

ARTER Laupäev, 8. oktoober 2016 00:00

Miks inimesed ja autod läbi ei saa?

VÕTMESÜNDMUSED

- Viimase seitsme aastaga on autosõitude osakaal peaaegu kahekordistunud.
- Paljud pered on kolunud eeslinnadesse, kus ühissõidukeid ei käi.
- Ümbruskond peab olema jalakäijale huvitav.



Andres Sevtšuk

Jaga artiklit



■ Peeter Langovits

Miks meeldib inimestele jõuda Tallinnas punktist A punkti B autoga?

Ühistransport on tasuta, kõndimise kasulikkusest räägitakse üha rohkem – aga linnapilti vaadates jääb mulje, et jalutatakse vaid parklast kontorihoonesse ja tagasi ning muu käimine piirdub suuresti ostukeskustega. On selle põhjuseks pelgalt laiskus?

Tänavalt jääb mulje, et valikuliselt jalutatakse vaid parklast kontorihoonesse, ostukeskustes mööda poode või parimal juhul nädalavahetusel kesklinnas sõpradega kokku saades. Igapäevaselt tööle, kooli, koju, poodi ja trenni minnakse pigem autoga. Osadele isegi näib, et need kes bussi või trammiga sõidavad ja sealt edasi sihtpunkti jalutavad, teevad seda vaid seetõttu, et neil pole võimalik autot omada.

Tähelepanekuid tänavalt toetab ka transpordi statistika. Hiljuti korraldatud EMORi uuringu kohaselt Tallinnas tehakse juba peaaegu pooled kõikidest liikumistest pealinnas autoga. Ühistransporti kasutatakse umbes ühel neljast reisist ning ainult jalgsi minnakse

sihtpunkti ka umbest veerandil juhtudest. Alles 2010 oli ühistranspordiga sooritatud reise osakaal Tallinnas 40% ning üheksakümnendate alguses lausa 70%. Autoreiside osakaal on viimase seitsme aasta jooksul peaaegu kahekordistunud. Autode hulk inimese kohta on 25 aastaga kuuekordistunud.

Need on muret tekitavad näitajad. Kui enamus inimesi liigub autoga, väheneb kokkupuude teiste inimeste ja keskkonnaga ning linna elukvaliteet langeb. Maailmas, kus linnad konkureerivad elanike ja haritud tööjõu üle, on elukvaliteet ülioluline. Kui möödunud sajandi lõpus arvati, et linnade majanduslik areng sõltub sellest, kui palju ettevõtteid ja kapitali suudetakse maksusoodustuste ja muude toetustega linna meelitada, siis 21. sajandil üritavad konkurentsivõimelised linnad ennekõike luua keskkonda, kus inimesed elada tahaksid. Tuleb välja, et talendid meelitavad ettevõtteid paremini kui ettevõtted talente. Ning sinna, kus inimestele meeldib elada, tahavad ka ettevõtted investeerida.



Autokeskses linnaruumis kaovad väikelapsed, pensionärid, vaesed ja halvatud tänavpildilt ning väheneb parkide, kohvikute, mänguväljakute ja pinkide kasutamine.

Linnade elukvaliteeti mõjutavad paljud erinevad faktorid, kuid võimalused jalgsi ja ühistranspordiga liiklemiseks on kindlasti olulisel kohal. Linnas jalutades, kohvikus süües või kontserdil käies kohtutakse teiste inimestega, tekib silmside ja luuakse uusi tutvusi, mis läbi auto akna kohale ei jõua. Sotsiaalvõrgustikud, mis nii tekivad, avardavad teadmisi ja töövõimalusi. Populaarsetes piirkondades, kus autoliikluses tekivad ummikud, tagavad jalutamine ja ühistransport palju suurema ligipääsu sihtpunktidele. Lisaks on jala ning ühistranspordiga liikumine demokraatlikum ja ei sea piire vanusele, jõukusele ega võimekusele. Töötundidel, mil täiskasvanud kontorites istuvad, liiguvad tänavatel väikelapsed ja vanavanemad, kelle graafikud paindlikumad on. Autokeskses linnaruumis kaovad väikelapsed, pensionärid, vaesed ja halvatud tänavpildilt ning väheneb parkide, kohvikute, mänguväljakute ja pinkide kasutamine.

