestamine tähendab seda, et sõitmine suure, palju kütust tarbiva ja saastava autoga muutub ühe kilomeetri kohta palju kallimaks. Seetõttu paljud maksumaksjad võivad võita, sest suurem osa autosõitjate kuludest saab kinni makstud nende poolt, kes omavad suuri ja võimsaid autosid ja läbivad nendega pikki vahemaid. See on süsteem, mis peaks tagama rohkem võrdsust, mitte vastupidi.

**Ja kui probleem on selles,** et uue maksusüsteemi tõttu mõni väikese sissetulekuga inimene peab hakkama rohkem maksma kui ta seda praegu teeb, siis riigil on alati võimalus kompensatsiooni maksta (kui sotsiaalsed põhjused seda nõuavad). Seega pole mõjuvat põhjust autosõidu maksustamisest hoiduda.

**Tegelikult** oleks kasutu kehtestada väiksema sissetulekuga inimestele odavamaid *teekasutusmaks*e kilomeetri kohta, kuna see võib nullida uue süsteemi kasuteguri. Kui riik peab vajalikuks toetada raskustes ühiskonnagruppe, siis seda tuleks teha läbi teiste meetmete nagu üldiste maksude vähendamine jne.

## 10. MÜÜT – ME PEAME EHITAMA ROHKEM TEID

### FAKT

Ega siis see, et nt Kesk- ja Ida-Euroopas on vaba ruumi – ja seegi on küsitav – ei tähenda seda, et maa tuleks täita uute teedega, mis hakkavad koheselt tekitama Kesk- ja Ida- Euroopa riikide inimestele uusi probleeme. Nendes maades on välja ehitatud hea struktuuriga raudteevõrk, mis praegusel hetkel on lagunemas, sest see on pidevalt alafinantseeritud. Oleks palju otstarbekam abistada Kesk- ja Ida-Euroopa maid raudteetranspordi infrastruktuuri renoveerimisel äratamisega kui uute maanteede ehitusega, mis läbiksid rikkumata ja ökoloogiliselt tähtsaid piirkondi.

**On levinud uskumus**, mis tundub domineerivat Euroopa asutustes ja tööstustes, et Kesk- ja Ida- Euroopa majanduse liitmine Euroopa Liiduga elavdab tunduvalt kaubandust, tekitades seega suurema transpordivajaduse, mis omakorda nõuab infrastruktuuri läbilaskevõime tõusu. See arvamus eeldab koheselt, et nendes maades on infrastruktuur halvasti arenenud ja see takistab majanduslikku integratsiooni teiste Euroopa maadega.

**Tegelikult, on transpordi infrastruktuur** uutes liikmesriikides küllaltki kõikehõlmav, sest Kesk- ja Ida- Euroopa maade raudteevõrk oli kavandatud kaks kuni kolm korda suuremale vedude koormusele kui seda täna kasutatakse. Probleem on infrastruktuuri kvaliteedis, sest raudtee on lagunenu ja maanteed pole mõeldud rasketele veoautodele.

**Liiklustiheduse uuringud on paljastanud**, et enamus toimuvast liiklusest on siseriiklik, ning riikidevahelise transiitliikluse maht on võrreldes kogu liiklusmahuga väike. Ja kuigi on tõsi, et kiirteede tihedus uutes liikmesriikides on väiksem kui Euroopa Liidus üldiselt, siis pole sugugi kindel, et maanteede juurdeehitamine aitab madalamat majandustempot tõsta. Kesk- ja Ida-Euroopa maad juba kannatavad transiitliikluse poolt põhjustatud majanduslike- ja keskkonnakahjude käes, ning neile peaks andma võimaluse arendada välja säästvat transpordisüsteemi, rõhuasetusega juba olemasoleva raudteevõrgu arendamisele.

