

*REC Estonia*  
*Tallinna Ülikool*

**Transport, keskkond ja elukvaliteet**  
**Talinnas**  
Monitooringusüsteemi väljatöötamine

**Sotsioloogiline uurimus**

**TALLINN 2007**

# Sisukord

<b>1. Sissejuhatus</b>	<b>3</b>
<b>2. Liiklusohutus ja häiritus</b>	<b>11</b>
<b>3. Tallinn kui elukeskkond</b>	<b>45</b>
<b>4. Transpordivahendite kasutamine</b>	<b>62</b>
<b>5. Keskkonnateadlikkus</b>	<b>75</b>
<b>6. Kokkuvõte</b>	<b>83</b>
<b>Ankeedi üldandmed</b>	

# ***SISSEJUHATUS***

*Jüri Uljas*

Elanikkonna kontsentreerumine Tallinnasse toob paratamatult kaasa tiheda linnaliikluse, millel on omad mõjud ka elukeskkonna õhukvaliteedile. 1997.a. oli Tallinna õhusaastest 93% pärit transpordisektorist ja 7% statsionaarsetest allikatest (Lind, 1999). On leitud, et liikluskiirus linnades väheneb iga 10 aasta jooksul 5% (EFTE, 1994) ja liiklussummikute probleem kasvab koos linnade suurenemisega (Dasgupta, 1993). Lisaks sellele võib välja tuua suurenenud õhusaaste, liiklusest tingitud müra, liiklusturvalisuse, teedehituse tõttu loodusmaastike degradeerumise, teede rajamise kaasnep suurendab teede domineerimist linnakeskkonnas, transpordi osakaal CO<sub>2</sub> emissioonis (ulatub 25%-ni) aitab kaasa kliima soojenemisele.

Seega on Tallinna õhukvaliteedi paranemise üheks eelduseks säästev transport. Teoreetiliselt on transpordi säästlikumaks muutmiseks mitmeid erinevaid võimalusi, kuid ainuüksi poliitilisel tasandil tehtud muudatused ei too ühiskonnas kaasa soovitud säästvat käitumist. Transpordikäitumise säästvaks muutmisel eristatakse struktuurilisi barjääre (linnakeskkonna planeerimine, majanduslikud põhjused, tööstuse olemasolu), majanduskasvu eelistamist (mis takistab säästliku transpordi väljakujunemist) ning kultuurist ja inimeste elulaadist tulenevaid barjääre (Andersson, 1997).

Praktilisest aspektist lähtuvalt tuleks transpordi kasutamise säästlikumaks muutmiseks ümber kujundada nii palju tahke inimese elus, eelkõige aga muuta inimese elulaadi (Andersson, 1997).

Van Vugt, Van Lange ja Meertens (1995) väidavad, et auto eelistamisel alternatiivsetele transpordivalikutele mängib suurt rolli ajakulu ja kindlustunne, et jõutakse soovitud kohta õigeks ajaks. Autokasutamise suure osakaalu põhjusena nähakse ka arenevate maade püüdlust modernse elulaadi, käitumise ja väärtuste poole. Modernse elulaadi põhilisteks tunnusjoonteks on kõrge mobiilsuse ja vabaduse tunne (Andersson, M. 1997) mis seostub suuresti isikliku auto omamisega Thynell (1997). Lääne maailma on adopteerinud auto nii füüsiliselt kui psühholoogiliselt ning autol on sageli kultuuriline ja sotsiaalne tähendus, mida ei saa asendada teist sorti transpordivahenditega, mis on energiasäästlikumad ja keskkonnasõbralikumad (Thynell, 1997). Isiklik auto on andnud kontrolli aja ja ruumi ning liikumiskiiruse üle. Küsimus ei ole mitte ainult liikumise mugavuses, vaid ka elulaadis, staatuses,

psühholoogias, sotsioloogias, rahas ja võimuses (Goodwin. Tsit Thynell, 1997:35). Autode omamise ja kasutamise tähenduse uurimisel on leitud, et autod loovad kaitstuse, autonoomia ja prestiizi tundeid ja teevad seda nii tunduvalt suuremal määral kui seda suudab ühistransport (Hiscock, MacIntyre, Kearns, Ellaway, 2002). Tänapäeva maailma transpordipoliitikas on täheldatav uus realism, mis väljendub järgmistes arusaamades (Banister 1997): transpordi areng ei ole säästlik; uute teede rajamine ei paranda olukorda, kuna lahendused ei suuda nõudmistele järgi jõuda; selle olukorra lahendamiseks otsitakse võimalusi piirata auto kasutamist; vajadus vähendada transpordist tulenevaid keskkonnamõjusid; ainsaks võimalikuks viisiks kuidas lahendada nii liiklusummikuid kui ka keskkonnaprobleeme on autode vähem kasutamine.

Paljud inimesed näevad linna vaenuliku, räpase, ohtliku ja mitteturvalise keskkonnana kus elada. See tingib kolimist äärelinnadesse, sealt maale ja sealt omakorda tagasi linna. Samas on linnadel tohutu potentsiaal selleks, et pakkuda sõbralikku, puhast, ja turvalist keskkonda (Banister, 2000).

Toetudes väliskeskonna võimalustele, propageerib ühiskond uusi väärtusi muutmaks elulaade keskkonnasõbralikumaks. Sellisteks välise keskkonna piiranguteks on linnaplaneeringud. Säästev linnaplaneering on linna terviklik planeerimine eesmärgiga rahuldada linnaelanike sotsiaalsed ja majanduslikud vajadused võimalikult väikese otsese ja kaudse energia- ja materjalikuluga, otstarbeka maakasutusega ning keskkonda kahjustamata.

Säästva linnaplaneeringu toetamiseks on mitmeid erinevaid võimalusi: (Kjaersdam, F.1997. Tsit. Tengström, E. 1997):

- *Linnakeskuste rekonstrueerimine* eesmärgiga vähendada linnas autoliiklust ja eelisarendada ühiskondlikku transporti.
- *Kompaktse linna idee*, kus eesmärgiks on takistada suburbaniseerumist, mis suurendaks mobiilsust. Linnas tuleb vabad pinnad muuta eluasemeteks, mitte ametiruumideks. Linna ümbritseks aga väljaehitamata looduslikud alad.
- *Ühistransporti toetav planeering*, kus ei mängi olulist rolli mitte distants linnakeskusega vaid ühistranspordi süsteemi kaugus elu- ja töökohast. Mida kaugemal on ühistranspordi peatused nii töö kui ka kodukohast, seda kõrgem on autokasutamise tase.

- *Lineaarse linna idee*, kus strateegilised kohad linnas asuvad ühistranspordiga ligipääsetavates kohtades. Ühistransport moodustab lineaarse keti, mille lülideks on asutused, kauplused, haiglad jne ...

Nendele arusaamadele toetudes loodame leida lahendusi kvaliteetsema elukeskkonna rajamiseks Tallinnas.

### ***Probleem***

Kasvava autostumise ja vaeglinnastumisega kaasnev ja üha süvenev linnakeskkonna kvaliteedi halvenemine ja sellega kaasnevad mõjud inimeste tervisele ja elu kvaliteedile.

### ***Projekti eesmärgid:***

- Uurida inimeste teadlikkust ja häiritust transpordiga seotud keskkonnaprobleemide osas (õhusaaste, tolm, müra, vibratsioon, haljasalade pindala vähenemine)
- Uurida Tallinna elanike informeeritust keskkonnaseisundi ja selle võimalike mõjude (hingamisteede haiguste sagenemise) kohta.
- Uurida Tallinna elanike teadlikkust, valmisolekut ja ootusi transpordiga seotud keskkonnaprobleemide lahendamiseks;
- Uurida elanike hinnanguid keskkonnale, samastumist keskkonnaga ja elukvaliteeti.
- Monitooringusüsteemi väljatöötamine Tallinna transpordikasutamise arengutrendide jälgimiseks. Sellega seoses planeeritakse kordusküsitlusi iga viie aasta tagant (eelmine uuring toimus aastal 2000).

Uurimuse eesmärgiks oli Tallinna elanike linnakeskkonnale antavate hinnangute ja keskkonnateadlikkuse väljaselgitamine. Eesmärgi täitmiseks on oluline välja tuua järgmisi ülesandeid:

***Keskkonnateadlikkus:*** Keskkonnateadlikkuse moodustavad inimeste faktilised teadmised keskkonna olukorrast, keskkonnaprobleemidest ning inimestevaheliste suhete ning mõjude mõistmine ja valmisolek nendega arvestamiseks praktikas. Milline on inimeste keskkonnateadlikkuse tase ja kuivõrd see seostub nendepoolse käitumisega? Näiteks kas tehakse midagi saaste vähendamiseks (automootori väljalülitamine seisuajaks, ühistranspordi või jalgratta kasutamine), milliseid

keskkonda parandavaid ettevõtmisi pooldatakse (jalakäijate tsoonide laiendamine, jalgrattateede rajamine).

Keskkonnateadlikkuse alla kuulub looduskeskkonna- ja keskkonnakaitsega seotud mõtete, suhtumiste ja käitumisviiside süsteem (Raudsepp, 202, 36). Keskkonnateadlikkus võib avalduda teoreetiliste vaadetenä ja igapäevamõtlemises, keskkonnasõbraliku tarbimisena kui ka igapäevaelu valikutes.

Keskkonnateadlikkusel on kognitiivsed, hinnangulised ja käitumuslikud komponendid.

Analüüsi eesmärgil on otstarbekas keskkonnateadlikkust jaotada erinevateks osadeks.

- a. kognitiivne komponent: teadmised, ettekujutused ja arusaamad (keskkonnaprobleemide teadvustamine).
- b. hinnanguline komponent: keskkonnaga seotud hoiakud ja normid.
- c. käitumuslik komponent: konkreetne keskkonda mõjutav tegevus (elulaad). (Raudsepp, 2002).

Projekti raames töötati välja keskkonnateadlikkuse skaala ning viidi läbi selle prooviküsitlus. Analüüsitakse keskkonnateadlikkuse seost keskkonnasõbraliku käitumisega. Näiteks kas keskkonnateadlikkuse aste mõjutab keskkonnasõbralikku käitumist (antud juhul auto kasutamisest loobumist või siis auto keskkonnasõbralikumaks muutmist, jalgratta kasutamist)? Milliseid keskkonnateadlikkuse tüüpe on võimalik välja tuua? Näiteks inimesed, kelle keskkonnateadlikkuse on kõrge, kuid kes ei käitu keskkonnasõbralikult. Kuna tegemist on kordusuuringuga, siis see annab võimaluse võrrelda ka keskkonnateadlikkuse dünaamikat aastatel (2000 – 2006).

**Elu kvaliteet:** Elu kvaliteeti mõõdetakse nii *objektiivsete* kui ka *subjektiivsete* indikaatoritega. Inimeste eluga rahulolu uuringutest on selgunud, et isiksuslikud näitajad (perekonnaseis, haridustase jne) mõjutasid üldist heaolu kõige vähem (4-7% varieeruvusest), järgmisena asetustid objektiivsed indikaatorid, mis seletasid 14-23% üldisest varieeruvusest ja kõige enam mõjutas üldist heaolu subjektiivsed hinnangud (48-58%). Seega tuleb arvestada nii objektiivseid (kuriteo ohvriks langemine; tervishoiuasutuste külastamine, jne) kui ka subjektiivseid (rahulolu tervise, vaba aja, sotsiaalsete suhete ja finantsolukorraga). Sama näitasid ka elanikkonna uuringud. Seega on olulisem keskkonna tajumine, mitte aga keskkond

ise. Kui me tahame inimeste heaolu mõjutada, siis me peame arvesse võtma nii subjektiivseid kui ka objektiivseid tegureid.

**Informeeritus:** Kuivõrd Tallinna elanikud on informeeritud keskkonnaseisundi olukorrast ja selle võimalikest mõjudest oma tervisele. Kas ja kuidas on püütud sellealast informatsiooni leida? Kuivõrd ollakse teadlikud keskkonnaseisundi kohta kehtestatud normidest?

**Häiritus:** Kas ja mil määral häirivad vastajaid transpordiga seonduvad keskkonnaprobleemid (õhusaaste, tolm, müra, vibratsioon)? Kas selle tõttu on elus midagi muudetud (pestakse sagedamini aknaid, jalutatakse magistraalteedest eemal, ollakse vahetanud korterit jne)? Kas mõni transpordiliik häirib enam kui teine?

**Mure keskkonnaseisundi pärast** Keskkonnaprobleemide oluliseks pidamine ehk nn on uuringutes valdavalt seostatud noorema ea, kõrgema hariduse ja poliitilise radikalismiga.

**Autode tähendus ja seotus inimeste elulaadiga.**

**Eri transpordiliikide kasutamist** mõjutavate tegurite fikseerimine ja analüüsimine.

Uuringutulemused on kasutatavad Tallinna elanike hinnangute ja rahulolu analüüsimisel ja selle arvestamisel arengukavades. Lisaks sellele annavad antud uurimuse tulemused võimaluse prognoosida võimalikke transpordikasutuse muutusi ja selle mõjutamise võimalusi.

Ankeedi koostati Tallinna Ülikooli kooskondade uurimisgrupi poolt, võrreldavuse tagamiseks lähtuti 2001.a. ankeedist. Uurimisgruppi kuulusid Jüri Uljas (projekti juht), Reet Reisspass, Ave Uudmäe ja Thea Rumberg. Nõu ja jõuga aitas ankeedi parendamisele kaasa Jüri Kruusvall.

Uurimisprojekti teostamisel osales palju inimesi. Nii ankeedi koostamisel kui projekti teostamisel oli oluline roll kanda SA REC Estonia töötajatel, eelkõige Heidi Hansonil. Ankeedi koostamisel aitasid kaasa Tarmo Pauklin (Tallinna LV Keskkonnaamet, Keskkonnakaitse teenistuse direktor), Madis Kõrvits (Tallinna LV Keskkonnaamet, Keskkonnahoiu osakonna juhataja), .... (kes veel?).

Kokku küsitleti 2001.a. 607 inimest. Küsitluse viis läbi ja valimi moodustas TNS Emor. TNS Emor Omnibuss-tüüpi uuringute valim moodustatakse isekaaluvana, st et kasutatakse üldkogumi proportsionaalset mudelit, kus kõik küsitletud inimesed esindavad võrdset arvu üldkogumi inimesi. Valimi territoriaalse mudeli aluseks olid jooksvad rahvastikuandmed seisuga 01.01.2000. Kokku küsitleti Tallinnas iga

Omnibuss-küsitlusega 152 inimest. Andmestik koguti seega 5 järjestikulise küsitluse käigus ajavahemikus august – november 2000. Valimi üldiseloostamiseks on järgnevalt toodud vastajate sugu vanusegruppide lõikes. Nii soo kui ka vanuse on jätnud märkimata 2,2% vastanutest.

**Tabel 1 Sooline ja vanuseline jagunemine 2000.a. küsitluses (% %-s).**

	Mehed	Naised	Kokku
15 – 19 aastat	8,5%	5,7%	6,8%
20 – 29 aastat	22,5%	16,2%	18,5%
<b>30 – 39 aastat</b>	16,7%	17,7%	16,8%
<b>40 – 54 aastat</b>	24,0%	29,0%	26,2%
<b>55 – 64 aastat</b>	17,4%	15,6%	16,0%
<b>65 ja vanemad</b>	10,9%	15,9%	13,5%
<b>Kokku valimis</b>	42,5%	55,2%	97,8%

2006.a. uurimuse läbiviimisel kasutati ankeetküsitlust, kus ligemale ½ küsimustest kordasid 2000.a. kasutatud küsimusi.

Küsitlus viidi läbi TNS EMOR – i poolt korraldatavate OMNIBUS-de raames. Küsitletavate valim oli moodustatud „isekaaluvana“, st kasutati üldkogumi proportsionaalset mudelit. Valimi moodustamisel kasutati üldkogumi proportsionaalset mudelit ja mitmeastmelist tõenäosuslikku juhuvalikut. Üldkogum on jaotatud piirkondadeks. Igas piirkonnas teostatakse kaheastmeline valik. Esmased valikuühikud on valimipunktid (täpsustusega kuni lähteadressi tasandini) valitakse juhuvalikuga asula suurusele (elanike arvule) proportsionaalse tõenäosusega. Valiku baasiks on Rahvastikuregister. Igas esmasel valikuühikus valitakse seejärel teised valikuühikud – inimesed. Küsitletavate valikuks valimipunktis kasutatakse lähteadressi meetodit, mis kujutab endast reeglite kogumit lähteadressist edasiliikumise marsruudi, majade ja korterite/leibkondade valikuks. Arvestades inimeste valikutõenäosust ja nendega kontakti saamise võimalust, võib kirjeldatud meetodil saadud valimit nimetada isekaaluvaks, st üldkogumit proportsionaalselt esindavaks. See annab võimaluse üldistada saadud tulemusi Tallinna elanikele.

Küsitlus viidi läbi ajavahemikul maist novembrini 2006. Kuna selle küsitlusega saadi elanikkonna proportsionaalne mudel, siis lähipiirkondade elanike suurema esindatuse tagamiseks korraldati detsembrikuus lisaks postiküsitlus, millele vastas kokku 220 inimest (kokku saadeti laiali...ankeeti).



**Tabel 2 Sooline ja vanuseline jagunemine 2006.a. küsitluses (% %-s).**

	Mehed	Naised	Kokku
15 – 19 aastat	8,4%	5,4%	6,5%
20 – 29 aastat	20,0%	16,6%	17,9%
30 – 39 aastat	16,7%	16,3%	16,5%
40 – 54 aastat	26,4%	27,5%	27,1%
55 – 64 aastat	14,3%	15,8%	15,3%
65 ja vanemad	14,1%	18,4%	16,8%
Kokku valimis	38,0%	62,0%	100%

**Tabel 3 Vastajate vanuseline jagunemine maa ja linna lõikes 2006.a. küsitluses (% %-s).**

	Linn	Maa	Kokku
15 – 19 aastat	6,6%	6,8%	6,6%
20 – 29 aastat	17,4%	18,6%	17,7%
30 – 39 aastat	15,3%	20,3%	16,5%
40 – 54 aastat	25,5%	31,2%	26,9%
55 – 64 aastat	16,2%	13,1%	15,5%
65 ja vanemad	19,1%	9,9%	16,9%
Kokku valimis	75,8%	24,2%	100%

Võrdlus statistilistega andmetega lubab väita, et ...

Tallinnas on üldse kokku kõikides vanusegruppides mehi 45,8% ja naisi 54,2% (Maakonnad arvudes 1995-1999. Tallinn 2000). 15 aastastest ja vanematest Tallinna elanikest moodustasid vanemad kui 65 aastased elanikud 16,9% (Maakonnad arvudes 1995-1999. Tallinn 2000), meie küsitluses 13,5% vastanutest.

Töö loetavamaks muutmiseks on arvud ümmardatud täisarvudeks, vaid ankeedi üldandmed on esitatud komakohtadena. Antud ülevaates esitatakse vaid kõige üldisemad ja olulisemad tulemused, samas andmestik võimaldab mitmes valdkonnas väga põhjalikku süüvimist.

### ***Oodatavad tulemused***

Säästliku arengu eelduseks on muutused inimeste mõtteviisis ja suhtumises keskkonda. 2000.a. läbiviidud uurimuse (Uljas, 2001) kordamine võimaldab fikseerida toimunud muutusi ja analüüsida seda, kuidas säästva arengu idee ja sellest tulenevad arusaamad on juurdunud inimeste väärtusmaailmas. Kordusuuringu teostamine annab võimaluse pakkuda välja baasindikaatorite süsteem Tallinna linnas toimuvate muutuste fikseerimiseks transpordi kasutamise ja säästlikkuse vallas. Lisaks käesolevale raamatule on uuringutulemusi kavas ka publitseerida artiklitenä ajakirjades *Local Environment* jm. Antud projekti raames on uurimuse tulemusi kavas tutvustada ka mitmetel seminaridel

Antud uurimus sai teoks tänu Tallinna Ülikoolis läbiviidud Tallinna linnale suunatud uurimisprojektide konkursile, mille üheks võitjaks osutus ka autori poolt esitatud projekt. Koostöös REC Estoniaga õnnestus lisafinantseeringute saamine Tallinna Linnavalitsuselt ja Keskkonnainvesteeringute Keskuselt.

# LIIKLUSOHUTUS JA HÄIRITUS

## Jüri Uljas

Tallinna liiklus on muutunud väga ohtlikuks. Eestis tervikuna on Maanteeameti hinnangul jalakäija tõenäosus liikluses elu kaotada 3 korda suurem kui Prantsusmaal, Belgias või Austrias ja 5 korda suurem kui Põhjamaades. Jalakäijatega on seotud kaks igast kolmest liiklusõnnetusest. (Janar Filippov. 9 nõuannet pealinnas ellu jääda soovivale jalakäijale” Eesti Ekspress, 18.04.2003). Tallinna kõige eluohtlikumad tänavad on Pärnu maantee, Mustamäe tee ja Paldiski maantee. Surmajuhtumite pingereas on kuude lõikes kõige ohtlikemateks kuudeks märts ja detsember. Kellaajaliselt on oht surma saada kõige suurem 11 ja 15 vahel. Vanainimesed, kes moodustavad surmajuhtumitest enamuse, liiguvad ringi peamiselt keskpäeval. Ohtlik aeg on ka õhtune tipp tund (kell 17-19). Lapsed, kes domineerivad vigastada saanute pingereas, jäävad autode alla peamiselt koolivälisel ajal, s.t. õhtupoolikul. Põhjusteks, miks vanainimesed on liikluses nii ohustatud, on nende kehvem silmanägemine ja kuulmine, samuti pikem sõidutee ületamiseks kuluv aeg. Sageli on pensionäridel raskusi ristmike liiklussõlmedest arusaamisega, seetõttu eelistatakse ristmikevahelisi sirgemaid lõike, kus aga juhid jalakäijat märgata ei oska. Pea pooled kõigist jalakäijaõnnetustest põhjustavad sõidukijuhid. Statistika näitab, et suurlinnades kipuvad jalakäijaid surnuks sõitma pigem vanemaealised ja suure kogemustepagasiga roolikeerajad. Märkimist väärib tõsiasi, et peaaegu iga kolmas hukkunud jalakäija oli õnnetuse hetkel purjus. Kõige ohtlikumateks kohtadeks on vöötrajad. Enamlevinud on olukord, kus jalakäija astub ülekäigurajale mõne seisva sõiduki varjust. Väga sageli ei lähe jalakäija täpselt ülekäigurajale vaid kiirustab üle tee selle läheduses, eriti, kui ülekäigurada asub ühissõidukipeatuse naabruses. Enamasti toimub teeületus diagonaalselt ja tagant lähenevaid sõidukeid kiirustav jalakäija ei näe. Iga neljas mullu suurlinnas reguleeritud ristmikul või ülekäigurajal kannatada saanud jalakäija oli kuni 15-aastane laps. Veidi väiksem oli pensioniealiste osatähtsus. Selle üheks põhjuseks võib pidada asjaolu, et laps jookseb teele vahetult pärast lubava fooritule süttimist või viimasel hetkel enne selle kustumist, pööramata tähelepanu teel toimuvale. Eriti suureks probleemiks on sõidukeid täis tänavääred, eeskätt lasteaedade, koolide ümbruses, samuti ristmike ja ülekäiguradade läheduses. Varem oli sellistes kohtades liikluskiirus piiratud 30. kilomeetriga tunnus, praegusel ajal seda enam pole. Kiirusel

50. km tunnis on aga tee ääres parkivate autode vahelt ootamatult ilmuvale takistusele praktiliselt võimatu reageerida. (ibid).

