

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Jana Škljarova

**TEADLIKKUS JAGATUD RUUMI KONTSEPTSIOONIST JA
SELLE PERSPEKTIIVID EESTI LINNAPLANEERIMISE
PRAKTIKAS**

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB02/14, peaeriala logistika

Juhendaja: Dago Antov, PhD

Tallinn 2019

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 8431 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Jana Škljarova

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 164333EALB

Üliõpilase e-posti aadress: janashkljarova@gmail.com

Juhendaja: Dago Antov PhD:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. TEOREETILINE OSA	7
1.1. Liikluse korralduse kontseptsioonid	7
1.1.1. <i>Woonerf</i> 'i tsoon	8
1.1.2. Jagatud ruum	11
1.1.3. Jagatud ruum vs <i>woonerf</i>	16
2. METOODIKA	17
2.1. Uurimisstrateegia	17
2.2. Valim	17
2.3. Andmete kogumine ja tulemuste hindamine	19
3. TULEMUSED JA ANALÜÜS	21
3.1. Vastuste kirjeldus	21
3.1.1. Tallinn	21
3.1.2. Tartu	24
3.1.3. Pärnu	28
3.1.4. Maardu	30
3.1.5. Narva	32
3.2. Tulemuste koond	34
3.3. Ettepanekud	37
KOKKUVÕTE	38
SUMMARY	41
KASUTATUD ALLIKAD	43
LISAD	45
Lisa 1. Intervjuu üldine plaan, põhiküsimused	45

ABSTRAKT

Tõhusa ja efektiivse liiklemise tagamiseks teedel rakendatakse erisuguseid liikluskorralduse kontseptsioone. Üheks selliseks innovaatiliseks kontseptsiooniks on jagatud ruumi (inglise keeles *shared space*) kontseptsioon, mille korral kõik liiklejagrupid on pandud ühte liiklusruumi.

Bakalaureusetöö teema on „Teadlikkus jagatud ruumi kontseptsioonist ja selle perspektiivid Eesti linnaplaneerimise praktikas“.

Töö eesmärk on välja selgitada Eesti omavalitsuste ametnike teadlikkus ja hoiakud jagatud ruumi kontseptsiooni osas ning hinnata jagatud ruumi potentsiaali Eesti linnades.

Bakalaurusetöö uurimisprobleem seisneb selles, et jagatud ruumi kontseptsiooni ei tunta süvitsi ega osata hinnata selle rakendamise võimalusi, eeliseid ja puuduseid.

Bakalaurusetöös käsitleb autor viit Eesti linna: Tallinna, Tartut, Narvat, Pärnut ja Maardut. Eesmärgini jõudmiseks kasutab kvalitatiivseid uurimismeetodeid, täpsemalt poolstruktureeritud intervjuusid. Intervjuude käigus intervjuerib seitset pädevat inimest.

Lõputöö tulemustele tuginedes saab öelda, et üldiselt on Eesti linnade ametnikud teadlikud jagatud ruumi kontseptsioonist, kuid neil puudub täpne ülevaade selle kontseptsiooni põhimõtetest ja tulemustest. Reeglina ei nähta *woonerf*- ja jagatud ruumi kontseptsioonil suuri erinevusi.

Vaadeldavates linnades ei eksisteeri klassikalist jagatud ruumi, kuid kohtab kontseptsioonile omaseid elemente, mis ilmusid iseseisvalt aja jooksul. Laiemalt nähakse selle potentsiaali lähiajal vaid Tallinnas ja Narvas.

Jagatud ruumi rakendamise osas ollakse pigem ettevaatlikud. Vastanute hoiakud jagatud ruumi kontseptsiooni suhtes erinevad üksteisest märgatavalt.

Töö autor teeb järelduse, et jagatud ruumi kontseptsiooni potentsiaal sõltub olulisel määral konkreetsest keskkonnast, ametnike teadlikkusest ja hoiakutest.

Võtmesõnad: jagatud ruum, *woonerf*, liikluskorraldus, hoiakud, teadlikkus.

SISSEJUHATUS

Efektive ja ohutu liiklemise tagamiseks asulates on rakendatud erinevaid liikluskorralduse reegleid ja kontseptsioone. Kõige tüüpilisemale liikluskorralduse kontseptsioonile on omane segregatsioon – kõik liiklejagrupid omavad teel konkreetset liiklusruumi, kus neil on eesõigus, ja nende gruppide liikumise ristumine on lubatud ainult teatud kohtades vastavalt kehtestatud reeglitele. Viimasel ajal on maailma paljudes riikides üha populaarsemaks muutunud jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamine, mille korral kõik liiklejagrupid jagavad omavahel ühtset ruumi ja omavad võrdset õigust. See on väga julge, kaasaegne, uudne ning erakordne lahendus. Eestis sellist lähenemist puhtal kujul ei eksisteeri, kuid kohtab kontseptsioonile omaseid elemente. Autori hinnangul on jagatud ruumi teemat Eestis vähe uuritud.

Bakalaureusetöö uurimisprobleem seisneb selles, et jagatud ruumi kontseptsiooni ei tunta süvitsi ega osata hinnata selle rakendamise võimalusi, eeliseid ja puudusi.