Tallinna jätkuv autostumine teeb seega muret nii majanduslikust, demokraatlikkust kui ka sotsiaalsest vaatenurgast.

Ühest küljest võib kiiret autostumist seletada nõukogude järgsete kapitalistlike ühiskonnamuutustega. Nõukogude ajal oli sõiduautode hulk rangelt piiratud ning ei vastanud kaugeltki turu nõudmistele. Aastal 1980 oli Eestis autosid umbes üks kaheteist inimese kohta. Väljaspool piiranguid, näiteks Soomes, oli samal ajal sõiduautosid inimese kohta kolm korda rohkem. Sõiduautode kiire kasv 90ndatel oli osa meie majanduse arengust ning isegi aastani 2007 kasvas Eesti majanduse siseprodukt kiiremini kui autostumine. Kuid viimase kümne aasta jooksul ei saa autode kasvu enam selgitada majanduskasvuga. Majandus on kasvanud aeglasemalt kui autode osakaal ja pigem peegeldab jätkuv autostumine puuduliku linnaplaneerimise tagajärgi.

Tallinnas pole ühistranspordi teenuseid kümne aasta jooksul praktiliselt laiendatud – välja on vahetatud vanu sõidukeid, kuid uusi liine juurde ehitatud on minimaalselt.

Tasuta pileti süsteem tarbib linna eelarvest tervenisti 12% ning ei jäta võimalust uutesse liinidesse investeerimiseks. Teiseks on paljud autoga liiklevad pered kolinud

töökohtadest kaugemale uutesse eeslinnadesse, kuhu ühistransport ei jõua. Mida rohkem leibkondi eeslinnadesse kolib, seda halvemaks muutub liiklus kesklinnas, kus töökohad ja koolid asuvad. Tallinna linnavalitsus mitte ainult ei pooldanud 90ndatel Tallina valglinnastumist, vaid lausa finantseeris arendajatele teede ja kanalisatsiooni ehitust, mis võimaldasid Veskimöldre, Tiskre ja muud eeslinna elurajoonid välja ehitada. Enamik sealsetest peredest sõidab kesklinna tööle autoga. 2012 aasta andmete järgi käis Tallinnas jalgsi või rattaga tööle vaid 12% inimestest. Tänapäevaks on see number veel väiksem.

Samal ajal on Tallinn ja ka teised Eesti linnad soodustanud kaubanduspindade liikumist linna äärtesse. Kui veel 90ndatel muretseti toiduaineid üsna sageli jala, kodulähedastest väikepoodidest, siis nüüdseks on väikepoed asendunud suurte ostukeskustega liiklusmagistraalide ääres. Jala toiduainete järel käimisest on saanud luksus inimeste seas, kes kesklinna kaubamajade lähedal elavad või kel juhtumisi paneelrajooni bussi peatuse lähedal mõni tsentrum asub.

Kui maakasutuste eraldumine ja keskuste hargnemine loob sihtpunktide vahele pikad distantid ja soodustab autostumist, siis piirkonna siseselt mõjutavad jalakäidavust ka hoonete otstarbed ja tänavate kvaliteet. Näiteks Tallinna kesklinnas on maakasutusi erinevaid (elamispindasid võiks rohkem olla), ühistranspordi võrk on suhteliselt tihe ja poed üsna lähedal. Kuid jalgsi liikumise suhteliselt tagasihoidlik osakaal on pigem tingitud puudulikust tänavakujundusest. Võrdleme näiteks jalakäijate tihedust Vanalinnas ja mujal kesklinnas. Vanalinnast lahkudes muutub keskkond järsult jalakäijale ebamugavaks ning turistid, kes on harjunud parema tänava miljööga teistes linnades, otsustavad pahatihti pigem bussi peale tagasi minna.

