



Juhtumiuuringud Tallinna peatänava projektile Jalakäijate ja jalgratturite roll linna kuvandi ja kohaliku ärikeskkonna kujundamises

Tendensor – passion for spaces



SISSEJUHATUS	2
KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE	3
Asukoht.....	4
Teise astme linnad ja omavaheline koostöö	5
KAS KOHALIKUD ETTEVÕTTED SAAVAD KASU?	5
VÄIKSEMAHULISEMAD JUHTUMIUURINGUD	7
New York Times Square	8
London.....	8
Milano.....	8
Madrid.....	8
Dublin	9
Toronto	9
Pariis.....	10
Viin.....	10
Oslo	10
Helsingi.....	11
JUHTUMIUURING MALMÖ KOHTA	13
Avaliku ruumi areng Rootsis.....	13
Malmö linna kuvand	13
Ühistransport ja infrastruktuur.....	14
Jalgratturid Malmös	15
Kasutatavad meetodid.....	15
Reklaam ja teadlikkuse loomine	15
Üldteave ja parkimine	16
Teed	17
Sillutis	18
Ristmikud.....	19
Malmö varal saadud õppetunnid	21
ALLIKAD	24

Sissejuhatus

Viimaste aastate jooksul oleme näinud suurenevat nõudlust avaliku ruumi järele, mis on mõeldud jalakäijatele ja jalgratturitele ehk teisisõnu elanikele. Üha enam kohtame mõisteid nagu jalakäijad, säästlikkus, säästlik liikumine, jalgsi käimine ja rattasõit. Laialdase heakskiidu põhjuseks on ka pikaajalised makromajanduslikud ja tervisega seotud eelised nagu on tõestatud erinevates uurigutes, mis on käsitlenud autodega seotud majapidamiskulusid, ühiskonna- ja rahvatervist ning vähenevaid liiklusõnnetusi.

Vaatamata sellele, et linnakeskkonna tajumine nii selle ruumi kasutajate kui ka kujundajate poolt, on muutunud, ei ole tegemist uue ega revolutsioonilise lähenemisega. Kasutades Jan Gehli fraasi võib seda näha inim mõõtme (*human scale*) taasavastamisena. Sellegipoolest esineb linna loomulike tunnuste taasloomises pidevaid takistusi. Näiteks on ettevõtete ja kinnisvara omanikel igati põhjust oma käibe ja kliendibaasi pärast muretsemiseks. Siiski peab mainima, et parem, ligipääsetavam, meeldivam, elavam, atraktiivsem ja kliendisõbralikum avalik ruum vähendab ühtlasi ka muretsemise põhjust, kuna meelitab ligi rohkem inimesi ja kliente, suurendades tulu, äritegevust ning kinnisvara hindu.

Käesoleva uuringu eesmärgiks on anda vastus küsimusele, miks peaks linn tegelema sellega, et muuta avalik ruum paremini ligipääsetavaks jalakäijatele ja jalgratturitele ning vähendada autode mahtu. Samuti soovitakse näidata, kuidas mõjutab jalgteede juurdeehitamine kohalikke ärisid ja ettevõtteid. Uuring koosneb sissejuhatusest, teoreetilisest osast ja juhtumiuuringust (*case study*), millele eelnevad näited valdavatest suundumustest maailmas.

Allpool on välja toodud ligikaudne ülevaade hetkelistest linnaplaneerimise suundadest ja üldisest praktikast, eesmärgiga soodustada dialoogi Tallinna peatänavaprojekti huvipooltega. Uuritakse avaliku ruumi kujundamise parimaid näiteid, jalgratta- ja kõnniteede juurdeehitamise mõju kohalikule majandusele ja linna atraktiivsusteguritesse panustamist.

Sealjuures käsitletakse ruumi kujundamist linnakontekstis ja vaadeldakse, kuidas edendavad jalakäijatele ja jalgratturitele loodud paremad tingimused ruumi atraktiivsust ning sellest tulenevalt riiklikku majandust ja kohalikke äriettevõtteid.

Käesolev uuring on käsitletavate teemade ja asukohtade poolest ülevaatlik ning kindlasti mitte ammendav, pakkudes näiteid ja ideid selle kohta, miks peaksid jalgteed ja rattad olema prioriteediks autode suhtes.

Kommenteeritud kokkuvõte

Jalgratas on vahend. See on vahend linna kuvandi ja selle ligitõmbe suurendamiseks elanikele, turistidele, (rahvusvahelistele) tudengitele, talentidele ja investoritele. Linna jalakäija- ja jalgratturisõbralikumaks muutmine toob kaasa mitmeid linnaelu edendavaid pehmeid ja püsivaid tegureid. Eelkõige suurendab see kohalike ettevõtete käivet. See on kaasaegse ühiskonna elementaarne ja lahutamatu osa. Ei pea olema jalgrattaentusiast, et hinnata ja mõista võimalikku kasu, mida jalgrataste ja jalgteede panustamine linnale kaasa võib tuua.

Linna, linnaosa, tänava või muu ala teistelegi transpordivahenditele peale sõiduautode avatumaks muutmine tähendab ühtlasi, et need alternatiivid peavad ka kättesaadavad olema. Teenuse kvaliteedi ja avalikkuse teadlikkuse tõstmine võib ja suudab luua atraktiivsust, kui see viiakse läbi korrektselt, kaasates algusest peale ka sidusgruppe, ennetades nende vajadusi ja soove. Käesolev uuring näitab, et:

- tingimuste parandamine ja inimeste üleskutsumine jalgrataid kasutama (või rohkem jalutama, ühistranspordiga sõitma) nõuab:
 - o eelkõige ohutuse tagamist:
 - näiteks eraldatud jalgrattateed, jalgratturitele sõidueesõiguse andmine ristmikel, vastava teemärgistuse kasutamine, tänavavalgustus, kõrgendatud ülekaigurajad jne;
 - o infrastruktuuri ja vahendite olemasolu (avalike jalgrataste, rongide, busside jm piisav olemasolu);
 - o aktiivset ja pidevat reklaami ning teavitustööd;
- jalgratturid ja jalakäijad annavad märkimisväärse panuse äriettevõtete sissetulekute tõstmiseks;
- koha, tänava ja linna atraktiivsus suureneb seda enam, mida rohkem on jalgteid;
- jalgteede juurde ehitamine avalikus ruumis on muutunud kaasaegset linna iseloomustavaks elementaarseks osaks;
- korralik rattateede infrastruktuur on hügieenifaktor;
- jalgteede olemasolu on oluline ja maailmalinnad panustavad sellesse;
- lisaks investeerivad linnad linnaelu trendide, ootuste ja võimalike tuleviku käitumismustrite uurimisse, et olla ennetamisega sammu võrra ees;
- paremad tingimused ratturitele ja jalakäijatele suurendavad linna kuvand väärtust, meelitades ligi rohkem:
 - o turiste, (rahvusvahelisi) tudengeid ja talente;
 - o investeringuid;
- avalik ruum, mis on ligipääsetav ja mitte autokeskne, on linna sisemiselt ja väliselt hoomatav loomulik osa;
- avaliku ruumi parendamine täiustab linna unikaalsust enam kui autod ja parkimiskohad seda teeksid;
- reklaami abil sidusgruppide kaasamine nii elanike kui ka ettevõtete läbi aitab saavutada parimaid tulemusi;
- linnale jalgrattasõbraliku maine loomine võib muuta (senise madala mainega) linna atraktiivsemaks inimestele ja äriettevõtetele ka rahvusvahelisel tasandil.

Teisisõnu, kui linnapildis on näha liikumas ainult üksikuid jalgrattaid, annab see tunnistust paljust kasutamata jäänud potentsiaalist.

Mis kasu linn sellest saab?

Alustagem sellest, et selgitada välja, mis asi on koha brändimine. Määratlusi on mitmeid. Majandustaustaga inimesed, kellel on kogemusi erasektoris tegutsemises, võivad läheneda sellele turundustermine kaudu: tegemist on müügivahendiga. Avalikus sektoris tegutsevad ja diplomaatilise taustaga inimesed võivad näha mainekujundamise kaudu kasu saamist. Lühidalt öeldes on üldiseks eesmärgiks tõsta koha väärtust, meelitadel ligi rohkem rahalisi ressursse (turistid, nõudlus elamispiindade järele, bürood, kauplused jne).

Parema maine saavutamiseks on vaja poliitilisi, st reaalseid muudatusi. Vaid huvipoolte kaasamine ja reaalse muutuste elluviimine koha kujundamises (*place making*), nt eraldi rattateede ehitamine saab soodustada infovahetust ja turundamist, mis võimaldaks anda sellest kohast teada ka maailmale. Vastasel juhul puudub selleks vajadus. Kommunikatsioon on osa koha brändimisest. Infovahetus on osa koha mainekujundamisest. Tegemist ei ole ühe ja sama mõistega. Just seetõttu on kulutuste tegemine visuaalsele ilule parimal juhul vaid tore püüdlus, kuid ei oma rakenduslikku väärtust. Maailm on täis kauneid linnu ja looduslikke paiku, kuidas iganes seda ilu ka ei määratletaks. Eelkõige omab tähtsust see, mida tahab sihtgrupp ja mis teda kõnetab. Huvi ja usalduse tekitamiseks tuleb pakkuda midagi kaasakutsuvat ja usaldusväärset, mis hõlbustaks koha osalemist ülemaailmses jutuajamises.

Koha brändimine on seega nii olemuslik kui ka strateegiline küsimus, olles rajatud koha unikaalsusele ja loomusele, mida saavad määratleda vaid huvipooled. Riikidel on oma *de facto* bränd, mille moodustab kogumik nende väärtustest ja pakutavast.ⁱ Kui on olemas maine, saab seda mõningal määral ka mõjutada. Inimesed on huvitatud paigast, mis neid kõnetaks ning millel oleks lisaks toodetele ja kauplustele pakkuda ka elukvaliteeti. Peale päikeselise kliima hõlmab elukvaliteet ka töökohtade, taristu, koolide, lasteaedade, parkide, muuseumite, ühistranspordi jm kättesaadavust ja kvaliteeti. Seda saab linn otseselt võimaldada või luua selleks sobilik keskkond.

Kaaluda tuleks ka linna paindlikkust. Lühidalt öeldes tähendab see seda, kas ja kuidas suudab linn täita oma teenuste pakkumise kohustust ja kuidas suhtub oma elanikesse: kas linn võtab arvesse inimeste murepunkte seoses avalike teede, puhtuse, ligipääsetavuse või transpordiga; kas linn korraldab talviti lumekoristust? Kas linn kurdab oma liigsete kohustuste ning inimeste tänamatuse üle?ⁱⁱ Tegemist on üpris hiljutise sõnakõlksuga, mida kohtab nii ÜRO programmides, raamatutes kui ka organisatsioonides, nagu Rockefeller Foundation ja Maailmapank. Väidetavalt on see sarnane “säästlikkusele” ja “elamiskõlblikkusele”, kuid nagu loodavad selle pooldajad, on see paremini mõõdetav ning erinevates riikides ja kultuurides universaalsemalt kasutatav.ⁱⁱⁱ

Positsioneerimine

Kaudsem mõju puudutab teisi äärmiselt olulisi inimeste vajadusi elukoha valikul. Enimmüüdud linnaelu taasloomise teoreetik ja autor Richard Florida, kelle sulest pärineb mõiste ja samanimeline raamat “Loov klass”, olles talentide ligimeelitamises ja koha mainekujundamises asendamatu, uuris hiljaaegu Inglismaal läbiviidud uuringut. Ei ole üllatav, et peamiseks teguriteks elupaiga valikul olid elamispiindade hinnad, perekonna/sõprade ja töökoha lähedus ning ühistranspordirajatised.^{iv} Pealtnäha on üpris loomulik, et inimesed soovivad käia meelepärasel töö ja elada töökoha lähedal.