Töö eesmärgiks on hinnata Eesti omavalitsuste ametnike teadlikkust ja hoiakuid jagatud ruumi kontseptsiooni osas ning hinnata selle potentsiaali Eesti linnades. Töö eesmärgi saavutamiseks sõnastas töö autor järgmised uurimisküsimused:

1. Kuivõrd teadlikud on küsitatud ametnikud jagatud ruumi kontseptsioonist?
2. Milline on küsitatud ametnike suhtumine jagatud ruumi kontseptsiooni?
3. Kuivõrd palju nähakse oma vastutusvaldkonnas jagatud ruumi kontseptsioonil potentsiaali?
Mis kohtades võiks sellist kontseptsiooni rakendada?

Töö koosneb kolmest osast.

Teoreetilises osas keskendutakse liikluskorralduse põhimõttele ja kontseptsioonidele – *woonerf* ja jagatud ruumi sisule, taustale, positiivsetele ja negatiivsetele külgedele ning nende omavahelisele võrdlusele. Tuuakse näiteid ka jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamisest mujal maailmas. *Woonerf*-kontseptsiooni puhul vaadatakse aga ka Eestile omaseid jooni.

Metoodilises osas selgitatakse uuringu läbiviimise korda, valimi koostamise metoodikat, tutvustatakse andmete kogumise ja tulemuste hindamise meetodeid. Uurimismeetodiks valitakse poolstruktureeritud intervjuud, uurimisobjektideks on linnaplaneerimise valdkonna pädevad

inimesed ehk ametnikud. Uurimisobjektide valik toimus linnade suuruse, elanike arvu, linna eripära ning ametnike kättesaadavuse alusel.

Empiirilises osas esitatakse ja analüüsitakse autori poolt saadud uurimistulemusi ning tehakse saadud andmete omavaheline võrdlus. Kõige viimasena tehakse järeldused ja ettepanekud.

1. TEOREETILINE OSA

1.1. Liikluse korralduse kontseptsioonid

Liikluskorraldus on erinevate meetmete süsteem, mis on suunatud efektiivse, tõhusa, resultatiivse ja ohutu liiklemise tagamisele tänavatel ja teedel. Tegevus hõlmab kõiki liikumisse kaasatud osapooli (jalakäijaid, jalgrattureid, mootorsõidukeid). See on süstemaatiline, eesmärgistatud, hästi planeeritud ja läbimõeldud protsess, mida teostatakse läbi planeerimise, organiseerimise, kontrollimise, koordineerimise ja järelevalve. (Croft 2009, 7)

“Liikluse korraldamise eesmärk on tagada häireteta, sujuv, võimalikult kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustav liiklus.“ (LS §6). Eesmärgi saavutamine on otseselt seotud allmainitud tegevuste rakendamisega (Ajala 2016, 2):

1. Vaba, häireta liiklusvoo tagamine – selleks, et liiklusvoog oleks häireta liikluskorralduse planeerimisel tuleb arvestada tee tüüpi, liiki, funktsiooni, liiklustihedust, liiklussagedust jne. Häireta liiklusvoo saavutamine pole võimalik ka ilma voogude eri suundadesse suunamise ja erinevate teede, marsruutide, alevikkude, alevite, linnade, territooriumide jne hõlmamiseta.
2. Ummikute ja viivituste vähendamine – viivitused ja ummikud tekivad teel transpordivahendite kogunemise (liiklussagedus on suurem kui läbilaskvus) või riknemise tõttu. Igal tee objektil on oma läbilaskvuse piirmäär, mis sõltub eri faktoritest (nt sõiduradade arvust, liiklusvoo koosseisust, liikluskorraldusvahenditest – nt fooridest, ilmingimustest, liikluses osalejate käitumise omapärasest). Kuna viivitused ja ummikud teel mõjuvad negatiivselt nii inimese tervisele kui ka keskkonnale, tuleb seda aspekti arvesse võtta, kontrollida, hästi planeerida ja juhtida.
3. Liiklusõnnetuste vähendamine – ohutus teedel peab olema tagatud inimeste elu ja vara säilitamiseks ning inimeste elukvaliteedi taseme tõstmiseks.

Liikluskorraldust teostatakse ja juhitakse tehniliste ja õiguslike meetmete kaudu. Maksimaalse tulemuse saavutamiseks peavad tehnilised ja õiguslikud meetmed olema omavahel integreeritud ning neid pole võimalik kasutada isoleerituna. Liikluskorraldust Eesti teedel sätestab

Liiklusseadus, mille kasutamine ja järgimine on kohustuslik. Eestis ei ole eri standardid kohustuslikud (nt Eesti standard linnatänavad EVS 843:2016). Iga omavalitsus otsustab ise, kas teha mingi konkreetse objekti kohta käiv standard kohustuslikuks. On võimalik kasutada ka teiste riikide standarte/norme.

1.1.1. *Woonerf*'i tsoon

Woonerf-kontseptsiooni aluseks on vähendada autode ja jalakäijate eraldatust ja autojuhtide privileege jalakäijate ees (Hamilton-Baillie 2008, 166–167).