Seda, et Tallinna liiklus on ohtlikumaks muutunud, näitavad ka küsitluse andmed. Nii on end jalkäijana ohustatuna tundnud 52,5% kõikidest vastajatest. End tundsid ohustatuna 53,2% Tallinnast ja 55,9% maalt pärit vastajatest. Enam on end lii kluses ohustatuna tundnud naised (57,5%) kui mehed (48,8%). Jalgrattaga linnatänavatel on end ohustatuna tundnud 22,7% Tallinnast ja 22,5% maalt pärit vastajatest. Sagedamini märgivad end ohustatuna tundvat mehed (29,6%) kui naised (18,4%). Põhjuseks on asjaolu, et mehed kasutavad jalgratast mõnevõrra enam kui naised. Nii märkis 68,9% naistest ja 52,7% meestest, et nad ei sõida jalgrattaga. End on ohustatuna tundnud 21,7% kõikidest vastajatest, sealjuures 60,2% vastajatest märkis, et nad ei kasuta jalgratast.

**Tabel 1. Kas Te olete jalkäijana ja jalgrattaga sõites tundnud end lii kluses ohustatuna? (jah vastuste %)...**

	<i>Jalakäijana</i>		<i>Jalgratturina</i>	
	2000	2007	2000	2007
<i>1. Kesklinn</i>	48	62	31	29
<i>2. Õismäe/Haabersti</i>	50	51	44	17
<i>3. Lasnamäe</i>	39	46	57	24
<i>4. Mustamäe</i>	54	53	45	20
<i>5. Kristiine</i>		61		21
<i>6. Nõmme</i>	59	61	49	29
<i>7. Pirita</i>	48	58	48	23
<i>8. Kopli/Põhja-Tallinn</i>	33	45	56	19
<i>9. Mujal</i>	59	57	38	22
<i>10. Vald</i>		56		23

Võrreldes end jalkäijana ohustatuna tundvate inimeste osakaalu erinevates Tallinna piirkondades, ilmnevad eriti suured muutused Kesklinna, Pirita ja Põhja-Tallinnas, kus sellele küsimusele jaatavalt vastanute osakaal on tõusnud enam kui 10% võrra. Samas on huvitav ja kurvastav tõdeda seda, et end jalgratturina ohustatuna tundvate inimeste osakaal on oluliselt langenud. Põhjusi saab siin olla aga ainult üks. Ilmselt on

vastajate hinnangul Tallinna liiklus muutunud sedavõrd ohtlikuks, et jalgrattaga lihtsalt enam ei juleta sõita. Jalgratturina tuntakse end sagedamini ohustatuna Kesklinnas ja Nõmmel.

Kõige enam tuntakse end jalakäijana ohustatuna Kesklinna, Kristiine ja Nõmme piirkonnas. Ka eelmise küsitluse ajal oli see arv Nõmmel üks kõige kõrgemaid. 2000.a. küsitluse andmetest ilmnes, et 33,3% vastajatel oli ohustatuse tunne tekkinud seal, kus jalakäijal oli olnud eesõigus. Näiteks ilmneb siin selgelt valgusfooriga reguleerimata vöötraja eluohtlikkus, trammist väljumise ja ka kõnniteel kõndimise ohtlikkus. 2000.a. küsitluses ilmnes, et liikluse ohtlikkuse tajumisel olid eri vanuses vastajatel suured erinevused. Kõige enam märkisid seda, et nad olid end tundnud liikluses ohustatuna 20-29 aasta vanused vastajad (73%), kõige vähem aga üle 65-aastased vastajad (52%). Selged erinevused ilmnevad ka selles osas kuivõrd ollakse tundnud end liikluses ohustatuna. Nii märgib kõrgharidusega vastajatest 76%, et nad on tundnud end liikluses ohustatuna, keskharidusega vastajatest 64,8% ja põhiharidusega vastajatest 49%. Sama tendents ilmnes ka jalgratturina ohustatuse tajumise osas. Nii märkis 31% kõrgharidusega, 25% keskharidusega ja 15% põhiharidusega vastajatest, et on tundnud end jalgratturina liikluses ohustatuna. Jalgratturina oli end ohustatuna tundnud kõige enam 30-39 aasta vanused vastajad, kõige harvem üle 65 aastased (7%). Jalgrattaga sõitmist peeti juba tollal sedavõrd ohtlikuks ettevõtmiseks, et paljud vastajad ei julgenud üldse Tallinnas jalgrattaga sõita. Üldse oli jalgrattaga sõitmisel end ohustatuna tundnud 25% vastajatest.

**Tabel 2. Kas Te olete autojuhina tundnud end Tallinnas sõites ohustatuna? (jah vastanute %).**

	<i>Autojuhina</i>
<i>1. Kesklinn</i>	<i>50</i>
<i>2. Õismäe/Haabersti</i>	<i>45</i>
<i>3. Lasnamäe</i>	<i>34</i>
<i>4. Mustamäe</i>	<i>41</i>
<i>5. Kristiine</i>	<i>54</i>
<i>6. Nõmme</i>	<i>45</i>
<i>7. Pirita</i>	<i>39</i>
<i>8. Kopli/Põhja-Tallinn</i>	<i>21</i>
<i>9. Mujal</i>	<i>39</i>
<i>10. Vald</i>	<i>45</i>

Ka 41,7% autojuhtidest. on end liikluses ohustatuna tundnud. Nagu ilmneb tabelist 2, on teistest enam tundnud end ohustatuna Kristiine linnaosas ja Kesklinnas elavad autojuhid. Kokku on end liikluses autojuhina ohustatuna tundnud 40,3% Tallinnas elavatest ja 45,3% maalt pärit juhtidest. Enam on end ohustatuna tundnud naised (50,9%) kui mehed (35,6%).

---

**AKEN 1: Janar Filippov 9 nõuannet pealinnas ellu jääda soovivale jalakäijale. Eesti Ekspress, (18.04.2003)**

*Koha omapärast tingitud tegurid suurlinnas (maanteeamet):*

- Üle mitme sõiduraja kulgevad ülekäigurajad on pikad, ilma ohutussaarteta ja jalakäija viibib seal suhteliselt kaua, kannatajad sagedamini lapsed ja vanurid.
- Ühissõidukipeatuse vahetus läheduses asuvad ülekäigurajad, kannatajateks sõidukitele kiirustavad jalakäijad.
- Üle 50km/h lubatud sõidukiirusega tänavatel asuvad ülekäigurajad (Tallinnas Pirita tee, Peterburi mnt., Pärnu mnt.)
- Tõusul, langusel või tõusu harjal asuvad ülekäigurajad (Tallinnas Kino "Kosmos", Magdaleena Haigla juures)
- Suure intensiivsusega sirgetel tänavalõikudel asuvad ülekäigurajad (Tallinnas Sõpruse pst., Mustamäe tee)

- Ülekäigukohad, kus jalakäijaid liigub harva (Tallinnas Järvevana tee, Peterburi maantee, Pirita tee)
- Trammipeatused kahe sõidusuuna vahel
- Parklad kaupluste, polikliinikute, tanklate, turgude juures

### *Jalakäija tegevusest tingitud tegurid suurlinnas:*

- Foorinõuete eiramine
- Tee ületamine ülekäiguradade või ristmike vahetus läheduses
- Lähenevate sõidukite liikumiskiiruse vale hindamine
- Tee ületamine ristmikule lähenevate või ristmiku otse ületavate sõidukite eest
- Tee ületamine seisvate sõidukite varjust, peamiselt lapsed
- Tee ületamine seisva bussi eest
- Diagonaalselt tee või ristmiku ületamine
- Jalakäijapiirde eiramine, peamiselt lapsed
- Liikumine sõiduteel kõnnitee olemasolul, peamiselt pensionärid ja vanemaealised
- Rulaga, rulluisukudega, tõukerattaga sõitmine, peamiselt lapsed
- Helkurita liiklemine pimedal ajal
- Ebakaine olek

### *Sõidukijuhi tegevusest tingitud tegurid :*

- Jalakäijaõiguste eiramine pöördel
- Foorinõuete eiramine, mida tihedam liiklus, seda sagedamini sõidetakse vöötrajale punase tule ajal.
- Suunatulede mittenäitamine nii fooriga kui foorita ristmikul, ligi 30% Tallinna juhtidest tiptunnil reguleeritud ristmikel suunda ei näita, eriliigiliste teede ristmikel ligi 10%.
- Jalakäijatele eesõiguse mitteandmine reguleerimata ülekäiguradadel, mida tihedam liiklus, seda sagedamini ei anta jalakäijatele eesõigust. Ligikaudu 70% juhtidest eirab tiptunnil teeandmise kohustust.
- Ülekäiguraja ees pidurdunud sõidukile tagant otsasõit, mistõttu pidurdunud sõiduk libiseb jalakäijale otsa
- Esimeses sõidureas peatunud sõidukist möödumine enne ülekäigurada
- Juhitavuse kaotamine ja väljasõit kõnniteele
- Lahkumine sündmuskohalt, võib olla seotud ebakaine olekuga või juhtimisõiguse puudumisega
- Manööverdamine parklates või teeservas seisvate sõidukite vahel
- Jalgratturite liiklemine kõnniteel

### *Koha omapärast tingitud tegurid suurlinnas (maanteeamet):*

- Üle mitme sõiduraja kulgevad ülekäigurajad on pikad, ilma ohutussaarteta ja jalakäija viibib seal suhteliselt kaua, kannatajad sagedamini lapsed ja vanurid.
- Ühissõidukipeatuse vahetus läheduses asuvad ülekäigurajad, kannatajateks sõidukitele kiirustavad jalakäijad.
- Üle 50km/h lubatud sõidukiirusega tänavatel asuvad ülekäigurajad (Tallinnas Pirita tee, Peterburi mnt., Pärnu mnt.)

- Tõusul, langusel või tõusu harjal asuvad ülekäigurajad (Tallinnas Kino “Kosmos”, Magdaleena Haigla juures)
- Suure intensiivsusega sirgetel tänavalõikudel asuvad ülekäigurajad (Tallinnas Sõpruse pst., Mustamäe tee)
- Ülekäigukohad, kus jalakäijaid liigub harva (Tallinnas Järvevana tee, Peterburi maantee, Pirita tee)
- Trammipeatused kahe sõidusuuna vahel
- Parklad kaupluste, polikliinikute, tanklate, turgude juures

### *Jalakäija tegevusest tingitud tegurid suurlinnas:*

- Foorinõuete eiramine
- Tee ületamine ülekäiguradade või ristmike vahetus läheduses
- Lähenevate sõidukite liikumiskiiruse vale hindamine
- Tee ületamine ristmikule lähenevate või ristmiku otse ületavate sõidukite eest
- Tee ületamine seisvate sõidukite varjust, peamiselt lapsed
- Tee ületamine seisva bussi eest
- Diagonaalselt tee või ristmiku ületamine
- Jalakäijapiirde eiramine, peamiselt lapsed
- Liikumine sõiduteel kõnnitee olemasolul, peamiselt pensionärid ja vanemaealised
- Rulaga, rulluiskudega, tõukerattaga sõitmine, peamiselt lapsed
- Helkurita liiklemine pimedal ajal
- Ebakaine olek

### *Sõidukijuhi tegevusest tingitud tegurid:*

- Jalakäijaõiguste eiramine pöördel
- Foorinõuete eiramine, mida tihedam liiklus, seda sagedamini sõidetakse vöötrajale punase tule ajal.
- Suunatulede mittenäitamine nii fooriga kui foorita ristmikul, ligi 30% Tallinna juhtidest tipp-tunnil reguleeritud ristmikel suunda ei näita, eriliigiliste teede ristmikel ligi 10%.
- Jalakäijatele eesõiguse mitteandmine reguleerimata ülekäiguradadel, mida tihedam liiklus, seda sagedamini ei anta jalakäijatele eesõigust. Ligikaudu 70% juhtidest eirab tipp-tunnil teeandmise kohustust.
- Ülekäiguraja ees pidurdunud sõidukile tagant otsasõit, mistõttu pidurdunud sõiduk libiseb jalakäijale otsa
- Esimeses sõidureas peatunud sõidukist möödumine enne ülekäigurada
- Juhitavuse kaotamine ja väljasõit kõnniteele
- Lahkumine sündmuskohalt, võib olla seotud ebakaine olekuga või juhtimisõiguse puudumisega
- Manööverdamine parklates või teeservas seisvate sõidukite vahel
- Jalgratturite liiklemine kõnniteel



2000.a. hinnati liikluse olukorda halvimaks kesklinnas. Liikluse üldist olukorda hinnati kõige paremaks Õismäel, kus liiklust heale hindavaid vastajaid oli kõige enam. 2007.a. hinnati parimaks liikluse üldist olukorda samuti Õismäel (Haaberstis) ja Nõmmel, millele järgnevad Mustamäe ja Põhja-Tallinn (Kopli). Kõige enam on liiklust halvaks hindavaid inimesi Lasnamäel, Pirital ja Kesklinnas. Huvitaval kombel on oma koduümbruse liikluse olukorda heaks hindavate inimeste hulk suurenenud. Kui 2000.a. hindas liikluse olukorda heaks 30,3% vastajatest, siis 2007.a. hindas heaks juba 40,3% Tallinnas elavatest vastajatest ja ka 42,4% maal elavatest vastajatest. Samas on vähenenud ka liiklust halvaks hindavate vastanute osakaal. Kui 2000.a. hindas oma koduümbruse liiklust halvaks 25,9% vastanutest, siis 2006.a. oli neid 23,4% Tallinnas elavatest ja 24,8% maal elavatest vastajatest. Heaks hindasid liikluse olukorda pigem mehed (42%) kui naised (23%) ning halvaks samuti pigem mehed (40%) kui naised (24%). Seega liikluse üldolukorrale antavate hinnangute aluskriteeriumid on erinevatel vastajatel täiesti erinevad.

**Tabel 3. Kuidas Te hindate oma koduümbruse liikluse olukorda(% %-s)?**

	<i>Heaks</i>		<i>Halvaks</i>	
	<b>2000</b>	<b>2007</b>	<b>2000</b>	<b>2007</b>
<b>1. Kesklinn</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>41</b>	<b>30</b>
<b>2. Õismäe/Haabersti</b>	<b>54</b>	<b>47</b>	<b>11</b>	<b>27</b>
<b>3. Lasnamäe</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>34</b>
<b>4. Mustamäe</b>	<b>30</b>	<b>45</b>	<b>25</b>	<b>16</b>
<b>5. Kristiine</b>		<b>42</b>		<b>23</b>
<b>6. Nõmme</b>	<b>38</b>	<b>47</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
<b>7. Pirita</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>20</b>	<b>32</b>
<b>8. Kopli/Põhja-Tallinn</b>	<b>29</b>	<b>44</b>	<b>22</b>	<b>17</b>
<b>9. Mujal</b>	<b>25</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>20</b>
<b>10. Vald</b>		<b>42</b>		<b>25</b>

Üheks liikluse ohtlikkuse hindamise indikaatoriks võib lugeda ka seda, kuivõrd tuntakse muret oma lapse ohutuse pärast liikluses. Seda kontrollib pidevalt 56,8%

Tallinnas pärit vastanutest ja 65% maalt pärit vastanutest. Seda teevad 48,5% meestest ja 64,3% naistest.

Vastajatest tundsid muret oma lapse ohutuse pärast liikluses: Kesklinnas – 48,4%; Õismäe (Haabersti) -63,4%, Lasnamäel 56,9%, Mustamäel – 57,2%, Kristiine linnaosas 60,6%, Nõmmel 62%, Pirital 58,6%, Põhja-Tallinnas 53,6%, mujal 43,9% ja valdades 65%. Üldvalimis oli selleks arvuks 58,7%.

58,9% Tallinna elanikest tahaksid oma elukoha lähedusse nõ liikluse rahustajaid (õueala piiranguid, „lamavat politseinikku” vms), sama soovivad ka 58,2% maal elavatest vastanutest. Seda soovivad 54,8% meestest ja 61,1% naistest. Liikluse rahustajaid sooviti järgmiselt - Kesklinnas – 48,2%; Õismäe (Haabersti) -61,6%, Lasnamäel 69,1%, Mustamäel – 64,9%, Kristiine linnaosas 56,6%, Nõmmel 41,5%, Pirital 55,2%, Põhja-Tallinnas 54,7%, mujal 74,4% ja valdades 58,2%. Üldvalimis oli selleks arvuks samuti 58,7%.

Arusaamad sellest, kuidas liiklusohutust tõsta, on meeste ja naiste puhul erinevad. Suurimad erinevused on kiirusepiirangute väga oluliseks pidamises (vastavalt 36% meestest ja 55% naistest), kontrolli tõhustamise ja karistuste lisamise rõhutamisel (vastavalt 41% meestest ja 50% pidas seda väga oluliseks) ja helkurite ulatuslikuma kasutamise esiletoomises (vastavalt 62% meestest ja 71% naistest pidasid seda väga oluliseks). Veidi väiksemad erinevused ilmnisid väga olulisena märgitud variandi puhul järgmiste küsimuste osas – jalgrattateede eraldamine sõiduteest (vastavalt 74% meestest ja 77% naistest), jalakäijate ülekäiguradade parem nähtavus (vastavalt 76% meestest ja 81% naistest) ning laste liiklusalase teadlikkuse rõhutamisest (vastavalt 82% meestest ja 87% naistest). Ülejäänud küsimust osas jäid meeste ja naiste erinevused väiksemateks.

Vastajate vahel ilmnisid ka erinevused maa ja linna vahel. Nii rõhutasid maal elavad vastajad enam helkurite ulatuslikumat kasutamist (vastavalt 74,9% maal ja 64,9% linnas elavatest vastajatest). Järgmisi aspekte rõhutavad aga linnaelanikud enam – kontrolli tõhustamine ja karistuste lisamine (vastavalt 48,2% linnast ja 41,5% maalt pärit vastavajatest), liikluse parem planeerimine (vastavalt 72,6% linnast ja 68,0% maalt pärit vastajatest), liiklusmärkide parem nähtavus (vastavalt 67,0% linnast ja 60,8% maalt pärit vastajatest), jalakäijate ülekäiguradade parem nähtavus (vastavalt 80,8% linnast ja 75,6% maalt pärit vastajatest), laste (vastavalt 86,6% linnast ja 81,4% maalt pärit vastajatest) ning jalakäijate ja ratturite liiklusalase teadlikkuse tõstmine (vastavalt 69,6% linnast ja 64,5% maalt pärit vastajatest).



---

## **AKEN 2:**

Sõidutee ületamine. (2005)

Teele Kitsing

### SISSEJUHATUS

Mootorsõidukite otsasõidud jalakäijatele on üheks enamlevinud õnnetuse liigiks, moodustades kolmandiku kõigist rasketest inimkannatanutega liiklusõnnetustest. Aastas registreerib politsei 500-600 jalakäijale otsasõitu, milles hukkub 60-80 ja saab vigastada 450-500 jalakäijat.

Jalakäijaõnnetusi soodustavaid tegureid on väga palju, sõltudes nii liikluskorraldusest, liiklussagedusest, ilma- ja teoludest kui ka liiklejate ealistest iseärasustest, teadmistest, oskustest ümbritsevat adekvaatselt hinnata. Jalakäijate tegudest tingitud õnnetuseks on foorinõuete eiramine.

Märkimisväärselt palju lapsi satub õnnetusse reguleeritud teeületuskohtades. Iga neljas mullu suurlinnas reguleeritud ristmikul või ülekäigurajal kannatada saanud jalakäija oli kuni 15-aastane laps. Hüpotees: lapsed eiravad foorinõudeid enam kui täiskasvanud. Uurimaks kellele suunata liiklusalane kampaania vaatlesin ka nende sugu.

Üldist statistilist informatsiooni liikluses toimuva kohta sain Maanteeameti koduleheküljelt ja nende poolt tellitud uuringust.

Võrreldes teiste suuremate linnadega on õnnetuste arv oluliselt suurem Tallinnas. Seega jälgisin reguleeritud ülekäigurajal foorinõuete eiramist võttes vaatluskohaks Tallinna kesklinnas asuva Viru keskuse ümbruse, kus asuvad kauplused, bussiterminal ning trammi- ja trolli-peatused. Täpsemalt jälgisin inimeste juures nende vanust ja sugu, et kellele võiks suunata liiklusohutuse kampaania. Lasteaedades ja koolides on Vabariigi Valitsuse poolt määratud õppekavva liikluskasvatus ning olen tähele pannud, et noored inimesed ei riku nii palju liiklust kui keskealised. Emad-isad, kes peaksid tegelikult eeskujuks olema ning oma käitumist avalikus kohas jälgima, ei tee seda üldse.

## - MEETOD

Vaatlus toimus selge ilmaga kokku 10 h jooksul kogu päeva ulatuses hommikust õhtuni. Jälgisin inimesi, kes eirasid foori reguleeritud ülekäiguradadel ning märkisin üles nende oletatava vanuse ja soo. Foori eiramiseks lugesin seda kui nad astusid teele punase tulega või olid astunud teele hilise vilkuva rohelisega, millega ei jõua isegi poole tee peale.

Andmete kokkuvõtte tegin Excel'is grupeerisin sooliselt ja siis vanuseliselt. Arvutasin välja vanuselise ning protsentuaalse jaotuvuse.

## TULEMUSED

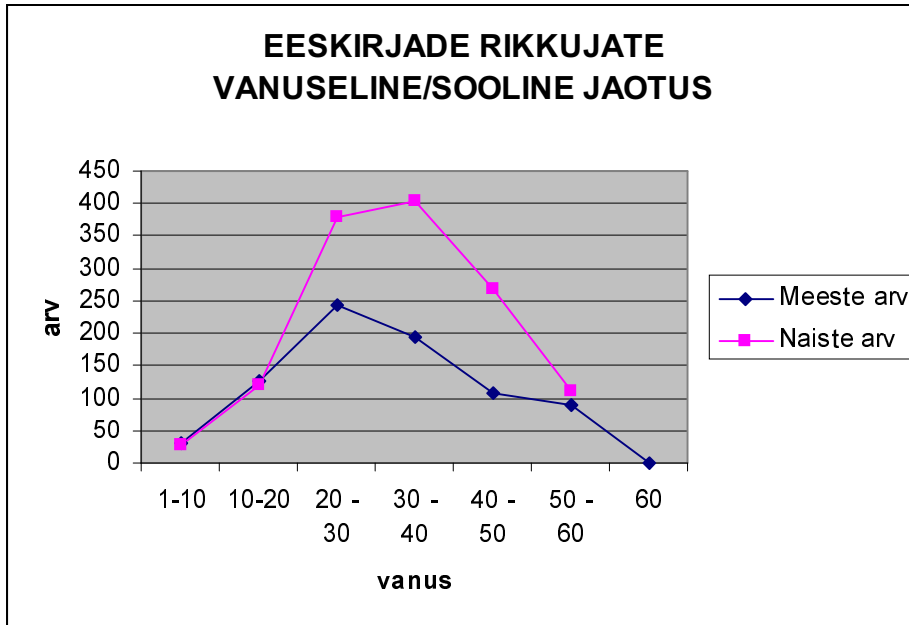
Kümne tunni jooksul eiras reguleeritud ülekäigurajal foorinõudeid 2107 jalakäijat.

Neist mehi oli 795 ja naisi 1312.

