

Viru „välkuuringu“ aruanne

Töö teostaja: Grete Arro

Keskkonnapsühholoogia uuringud OÜ (reg nr 12891613)



KESKKONNAINVESTEERINGUTE KESKUS



Uuringu eesmärk

Seoses Tallinna kesklinna, Viru väljaku ja sellest eri suundades lähtuvate linna peatänavate (sh merega siduv suund) kasutajate vajadustele lähendamise plaaniga on mõistlik analüüsida, millisena piirkonda praegu kasutajate poolt tajutakse ja mõtestatakse. Seda nii funktsioonide, vajaduste, potentsiaali kui ka emotsionaalse valentsi mõttes. Ehkki linnaplaneerimises tuleb arvesse võtta nii a) eri valdkondade teadustulemustel põhinevat arusaama, milline linnaruum on jätkusuutlik ning millised linnaarenduslikud lähenemised seda toetavad; b) käitumisteadustes kumuleerunud teadmisi selle kohta, kuidas linnaruumi füüsiliste omaduste ning kasutaja omaduste kombinatsioonid seostuvad inimeste käitumisega linnaruumis, ning c) kasutajate endi sisendit huvialuse piirkonna vajadustele vastavuse ning meeldivuse kohta, keskendub käesolev uuring neist ainult viimasele (hoides küll samal ajal meeles teisi tasandeid). Tegu on kiirpilguga vahetule kasutajakogemusele, mis koguti uuritava ala keskme läheduses, Viru keskuses. Huvialuses paigas kohapeal uurimine võimaldab eeldatavalt täpsemaid ja vahetumaid vastuseid alaga seotud küsimustele.

Uurimisküsimus: Kuidas kasutatakse, millisena tajutakse ning millistest funktsioonidest tuntakse puudust tänase Viru väljaku ümbruses?

Meetod

Protseduur

Andmed koguti Viru keskuse aatriumis, Viru väljaku visioonikonkursi näituse ajal. Uuritavatele esitati lühiankeet (struktureeritud intervjuu); mis täideti uurija poolt. Andmekogumise protseduur ühtlustati võimaluse piires eri andmekogujate lõikes. Kuna käesolevat, nn välkuuringut võiks pigem pidada teadusuuringule eelnevaks sammuks, mis saab informeerida ja suunata edasisi võimalikke uurimisküsimusi ja analüüse, ei olnud eesmärk valimi esinduslikkus, vaid pigem vastajate mitmekesisus, et saada võimalikult hea ülevaade võimalikest vastusekategoriatest. Seega olid andmekogujad instrueeritud küsitلهma väliselt hinnatavate parameetrite põhjal võimalikult erinevaid inimesi (nt eri vanusest ja soost vastajaid).

Valim

Kuigi käesolev kiir-uuring ei vasta teadustöö nõuetele ning valimi väiksus ning koosseis ei võimalda statistilisi üldistusi, siis on sellegipoolest võimalik kirjeldada vastajate vanuselist, soolist ja hariduslikku jaotust, mõistmaks, kelle põhjal käesolevad andmed saadi ning kas need on pigem kitsama või heterogeensema demograafilise grupi pinnalt tekkinud.

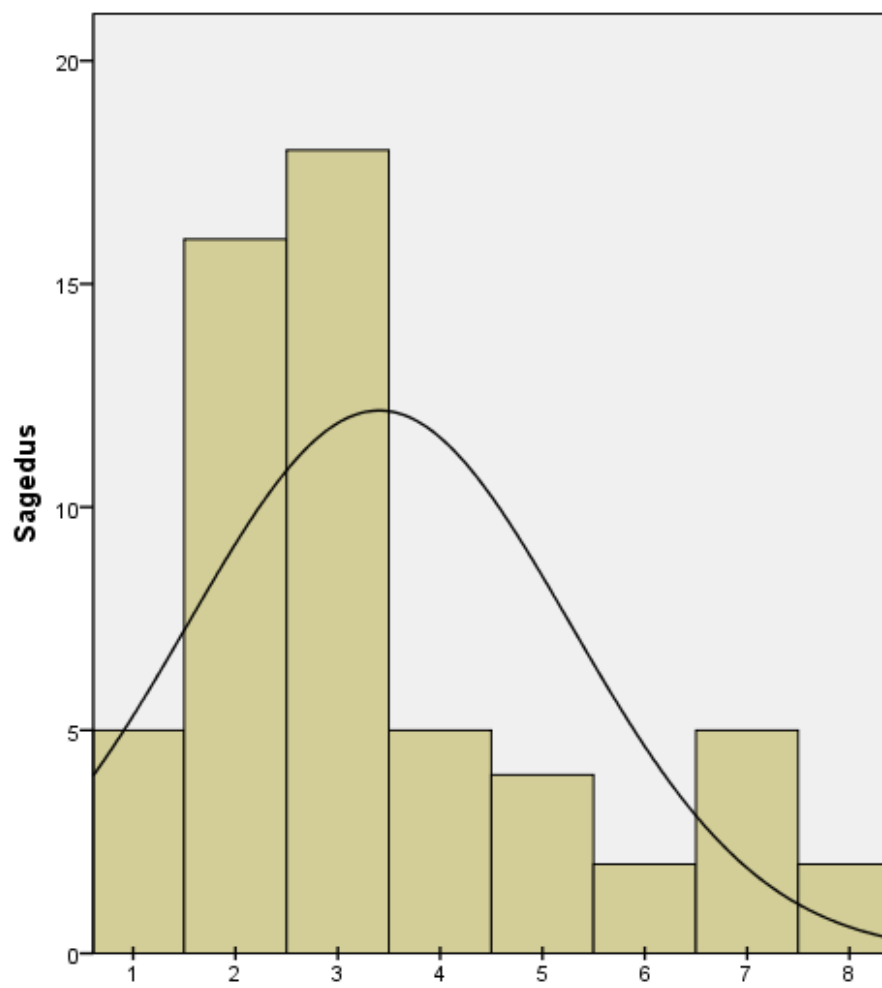
Vastajaid oli $N = 58$, nendest 56 puhul oli märgitud ka sugu ning sooline jaotus oli täpselt pooleks (28 meest ja naist).