Woonerf-kontseptsiooni kohaselt jagavad jalakäijad ruumi mootorsõidukite ja jalgratastega ning omavad sõidukite ees eesõigust. Luuakse selline keskkond, kus autojuhte mõjutatakse psühholoogiliselt, et juhid tunneksid, et nad sõidavad õuealal ning peavad seetõttu arvestama keskkonnaga ja olema tähelepanelikumad. Õueala atmosfäär luuakse tänavate disaini kaudu. Kõnniteed ja sõiduteed ühendatakse omavahel, rajatakse haljastused, paigutatakse pingid ja teised atribuudid. (Paja 2015, 1–2)

Kontseptsioon töötati välja 1960. aastatel Hollandis Delfti linna ja teadlase Joost Vahli koostöona. Joost Vahl integreeris eksperimendi käigus esimest korda kõik liikluses osalejad üheks sotsiaalseks tsooniks. *Woonerf*-kontseptsioon tunnistati efektiivseks ja Hollandi valitsus hakkas seda alates 1976. aastast rakendama. (Hamilton-Baillie 2008, 166–167) Peamiseks rakendamise põhjuseks oli vajadus suurendada elamurajoonides jalakäijate ja elanike ohutust ja kaitsta elamurajooni autode kahjulike mõjude eest (Hamilton-Baillie 2000, 4).

Eksisteerivad erinevad omadused, mis eristavad klassikalise *woonerf*-kontseptsiooni teistest tänavalaadsetest kontseptsioonidest. Näiteks (Paja 2015, 4–12):

- tsooni piirid peavad olema arusaadavad ning varustatud liiklusmärgiga – sisenemine, väljumine;
- jalakäijate ja sõidutee eraldamise puudumine (nt kõnnitee serva eemaldamine), kuid teosade erinevate värvide või tekstuuride kasutamine on lubatud;
- liikluse rahustamise meetmete kasutamine on lubatud ja on vajalik mootorsõidukite liikluskiiiruse vähendamiseks ja ettevaatlikuse tõstmiseks (nt künnised);
- jalakäijad omavad privileege mootorsõidukite ees – isegi sõiduteel mängimine on lubatud;
- mootorsõidukid peavad liikuma samas tempos nagu jalakäijad;
- reeglina parema käe reegli kehtimine;

- parkimine on lubatud kohtades, mis on varustatud spetsiaalse märgiga või teekatte materjaliga;
- minimaalsed liikluskorralduse reeglid.

Järgnevalt on välja toodud *woonerf*-kontseptsiooni positiivseid ja negatiivseid külgi.

Woonerf-kontseptsiooni positiivseid külgi (Biddulph 2001, 16–19):

1. Elanike ja jalakäijate ohutuse suurendamine – kiiruse piirangu ja liikluse rahustamise meetmete rakendamine.
2. Tõhus ruumi kasutamine – kuigi spetsiaalset ruumi autodele ja kergliiklejatele ei ole, on saavutatud nn „väertuslik avalik ruum“. Kõik elamurajoonide jalakäijate ja elanike vajadused on täidetud maksimaalselt – nii on võimalik paigutada lisarajatisi kui ka tegeleda muude asjadega sõiduteel.
3. Atraktiivse elamurajooni loomine – haljastuse, pinkide ja teiste atribuutide panek, tüüpiliste liikluskorraldusvahendite puudumine (nt valgusfoorid, märgistus) võimaldab luua elamurajoonides meeldiva ja esteetilise atmosfääri.
4. Vaegliiklejate, eakate, laste vaba liikumine – kõigil jalakäijatel on võimalik vabalt ning ohutult liikuda kogu ruumi pikkuses ja omada juurdepääsu kõigi elamurajoonides asuvate objektide juurde.
5. Sotsiaalne mõju (suhtlemine, tegevused) – elamurajoonide elanikud veedavad rohkem aega hoovides suheldes, suuremal määral puudutab see lapsi. Sellega kaasneb ka kuritegevuse vähendamine.

Miinused sõltuvad kohalikest eripäradest:

1. Juhuslikud liiklusummikud – ummikud võivad tekkida sõidukijuhtide soovist lühendada teed kasutades tipptundidel *woonerf*'i tsooni või ka peatunud sõiduki, halva infrastruktuuri, avariide, ennustamatute sündmuste tõttu ning teeremondi ajal. Ummikud võivad tekitada elamurajoonide elanikele viivitusi ja vaba ruumi vähenemist ning takistada päästeameti autode liigipääsu. *Woonerf*'i tsoonis ei saa päästeameti autod sõita nii kiiresti nagu tavalisel sõiduteel, mõnikord on takistuseks ka kitsad tänavad, mis ei võimalda päästeameti sõidukitele juurdepääsu.
2. Inimeste usaldamatus ja hirm *woonerf*-kontseptsiooni suhtes – veendumus ja usk, et *woonerf*-kontseptsiooni rakendamine on ohtlik.
3. Mitte iga elamurajooni liiklust ei saa kohandada *woonerf*-kontseptsiooniks – takistusteks võivad olla nt lähedal asuvad objektid, ehituse võimatus, otstarbetus jne.

Woonerf-lahendus osutus edukaks ja tänapäeval tunnevad ning rakendavad seda kontseptsiooni paljud riigid. Tavaliselt *woonerf*-kontseptsioonid erinevad oma ülesehituselt eri riikides. Säilitatud on üldised põhiprintsiibid, kuid liikluskorraldus võib olla kohandatud ja muutunud vastavalt iga riigi praktikale, eripärale ja vajadustele.

Eestis on *woonerf*-kontseptsiooni rakendamine väga populaarne, kuid ei eksisteeri ühtegi selle kontseptsiooni puhas näidet. Meie riigis nimetatakse *woonerf*-kontseptsiooni õuealaks. Õueala ehituse planeerib ja seal korraldatud liikluse eest vastutab maaomanik (riigiteid haldab riik ehk maanteeamet, kohalikke teid ja linnatänavaid haldab omavalitsus). Enamasti asuvad õuealad eramaadel, st et nende korraldamise ja haldamise eest vastutavad sageli ka eraomanikud. (Tepandi 2018, 10)

Järgneval joonisel (vt Joonis 1) kajastatakse Eestis kehtiv *woonerf*³ i märk.