**Uutes liikmesriikides on** võrreldes teiste Euroopa Liidu maadega palju rohkem loodusväärtusi ja puutumatuid maastikke. Kuigi osa rikkumata maastikest ei ole alati kõige kõrgema ökoloogilise väärtusega, siis suurem osa uutest maanteedest on kavandatud kulgema läbi tundlike ja erilist ökosüsteemi omavate mägiste alade. Paljud nendest piirkondadest on eriti väärtuslikud just üldise bioloogilise mitmekesisuse tõttu – mõned aladest on koduks liikidele, mis on suuremas osas Euroopas on praktiliselt välja surnud. Sellised alad ei kuulu arendamisele üldistel alustel, vaid peaksid olema käsitletud hindamatute loodusvaradena, millest saavad kasu nii liituvate maade elanikud kui Euroopa Liit tervikuna.

## Viited

European Environmental Agency, Are we moving in the right direction? Indicators on Transport and environmental integration in the EU, Environmental Issues series no. 12, EEA, Copenhagen, 2000

More information on the OECD project EST on Environmentally Sustainable Transport can be found at [www.oecd.org/env/transport](http://www.oecd.org/env/transport)

---

\* Eesti Roheline Liikumine on T&E liige aastast 1998

<sup>1</sup> Girard, Jacques and Hurst, Christopher. European Investment Bank, EIB Papers No 23, July 1994

<sup>2</sup> Kinnock, Neil. European Commissioner for Transport, Speech to the Third Pan-European Transport Conference, Helsinki, June 1997

<sup>3</sup> Dr Turró, Mateu. European Investment Bank, Speech to the Third Pan-European Transport Conference, Helsinki, June 1997

<sup>4</sup> SACTRA, The Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, Transport and the Economy, DETR, London. August 1999, Eesti keeles vt Transport, infrastruktuur ja majandus - miks uued maanteed võivad kahjustada majandust, kohalikku tööhõivet ning olla kahjulikud Euroopa maksumaksjale  
[http://www.roheline.ee/index.php3?what=transp/jobs\\_or\\_roads.html](http://www.roheline.ee/index.php3?what=transp/jobs_or_roads.html)

<sup>5</sup> 5 OECD, Organisation for Economic Co-operation and Development, Indicators for the Integration of Environmental Considerations in Transport Policies, Series on environmental Indicators, OECD 1999.

<sup>6</sup> 'European Sustainable Cities Report by the Expert Group on the Urban Environment' (Commission of the European Communities: 1996, pp. 176); quoted in Whitelegg, John "A guide to achieving traffic reduction targets in England and Wales" (Friends of the Earth: 1997).

<sup>7</sup> Baier, V.R. and Schaefer, K.H. "Innenstadt-verkehr und Einzelhandel", der Stadtetag 8 (1997, pp. 559-68).

<sup>8</sup> Hass-Klau, Carmen: "Impact of Pedestrianisation and Traffic Calming in Retailing", Transport Policy 1(1); quoted in Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA) "Transport and the Economy" (UK Department of Environment, Transport and the Regions: 1999).

<sup>9</sup> *Inter alia*: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, Trunk Roads and the generation of Traffic, HMSO, London. 1994

<sup>10</sup> Socialdata. Einschätzungen zur Mobilität in Europa. Internationaler Verband für Öffentliches Verkehrswesen. Socialdata. Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung. München. Januar 1992

**Originaali tiitel:** *Transport and the Economy. The Myths and the Facts. T&E 02/1 European Federation for Transport And Environment (T&E), Stichting Natuur En Milieu,*

**Coordination and organisation:** Ton Sledsens (NL)

**Contributors to this publication:** Frazer Goodwin (T&E) Ferenc Joó (Hun) Colin Howden (UK) Mari Jüssi (Est)

Bas de Jong (NL) Ton Sledsens (NL)

**Text editor:** Chris Bowers (UK)

Originaal saadaval pdf-ina: [www.t-e.nu](http://www.t-e.nu) vt Reports > 2002

**Tõlge eesti keelde:** Eesti Roheline Liikumine: Mari Jüssi ja Ive Vikström-Kruusala  
[www.roheline.ee](http://www.roheline.ee)

**Täname:** Swedish NGO Secretariat on Acid Rain [www.acidrain.org](http://www.acidrain.org) ja  
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium [www.mkm.ee](http://www.mkm.ee)