Vastajate vanuseline jaotus

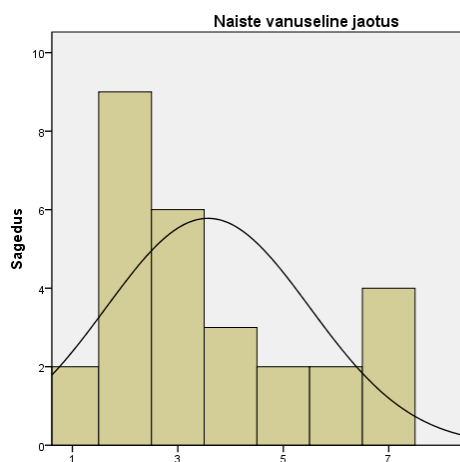
Kaheksa vanusegruppi on esitatud kümneaastaste sammude kaupa: esimene grupp tähistab 10-20 aasta vanuseid ning viimane 80-90 aasta vanuseid. Ilmselt võib vanuseline jaotus peegeldada pigem päevasel ajal kaubanduskeskusesse sattujaid. Samuti vaatasime, kas eri soost vastajate vanuseline jaotus on pigem sarnane või erinev (joonis 2. ja 3.); ehkki nii piiratud valimi pealt ei tasu teha kaugeleulatuvaid järeldusi, ilmnes, et naissoost vastajate valim oli veidi erinev meeste valimist; vastajad jagunesid naiste hulgas vanusegrupiti ühtlasemalt. Ei ole selge, kas see viitab Viru keskuses viibijate soolisele jaotusele või andmekogujate valikutele.

Joonis 1.

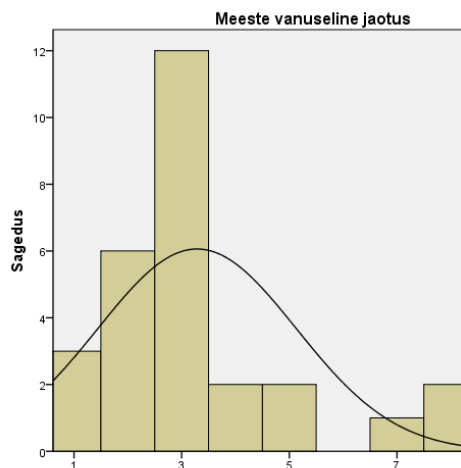
Vastajate vanuseline jaotus



Joonis 2.