Joonis 1. „Õueala“ (liiklusmärk 573) ja „Õueala lõpp“ (liiklusmärk 574)
Allikas: MKM (2011, 5).

Eesti Liiklusseaduse kohaselt õuealal „Jalakäija tohib liikuda ja laps mängida kogu õueala ulatuses, kuid ei tohi juhti põhjendamatult takistada.“ (§64). Sellest hoolimata ei kuulu teel mängimine eestlaste harjumuste hulka. Koolis, kodus ja lasteaias õpetatakse lapsi mitte mängima seal, kus autod sõidavad.

Liiklusseaduse kohaselt on maksimaalne lubatud kiirus Eesti õuealadel 20 km/h (§15). Sageli autojuhid seda ei järgi ning ületavad kiirust märkimisväärselt ja seepärast muutub „teel mängimine“ ohtlikuks ja võimatuks.

Nii *woonerf*-kontseptsiooni puhul kui ka Eesti õuealadel on jalakäijatel eesõigus, kuid Eesti näitel see ei realiseeru – jalakäijatele on tehtud ülekäigurajad, nad peavad olema ettevaatlikud ja andma tihti autodele teed, autod see-eest annavad harva jalakäijatele teed kohtades, kus ülekäik

puudub ja jalakäijad pole samuti harjunud, et auto selleks mitte ette nähtud kohas teed annab. Väga tihti on Eesti õuealades jalakäijatele loodud ka eraldi kõnnitee.

1.1.2. Jagatud ruum

Jagatud ruum on kontseptsioon, millele on omane eelkõige liiklejagruppide segregatsiooni puudumine ja võrdse õiguse olemasolu kõikide liiklejagruppide vahel. Kõik atribuudid, mille funktsiooniks on pinna jagamine liikluses osalejate vahel, eemaldatakse, liikluses osalejatele aga antakse vabadus. Kontseptsioonile on samuti omane formaalsete reeglite (märgid, märgistus jne) puudumine. (Hoek 2011, 13–14) Oluliseks kontseptsiooni eripäraks on ka innustada jalakäijaid disaini elementide ja meelelahutuslike tegevuste kontsentreerumise kaudu kasutama tänavat nii, et lõppkokkuvõttes kontseptsioon ei kaotaks oma tähendust ega oleks kasulik vaid autojuhtidele. Sellist kontseptsiooni pole mõtet rakendada seal, kus jalakäijaid on vähe. (DfT 2011, 7)

Kontseptsiooni eesmärgiks on mootorsõidukite domineerimise, liikluse kiiruste ja liiklusvoogude vähendamine ning selle kaudu ka ohutuse suurendamine. Ohutuse tõstmine saavutatakse selle kaudu, et liikluses osalejad pannakse keskkonna kaudu pöörama rohkem tähelepanu oma ümbrusele ja saama sellest teadlikumaks. (Hoek 2011, 13–14) Jagatud ruumi kontseptsiooni eesmärgid realiseeritakse tavaliselt füüsiliste ja psühholoogiliste meetmete abil (DfT 2011, 5–7). Füüsiliste meetmete all mõistetakse konkreetsete vahendite paigaldamist, mille abil luuakse disaini (nt haljastuse istutamine, pinkide paigutus jne). Psühholoogiliste meetmete all mõistetakse mõju inimese psühholoogiale tänava kujundamise kaudu (nt haljastuse paigutamine piki tänavat tekitab kitsa ruumi efekti ja sunnib autojuhte kiirust vähendama, kindlate reeglite puudumine sunnib autojuhte olukorda paremini jälgida).

Jagatud ruumi kontseptsiooni teke on otseselt seotud *woonerf*-kontseptsiooniga. Jagatud ruum on *woonerf*-kontseptsiooni laiendamine ja täiustamine. Jagatud ruumi isaks peetakse Hollandi inseneri Hans Mondermani. Hans Monderman oli 1980. aastate keskel Frieslandi liiklusohutuse juhiks ning üheks tema peamiseks ülesandeks tol ajal oli liikluse vähendamine ühes Hollandi külas, Oudehaskes. Küla peatänav oli tol ajal külaelanikele üsna ohtlik seal sõitvate autode kiiruse ületamise pärast. (Gillies 2009, 13–14) Hans Monderman ei saanud eelarve piirangu tõttu liikluse rahustamise meetmeid tugevdada. Eksperimendi raames proovis ta vastupidi järk-järgult eemaldada liikluse rahustamise meetmeid ja liiklusreegleid. Tulemused viisid kiiruse langemiseni 40–50% võrra. (Clarke 2006, 290)

Järgnevalt on välja toodud jagatud ruumi positiivseid ja negatiivseid külgi.

Positiivsed küljed (Hoek 2011; DfT 2011):

1. Kõik liikluses osalejad vastutavad ohutuse eest võrdselt – segregatsiooni rakendamisega on õnnetused tavaliselt tingitud mõne ühe liiklejagrupi veaga. Jagatud ruumi korral on kõik liiklejagrupid pandud samadesse tingimustesse ja seetõttu mõlemad pooled vastutavad alati võrdselt.
2. Ummikute puudumine – jagatud ruum põhjustab tõrgeteta voolu ja voolu peatamist kutsuvate tahtlike tõkete puudumise (valgusfoor, stoppmärgid jne). See omakorda põhjustab autode enam-vähem püsivat tempot. Erandjuhtudel võivad küll tekkida ummikud, nt halva planeerimise, õnnetuste, ülegabariitsete autode korral.
3. Inimeste elukvaliteedi suurendamine (tervis, ökoloogia) – tänavad on tavaliselt atraktiivsemad ning meelelahutuskohtade arv suureneb.

