

## **Kliimapoliitika põhialuste transpordi töörühma I töökoosolek**

**Aeg ja koht: 13.04.2015 13.00-16.00, Keskkonnaministeeriumis**

**Juhatas: Mari Jüssi, Säästva Eesti Instituut**

**Protokollis: Birgit Aru, Marina Vilop**

**Osalesid:**

- 1. Jaanus Uiga, Arengufond**
- 2. Tanel Laasma, EKUK**
- 3. Heiko Heitur, Keskkonnaministeerium (KeM)**
- 4. Marina Vilop, KeM**
- 5. Arno Sillat, AMTEL**
- 6. Aimar Lukk, TTK**
- 7. Villem Tori, AL**
- 8. Indrek Jakobson, Erametsakeskus**
- 9. Meelis Telliskivi, Maanteeamet**
- 10. Terje Villemi, Harju ÜTK**
- 11. Märt Puust, ESTAK**
- 12. Heidi Koger, KeM**
- 13. Ronnie Kongo, Elron**
- 14. Kaur Sarv, Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium**
- 15. Ahto Oja, Eesti Biogaasi Assotsiatsioon, OÜ Mõnus Minek**

### **PÄEVAKORD:**

- 1) Sissejuhatus Kliimapoliitika põhialuste koostamise, Meelis Münt, KeM
- 2) Ülevaade Kliimapoliitika põhialuste dokumendi ja transpordi töörühma ülesannetest, Mari Jüssi
- 3) Ülevaade senistest kasvuhoonegaaside (KHG) trendidest transpordisektoris, Tanel Laasma, KUK
- 4) Võimalikud transpordisektori KHG sihttasemed 2020, 2030 ja 2050, Mari Jüssi
- 5) Ülevaade ENMAKi raamest tehtud transpordi stsenaariumitest, Mari Jüssi
- 6) Mida sektoris juba tehakse, millel on pikemaegne mõju (Arutelu)
- 7) Transpordi kliimasuuniste alavaldkondade valik (Arutelu)
- 8) Edaspidises ajakavas kokkoleppine

Meelis Münt tegi sissejuhatus Kliimapoliitika põhialuste eesmärkidest ja protsessist.

Mari Jüssi (Mari) ettekanne Kliimapoliitika põhialuste koostamisest ja töörühma ülesannetest, võimalikest Eesti transpordisektori KHG heite sihtidest ning ENMAK 2030+ raames tehtud taustauuringute peamistest järeldustest:

Taustadokument



Kliimapoliitika\_pohialused\_TRANSPORT\_tai

M.J (olulisemad punktid):

- käsitleme inimeste ja kaupade transporti Eesti maanteedel ja raudteel ning siseriiklikku laevandust ja lennundust.

- aastaks 2020 on Eesti non-ETS CO<sub>2</sub> heite sihttase +11% vs 2005. a heite tasemega, 2030. aasta osas hakkab EL läbirääkimisi pidama 2016. aastal, kuid indikatiivselt võib Eesti non-ETS sihttase tulla -11% võrreldes 2005. a heite tasemega.

Heiko Heitur: kus maanteevälise transpordi heidet käsitletakse (põllumajandusmasinates kasutatav kütus jne)?

Tanel Laasma: seda kasvuhoonegaaside (KHG) heidet käsitletakse KHG inventuuris vastavate sektorite heite all.

J.U: poliitikasuuniste esmased väljundindikaatorid ehk sisend mõjude hindamisse peaks valmima maisjuunis 2015.

B.A: poliitikasuuniste esimene tähtaeg juulis 2015, seejärel toimub mõjude hindamine ning suuniseid tutvustatakse ka juhtkomisjonile. Seejärel toimub juhtkomisjonilt laekunud tagasiside arvestamine ja esmakordselt läheb töörühmas valminud materjalid KeM kodulehel avalikuks kommenteerimiseks ja ettepanekute esitamiseks selle aasta lõpus, novembris. Eelnõu esmase versiooni avalikustamine toimub 2016. a II kv.

Tanel Laasma, Keskkonnauuringute Keskuse ettekanne transpordi sektori KHG trendide kohta.

Sillat: kuidas ja miks kaubikute heidet eraldi arvutatakse?