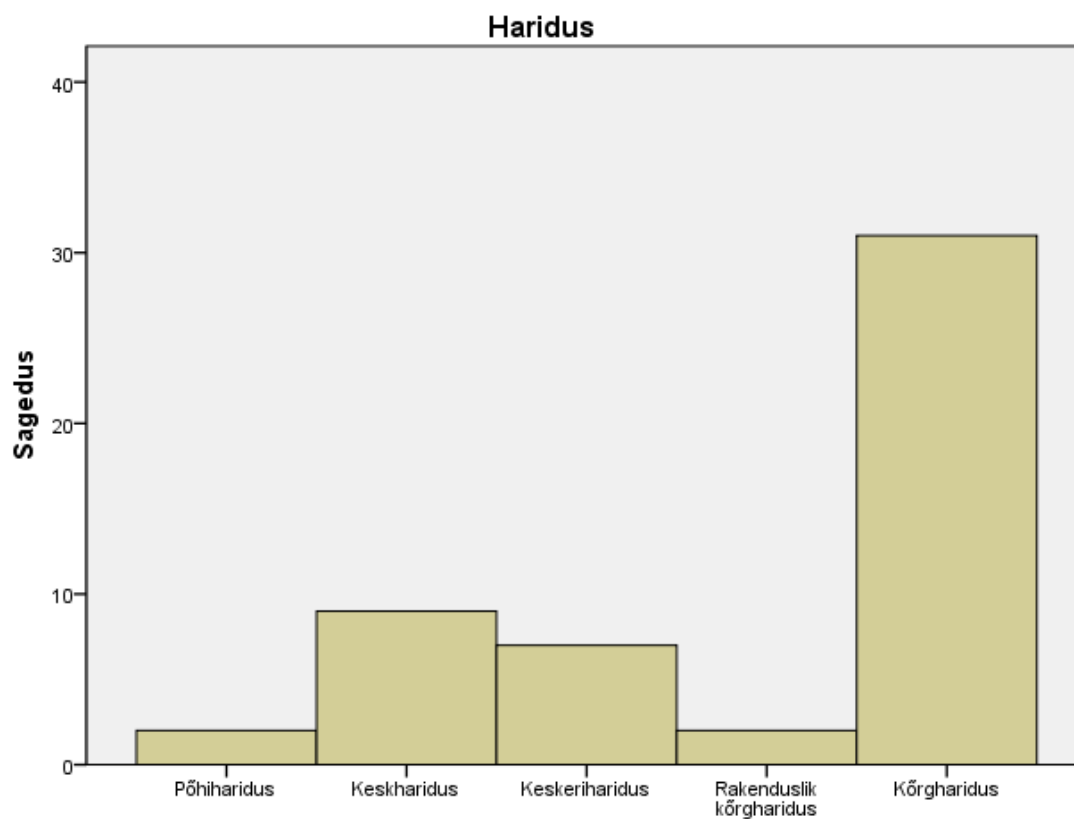
Joonis 3.



Vastajate hariduslik jaotus

Joonisel 4. on toodud vastanute hariduslik jaotus, mis peegeldab kõrgharitute osakaalu domineerimist. Selline jaotus võib viidata Viru keskuse tavapärase külastajaskonna hariduslikule profiilile.