Jagatud ruumi kontseptsioon propageerib ka tervisliku eluviisi – tavaliselt on tänavad atraktiivsed aktiivsemateks liikumisviisideks (nt jalgrattaga sõitmiseks, kõndimiseks).

Kuna jagatud ruumi rakendamisega autode kiirused vähenevad ning tänavate disain muutub atraktiivseks kergliikluustranspordile, siis autode arv sellistel tänavatel väheneb. Sellega kaasneb heitgaaside vähendamine. See mõjub positiivselt ökoloogiale.

Elukvaliteedi suurenemise põhjuseks on võimalik nimetada ka müra vähendamist (autode kiirused vähenevad, müra tase väheneb ka).

4. Tänavate paindlikkus ja mitmekesisus – jagatud ruumi puhul on tänavad mitmekesised, kus ühes kohas toimub eri tegevusi. Tänavat saab kasutada eri viisidel, seal võivad toimuda eri üritused ja sinna saab paigutada eemaldatavaid objekte, st et jagatud ruumi puhul on tänav paindlik.

Negatiivsed küljed:

1. Alati muutuv olukord tänaval – teel toimuv pole reguleeritud seaduse ega vahenditega, seetõttu sõltub olukord tänaval ajast, indiviididest ja nende vastastikust mõjust. Seda on raske prognoosida. (Clarke 2006, 290)
2. Eakad ja puudega inimesed on ohu all – jagatud ruum nõuab palju tähelepanu, kuid see omadus on puudega inimestel ja eakatel häiritud. Eriti problemaatiline võib olla see nägemispuudega inimeste jaoks, kuna sellised objektid, nagu valgustus, äärekivid ja puutetundlikud pinnad on väga olulised nende orienteerimiseks. Nende eemaldamine võib tuua usalduse, enesekindluse ning iseseisva mobiilsuse vähenemist. (*Ibid.*, 290–292) Lisaks nõuavad uuendused tavaliselt ümberõpet ja uute harjumuste tekkimist, sellega on tavaliselt nendes kahes sotsiaalgrupis raskusi.

3. Elanike reaktsioon – igal rahvusel ja igal indiviidil oma mentaliteet, arvamused, hoiakud, harjumused ja kultuur. Nende tekkimise aluseks on ümbritsev keskkond, inimesed ja traditsioonid. Jagatud ruumi kontseptsiooni tajuste sõltub suurel määral ülalmainitud komponentidest. Seetõttu suhtumine jagatud ruumi kontseptsiooni kujuneb isikliku taju alusel. Sagedasti inimesed suhtuvad negatiivselt uuendustesse kuna see toob endaga kaasa ümberõpetamist, arusaamist, süvenemist, uute harjumuste tekitamist või harjumusest lahti saamist. Lisaks, inimesed kipuvad nägema esialgul lahenduse või uuenduse negatiivseid aspekte ilma sügavale sisenemata. Seega jääb spetsialistide ja teadlaste arvamus arvesse võetamata ning oma subjektiivne arvamust peetakse tõeks.

Jagatud ruumi lõplik kuju ja toimimisviis sõltub konkreetselt kohast – tema funktsioonidest, omadustest ja eripäradest, st ei eksisteeri ühist jagatud ruumi disaini. Igas linnas ja riigis erinevad jagatud ruumi disainid märkimisväärselt, omades ainult ühiseid printsiipe ja põhisisu. (DfT 2011, 5–7) Eestis ei eksisteeri puhtal kujul jagatud ruumi kontseptsiooni. Järgmisena on toodud mõningaid jagatud ruumi rakendamise näited.

New Road on Brighton kesklinna lähedal asuv tänav, millel on hea asukoht. Tänav asub Brighton paviljoni läheduses ja on tuntud eduka ostutänavana. Aastate jooksul on New Road olnud tüüpilise liikluskorraldusega tänav (vt Joonis 2), kus kõik liikluses osalejad olid eraldatud ja autodel oli eesõigus jalakäijate ees. (Holmes 2017, 6) 2007. aastal asendati endine liikluskorraldus jagatud ruumi kontseptsiooniga (vt Joonis 3), sest kohalike elanikke ja tänaval asuvate ettevõtete omanikke ei rahuldanud endine liikluskorraldus (Gehl 2019).

Tänavarekonstrueerimise käigus asendati teekate graniitkiviga, eemaldati ülekäigud, äärekivid, paigaldati mitmesuguseid dekoor-elemente hubasuse loomiseks. Lisaks paigutati tänavale 44 meetri pikkune puust pink. Tänavadisaini kaudu loodi õhkkond, mis oli eeskätt sobiv just jalakäijatele, kuid tänav ei muutunud ligipääsmatuks ka mootorsõidukitele. Jalakäijad ja autojuhid pandi disaini abil ruumi jagama. New Road sai üheks populaarseimaks tänavaks riigis ja mõjus positiivselt linna majanduse kasvule. (*Ibid.*)

Uuringutest on selgunud, et pärast rekonstrueerimist suurenes New Roadi tänaval jalakäijate arv 62%, jalakäijate liiklus suurenes 175%, tegevused, mis on seotud viibimisega sellel tänaval suurenesid 600% , kuid liikluse tasemed vähenesid 93% (*Ibid.*; Gehl 2012). Samuti on uurimused näidanud, et jalakäijad on tehtud muudatustega rahul ja ei tahaks tagasi traditsioonilist liikluskorraldust (Holmes 2017, 58).