Vanus	Meeste arv	Naiste arv
<b>1 - 10</b>	32	29
<b>10 - 20</b>	127	120
<b>20 - 30</b>	243	378
<b>30 - 40</b>	195	405
<b>40 - 50</b>	108	269
<b>50 - 60</b>	89	111
<b>60 ja vanem</b>	1	0

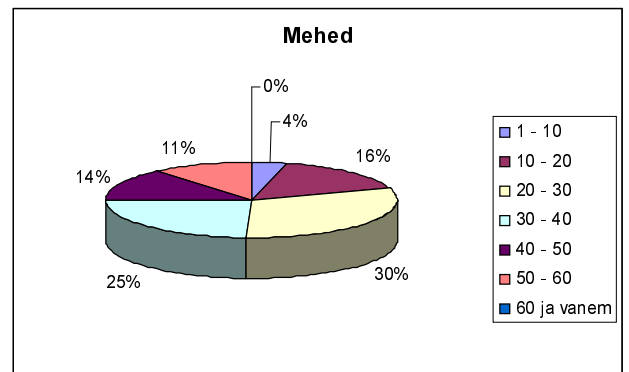
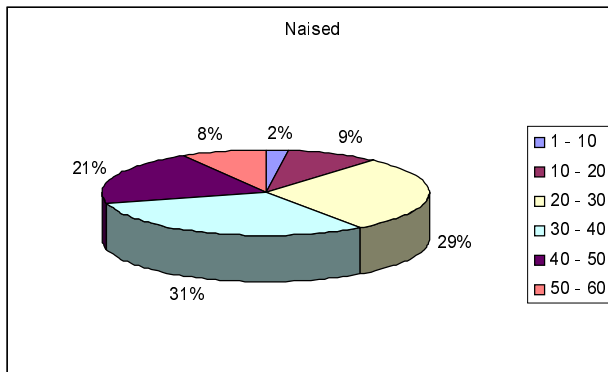
Kõige enam ületasid teed punase tulega 30 – 40. aastased naised ja neile järgnesid 20 – 30. aastates mehed.

Võrreldava tulemusega olid ka 20 – 30. aastased naised. Kõige vähem rikkusid liiklust 1 – 10. aastased poisid ja tüdrukud. Valel ajal ületas teed ka üks üle kuuekümne aastane mees.



Uuringu tulemusel selgus, et ka 40 – 50. aastased mehed ja naised olid foori suhtes tähelepanelikumad.

Naisi oli 65% rohkem kui mehi.



## **ARUTLUS**

Vaatlusest selgus, et lapsed (vanuses 1-20 aastat) ei ületagi niipalju punase tulega teed kui täiskasvanu ja noored, mis lükkab ümber minu poolt püstitatud hüpoteesi. Enamik lapsi ületas punase tulega teed täiskasvanu järel.

Minu poolt valitud vaatluskoht oli ka väga äärmuslik, sest olen tähele pannud kuidas Viru keskuse ümbruses on jalakäijad palju nahaalsemad ja astuvad teele ka punase tulega. Seda on ka märganud autojuhid, kes arvestasid, et inimesed võivad seal ootamatult teele hüpata.

Mehi oli jalakäijate hulgas vähem ilmselt sellepärast, et nad sõidavad rohkem autodega.

Liikluskasvatuse õpetamisega ei peaks piirduma mitte ainult lasteaedades ja algkoolides vaid ka gümnaasiumites ning tuletama ka meelde täiskasvanutele, et nad annavad halba eeskuju endast noorematele. Mitmel korral jooksid teele emad, kelle käeotsas väiksed lapsed järgi lohisesid. Sellest tuli mõte, et emadele võiks jagada brošüüre lasteaedades ja koolides, samaaegselt kui nende lapsed tutvuvad liiklusohutusega.

Hästi toimis sotsiaalse mõju teooria, et mida suurem on grupp, seda suurem on tema võime mõjutada hälbivat käitumist. Inimene, kes üksi olles üle tee ei julgenud astuda tegi seda alles siis kui keegi oli ees üle läinud.

## **KOKKUVÕTE**

Vaatlus lükkas ümber püstitatud hüpoteesi nagu lapsed eiraksid foorinõudeid rohkem. Õnnetusi juhtub nendega pigem sellepärast, et nad ei oska õigesti hinnata ümbritsevat ohtu. Kõige enam rikkusid liiklust keskealised naised (30%) ja neist ainult 1% vähem nooremad mehed(29%). Liiklusohutus kampaaniad peaks suunama eelkõige neile kahele grupile. Enamikele inimestele tuleks meelde tuletada, mis võib juhtuda liikluseeskirjade eiramisest reguleeritud ülekäiguradadel, õnnelikul juhul on see trahv kuni 3000 krooni.

## **KASUTATUD KIRJANDUS**

Maanteeamet <http://www.Mnt.ee>

Liiklusõnnetuse statistika

Inseneribüroost Stratum uuring

Liikluseeskiri

[www.auto24.ee](http://www.auto24.ee)





**Tabel 4. Milliseid järgnevaid variante peate Te kõige olulisemateks liiklusohutuse suurendamiseks? (väga oluline % % -s)**

	1.Kesklinn	2. Õismäe /Haabersti	3. Lasnamäe	4. Mustamäe	5. Kristiine	6. Nõmme
85.Kiirusepiirangud (väga oluline)	46	45	55	46	53	33
86.Jalgrattateede eraldamine sõiduteest	66	82	79	72	77	77
87. Kontrolli tõhustamine ja karistuste lisamine	39	53	54	49	48	35
88.Liikluse parem planeerimine	64	77	81	70	73	64
89.Teede parem märgistus	60	65	68	59	64	64
90.Liiklusmärkide parem nähtavus	60	66	74	66	62	67
91. Jalakäijate õlekäiguradade parem nähtavus (valgustatus)	76	81	84	80	80	77
92. Laste liiklusalase teadlikkuse tõstmine	84	82	91	85	90	84
93. Jalakäijate ja ratturite liiklusalase teadlikkuse tõstmine	65	67	75	67	76	62
94. Helkurite ulatuslikum kasutamine	57	70	65	61	65	63

**Tabel 4 järg....**

	<b>7. Pirita</b>	<b>8. Kopli/ Põhja- Tallinn</b>	<b>9. Mujal</b>	<b>10. Vald</b>	<b>Üldvalim</b>
<b>85. Kiirusepiirangud (väga oluline)</b>	<b>30</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>47</b>	<b>48</b>
<b>86. Jalgrattateede eraldamine sõiduteest</b>	<b>80</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>74</b>	<b>76</b>
<b>87. Kontrolli tõhustamine ja karistuste lisamine</b>	<b>43</b>	<b>52</b>	<b>54</b>	<b>42</b>	<b>47</b>
<b>88. Liikluse parem planeerimine</b>	<b>66</b>	<b>74</b>	<b>77</b>	<b>68</b>	<b>72</b>
<b>89. Teede parem märgistus</b>	<b>69</b>	<b>70</b>	<b>64</b>	<b>63</b>	<b>64</b>
<b>90. Liiklusmärkide parem nähtavus</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>68</b>	<b>61</b>	<b>66</b>
<b>91. Jalakäijate ülekäiguradade parem nähtavus (valgustatus)</b>	<b>77</b>	<b>83</b>	<b>88</b>	<b>76</b>	<b>80</b>
<b>92. Laste liiklusalase teadlikkuse tõstmine</b>	<b>90</b>	<b>88</b>	<b>85</b>	<b>81</b>	<b>85</b>
<b>93. Jalakäijate ja ratturite liiklusalase teadlikkuse tõstmine</b>	<b>66</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>65</b>	<b>68</b>
<b>94. Helkurite ulatuslikum kasutamine</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>67</b>

Mingil määral peegeldab Tallinna erinevates piirkondades eksisteerivaid probleeme ka vastajate poolt rõhutatavad meetmed. Nii peavad näiteks kiirusepiiranguid väga olulisteks eelkõige Põhja-Tallinna (56%) ja Lasnamäe (55%) elanikud, samas kui Nõmmel peab seda väga oluliseks vaid 33% ja Pirital 30% vastajatest. Jalgrattateede eraldamist sõiduteest peavad väga olulisteks eelkõige Haabersti ja Põhja-Tallinna elanikud (mõlemates 82%). Samas Kesklinnas, kus seda oleks ka väga raske teoks teha, pidas seda väga oluliseks 66% vastajatest. Kontrolli tõhustamist rõhutavad enam Lasnamäel ja mujal (54%) ning kõige vähem Kesklinnas elavad vastajad (39%). Liikluse paremat planeerimist rõhutavad taas enam Lasnamäe elanikud (81%) ja kõige vähem Kesklinna ja Nõmme elanikud (mõlemates 64%). Teede paremat märgitust peavad väga oluliseks Põhja-Tallinna (70%), Pirita (69%) ja Lasnamäe (68%) elanikud, teistest vähem märkisid seda Mustamäe (59%) elanikud. Liiklusmärkide paremat nähtavust rõhutavad taas teistest enam Lasnamäe elanikud (74%) ja vähim Kesklinna elanikud (60%). Jalakäijate ülekäiguradade paremat nähtavust rõhutavad eelkõige mujal (88%) ja Lasnamäel (84%) elavad vastajad ning teistest vähem

Kesklinnas (76%) ja valdades (samuti 76%) elavad vastajad. Enamik vastajatest peab väga oluliseks laste liiklusalase teadlikkuse tõstmist. Kõige enam on aga selle rõhutajaid Lasnamäel (91%), Kristiine (90%) ja Pirita (90%) linnaosades ning kõige vähem valdades (81%). Jalakäijate ja ratturite liiklusalase teadlikkuse tõstmist peavad väga oluliseks eelkõige Kristiine linnaosast pärit vastajad (76%) ning teistest vähem rõhutavad seda Kesklinna ja valdadest pärit vastajad (mõlematel 65%). Helkurite ulatuslikumat kasutamist rõhutavad eelkõige mujal (77%) ja valdades (75%) elavad vastajad ning teistest vähem Kesklinnas elavad vastajad (57%).

---

## **AKEN 3**

# **AUTOJUHTIDELE ISELOOMULIKUD TUNNUSED JA KÄITUMINE REGULEERIMATA ÜLEKÄIGURADADEL (2005)**

Jana Pöldver

## **SISSEJUHATUS**

Antud vaatluse teemaks on uurida autojuhtidele iseloomulikke tunnuseid ja käitumist Vana-Pääskülas ja Paldiski maantee juures asuva Rocca al Mare piirkonna reguleerimata ülekäiguradadel. Vaatluse põhjuseks on vaatleja isiklik huvi autojuhtide suhtumisse jalakäijatesse. Pidevalt on kuulda raadios, erinevates televisioonisaadetes ja ajakirjandusväljaannetes kaebusi autojuhtide aadressil, et nad ei lase jalakäijaid üle tee. Antud vaatluses ei uurita neid autojuhte, kes inimesi üle tee ei lase, vaid hoopis neid, kes seda just teevad. Kuna pilootuuringu käigus antud piirkondades selgus, et väga palju on autojuhte, kes eiravad tee ületamist ootavaid jalakäijaid ja see oleks vaatlemise teinud väga keeruliseks, kuna polnud võimalik nii kiiresti vaatlusprotokolli täita ja andmed jäid lünklikuks. Seega on vaatluse all autojuhid, kes käituvad reguleerimata ülekäiguradadel viisakalt ja õigesti.

Eesmärgiks on uurida ja välja selgitada antud piirkondades jalakäijatele teed andnud autojuhtidele iseloomulikud tunnused ja käitumine:

- autojuhi ligikaudne vanus, et teada saada, millised juhid annavad kõige tõenäolisemalt jalakäijatele teed reguleerimata ülekäiguradadel;
- autojuhi poolt kõige enam üle tee lastud inimeste tunnused (naine, mees, laps, pensionär, grupp inimesi, ratturid). Tahetakse teada saada, kas on mingi kindel rühm jalakäijaid, keda autojuht laseb tõenäolisemalt üle tee;
- autojuhi sõiduki värv, et teada saada, kas eristub mingi kindla värviga sõidukite juhtide grupp ja kas sellel värvil võib olla tähendus juhi iseloomuomaduste väljaselgitamisel.

Vaatlus viidi läbi neljal päeval (01.09, 06.09, 07.09 ja 09.09.2005) erinevatel kellaaegadel (aeg varieerus 09.<sup>30</sup>-16.<sup>09</sup> vahel). Kokku vaadeldi 10 tundi ja 43 minutit. Vaatluses jälgiti mitteverbaalset ja loomulikku käitumist. Vaatleja seisis üldjuhul bussipeatuse juures ja seega ei saanud ükski autojuht aru, et tegu oli teadliku vaatlusega. Antud vaatluses registreeriti need autojuhid, kes peatasid auto siis, kui jalakäija ootas ülekäiguraja ääres tee ületamise võimalust. Välja jäeti need olukorrad, kus jalakäija oli juba ülekäigurajal ja autojuht seetõttu teed andis.

Antud töös antakse ülevaade tehtud vaatluse meetodist (keda vaadeldi, kus, millal ja kuidas), analüüsitakse andmeid ja tõlgendatakse saadud tulemusi.

## **1. MEETOD**

### **1.1. Keda, kus ja millal vaadeldi?**

Antud vaatluses vaadeldi 253 autojuhti, kes reguleerimata ülekäiguradadel jalakäijatele teed andsid. Mehi oli 200, neist 3 vahtralehega ja naisi 53, kellest 4 vahtralehega. Vaatluses ei registreeritud neid juhte, kes andsid teed üksnes sellepärast, et jalakäija oli juba ülekäigurajal. Kirja läksid autojuhid, kes peatasid auto juba siis, kui nägid ülekäiguraja ääres ootavat jalakäijat. Vaatluse alla kuulusid ka inimesed, keda autojuhid lasid üle tee. Eelkõige selles mõttes, et teada saada, missuguseid inimesi autojuhid kõige enam üle tee lasevad (näiteks pensionäre, mehi, naisi, lapsi).

Vaatlus toimus Vana-Pääsküla ja Paldiski maantee Rocca al Mare juures olevate reguleerimata ülekäiguradade juures.

Vaatlus viidi läbi septembrikuu esimeste päevade jooksul. Täpsemalt 01.09, 06.09, 07.09 ja 09.09. Kellaajaliselt vaadeldi ajavahemikus 09.<sup>30</sup>-16.<sup>09</sup>.

### **1.2. Kuidas vaadeldi?**

Vaadeldi vaatlusprotokolli alusel (vt. Lisa 1) 10 tunni ja 43 minuti jooksul. Enamasti vaadeldi korraga 2-3 tundi. Vaatleja viis vaatluse läbi antud piirkondade (Vana-Pääsküla ja Rocca al Mare) bussipeatuste juures, mis tagas kindluse, et autojuht ei saa kuidagi aru, et ta on vaatluse all, kuna bussipeatuses seisis pidevalt palju rahvast. Autojuhtide teadmatus tagas ka see, et tihedas ja pidevas liikluses polnud võimalik kõrvalisi asju jälgida ega tähele panna. Seega saadi vaadelda loomulikku käitumist.

### 1.3. Andmete analüüs

Andmete analüüsimisel pöörati eriti tähelepanu autojuhtide vanusele ja inimestele, keda nad üle lasid. Samuti on antud vaatluses käsitletud vaatenurka, kas auto värvus ütleb juhi kohta midagi ja kas selle põhjal on võimalik teha mingeid järeldusi autojuhi iseloomu kohta.

Analüüsimise käigus selgus, et erilist mõju vaatlustulemustele ei avaldanud autojuhi sugu, kuna naisjuhte oli tunduvalt vähem ja üldistusi teha seega väga raske. Samuti kaasreisijate olemasolu ei avaldanud mõju juhi käitumisele. Mingit seost ei leitud kaasreisija olemasolu ja juhi suurema peatumistõenäosuse vahel. Seega on vaatlusest välja jäetud need kaks aspekti ja rõhku pööratakse kolmele peamisele eesmärgile, mis on vaatluse sissejuhatuses ära toodud.

## 2. TULEMUSED

### 2.1. Autojuhtide vanus

Üheks eesmärgiks, uurides autojuhtidele iseloomulikke tunnuseid ja käitumist reguleerimata ülekäiguradadel, oli saada ülevaade, mis vanuses juhid annavad teed kõige enam jalakäijatele. Tulemused on toodud tabelis 1 ja tabelis 2.

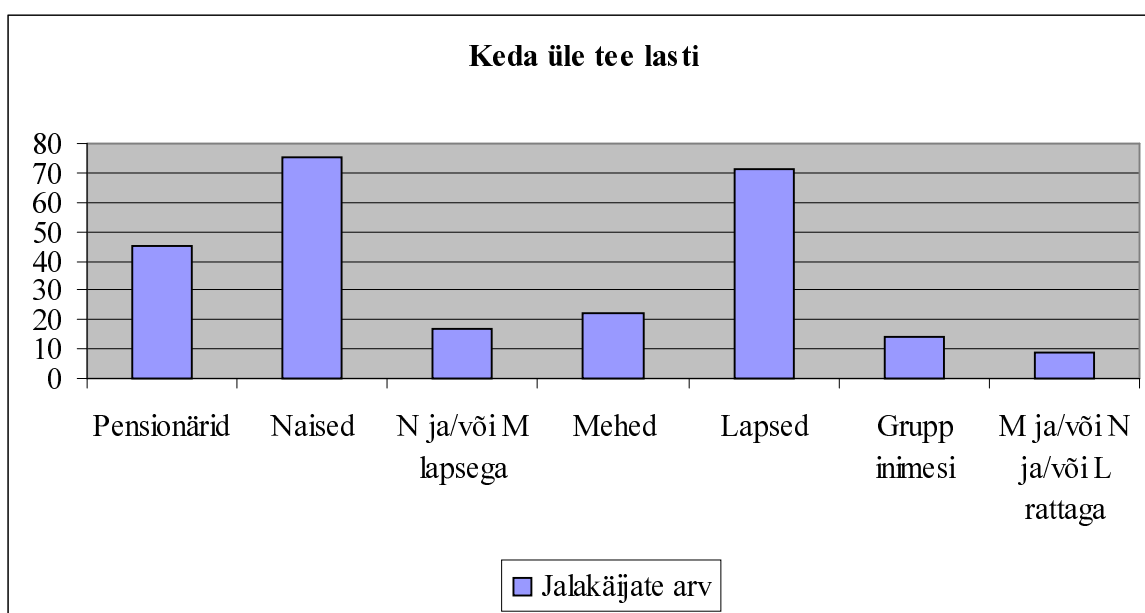
**Tabel 1.** Autojuhtide vanus Vana-Pääskülas saadud tulemuste põhjal

Vanus	Vana-Pääsküla	Rocca al Mare	Juhtide arv kokku
alla 20	0	0	0
20-30	10	24	34
30-40	28	85	113
40-50	26	49	75
50-60	9	8	17
üle 60	10	4	14
<b>Kokku</b>	83	170	253

Tabelites toodud andmed näitavad, et mõlemas vaatluskohas lasid 253 autojuhi arvestuses kõige enam üle tee jalakäijaid 30-40 aastased juhid. Järgnesid 40-50 ja 20-30 aastased.

## 2.2. Kellele autojuhid teed andsid?

Teiseks vaatluse eesmärgiks oli teada saada, kas autojuhid lasevad igasuguseid inimesi üle tee või esineb mingi kindel inimeste rühm, kelle puhul on see tõenäosus suurem. Rühmad olid järgnevad: pensionärid, naised, mehed, lapsed, grupp inimesi (rohkem kui 2 inimest), N ja/või M lapsega (naine ja/või mees lapsega), N ja/või M ja/või L rattaga (naine ja/või mees ja/või laps rattaga). Tulemused on toodud joonisel 1.



**Joonis 1.** Jalakäijate rühmad, kellele autojuhid teed andsid.

Arvuliselt lasid autojuhid üle tee kõige rohkem naisi (75). Järgnesid lapsed (71) ja pensionärid (45). Teistele rühmadele oli juba tunduvalt vähem teed antud.

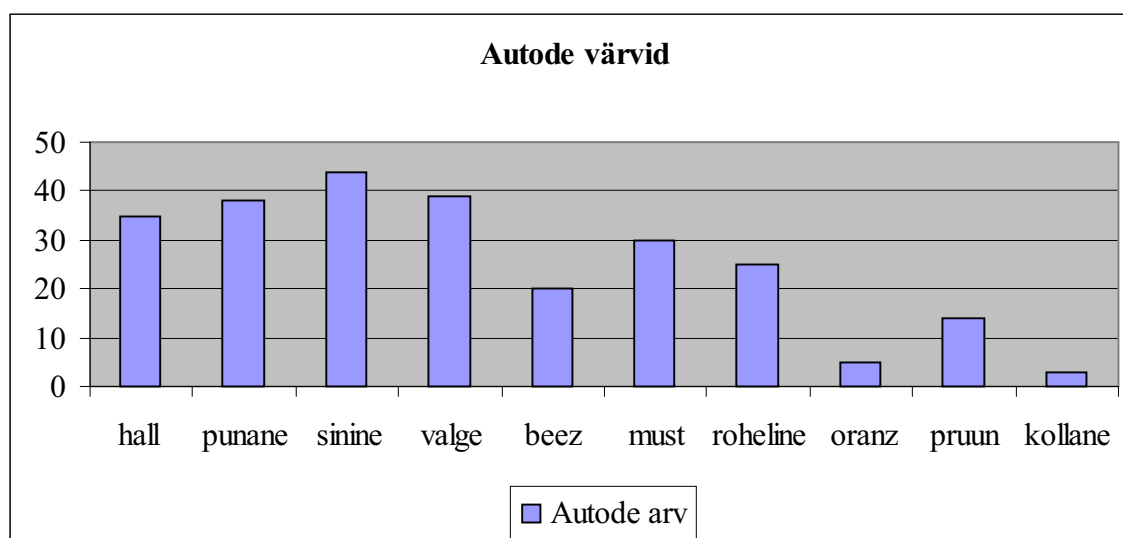
## 2.3. Kas juhi käitumise ja auto värvuse vahel võiks esineda seos?

Kolmandaks vaatluse eesmärgiks oli välja selgitada, kas mingi kindla värviga autode omanikud peatuvad rohkem kui näiteks mõne teise värviga autode omanikud. Antud uurimist peeti oluliseks teadmiseks vaatlaja seisukohast, kuna taheti teada, kas värv ütleb midagi autojuhi iseloomu kohta ja kas sellest võiks sõltuda tema käitumine jalakäija suhtes. Millise autovärviga juhid teed kõige enam andsid ja kui palju neid oli, selle kohta on tulemused toodud tabelis 4.

**Tabel 4.** Juhtide auto värv ja peatumiste arvuline sagedus

Auto värv	Autode arv
hall	35
punane	38
sinine	44
valge	39
beež	20
must	30
roheline	25
oranž	5
pruun	14
kollane	3
<b>Kokku</b>	<b>253</b>

Tabelist 4 võib näha, et kõige rohkem on reguleerimata ülekäiguradadel jalakäijatele teed andnud autojuhid, kelle auto värv on sinine (44), valge (39), punane (38) või hall (35). Järgnevad juhid mustade (30) ja roheliste (25) autodega. Antud tabeli illustreerimiseks on lisatud joonis 2.



**Joonis 2.** Jalakäijatele teed andnud juhtide autode värv ja arv

Antud jooniselt võib selgelt välja lugeda, et neli autovärvi, milleks on sinine, valge, punane ja hall, domineerivad teiste värvide üle.