Kuid tähtsust omab suurem pilt ja linna toimimismudel. Kas linnade ja linnaosade asukoht kujuneb vastavalt sihtgruppidele? Kes on sihtgrupid ja kas nende vajadused on määratletud? Kuidas ja miks peaksid töökohad ja talendid esile kerkima just selles paigas, kui asukoha ja sihtgrupi soovide vaheline lõhe on liiga suur?

Linna kuvand on äärmiselt oluline. Nagu oma ala tunnustatud autoriteet Simon Anholt välja on toonud, on kuvand (või konkurentsivõimeline identiteet) väline küsimus: mulje, mille riik (koht) teisele riigile (kohale) jätab, on kultuuri ja suhtumise küsimus. Olgu arvamused nii erinevad kui tahes, omavad need muljed siiski tähtsust, kui riik või linn investeringuid või turismi edendada soovib.

Väikeste kohtade brändimise juhtiva eksperdi Bill Bakeri sõnul esineb selge seos linna kuvandi/maine ning suutlikkuse vahel meelitada ligi rohkem turismi, talentide ja investeeringuid. Ülemaailmsel konkureerival turul edu saavutamiseks on vaja ettenägelikku ja strateegilist mõtlemist.^v

Linnaelu planeeriv autor ja professor Charles Landry on hiljuti öelnud: “15 aastat tagasi valis 80% inimestest asukoha asemel töö. Töökoha leidmine oli esimene prioriteet, sõltumata asukohast. Täna on olukord muutunud. Nüüd püüab 64% inimestest leida tööd meelepärases linnas.”^{vi}

Teise astme linnad ja omavaheline koostöö

Ühendkuningriikide, Prantsusmaa, Soome ja Ungari ülikoolide omavahelise koostööna korraldatud 2012. aasta uuring määratleb teise astme linnadena neid, mis “asuvad väljapool pealinna ning mille majanduslikud ja sotsiaalsed tulemused on piisavalt olulised, et mõjutada riikliku majanduse potentsiaalset tulemuslikkust.”^{vii} Loomulikult erinevad need nii suuruse, majandusliku struktuuri kui ka seose poolest pealinna ning üksteisega. Uuring käsitleb 124 teise astme Euroopa linna, mille elanikkond moodustab 80% linnaelanikkonnast. Malmö on teise astme linn Stockholm, Tartu Tallinna ja Tampere Helsingi suhtes. Teise astme linna mõiste üle on arutletud paljudes uuringutes ja suuremates debattides, ent siinkohal me sellel teemal ülemäära ei peatu.

Ka meie juhtumiuuringu objekti Malmö võib pidada teise astme linnaks Göteborgi ja isegi Kopenhaageni suhtes. Nende linnade geograafiline ja tajutav lähedus soodustab Malmö jaoks konkurentsivõimelisema keskkonna tekkimist.

Sama kehtib ka Tallinna kohta. Eesti mõistes on kahtlemata tegemist asendamatu linnaga. Samas võib Tallinnat Põhja-Euroopa raames pidada teise astme linnaks Helsingi suhtes, kui võtta arvesse atraktiivsustegureid, SKP-d ja linna kuvandt tervikuna.

Idee *Talsinkist* ei ole enam uudis. Samas tähendab eelmainitud algatus võimalusi ja regionaalset koostööd. Nagu juhtumiuuring esile toob, on Malmö teinud lisaks kuvand väärtuse tõstmisele ja teenustekeskse linnakeskkonna loomisele ka koostööd Kopenhaageniga, et ehitada Öresundi sild kahe linna vahele. Sujuva transpordi projekte on kavandatud tuleviku eesmärgi silmas pidades, mis tooks need kohad üksteisele veelgi lähemale.

Tegemist ei ole erandiga – koostöö investeeringute ligimeelitamiseks toimub ka üksteise suhtes kaugemal asuvate linnade vahel. Nordic Place Academy juhtumiuuring (Tendensor/Place Consulting, Mats Segerström, 2015)^{viii} toob esile näiteid Lyoni, Göteborgi ja Birminghami varal, mida võib käsitleda “challenger” linnadena (Challenger Cities). Selle idee kohaselt on tegemist kaksiklinnadega (või kolmiklinnadega), millel on sarnane sotsiaalmajanduslik struktuur, aga ka sarnased väljakutsed, võrreldes nende pealinnadega, millel on parem visioon ja turustuseelarve. “Challenger” linnad otsustasid ühendada Euroopa kaubandus- ja investeeringualastel messidel jõud, et meelitada ligi investeeringuid.

Teine näide puudutab Arktika ettevõtjate ühendust väikeste ülikoolilinnade Oulu (Soome), Tromsø (Norra) ja Luleå (Rootsi) vahel. Põhimõte on sama: olenemata linnadevahelistest erinevustest, on neil ka palju ühist. Olles küll omavahel konkurendid, otsustati investeeringute soodustamiseks siiski koostöö kasuks. 2013. aastal osalesid nad ühiselt ühel olulisimal kinnisvaraalasel üritusel MIPIM.^{ix}

Kas kohalikud ettevõtted saavad kasu?

Kohalikud ettevõtted saavad kasu rohkematest jalgratturitest linnapildis. Jalgratturite arv kasvab aga juhul, kui on olemas piisavalt pehmeid ja püsivaid atraktiivsustegureid, mis paneks inimesi rohkem rattaga sõitma. Lühidalt öeldes vajab rattagasõitmine nii reklaamimist kui ka korralikku infrastruktuuri, et tagada ohutus. Ohutus peab olema prioriteet. Kõige efektiivsem viis mõne paiga jalgratta-sõbralikkuse hindamiseks on esitada endale küsimus, kas me lubaksime oma lastel seal rattaga sõita?

Kui otsida näiteid jaemüüjate ja ettevõtete kohta, kelle sissetulekud on tänu jalgteede alale suurenenud, võime heita pilgu Taanile. Meeldivate avalike kohtade loomisega tuleb kõige paremini toime loomulikult Kopenhaagen. Igapäevaselt sõidab rattaga tööle ja kooli 63% elanikest. ^x Talvine lumekoristus jalgrattateedelt on prioriteediks. Kuid lisaks pealinnale on Taanil ka muud varuks. “Think Denmark!” (*Mõttele taanipäraselt*), nagu ütleb riigi tunnuslause. Taani teedeamet (Danish Road Directorate) lasi läbi viia uuringu erinevates piirkondades – Aarhus, Odense, Aalborg, Kolding, Randers, Horsens ja Ikast-Brande. Uuringu käigus keskenduti linna keskustele ja ostukeskuste piirkonnale ning küsitleti ligikaudu 1500 inimest. 2015. aasta novembris selgusid tulemused, mis sarnanesid Kopenhaageni kogemusele. Nimelt tõstavad jalg- ja rattateed suuremates linna keskustes jaemüüjate sissetulekut ligikaudu 50% ja väiksemates linnades 25%. Ratturid külastavad poode tihemini kui autojuhid. Linna keskustes on jalgratas kahtlemata eelistatud transpordivahend. ^{xi}

Tampere Ülikooli abiprofessor Ari-Veikko Antiroiko esitleb oma raamatus “The Political Economy of City Branding” linna atraktiivsuse hüpoteesi (*City Attraction Hypothesis*). Tuues välja küsimused globaliseerumise ja väärtuste muutumise kohta, märgib ta ära, et “globaliseerunud maailmas on linna atraktiivsus edu võtmeks.” ^{xii} (Antiroiko 2014). Ühtlasi hoiatab ta eksitavasse lõksu langemise eest, mille olemuseks on arusaam, et püüdlus olla teistele (turistid, kindlaksmääratud rahvusvahelised sidusgrupid, jne) meelepärane muudaks justkui linnaelanikud teisejärguliseks. Tegelikult aga sellist konflikti kohaliku ja globaalse vahel antud kontekstis ei eksisteeri. Jätkates Antiroiko mõtteavaldusega, tuleks siinkohal mõelda elamisele globaalses maailmas. Mitte ükski riik ega linn ei eksisteeri eraldatuses (kui ehk välja arvata mõned üksikud). “Linna juhtkond peab seisma selle eest, et tagada oma majanduslike huvide atraktiivsus, mis on ülemaailmsete majanduslike muutuste juures kesksel kohal.” ^{xiii}

Toronto peaplaneerija Jennifer Keesmaat ütleb, et “investeering avalikku ruumi/infrastruktuuri toodab kõrgemate kinnisvarahindade, maksutulu, töökohtade ja tööjõu olemasolu kaudu tagasi.” ^{xiv} Organisatsiooni Economist Intelligence Unit kohaselt on Toronto parim linn, kus elada (2015). ^{xv} Mitmed uuringud Ameerika Ühendriikides enne ja pärast tänavate jalgteedeks muutmist on näidanud, et parkimiskohtade ja/või autoteede ärakaotamine ei vähenda kohalike äriettevõtete sissetulekuid, vaid pigem võib neid suurendada. See on seotud parema ligipääsetavusega, jalgratturite kui tarbijate omavahelise konkureerimisega ja paiga sagedasema külastamisega (nt tänavapood). ^{xvi}

Tulenevalt konkreetse koha eripäradest võib mõju olla erinev sõltuvalt tänavast, ettevõtetest, linna suurusest, tänavapiirkonna asukohast, inimeste tarbimismustritest, elanikkonnast, ostuvõimest jm. Kopenhaageni kesklinnas asuv peatänav Strøget suleti autoliiklusele juba 1962. aastal. Kõigest aasta jooksul suurenes müük 30% ja jalakäijate arv 35% võrra. ^{xvii} Käesoleva uuringu peamine näide Malmö hakkas järkjärgult tänavaid jalgteedeks muutma 1978. aasta suvel. Selle tulemusena suurenesid ka sissetulekud, nagu näitas 1981. aastal läbiviidud müügianalüüs. 1983. aastal koostati raport, mis kandis sisu selgitavat pealkirja: “Tänavate jalgteedeks muutmise elavdab linna keskust” (Persson 1983, viidatud Kärholmilt 2012). Rootsis (ja ka mujal) hakati jalgteid ehitama 1960.-70. aastatel pärast seda, kui äkitselt oli välja tulnud autodekeskse linnaplaneeringuga. Aastakümneid hiljem ei leidunud ühtki ilmset tõendit selle kohta, et linna keskused oleksid pärast autoliikluse sulgemist välja surnud (Nordqvist 1989, viidatud Kärholmilt 2012).

Rootsi ehitusalase teadustöö nõukogu ning transpordi ja kommunikatsioonide alase teadustöö nõukogu viisid 2000. aastal oma projekti (“Autode ligipääsetavuse ja efektiivse linnakeskkonna tasakaalustamine”) raames läbi uuringu. Uuring viidi läbi Linköpingis Rootsis. Ligi 50% vastanutest oleks soovinud näha linnapildis veelgi enam jalgteid, jalgrattaid, madalamaid kiirusepiiranguid ja tõhusamat ühistransporti. Ligikaudu 20% oleks eelistanud paremat ligipääsu autodele. Veel üks selge ja üldjoontes kehtiv tähelepanek oli uuringus see, et poodlemist viiakse linna keskustes peamiselt läbi niikuinii jalgsi, mil inimesed (lõunapausi ajal) poodi, kohvikusse või restorani jalutavad. ^{xviii} Käesoleval aastakümnenil muudeti üks Salt Lake City ^{xix} tänavatest jalgratta-sõbralikumaks diagonaalsete

parkimiskohtade ära kaotamise ja kaitstud jalgrattateede lisamise kaudu, mis suurendas seejärel rattaliiklust 30% võrra. Autoteed jäeti alles. Üks intervjuueeritud ettevõtete omanikest täheldas pärast tänava ümberehitamist oma äritegevuses 20%-list müügitulu tõusu.^{xx}

Linnaplaneerimine on keeruline temaatika ning jalgteed moodustavad olulise osa sellest, mistõttu tuleb seda ka vastavalt planeerida ja teostada. Halvematel juhtudel, kui tänav/piirkond autoliiklusele uuesti avatakse, osutuvad projektid vaid maksumaksjate raha raiskamiseks või ei suudeta atraktiivsust inimestele ega ka ettevõtetele piisaval määral luua. Viimasel juhul võib jalgteede ala olla kõigest “jalgteede ala autojuhtide jaoks”, viies liikluse, ummikute, ebaatraktiivsete avalike ruumide alased probleemid mujale.^{xxi} Iga juhtum on erinev ning nõuab piisavat planeerimist ja uurimist. Jalgteede juurdehitamine on alati võimalik ja soov nende järele aina kasvab. Kõne alla võib tulla ka järkjärguline lähenemine, kuna üleöö toimuvate muutuste eeldamine või mõne teise piirkonna poolt võimaliku pakutava konkurentsi eiramine võib mõjuda pärssivalt.