Joonis 2. New Road enne rekonstrueerimist.
Allikas: Holmes 2017, 10.



Joonis 3. New Road pärast rekonstrueerimist.
Allikas: Holmes 2017, 10.

O'Connell on tänav New Zealandis, mis enne rekonstrueerimist (vt Joonis 4) oli ühesuunaline ja kus mootorsõidukid ning jalakäijad olid omavahel eraldatud. Tänaval oli üks 3 m lai sõidurada. Tänav servadel olid parkimiskohad ja 1,2–2 m laiad kõnniteed, mis olid varustatud äärekividega. Lahutamatuks disaini elementideks olid erinevad liikluse rahustamise meetmed, ülekäigud, märgid ja märgistus. (Karndacharuk *et al.* 2015, 1–2)

O'Connelli tänava liikluskorraldus asendati 2014. aastal jagatud ruumiga (vt Joonis 5). Tänav rekonstrueerimise käigus eemaldati kõik ülekäigud, äärekivid, liikluse rahustamise meetmed. Liikluskorralduse seadmete kasutamine jäi minimaalseks, teekattel rakendati ühist värvi ja

materjali. Kõik liiklejagrupid hakkasid pinda jagama. Lisaks paigaldati mitmesuguseid dekoorelemente hubasuse loomiseks ning liikluse rahustamiseks. Eripäraks jäi see, et tänava servadele jäeti autodele kättesaamatu 1,8 m osa, mis eraldati jagatud ruumist 60 cm laiuse puuteaistingu ribaga. Seda tehti peamiselt puuetega inimeste ja eakate jaoks. Samuti kehtestati tsoonipiirid vastavate märkidega. (*Ibid.*, 1–2) Tsoonis lubati päeva jooksul ainult üks 5-minutiline parkimine kauba laadimiseks (Luke 2014).

Uuringute järgi vähenes pärast rekonstrueerimist aasta keskmine ööpäevane liiklus (AKÖL, inglise keeles *Annual Average Daily Traffic*) O'Connelli tänaval 39%. Üllatav oli see, et jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamisega kiirused tänaval ööpäeva jooksul suurenesid, kuid jäid lubatud piiridesse. Kasutajad võtsid jagatud ruumi kontseptsiooni vastu enamjaolt positiivselt. (Karndacharuk *et al.* 2015, 7–13)



Joonis 4. O'Connell enne rekonstrueerimist.
Allikas: Luke 2014.



Joonis 5. O'Connell pärast rekonstrueerimist.
Allikas: Luke 2014.

1.1.3. Jagatud ruum vs *woonerf*

Peamine erinevus jagatud ruumi ja *woonerf*-kontseptsioonide vahel on see, et *woonerf*-kontseptsiooni rakendatakse pigem mikro- või elurajoonides väiksematel tänavatel, kuid jagatud ruumi kohaldatakse aktiivsetel, intensiivsema liiklusega tänavatel. Jagatud ruum ei pruugi olla seotud inimeste elukeskkonnaga.

Teine erinevus on selles, et *woonerf*-kontseptsiooni puhul rakendatakse ka mitmesuguseid liikluse rahustamise meetmeid, kuid puhta jagatud ruumi kontseptsiooni korral eemaldatakse kõik liikluse rahustamise meetmed. (Hamilton-Baillie 2010, 2)

Kolmandaks erinevuseks on see, et jagatud ruumi kontseptsiooni puhul puudub igasugune viide tavalistele liikluskorralduse reeglitele, mis on seotud liikluse kontrollimisega – nt liiklusmärgid, v.a piiride määratlemine, märgistus, valgusfoorid, ülekäigud. *Woonerf*-kontseptsioonis on need võimalikud. (*Ibid.*, 2)

2. METOODIKA

2.1. Uurimisstrateegia

Bakalaureusetöös kasutas autor uurimisstrateegiana kvalitatiivset meetodit, täpsemalt poolstruktureeritud intervjuud. Poolstruktureeritud intervjuu on selline intervjuu liik, kus intervjuueerija omab küll üldist intervjuu plaani ja ettevalmistatud küsimusi, kuid otsustab intervjuud tehes, millises järjekorras neid küsimusi esitada. Mõned küsimused võib ära jätta, mõned aga juurde lisada. Intervjuueerija võib vajadusel esitada täpsustavaid küsimused. (Brymen 2004, 212) Poolstruktureeritud intervjuu valimise põhjusi oli mitu.

Esiteks, kuigi üheks töö eesmärgiks oli hinnata Eesti erinevate omavalitsuste ametnike teadlikkust ja hoiakuid jagatud ruumi kontseptsiooni osas, siis töö autorile osutus raskeks leida suurt hulka sobivaid kandidaate, kes oleksid nõus uurimuses osalema ja omaksid piisavalt vaba aega. Intervjuu kasutamisel on tavaliselt küsitletud inimeste arv väiksem ja see on suunatud sobivale isikule. Teiseks, töö autor arvas, et Eesti jaoks on jagatud ruum uudne lähenemisviis ja Eesti ametnikud ei pruugi olla sellest teadlikud. Seega, et uurida ametnike arvamusi jagatud ruumi kontseptsiooni kohta pidi töö autor leidma sellise uurimisstrateegia, mis võimaldaks vajadusel ise teavitada kaasvestlejat kontseptsiooni sisust ja erinevatest nüanssidest, et informatsioon oleks usaldusväärsem ja selleks, et lõputöö täidaks eesmärgi.