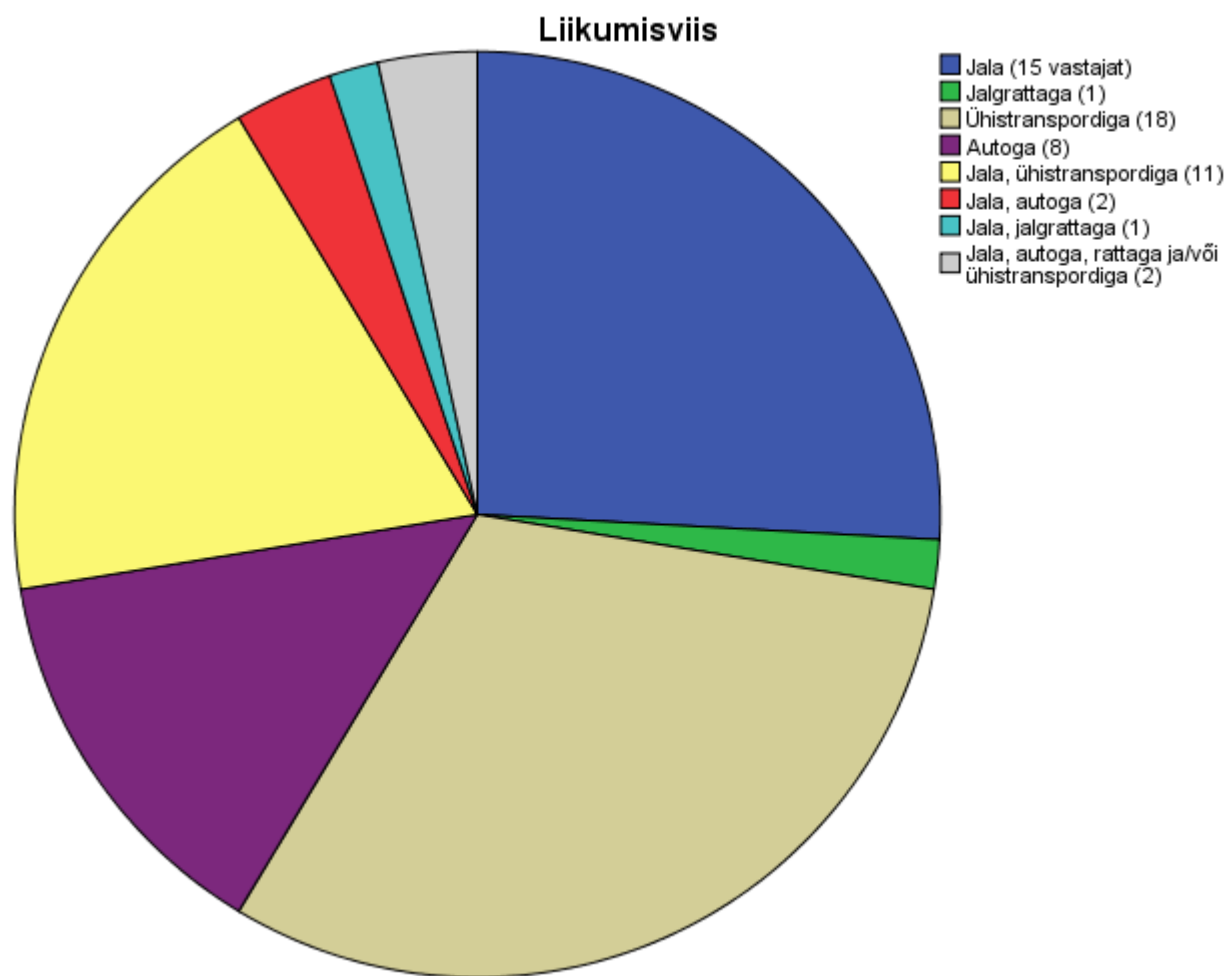
Joonis 4. Vastajate hariduslik jaotus



Transpordiviisi valik

Selleks, et mõista piirkonna kasutajate vajadusi ning nende reaktsioone käesolevale olukorrale, on mõistlik vaadata, millise transpordivahendi kasutaja positsioonilt nad piirkonda kogevad. Joonisel 5. on esitatud vastajate tavapärased liikumisviisid Viru keskuse ümbruses; jaotusest nähtub, et suhteliselt arvukalt on esindatud keskkonnasõbralikud liikumisviisid ning võib seega eeldada, et jalakäijana kogetud probleemid on kogemuspõhised, mitte oletuslikud.

Joonis 5. Transpordiviisid



Liikumistrajektorid Viru keskuse ümbruses

Järgnevalt uuriti, millised on tavapärased liikumistrajektorid Viru keskuse ümbruses (joonis 6). Sedalaadi taustainfo a) annab aimu tegelikest liikumisvajadustest; b) informeerib, kas hinnangud piirkondadele on pigem igapäeva kasutuskogemusel põhinevad või oletuslikud; b) informeerib, millised on tõenäoliselt inimeste jaoks tundmatumad või hüljatud alad ja trajektorid – näiteks, kui inimesed ei kasuta mõnda näiliselt ratsionaalset ühendust, võib selle taga olla mõni oluline kasutajakogemust mõjutav linnaruumiline tegur. Seega on trajektorid on tõlgendatavad kasutajakogemuse kontekstis – näiteks, kui mõni piirkond on kõrgelt hinnatud, samas seal ei viibita, võiks see olla huvitav edasise küsimuse koht.

Joonis 6. Vastanute tavapärased liikumistrajektorid Viru väljaku ümbruses



Halva või ebamugavana tajutud kohad Viru väljaku ümbruses

Järgnevalt uuriti, millised linnaruumi osad väljaku ümbruses negatiivset kasutajakogemust tekitavad (vt joonis 7). Ilmneb, et joonistuvad välja üsna selged negatiivse tähendusega kohad, mis vähemalt osaliselt on transpordiliigi-ülesed – nt Viru ringi tajusid ebamugavana nii autoga kui jalgsi liikujad. Häirivana tajutakse Mere puiestee ülekäigukohta ning Narva mnt ja Hobujaama-Laikmaa ristmikku. Üks oletus on, et ruumi mõistetavus või „loetavus“, mis on seotud kasutajakogemuse kvaliteediga, võib olla nendes ruumiosades madal või vähe planeeringu poolt toetatud. Linnaruum, kus käegakatsutavasse sihtpunkti peab liikuma peatumisi nõudva ringiga, ei mõju mõistetavalt, vaid tekitab segadust ning on ebaratsionaalsena tajutav pingutus. Võib oletada, et ebaloogilisena tajutavale liiklusskeemile lisanduvad ka täidesaatvaid funktsioone survestavad keskkonnategurid – nt igapäevaeluga toimetulekul oluline funktsioon – tähelepanu - väsis stiimulirohkes (nt lärm, liiklus, eri liikumistempode vahel ümberlülitumine) kiiremini, mis võib omakorda ebamugavustunnet suurendada.