Et inimesed otsustaks jalgsi liikumise kasuks, tuleb reeglina tagada kolm olulist eeltingimust. Esiteks on tarvis sihtpunkte kuhu jala minna. Erinevad sihtpunktid – kontoripinnad, elamispinnad, kaubandus ja teenindus, avalikud institutsioonid ja ühistranspordi jaamad – tekitavad liikumisenõudluse erinevatel kella aegadel. Töö inimesed liiguvad kodust välja hommikul ja tagasi koju õhtul. Kodu lähedased jalutuskäigud poodi, külla, parki ja mänguväljakule (kui neid sihtpunkte kodu lähedal üldse on) toimuvad pigem õhtuti ja nädalavahetustel. Kontoripindadesse suundutakse tööpäeva alguses. Lõuna ajal tekib kontorite ümber nõudlus toidukohtade ja kohvikute järgi. Väiksemal määral käiakse lõunapauside ajal ka kaubandus- ja teeninduspunktides asju ajamas. Viimased tegemised jäävad enamasti tööpäeva lõppu ning algavad peale kella viit. Õhtutundidel, enne koju minekut, käiakse sõprade ja tuttavatega kohtumas ning sihtpunktideks kujunevad toitlustusasutused, baarid, kohvikud ja meelelahutus asutused.

Kui ühes linna piirkonnas leiduvad kõik need sihtpunktid jalutuskäigu kauguses, tekib küllaldaselt nõudlust jalgsi liikumiseks terve päeva jooksul. Monofunktsionaalsed piirkonnad – ainult kontoripinnad või ainult elamispinnad – tekitavad liikumisenõudlust ainult vastavatel kella aegadel. Näiteks Tornimäe tänavad Tallinnas, kus asuvad valdavalt kontoripinnad, on enne ja pealelõunat jalakäijate poolest hõredad.

Teine eeltingimus jalgsi liikumiseks on turvalisus ja mugavus. Isegi kui sihtpunkt on lähedal, minnakse sinna jala vaid siis kui teekond on turvaline. Jalakäijad tunnevad end ebaturvalisena, kui jalgsi liikumine nõuab suurte autoteede ületamist, kui kõnniteed on katki või libedad või kui tänaval lokkab kuritegevus. Seevastu ebamugavust tekitab teekond, mis nõuab liigseid pingutusi ja paneb kannatuse proovile – kui valgusfooride ooteajad on jalakäijatele liiga pikad, kui sihtpunkti jõudmine nõuab liigset ringikäimist, kui kõnniteelt lapsekäruga sujuvalt alla ei pääse, kui teed on porised või kui teede ületamine treppidest üles-alla käimist nõuab. Näiteks enamus jalakäijad väldivad maa

aluseid ülekäike kui neil on valida maapealne alternatiiv.

Kolmas oluline aspekt on jalakäigu teekonna huvitavus. Kui inimestel on valida kümne minutilise autosõidu ja kahekümne minutilise jalutuskäigu vahel, kus mõlemad on mugavad ja turvalised, siis jala minnakse reeglina vaid siis, kui teekond on stimuleerivam. Kui jalutuskäik möödub huvitavatest poekendest või tänavakohvikutest, kui tänaval kohtab teisi inimesi või kui näol võib tunda päikesepaistet ja värsket õhku. Teepealsed atraktsioonid pole ainult silmailuks vaid võimaldavad ka juhuslikke külastusi ja asja-ajamisi. Huvitavad teekonnad viivad tähelepanu sihtpunktilt ümbritsevale keskkonnale ning jätavad mulje, nagu teekond oleks lühem. Maanteel jalutades tundub kilomeeter pikk aga Telliskivi kvartalis poodide vahel seigeldes võib sama kilomeeter märkamatult mööduda.