Töö esimeses pooles uuris töö autor põhjalikumalt teooriat ja teiste riikide kogemusi selleks, et olla objektiivne ja pädev selles teemas.

Töö praktilises pooles viis autor läbi intervjuu ning analüüsis saadud tulemusi.

2.2. Valim

Käesolevas bakalaureusetöös valis autor välja viis linna, mida uurida, ja vastavalt linna suurusele ja ametnike reageeringule määras intervjuueeritavate arvu.

Valitud linnadeks said Tallinn, Tartu, Narva, Pärnu ja Maardu. Linnad valiti kindlate kriteeriumite järgi. Linnade valiku kriteeriumiteks olid linnade suurus: Tallinn – 158.3 km²,

Narva – 84,5 km², Tartu – 38.8 km², Pärnu – 32,2 km², Maardu – 22.8 km² (Eesti Statistika, tabel RI006), elanike arv linnas: Tallinn – 453 033, Tartu – 99 641, Narva – 57 842, Pärnu – 51 888, Maardu – 15 981 (Siseministeerium 2019), linna eripära ning ametnike kättesaadavus.

Suuremates linnades on linnaelu tavaliselt aktiivsem, seal on intensiivsem liiklus, rohkem teid ja mitmekesisem liikluskorraldus, enamasti ka rohkem võimalusi erinevate liikluslahenduste realiseerimiseks.

Elanike arv mõjutab aga elu aktiivsust, liikluse intensiivsust, liikluskorralduse keerukust ja mitmekesisust, see tõstab ka liiklusõnnetuste riski.

Igal valitud linnal on oma eripära ja mingil määral oma funktsioon. Tallinn on kultuurilinn, mis on tuntud turismipiirkonnana ja aktiivse linnaelu poolest. Tartu on ülikoolilinn, kus elab palju noori. Pärnu on tuntud aktiivse linnaelu poolest suveperioodil, kuid muul ajal on seal elu rahulikum. Narva on suure pindalaga linn, suhteliselt väikese elanike arvuga, igapäevaelu ja liikluskultuur on rahulikumad ja elatustase madalam. Maardus on palju erinevaid tööstusettevõtteid, kuid elu on seal pigem rahulik.

Valitud linnades oli töö autoril kergem kontakte leida, kandidaatide sobivust hinnata ning nendega ühendust saada.

Igas linnas oli valitud erinev inimeste hulk intervjuerimiseks. Intervjueritavatelt küsiti luba nende nimede avaldamiseks.

Tallinnas intervjueriti Andres Harjot ja Aleksei Petrovi. Andres Harjo on Tallinna Transpordiameti juhataja. Tallinna Transpordiameti tegevusvaldkondadeks on Tallinnas linnatranspordi ja liikluskorralduse arenguga seotud tegevuste juhtimine (sh planeerimine, suunamine, koordineerimine ja korraldamine) ning tõhusa ja ohutu liikluse tagamine Tallinnas (Tallinna Transpordiameti põhimäärus §6; Harjo 2019). Aleksei Petrov on arhitekt, kes ei oma õigust välja anda ehitusluba ja pole ametnik, kuid on pädev inimene projekteerimise vallas. Tema peamisteks ülesanneteks on ehitiste ja ehitistele kuuluvate alade projekteerimine, lahenduste otsimine, tööde korraldamine ning ehitusloa saamine. (Petrov 2019)

Tartus osutusid sobivateks kandidaatideks Mati Raamat ja Peep Margus. Peep Margus on linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna inseneriteenistuse spetsialist, kelle peamisteks ülesanneteks on Tartu linna liikluse planeerimine ja erinevate tehnovõrkude projektitingimuste koostamine (Margus 2019). Mati Raamat on Tartu linna linnaplaneerimise maakorralduse osakonna linnainsener, kelle peamisteks ülesanneteks on füüsilise transpordiinfrastruktuuri tehniline planeerimine ja lõplike ehitustööde vajaduste vastuvõtmine ning ehituslubade väljaandmine (Raamat 2019).

Narvas intervjueriti linna juhtivat ametikku, kes soovis jääda anonüümseks. Tema tööülesanneteks on Narva linna ruumilised planeeringud, projektide hindamine, vastuvõtmine ja ehituslubade väljastamine.

Pärnus intervjueriti Kaido Koppelit, kes omab magistrikraadi linnakorralduses ning kes on linnavalitsuse osakonna juhataja, tegeleb Pärnu linna planeerimise, ehitustegevuse ja ehituslubade väljastamisega (Koppel 2019).

Maardus osutus sobivaks kandidaadiks Taavi Rebane, kes on linna arendus- ja majandusosakonna juhataja asetäitja, kelle peamisteks ülesanneteks on detailsed planeeringud ja liikluslahendused (Rebane 2019).