T.L: selle arvutamiseks saadakse sisendit Maanteeametilt, müüdüd kütuse koguse andmed.

Lukk: Autotranspordis lähtutakse ainult kütuse hinnast, tangitakse näiteks Venemaal, kus on odavam ja selle diislikütusega sõidetakse Eestis ja müüakse erasektorile Eestis. Erinevate uute busside kütusekulu osas võib andmeid küsida SEBElt, kes on uurinud ja arvanud erinevate tehniliste lahenduste efektiivsust. Reaalse kütusekulu alla toomiseks kasutatakse kontrolli, sundõpetamist jne.

Lukk/Tori: kaupade raudteele üleviimisega ei saa probleeme lahendada, sest see ei toimi Eestis (kuu aega tuleb oodata vagunite täitumist). Võimalik nt kasutada üht suuremat kaubaveo autot mitme asemel ja oluline on, et kliimapolitiika suunaks kasutajaid säästlikumate sõidukite suunas.

Heitur: transpordi heite vähendamisele aitab kaasa ka EL nõue vähendada mootorikütuste elukaare KHG heidet 6% ulatuses (Fuel Quality Directive). Selle 6% nõude saavutamine on isegi keerulisem kui 10% taastuenergia eesmärgi saavutamine aastaks 2020. Võin saata töörühma juhile arvutused. Biokütuste tootmine ei peaks olema eesmärk iseeneses.

Kõne all oli ka teekasutustasude tehnilised lahendused (nt. uutel sõidukitel e-call süsteemi põhisel), kütusevargused raskeveokitest ja raudteel (mistõttu statistika ei pruugi kajastada nende liikide tegelikku kütusekulu), energiatõhusate rehvide, naastrehvide, Euro 6 raskeveokite energiatõhusus, Keskkonnaagentuuri (KAUR) poolt hallatava Eesti transpordi õhusaaste mudeli andmed veokite koosseisu kohta (ENAMK 2030+ taustauuringute põhjal moodustavad üle 32 t veokite kütusetarbimine väga väikese osa veokite kogutarbimisest, mis ei pruugi olla adekvaatne ja seda oleks vaja Maanteeameti ja KAURiga vaadata, samas on hiljuti mudelit uuendatud.

### **Arutelu ja ideede koondamine**

Töörühma liikmed kaardistasid transpordi energiatõhusust tõstvad ja KHG heidet vähendavad tegevused kolmes järgus – mida praegu tehakse; mida praegu kavandatakse ning mida veel on vaja ära teha.

Esitatud praegused ja võimalikud tuleviku tegevused grupeeriti lõpuks 6 peamisesse valdkonda:

**1) Väiksema KHG jalajäljega kütused ja energiaallikad transpordis**

- Kokkulepe transpordi süsinikuneutraalsuse kohta aastaks 2050
- Tarnijate kohustus vähendada kütuste KHG jalajälge 6% 2020 (FQD)
- Puidust vedelkütuse tootmine
- Vesiniku tootmine ja kasutamine transpordis
- Osaliselt kattub sõidukipargi teemaga
- *Lukk. Kütuste puhul on oluline nende energia sisaldus. Auto, autorongi liikumiseks kulub kindel kogus energiat. Kui energiasisaldus on madal, siis järelkult liitrikulu suureneb. Kui keegi kokteile kokku segab, siis kes mõõdab uue kütuse egergiasisaldust?*