### 3. ARUTLUS

Antud vaatluses, autojuhtidele iseloomulike tunnuste ja käitumise uurimine reguleerimata ülekäiguradadel Vana. Pääsküla ja Paldiski maantee Rocca al Mare piirkonnas, oli püstitatud kolm peamist eesmärki, mida taheti uurida ja selgitada. Järgnevalt hinnataksegi saadud tulemuste tähendust ja väärtust.

Üheks eesmärgiks oli välja selgitada autojuhtide ligikaudne vanus, et teada saada, mis vanuses juhid lasevad jalakäijaid kõige rohkem üle tee. Tulemustest selgus, et mõlemas piirkonnas jäi vanusegrupp samadesse piiridesse, milleks olid 30-40 aastased ja ka 40-50 aastased oli tugevalt esindatud. Üheks hinnanguliseks põhjuseks võiks olla see, et nooremad juhid on uljamad, kärsitumad ja ei pööra jalakäijatele nii palju tähelepanu. Seevastu vanemad juhid on kogenenumad ja peavad viisakusreeglitest rohkem kinni.

Teiseks eesmärgiks oli teada saada, kas on mingid inimeste rühmad, keda autojuhid rohkem üle tee lasevad. Tulemusi uurides selguski, et mingil põhjusel lasevad juhid rohkem üle naisi, lapsi ja pensionäre. Mõju võiks avaldada sellele ka fakt, et meesjuhte oli 200 ja naisjuhte vaid 35. Seega võis meeste suur osakaal olla põhjuseks, mille tõttu lasti õrnema sugupoole esindajaid rohkem üle tee. Põhjuseks, miks laste ja pensionäride osakaal nii suur oli, võiks olla nende ettearvamatu käitumine vastavalt, kas siis noorusest või vanadusest. Võidi vältida riski, et keegi võiks ootamatult viimasel hetkel üle tee minna. Samuti austus vanemate inimeste vastu võis olla üks põhjustest.

Kolmas eesmärk oli teada saada, millise autovärviga juhid lasevad kõige rohkem jalakäijaid üle tee ja kas sellel võiks olla mingi tähenduslik põhjus. Siinkohal peetakse silmas seda, kas auto värv võiks öelda midagi juhi iseloomu kohta ja kas sellest võiks oleneda mingil määral see, milline juht laseb rohkem inimesi üle tee, kui mingi teise värviga sõiduki juht. Tulemusi vaadates selgus, et sinise, valge, punase ja halli värviga autode juhid lasid jalakäijaid üle tee teistest enam. Vaatluse alla on võetud just sinise sõidukiga juhid, kuna neid oli kõige rohkem.

Värvide tähendusest on räägitud palju ja ka sellest, kuivõrd võiks inimese lemmikvärv näidata tema iseloomule omalikke jooni. Siinkohal on toodud näiteks sinise värviga sõidukite juhid. Antud juhul eeldatakse, et juht on omale sobiliku autovärvi ise

valinud ja teinud seda oma lemmikvärvi või siis endale sümpaatse värvi alusel. Arvestatud ei ole erinevaid faktoreid, mis poleks näiteks võimaldanud juhil valida just sellist autovärvi (näiteks rahaline seis, väljavalitud tööauto). Erinevate kirjanduslike allikate põhjal võiks väita järgnevat: sinise värvi võtmesõnadeks on vastuvõtlikkus, organiseeritus, reeglite järgimine, sõnakuulelikkus. See värv pidavat sümboliseerima mõtteselgust ja jumaldama seadust, korda ning on õigluse raevukas kaitsja (Värvide energia ja värviravi 1999:28). Samuti on öeldud, et sinine on puhtuse, vee, rahu, taeva, lõpmatuse, igaviku, tõe, pühendumise, usu, süütuse, kõlbelise puhtuse, rahu, vaimse ja intellektuaalse elu, ideede, mõistuse ja heade soovide ning mõtete värv (Niiberg, T & Niiberg, T 2003:57).

Selle põhjal võiks väita, et siniste autodega juhtidele on oluline täita kõiki liidluseeskirju korralikult, kuna reeglite järgimist peetakse oluliseks ja samuti võtavad nad asju rahulikult ja ei kiirusta kuhugi, seega on aega ka jalakäijad üle tee lasta. Kõik see on hetkel vaid oletuslik, kuna antud vaatluses ei käsitletud seda teemat lähemalt. Seda vaatluse eesmärki on plaanis tulevikus lähemalt uurida, kuna praegu ei ole arvestatud kõigi teguritega, mis tõestaksid, et autojuht on saanud sõiduki värvivaliku vabatahtlikult teha. Hetkel on toodud välja vaid oletuslik seos, mida tulevikus on plaanitud põhjalikumalt uurida.

Vaatluses on saavutatud eesmärgid, mida uurida taheti. Saadi teada, et vanuse poolest täidavad kohustust jalakäija suhtes kõige rohkem 30-40 aastased juhid. Leiti, et autojuhid lasevad reguleerimata ülekäiguradadel kõige enam üle naisi, lapsi ja pensionäre. Ja leiti hetkel veel hinnanguline ja vähe kontrollitud hüpotees, et auto värv võib näidata inimesele iseloomulikke jooni, mis annaksid vastuse küsimusele, miks näiteks sinise autoga juhid andsid jalakäijatele rohkem teed kui teised.

## **KOKKUVÕTE**

Uurimusega saavutati püstitatud eesmärgid ja anti põhjendused saadud tulemustele ja saadi ideid ka uute küsimuste ja vaatenurkade uurimiseks, mis vaatluse käigus huvi hakkasid pakkuma.

Vaatluse tulemuste põhjal on saadud väita, et teatud vanuses juhid lasevad Vana-Pääsküla ja Paldiski maantee Rocca al Mare piirkonna reguleerimata ülekäiguradadel jalakäijaid rohkem üle tee kui teised. Vanus jääb 30-40 eluaasta piiridesse.

Uurimusega saadi ka teada, et autojuhid annavad meelsamini teed naistele, lastele ja pensionäridele.

Leiti oletuslik seos, et autovärv võiks mingil moel iseloomustada inimest ja seega anda vastuse küsimusel, miks just näiteks sinist värvi omavate autode juhid lasevad teistest enam jalakäijaid üle tee.

Antud uurimuse õnnestunud kordusvaatluseks tuleb arvestada aja, koha ja teiste asjaolude kokkulangemise ja sobivusega.

## **KASUTATUD KIRJANDUS**

1. Niiberg, Toivo & Niiberg, Triinu (2003). Värvide maailm. Maalehe Raamat
  2. Värvide energia ja värviravi (1999). Kirjastus Sünnimaa
-

---

## AKEN 4.

### Turvavööde kasutamine Tallinnas (2005)

**Sirli Viir**

#### SISSEJUHATUS

Ajavahemikul 16.10.- 01. 11. 2005 kella 12.00- 17.00 viisin läbi uuringu Tallinnas sõiduautodes turvavööde kasutamise suhtes. Uurimuse eesmärgiks oli teada saada kas ja kui paljud inimesed kasutavad sõiduautoga sõites turvavööd. Hüpoteesiks püstitasin: Naised kasutavad autoga sõites turvavööd sagedamini kui mehed.

#### MEETOD

Vaatluses osales kokku 676 inimest, kelle seas oli 420 meest, 232 naist ja 24 last. Vaadeldavaid jälgisin Sikupilli Prisma parklas, kus oli hea vaade Tartu maanteel sõitvatele autodele. Märkisin üles vaadeldavate hinnatava vanuse, sugu, automargi, mitmekesi oldi autos ja kas turvavöö oli kinni või lahti. Vaatluse viisin läbi kahel erineval nädalapäeval pühapäeval ja teisipäeval. Vaatluse põhjal võib oletada tuginedes andmetele, et naised ja mehed kasutavad autoga sõites turvavööd erinevalt.

#### TULEMUSED

Andmetest lähtuvalt võib üldiselt öelda, et rohkematel juhtudel on turvavöö lahti kui kinni, kuigi erinevus ei ole väga suur. Meeste puhul oli turvavöö kinnitatud 52,1 %, naistel 65,9 % ja lastel 62,5 % (Tabel 1)

	<b>Kokku</b>	Kinni	Lahti	Kinni %	Lahti %
Mehed	<b>420</b>	219	201	52,1	47,9
Naised	<b>232</b>	153	79	65,9	34,1
Lapsed	<b>24</b>	15	9	62,5	37,5
<b>Kokku</b>	<b>676</b>	<b>387</b>	<b>289</b>	<b>57,2</b>	<b>42,8</b>

Tabel 1

Kui võrrelda andmeid vanuseliste gruppidega, siis on näha, et naistel on turvavöö kasutamine sagedam kui meestel (Tabel 2).

Vanus	Mehed					Naised				
	Kokku	Kinni	Lahti	Kinni %	Lahti %	Kokku	Kinni	Lahti	Kinni %	Lahti %
20- 29	58	30	28	51,7	48,3	58	35	23	60,3	39,7
30- 39	199	99	100	49,7	50,3	107	64	43	59,8	40,2
40- 49	134	72	62	53,7	46,3	59	47	12	79,7	20,3
50 ja üle	29	18	11	62,1	37,9	8	7	1	87,5	12,5

Tabel 2

## ARUTLUS

Saadud tulemuste põhjal võib öelda, et naiste ja meeste erinevus turvavöö kasutamisel ei ole väga suur. Ainus suurem erinevus tuli välja vanuse grupis 30-39, kus on näha, et meestel on turvavöö sagedamini lahti kui kinni. Andmetest järeldades tuleb välja, et kõige turvalisem inimeste grupp on naised vanuses 50 ja üle ja kõige ohtlikum mehed 30-39. Kõige hirmuäratavam tulemus tuli välja laste puhul, et ainult 62,5% lastest on kinnitatud turvavööga. Nii meeste kui ka naiste tulemused vanuse gruppides olid üsna sarnased. Kõige riskantsem grupp oli mõlema puhul 30-39 millele järgnes vanuse grupp 20- 29 siis vanuse grupp 40-49 ja kõige turvalisem grupp oli mõlemal juhul 50 ja üle.

## KOKKUVÕTE

Kokkuvõtteks võib järeldada, et naised kasutavad turvavööd sagedamini kui mehed, mis kinnitab ka seatud hüpoteesi tõesust. Kui seda vaatlust ajaliselt ja kohalikul veelgi laiendada muutuksid tulemused kindlasti protsentuaalselt teiseks, kuid mitte sisuliselt. Kindlasti võiks püstitada veel erinevaid hüpoteese seoses samalaadse uurimusega ja asuda neid siis kontrollima. Näiteks oleks kindlasti huvitav jälgida ka seda, et kas turvavöö kasutamine oleneb auto margist millega sõidetakse (Lisa 1).

Automark	Kokku	Kinni	Lahti	Kokku	Kinni	Lahti
<b>Audi</b>	43	24	19	<b>8,88%</b>	<b>4,96%</b>	<b>3,93%</b>
<b>BMW</b>	37	21	16	7,64%	<b>4,34%</b>	<b>3,31%</b>
<b>Borche</b>	1	1		0,21%	0,21%	0,00%
<b>Chrysler</b>	1	1		0,21%	0,21%	0,00%
<b>Citroen</b>	6	5	1	1,24%	1,03%	0,21%
<b>Fiat</b>	1	1		0,21%	0,21%	0,00%
<b>Ford</b>	43	31	12	<b>8,88%</b>	<b>6,40%</b>	2,48%
<b>Honda</b>	33	20	13	6,82%	<b>4,13%</b>	2,69%
<b>Hunday</b>	1		1	0,21%	0,00%	0,21%
<b>Isuzu</b>	1	1		0,21%	0,21%	0,00%
<b>Jaguar</b>	1		1	0,21%	0,00%	0,21%
<b>Kia</b>	2	2		0,41%	0,41%	0,00%
<b>Lexus</b>	5	2	3	1,03%	0,41%	0,62%
<b>Mazda</b>	39	23	16	<b>8,06%</b>	<b>4,75%</b>	<b>3,31%</b>
<b>MB</b>	36	8	28	7,44%	1,65%	<b>5,79%</b>
<b>Mitsubishi</b>	12	6	6	2,48%	1,24%	1,24%
<b>Nissan</b>	15	9	6	3,10%	1,86%	1,24%
<b>Opel</b>	52	27	25	<b>10,74%</b>	<b>5,58%</b>	<b>5,17%</b>
<b>Peugeot</b>	15	9	6	3,10%	1,86%	1,24%
<b>Renault</b>	20	8	12	4,13%	1,65%	2,48%
<b>Saab</b>	3	1	2	0,62%	0,21%	0,41%
<b>Seat</b>	4	4		0,83%	0,83%	0,00%
<b>Skoda</b>	3	2	1	0,62%	0,41%	0,21%
<b>Subaru</b>	1	1		0,21%	0,21%	0,00%
<b>Suzuki</b>	6	5	1	1,24%	1,03%	0,21%
<b>Ziguli</b>	7	5	2	1,45%	1,03%	0,41%
<b>Toyota</b>	23	11	12	4,75%	2,27%	2,48%
<b>Volga</b>	1	1		0,21%	0,21%	0,00%
<b>Volvo</b>	14	8	6	2,89%	1,65%	1,24%
<b>VW</b>	58	39	19	<b>11,98%</b>	<b>8,06%</b>	<b>3,93%</b>
<b>Kokku</b>	484	276	208	100,00%	57,02%	42,98%

## Häiriv transport

Me uurisime ka vastajate häiritust erinevatest transpordiliikidest. Linnaelanikke häirivad kõige enam suured veoautod (66,3%), järgnevad sõiduautod (33,4%) ja traktorid (32,6%). Kõige vähem häirivad linnaelanikke jalgrattad (ei häiri – 82,6%). Maal elavaid vastajaid häirisid samuti kõige enam suured veoautod (70,4%), seejärel traktorid (47,6%) ja sõiduautod (32,4%). Kõige vähem häirisid maal elavaid vastajaid aga rongid (73,9%) ja jalgrattad (72,9%).

**Tabel 5. Kuivõrd häirivad Teid Tallinnas järgmised sõidukid?**

	Linn		Maa	
	Häirib	Ei häiri	Häirib	Ei häiri
213.Suured veoautod	66,3%	20,2%	70,4%	14,4%
214. Bussid	18,7%	56,4%	24,5%	44,5%
215.Trammid	8,4%	75,3%	12,3%	67,7%
216.Trollid	8,8%	73,4%	13%	63,2%
217.Jalgrattad	7,2%	82,6%	10,9%	72,9%
218.Sõiduautod	33,4%	39,6%	32,4%	40%
219.Rongid	11,6%	77%	12,3%	73,9%
220.Traktorid	32,6%	57,3%	47,6%	40%

**Tabel 6. Kuivõrd häirivad Teid Tallinnas järgmised sõidukid?**

	Mees		Naine	
	Häirib	Ei häiri	Häirib	Ei häiri
213.Suured veoautod	64	20	69	18
214. Bussid	22	52	19	55
215.Trammid	9	74	9	74
216.Trollid	11	70	9	72
217.Jalgrattad	7	79	8	81
218.Sõiduautod	32	39	34	40
219.Rongid	13	76	11	77
220.Traktorid	35	53	37	53

Meeste ja naiste vahel häirituse osas suuri erinevusi ei ole, hinnangud erinevad vaid mõne protsendi ulatuses. Suurim on erinevus vaid selles osas kuivõrd häirisid eri

soost vastajaid suured veoautod. Meeste seas oli see protsent 64%, naistel mõnevõrra suurem - 69%.

Kõikide vastajate seas on samuti kõige häirivamateks suured veoautod (67%), millele järgnevad traktorid (36,3%) ja sõiduautod (33,2%). Kõige vähem häirivad vastajaid aga jalgrattad (ei häiri 80,3%), rongid (ei häiri 76,2%) ja trammid (ei häiri 73%).

**Tabel 7. Häiritus transpordist erinevates linnaosades (% %-s).**

	<i>213. Suured veoautod</i>		<i>214. Bussid</i>	
	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>
<i>1. Kesklinn</i>	<i>74</i>	<i>12</i>	<i>16</i>	<i>50</i>
<i>2. Õismäe/Haabersti</i>	<i>65</i>	<i>27</i>	<i>25</i>	<i>58</i>
<i>3. Lasnamäe</i>	<i>67</i>	<i>22</i>	<i>24</i>	<i>53</i>
<i>4. Mustamäe</i>	<i>62</i>	<i>22</i>	<i>13</i>	<i>60</i>
<i>5. Kristiine</i>	<i>64</i>	<i>22</i>	<i>16</i>	<i>61</i>
<i>6. Nõmme</i>	<i>76</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>61</i>
<i>7. Pirita</i>	<i>90</i>	<i>3</i>	<i>12</i>	<i>58</i>
<i>8. Kopli/Põhja-Tallinn</i>	<i>58</i>	<i>24</i>	<i>22</i>	<i>54</i>
<i>9. Mujal</i>	<i>69</i>	<i>17</i>	<i>29</i>	<i>47</i>
<i>10. Vald</i>	<i>70</i>	<i>14</i>	<i>25</i>	<i>45</i>

Vaadates hinnanguid linnaosade lõikes, siis suures veoautod häirivad eelkõige Pirita (90%) ja Nõmme (76%) elanikke. Bussid häirivad teistest enam elukohana mujal vastanuid (29%).



**Tabel 7 järg....**

	<i>215. Trammid</i>		<i>216. Trollid</i>	
	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>
<i>1. Kesklinn</i>	<i>9</i>	<i>68</i>	<i>6</i>	<i>74</i>
<i>2. Õismäe/Haabersti</i>	<i>13</i>	<i>78</i>	<i>13</i>	<i>72</i>
<i>3. Lasnamäe</i>	<i>11</i>	<i>77</i>	<i>10</i>	<i>78</i>
<i>4. Mustamäe</i>	<i>4</i>	<i>78</i>	<i>11</i>	<i>68</i>
<i>5. Kristiine</i>	<i>5</i>	<i>71</i>	<i>5</i>	<i>67</i>
<i>6. Nõmme</i>	<i>6</i>	<i>81</i>	<i>5</i>	<i>80</i>
<i>7. Pirita</i>	<i>4</i>	<i>81</i>	<i>4</i>	<i>84</i>
<i>8. Kopli/Põhja-Tallinn</i>	<i>12</i>	<i>76</i>	<i>7</i>	<i>75</i>
<i>9. Mujal</i>	<i>14</i>	<i>69</i>	<i>21</i>	<i>65</i>
<i>10. Vald</i>	<i>12</i>	<i>68</i>	<i>13</i>	<i>63</i>
	<i>217. Jalgrattad</i>		<i>218. Sõiduautod</i>	
	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>
<i>1. Kesklinn</i>	<i>4</i>	<i>85</i>	<i>38</i>	<i>34</i>
<i>2. Õismäe/Haabersti</i>	<i>9</i>	<i>82</i>	<i>36</i>	<i>42</i>
<i>3. Lasnamäe</i>	<i>9</i>	<i>80</i>	<i>41</i>	<i>33</i>
<i>4. Mustamäe</i>	<i>9</i>	<i>81</i>	<i>31</i>	<i>42</i>
<i>5. Kristiine</i>	<i>9</i>	<i>84</i>	<i>30</i>	<i>40</i>
<i>6. Nõmme</i>	<i>4</i>	<i>88</i>	<i>25</i>	<i>45</i>
<i>7. Pirita</i>	<i>11</i>	<i>63</i>	<i>28</i>	<i>48</i>
<i>8. Kopli/Põhja-Tallinn</i>	<i>6</i>	<i>85</i>	<i>30</i>	<i>44</i>
<i>9. Mujal</i>	<i>0</i>	<i>82</i>	<i>41</i>	<i>35</i>
<i>10. Vald</i>	<i>11</i>	<i>73</i>	<i>32</i>	<i>40</i>

**Tabel 7 järg...**

	<i>219. Rongid</i>		<i>220. Traktorid</i>	
	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>	<b>Häirib väga</b>	<b>Ei häiri üldse</b>
<i>1. Kesklinn</i>	<i>13</i>	<i>71</i>	<i>27</i>	<i>56</i>
<i>2. Õismäe/Haabersti</i>	<i>10</i>	<i>86</i>	<i>37</i>	<i>55</i>
<i>3. Lasnamäe</i>	<i>6</i>	<i>87</i>	<i>28</i>	<i>65</i>
<i>4. Mustamäe</i>	<i>8</i>	<i>80</i>	<i>33</i>	<i>57</i>
<i>5. Kristiine</i>	<i>16</i>	<i>70</i>	<i>35</i>	<i>55</i>
<i>6. Nõmme</i>	<i>18</i>	<i>64</i>	<i>45</i>	<i>46</i>
<i>7. Pirita</i>	<i>35</i>	<i>54</i>	<i>70</i>	<i>19</i>
<i>8. Kopli/Põhja-Tallinn</i>	<i>12</i>	<i>78</i>	<i>25</i>	<i>68</i>
<i>9. Mujal</i>	<i>17</i>	<i>74</i>	<i>22</i>	<i>54</i>
<i>10. Vald</i>	<i>12</i>	<i>74</i>	<i>48</i>	<i>40</i>

Trammid, trollid ja jalgrattad häirivad vaid väheseid vastajaid. Sõiduaudod häirivad kõige enam Lasnamäel ja mujal elavaid vastajaid (mõlemates 41%). Kõige tõsisemaid probleeme on rongide ja traktoritega ilmselt Pirita elanikel. Nii märgib Piritalt pärit vastajatest 35% seda, et neid häirivad rongid. Üsna suure vahega järgnevad neile Nõmme elanikud (18%). Paljusid Pirita elanikke häirivad ka traktorid (70%), neile järgnevad üsna suure vahega valla elanikud (48%).

## **Tallinn kui elukeskkond**

### **Reet Reispass**

Keskkonnaga seotud teemad on Eestis viimastel aastatel ning mujal maailmas isegi aastakümnetel saanud suurema tähelepanu osaliseks tänu keskkonnaalastele liikumistele, uuringutele, poliitikale. Keskkondlikke probleeme kajastatakse sageli ka meedias (Boman, M., Mattson, L., 2006). Käesoleva uuringu keskkonnateadlikkuse teema käsitlemine on oluline selgitamaks Tallinna ja linna lähiümbruse elanike hoiakuid ja teadmisi keskkonnaalastes küsimustes.

### **1. Elukoht**

Kõigepealt tuli vastajatel hinnata seda, kui võrd tuntuks muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast. Ilmneb, et väga mures oli 23 % nii Tallinna kui ka linna lähiümbruse elanikest. Võrreldes antud tulemust kuue aasta taguse uurimusega, ei ole mure keskkonnaseisundi pärast suurenenud, vaid vastupidi, veidi vähenenud, kuigi mitte oluliselt – 2000. aastal märkis ennast väga murelikuks 24% Tallinna elanikest (Uljas, 2001).

Kõige enam tunnevad muret kesklinnas elavad vastajad – 30% märkis end väga murelikuks, edasi tulevad Pirita ja Põhja-Tallinna elanikud 29%-ga. Kõige vähem murelikud on Mustamäe (21%) ja Nõmme elanikud (21%). Võrreldes 2000. aasta uuringuga on kõikide piirkondade puhul murelikkus tõusnud, enamasti küll paari protsendi ulatuses, kuid tendents on ikkagi nähtav (Uljas, 2000). Ainuke üsna suur erinevus on tekkinud Pirita linnaosas, mis kuus aastat tagasi oli Nõmme kõrval kõige madalama murelikkusega piirkond (16%), kuid nüüd on tõusnud peaaegu samale tasemele kesklinnaga. Tulemus on arusaadav, arvestades seda, kui võrd on arenenud Pirita elurajoonina.