Väiksemahulisemad juhtumiuuringud

Hetkel ei ole kaasaegse linnaplaneerimise teorias ega ka praktikas ühtki valdavat suunda, mille kohaselt peaks eraldama tänavatel rohkem ruumi autodele, et täiustada avalikku ruumi või muuta see elanikele ja turistidele atraktiivsemaks. Autode keelustamine isegi linnaosade suurusel aladel on poliitika, mida mõned linnad endale tänu jalgrattateede, -kultuuri ja suurepärase ühistranspordi olemasolule lubada saavad. Sellised muudatused ei toimu üleöö, kuid enesekindlad sammud võivad olla julgustavad, kui pidada nõu õigete sidusgruppide ja kujundajatega. Allpool on välja toodud mõned näited maailma linnadest ja pealinnadest. Eesti-ameerika arhitekt Louis Kahn on märkinud, et “linnas peab põhifookus asetsema tänaval. See on linna peamine asutus. Tänav on kokkuleppeline ühisruum, mille seinad kuuluvad rahastajatele ja mis on mõeldud linnale ühiskasutuseks. Selle laeks on taevas. Täna näeb tänavatel huvitut liikumist, millel ei ole mingit seost nende ees olevate hoonetega. Seega puuduvad tänavad. On olemas küll teed, kuid pole tänavaid.”^{xxii}

Ühistransport muudab linna pikas plaanis terviskumaks ja ökonoomsemaks.^{xxiii} ÜRO-Habitat 2013 uuring näitas, et viimaste aastakümnete jooksul on tänavate olulisusele ja rollile linna olemuse kujundamisel vähe tähelepanu pööratud.^{xxiv} Londoni Majanduskooli (LSE) ja Poliitikateaduste linnad avaldasid 2015. aasta septembris uuringu pealkirjaga “Uue linnaliikluse poole: Londoni ja Berliini näitel”.^{xxv} Selles järeldati, et tuleviku eesmärkide mõistmine nõuab tänapäevaste suundade tundmist. Muutunud liikumisharjumused ja nõudmised ei vasta enam endisele sissejuurdunud loogikale ning poliitikakujundajad peavad hakkama omaks võtma uusi alternatiive, nagu rattasõit, jalutamine, sõitude optimeerimine ja elektrilised sõiduvahendid. Seda enam, et “linnade sotsiaalse rolli ja linnakogukonna säilitamise olulised aspektid võivad saada liigse autokasutamise ning linnaelu ja avaliku ruumi halvenemise tõttu õõnestatud. Autode kasutamist on seostatud mitmete negatiivsete tervisemõjudega. Sellele on reageeritud “aktiivse liikumise” ning “aeglasel režiimil” kõndimise ja rattasõidu reklaamimisega. Tänavaruuri juurdehitamine on sellise muutuse elluviimise juures võtmeküsimuseks, mis hõlmab linnatänavate jalgteedeks muutmist, kõnniteede laiendamist ja rattateede ehitamist.”^{xxvi}

Allpool on välja toodud mõned näited laiemast maailmast seoses sellega, kuidas linnad jalgteede, -rataste ja avaliku ruumiga toime tulevad. Anholt-GfK Roper City Brand Index (CBI) raport (2009) järjestas maailmalinnade kuvandi põhjal Pariisi esimesele, Londoni kolmandale, New Yorgi viiendale, Viini üheksandale ja Madridi kümnendale kohale, ning sarnases uuringus Euroopa linnade kohta jääb Milano viiendale, Oslo kolmeteistkümnendale ja Dublin seitsmeteistkümnendale kohale. Helsingi on kõige elamiskõlblikemate linnade seas organisatsiooni Economist Intelligence Unit kohaselt kümnendal kohal.^{xxvii}

Korralike jalgrattarajatiste olemasolu on muutunud korrashoiu ja puhtuse näitajaks ning küsimuseks ei ole enam see, kas sobilike jalgrattateede olemasolu linnas on vajalik või mitte. Kaalutlusel on palju enam. Hollandis rajati 2014. aastal päikesepaneelidega jalgrattateed, tootes nüüd energiat, mis on võrdne kolme majapidamise aastase tarbimisega.^{xxviii} Kopenhaagenis on rajatud tänaseks seitse jalgrattasilda ja peatselt ehitatakse ka üks kahe pilvelõhkuja vahele 65 meetri kõrgusele maapinnast.^{xxix} Olgu, et tegemist on ehk ekstravagantsusega, testitakse piire just selliselt.

Jättes isiklikud eelistused vabaaja veetmise paikade ja transpordimeetodite suhtes kõrvale, tuleb märkida, et need linnad on turismi, investeringute ning elupaiga mõistes tuntud ja nõutud sihtkohad. Samuti kaalutakse tõsiselt linnade muutmist autodevabaks. Selliste linnade praktikast oleks nii mõndagi “kõrva taha panna”.

New York Times Square

Eredaks näiteks on osaliselt jalgteedega kaetud Times Square New Yorgis, mis on kahtlemata üks laiema kõlapinnaga projekte täna. 75% sealsetest inimestest usub, et see on edendanud piirkonda ja majandustegevust 2007. ja 2011. aasta vahel lausa 22% võrra (kõrvutades arvu 9%-lise linna suurenemisega majanduskriisi ajal). Vastavalt 2012. aasta majandusliku mõju uuringule on jalakäijate arv tõusnud 11% ning õnnetuste arv jalgteedel ja liikluses vähenenud vastavalt 35% ning 63%.^{xxx}

USA riikliku peatänavate keskuse huvigrupp ütleb, et tänavate muutmine avalikuks ruumiks, kus inimesed saavad veeta oma vaba aega, suudab pakkuda lisaks uutele kohvikutele ja restoranidele pinnast ka kaupluste vaateakendele.^{xxxi} Praegused kogemused näitavad, et need jäävad püsima ka pärast esialgset elevust seoses uue tänavaga avamisega. Vastavalt jalgratturite ja jalakäijate liidu võrdlusuuringule loovad jalgratturite ning jalakäijatega seotud projektid iga investeeritud ühe miljoni USA dollari kohta 11-14 töökohta, võrreldes 7 töökohta, mis on loodud iga investeeritud ühe miljoni USA dollariga autoteedesse. USA-s on ligikaudu 700 kogukonda, kes on omaks võtnud *Complete Streets* poliitika. Samuti on USA transpordiamet välja öelnud, et kavatseb edaspidi rohkem keskenduda sellele, kuidas luua tänavatel ohutumad liiklemistingimused nii jalakäijatele kui ka jalgratturitele.^{xxxiii}

London

Londoni Oxford Circus Diagonal aitas suurendada kõrvalasuvate kaupluste käivet 25% võrra. Kohad, mis on parendanud tänavate olustikku ja kujundust, edestavad teisi piirkondi isegi jaekäibe osas. Pärast projekti elluviimist suurenes vahetult Londoni Oxford Circus Diagonali kõrval olevate kaupluste käive 25% 20 miljonilt naelalt aastas 25 miljoni naelani.^{xxxiv}

2015. aasta septembris läbiviidud LSECities (Londoni Majanduskooli osa) uuring jõudis järeldusele, et Londoni (ja Berliini) linnaliikluses on märgata ilmselget suundumust jalgse liikumise, rattasõidu ja ühistranspordi poole, samas kui eraautode kasutamine ja omamine on vähenenud.^{xxxv} Huvitaval kombel on tuvastatud, et Londoni autoliikluses liigutakse keskmiselt aeglasemalt kui rattaga liikudes ja et Ühendkuningriikide autojuhtidel kulub 106 päeva nende elust parkimiskohta otsides.

Alates 2020. aastast rajab London kõikidele mootorsõidukitele mõeldud ööpäevaringsed ülimaldala saastega tsoonid samas piirkonnas, kus praegu asuvad ummikumaksu tsoonid. Kaamerad fikseerivad saabudes ja väljudes autode numbrimärgid ning kontrollivad neid andmebaasidest.^{xxxvii}

Milano

Euroopa linnu, kes on andnud teada, et kavatsevad autoliikluse oma linna keskustes likvideerida, tuleb juurde järjest enam. 2015. aasta juulis teatas Milano oma plaanist võtta ummikud käsile selle abil, et katta “ajaloolised keskused täielikult jalgteedega”. Samuti jagatakse ühistranspordi pileteid nendele töölkäijatele, kes oma auto koju jätavad.^{xxxviii}

Madrid

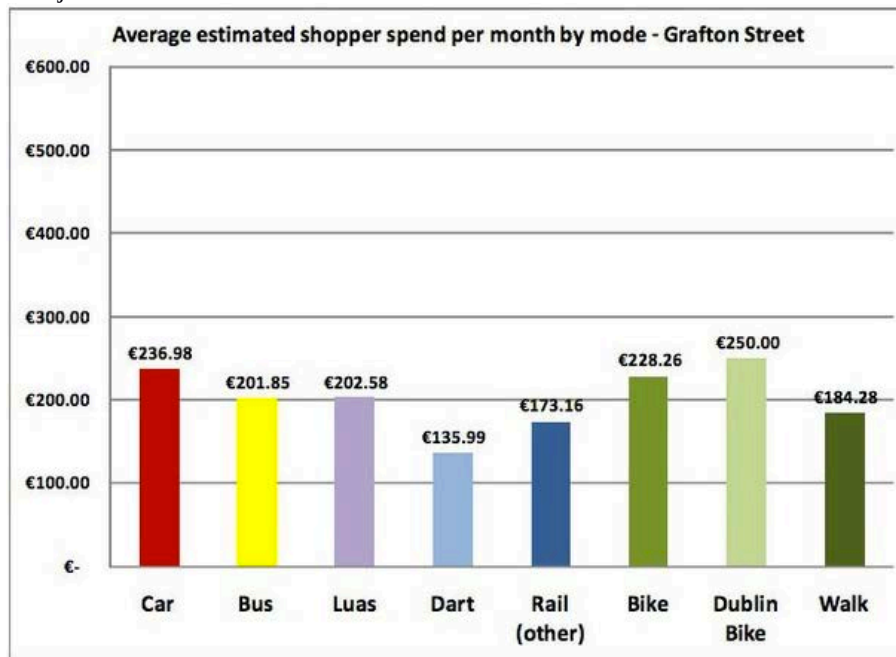
2015. aasta suvel sai Madridist paremate kohtade otsinguil juhtiv liider. Madridi juhtkond teatas, et võtab saastevastase meetmena kasutusele liikluse vähendamise kesklinnas, keelustades mittealalistele elanikele parkimise.^{xxxix}

Milline oli selle otsuse vahetu mõju? Mõned tänavad väljapool keskust olid täispargitud. Kuid liiklusummikute ega eraparklate kasutamise ülemäära kasv väljapool kesklinna ei olnud siiski

märgata.^{xli} Linna on lubatud siseneda ühiskasutatavatel elektriautodel (Car2Go), taksodel, bussidel, koolibussidel jm. Selle teostus oli lihtne: parkimisautomaadid lülitati välja. Üleriigiline päevaleht “El Pais” kajastas järgmist: “Kui linnaametnike kohaselt on veel vara hinnata, kas piirangud on toonud kaasa autode vähenemise linnas, täheldati ümberkaudsetes piirkondades tunduvalt vähem liiklusummikuid”.^{xlii}

Dublin

2015. aastal teatas ka Dublin, et soovib näha autodevaba kesklinna aastaks 2017. Jaemüüjad on avaldanud rahulolematust, öeldes, et see takistab neid inimesi, kes soovivad tulla linna sõiduautoga (kes ühtlasi nende sõnul ka rohkem ostavad). Vastuseisjate poolt tellitud esialgne uuring tõi esile, et kuna inimesed kõnnivad oma pargitud autost kuni 300-400 meetrini sihtkohta, võib eeldada 25%-list müügi langust.^{xliii} Nimetatud uuringu asjakohaseid kuid siiski hüpoteetilisi küsimusi saab võrrelda uuringuga tarbimis- ja liikumismustrite kohta ostutänavatel Grafton Street ja Henry Street, mis on juba jalgteedeks muudetud.^{xliv} Lisaks paljule muule leiti ka, et jalgratturid kulutavad peaaegu sama palju kui autojuhid.