Keskmine jalgsi käidud distants linnas on umbes 500 meetrit. Tõenäosus, et sihtpunkti jalutatakse, väheneb vaastavalt tee pikkusele. Saja meetri kaugusele on pea kõik nõus jalutama, neljasaja meetri kaugusele umbes pooled ja kilomeetri kaugusele ainult 15%. Need valikud sõltuvad ka sihtpunkti olulisusest, ilmast ning alternatiivsete liikumisvõimaluste olemasolust. Kui sihtpunkt on lähedal, kuid jalutuskäik ebaturvaline, ebamugav ja igav, ei pruugi inimesed isegi sadat meetri jala minna ning valivad pigem auto. Samas, kui teekond on turvaline, mugav ja huvitav, on paljud nõus terve kilomeetri jalutama. Näiteks Tartu kesklinn on jalakäijate jaoks üks mugavamaid ja huvitavamaid piirkondi Eestis. Jalgsi liikumised moodustuvad Tartus 40% kõikidest liikumistest. Kuid Tallinna Sadamast Virusse või Vanalinna, mis asuvad veidi üle kilomeetri kaugusel, lähevad jala vähesed kuna kõik kolm tingimust on problemaatilised. Jalutuskäik on ohtlik, kuna nõuab suurte autoteede ületamist ning kuna Sadama tühermaal lokkab kuritegevus. Jalutuskäik on ebamugav tänu kehvadele kõnniteedele, pikkadele fooritsüklitele ja vähestele teeületuskohtadele. Ning teekond pole kuigi huvitav ega stimuleeriv. Praeguse Reidi tee projekti järgi muutub jala sadamasse pääs veel ohtlikumaks ja ebamugavamaks.

Lisaks maakasutuste paiknemisele ja tänavakujundusele sõltub jalakäidavus oluliselt ka ühistranspordi kasutamisest. Bussi või trammi kasutades tuleb reeglina esimene ja viimane kilomeeter jala käia. Ühistransport ja jalakäidavus on omavahel lahutamatud ning kui esimene ei toimi, kannatab ka teine.

Et ühistranspordi ühendused paraneks ja uued trammiliini end ära tasuks, on tarvis, et transpordi planeerimine oleks tihedalt kordineeritud maakasutuste ja uus arenduste ruumilise planeerimisega. Et uued liinid piisava sõidetavuse saavtuks, pole tarvis oodata, et hoonestus liinide ümber piisavalt tihedaks kasvab. Saab ka liikuda vastupidi, ehitada välja liinid mõõduka tihedusega piirkondadesse –näiteks Nõmmele, Piritale, Lasnamäele, Mustamäele – ning sätestada peatuste ümber suuremad lubatud ehitustihedused kui mujal. Paljudes linnades saab korter elamutele ehitusloa ainult siis, kui hoone asub trammi või metroo peatuse kõrval. Nii ehitusõigused kui ka ühistranspordist tulenev maa väärtuse tõus tagavad ajapikku, et uusarendusi luuakse eelistatult ühistranspordi äärde.

Kahekümnenda sajandi alguses, mil autod alles saanud olid, oli autode hulk linnas progressi näitaja. Autostumise tagajärjed linna elukeskkonnale olid tolleks ajaks veel teadmata. Kahekümne esimesel sajandil hinnatakse linna arengutaset pigem autode vähesuse põhjal. Linnad, kus maakasutuste jaotus, tänavakujundus ja ühistransport võimaldavad hakkama saada ilma autota, pakuvad kõrgemat elukvaliteeti, tõstavad kinnisvara hindasid, kutsuvad juurde uusi elanikke ning tõmbavad ligi investeringuid. Jalakäija sõbralik keskkond ei peegelda vaid elukvaliteedi ideaale, vaid toetab otseselt ka linna majanduslikku arengut. Kuid kahjuks iseenesest linnad jalakäidavamaks ei muutu, see juhtub ainult sihikindla ja koordineeritud planeerimise tulemusel.