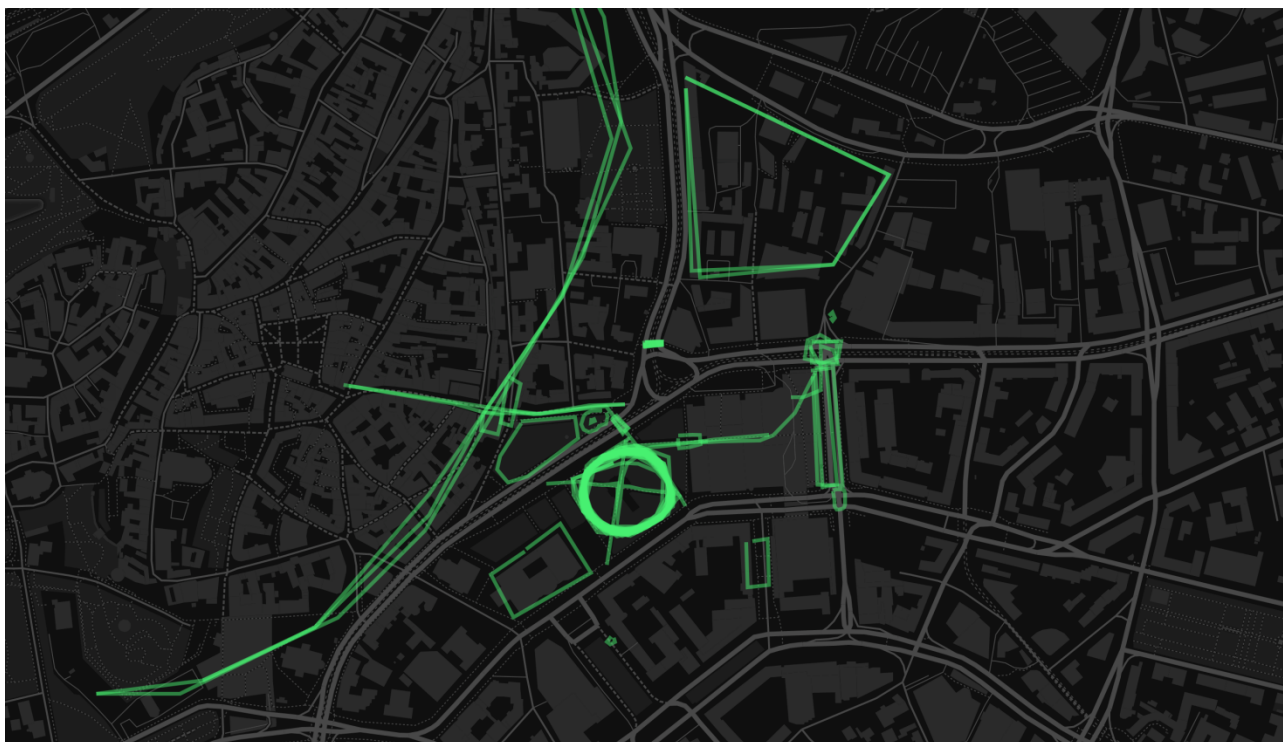
Joonis 7. Kohad Viru väljaku piirkonnas, kus on halb või ebamugav viibida



Hea või mugavana tajutud kohad Viru väljaku ümbruses

Järgnevalt uuriti, millised kohad inimestele uuritud alal meeldivad, milliseid paiku nad positiivsena tajuvad või tõlgendavad. Joonisel 8. on toodud meeldivana tajutud paigad.

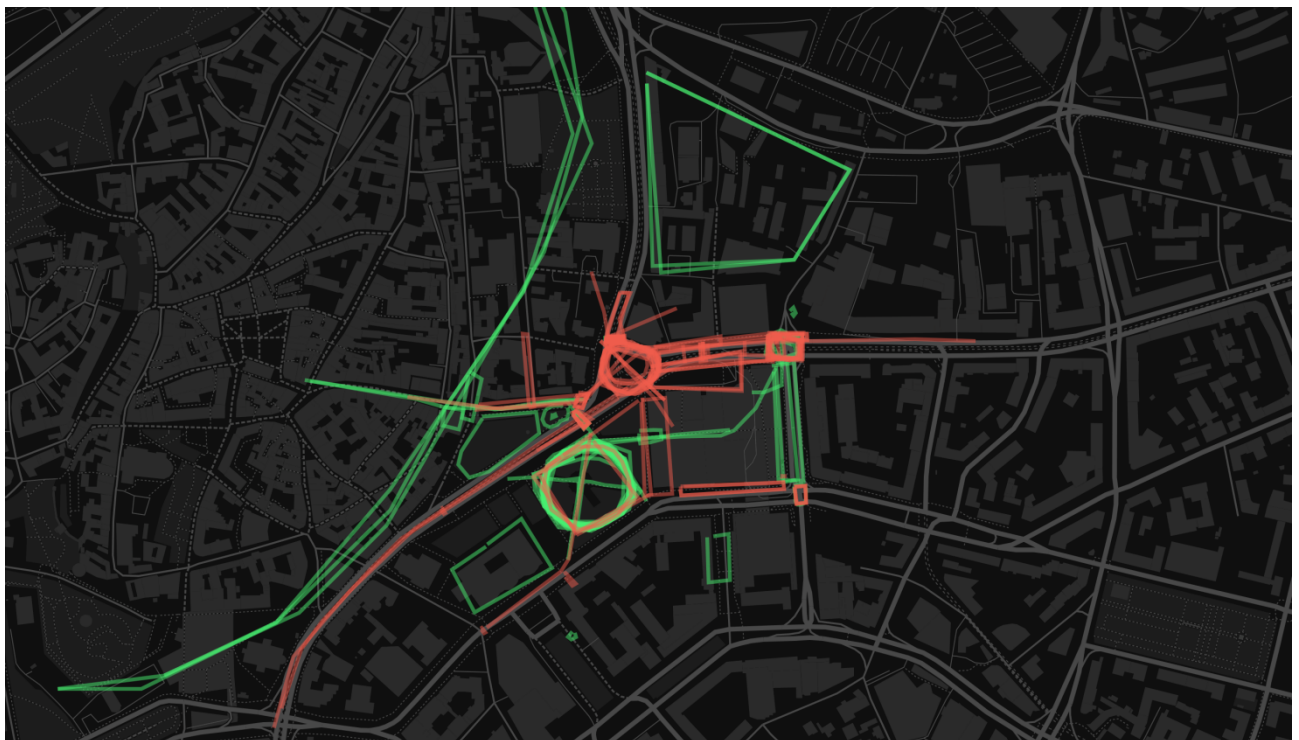
Joonis 8. Kohad Viru väljaku piirkonnas, kus on hea või mugav viibida