Joonis 1^{xlv}

Võttes arvesse kõiki asjaolusid, tunnistavad erinevad osapooled, et täna on veel vara öelda, kuidas seda teostada. Avalik arutelu on äsja alanud.^{xlvi} Arnotts'i kaubamaja tegevdirektor ja Retail Irelandi väljapaistev liige Ray Hernan ei ole plaanile vastu, kuid soovib, et tulevastes uuringutes ja planeeringutes võetaks arvesse kõikide sidusgruppide huve.^{xlvii}

Toronto

2008. aastal viidi Torontos läbi sarnane uuring ostupiirkonna ja keskse tänava Bloor Street kohta, mille raames küsitleti 61 ettevõtjat ja 538 klienti. Kõige rohkem kulutasid jalgsi või rattaga saabunud kliendid, kes ühtlasi ka külastasid kohta ühe kuu jooksul kõige sagedamini. Paljud äriettevõtte omanikud oleksid tahtnud näha veelgi paremaid tingimusi ratturitele ja jalakäijatele. Joonis 2 toob esile, et jalakäijate ja ratturite panust kaupluste üldisesse tulususse ei peaks alahindama.

Table 5. Money spent in the area per month							
	Live or work in the area (294)	Live and work outside the area (242)	Walk (246)	Bicycle (64)	Public Transit (171)	Car (55)	Total (536)
< \$25	6%	31%	8%	11%	29%	24%	17%
\$25-\$99	21%	35%	16%	39%	37%	37%	27%
\$100-\$499	50%	29%	52%	42%	28%	30%	41%
\$500-\$999	14%	5%	17%	3%	3%	4%	10%
> \$1,000	9%	0%	7%	5%	3%	5%	5%

Joonis 2^{xlviii}

Pariis

Ka Pariis on võtnud suuna rajada 2016. aastaks rohkem jalgrattateid, autode ja rataste rentimiskohti ning autodevabu alasid, luues rohkem jalgteede alasid ka Seine'i jõe äärde. Edukalt on toiminud osaliselt ja täielikult autodevabade päevade korraldamine.^{xlix} Pariis on ilmselgelt ainulaadne ja võrreldamatu, kuid väärrib märkimist, et taolist autodevaba initsiatiivikust pannakse proovile (või juba rakendatakse) kõikjal. Praegune linnapea Anne Hidalgo soovib autodevabu piirkondi laiendada, muutes selle lausa igakuiseks tegevuseks.^{li} Autode arvu plaanitakse vähendada ka Champs-Elysée tänaval (kus hetkel on kaheksa sõidurada) ning rajada 2025. aastaks rohkem jalgrattateid ja bussiradu.^{lii} Lisaks sellele tahetakse Pariisis likvideerida igal aastal järgmise 2 aastakümne jooksul 55 000 parkimiskohta.^{liii} Teisisõnu on jalgteed *en vogue*.

Viin

Viin on muutnud ühe oma peatänavatest Mariahilferstrasse (osaliselt) jalgteede alaks. 1,6 km pikkust tänavat kasutas igapäevaselt 10 000 autot ja 60 000 jalakäijat. Tänaval oli kõigest kaks rada ja külgnevad parkimiskohad, mis võtsid enda alla potentsiaalsed äripinnad. Nüüd on rajatud sinna kaks ühisala tsooni (Begegnungszone), kuhu autodel siseneda on lubatud. Ala jagatakse jalakäijate ja ratturitega ning sinna on lisatud tänavadetaile, taimi ja istumiskohti. Viimast nõuti korduvalt ehituseelsetel avalikel aruteludel.^{liv}

Oslo

Oslo teatas hiljaaegu oma plaanist muuta linna keskus 2019. aastaks autodevabaks,^{lv} täiustades sealhulgas ka jalgrattateid (ehitades juurde lisaks 60 km radu),^{lvi} jalgteede infrastruktuuri, soodustades elektriautode ja jalgrataste ostmist ning parendades ühistransporti. See teeb Oslost esimese Euroopa pealinna, kes sedasi toiminud on.^{lvii} See on osa suuremast püüdlusest vähendada 2019. aastaks (aasta pärast kohalike omavalitsuste valimisi) autoliiklust kogu linnas 20% võrra ning 2030. aastaks 30% võrra.^{lviii} ^{lix} Kuigi tegu on vasakpoolsete roheliste algatusega, on selle suhtes toetust üles näidanud kõik poliitilised erakonnad.^{lx}

Põhjuseid selleks oli mitmeid. Üheks murettekitavaks küsimuseks oli saastatus: võrreldes 1990. aastate tasemetega, soovatakse 2020. aastaks vähendada CO2 heitkoguseid 50% võrra.^{lxi} Oslos elab 600 000 inimest ja sõidab ringi 350 000 autot.^{lxii} Talvel vajalikud naastrehvid saastavad keskkonda 100 korda rohkem kui tavalised rehvid (Miljødirektoratet, riiklik keskkonnaagentyur).^{lxiii}

Vastavalt 2014. aastal läbiviidud uuringule arvab 83% Oslo elanikest, et neil on väga hea ligipääs ühistranspordile.^{lxiv} Rohkem kui 50% majapidamistest ei oma sõiduauto.^{lxv} Igapäevaselt sõidab selles piirkonnas keskmiselt 15 000 - 18 000 sõidukit.^{lxvi} Kõne all olevas piirkonnas (ring 1) elab 1015

elanikku,^{lxvii} kuid töötab ligikaudu 90 000 inimest, kes omavad umbes 6000 autot.^{lxviii} Transpordimajanduse Instituudi (*Transportøkonomisk institut*, TØI) poolt teostatud uuringud näitavad, et kõikidest keskuses töötavatest inimestest kasutab sõiduautot 7% ja ühistransporti 64%, samas kui 22% tulevad tööle jalgsi ja 7% rattaga.^{lxix}

Planeeritud alal asub 11 ostukeskust. Oslo kaubandusühing (*Oslo handelsstands forening*, OHF) on teiste hulgas^{lxx} väljendanud hirmu,^{lxxi} et mõju võib olla negatiivne.^{lxxii} Kui ligipääsetavus on halvem, on vähem inimesi, kliente ja seega ka sissetulekuid. Põhiküsimuseks ei ole mitte ligipääsetavus, vaid selle saavutamise viis. TØI argumenteeris uuringute põhjal jällegi, et just selline poliitika tagabki parema ligipääsetavuse, mida näitab ka see, et ainult 7% inimestest sõidab kesklinna autoga.

Üks hea ja üsna universaalne küsimus, mis järgnenud aruteludes tõusetunud, on järgmine: kas linn kaotab autode likvideerimise või nende piiramisega oma ainulaadsust?^{lxxiv} Seda on küsitud nii Oslos, ent võib küsida ka mujal. Miks peaks tarbijate arv vähenema, kui neil on rohkem ruumi, kus jalutada, istuda, vestelda, sõprade ja perega aega veeta, poodelda, koeraga jalutada ning lõunale või kohvipausile minna? Nad täidavad koha, mis on nende jaoks nüüd loodud ja vabastatud. Võtmesõnadeks on kvaliteedipoliitika, sidusgruppidega läbirääkimine, planeerimine, ehitamine ja kommunikatsioon. Publik tuleb kohale! Sidusgruppide kanda on see, kes publikuks olema hakkab, ja jaemüüjatel tuleb hoolitseda oma toodete õige paigutuse eest.



Joonis 3^{lxxv}

Helsingi

Helsingil on esmaklassiline linna kuvand, olles 20 kõige konkurentsivõimelisema linna hulgas (Global Urban Competitiveness Project 2008). Väljaande “Economist” kohaselt on Helsingi 10 kõige elamiskõlblikuma linna hulgas maailmas.^{lxxvi} Ka seal soovitakse vähendada autode kasutamist^{lxxvii} 2025. aastaks oluliselt enam, kuid targal viisil – nimelt täiustades ühistranspordisüsteemi ja muid alternatiive, et muuta sõiduauto kasutamine mõttetuks. See hõlmaks tellitaval mobiilirakendusel põhinevaid lahendusi, keskendudes peamiselt selle lihtsale kasutamisele, paindlikkusele ja mugavusele.^{lxxviii} Parvlaevad, ühiskasutatavad jalgrattad ja autod, bussid, taksorakendused oleksid kõik ühendatud keske lahendusega, misjärel see kättesaadavaks tehakse.

Linn soovib 2020. aastaks suurendada jalgrataste regulaarset kasutamist 15% võrra ja 2025. aastaks 30% võrra.^{lxxix} Täna teostatakse jalgrattaga 11% sõitudest.^{lxxx} Lõpliku uuringu selle kohta, mille jaoks

investeeringuid suurendada, tellis linn (*Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä*). Käesoleval ajal sõidavad Helsingi elanikud rattaga 270 km aastas, millest 125 km sõidetakse töö vahet. Hetkel viiakse läbi hindamisi ja arvutusi edasiste investeeringute tasuvuse osas. Praeguseni on investeeritud 5 miljonit eurot aastas. Selle otsuse langetamisele kaasaaitamiseks näitas uuring, et suhe on 1:8. Nimelt toob makro-tasandi sotsiaalmajanduslik kasu iga investeeritud 1 euro pealt tervise ja transpordis säästetud aja kaudu tagasi 7,8 eurot (hinnang). Kulude poolele jäävad õnnetused ja investeeringud. Uuringus on mainitud ka Ühendkuningriikides uuritud sarnaseid tervisealaseid kasutegureid (sama suhtarv üle 10). Taanis toodab iga rattaga sõidetud kilomeeter ühiskonnale kasu 1,22 taani krooni (autoga sõidetud kilomeeter aga vastavalt 0,69). Lisaks nendele olulistele, selgetele ja vajalikele tervise ning makromajanduslikele kasuteguritele näitab uuring, et ka jalgrattateede lähedal asuva kinnisvara väärtus suureneb.