Tallinna lähiümbruse valdades tunneb end väga murelikuna 18% vastajatest.

Mõnevõrra üllatuslik tulemus ilmneb, kui vaadata kahte eelnevat küsimust omavahelises seoses. Kuigi üldine murelikkus on vähenenud, on suurenenud murelikkus konkreetses elupiirkonnas.

**Juba aastal 1983 uuriti Tallinna elanike hinnangut oma kodukoha keskkonnaseisundi kohta (Lauristin, Firsova, 1987), sama küsimus oli ka 2000. aasta uuringus (Uljas, J., 2001). Allolevas tabelis on ära toodud võrdlusandmed, kõrvutatuna 2006. aasta Tallinna elanike vastusega küsimusele: “Milline on Teie hinnang Tallinna üldisele keskkonnaseisundile?”.**

Tabel 1 *Hinnang oma kodukoha keskkonnaseisundile (%%-des)*

	1983 Tallinn	2000 Tallinn	2006 Tallinn
Hea	13	8	10
Keskmine	58	68	66
Halb	28	24	22

Antud tulemused näitavad, et võrreldes kuue aasta taguste andmetega on suurenenud keskkonnaseisundit heaks hinnanud vastajate osakaal. Samas on see protsent ikkagi madalam 1983. aasta tulemustest. Mõnevõrra üllatuslikuna ilmnnes, et järjest vähem hindavad elanikud oma kodukoha seisundit halvaks või väga halvaks.

Tallinna keskkonnaseisundit halvaks või väga halvaks hindasid kõige sagedamini väljaspool Tallinnat elavad vastajad ning kesklinna elanikud (võrdselt 26%), peaaegu samasse vahemikku jäävad ka Pirital elavad vastajad (26%) ning Kristiine elanikud (25%).

Kõige optimistlikumad antud küsimuses on Põhja-Tallinna (14%), Mustamäe (19%) ning Lasnamäe (20%) elanikud.

Tulemused 2000.aasta uurimusest näitavad peaaegu sama tendentsi – ka siis hindasid Tallinna üldist keskkonnaseisundit kõige sagedamini halvaks ja väga halvaks mujal

(33%), kesklinnas (30%) ja Pirital elavad inimesed (28%) (Uljas, 2001) Samas on näha, et hinnang üldisele keskkonnaseisundile on paranenud.

Vaadates vastajate aktiivsust keskkonnaseisundi parandamisel, on tendents pigem passiivsuse poole – üle poolte vastajatest (56%) väidab, et olukorra parandamiseks üksikisikuna ei saa ta eriti midagi teha. Vaid 14% leiab, et me ise saame midagi parendada. Analüüsid küsimuse piirkondlikke erinevusi, on näha, et 20% Nõmme, 20% Haabersti ning 19% kesklinna elanikest leiab, et nad saavad olukorra parandamiseks ise midagi ära teha.

Vaadates institutsioone, kelle poole pöördutaks, kui keskkonnaseisund on halvenenud, siis 40% kõikidest vastanutest pöörduks linnaosavalitsuse poole, 30% tervisekaitseametisse ning 29% kohaliku keskkonnaameti poole. Kõige aktiivsemateks abi otsijateks pea kõikide asutuste juures peavad end Tallinna lähiümbruses elavad vastajad, samuti ka Nõmme ja Pirita elanikud.

Mõnevõrra passiivsemad on Põhja-Tallinnas elavad vastajad, kellest 28% märgib, et ta ei pöörduks kuhugi ning nende osakaal on ka teistega võrreldes väiksem küsimuse puhul, kas ollakse ka konkreetselt mõne probleemi korral pöördunud (16%). Antud küsimusele vastas jaatavalt kolmandik Nõmme elanikest, Lasnamäe (22%) ning Tallinna lähiümbruse elanikke (21%) võib samuti selles osas teistest agaramateks pidada. Kõige vähem on mingi asutuse poole pöördunud Mustamäel elavad vastanud (11%). Siinjuures võib positiivse nähtusena ära märkida erinevuse 2000. aastast, kui kõige suurem reaalselt pöördujate hulk oli kesklinnas (20%) ning ka Pirita, Õismäe ja Nõmme elanikke oli sel hetkel võimalik pidada teistest linnaosadest aktiivsemateks (protsendid vastavalt 12, 11, 11).

Vaadates, milliste institutsioonide poole eelistatakse pöörduda, ei saa linnaosade juures olulisi erinevusi välja tuua – kõige kergemini kättesaadavamaks ja lähemaks asutuseks peetakse linnaosavalitsust, mille poole pöördumine on esimesel kohal kõikide vastajate juures, olenemata nende elukohast. Teise võimalusena eelistavad Lasnamäe (33%), Mustamäe (31%), Kristiine (32%), Pirita (40%) ning Põhja-Tallinna (28%) elanikud pöörduda keskkonnainspektsiooni; tervisekaitseametisse pöörduks 34% kesklinna ning 32% Haabersti elanikest ning kohaliku keskkonnaameti poole 41% nõmmelastest ja 42% mitte-tallinlastest.

Võrreldes antud tulemusi 2001. aasta küsitlusega, võib väita, et tendents asutuste poole pöördumisel on sarnane. Ka siis eelistati eelkõige linnaosavalitsust – seda just eriti Õismäe ja Pirita elanike hulgas. Lasnamäe, Kopli ja Mustamäe elanikud

eelistasid ka siis pöörduda keskkonnainspektsiooni ning Nõmmel ja mujal elavad vastajad kohaliku keskkonnaameti poole (Uljas, 2001).

55% vastajatest oli valmis eriti rõhutama keskkonnaprobleeme, mis talle Tallinnas muret teevad. Enamus vastajatest nimetas rohkem kui ühe probleemi, mis võib näidata huvitatuse suurenemist antud teema juures. Välja toodud probleemid võib tinglikult jagada kuude suuremasse rühma. Kõige murettekitavamaks peetakse probleeme, mis on seotud õhu saastatusega, mida tekitavad autod, samuti muud transpordiga seotud keskkonnaprobleemid, nagu näiteks müra ja vibratsioon (välja toodud 344 korral). Järgnes probleemide grupp, mis on seotud jäätmete ja üldise heakorraga (esitati 208 korral) – siin toodi välja peamiselt see, et teed-tänavad on väga tolmused, on palju prahti ja prügi ning loomapidajad ei korista oma lemmikloomade järelt. Antud grupis nimetati ka seda, et üldine jäätmekäitlussüsteem on paigast ära – inimene ise võib küll prügi sorteerida, kuid spetsiaalseid konteinereid on siiski vähe.

Üldist saastatust ning roheluse puudumist on nimetatud 143 korral, siia lisandusid ka probleemid, mis on seotud nii ohtlike veostega, mis Tallinnat läbivad kui ka tsisternidega. Samuti märgiti keskkonnaprobleemina Muuga sadamat, Kopli kaubajaama ning Maardut (kust tuleb sageli halba lõhna).

Vee olukord nii joogivee kvaliteedi osas kui ka merevee reostatus ning randade olukord teeb muret 48 inimesele. Sellest grupist muretses enamus vastajatest just merevee reostuse ning randade korratuse üle, mis on kindlasti seotud sellega, et küsitlus viidi läbi suvel, mistõttu probleem oli aktuaalne.

Järgmine suurem grupp oli ehitistega seotud probleemid (märgitud 37 korral), mis on uus kategooria võrreldes 2001. aasta uurimusega. Antud probleemiderühma lisandumine on kahtlemata õigustatud väljund praegusele ehitusboomile Tallinnas ja selle lähiümbruses. Samas ei olnud antud grupis kõik näited esitatud vaid uusehitiste kohta, vaid muret teevad ka vanad lagunenud mahajäetud majad, mis kipuvad kergesti tuld võtma.

Viimase kategooria moodustasid inimestega seotud probleemid (nimetatud 25 korral) – alkoholism, kodutud, narkomaanid. Kuidas antud grupp konkreetselt keskkonnaprobleemidega seotud on, jäi vastajate poolt väljaselgitamata.

Eelnevate tulemuste põhjal võib väita, et inimeste murelikkus keskkonnaprobleemide suhtes on suur igas valdkonnas. Üheks suurenenud häirituse põhjuseks on kindlasti see, et olukord Tallinnas ongi probleemsemaks muutunud tänu rahvaarvu

suurenemisele, uute töökohtade tekkimisele, millega seoses on suurenenud autode osakaal linnas, mistõttu heitgaasi probleemid on muutunud oluliseks häireteguriks. Ja kuigi võiks eeldada, et inimeste keskkonnateadlikkus on aastatega tõusnud ning sellega seoses ka keskkonnateadlik käitumine, ei näita antud tulemused seda siiski. Eriti hästi illustreerib antud väidet jäätmete probleem ning ka mere- ja joogivee seisund (siin on oma osa kindlasti ulatuslikel merereostustel, mis vastajatel veel teravalt meeles olid ning suveperioodile iseloomulik randade heakord).

Vastajatel lasti ka hinnata seda, milliseks peetakse Tallinna üldist olukorda erinevates valdkondades. Kõige probleemsemaks antud küsimuse juures peetakse sõiduteede olukorda (67%) ning liiklusturvalisust ja –kultuuri (63%). Võrreldes saadud andmeid elukoha järgi, saab välja tuua, et eriti teravalt hindavad olukorda halvaks Nõmme (80%) ja Pirita (87%) elanikud ning kõige vähem probleeme märgivad siin Põhja-Tallinna elanikud (53%).

Liiklusturvalisuse ja –kultuuri üle muretsevad kõige rohkem kesklinna elanikud (79%) ning jällegi kõige vähem Põhja-Tallinnas elavad vastajad (54%), aga ka Lasnamäe elanikud (60%).

Ka jalgratturite teede olukord on problemaatiline – seda märgib 37% kõikidest vastajatest. Antud küsimuse juures ilmnevad erinevused elukoha suhtes – on piirkondi, kus olukord on halvem, nagu näiteks Nõmme (56%), kesklinn (55%) ning Tallinna lähivallad (51%). Samas näiteks Lasnamäel hindab jalgrattateede olukorda halvaks või väga halvaks vaid 27% vastanutest.

Jalakäijate teede olukorda üldjoontes halvaks ei peeta (halb või väga halb hinnanguid andis 34% vastanutest). Halvimaks hindavad olukorda Nõmme elanikud (51%).

Suhtumine ühistransporti kujunes samuti pigem neutraalseks - nii hindas olukorda 39% vastanutest. Samas võib välja tuua piirkonnad, kus probleem on olulisem – Tallinna lähivallad (42%), kesklinn (40%) ning Põhja-Tallinn (37%).

Kõige paremaks etteantud valdkondadest hinnatakse Tallinna haljasalade ja parkide seisukorda, kus hinnangu hea või väga hea andis 34% vastajatest. Kõige enam rahul Tallinna parkidega on Põhja-Tallinna elanikud (50%), aga ka Haaberstis elavad vastajad (42%).

Nii nagu eelneva küsimuste grupeeringu puhul anti üldiselt sarnaseid hinnanguid, on sama näha ka järgmises küsimuste blokis, kus uuriti, millele tuleks Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmisel enam tähelepanu pöörada. Kõige olulisemaks peeti parkide ja haljasalade rajamist (85%), aga ka turvaliste jalgrattateede ja

parkimiskohtade rajamist (79%). Mõningad erinevused võib välja tuua selles osas, millisele piirkonnale milline valdkond olulisem on. Nii peavad näiteks kesklinna (88%), Haabersti (91%) ja väljaspool Tallinnat elavad vastajad olulisemaks turvaliste jalgrattateede ja –parkimiskohtade rajamist ning Lasnamäe (94%), Mustamäe (89%), Kristiine (89%), Nõmme (88%), Pirita (90%) ja Põhja-Tallinna (90%) eelistavad pigem parkide ja haljasalade rajamist. Kuigi nagu näha eelnevast lõigust, ollakse just parkide olukorraga Tallinnas kõige enam rahul. Kõige vähem oluliseks peetakse ummikumaksu ehk linna sissesõidumaksu kehtestamist, mida peab väga oluliseks vaid 16% vastajatest ning kõrgemate parkimistasude kehtestamine on väga oluline 18% vastanutest.

Hinnangud võimalikult keskkonnasõbralikule linnale 2001. aastast, tõi J.Uljas tookord välja, et valdavalt soovitakse rajada parke ja haljasalaid, vaid Nõmme elanikud arendaksid jalgrattateid ja –parkimiskohti. Nagu näha, on olukord veidi muutunud – nüüd on jalgrattateed saanud rohkem oluliseks Haabersti ning kesklinna elanikele, samal ajal kui nõmmekad eelistaksid parkide ja haljasalade rajamist.

Analüüsidest antavaid hinnanguid kaaskodanike keskkonnasõbralikule käitumisele, siis leitakse üldiselt, et selliselt käituvad vaid mõned üksikud. Kõige kriitilisemad antud teema juures on Kristiines elavad vastajad, kellest 60% leiab, et keskkonda hoidvaid isikuid on mõned üksikud. Sama hinnangu annavad ka 59% kesklinna elanikest ning 58% Haabersti ja Mustamäe elanikest. Kõige positiivsemalt näevad teemat Põhja-Tallinna ja Nõmme elanikud, kus üle poolte arvavad, et selliseid inimesi on pigem palju (vastavalt 56% ja 51%).

Hoopis teised tulemused ilmnevad enda hindamisel keskkonnasõbralikuks (või siis mitte). Nii näiteks leiab 41% Lasnamäel elavatest vastajatest, et nad käituvad alati keskkonnasõbralikult ning sageli 45%; 40% põhja-tallinlastest arvab, et käitub alati keskkonnasõbralikult ning sageli 47%. 64% nõmmekatest väidab, et käitub sageli keskkonnasõbralikult (ning kui siia lisada veel 26%, kes arvavad end käituvat alati keskkonnasõbralikult, saame tulemuseks, et peaaegu kõik Nõmmel elavad inimesed tegutsevad keskkonna heaolu nimel). Sarnase tulemuse võib välja tuua ka Pirita elanike juures – 58% käitub sageli ning 29% märgib, et käitub alati keskkonnasõbralikult.

Kõige kriitilisemalt hindavad ennast siin kesklinnas ja Kristiines elavad (mõlemail puhul hindas 73% vastajatest end sageli või alati keskkonnasõbralikult käituma).



Edasi huvitas vastajate rahulolu oma elukohaga. Üheks võimaluseks seda välja uurida esitati küsimus, kus inimene sooviks elada, kui ta saaks vabalt elukohta valida. Tulemused näitavad seda, et kõige enam rahul oma praeguse elukohaga on Pirita (97%) ning Nõmme (91%) elanikud, märkides, et soovivadki elada seal, kus praegune elukoht on. Keskmiselt rahulolevaks võib pidada Haabersti (74%), Põhja-Tallinna (73%) ning väljaspool Tallinnat elavaid vastajaid (70%), mingil määral ka kesklinna elanikke (69%). Kõige vähem märkisid praegust elukohta soovitud koduks Lasnamäe elanikud (46%).

Sarnased tulemused võib leida ka aastast 2001, kus suurimat kiindumust oma elukohta näitasid üles Pirita (96%), Nõmme (82%), aga ka Kopli (76%) elanikud. Kõige rohkem soovisid olemasolevat elukohta vahetada Õismäe, Mustamäe, aga ka Nõmme elanikud.

Samas, küsimusele, kas lähiaastatel on plaanis elukohta muuta, vastas jaatavalt 24% kesklinna elanikest, 20% piirimaile jäid ka Lasnamäel ja Mustamäel elavad vastajad. Võib öelda, et kõige kindlamalt oma kodus kinni on Nõmme ja Pirita elanikud, kelle puhul kolimise soov oli vastavalt 2% ja 6% vastanutest.

See, kuhu kolida soovitakse, erines mõnevõrra linnaositi, kuigi kaks piirkonda olid läbivad – mujale Tallinnas või Tallinna lähiümbrusse. Mujale Tallinnas eelistasid kolida 50% kesklinnas elavatest vastanutest, 42% Põhja-Tallinna ning 40% Kristiine elanikest. Kolida plaanivad Nõmme elanikud eelistavad võrdselt nii Tallinnat kui ka linna lähiümbrust (43% vastanutest mõlemal juhul).

Tallinna lähiümbrust eelistab 50% Piritalt kolida plaanijatest, 43% Haabersti ja Mustamäe veel vastamise hetkel olevatest elanikest ning 39% Lasnamäel elavatest vastajatest. Mõnevõrra üllatusliku tulemuse pakkusid Tallinna lähiümbruse valdadest kolida soovijad, kellest 49% märkis, et soovivad kolida ümber jällegi Tallinna lähiümbrusse.

Ei saa väita, et soov elukohta vahetada oleks peamiselt tingitud keskkonnaprobleemidest, kuigi mõningate vastajate jaoks oli ka see argumendiks. Nii väitis keskkonnaprobleemidest tingitud kolimist 27% Lasnamäe, 26% kesklinna ning 22% Kristiine elanikest.

Võrreldes sama küsimuse tulemusi aastast 2001, võib kindlalt väita, et keskkonnaprobleemidest tingitud kolimise osatähtsus on tõusnud. Siis vastas küsimusele jaatavalt 25% kesklinna elanikest, kuid järgmised piirkonnad olid oma hinnangutes oluliselt madalamad käesoleva aasta tulemustest – kuus aastat tagasi

väitis 15% Õismäe ja 14% Mustamäe elanikest, et soovivad elukohta vahetada keskkonnaprobleemide tõttu.

## 2. Tallinlased ja mitte-tallinlased

Eelnevad uuringud keskkonnateadlikkuse mõõtmisel on välja toonud, et keskkonnateadlikkus ei sõltu niivõrd haridusest ega sissetulekust, vaid eelkõige soost, elukohast ja vanusest: naised on teadlikumad kui mehed, maainimesed teadlikumad linnainimestest (Lang, 1999).

Sellest tulenevalt uuriti ka käesolevas küsitluses tallinlaste ja Tallinna lähiümbruses elavate vastajate hinnanguid.

Ilmnes, et Tallinna elanikest veerand tunnevad oma kodukoha keskkonnaseisundi pärast väga ning üle poole (54%) küllaltki palju muret. Samuti ollakse üsna pessimistlikud selles osas, kas vastaja ise saab keskkonnaseisundi parandamiseks midagi ära teha – 55% hindas seda võimalust üsna väikeseks. Sama tulemus ilmnes ka eelnevalt nimetatud uurimuse puhul, kus enamasti arvati, et “sellest pole midagi kasu, kui ainult mina midagi teen.”(Lang, 1999)

Antud küsimuse puhul hindasid Tallinna lähiümbruses elavad inimesed enda osalust keskkonnaprobleemide parandamisel suuremaks. Küsimuse puhul, mida vastaja ette võtaks, kui tema elukoha ümbruse keskkonnaseisund halveneks, tekkisid olulised erinevused ( $p < 0,001$ ) nelja võimaluse juures. Kõige sagedamini pöördusid väljaspool Tallinat elavad vastajad kohaliku keskkonnaameti poole, tallinlastest kasutaks seda võimalust veidi vähem vastajatest.

Usaldusväärsuselt teine institutsioon oleks 41% mitte-tallinlase jaoks keskkonnainspektsioon, samal ajal kui Tallinnas elavatest vastajatest märkis seda varianti 32%.

Saastava ettevõtte enda poole oleks valmis pöörduma 18% Tallinna lähiümbruse elanikest ning 11% tallinlastest. Ainus nendest neljast variandist, mida pigem Tallinnas elavad vastajad eelistaksid, on politsei, mida küll eelistaks vaid 15%, kuid samas on see ikkagi oluliselt kõrgem võrreldes mitte-tallinlaste 8%-ga.

Tabel 2 Asutused, kelle poole pöörduda keskkonnaseisundi halvenemisel (%%-des)

	Keskkonna-inspeksioon	Saastav ettevõte	Kohalik keskkonnaamet	Politsei
Tallinna elanikud	32	10	28	15
Tallinna lähiümbruse elanikud	41	18	42	8

Samas ei saa välja tuua statistiliselt olulist erinevust selles osas, kas vastaja on mõne eelpoolnimetatud asutuse poole ka pöördunud, kuigi ka siin on väljaspool Tallinnat elavate vastajate osakaal mõnevõrra suurem - 22% on ka reaalselt midagi ette võtnud, tundes, et kodukoha keskkonnaseisund on halvenenud (Tallinnas elavatest vastajatest 17%).

Kuna ise keskkonnaseisundi parendamiseks eriti midagi ette võtta ei taheta, oodatakse seda kelleltki teiselt. Sellest tulenevalt hindasid vastajad väidet Tallinna linnavalitsuse osale keskkonnaküsimuste lahendamisel. Kahe grupi võrdlusel olulisi erinevusi ei ilmnenud, küll aga võib välja tuua, et 68% Tallinna elanikest leiab, et linnavalitsus võiks keskkonnaküsimustele rohkem tähelepanu pöörata, sama leidis 67% väljaspool Tallinnat elavatest vastajatest.

Vaadates, milline on Tallinna üldine olukord erinevates keskkonna valdkondades, hinnatakse halvimaks sõiduteede olukorda – 74% tallinlaste arvates on olukord selles osas väga halb või pigem halb. Tallinnast väljaspool elavad inimesed on sellele valdkonnale hinnangu andmisel veidi leebemad - 64% pidas olukorda vähemalt pigem halvaks.

Sama tendents on nähtav ka jalakäijate teede hinnangu andmisel – 39% Tallinna elanikest pidas olukorda kehvaks ning 34% väljaspool linna elavatest vastajatest.

Jalgratturite teid peavad seevastu mitte-tallinlased tallinlastest viletsamateks – hinnangu väga halb või pigem halb andis 51% Tallinna lähiümbruses elavatest vastajatest ning 41% Tallinna vastajatest.

Samamoodi hindasid ühistranspordi olukorda väljaspool Tallinnat elavad inimesed kehvemaks (42%) kui Tallinna elanikud (36%). Samas tuleb öelda, et üldiselt jäi suur osa antud küsimuse puhul pigem neutraalseks.

Liiklusturvalisus ja –kultuur teeb ühtviisi muret nii Tallinna kui ka väljaspool linna elavatele inimestele ning on ühtlaselt kõrge – 63% kõikidest vastanutest hindab olukorda halvaks ning väljaspool Tallinnat elavate vastanute hinnangud on negatiivsemad (77% hindab olukorda väga halvaks või halvaks) Tallinna elanike omast (68% hinnang on vähemalt halb).

Ka haljasalade ja parkide olukorra suhtes ei ilmnenud olulisi erinevusi ning hinnangud olid ühtviisi pigem positiivsed. Kuigi siin hindasid tallinlased oma kodupaika mõnevõrra positiivsemalt (38% andis hinnangu hea või väga hea) võrreldes teistega (sama hinnangu andis 33% linna lähiümbruse elanikest).

Analüüsidest hinnanguid erinevatele keskkonnaaspektidele Tallinnas, saab välja tuua erinevuse kahe aspekti osas – õhu saastatus ning vibratsioon. Nagu eeldada võib, hindavad väljaspool Tallinnat elavad vastajad linna õhusaastet kõrgemaks (mitte-tallinlastest 65% ning tallinlastest 57% arvab, et õhusaastet on linnas palju). Sama tendents ilmneb ka vibratsiooni puhul, kus 33% väljaspool Tallinnat elavat vastajat leidis, et vibratsiooni on linnas palju, tallinlastest arvas sama 24% vastajatest.