**2) Ökonoomsemad sõidukid, tõhusamad kaubaveod ja taristu kasutamine:**

- Taastuvelektrit kasutava elektromobiilsuse programmi, sh nii sõidukite kui laadimistaristu toetuste, jätkamine. Laadimistaristu peab asuma ka auto kasutaja elamiskohas, sest linnapealsed on muutunud öiseks parklaks.
- CO2-põhine maks sõiduautodele suurendamiseks sõidukipargi kütuseefektiivsust
- Autoturu korrastamine ja uuendamine
- Teekasutustasud
- 80 km/h piirkiirus veokitele, maanteedel 80 km/h piirkiiruse kehtestamine talvel, sest enamuse sõidukite tehniline keskmine kütusekulu hakkab üle 80km/h kiiruselt eksponentsiaalselt kasvama.
- Mootorite elektrisojendite ulatuslikum kasutuselevõtt ja sidumine elektrisõidukite laadimisvõimalustega eramute ja elamute parkimistsoonides. Võimaldab vähendada keskmist kütusekulu 1-2 l/100km, eriti talvel.
- veoautorongide täismassi suurendamine (56, 72, 90)
- Liikluseeskirjade rikkujatele veapunktiüsteemi kehtestamine eesmärgiga rahustada liiklust elik tuua keskmine kiirus alla
- Soovitada/nõuda müüa autosid, kus on püsikiirusautomaat!

**3) TjaA tegevused**

- Transpordi kütuse tarbimise ja KHG heite analüüsi arendamine
- Säästva transpordi uuringud
- Ökonoomsemate sõidukite arendustöö
- IT lahendused logistikas
- IT lahendused teede talihooldel
- Kohalike materjalide suurem kasutus teedehitus
- Kuumadelt asfaltsegudelt soojade asfaltsegude kasutamisele
- Naastrehvide kasutamise vähendamine
- Jäätmete suurem taaskasutus
- biokütuste potentsiaali uuringud
- säästva transpordi ja juhtide käitumise kavad (koolidele, ettevõtetele, linnadele, regioonidele)

**4) Ühistranspordi ja kergliikluse arendamine, sundliikumise vähendamine**

- Ühistranspordi ühtse piletiüsteemi ja maksevõimaluste arendamine
- raudteepeatuste ühendamine erinevate liikumisviisidega

- uus trammiühendus Tallinna lennujaama, trammiteede pikendamine
- nõudebuss, (Soome näide kutsuplus.fi)
- Tallinna sadama-ala ühendamine kesklinnaga
- Inimeste liikumist genereerivates planeeringutes (asumid, tõmbekeskused, kontoriarendused, ostukeskused, haiglad, koolid jne) ja teeprojektides ühistranspordi ning kergliiklusega arvestamine
- Linnaruumi ümberjagamine erasõidukitelt enam ühiskasutusega sõidukitele ja kergliiklusele
- Rattaringlussüsteemi rajamine Eesti viies linnas
- Jalgrattaparklate programm ühistutele
- Jalgsi- ning jalgrattaga töölesõitute kompenseerimine, töötajate ühistranspordi kulude vabastamine erisoodustusmaksust tööandjatele
- Ühistranspordi ja kergliikluse teavitus- ja mainekampaniad

#### **Töörühma liikmete arvates olulisemad valdkonnad transpordi KHG heite vähendamisel:**

- Ökonoomset sõiduparki ja transpordikasutust kujundav maksusüsteem
- Kohalike energiatõhusate biokütuste tootmine/kasutamine transpordis
- Ühistranspordi ja ühiskasutusega sõidukite kasutuse (nt. ELMO jt. lühirent) arendamine
- Kergliikluse kasutamisevõimaluste arendamine linnalistes piirkondades

#### **OTSUSTATI:**

- Täna kohati detailsetesse tegevustesse laskunud arutelu tulemusel teeb töörühma juhataja järgmiseks koosolekuks esimese aruteluversiooni 7-9st suunisest, mille alla koondab tänased ideed ja ettepanekud. Samas paljude detailide juurutamisel vähene nii kütusekulu, CO2 heide kui ka liiklusriskid, haiglapäevade arv ja kogukonna närvikulu. Paljuski asjad kinni üldises liikluskultuuris või pigem liikluskultuurituses.
- Kuigi transpordis on enamus teemadest otseselt omavahel väga seotud, saab järgnevatel koosolekutel keskenduda eraldi valdkondadele (nt kaubaveod, maksupoliitika, biokütused,).
- Töörühma juht saadab liikmetele protokollid ja tänased ettekanded
- Huvitatud organisatsioonide esindajatel on võimalik töörühmaga ka hiljem liituda
- Järgmine koosolek toimub mais ja sobiv kuupäev valitakse välja Doodle küsitlusena.

Mari Jüssi

Juhataja

(digitaalne allkiri)

Birgit Aru

Protokollija

(digitaalne allkiri)