Linnaruumi teaduslikele uuringutele ja varasematele teooriatele toetudes on tulemus ootuspärane – sellised tegurid nagu jalutatavus, linnaruumi loetavus ja restoratiivsus on seotud parema kasutajakogemusega. Tõenäoliselt restoratiivse (tähelepanuressurssi taastava, stressi lõõgastava, vt nt Tyrväinen et al., 2014) potentsiaaliga paiku nagu park, vanalinn, mille omaduseks on pigem *mitte* inimese täidesaatvaid funktsioone surve alla panna, vaid mis pakuvad pigem tähelepanu lõõgastavat kogemust, mainiti sageli. Lisaks on positiivse tähendusega need paigad, kus tajutakse elusat ja mitmekesisist jala käidavat linnaruumi, näiteks Viru keskuse Laikmaa tänava poolne külg ja Rotermanni kvartal. Seega näivad olevat populaarsed paigad, mis vastavad makrotaseme jalutatavusega seotud teguritele – asustustihedus, mitmekesisus ja jalakäijasõbralik disain (nt Cervero & Kockelman, 1997). On leitud, et nende koosinemise puhul juhtub jalutamine sagedamini.

Kõrvutamaks positiivse ja negatiivse hinnangu saanud alasid, on joonisel 9. esitatud mõlemat tüüpi info. Ilmneb, et kuigi on paiku, mille tähendus on ambivalentne või neil on nii häid kui halbu külgi eri kasutajate jaoks, joonistuvad siiski üsna selgelt välja vajadustele paremini ning halvemini vastavad paigad.

Joonis 9. Hea ja halvana tajutud paigad



Esitame siinkohal ka koondpildi tavapäraselt kasutatavatest trajektooridest ning hea ja halvana tajutud paikadest (joonis 10). Näib, et liikumistrajektoorid ei kattu üksüheselt heade ja halbade piirkondadega. Kohad, mida *hinnatakse*, pole mitte alati kohad, kus *ollakse*, mis võib viidata, et meeldivad paigad toimivad siiski suboptimaalselt – võib oletada, et muidu oleksid nad pigem aktiivses kasutuses ning enam tavapärasestesse trajektooriesse integreerunud. Samas võib põhjenduseks olla ka see, et küsimus trajektoori kohta keskenduski otseselt liikumisteedele ning seetõttu vastajate poolt ajaveetmise kohti ei mainitud.

Samuti ei kattu täielikult tugevalt negatiivselt tajutud paigad ning tegelikud liikumistrajektoorid – seega võib paikade emotsionaalne valents ja käitumise muutus, st. trajektooride muutmine ja mingitest aladest eemalehoidmine olla juba välja kujunenud. Sedalaadi protsessid võivad omakorda

muuta linnaruumi üheülbalisemaks ning eksponeerida kasutajat vähem võimalikele muutustele (ka positiivsetele), kuna ebamugavuse mälestus on antud ala inimese kognitiivsest skeemist “välja lõiganud”.