Üks suurimaid hiljuti käsilevõetud projekte oli Baana. 2012. aastal ehitati vana kanjonis asuv raudtee ümber jalg- ja rattateeks.^{lxxxi} See on 1,3 km pikkune Mechelininkatu kohal Mannerheiminintest Länsilinkkisse kulgev raudtee.^{lxxxii} Projekt osutus elanike seas edukaks ja populaarseks. Kui Helsingi soovib säilitada oma positsiooni vastavalt Copenhagenize Index hinnangule (2011. aastal 15. koht), tuleks sarnaseid pöördelisi projekte või infrastruktuuri täiustamise võimalusi juba varakult ette näha.^{lxxxiii}

Jälgides hetkelisi suundumusi Helsingis, võib öelda, et mida rohkem inimesi Helsingisse kolib, seda vähem autosid seal olema hakkab.^{lxxxiv}

Õppetunnid

Allpool on välja toodud järeldused, mida kirjeldatud väiksemahulisemate juhtumiuuringute ja näidete põhjal teha saab:

- tingimuste parandamine ja inimeste üleskutsumine jalgrataste kasutamiseks (või rohkem jalutamiseks, ühistranspordi kasutamiseks) eeldab:
 - o eelkõige ohutuse tagamist;
 - o infrastruktuuri ja vahendite olemasolu (avalike jalgrataste, rongide, busside jm piisav olemasolu);
 - o aktiivset ja pidevat reklaami ning teavitustööd;
- nagu uuringud näitavad, suurendab jalgteede rajamine kohalike äriettevõtete sissetulekuid;
- jalgratturid ja jalakäijad annavad märkimisväärse panuse äriettevõtete sissetulekute tõstmiseks;
- üldkokkuvõttes parandab jalgteede rajamine ligipääsetavust kauplustesse;
- paiga, tänava ja linna atraktiivsus suureneb seda enam, mida rohkem on jalgteid;
- jalgteede juurdekitamine avalikus ruumis on muutunud elementaarseks osaks;
- korralik infrastruktuur rattateede jaoks on ühtlasi korrashoiu ja puhtuse faktor;
- jalgteede olemasolu on oluline ja maailma linnad panustavad sellesse;
- lisaks investeerivad maailma linnad linnaelu trendide, ootuste ja võimalike tuleviku käitumismustrite uurimisse, et olla ennetamisega sammu võrra ees;
- paremad tingimused ratturitele ja jalakäijatele suurendavad linna kuvand väärtust, meelitades ligi rohkem:
 - o turiste, rahvusvahelisi tudengeid ja talente;
 - o investeeringuid;
- uuringud näitavad, et inimesed soovivad kõige muu hulgas näha vähem autosid linna keskustes;

- avalik ruum, mis on ligipääsetav ja mitte autode-keskne, on linna sisemiselt ja väliselt hoomatav loomulik osa;
- avaliku ruumi parendamine täiustab linna unikaalsust enam kui autod ja parkimiskohad seda teeksid.

Juhtumiuuring Malmö kohta

Malmö asub Edela-Rootsis Skåne piirkonnas. Tegemist on elanikearvu poolest suuruselt kolmanda linnaga, milles elab kasvavas tendentsis 318 107 (2014) elanikku. 300 000 elanikku registreeriti 2011. aasta aprillis. Rahvastiku tihedus on 1 989 inimest ruutkilomeetri kohta. Malmö piirkonnas elab 670 000 inimest ja Skånes ligikaudu 1,3 miljonit. Varem oli see tööstuslinn, milles peamiseks tööandjaks oli laevatehas Kockums. See aga suleti 1980. aastate teisel poolel. Malmö on saanud rohkelt tunnustust oma suutlikkuse eest luua selles piirkonnas teenustele orienteeritud majandus.

Avaliku ruumi areng Rootsis

Lundi Ülikooli dotsent Mattias Kärrholm analüüsib oma raamatus “Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space” Malmö kui edulugu, mis puudutab äripindu ja jalgteid. Ta nimetab neid protsesse territorialiseerimiseks – tarbimispiirkonna stabiliseerimiseks, väites, et tänu jalgteede juurdeehitamisele linna keskustes on Malmöst saanud ostupiirkond (Kärrholm, 2012).^{lxxxv} 1960.-70. aastatel hakkas Rootsis toimuma massiline linnade kasv, mis omakorda kutsus 1980. aastatel esile “linnarenessansi” (Gehl ja Gemzöe 1996, Bergman 2003, viidatud Kärrholmi poolt 2012). Könniteed, eriti kauplustega ühendatud, muutusid sellel ajal Rootsis järjest populaarsemaks. Autode paigutamiseks hakati võtma kasutusele parkimismaju ja keldreid. Alates 1980.-90. aastatest hakkas nii Rootsi kui ka läänemaailm üldises mõttes liikuma individuaalsete tarbimismustrite poole, muutes poodlemise laiematähenduslikuks sotsiaalseks tegevuseks. Asjade ostmine muutus järjest enam inimese isiksusega seotud vabaaja veetmise viisiks (Zukin 2004, viidatud Kärrholmi poolt 2012). Pöörates tähelepanu linnakujundusele, võib öelda, et avalikud kohad muutuvad taas linnapildi oluliseks osaks. 1990. aastatel hakati Rootsis avalikke kohti renoveerima ning taolise uuendamise läks kaasa umbes 70 linna, kes olid kõik huvitatud kesklinna muutmisest pigem “ühtseks paigaks kui et erinevaid kohti ühendavaks võrgustikuks.” 1988. aastal asutati Rootsi linnakeskkonna nõukogu (*Stadsmiljörådet*). Ostukeskuste vähenemine Malmö kesklinnas 18-lt (1975) nullile (2008) näitab seda, et kaubamajad ei täitnud enam identiteedi ja elustiili seotud kliendipoolseid nõudeid.

Malmö tähendas see kaubamajade jaotumist rohkem äärelinna piirkondadesse, muutes kesklinna paremini ligipääsetavaks meeldivaks keskkonnaks jalakäijatele ja ratturitele. Nagu eespool mainitud, tegi linn 1995. aastate keskpaigast kuni 2000. aastateni läbi suuri muutusi. 1999.-2005. aastatel suurenes Skåne piirkonnas äripindade arv 41% võrra, mida tõsteti 2006. aastal 72%-ni. Enamus investeeringutest Malmö tasus end ära (Bergström ja Wikström 2002, Länsstyrelsen Skåne län 2007). Kärrholm märgib, et 2009. aastal oli keskuses “rohkem valiktoodetega jaekauplusi kui kõikidel autodest sõltuvatel ostukeskustel kokku”.^{lxxxviii} Ta jätkab: “Üks peamisi edu aspekte (lisaks valiktoodetele keskendumisele toidu asemel) on jalgteede ala, mis moodustab edasiste investeeringute, täiustamiste ja identiteediloomise keskuse, aga ka panustamine teatud ühtlustamisse.”

Malmö linna kuvand

Malmö on kõrgelthinnatud kasvava majanduse ja elanikkonnaga koht. 2000. aastateks peeti linna endise tööstuslinna musternäidiseks, mis suutis muuta end laienevaks piirkondlikuks keskuseks. Rattaga sõitmine on populaarsust koguv temaatika mitte ainult linnaplaneerimises Malmö (ja mujal), vaid ka avalikus arutelus, parlamendis ning mujal Rootsi poliitilises spektris.^{xc}

Aastatel 2013 ja 2014 müüdi Rootsis 584 000 jalgratast, mis tähendas eelmise aastaga võrreldes 5%-list kasvu ja 2010. aastaga võrreldes 17% kasvu.^{xc} Lisaks tuleks arvesse võtta ka teenindust, vasruosi ja lisatarvikuid. Nimetatud valdkond annab tööd paljudele inimestele ning võiks teha seda sama kustahes mujal, kaasaarvatud Tallinnas või teistes Eesti linnades. Vastavalt 2014. aasta numbritele sõidab 20% rootslastest iga päev jalgrattaga tööle või kooli, 44% sõidab rattaga vabal ajal kevadeti-suviti, ligikaudu 30% sõidab rattaga tööle või kooli vähemalt korra nädalas, umbes 20% sõidab rattaga tööle või kooli ka sügiseti-talviti ning 10% sõidab sügiseti-talviti iga päev.

Pälvitud auhindadest ja tunnustustest võib välja tuua Aasta Kesklinna (2000, 2005), Aasta Jalgrattalinna (2004), Rootsi Õiglase Kaubanduse Linna (2006). Samuti sai Lilla Torgi väljak 2002. aastal Aasta

Kohtumispaiga auhinna. Vastavalt Copenhagenize Index hinnangule oli Malmö 2015. aastal 6. kohal^{xcii} ja 2013. aastal 9. kohal^{xciii}, edestades linnu nagu Stockholm, Göteborg, Dublin, Tokyo ja Berliin. Rootsi riiklik jalgrattasõidu huvigrupp

xciv

Malmö on teise astme linn mitte ainult pealinna Stockholmi, vaid ka Kopenhaageni suhtes, mida peetakse jalgratturite ja jalakäijate pealinnaks maailmas (siinkohal ei ole tiitel mitte Amsterdami käes!). Seda võib käsitleda näitajana, mis loob Malmö jaoks parema linna kuvand ning päsib aegajalt kasutatavat nimetust “Kopenhaageni äärelinn”.^{xcv} Linnad võivad järgnevatel aastakümnetel liikuda järjest enam kaksiklinnade moodustumise suunas. See piirkond on suurepärane näide mitte ainult mainekujunduse, vaid ka ratta- ja jalgteedesõbraliku linna planeerimise, säästliku arengu ning koostöö ja ühiste projektide poolest.

Ühistransport ja infrastruktuur

2004.-2010. aastatel ehitati Malmösse maa-alune metrootunnel (Citytunneln). Investeeringuid selleks saadi nii linnalt, aga ka valitsuselt, Skåne piirkonnast, EL-ist ja kohalikust erasektorist (Skånemejerier, Sunfleet, E-on). Selleks, et soodustada rongide kasutamist, autojuhtide ühendamist rongidega, elektriautode sagedasemat kasutamist ja jalgrattateede laiendamist, on loodud vastavad programmid (Malmö keskkonnaprogramm 2009-2020 ja Malmö liikluskeskkonna parandamine).^{xcvi} Malmö uurib liiklemisharjumusi regulaarselt. 2003.-2008. aastate vahel püsis sõitmiste arv inimese kohta muutumatuna, samas kui autode kasutamine langes 52%-lt 41%-ni. Rattaga sõitmine suurenes 20%-lt 23%-ni, jalgsikäimine 14%-lt 20%-ni ja rongidega sõitmine 3%-lt 5%-ni. Malmö mõistab, et parema linnakeskkonna loomise aluseks on kvaliteetsemate alternatiivide loomine autode jaoks. Seetõttu peab ühistranspordiga liiklemine olema vähemalt sama tõhus kui sõiduautode kasutamine. See hõlmab kasutamise lihtsust, ohutust (turvakaamerad bussides ja bussipeatustest), reaalajas edastatava liiklusalase teabe rakendusi, puhtust, kiirust ja mugavust.