Müra osas küll statistiliselt olulist erinevust kahe grupi vahel ei tekkinud, kuigi Tallinna elanikest 62% leiab, et müra on palju. Sama arvab 56% linna lähiümbruse elanikest.

Vastajad said ka hinnata seda, kas nende korterisse või majja kostub mingit liiki müra. Ilmnes, et linnaelanikke häirib rohkem korrusmajasisene müra, mis tuleb kas trepikojast, naaberkorteritest või veetorustikest (seda märkis 60% tallinlastest ning 49% mitte-tallinlastest). Tänav ja maanteemüra on samuti probleem, mis häirib Tallinna elanikke rohkem (67%) kui linna lähivaldades elavaid vastajaid (53%). Kolmas müra allikas, mis linnaelanikele sagedamini kostub on lennukite müra, mida märkis 36% tallinlastest 27% Tallinnas mitteelava inimese vastu.

Seevastu väljaspool Tallinnat elavate inimeste peamisteks müraallikateks on raudteelt tulenev ning tööstuslik müra, mida selle piirkonna vastajad märkisid mõlemal juhul poole rohkem: raudtee müra märkis 30% Tallinna lähiümbruse vastajatest ja 15% Tallinna elanikest ning tööstuslikku müra 13% mitte-tallinlastest ja 7% tallinlastest. Viimane nähtus on seletatav viimaste aastate tendentsiga viia osa tööstusettevõtetest Tallinnast välja.

Nagu eelnevast ilmnes, ei ole nii Tallinna kui ka linnalähedaste piirkondade elanikud kuigi aktiivsed abi otsimisel erinevatelt asutustel. Sellega seoses hakkas huvitama, kas ja kuivõrd vastaja ise on viimase aasta jooksul transpordist ja keskkonnast tulenevate asjaolude midagi konkreetset ette võtnud. Kõikide vastajate andmeid vaadates märgitakse kõige sagedasemaks tegevuseks suurtest magistraalteedest eemal jalutamist (50%), samuti sagedasemat akende pesemist (44%). Umbes kolmandik vastajatest ei kuivata õues pesu (32%) ning on vanad aknad vahetanud uute vastu (33%) – antud küsimuse puhul tekitab muidugi kahtlust see, kas tegevust on tehtud just spetsiaalselt transpordist või keskkonnast tulenevate asjaolude tõttu.

Statistiliselt olulised erinevused Tallinnas elavate ja linna lähivaldade elanike vahel tekkisid järgmiste tegevuste osas: linnaelanikud pesevad teise grupiga võrreldes sagedamini aknaid, samuti on 35% Tallinnas elavatest vastajatest vahetanud vanad aknad uute vastu. Väljaspool Tallinnat elavate vastajate hulgas oli neid 29%.

Lisandusid ka väljaspool eluruume toimuvad tegevused – väljaspool Tallinnat elavatest vastajatest märkis alla poole vastajatest, et jalutamisel väldivad magistraalteesid, linnaelanike hulgas oli antud väitega nõustunute arv oluliselt suurem. Väitele “*Ei kuivata õues pesu*” vastas jaatavalt 36% tallinlastest ning 22% väljaspool Tallinna elavatest inimestest.

Tabel 3 Viimase aasta jooksul ette võetud tegevused (%%-des)

	Peseb sagedamini aknaid	Vahetas vanad aknad uute vastu	Jalutab maanteest eemal	Ei kuivata õues pesu
Tallinna elanikud	48	35	55	36
Tallinna lähiumbruse elanikud	36	29	47	21

Millised on tallinlaste ja mitte-tallinlaste arvamused linna keskkonnasõbralikumaks muutmisel, siis siin olulisi erinevusi ei tekkinud. Küll aga on veidi erinev see, mida üks või teine grupp olulisemaks peab. Nii näiteks eelistavad Tallinna elanikud rajada enam parke ja laiendada haljasalasiid (90% vastanutest), kui linna lähivaldade elanike sooviks oleks pigem rajada turvalisi jalgrattateid ja –parkimiskohti (88%). Kõige vähem oluliseks peavad mõlemas piirkonnas elavad vastajad kõrgemate parkimistasude kehtestamist kesklinnas – seda ei pea üldse oluliseks 47% tallinlastest ning 50% mitte-tallinlastest.

Mõnevõrra üllatuslikult ilmnnes Tallinna ja linna lähiümbruse vastajate vahel erinevus oma lapse liiklustravalisuse hindamise osas. Võiks eeldada, et Tallinna elanike jaoks on probleem suurem, kuna ka liiklus on tihedam ja ohtlikke olukordi võib ette tulla sagedamini, siis antud uuringu järgi seda väita ei saa. Tallinna lähiümbruse elanikud muretsevad oma lapse ohutuse pärast liikluses sagedamini.

Antud peatükki kokku võttes võiks vaadata seda, kuivõrd rahul oma senise elupaigaga ollakse küsimuse kaudu, kas lähiaastatel on plaanis elukohta muuta. Kuigi vastajate koguarvust vastas jaatavalt vaid 14%, oli 27% neid vastajaid, kes küsimuses kindlat seisukohta võtta ei osanud. Võrreldes sama küsimust tallinlaste ja nõ maal elavate vastajate vahel, plaanib elukohta muuta veidi suurem hulk linnaelanikke (16%) võrreldes maal elavate vastajatega (12%).

See, kuhu kolida kavatsetakse, erineb linna- ja maaelanike arvamustes. Kui linnaelanikest enamus kavatseb kolida kuhugi mujale Tallinnas, siis maaelanikest kavatseb elukohta vahetada uuesti Tallinna lähiümbrusse (50%). Sama kavatseb 35% Tallinnas elavatest vastajatest. Üldiselt linnast väljas elavad inimesed enam linna tagasi ei kipu – vaid 13% maaelanikest märkis, et plaanib kolida Tallinnasse. Samuti on juba linnast väljas elavate seas rohkem neid, kes plaanivad edasi kolida maakohata mujal Eestis – neid on 15% potentsiaalsetest kolijatest. Tallinlaste hulgas on päris maale kolijate osakaal umbes poole võrra väiksem (7%), jäädes isegi veidi alla välismaale kolimise plaanist (7,4%).

Võib väita, et kolimise põhjused on ikkagi enamasti mujal kui keskkonnaprobleemide tekkimisel, kuna vastavale küsimusele jaatavalt vastas 19% linnaelanikest ning 15% maal elavatest vastajatest.

Kuigi oma elukohta ei kavatse muuta 56% vastajatest, mida võib tinglikult lugeda rahuloluks oma kodukohaga, lähevad hinnangud oma laste (lastelaste) tulevikuväljavaadetega nii Tallinnas kui Eestis üldse oluliselt lahku. Tallinlased

suhtuvad antud küsimusse märksa kriitilisemalt. Väljaspool pealinna elavad vastajad on teema suhtes oluliselt rahulolevamad. Vastustest ilmnes, et Tallinna elanikest 54% ning väljaspool linna elavatest vastajatest 60% on oma laste tulevikuga Tallinnas rahul. Laste tulevikuväljavaadetega Eestis on rahul 50% linlastest ning 62% maaelanikest. Antud tulemustest on näha, et Tallinna elanikud hindavad laste tulevikuväljavaateid positiivsemaks just Tallinnas endas, kuivõrd linna lähiümbruse elanike rahulolu hõlmab pigem Eestit üldiselt.

### **3. Mehed ja naised**

Analüüsisides erinevusi meeste ja naiste poolt antavates hinnangutes Tallinna keskkonnaseisundile tekkis statistiliselt oluline erinevus muretsemises kodukoha keskkonna pärast. Nii hindas end väga või küllaltki murelikuks 79% naistest ning 73% meestest.

Hinnates Tallinna üldist keskkonnaseisundit, olid hinnangud pigem neutraalsed, kuid halvaks hindajate hulgas oli naisi (23%) meestest (19%) enam.

Naised on ka meestest veidi passiivsemad keskkonnaseisundi parandamise osas - kui 58% naistest pidas väikseks võimalust ise midagi keskkonnaseisundi parendamiseks ära teha, siis meeste hulgas oli protsent 57.

Tallinna üldise olukorra hindamisel erinevates valdkondades, tekkisid olulised erinevused liiklusturvalisuse ja –kultuuri ning ühistranspordi olukorra hindamisel. Nimetatud valdkondadest esimest peetakse üldiselt äärmiselt problemaatiliseks ning naiste hinnangud on siin veelgi negatiivsemad – 41% naistest hindas pealinna üldist olukorda antud valdkonnas väga halvaks ning 30% halvaks. Meeste puhul olid näitajad vastavalt 36% ja 30%.

Antud küsimusega on seotud ka mure tundmine oma lapse ohutuse pärast liikluses, kus sugude vahel tekkisid olulised erinevused. Kuigi üldine murelikkus on kõrge nii meeste kui naiste puhul, muretseb naistest rohkem kui kolmandik (33%) pidevalt ning 31% aeg-ajalt selle tõttu, samas meeste osakaal samas küsimuses on madalam – 25% muretseb pidevalt ning 24% aeg-ajalt.

Kuigi hinnangud ühistranspordile on pigem neutraalsed (vt. üldandmed), hindavad naised olukorda viletsamaks – 41% leiab ühistranspordi olevat vähemalt pigem halvas seisus. Meestest leiab sama 33%. Ilmselt peitub seletus tõsiasjas, et naised on meestest agaramad ühistranspordi kasutajad ning kokkupuude teemaga on olulisem.

Kuigi jalakäijateteede ning jalgrattateede olukorda hindavad naised halvemaks (vastavalt 40% ja 44% vastajatest) kui mehed (34% ja 43%), siis sõiduteede olukorra hindamisel on mehed kriitilisemad – 75% meestest hindas antud valdkonda negatiivselt, naistest 69%. Seletus on eeldatavasti selles, et mehed sõidavad naistest sagedamini autoga (Uljas, 2000), mistõttu häiritus on ka kõrgem.

Hinnates erinevaid keskkonnaaspekte, ilmnisid statistiliselt olulised erinevused kõikide nähtuste juures. Suunitlus on jällegi sinna, et naised tunnevad meestest enam nii saastatud õhku, mida märkis 66% (meestest 47%); tolmu leiab Tallinnas palju olevat 69% naistest ja 55% meestest; müra kuuleb väga palju või palju 61% naistest ja 52% meestest ning ka vibratsiooni tajub 28% naistest 23% meeste vastu.

Samas ei tekkinud erinevusi selles osas, mis puudutab korterisse kostuvat müra – siin vastati üldiselt jaatavalt müraallikate puhul, mis kostuvad tuppka trepikojast, naaberkorteritest või tänavalt. Viimast märgiti ka sagedamini ära – 64% naistest ja sama palju meestest.

Kõige vähem väideti korterisse kostvat tööstusliku müra, mida meestest märkis 9% ning naistest 8%.

Kuna keskkonnaga seotud probleeme pidasid oluliseks enamus vastajatest, tuli edasi vaadata, mida vastajad ise on valmis ära tegema kodukoha keskkonnaseisundi halvenemisel.

Oluline erinevus meeste ja naiste vahel tekkis väga konkreetsetes väites: *“Ei võta midagi ette keskkonnaseisundi halvenemisel”* – nimelt väidab niimoodi (ausalt) 25% meestest ja 20% naistest.

Teistes tegevustes asutuste poole pöördumisel olulisi erinevusi välja tuua ei saa. Teise variandina eelistavad mõlemad grupid pöörduda linnaosavalitsusse – meestest 43% ja naistest 41%, kolmanda võimalusena keskkonnainspeksiooni – meestest 35%, naistest 34%. Kõige vähem tahetakse probleemidest kirjutada ajalehte – seda on valmis tegema 10% meestest ning 8% naistest.

Reaalselt mingi asutuse poole on pöördunud 20% meestest ja 17% naistest.

Kuigi tulemustest oli näha, et mehed eelistavad pigem mitte midagi teha, näitab viimane vastus, et tegelikult on nad naistest sagedamini mõne institutsiooni poole pöördunud.

Selles, millised on konkreetsed ettepanekud Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmisel, ilmnisid sugudevahelised olulised erinevused mitmes valdkonnas. Kõige olulisemaks peavad nii mehed kui naised turvaliste jalgrattateede ja –parkimiskohtade



rajamist, samas naiste osakaal (89%) antud küsimuses on oluliselt suurem meeste omast (81%).

Järgmisena peetakse oluliseks sportimisvõimaluste laiendamist vabas õhus – ka siin hindavad naised (80%) seda meestest (70%) olulisemaks.

Ka sõidukitevabade tsoonide loomise osas hindavad seda naised (72%) meestest tähtsamaks (65%).

Ühisel arvamusel ilma erinevusteta ollakse selles, et kõige tähtsam on rajada rohkem parke ning laiendada haljasalasisid – seda väidab 91% naistest ning 86% meestest.

Vaadates seda, kuivõrd hinnatakse teisi elanikke keskkonnasõbralikeks, ühtivad meeste ja naiste arvamused selles osas – 54% meestest leiab, et niimoodi käituvad vaid mõned üksikud ning sama leiab 55% naistest.

Samas enda hindamisel ollakse hoopis heldemad ja nii väidab 85% naistest, et käitub alati või sageli keskkonnasõbralikult ning sama väitega nõustub 76% meestest.

Vaadates rahulolu oma praeguse elukohaga, on meeste rahulolu mõnevõrra suurem – 70% meestest elaks ka siis olemasolevas elupaigas, kui talle antaks uut elukohta vabalt valida. Naistest on praeguse elupaigaga rahul 66%.

Kuigi lähimate aastate jooksul plaanisid oma elukohta muuta vähesed, saab välja tuua mõningad eelistused meeste ja naiste vahel selles osas, kuhu uut elukohta plaanitakse otsida. Nii eelistavad mehed pigem minna elama mujale Tallinnasse (36% vastanutest), seevastu naised koliksid pigem Tallinna lähiümbrusse (40%). Samas on mehed enam valmis vahetama elukohta maakohta (10%) võrreldes naistega (8%).

Nii nagu ka eelnevad tulemused on näidanud, on elukohavahetuse muutus väga vähe tingitud keskkonnaprobleemidest – seda toob välja vaid 20% naistest ning 15% meestest.

Sooliste erinevuste juures võiks viimasena välja tuua selle, milliseks hinnatakse oma laste (või ka lastelaste) tulevikuväljavaateid nii Tallinnas kui ka Eestis. Üle poolte isadest ja emadest hindasid oma järglaste tulevikuväljavaateid väga või pigem optimistlikult. Mõningane erinevus tekkis selles, et kui 56% isadest näitas üles rahulolu lapse tulevikuga Tallinnas, siis emad olid pigem rahul Eestis üldiselt (53%). Ka olid naiste hinnangud väga suurele rahulolule meeste omadest kõrgemad ja seda nii Tallinna kui ka Eesti osas.

## Sissetulek

Analüüsidest seda, kas saab välja tuua mingeid erinevusi inimese sissetuleku ja keskkonnaseisundi muretsemise osas, ei saa esitada olulisi erinevusi – ühtviisi murelikud on kõik, olenemata palganumbrist.

Samas võib välja tuua teatud erinevused, mis puudutavad hoiakut, kas inimene ise keskkonnaseisundi parandamiseks midagi ära teha saab. Saab väita, et mida kõrgem on inimese sissetulek, seda optimistlikum ta antud küsimuses on.

Teiseks väga selgeks mõjutajaks on aga asjaolu, et madalamate sissetulekutega vastajad veedavad enamuse aastast Tallinnas ning ühes ja samas keskkonnas viibimine tingib

ilmselt negatiivsemaid hinnanguid (Uljas, 2001).

Vaadates seda, milliseid valdkondi Tallinnas kõige probleemsemateks hinnatakse, on näha, et kõige madalama sissetulekuga elanikud muretsevad enim sõiduteede olukorra pärast (61%), sarnast muret tunnevad ka kõrgepalgalised – küll aga on nende osakaal suurem (84%), mis on seletatav sellega, et nad sõidavad rohkem autoga ning seetõttu on teema muutunud olulisemaks.

Keskmise sissetulekuga inimestele teeb pigem muret liiklustravalisus ja –kultuur.

Üks osa liiklustravalisusest on hinnang üleüldisele olukorrale, teise poolena lisandub lastevanemate jaoks see, kui võrd tuntakse oma last ohustatuna igapäevases liikluses. Siin saab seoses sissetulekuga välja tuua üsna olulise erinevuse – mida madalam palk, seda sagedamini tuntakse muret oma lapse pärast. Asjaolu üheks seletuseks on kindlasti auto(de) olemasolu, sest on selge, et majanduslikult vähem kindlustatud perede lapsed kasutavad sagedamini ühistransporti ning liiguvad pigem jala.

Sissetulekuga seoses huvitas ka see, kui võrd ollakse rahul oma praeguse elukohaga. Selgus, et praeguse elukohaga on pigem rohkem rahul madalama (69%) ja keskmise sissetulekuga vastajad. Mida suuremaks sissetulek muutub, seda vähem rahul ollakse. Ning loomulikult plaanivad elukohavahetust vaid kõrgema sissetulekuga vastajad (22%).

Hinnatud sai ka seda, kuhu kolida plaanitakse. Kuigi peamiselt märgiti kas Tallinnat või linna lähiümbrust, saab välja tuua, et kõrgema ja keskmise sissetulekuga vastajad eelistavad pigem Tallinna lähiümbruse piirkondi, kui madalama sissetulekuga plaanivad elukohavahetust linnasiseselt.

Rahulolu oma laste tulevikuväljavaadetega nii Tallinnas kui Eestis näitab, et kõrgem sissetulek annab suurema rahulolu (ja võib-olla ka kindluse) laste paremale tulevikule kui madalam sissetulek. 50% kõige madalama sissetulekutasemega vastajatest pidasid hinnangu andmist raskeks.

Antud peatükki kokku võttes tuleb rõhutada eelkõige seda, et me ei saa rääkida Tallinna elukeskkonnast üldises plaanis, vaid tuleb ikkagi arvestada piirkondlike eripäradega.

Samas tuleb kahjuks tõdeda seda, et kui Jüri Uljas lõpetas kuus aastat tagasi tehtud uuringu kokkuvõtte lausega: “Loodan, et kordusküsitlust tehes ilmnevad hinnangutes olulised muutused positiivses suunas” (Uljas, 2001, 38), siis paraku näitas kordusuuring seda, et paljudes valdkondades on inimeste jaoks muutunud olukord häirivamaks. Samuti on lisandunud probleeme, mis tol ajal veel nii teravalt esile ei olnud tulnud. Seega jääb seekord üle loota, et käesolevad tulemused on aluseks Tallinna keskkonnaseisundi kaardistamisel ning selle kaudu paremaks muutmisel .

### **Kasutatud kirjandus**

Boman, M., Mattsson, L. (2007). A note on attitudes and knowledge concerning environmental issues in Sweden, *Journal of Environmental Management*.

Lang, S. (1999). *Nature Concepts, Environmental Consciousness and Behaviour in Estonia*. University Köln, Germany.

Lauristin, M., Firsova, B. (1987). *Massovaja kommunikazija i ohrana sredõ*. Tallinn: Eesti Raamat.

Uljas, J. (2001). *Transport, keskkond ja elukvaliteet Tallinnas*. Sotsioloogiline uurimus. Tallinn

## Transpordivahendite kasutamine

Jüri Uljas

### Jalgrataste kasutamine

61%-l vastanutest oli perekonnas vähemalt 1 jalgratas. Kõikide küsitletute seas oli 28% 1, 18% 2, 9% 3 ja 6% perekondadest 4 ja enam jalgratast.

Kõikide jalgrattaomanike võrdluses oli 47% 1 jalgratas, 30% oli 2, 15% 3 ja 9% oli 4 ja enam jalgratast perekonnas.

20% kõikidest vastanutest märkisid, et kavatsevad soetada endale jalgratta. Kõikidest jalgrattaomanikest soovis 18% soetada endale jalgratast. Linnas oli nende jalgrattaomanike osakaal, kes soovisid endale jalgratast soetada, veidi väiksema kui maal (vastavalt 38% ja 42%). Võrreldes 2000.a. on 24%-lt 38%-le kasvanud nende jalgrattaomanike osakaal, kes soovivad osta jalgratast. Lisaks sellele on üsna suur ka nende arv, kes märgivad, et nende töökoha juures on jalgratta parkimisvõimalus. Nii märkis 41,3% kõikidest sellele küsimusele vastanutest. Linnas elavatest jalgrattaomanikest märkis seda 42% ning maal elavatest jalgrattaomanikest 55%. Meestest märkis jalgratta parkimisvõimaluste olemasolu 53% ja naistest 40%. Seega ühelt poolt on tegemist soodsa alusega jalgrataste laialdasemaks kasutamiseks.

Kuid millised tegurid siis piiravad jalgrataste kasutamist? Nende tegurite võrdlus maa ja linna ning Tallinna elanike 2000.a. ja 2006.a. andmete osas on ära toodud tabelis 1.

**Tabel 1. Millised järgnevatest teguritest piiravad kõige enam Teie poolt jalgratta kasutamist? Jalgrattaomanikud. (Sageli märgitud vastused)**

	<b>Maa 2006</b>	<b>Tallinn 2006</b>	<b>Tallinn 2000</b>
138) Puuduvad turvalised jalgrattateed töölt koduni	60%	56%	49%
135) Liikluse ohtlikkus	51%	54%	19%
139) Jalgratta hoiuruumide puudumine	50%	54%	50%
144) Muud tegurid	29%	45%	10%
141) Tänavate olukord	39%	44%	
133) Ilmastik	44%	43%	33%
134) Parkimiskohtade puudumine jalgratastele	38%	40%	44%
142) Pargitud autod takistavad jalgrattaga sõitmist	22%	30%	
137) Pesemisvõimaluste puudumine tööl	20%	20%	16%
132) Autode heitgaasid	12%	20%	15%
140) Jalgrattad on liiga kallid	17%	18%	24%
143) Koerad	19%	17%	
136) Vanus või tervis ei luba	8%	9%	6%

Võrreldes 2006.a. küsitluse andmeid 2000.a. andmetega ilmneb, et kui aastal 2000 oli peamised jalgrataste enamat kasutamist piiravad tegurid rohkem korralduslikku laadi (nt hoiuruumide ja parkimiskohtade ning turvaliste jalgrattateede puudumine), siis aastaks 2006.a. on olukord muutunud. Esikohale on asetunud eelkõige jalgratta kasutamise turvalisusega seotud probleemid. Nii märgiti Tallinna linnas peamiseks probleemideks 2006.a. turvaliste jalgrattateede puudumist töölt koduni (vt Tabel 1) järel teisena liikluse ohtlikkust ja alles seejärel jalgratta hoiuruumide puudumist. Kui 2000.a. märkis liikluse ohtlikkust ainult 19% jalgratta omanikest, siis 2006.a. oli nende hulk juba 54%.

Kasvanud on ka mitmete teiste tegurite osakaal, mida loetakse jalgratta kasutamist piiravateks. Nii on suurenenud nende osakaal, kes toovad põhjuseks ilmastikku (33%-lt 43%-le), Mõnevõrra vähem on kasvanud nende hulk, kes rõhutavad piiravate teguritena pesemisvõimaluste puudumist tööl, autode heitgaase ja seda, et vanus või tervis ei luba neil jalgratast kasutada.

Võrreldes 2000.a. on aga vähenenud nende vastajate osakaal, kes rõhutasid parkimiskohtade puudumist jalgratastele (44%-lt on vähenenud 40%-le) ning nende hulk, kes märkisid, et jalgrattad on liiga kallid (vähenenud 24%-lt 18%-le).