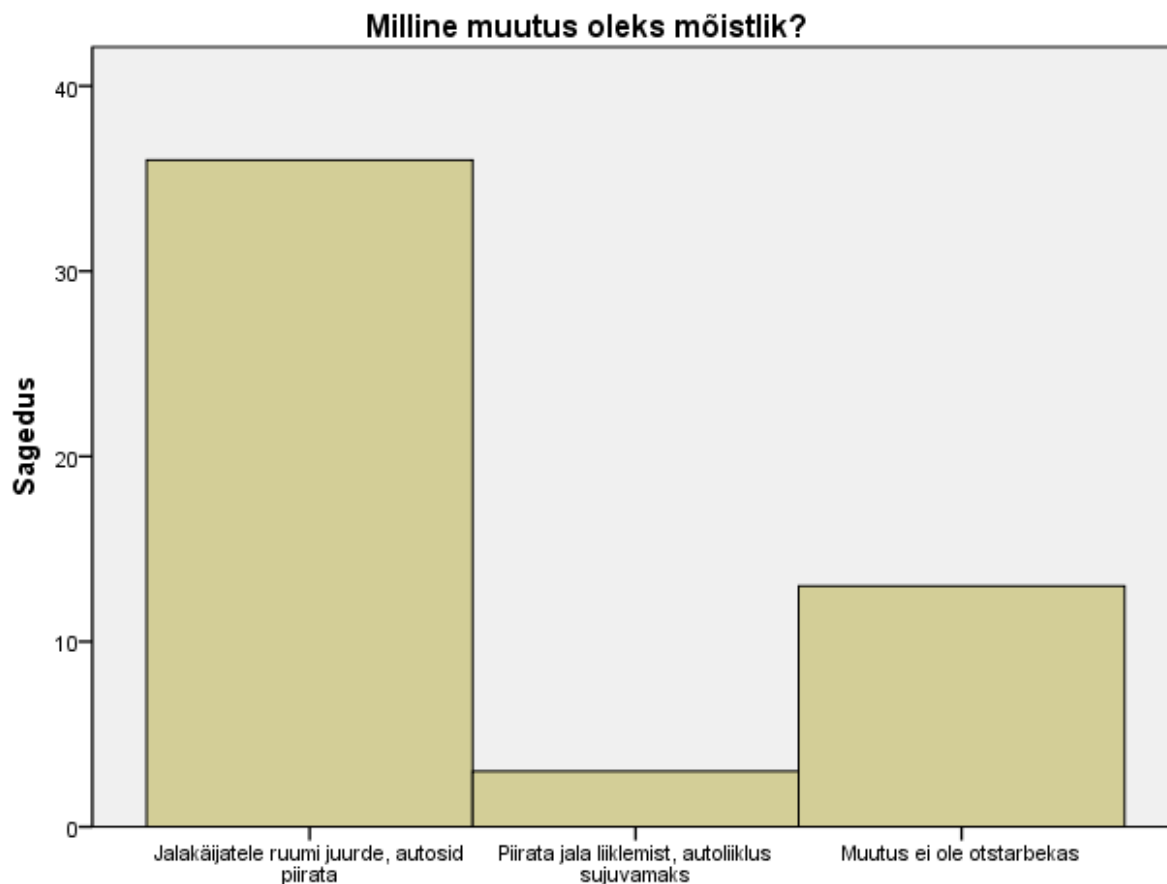
Joonis 10. Koondskeem trajektooridest ning hea ja halvana tajutud paikadest



Soovitud liikluskorralduse muutus

Järgnevalt uurisime, millises suunas eelistaksid vastajad Viru väljakul liiklemisel tajutud probleemide valguses liikluskorraldust muuta. Selle tarbeks esitati nii suletud kui avatud vastuseformaadiga küsimused liikluskorralduse muutuse soovitud suuna kohta. Avatud küsimuste eesmärgiks oli mõista paremini vastajate põhjendusi muudatustega seotud soovidele. Joonis 11. näitab vastajate eelistuste jaotust jalakäijate ruumi *versus* autode ruumi osakaalu suurendamise vahel, samuti nende vastuste osakaalu, milles ei peetud muutusi otstarbekaks.

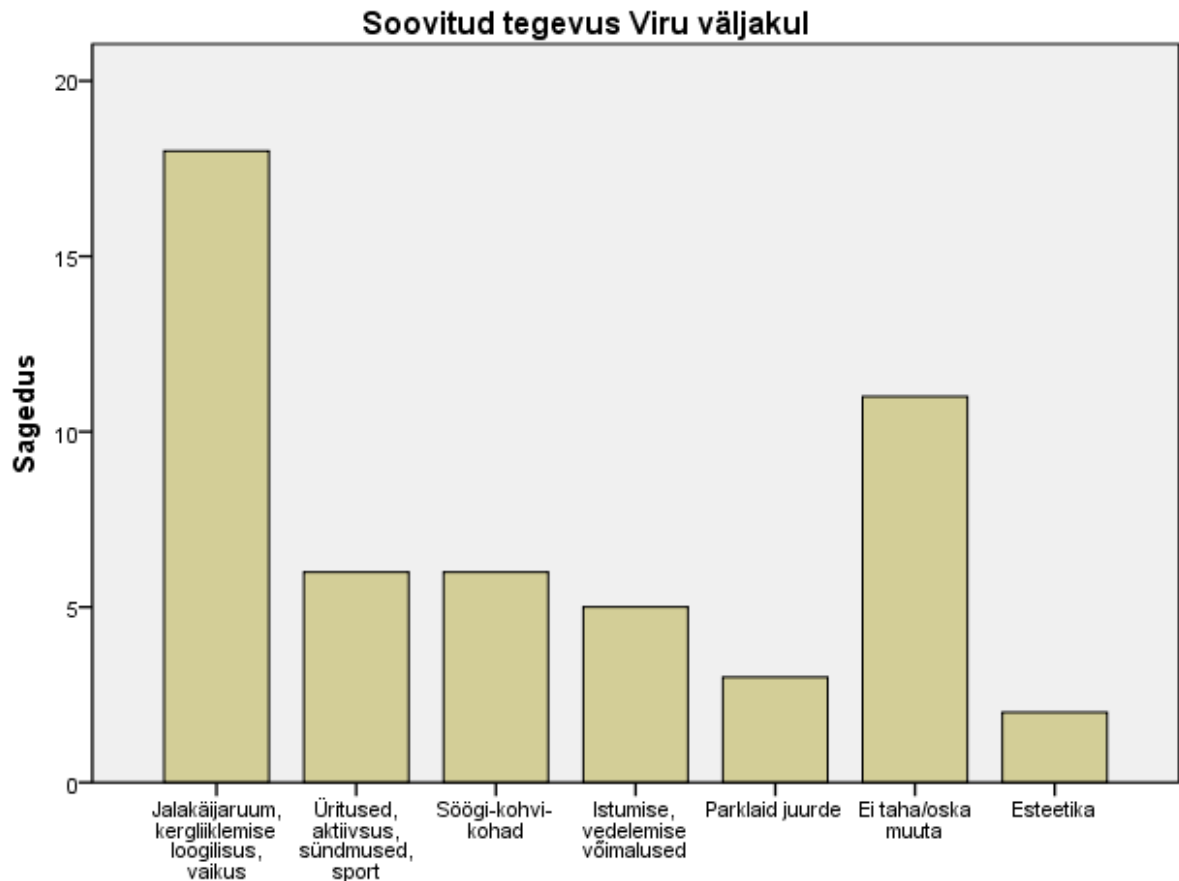
Joonis 11. Soovitud liikluskorralduse muutus