Tuues välja suuremad infrastruktuuralased projektid, võib juba Øresundi silda pidada tõeliselt saavutuseks. Sealjuures kaalutakse kahe suure ehitusettevõtte Skanska ja Sweco visiooni Øresund 2070 raames rajada sillale ka rongiliine, tunnelid, 1 miljonit uut eramut ja isegi jalgrattateid.^{xcvii} Mõned võivad pidada seda utoopiaks, ent sild ja ühendatud tunnel on siiski reaalsus. Praegu ehitatakse Reodby ja Fehmarni vahele raudteetunnelit, vähendades Kopenhaageni ja Hamburgi vahelist autosõitu kuni 90 minutit. Merealune Fehmani tunnel planeeritakse valmis saada 2024. aastaks, mis läheb maksma 8 miljardit eurot ja millest 589 miljoni euro suurune rahastus tuleb Euroopa Liidust.^{xcviii}

Seega ei ole sujuva piiriülese transpordisüsteemi kavandamine sugugi utoopiline. Kui silda ehitama hakati, võitlesid taanlased selle eest, et näha sellel jalgrattaradu (“rattaga sõitmine on võimalik Golden Gate sillal San Fanciscos, seega miks mitte ka siin”)^{xcix}. Kaasatud rootsi ametnikud ütlesid sellele siiski ära, vaatamata sellele, et isegi liikluseksperdid pidasid seda võimalikuks.^c

Kärrholm rõhutab, et jalgteede juurdeehitamise edu hindamisel tuleb võtta arvesse mitmeid kaasaegseid tegureid. “Alates 1990. aastatest on jalgteede juurdeehitamise edu või läbikukkumise hindamise aluseks mainekujundus, asukoht, ligipääsetavus ja atraktiivsus. Oluline on hea kommunikatsioon, keskendumine pigem trendidele ja spetsialistidele kui igapäevastele tarbekaupadele, ning piirkond, mis on piisavalt suur poodlejate ligimeelitamiseks.”^{ci}

Veelgi enam, kui võtta arvesse avalikkuse nõudlust, kogemusi ning majanduslikku arengut, on see muutunud linna loomulikuks osaks, millest linnaplaneerijad, poliitikud, investorid ja jaemüüjad huvitatud on.

Malmös on kaks suurt ühisjalgrataste keskust (Bike&Ride) – Malmö kesklinn ja keskus Hyllie's. Esimene neist võib ära mahutada kuni 1500 ratast. Mõlemad on suured maa-alused garaažid, kus on kohta nii 1000 rattale, puhketubadele, tualettidele, lukustatavatele kappidele, rattapumpadele, duširuumidele, remontimiskohale, rattapesulale ja rataste lukustamisalale.

Jalgratturid Malmös

Malmös moodustavad 30% liiklusest ratturid. Üle 10 000 inimese reisib iga päev rattaga, tehes üle 1000 sõidu.^{cii} Linnas kulgeb ligikaudu 500 km jalgrattateid, mis autoteedest eraldatud on. Umbes 27% sõitudest tööle tehakse suuremal alal Malmö piirkonnast ratastega. Kogu linnas sõidab rattaga tööle 38% inimestest, kõrvaltades seda 34% autosõitudega. Rattaliiklus suurenes Malmös aastatel 2011-2013 12,7% võrra.^{ciii} Oluline on eraldada rattateed mitte ainult autoteedest, vaid ka kõnniteedest, sest tegemist on siiski eraldiseisvate liiklejate grupiga.^{civ}

Kasutatavad meetodid

Malmös on ligikaudu 490 km rattateid, kaugus kesklinnast äärealadesse on umbes 10 km. Stokholmlaste, jõeborlaste ja malmölaste jalgrattalembus on üldteada, kuid Malmö tõuseb neist eriti esile.

Iga elaniku kohta on 1,6 meetrit jalgrattateed ning eelkõige on kiiduväärne sealse infrastruktuuri, avaliku reklaami, uuringute ja statistika ning poliitika olemasolu.

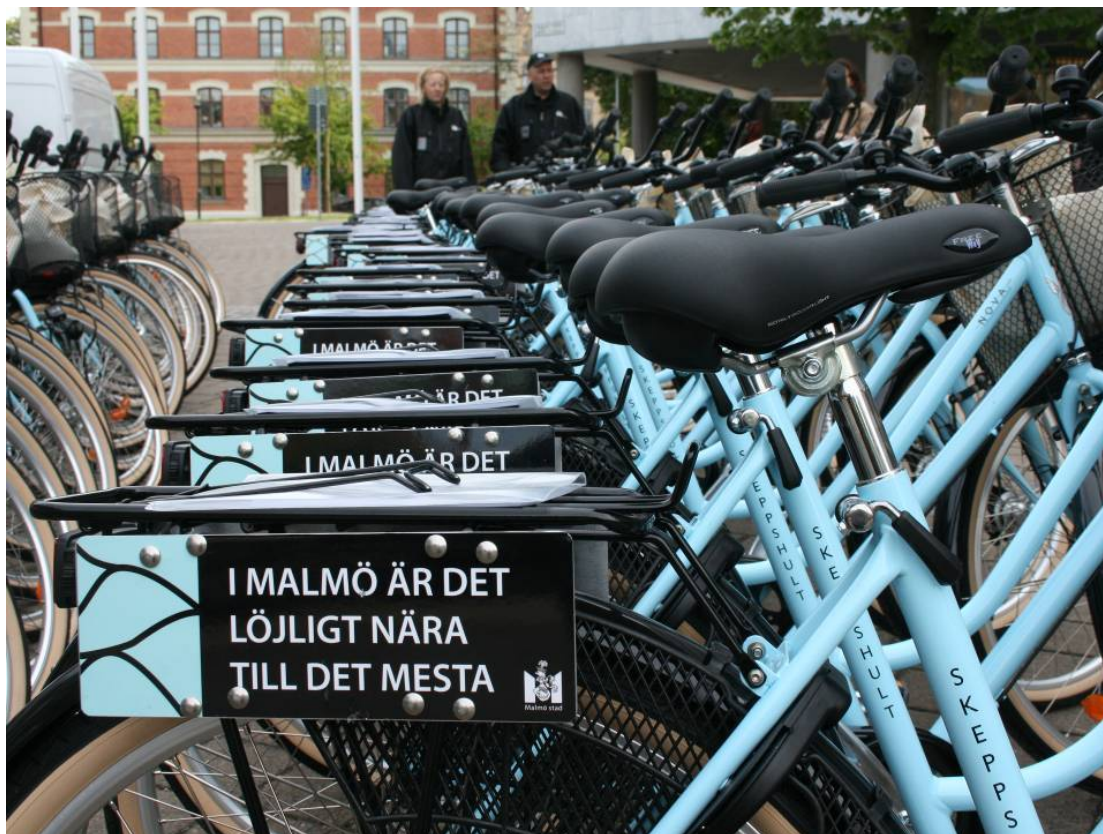
Meetodid hõlmavad tänavate sillutamist, liiklusmärkide paigaldamist rattateedele ja jalgteede alale, ratturitele sõidueesõiguse loomist, taimede istutamist, tänavadetailide paigaldamist, reklaami ja teavitustöö tegemist, sidusgruppide kaasamist, rattahoidjate paigaldamist, purskkaevude ehitamist ning alade loomist, mis oleksid mõeldud kohvikutele, istumiskohtadele või vaateakendele. Professionaalselt kujundatud avalik ruum kutsub ligi inimesi, kes hakkavad looma “oma enda” paiku istumiseks, lugemiseks, vestlemiseks, päevitamiseks jne.

Reklaam ja teadlikkuse loomine

Alates 2000. aastatest on Malmö panustanud sellesse, et muuta ühistransport ja rattaga sõitmine inimeste jaoks atraktiivsemaks. Ühtlasi tehakse reklaami teadlikkuse tõstmiseks (ühistranspordi, parema avaliku ruumi, jalgrataste, helkurite kasutamise jne kohta), et teavitada inimesi säästliku liiklemise võimalustest kütusekulu vähendamiseks. Viimane on mõeldud nende inimeste jaoks, kes ei saa või ei soovi sõiduautost loobuda. Oluline on sihtgrupe omavahel eristada. Programm kestis vahemikus 2005-2008 ja suutis vähendada osalejate kütusekulu 10-15% võrra. Malmö linn ja Sunfleet on teinud võimalikuks ka autode ühiskasutamise.^{cv}

Teiseks näiteks on **Vägvalet** kampaania, mis kogus kodanikelt umbes 1 000 ideed teema kohta, “Millist teed pidi minna, et vähendada Malmös autoliiklust?”

Alates 2007. aastast on **“Ei mingeid mõttetu autosõite”** (*Inga löjliga bilresor*) kampaaniast saanud iga-aastane sündmus.^{cvi} Kriteeriumiks on, et alla 5 km pikkune vahemaa ei õigusta autosse istumist. Kampaaniale eelnenud 2003. aasta uuringud näitasid, et umbes 50% autosõitudest jäi alla 5 kilomeetri.^{cvii} Ka Helsingborg, Kristianstad ja Umeå on neid kampaaniaid korraldanud.

Joonis 4^{cvi}

Ohutu koolitee programm keskendus lastevanematele ja rattaga kooli sõitvatele lastele. Kahtlemata aitab väiksem autode hulk hoida tervist ning luua suuremat turvalisust. Lapsi sõidutatakse jalgratastega ringi erinevatel lasteüritustel (Bikesafari) ja ka lasteaias.

Aastatel 2005-2007 jagas Malmö **Uus Aadress, Uued liiklemisharjumused** programmi raames nii kirja kui ka telefoni teel uutele tulijatele nõuandeid liiklemiseks. Autodega sõitjatele anti ka tasuta kuupileteid nii ühistranspordi kasutamiseks kui ka ratta rentimiseks. Hiljem uuritud tulemused näitasid, et see lähenemine töötas paremini väike- ja keskmise suurusega ettevõtete puhul.

Ettevõtlus ratastel programm. Kõige olulisem on vast koostöö ettevõtetelega. Nad nõustusid linnaga koostööd tegema ning julgustasid ka oma töötajaid liiklemisharjumusi muutma. Linn korraldas seminare, kus pakuti juhiseid selle kohta, kuidas ettevõtted alternatiivseid töölkäimise viise töötajatele soovitada võiksid. Projekt aitas 53 ettevõttel asendada nõ mõttetud autosõidud rattaga sõitmise vastu. 2006. aastal osales selles kokku 91 ettevõtet.

Üldteave ja parkimine

- Jalgratta ühistranspordivahendisse (bussi või rongi) võtmine on elementaarne ja võimaldatud.
- Ligikaudu 10 pumpamiskeskust kesklinnas.
- Keskused, mis loendavad jalgrattureid ja koguvad andmeid, lisaks iga-aastane manuaalne andmete kogumine.
- Üle 60 000 jalgratta parkimiskoha linnas.
- Parkimishooned.

TENDENSOR®

- Maa-alune garaaž rongijaamas – suur hoone, kus on ruumi tuhandele jalgrattale, puhkeruumidele, tualettidele, lukustatavatele kappidele, rattapumpadele, duširuumidele, remondikohtadele, rattapesulale, rataste lukustamisalale.
- Bussiterminalides on jalgrataste parkimiskohad.
- Tänavatel (s.t suurte parkimiskohtade või hoonete asemel) on mugav 70 cm laiune eraldatud ala pargitud jalgrataste ja tee vahel.



Joonis 5^{cix}

Teed

- Tänavavalgusteid peetakse oluliseks nii ohutuse kui ka mugavuse mõttes. Praegune suundumus on paigaldada anduritega tänavavalgustid, mis hakkavad põlema siis, kui mõni inimene läheneb.
- Tunnelid on hästi valgustatud ja need on avatud planeeringuga.
- Mõndades kohtades on radade äärtesse paigaldatud signaallambid (nt kui rada kulgeb üle väljaku).
- Laiad kurvid õnnetuste vältimiseks.
- Ühtsed ja selged suunaviidad eelkõige linna keskusesse ja sealt eemale, kuid ka teistesse olulistesse sihtpunktidesse.
- Tänavale paigaldatud kaardid ja tasuta rattakaartide trükkimine (avaldatud üle 40 aasta).
- Rattateed on nimelised.



Joonis 6^{CX}

Sillutis

- Tänavasillutis erineb piirkonniti. Välimistes piirkondades on valdavaks asfalt. Äärepoolsemates piirkondades on tänavad kaetud pigem asfaltiga ning kesklinna suunas on jalg- ja rattateede, kattuvate teede jm eraldamiseks näha sillutiste puhul suuremat variatsiooni.
- Üle 3 meetri laiustele kergliikluse radadele on võõbatud valge joon ratturite ja jalakäijate eraldamiseks.