Võrreldes maal ja linnas elavaid jalgrattaomanikest vastajaid, siis linnakeskkonnas rõhutatakse enam autode heitgaasidest tingitud probleeme (vastavalt maal 12% ja linnas 20%) ja autode parkimisest (vastavalt 22% ja linnas 30%) tingitud takistusi jalgrattaga sõitmisel.

Seega tuleb tõdeda, et 2000. a. oli Tallinnas veel võimalik ja lootus kasutada jalgrattaid aktiivsemalt ning selle takistusena nähti peamiselt korralduslikke küsimusi. Tänapäevaks oleme me aga jõudnud olukorda, kus jalgrataste kasutamist tänavatel piiravad eelkõige turvalisusega seotud küsimused. See asjaolu võib aga oluliselt piirata jalgrataste kasutamist linnakeskkonnas.

Jalgrataste kasutamise piiravate tegurite väljatoomise osas on suured soolised erinevused. Jalgrattaga linnatänavatel on end ohustatuna tundnud 23% nii Tallinnast ja kui maalt pärit vastajatest. Sagedamini märgivad end ohustatuna tundvat mehed (30%) kui naised (18%). Põhjuseks on asjaolu, et mehed kasutavad jalgratast mõnevõrra enam kui naised. Nii märkis 69% naistest ja 53% meestest, et nad ei sõida jalgrattaga. Samas 35% meestest ja 43% naistest soovis soetada endale jalgratta.

**Tabel 2. Millised järgnevatest teguritest piiravad kõige enam Teie poolt jalgratta kasutamist? Soolised erinevused (sageli vastanud jalgrattaomanikud).**

	<b>Mees</b>	<b>Naine</b>	<b>Kõik</b>
138) Puuduvad turvalised jalgrattateed töölt koduni	50%	63%	57%
135) Liikluse ohtlikkus	45%	60%	53%
139) Jalgratta hoiuruumide puudumine	41%	61%	52%
144) Muud tegurid	33%	48%	40%
141) Tänavate olukord	37%	46%	42%
133) Ilmastik	45%	42%	43%
134) Parkimiskohtade puudumine jalgratastele	32%	45%	40%
142) Pargitud autod takistavad jalgrattaga sõitmist	24%	30%	27%
137) Pesemisvõimaluste puudumine tööl	15%	24%	20%
132) Autode heitgaasid	13%	21%	17%
140) Jalgrattad on liiga kallid	14%	20%	17%
143) Koerad	15%	19%	17%
136) Vanus või tervis ei luba	6%	10%	8%

Väga suured erinevused meeste ja naiste vahel ilmnevad eelkõige kahes valdkonnas. Nii rõhutavad naised oluliselt enam jalgrataste kasutamisel turvalisusega seonduvaid küsimusi. Seda, et puuduvad turvalised jalgrattateed töölt koduni märkis 63% naistest ja 50% meestest ning liikluse ohtlikkust rõhutas 60% naistest ja 45% meestest. Teiseks rõhutavad naised oluliselt enam ka jalgrataste kasutamisega seotud korralduslikke küsimusi. Nii rõhutas 61% naistest piirava tegurina jalgratta hoiuruumide puudumist (meestest vaid 41%) ning 45% märkis naistest märkis parkimiskohtade puudumist jalgratastele (meestest 32%). Suuremad erinevused ilmnevad veel muude tegurite rõhutamise all (naistest 48% ja meestest 33%), tänavate olukorra rõhutamises (46% naistest ja 37% meestest), pesemisvõimaluste puudumises tööl (naistest 24% ja meestest 15%).

## *Auto kasutamine*

Võrreldes 2000.a. on oluliselt vähenenud nende inimeste arv, kel autot ei ole. Nii märkis 2000.a. 51,6% ja 2006.a. 38,5% kõikidest vastajatest seda, et nende perekonnal autot ei ole. Kasvanud on ka nende inimeste osakaal, kel peres on 2 või enam autot. Näiteks on 2 autoga perede osakaal suurenenud 8,9%-lt 15,2%-ni (vt Tabel 3).

**Tabel 3. Mitu autot Teil (või Teie perekonnal) on ..... autot (Kõik vastajad).**

	<b>2000.a.</b>	<b>2006.a.</b>
<b>0</b>	<b>51,6%</b>	<b>38,5%</b>
<b>1</b>	<b>37,6%</b>	<b>42,3%</b>
<b>2</b>	<b>8,9%</b>	<b>15,2%</b>
<b>3</b>	<b>1,0%</b>	<b>2,8%</b>
<b>4 ja enam</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,4%</b>

---

Kui 2000.a. ilmutas 12,4% vastajatest soovi osta lähiajal auto, siis 2006.a. on selliseid vastajaid vaid veidi enam - 14,1%. 22,1% vastajatest soovis vahetada vana auto uuema vastu. Samas 6,6% kõikidest vastajatest ilmutasid soovi loobuda üldse autost.

Kõikidest küsitletutest märkisid 32,6% seda, et nad kasutavad autot aastaringelt Ainult üksikutel juhtudel märkis auto kasutamist 2,6% ja auto kasutamise sesoonsusele viitas 1,5% vastanutest.

Tabelis 4 on esitatud auto kasutamise peamised põhjused. Kõige olulisemana tuuakse välja aja kokkuhoidu ja mugavust, rõhutatakse ka auto vajalikkust nii laste kui asjade transportimisel ning autoga kaasnevat vabaduse tunnet. Tabelis on esitatud ka andmed maa ja linna auto kasutajate arvamuste osas. Linnas rõhutatakse enam mugavust ja seda, et vajatakse autot tööl ning privaatsuse säilitamist ja asjaolu, et vastaja positsioon nõuab auto kasutamist. Maal elavad auto kasutajad rõhutavad aga asjaolu, et auto on ainuvõimalik liikumisvahend, on vajalik laste transportimiseks ning võimaldab ka raha kokku hoida. Väga suur on siin ka muu põhjuse esitajate osakaal.



**Tabel 4. Kuivõrd olulised on Teie jaoks auto kasutamisel järgmised põhjused? (väga oluline)**

	<b>Kõik vastajad</b>	<b>Linn –auto kasutajad</b>	<b>Maa – auto kasutajad</b>
98) On võimalik aega kokku hoida	28,8%	80%	81%
103) On mugavam	24,2%	71%	63%
107) Asjade transportimine	20,4%	59%	59%
102) Auto omamine annab vabaduse tunde	17,0%	49%	48%
106) Laste transportimine	15,7%	46%	49%
104) Vajan autot tööl	13,6%	42%	35%
101) Ainuvõimalik liikumisvahend	10,8%	28%	42%
105) Auto võimaldab mul säilitada privaatsust	10,4%	32%	27%
100) Turvalisuse pärast	9,5%	28%	29%
99) On võimalik raha kokku hoida	7,5%	22%	25%
108) Minu positsioon nõuab auto omamist	5,3%	17%	13%
109) Muu põhjus, milline...	2,1%	38%	59%

Tabelis 5 on esitatud andmed autole tehtavate kulutuste kohta. Tegemist on eelkõige auto hooldamisele ja käigushoidmisele tehtavate kulutustega, kuna auto hind paluti vastajatel välja jätta. Seega jäävad enamikel vastajatel auto ekspluatatsioonile tehtavad kulutused alla 5000 krooni kuus.

**Tabel 5. Palun hinnake seda, kui suured on keskmiselt Teie poolt tehtavad kulutused autole kokku ühes kuus (kõik vastajad)**

**2006.a.**

0	64,6%
Kuni 500 krooni	2,1%
501-1000 krooni	8,3%
1001-2000 krooni	13,6%
2001-5000 krooni	9,6%
Enam kui 5000 krooni	2,0%

Üldiselt on aga vastajate majanduslik olukord paranenud. Sellele viitavad ka võrdlusandmed auto kasutamist piiravate tegurite kohta. Kui 2000.a. rõhutati eelkõige autokütuse hinda auto kasutamist oluliselt piirava tegurina, siis 2006.a. on esikohale tõusnud liiklusummikud ja parkimiskohtade puudumine ning alles seejärel tulevad autokütuse ja parkimise hind. Samas on mõnevõrra tõusnud ka liikluse ohtlikkusele antavad hinnangud. Küllalt suur osa (42,0%) auto kasutajatest on tundnud end Tallinnas sõites ohustatuna.

**Tabel 6. Millised järgnevatest teguritest piiravad kõige enam Teie autokasutamist? Auto kasutajate poolt märgitud variandid (sageli).**

	<b>2000.a.</b>	<b>2006.a. linn</b>	<b>2006.a. maa</b>
112.Parkimiskohtade puudumine	18,7%	38,8%	30,2%
113) Autokütuse hind	55,8%	30,2%	24,7%
114) Liiklusummikud	12,9%	41,4%	39,7%
115) Liikluse ohtlikkus	11,9%	15,6%	15,6%
116) Parkimise hind		29,3%	22,3%
117) Muud tegurid ....	4,8%	29,6%	45,0%

See võib aga omakorda viidata asjaolule, et hinnatundlike autokasutajate osakaal väheneb ja mitmesuguste tasude tõstmisega seotud regulatsioonid ei pruugi enam toimida. Osaliselt viitab sellele kas nende vastajate osakaal, kes vastuseks küsimusele kuidas saaks piirata liigsete autode hulka kesklinnas, viitasid hinnaga seotud regulatsioonidele. Nii pidas väga tõhusaks piirajaks sissesõidutasude rakendamist (ummikumaksu) vaid 17,7% ja parkimistasudega reguleerimist 21,2% auto kasutajatest. Nende osakaal, kes märkisid et nemad ise või nende tööandaja peab tasuma parkimise eest töökoha juures, oli suhteliselt väike - 18,9%).

Seevastu 44,2% auto kasutajatest arvasid et väga tõhus on eelkõige sissesõidu ära keelamine.

Vabatahtlikult auto kasutamist piiravaid autokasutajaid on väga vähe. Nii väitis vaid 6,8% auto kasutajatest seda, et nad on sageli loobunud auto kasutamisest keskkonna säästmise nimel. Mõnikord väitis seda tegevat 37,2% auto kasutajatest.

Samas on oluliselt kasvanud nende vastajate hulk, kes väidavad, et nad on keskkonna säästmise nimel ette võtnud mitmeid tegevusi. Nii on võrreldes 2000.a. oluliselt enam

auto kasutajatest vastajaid, kes väidavad, et nad on auto kasutamise asemel käinud jala, sõitnud jalgratta või ühistranspordiga (vt tabel 7). Oluliselt on kasvanud ka nende osakaal, kes on ostnud väiksema ja keskkonnasõbralikuma auto (17,3%-lt 36,8%-ni) ning nende hulka, kes väidavad, et on ehitanud auto keskkonnasõbralikumaks/säästlikumaks (13,3%-lt 19,8%-ni).

**Tabel 7. Kas Te autojuhina olete keskkonnaküsimuste pärast võtnud ette järgnevaid tegevusi? Kõik autojuhid (jah vastused).**

	<b>2000.a.</b>	<b>2006.a.</b>
122. Olete auto kasutamise asemel käinud jala või sõitnud jalgrattaga	32,7%	53,3%
123) Olete auto kasutamise asemel sõitnud ühistranspordiga	29,9%	49,9%
124) Olete ostnud väiksema ja keskkonnasõbralikuma auto	17,3%	36,8%
125) Olete auto ehitanud keskkonnasõbralikumaks/säästlikumaks	13,3%	19,8%
126) Midagi muud (mida)?	2,4%	6,0%

Üheks võimaluseks auto kasutamise vähendamisel on eelkõige USA-s levinud tava kasutada üüriautosid. Küsimusele kas vastaja oleks valmis kasutama isikliku auto asemel üüriautosid juhul kui nende üürihind on madal ja neid on võimalik rentida kodu lähedalt vastas jaatavalt 35,1% auto kasutajatest.

## Ühistranspordi kasutamine

Ühistranspordi kasutamise osas on täheldatavad samad pingeread kui nad ilmnesisid 2000.a. küsitluses (tollal olid vastusevariandid küll mõnevõrra teistsugused).

Tollal kasutati kõige sagedamini autobussi (43,5% asetaskohale), järgnesid troll (21,3%) ja tramm (19,3%). Sarnased tendentsid ilmnesisid ka 1997.a. ühistranspordi uuringu (Tallinna liiklus ja elukeskkond...1998,6), mõnevõrra teistsuguse küsimuse asetuse juures. Selle küsitluse kohaselt sõidetakse bussidega 50,7%, trolliga 27,6% ja trammiga 21,7% sõitudest. Meie küsitluse andmetel (2006.a.) märkisid vastajad sageli varianti kõige enam busside puhul (53,5%), järgnesid troll (36,0%) ja tramm (27,1%) (vt tabel 8). Seega on pingeread jäänud samaks.

**Tabel 8. Millist ühistranspordi liiki Te kõige sagedamini kasutate Tallinna linnas sõites? (sageli vastanud)**

	<b>Kõik vastanud</b>	<b>Linn</b>	<b>Maa</b>
146. Marsruuttakso	5,3%	3%	18%
147. Buss	53,5%	63%	42%
148. Rong	5,2%	3%	18%
149. Tramm	27,1%	33%	27%
150. Takso	5,9%	8%	7%
151. Troll	36,0%	49%	18%

Suured erinevused ilmnevad aga sõltuvalt sellest, kas vastaja on Tallinna elanik või on pärit Tallinna lähiümbrusest. Kui trammi kasutamises on erinevus väike (vastavalt 33% linnas ja 27% maal), siis suuremad erinevused ilmnevad busside kasutamises (63% linnas ja 42% maal) ja eriti trolli kasutamise osas (49% linnas ja 18% maal). Erinevused ilmnevad ka marsruuttakso ja rongide kasutamise osas (mõlemate kasutamine on 3% linnas ja 18% maal elavate vastajate puhul).

Väljaspool Tallinnat liigeldes eelistatakse valdavalt kasutada autot. Seda eelistavad kasutada eelkõige maal elavad inimesed (vastavalt 58% linnas ja 72% maal) (vt tabel 9). Bussidest eelistavad linnas elavad inimesed enam kasutada kaugliinibussi (19%), Tallinna lähiümbruses elavad inimesed aga maakonna liinibussi (21%), linnalähirongi (19%) ja valla liinibussi (17%).

**Tabel 9. Millist transpordiliiki Te kõige sagedamini kasutate väljaspool Tallinna? (sageli vastanud)**

	<b>Kõik vastanud</b>	<b>Linn</b>	<b>Maa</b>
152. Linnalähirongi	8,3%	9%	19%
153. Valla liinibussi	5,4%	5%	17%
154. Maakonna liinibussi	9,0%	10%	21%
155. Kaugliinibussi	13,0%	19%	13%
156. Autot	49,7%	58%	72%

Me uurisime ka seda, mis tingimustel hakkaksid vastajad enam kasutama ühistransporti (vt tabel 10). 2000.a. küsitluses rõhutati eelkõige piletite odavust (58,2%), sellele järgnes soov et bussid oleksid vähem täis (46%) ning oluliselt vähem rõhutati soovi, ümberistumisi oleks vähem (27,7%) ja et oleks sobivamaid liine (26,3%). 2006..a. küsitluse andmed viitavad aga olulisele muudatusele – vastajad on enam hakanud rõhutama ühistranspordi kui teenuse kvaliteeti.

**Tabel 10. Mis tingimustel Te hakkaksite enam kasutama ühistransporti? Kas siis kui.... (väga oluline)**

	<b>Kõik vastanud</b>	<b>Linn</b>	<b>Maa</b>
157. Piletid oleksid odavamad	39,8%	47%	47%
158. Sõiduvahendid oleksid vähem täis	35,4%	45%	39%
159. Ümberistumisi oleks vähem	28,5%	36%	37%
160. Oleks sobivamaid liine	32,3%	39%	49%
161. Sõiduvahendid oleksid puhtamad	39,4%	50%	48%
162. Tunneksin end ühistranspordiga sõites turvalisemalt	30,9%	38%	40%
163. Ühistranspordi liiklus oleks sagedasem	39,5%	47%	57%

Ehkki esikohale asetub ikkagi soov, et piletid oleksid odavamad (39,8% kõikidest vastajatest), siis praktiliselt samaväärselt rõhutatakse ka seda, et ühistranspordi liiklus oleks sagedasem (39,5%) ja et sõiduvahendid oleksid puhtamad (39,4%). Üsna suur on ka nende osakaal, kes rõhutavad soovi, et sõiduvahendid oleksid vähem täis

(35,4%) ja et oleks enam sobivaid liine (32,3%). Kui linna lähiümbruses rõhutatakse enam seda, et oleks sobivamaid liine ja et ühistranspordi liiklus oleks sagedasem, siis linnas elavad vastajad rõhutavad enam seda, et sõiduvahendid oleksid vähem täis.

Samas on ühistranspordi kasutamise võimalused üsna suured. Nii märkis 82% linnas elavatest küsitletutest seda, et nende töökoha läheduses (lähemal kui 500 meetrit) asub ühistranspordi peatus. Maal elavatest küsitletutest märkis seda 66%.

## Hinnangud erinevatele transpordivahenditele

Erinevate transpordivahendite võrdlemiseks palusime me vastajatel hinnata nende kasutamise mugavust, usaldusvärsust, odavust, sagedust ja kiirust.

Kõige mugavamaks hindavad vastajad auto kasutamist ja kõige ebamugavamaks trolli kasutamist. Ühistranspordist hinnatakse kõige mugavamaks bussi.

### Tabel 11. Kuidas Te hindate 5 palli süsteemis järgmiste transpordivahendite kasutamise mugavust? (keskmised)

	Kõik vastanud	Linn	Maa
166. Buss	3,38	3,40	3,29
167. Tramm	3,21	3,25	3,07
168. Troll	3,17	3,24	2,91
169. Auto	4,51	4,46	4,66

Ka usaldusvärsusele antavates hinnangutes seatakse esikohale auto. Ühistranspordist rõhutatakse aga trammi usaldusvärsust. Linnas ja maal elavate vastajate hinnangud erinevad aga bussi ja trolli usaldusvärsuse hindamisel. Nii hindavad linnas elavad vastajad kõige vähem usaldusväärseks trolli, maal aga bussi.

### Tabel 12. Kuidas Te hindate 5 palli süsteemis järgmiste transpordivahendite kasutamise usaldusvärsust? (keskmised)

	Kõik vastanud	Linn	Maa
170. Buss	3,44	3,49	3,22
171. Tramm	3,54	3,53	3,58
172. Troll	3,33	3,35	3,26
173. Auto	4,23	4,20	4,34

Hinnates aga erinevate transpordivahendite kasutamist hinda, siis kõige kallimaks peavad vastajad auto kasutamist ning kõige odavamaks trammi kasutamist. Suuremad erinevused hinnangutes maa ja linna vahel ilmnevad eelkõige auto odavusele antavates hinnangutes.

**Tabel 13. Kuidas Te hindate 5 palli süsteemis järgmiste transpordivahendite kasutamise odavust? (keskmised)**

	<b>Kõik vastanud</b>	<b>Linn</b>	<b>Maa</b>
174. Buss	3,25	3,25	3,27
175. Tramm	3,30	3,31	3,28
176. Troll	3,27	3,29	3,21
177. Auto	2,74	2,67	2,96

Transpordivahendite kasutamise sagedusele antavate hinnangute osas on taas esikohal auto, ühistranspordist antakse kõige kõrgemad hinnangud trammile. Kõige madalamaks hinnatakse busside sagedust.

**Tabel 14. Kuidas Te hindate 5 palli süsteemis järgmiste transpordivahendite kasutamise sagedust? (keskmised)**

	<b>Kõik vastanud</b>	<b>Linn</b>	<b>Maa</b>
178. Buss	3,21	3,25	3,05
179. Tramm	3,69	3,70	3,65
180. Troll	3,59	3,63	3,44
181. Auto	4,37	4,33	4,51

Hinnates transpordivahendite kasutamise kiirust, siis esikohale seatakse vastajate poolt taas auto. Ühistranspordist hinnatakse kõige kiiremaks bussi. Mõningased erinevused on siin linna ja maal elavate inimeste vahel. Linna lähiümbruses elavad inimesed hindavad kõige kiiremaks trammi. Kõige aeglasemaks hinnatakse trolli.

**Tabel 15. Kuidas Te hindate 5 palli süsteemis järgmiste transpordivahendite kasutamise kiirust? (keskmised)**

	<b>Kõik vastanud</b>	<b>Linn</b>	<b>Maa</b>
182. Buss	3,43	3,48	3,23
183. Tramm	3,40	3,40	3,35
184. Troll	3,27	3,32	3,09
185. Auto	4,59	4,59	4,60

Transpordivahendite hindamisel erinevate aspektide väljatoomine võimaldab paremini nende häid ja halbu külgi välja tuua.

Nii on autode selgeks eeliseks nende kasutamise mugavus, nad on kiired ja usaldusväärsed ning neid saab kasutada nii sageli kui vaja. Probleemiks on aga asjaolu, et auto kasutamine on hinna poolest kallis.

Bussi hinnatakse ühistranspordist kõige mugavamaks ja kiiremaks. Samas hinnatakse madalalt nende käimise sagedust ning maal ka nende usaldusvärsust.

Trammi peetakse ühistranspordist kõige usaldusväärsemaks ja odavamaks ning ka kõige sagedasema graafikuga liikuvaks transpordivahendiks. Linna lähiümbruse elanikud peavad trammi ka kõige kiiremaks ühistranspordi vahendiks.

Trolli peetakse kõige ebamugavamaks ning kõige aeglasemaks transpordivahendiks. Linnas elavad vastajad peavad teda ka kõige vähem usaldusväärseks.



## Keskkonnateadlikkus

### Jüri Uljas

Keskkonnateadlikkuse alla kuulub looduskeskkonna- ja keskkonnakaitsega seotud mõtete, suhtumiste ja käitumisviiside süsteem (Raudsepp, 2002, 36). Keskkonnateadlikkus võib avalduda teoreetiliste vaadetena ja igapäevamõtlemises, keskkonnasõbraliku tarbimisena kui ka igapäevaelu valikutes.

Keskkonnateadlikkusel on kognitiivsed, hinnangulised ja käitumuslikud komponendid.

Analüüsi eesmärgil on otstarbekas keskkonnateadlikkust jaotada erinevateks osadeks.

A kognitiivne komponent: teadmised, ettekujutused ja arusaamad (keskkonnaprobleemide teadvustamine).

B hinnanguline komponent: keskkonnaga seotud hoiakud ja normid.

C käitumuslik komponent: konkreetne keskkonda mõjutav tegevus (elulaad).(Raudsepp, 2002).

Antud töös keskendutakse eelkõige inimeste aktiivsuses ja hinnangutes toimunud muutustele võrrelduna 2000.a. küsitluse andmetega.