Vaba vastuse all tõid soovitud muutusena konkreetseid ettepanekuid välja 15 vastajat, kellest enamiku ($N = 12$) vastused keskendusid jalakäijat-kergliiklejat arvestavama ning sujuvama ja loogilisema liiklusskeemi vajalikkusele. Kolm vastajat mainisid väljas viibimise võimaluste mitmekesistamist eri sihtgruppidele (lapsed, turistid, pered jne) mõeldes. Seega tekkis vabavastustes kaks kategooriat: mugav jalgsiliiklus ning linnaruumi mitmekesisus erinevate tegevuste mõttes.

Soovitud tegevused Viru väljakul ja selle lähiümbruses

Mõistmaks, milliseid funktsioone lisaks olemasolevatele võiks antud piirkond vastajate arvates veel täita, uuriti vabavastuselise küsimusena, millised on tegevused, mida inimesed tahaks Viru väljaku avalikus ruumis teha, aga mida hetkel ruum ei võimalda. Kodeeritud vabade vastuste kategooriad ning vastuste esinemissagedus on toodud joonisel 12. Vastustes toodi kõige enam välja linnaliku ja loogilise jalakäijaruumi vajalikkust ($N = 18$); samas 11 vastajat ei osanud pakkuda ühtegi muutust. Lisaks sooviti väljakule tegevuste ja ürituste mitmekesisust, “euroopalikke” istumis/vedelemisvõimalusi, söögikohti ja kohvikuid. Pakuti ka, et enam võiks tänvaruumis olla digitehnoloogiatel põhinevaid vahendeid linna tutvustamiseks.



Kokkuvõte

Optimaalselt erinevate kasutajagruppide vajadustele vastava ja õuekutsuva avaliku ruumi kohta on empiiriliste uuringute põhjal väga palju teadmisi. Samas mängivad igas konkreetses ruumis rolli ka individuaalsed erinevused ja paigaspetsiifilised või kultuurikogemusega seotud eripärad, seega on linnaruumi oodatava muutuse saavutamiseks mõistlik selle kasutajat võimalikult hästi tunda. Eelkõige tasub teada, a) mida ta ruumis teeb; b) kuidas ta end seejuures tunneb ja c) mida ta tegelikult / lisaks seal ruumis teha tahaks. Käesolev kiirpilk ei sisaldanud vaatluse komponenti, mis aitaks tegelikku käitumise- ja liikumise mustrit hinnata. Linnaruumiga seotud tähenduste ja kogemuste kohta saab aga infot siiski peamiselt küsides. Selgus, et inimesed märkavad ebamugavusena ebaratsionaalset jalakäijaruumi; hindavad kõrgelt rohelisi alasid; hindavad täidesaatvaid funktsioone vähem koormavaid alasid – vaiksemaid ja jalakäija-kesksemaid piirkondi; ei tunne end mugavalt keerukamates teede ristumiskohtades, mis võib taas olla seotud tähelepanu ülekoormusega nendes kohtades; näivad suhteliselt pooldavalt suhtuvalt jalakäija-kesksetesse muudatustesse (aga tuleb arvesse võtta joonisel 5 näidatud transpordiviiside jaotust – uuritud valimis ei domineeri need, kes kesklinnast läbi sõidavad ja kelle hinnang võiks olla erinev). Viimaks ei tasu tähelepanuta jätta neid, kes ei pea muutusi mõistlikeks või kes on olemasolevaga rahul – ka tegurid, mis nt liiklusskeemis inimeste arvates sobivad või optimaalsed on, tuleks võimalikus muudatuses arvesse võtta.

Viited

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219.

Tyrväinen, L., Ojala, A., Korpela, K., Lanki, T., Tsunetsugu, Y., & Kagawa, T. (2014). The influence of urban green environments on stress relief measures: A field experiment. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 1-9.