Joonis 7^{cxI}

Ristmikud

- Ristmikele, kus liigub rohkem rattureid ja jalakäijaid, on autode jaoks paigaldatud “lamavad politseinikud”. Lisaks muudab see ristmike tasapinnad tänava tasapinnaga samaks, tehes sõitmise ratturitele sujuvamaks.
- Tasandilised ristmikud jalakäijate ja ratturite jaoks.
- Reguleeritud ristmikel sõidueesõiguse andmine ratturitele.
- Ratturite tuvastamiseks kasutatakse radareid, et muuta liiklus sujuvamaks ja vältida asjatut ootamist.



Joonis 8

- Vastav teekattemärgistus “ratta kast” – teedele võõbatud kattemärgistus vahetult enne ristmike, andes rohelise tule süttides ratturitele sõidueesõiguse.
- Paigaldatud käsipuu, millest ratturid ristmikul oodates kinni saavad hoida.
- Piisava ruumi olemasolu korral avar pööramiskoht ratturitele, et vältida asjatut ootamist.



Joonis 9^{cxii}

Malmö varal saadud õppetunnid

- Rattaga liiklemine on tehtud võimalikuks, mugavaks ja ohutuks.
- Rattaga liiklemist saab lihtsasti kombineerida muude ühistranspordivahenditega (nt võimalik võtta ratas bussi kaasa).
- Reklaamimine ja teadlikkuse tõstmine toob kaasa muutusi, kuid vajab ka pidevat kaasatust.
- Kampaaniad ja poliitika peaks olema suunatud kõikidele sihtgruppidele, sõltuvalt vanusest ja eelistatud liikumisviisist.
- Ohutusse investeerimine on prioriteet, andes ristmikel sõidueesõiguse, kasutades vastavat teekattermärgistust, tänavavalgustust jne.
- Oluline on investeerida infrastruktuuri, luues eraldi rattarajad, kõrgendatud ülekäigurajad, käsipuud, "lamavad politseinikud" jne.
- Kampaaniatesse tuleb kaasata erinevaid sidusgruppe, elanikke ning väike- ja keskmise suurusega ettevõtteid, et soodustada inimeste rohkemat liiklemist ratastega.
- Hinnata täpselt ja regulaarselt liiklusmahtu, et saada konkreetse poliitika rakendamiseks ning maksumaksja raha vastutustundlikuks kulutamiseks selge ja ajakohane pilt.
- Jalgrattasõbraliku linna maine kujundamine suudab muuta senise madala mainega linna atraktiivsemaks inimestele ja äriettevõtetele ka rahvusvahelisel tasandil.

Järeldused ja soovitused Tallinna jaoks

Jalgratas on vahend. See on vahend linna kuvand ja selle atraktiivsuse parendamiseks elanikele, turistidele, (rahvusvahelistele) tudengitele, talentidele ja investoritele. Muutes linna jalakäija- ja jalgratturi-sõbralikumaks, toob see kaasa mitmeid linnaelu edendavaid pehmeid ja püsivaid tegureid. Eelkõige suurendab see äriettevõtete tulusust. See on kaasaegse ühiskonna elementaarne ja lahutamatu osa. Ei pea olema jalgratta-armastaja, et hinnata ja mõista potentsiaalset kasu, mida linna panustamine jalgrataste ja jalgteede juurdetekitamisega endaga kaasa võib tuua.

Muutes linna, linnaosa, tänava või muu ala avatumaks teistele transpordivahenditele peale sõiduautode, tähendab ühtlasi seda, et need alternatiivid peavad ka kättesaadavad olema. Teenuse kvaliteedi ja avalikkuse teadlikkuse tõstmine võib ja suudab luua atraktiivsust, kui see viiakse läbi korrektselt, kaasates algusest peale ka sidusgruppe, ennetades nende vajadusi ja soovide.

Tallinnasse kavandatud peatänav (Viru väljaku laiendamine Narva ja Pärnu maantee suunas) on juba täna soodsas asukohas Viru ostukeskuse ja selle all asuva bussiterminali tõttu. See ei võimalda mitte ainult suurepärase ligipääsetavust, vaid tagab ka inimeste olemasolu selles piirkonnas. Keskseks küsimuseks Viru väljaku (ja üldise Tallinna linna kuvand loomise) puhul on see, kas koht kasutab ära oma käibevara. Äriettevõtete pidev pankrotistumine linna südames (Narva maantee alguses), kus igapäevaselt liigub suurel hulgal inimesi, on selge märk sellest, et ära teha on veel palju.^{cxiii}

Teavet leidub rohkelt, mis puudutab küsimusi, nagu kaasatavad vanusegrupid, profiilid, sugu, tegevuste valikuvõimalused selles piirkonnas, kõige enam käidavamad kohad ja käimiste eesmärgid, käidavuse tihedus mõnes kohas päeva jooksul, koha ohutus (hetkel ohutus puudub), istumiskohtade või malemängimisvõimaluste olemasolu, inimeste või autode domineerimine. Kas kohtuksid seal oma sõprade või lastega?^{cxiv} Kas linn on mõelnud sellele, millist kasu toob endaga kaasa atraktiivne populaarne avalik ruum integreerumisele?

Kokkuvõtteks

Tallinna peatänavat projekt on avatud kujutlusvõimele ja seega ka poliitilistele soovitudele. Kõige olulisem aspekt, mis paraku väljub käesoleva projekti raamest, kuid mis on ühtlasi selle edu jaoks esmatähtis, on teadlikkuse tõstmine tervise, makromajanduslike, ettevõtluse ja linnakeskkonna alaste kasutegurite kohta, mida toob kaasa rohkem kõndimine, rattaga sõitmine, auto ühiskasutus ja ühistransport. Vaja on luua muutust inimeste suhtumises rattaga sõitmisega sõiduautoga võrreldes.

Lisaks nimetatud piirkonna muutmisele jalgteede- ja rattasõbralikuks paigaks, võiks Tallinn kaaluda ka avalike rattarentimiskohtade rajamist. Asukoht ei ole soodne mitte ainult kesklinna, kõrval asuva kino, postkontori, ostukeskuse, sadama ja vanalinna poolest, vaid ühtlasi ka lähedal oleva bussiterminali tõttu. Avaliku rattarentimiskoha rajamine vajab mõistagi korralikku eeltööd, nagu tasuvusalaste uuringute läbiviimine, tingimuste seadmine, kujundajatega läbirääkimine ja avaliku hanke tegemine. Sellegipoolest on Tallinna peatänavat projekt ideaalne võimalus keske avaliku rattarentimiskoha rajamiseks, mida saaks ühendada ka muude transpordivahenditega sarnaselt Malmöle. Ilmselgelt tooks sarnase suure ühisjalgrataste keskuse avamine bussi- või rongijaama lähedale ja/või väiksemate keskuste ehitamine üle terve linna peatänavat projektile olulist kasu. Sama kehtib ka avalike elektriautode rentimiskohtade laiendamise ja soodustamise kohta (nt Elmo).

Teised juhtumiuuringutest tulenevad poliitilised soovitusel sisaldavad järgmist:

- Arendada tuleks mitmeid paralleelseid strateegiaid, mis oleksid adresseeritud järgmistele sihtgruppidele:
 - o autojuhid;
 - o ratturid;
 - o jalakäijad;
 - o busside, trammide ja/või rongidega sõitjad.

- Vähema ruumi võimaldamine autodele linnades on selge suundumus, mida praktiseeritakse kõrge kuvandga linnade poolt.
- Parkimiskohtade vähendamine tänavatel tähendab ka harvemaid liiklusõnnetusi.
- Elektriautode reklaamimine.
- ICT ja ühistransport aitab soodustada tehnoloogia arengut ning selle rakendamist, et optimeerida ühistranspordi kasutamist.
- Autodevabad tsoonid.
- Autodevabad päevad nt kord kuus.
- Ekspertidega konsulteerimine (nt maailmakuulsa Jan Gehliga või Taani jalgrattasaatkonnaga, tuues välja vaid üksikud) selles osas, kuidas täiustada avalikku ruumi ja linnaelu.
- Avalikud kampaaniad, mis reklaamivad rattaga sõitmist ja rohkemat kõndimist.

Üheks uuenduslikuks ja praktiliseks ideeks võiks olla Helsingiga koostöö tegemine. Miks mitte luua kahe linna vahele piiriülene sujuv transpordisüsteem ühise rattarentimissüsteemiga? Selles peituvad tulevase koostöö mõistes ühised kasutegurid ja väärtused ning samuti ka võimalus kujundada rahvusvahelisel tasandil mainet, mis võib potentsiaalselt avaldada mõju ka teistele valdkondadele peale linnaplaneerimise ja rattasõidu.

Tallinnal tuleks kaaluda regionaalset ja temaatilist koostööd Helsingiga (*Talsinki*), et tuua nii põhjapoolse naabri suhtes teise astme linnana iseendale kasu kui ka luua vastastikuseid kasusaamise võimalusi, nagu on näidanud Kopenhaageni-Malmö juhtum või teised näited koostöö kohta linnadevahelise mainekujundamise ja investeeringute soodustamiseks. Esmalt peaks Helsingit (nagu ka teisi käesolevas töös väljatoodud juhtumiuuringu subjekte) hakkama käsitlema näitena kaasaegsest linnast ja ammutama sealt inspiratsiooni.

Avaliku ruumi täiustamine, eesmärgiga vähendada lõhet 21. sajandi suundumuste ja inimeste ootuste vahel, vajab põhjalikku kaalutlemist. Seda juhul, kui Tallinn kaalub tõsiselt 2018. aastaks Euroopa roheline pealinna auhinnale kandideerimist.^{cxv}

Allikad

- i Kapferer 2008, Anttiroiko kaudu
- ii http://www.sustainablecitiescollective.com/node/1118926?utm_source=feedburner&utm_medium=twitter&utm_campaign=Feed%3A+SustainableCitiesCollective-TwitterHandleFeed+%28Sustainable+Cities+Collective+-+Twitter+Handle+Feed%29
- iii <http://www.theguardian.com/cities/2014/jan/27/what-makes-a-city-resilient>
- iv http://www.citylab.com/housing/2015/11/why-people-live-where-they-do/414873/?utm_source=SFTwitter
- v Bill Baker, "Destination Branding for Small Cities. The Essentials for Successful Place Branding". 2012, Portland
- vi <http://penanginstitute.org/v3/resources/articles/event/182-creative-cities-lessons-for-penang-by-charles-landry>
- vii Teise astme linnad Euroopas, lk 8
<https://www.liv.ac.uk/media/livacuk/publicpolicypractice/euconference/Second,Tier,Cities,in,Europe,-,Final,Version.pdf>
- viii Mats Segerström, Place Consulting, for the Business Attraction Management in Nordic Cities and Regions – BAM project, 2015.
- ix <http://www.mipim.com/en/the-event/> and <http://www.businessoulu.com/en/frontpage/en/news/news-archive/northern-dimension-extends-real-investments-at-mipim.html>
- x <https://twitter.com/CyclingEmbassy/status/670656597723586561/photo/1>
- xi <http://www.cowi.dk/menu/NyhederogMedier/Nyheder/Oekonomimanagementogplanlaegning/Pages/cyklister-er-guld-vaerd-for-byerne.aspx>
- xii Ari-Veikko Anttiroiko, The Political Economy of City Branding, Routledge, 2014, lk 34
- xiii Ari-Veikko Anttiroiko, The Political Economy of City Branding, Routledge, 2014, lk 36
- xiv https://twitter.com/jen_keesmaat/status/662675630673235968
- xv <http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2015/08/daily-chart-5>
- xvi <http://www.citylab.com/cityfixer/2015/03/the-complete-business-case-for-converting-street-parking-into-bike-lanes/387595/>
- xvii Mattias Kärrholm , Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, 2012; lk 44.
- xviii Cykeltrendrapporten 2014, Spaningar om cyckling. http://www.cykelsmart.se/wp-content/uploads/2014/11/Cykelrapport_SvenskCykling_2014_WEB.pdf
- xix http://www.huffingtonpost.com/entry/car-decline-cities_561f34dae4b0c5a1ce620dd9
- xx <https://nextcity.org/daily/entry/bike-lanes-help-salt-lake-city-economy>
- xxi <http://www.citylab.com/politics/2015/02/plans-to-pedestrianise-brussels-encourage-driving/385753/>
- xxii <http://www.pps.org/reference/reimagining-our-streets-as-places-from-transit-routes-to-community-roots/>
- xxiii <https://twitter.com/EUROCITIEStweet/status/662200537576787968>
- xxiv <http://unhabitat.org/books/streets-as-public-spaces-and-drivers-of-urban-prosperity/>
- xxv <https://lsecities.net/publications/reports/towards-new-urban-mobility/>
- xxvi LSE-Innoz uuring, lk 9
- xxvii <http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2015/08/daily-chart-5>
- xxviii <http://www.solaroad.nl/en/>
- xxix <http://www.copenhagenize.com/2015/11/new-elevated-cycle-track-in-copenhagen.html>
- xxx <http://www.timessquarenyc.org/mediapress/news-detail/index.aspx?nid=52#.Vk8cV2QrK2x>
- xxxi <http://betterblock.org/?s=business>
- xxxii <http://www.graphs.net/wp-content/uploads/2012/06/benefits-of-cycling-health-and-community.jpg> and <http://www.bikewalkalliance.org/resources/benchmarking>
- xxxiii <http://www.pps.org/reference/reimagining-our-streets-as-places-from-transit-routes-to-community-roots/>
- xxxiv <http://www.theguardian.com/cities/2014/jul/07/in-a-successful-modern-city-the-car-must-no-longer-be-king>