Esmalt palusime me vastajatel hinnata Tallinna elanike keskkonnasõbralikkust. 2000.a. oli küsimus mõnevõrra teistsuguses formuleeringus - *Kui paljud Teie naabritest (Tallinna elanikest) püüavad käituda keskkonnasõbralikult?*

**Tabel 1. Kui paljud Tallinna elanikest püüavad Teie arvates käituda keskkonnasõbralikult?**

	<b>Tallinn 2000.</b>	<b>Linn 2006.a.</b>	<b>Maa 2006.a.</b>
<b>Mitte keegi</b>	<b>4,1%</b>	<b>0,8%</b>	<b>1,7%</b>
<b>Mõned üksikud</b>	<b>47,9%</b>	<b>54,7%</b>	<b>55,6%</b>
<b>Paljud</b>	<b>36,6%</b>	<b>39,5%</b>	<b>40,3%</b>
<b>Enamus</b>	<b>9,1%</b>	<b>4,4%</b>	<b>2,4%</b>

Nagu vastustest ilmneb, on vähenenud eelkõige mitte keegi ja enamus hinnanute osakaal ning samal ajal on suurenenud mõned üksikud ja paljud hinnanute arv. Samal ajal on huvitav tõdeda seda, et enamik inimesi hindab end käituvat keskkonnasõbralikult (vt tabel 2).

**Tabel 2. Kas Te ise käitute keskkonnasõbralikult?**

	<b>Linn 2006.a.</b>	<b>Maa 2006.a.</b>
Mitte kunagi	0,2%	1,0%
Mõnikord	17,0%	21,7%
Sageli	49,8%	53,9%
Alati	32,7%	23,4%

Me palusime vastajatel hinnata ka seda, kas nende pere saab midagi ära teha keskkonnaseisundi parandamiseks Tallinnas (vt tabel 3). Võrreldes 2006.a. andmeid 2000.a. andmetega tuleb tõdeda, et vastajate hinnangud on praktiliselt samad, erinedes vaid paari-kolme protsendi ulatuses. Üsna loomulikuna hindavad linna lähiümbruse elanikud oma võimalusi teha midagi Tallinna keskkonnaseisundi parandamiseks madalamateks.

**Tabel 3. Kas Teie pere saab midagi teha keskkonnaseisundi parandamiseks Tallinnas...**

	<b>2000. a</b>	<b>2006. a linn</b>	<b>2006. a maa</b>
Me saame ise palju ära teha	4,6%	5,0%	2,7%
2	8,9%	11,3%	8,5%
3	24,7%	28,5%	22,1%
4	19,6%	21,1%	26,3%
Me ei saa suurt midagi ära teha	32,9%	34,1%	40,4%

Seda, kuidas vastajad hindavad oma mõjutusvõimalusi otsuste vastuvõtmisel, võimaldavad hinnata küsimusele *Kas Te saate mõjutada otsuste vastuvõtmist?* antud vastuste dünaamika. Eelkõige on kasvanud nende osakaal, kes arvavad, et nad saavad mõjutada otsuste vastuvõtmist kas siis oma linnaosas või vallas. Vallas on nende inimeste osakaal suurem kui linnas kes arvavad et saavad (vastavalt 8,7% linnas ja 14,6% maal). Samas on väga vähe kasvanud nende inimeste osakaal, kes arvavad, et suudavad mõjutada otsuste vastuvõtmist Tallinna linnas (2,6%-lt 4,7%-ni). Samas on oluliselt kasvanud nende osakaal, kes väidavad et nad ei saa otsuste vastuvõtmist mõjutada (53,0%-lt 59,7%-le).

**Tabel 4. Kas Te saate mõjutada otsuste vastuvõtmist?****A. 43....oma linnaosas/vallas**

	<b>2000. a</b>	<b>2006. a linn</b>	<b>2006. a maa</b>
Jah	3,1%	8,7%	14,6%
Jah, aga ei taha	3,3%	4,4%	4,7%
Ei, aga tahaksin	34,6%	35,2%	37,7%
Ei	50,2%	51,8%	42,9%

**B. 44....Tallinnas**

	<b>2000. a</b>	<b>2006. a linn</b>	<b>2006. a maa</b>
Jah	2,6%	4,7%	3,7%
Jah, aga ei taha	2,6%	3,7%	2,8%
Ei, aga tahaksin	26,4%	31,9%	27,0%
Ei	53,0%	59,7%	66,6%

**C. 45....Riigi tasandil**

	<b>2000. a</b>	<b>2006. a linn</b>	<b>2006. a maa</b>
Jah	1,8%	3,5%	3,7%
Jah, aga ei taha	2,3%	2,6%	2,5%
Ei, aga tahaksin	16,6%	25,0%	26,5%
Ei	60,1%	68,9%	67,1%

Ka riigi tasandil otsuste vastuvõtmist endi hinnangul mõjutada suutvate inimeste arv on veidi kasvanud (1,8%-lt 2000.a. 3,5%-ni 2006.a.). Samas on kasvanud ka nende osakaal, kes arvavad, et nad ei saa mõjutada, kuid tahaksid (16,6%-lt 25%-ni). Suurenenud on aga ka nende osakaal, kes arvavad, et nad ei saa mõjutada (60,1%-lt 68,9%-ni 2006.a.).

Me uurisime ka seda, mida siis ikkagi ette võetaks, kui vastaja elukoha ümbruse keskkonnaseisund halveneb.

**Tabel 5. Mida Te ette võtaksite, kui Teie elukoha ümbruse keskkonnaseisund on halvenenud (suur õhusaaste, müra jne) (jah vastused).**

	<b>2000.a.</b>	<b>2006. linn</b>	<b>2006. maa</b>
28. Ei võta midagi ette	24,1%	22,5%	20,5%
29. Kirjutate ajalehes	12,5%	9,0%	8,1%
30. Pöördute keskkonnainspektsiooni	31,5%	32,2%	41,3%
31. Pöördute ise saastava ettevõtte poole	10,0%	10,5%	17,8%
32. Teatate tervisekaitseametisse	28,5%	30,4%	35,5%
33. Pöördute linnaosavalitsusse	28,5%	41,1%	43,3%
34. Pöördute kohaliku keskkonnaameti poole	29,0%	27,7%	41,8%
35. Pöördute Rohelise liikumise poole	15,0%	12,5%	14,9%
36. Helistate politseisse	10,2%	14,9%	8,1%
37. Teatate päästeametisse	10,2%	14,8%	13,4%
38. Teatate mujale (kuhu/teete midagi muud)	2,6%	3,3%	5,6%
39. Kas Te olete mõne eelpoolnimetatatu poole pöördunud - jah	9,7%	16,5%	21,5%

Eelkõige tuleb siin positiivsena rõhutada seda, et mõnevõrra on vähenenud nende osakaal, kes väitsid, et nad midagi ette ei võta (24,1%-lt 22,5%-ni, maal on neid aga veelgi vähem – 20,5%). Samas on oluliselt suurenenud nende osakaal, kes on mõne loetletud institutsiooni poole pöördunud (9,7%-lt 16,5%-ni linnas, maal on nende osakaal 21,5%).

Võrreldes 2006.a. küsitluse andmeid 2000.a. andmetega, torkab eelkõige silma usalduse kasv ametlike institutsioonide vastu. Nii pöörduakse eelkõige linnaosavalitsuse poole (28,5% 2000.a. ja 41,1% 2006.a.), kuid veidi on suurenenud ka nende osakaal, kes Tallinna linnas pöörduksid keskkonnainspektsiooni, tervisekaitseametisse, politsei ja päästeameti poole. Linnas on vähenenud institutsioonide osas vaid nende osakaal, kes märkisid pöördumist kohaliku keskkonnaameti poole. Samas on vähenenud Roheliste liikumise poole pöördujate (15,0%-lt 12,5%-ni) ning individuaalset algatuse ehk siis ajalehte kirjutamist pooldavate inimeste hulk (vähenenud 12,5%-lt 9,0%-ni). Ise saastava ettevõtte poole pöördujate osakaal on jäänud praktiliselt samaks. Samas on maal nende inimeste

osakaal oluliselt suurem (10,5% linnas ja 17,8% maal). Võrreldes Tallinna linnast pärit küsitletutega, on linna lähiümbruse elanike seas oluliselt enam neid, kes märgivad pöördumist keskkonnainspektsiooni (vastavalt 32,2% linnas ja 41,3% maal) ning kohaliku keskkonnaameti poole (vastavalt 27,7% linnas ja 41,8% maal). Maal on kõrgem ka nende osakaal, kes teataksid tervisekaitseametisse (vastavalt 30,4% linnas ja 35,5% maal). Samas teatataks linnas sagedamini politseisse kui maal (vastavalt 14,9% linnas ja 8,1% maal).

Kui oma elukoha keskkonnaseisundi kohta informatsiooni otsijate osakaal Tallinna linnas eriti tõusnud ei ole, siis maal on nende osakaal oluliselt kõrgem (vt tabel 6).

### **Tabel 6. Kas Te olete otsinud informatsiooni oma elukoha keskkonnaseisundi kohta?**

	<b>Tallinn 2000.</b>	<b>Linn 2006.a.</b>	<b>Maa 2006.a.</b>
Jah	9,1%	9,0%	17,1%
Olen otsinud, kuid ei saanud	6,1%	7,9%	8,3%

Samas on inimeste aktiivsus oluliselt suurem oma lähiümbruse planeeringu kohta info otsimisel. Kui 2000.a. vastas sellele küsimusele jaatavalt 12,2% vastanutest, siis 2006.a. oli nende osakaal Tallinna linnas 21,4% ja maal koguni 36,2%.

### **Tabel 7. Kas Te olete otsinud informatsiooni oma lähiümbruse planeeringu kohta?**

	<b>Tallinn 2000.</b>	<b>Linn 2006.a.</b>	<b>Maa 2006.a.</b>
Jah	12,2%	21,4%	36,2%
Olen otsinud, kuid ei saanud	7,1%	5,8%	7,2%

Pilti aitavad täiendada ka vastused küsimusele selle kohta, mis on vastaja arvates Eesti seadustega reguleeritud. Kõige enam on kasvanud vastajate teadlikkus just inimeste poolt loodava keskkonna kohta käiva info osas. Nii on võrreldes 2000.a. 33,4%-ga kasvanud 2006.a. 54,6%-ni (maal on neid koguni 60,2%) nende vastajate osakaal, kes arvavad, et seadustega on reguleeritud detailplaneeringute avalikustamine. Oluliselt on kasvanud ka nende osakaal, kes arvavad, et seadustega on reguleeritud välisõhu kvaliteet (vastavalt 39,2% 2000.a. ja 53,4% linnas ja 49,5% maal 2006.a.). Mõnevõrra on kasvanud ka nende hulk, kes arvavad, et Eesti

seadustega on reguleeritud ka müra tugevus (vastavalt 54,4% 2000.a. ja 58,2% linnas ja 63,2% maal 2006.a.).

**Tabel 8. Mis Te arvate, kas Eesti seadustega on reguleeritud.... (jah vastused).**

	<b>Tallinn 2000.</b>	<b>Linn 2006.a.</b>	<b>Maa 2006.a.</b>
46. Välisõhu kvaliteet	39,2%	53,4%	49,5%
47. Autode heitgaaside piirmäärad	68,0%	66,2%	67,1%
48. Müra tugevus	54,4%	58,2%	63,2%
49. Detailplaneeringute avalikustamine	33,4%	54,6%	60,2%

Samas on mõnevõrra vähenenud nende vastajate osakaal, kes arvavad, et Eestis seadustega on reguleeritud autode heitgaaside piirmäärad. Kui 2000.a. oli sellele jaatavalt vastanuid 68,0%, siis 2006.a. oli neid linnas 66,2% ja maal 67,1%.

Nende vastajate hulk, kes arvavad, et autode poolt põhjustatud õhu saastatus on elukeskkonnale ohtlik, on jäänud praktiliselt samaks (vt tabel 9). Samas on mõnevõrra tõusnud nende osakaal, kes arvavad, et autode poolt põhjustatud õhu saastatus ei ole eriti või pole üldse ohtlik (vastavalt 2,6% 2000.a. ja 9,6% linnas ja 7,4% maal 2006.a.).

**Tabel 9. Mis Te arvate, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on elukeskkonnale....**

	<b>Tallinn 2000.</b>	<b>Linn 2006.a.</b>	<b>Maa 2006.a.</b>
Ohtlik	85,2%	85,3%	86,8%
Mitte eriti või pole üldse ohtlik	2,6%	9,6%	7,4%

Ka hinnangud sellele, kuivõrd ohtlik on autode poolt põhjustatud õhu saastatus neile endile ja oma perekonnale, on jäänud praktiliselt samaks (vt tabel 10). Kuid ka siin on täheldatav muutus selles osas, et oluliselt on suurenenud nende osakaal, kes väidavad, et autode poolt põhjustatud õhu saastatus pole neile ja nende perekonnale eriti või üldse ohtlik (tõus 9,2%-lt 2000.a. 21,3%-ni linnas ja maal 23,2% 2006.a.). Kuna

tegemist on üsna olulise muutusega vastajate mõttekäikudes, siis vajab see küsimus edaspidi detailsemat vaatlemist.

**Tabel 10. Mis Te arvate, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on Teile ja Teie perekonnale....**

	<b>Tallinn 2000.</b>	<b>Linn 2006.a.</b>	<b>Maa 2006.a.</b>
Ohtlik	72,5%	72,4%	68,5%
Mitte eriti või pole üldse ohtlik	9,2%	21,3%	23,2%

Üsna suured muutused on toimunud ka vastajate hinnangutes selle kohta, mida nende arvates tuleks Tallinnas eelisarendada. Nii on oluliselt kasvanud nende hulk, kes eelistavad ühiskondliku transpordi eelisarendamist esmajärjekorras.

**Tabel 11. Kas Teie arvates tuleks Tallinnas...**

**A. 25....eelisarendada autoteid ja autotransporti**

	<b>2000. a</b>	<b>2006. a linn</b>	<b>2006. a maa</b>
Kõige tähtsam 1	21,9%	40,4%	44,8%
2	24,2%	22,6%	23,9%
Kõige vähem tähtis 3	35,7%	37,0%	31,3%

**B. 26....eelisarendada jalgratta- ja jalakäijateteid**

	<b>2000. a</b>	<b>2006. a linn</b>	<b>2006. a maa</b>
Kõige tähtsam 1	33,9%	29,3%	29,2%
2	29,2%	37,1%	38,1%
Kõige vähem tähtis 3	23,6%	33,4%	32,7%

**C. 27....eelisarendada ühiskondlikku transporti**

	<b>2000. a</b>	<b>2006. a linn</b>	<b>2006. a maa</b>
Kõige tähtsam 1	32,5%	47,6%	41,8%
2	28,5%	32,6%	35,0%
Kõige vähem tähtis 3	25,2%	19,7%	23,2%

Kui 2000.a. oli neid 32,5% vastanutest, siis 2006.a. oli neid linnas juba 47,6% ja maal 41,8%. Kuid veelgi suurem muutus ilmneb autoteede ja autotranspordi eelistajate

hulgas. Kui 2000. a. oli neid 21,9%, siis 2006.a. oli nende osakaal linnas juba 40,4% ja maal 44,8%. Vaadates eelnevaid andmeid autode poolt põhjustatud õhu saastatuse kohta, siis tekib küsimus, kas autokasutajate hulga suurenemine ei too kaasa ka auto ohtlikkuse alahindamist? Samas näitavad tulemused ka seda, et jalgratta- ja jalakäijateteede eelistajate hulk on langenud 33,9% 2000.a. 29,3% -ni linnas ja 29,2%-ni maal 2006.a. Kui 2000.a. oli veel lootust, et Tallinna linnas pööratakse jalgrattateede rajamisele enam tähelepanu, siis praeguseks on need lootused kadunud ja pigem on vähenenud linnakeskkonnas rattakasutajate arv. Seega ei ole võimalik Tallinna linnas jalgratast enam tõsiseltvõetava liiklemisvahendina käsitleda.



## Kokkuvõte

Aruande näol on tegemist vaid põgusa ülevaatega antud küsitluses saadud tulemustest. Detailsem analüüs võimaldab ilmselt pilti ja tendentsi oluliselt täpsustada. Seetõttu keskendutakse kokkuvõttes eelkõige küsitluse nendele aspektidele, mis saaksid olla monitooringusüsteemi väljatöötamise aluseks Tallinna transpordikasutamise arengutrendide jälgimiseks. Kuna tegemist on kordusküsitluste läbiviimisega iga teatud arvu aastate tagant, siis tuleks keskenduda eelkõige trendide väljatoomisele.

Esimene murettekitav tendents on liikluse ohtlikkus. Kõik liiklejad on tundnud end ohustatuna. Jalakäijana on end ohustatuna tundnud 52,5% kõikidest vastajatest. Jalgrattaga linnatänavatel on end ohustatuna tundnud 22,7% Tallinnast ja 22,5% maalt pärit vastajatest. Samas on huvitav ja kurvastav tõdeda seda, et end jalgratturina ohustatuna tundvate inimeste osakaal on oluliselt langenud. Põhjusi saab siin olla aga ainult üks. Ilmselt on vastajate hinnangul Tallinna liiklus muutunud sedavõrd ohtlikuks, et jalgrattaga lihtsalt enam ei juleta sõita. Jalgratturina tuntakse end sagedamini ohustatuna Kesklinnas ja Nõmmel.

Võrreldes 2006.a. küsitluse andmeid 2000.a. andmetega ilmneb, et kui aastal 2000 oli peamised jalgrataste enamat kasutamist piiravad tegurid rohkem korralduslikku laadi (nt hoiuruumide ja parkimiskohtade ning turvaliste jalgrattateede puudumine), siis aastaks 2006.a. on olukord muutunud. Esikohale on asetunud eelkõige jalgratta kasutamise turvalisusega seotud probleemid. Nii märgiti Tallinna linnas peamiseks probleemideks 2006.a. turvaliste jalgrattateede puudumist töölt koduni (vt Tabel 1) järel teisena liikluse ohtlikkust ja alles seejärel jalgratta hoiuruumide puudumist.

Seega tuleb tõdeda, et 2000. a. oli Tallinnas veel võimalik ja lootus kasutada jalgrattaid aktiivsemalt ning selle takistusena nähti peamiselt korralduslikke küsimusi. Tänapäevaks oleme me aga jõudnud olukorda, kus jalgrataste kasutamist tänavatel piiravad eelkõige turvalisusega seotud küsimused. See asjaolu võib aga oluliselt piirata jalgrataste kasutamist linnakeskkonnas.

Võrreldes 2000.a. on oluliselt vähenenud nende inimeste arv, kel autot ei ole. Nii märkis 2000.a. 51,6% ja 2006.a. 38,5% kõikidest vastajatest seda, et nende perekonnas autot ei ole. Kasvanud on ka nende inimeste osakaal, kel peres on 2 või enam autot.

Üldiselt on vastajate majanduslik olukord paranenud. Sellele viitavad ka võrdlusandmed auto kasutamist piiravate tegurite kohta. Kui 2000.a. rõhutati eelkõige autokütuse hinda auto kasutamist oluliselt piirava tegurina, siis 2006.a. on esikohale tõusnud liiklusummikud ja parkimiskohtade puudumine ning alles seejärel tulevad autokütuse ja parkimise hind. Samas on mõnevõrra tõusnud ka liikluse ohtlikkusele antavad hinnangud. Küllalt suur osa (42,0%) auto kasutajatest on tundnud end Tallinnas sõites ohustatuna.

See võib aga omakorda viidata asjaolule, et hinnatundlike autokasutajate osakaal väheneb ja mitmesuguste tasude tõstmisega seotud regulatsioonid ei pruugi enam toimida. Osaliselt viitab sellele ka nende vastajate osakaal, kes vastuseks küsimusele kuidas saaks piirata liigsete autode hulka kesklinnas, viitasid hinnaga seotud regulatsioonidele. Nii pidas väga tõhusaks piirajaks sissesõidutasude rakendamist (ummikumaksu) vaid 17,7% ja parkimistasudega reguleerimist 21,2% auto kasutajatest. Nende osakaal, kes märkisid et nemad ise või nende tööandaja peab tasuma parkimise eest töökoha juures, oli suhteliselt väike - 18,9%. Seevastu 44,2% auto kasutajatest arvasid et väga tõhus on eelkõige sissesõidu ära keelamine.

Ka ühistranspordile antavates hinnangutes ilmneb elanikkonna majandusliku heaolu tõus. Ehkki esikohale asetub ikkagi soov, et piletid oleksid odavamad (39,8% kõikidest vastajatest), siis praktiliselt samaväärselt rõhutatakse ka seda, et ühistranspordi liiklus oleks sagedasem (39,5%) ja et sõiduvahendid oleksid puhtamad (39,4%). Üsna suur on ka nende osakaal, kes rõhutavad soovi, et sõiduvahendid oleksid vähem täis (35,4%) ja et oleks enam sobivaid liine (32,3%). Kui linna lähiümbruses rõhutatakse enam seda, et oleks so tahetakse ühistranspordi näol saada eelkõige kvaliteetsemat teenust.

Elanike aktiivsus keskkonnaküsimustes on tõusnud. Eelkõige ilmneb see suurenenud huvis oma lähiümbruse planeeringu kohta. Kui 2000.a. vastas sellele küsimusele jaatavalt 12,2% vastanutest, siis 2006.a. oli nende osakaal Tallinna linnas 21,4% ja maal koguni 36,2%.

Võrreldes 2006.a. küsitluse andmeid 2000.a. andmetega, torkab eelkõige silma usalduse kasv ametlike institutsioonide vastu. Nii pöörduakse eelkõige linnaosavalitsuse poole (28,5% 2000.a. ja 41,1% 2006.a.), kuid veidi on suurenenud ka nende osakaal, kes Tallinna linnas pöörduksid keskkonnainspektsiooni, tervisekaitseametisse, politsei ja päästeameti poole. Ka pöördujate osakaal on tõusnud.

Samas on keskkonnaküsimustes täheldatavad ka teatud ohumärgid. Nii ilmneb see autode poolt põhjustatud õhusaastele antavate hinnangute osas. Oluliselt on suurenenud nende osakaal, kes väidavad, et autode poolt põhjustatud õhu saastatus pole neile ja nende perekonnale eriti või üldse ohtlik (tõus 9,2%-lt 2000.a. 21,3%-ni linnas ja maal 23,2% 2006.a.). Kuna tegemist on üsna olulise muutusega vastajate mõttekäikudes, siis vajab see küsimus edaspidi detailsemat vaatlemist.

Üsna suured muutused on toimunud ka vastajate hinnangutes selle kohta, mida nende arvates tuleks Tallinnas eelisarendada. Nii on oluliselt kasvanud nende hulk, kes eelistavad ühiskondliku transpordi eelisarendamist esmajärjekorras.

Kui 2000.a. oli neid 32,5% vastanutest, siis 2006.a. oli neid linnas juba 47,6% ja maal 41,8%. Kuid veelgi suurem muutus ilmneb autoteede ja autotranspordi eelistajate hulgas. Kui 2000. a. oli neid 21,9%, siis 2006.a. oli nende osakaal linnas juba 40,4% ja maal 44,8%. Vaadates eelnevaid andmeid autode poolt põhjustatud õhu saastatuse kohta, siis tekib küsimus, kas autokasutajate hulga suurenemine ei too kaasa ka auto ohtlikkuse alahindamist? Samas näitavad tulemused ka seda, et jalgratta- ja jalakäijateteede eelistajate hulk on langenud 33,9% 2000.a. 29,3%-ni linnas ja 29,2%-ni maal 2006.a. Kui 2000.a. oli veel lootust, et Tallinna linnas pööratakse jalgrattateede rajamisele enam tähelepanu, siis praeguseks on need lootused kadunud ja pigem on vähenenud linnakeskkonnas rattakasutajate arv. Seega ei ole võimalik Tallinna linnas jalgratast enam tõsiseltvõetava liiklemisvahendina käsitleda. Hetkel on küsimus vaid selles, kumb arengusuund valitakse – kas hakatakse eelisarendama ühistransporti või hoopis autotransporti?