-
- xxxv <https://lsecities.net/publications/reports/towards-new-urban-mobility/>
 - xxxvi <http://www.techinsider.io/oslo-bans-cars-from-its-city-center-2015-10>
 - xxxvii <http://www.thisismoney.co.uk/money/cars/article-3279295/Oslo-European-capital-ban-cars-2019.html>
 - xxxviii <http://www.fastcoexist.com/3040634/7-cities-that-are-starting-to-go-car-free#5>
 - xxxix <http://www.thelocal.es/20151112/madrid-cuts-speed-limit-in-bid-to-limit-pollution>
 - xl http://elpais.com/elpais/2015/11/13/inenglish/1447402110_230650.html
 - xli http://elpais.com/elpais/2015/11/13/inenglish/1447426292_373695.html
 - xlii http://elpais.com/elpais/2015/11/13/inenglish/1447402110_230650.html
 - xliii <http://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/dublin-traffic-changes-could-lead-to-drop-in-business-for-retailers-1.2311756>
 - xliv O'Connor, D., Nix, J., Bradshaw, S., Shield, E.: Shopping Travel Behaviour in Dublin City Centre. ITRN2011, University College Cork, Cork, 31. august-1. september, 2011.
<http://arrow.dit.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1010&context=comlinkoth>
 - xlvi O'Connor et al.
 - xlvi <http://www.dublincity.ie/TransportStudy>
 - xlvi <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/retailers-fight-dublin-city-council-s-car-ban-plans-1.2311724>
 - xlvi Bike Lanes, On-Street Parking and Business A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood, veebruar 2009, Fred Sztabinski, Active Transportation Researcher, Clean Air Partnership, seisuga 15.11.2015 allikast
http://www.bikeleague.org/sites/default/files/bikeleague/bikeleague.org/programs/bicyclefriendlyamerica/bicyclefriendlybusiness/pdfs/toronto_study_bike_lanes_parking.pdf
 - xlvi <http://qz.com/516708/paris-cut-its-smog-by-nearly-half-on-the-citys-first-car-free-day/>
 - xlvi <http://www.paris.fr/actualites/lutte-contre-la-pollution-de-l-air-les-mesures-d-accompagnement-sont-lancees-2601>
 - li https://twitter.com/Anne_Hidalgo/status/650347428630142976/photo/1?ref_src=twsrc%5Etfw
 - lii http://www.citylab.com/commute/2015/11/the-champs-elysees-of-the-future-will-have-a-lot-fewer-cars/414091/?utm_source=SFTwitter
 - liii <https://twitter.com/JeffSpeckAICP/status/663188104120004608>
 - liv <http://www.viennecouver.com/2015/10/transforming-a-street-before-after-images-of-viennas-mariahilferstrasse/>
 - lv <http://www.citylab.com/cityfixer/2015/10/6-european-cities-with-plans-to-go-car-free/411439/>
 - lvi <http://fortune.com/2015/10/19/oslo-car-ban/>
 - lvii <http://www.wired.co.uk/news/archive/2015-10/20/oslo-first-car-free-european-capital-2019>
 - lviii <http://www.reuters.com/article/2015/10/19/us-norway-environment-oslo-idUSKCN0SD1GI20151019>
 - lix <http://www.tv2.no/a/7523859>
 - lx <http://www.huffingtonpost.com/entry/oslo-to-ban-private-cars-from-city-center-by-2019-562544abe4b08589ef4860db>
 - lxi <http://www.theguardian.com/environment/2015/oct/19/oslo-moves-to-ban-cars-from-city-centre-within-four-years>
 - lxii <http://fortune.com/2015/10/19/oslo-car-ban/>
 - lxiii <http://www.huffingtonpost.com/entry/oslo-to-ban-private-cars-from-city-center-by-2019-562544abe4b08589ef4860db>
 - lxiv <http://www.miljodirektoratet.no/old/klif/publikasjoner/2526/ta2526.pdf>
 - lxiv <http://www.theatlantic.com/technology/archive/2015/10/the-car-free-city/411781/>
 - lxv <http://www.huffingtonpost.com/entry/oslo-to-ban-private-cars-from-city-center-by-2019-562544abe4b08589ef4860db>
 - lxvi <http://www.osloby.no/politikk/9-sporsmal-og-svar-om-hva-det-betyr-at-Oslo-sentrum-skal-bli-bilfritt-8214821.html>
 - lxvii <http://www.osloby.no/politikk/9-sporsmal-og-svar-om-hva-det-betyr-at-Oslo-sentrum-skal-bli-bilfritt-8214821.html>
 - lxviii (Transportøkonomisk institutt (TØI)). <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=34083>
 - lxix <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=34083>
 - lxx <http://www.nrk.no/norge/-bilfritt-sentrum-dreper-byen-1.12610627&usg=ALkJrhgJKfBBdKuEBMySgAKYVtk4oML43A>
 - lxxi <http://www.nrk.no/ostlandssendingen/frykter-butikkdod-i-oslo-sentrum-1.12608186>

- lxxii <http://www.osloby.no/politikk/9-sporsmal-og-svar-om-hva-det-betyr-at-Oslo-sentrum-skal-bli-bilfritt-8214821.html>
- lxxiii <http://www.osloby.no/nyheter/Dette-ma-politikerne-gjore-for-a-fa-til-bilfritt-sentrum-innen-2019-8206969.html>
- lxxiv <http://blogg.torvund.net/2015/10/20/bilfri-by/>
- lxxv Figure 1, source <http://www.osloby.no/politikk/9-sporsmal-og-svar-om-hva-det-betyr-at-Oslo-sentrum-skal-bli-bilfritt-8214821.html>
<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Statistikk/Bydelskart%202004-%20hele%20Oslo.pdf>
- lxxvi http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2015/08/daily-chart-5?fsrc=scn/tw/te/dc/st/theworldsmostliveablecities&utm_content=buffer4bf6a&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer
- lxxvii <http://www.theguardian.com/cities/2014/jul/10/helsinki-shared-public-transport-plan-car-ownership-pointless>
- lxxviii <http://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/domestic/11062-the-future-resident-of-helsinki-will-not-own-a-car.html>
- lxxix <http://www.eltis.org/docs/studies/Py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20hy%C3%B6dyt%20ja%20kustannukset%20Helsingiss%C3%A4.pdf>
- lxxx <http://www.hs.fi/kaupunki/a1447666790175>
- lxxxi <http://www.publicspace.org/en/post/special-mention-2014-baana-pedestrian-helsinki-finland>
- lxxxii <http://www.hel.fi/www/uutiset/en/kaupunginkanslia/bright-baana>
- lxxxiii <http://copenhagenize.eu/index/>
- lxxxiv <http://www.natursidan.se/nyheter/allt-fler-stader-far-bilfria-centrum/>
- lxxxv Mattias Kärrholm , Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, 2012; 172 lk
- lxxxvi God biltillganglighet eller god miljö I centrum, Eva Gustavsson, VTI Meddelande 894:2000, lk 22
- lxxxvii God biltillganglighet eller god miljö I centrum, Eva Gustavsson, VTI Meddelande 894:2000, lk 44
- lxxxviii Mattias Kärrholm , Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, 2012; lk 38.
- lxxxix ibid
- xc <http://www.svt.se/opinion/svensk-cykel-om-cykelpolitik>
- xc1 Cykeltrendrapporten 2014, Spaningar om cyckling. http://www.cykelSMART.se/wp-content/uploads/2014/11/Cykelrapport_SvenskCyckling_2014_WEB.pdf
- xcii http://copenhagenize.eu/index/06_malmo.html
- xciii <http://www.cykelSMART.se/2013/05/03/malmo-varldens-nionde-basta-cykelstad/>
- xciv <http://cykelframjandet.se/nyheter/arets-cykelframjarkommun-malmo/>
- xcv <http://www.citylab.com/design/2014/07/would-you-ride-a-bicycle-across-europes-2nd-longest-bridge/374252/>
- xcvi <http://malmo.se/download/18.6301369612700a2db9180006227/1383649554552/Environment+al-Programme-for-the-City-of-Malmo-2009-2020.pdf>
- xcvii <http://www.oresund2070.se/main.html>
- xcviii <http://www.bbc.com/news/world-europe-33633879>
- xcix <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=353&artikel=3825415>
- c <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=353&artikel=3825415>
- ci Lk 45
- cii <http://www.cykelSMART.se/2013/03/22/malmo-vill-oka-takten-pa-cykelutvecklingen/>
- ciii http://www.cykelSMART.se/wp-content/uploads/2014/11/Cykelrapport_SvenskCyckling_2014_WEB.pdf
- civ <http://www.expressen.se/gt/kronikorer/jimmy-fredriksson/fredriksson-cyklister-ska-inte-sta-over-lagen/>
- cv <https://www.sunfleet.com/bilpooler/malmo/?gclid=CL6MhYzenskCFcn7cgody24Msg>
- cvi <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Bra-resvanor/Kampanjer/Inga-lojliga-bilresor-.html>
- cvii <http://video.malmo.se/?bctid=1385265752001>
- cviii Courtesy and copyright of Malmö City (Planeringsavdelningen, Malmö Stad)

cix Courtesy and copyright of Malmö City (Planeringsavdelningen, Malmö Stad)
cx Courtesy and copyright of Malmö City (Planeringsavdelningen, Malmö Stad)
cxi Courtesy and copyright of Malmö City (Planeringsavdelningen, Malmö Stad)
cxii Courtesy and copyright of Malmö City (Planeringsavdelningen, Malmö Stad)
cxiii <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/miks-ei-taha-mones-magusas-kohas-ari-oitseda?id=72941633>
cxiv <http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>
cxv <http://www.tallinn.ee/est/Uudis-Tallinn-purib-Euroopa-roheliseks-pealinnaks>
<http://www.tallinn.ee/eng/European-Green-Capital> **Autor:** Pärtel-Peeter Pere, Tendensor
International AB. partel-peeter.pere@tendensor.se +372 5664 0610