2.3. Andmete kogumine ja tulemuste hindamine

Bakalaurusetöö andmete kogumise peamiseks viisiks oli poolstruktureeritud intervjuu. Enne intervjuu läbiviimist viis töö autor läbi ettevalmistavad tegevused – sobivate kandidaatide otsimine ja nende kohta vajaliku informatsiooni kogumine (sh kontaktide leidmine), valitud kandidaatidega ühenduse võtmine, loobumise korral uute inimeste leidmine, intervjuu läbiviimise kuupäeva määramine, intervjuu läbiviimise viisi kokkuleppimine, intervjuu küsimuste ettevalmistamine.

Töö autor valmistas ette intervjuu küsimuste mustandi (vt Lisa 1), kuid iga intervjuu puhul erines küsimuste järjekord, arv ja vajadus täiendavate küsimuste järele. Küsimuste järjekord ja arv sõltusid intervjueritava vastuste sisust, sobivusest ja mahust, täiendavate küsimuste esitamine aga intervjuerija vajadusest täpsustuse järele ja võimaliku täiendava kasu toomisest bakalaurusetööle. Intervjuu vastused salvestati intervjueritavate loal diktofoniga. Tallinlastega tehti intervjuud töökohas ja teistega telefoni või *Skype*'i teel. Intervjuud viidi läbi kahe nädala jooksul perioodil 15.04–29.04.2019.

Saadud tulemused varieerusid suurel määral, vaatamata ühtsele intervjuu üldstruktuurile. Töö autor koostas ühiste punktide nimekirja intervjueritavate vastuste interpreteerimiseks, tuginedes intervjuu tulemustele ja töö eesmärgile. Kõigepealt analüüsiti intervjuusid üksteistest sõltumatult ning neist tehti lühikokkuvõtted peamiste punktide kohta. Mõnele küsimusele ei olnud intervjueritavad otseselt vastanud, mistõttu töö autor analüüsis vastajate mõttekäiku ja tegi selle

põhjal järelduse. Kui kõik intervjuud olid läbi töötatud, hakkas töö autor neid omavahel võrdlema, püüdes leida sarnaseid jooni, et teha üldisi järeldusi.

3. TULEMUSED JA ANALÜÜS

3.1. Vastuste kirjeldus

3.1.1. Tallinn

Teadlikkus ja kontseptsiooni tõlgendamine

Vastaja nr 1 arvates saavad inimesed jagatud ruumi kontseptsioonist kardinaalselt erinevalt aru sellepärast, et igal inimesel on erinev ohu tunnetuse tase. Tema jaoks jagatud ruum on kontseptsioon, kus kõik liiklejagrupid jagavad omavahel ruumi ja läbivad teed kõik koos. Jagatud ruumi korraldusega tänavatel peab olema tagatud kergliiklejate turvatunne ja linnadisaini kaudu loodud autojuhtide jaoks selline keskkond, kus nad tunneksid ennast külalisena, nende tähelepanu äratamiseks. Vastaja mainis, et 60.–70. aastate jooksul oli Tallinnas jagatud ruumi kontseptsioone palju, kuid nad ilmusid suvaliselt, mitte tahtlikult. Vastaja nr 1 arvates jagatud ruumi tsoonis peab eesõigus olema kergliiklejal ja tuleb kasutada liicluse rahustamise meetmeid. Töö autor täpsustab, et puhta jagatud ruumi kontseptsiooni korral liicluse rahustamise meetmeid ei rakendata ja kõikidel liiklejagruppidel on võrdne õigus. Seega, jäi mulje, et vastaja nr 1 hinnangul on jagatud ruum ja *woonerf*-kontseptsioon üks ja sama. Töö autor tegi järelduse, et vastaja nr 1 on jagatud ruumi kontseptsioonist üldjoontes teadlik.

Vastaja nr 2 ei ole midagi kuulnud jagatud ruumi kontseptsioonist. Intervjueerija tutvustas vastajale kontseptsiooni põhisisu ja nüansse.

Jagatud ruumi kontseptsiooni tänapäevane rakendmine Tallinnas

Vastaja nr 1 seisukohalt Tallinnas puhtal kujul jagatud ruumi kontseptsiooni ei eksisteeri, kuid on võimalik leida mõned sarnased näited:

1. Rotermanni kvartal on atraktiivne koht kergliiklejate jaoks, mis loob ebasoodsad sõidutingimused. Autod saavad seal sõita teatud aladel. Mõnes kohas on ruum jagatud.
2. Mooni tänav Mustamäe – isetekkeline jagatud ruum. Mooni tänav on sirge, hea teekattega tänav. Autojuhid ületavad seal tihti sõidukiirust. Lilleküla Gümnaasiumi läheduse tõttu liigub päevasel ajal Mooni tänaval palju rahvast. Kõnniteed puuduvad ja seetõttu on jalakäijad sunnitud sõiduteed jagama autode ja jalgratastega. Mõni aeg tagasi hakkasid jalakäijate poolt

tulema kaebused, et nad tunnevad ennast ohu all. Sinna ei olnud võimalik kõnniteid ehitada sadevee kanalisatsiooni puudumise tõttu. Lahenduseks otsustati tõmmata autojuhtide jaoks teele piirjooned, et jagada autode ja jalakäijate ala.

Vastaja nr 2 meelest Tallinnas ei eksisteeri klassikalist jagatud ruumi kontseptsiooni, jagatud ruumi kontseptsiooni elemente Tallinnas ei olnud nimetatud.

Maailmas rakendamise näited

Vastaja nr 1 ja vastaja nr 2 ei osanud välja tuua maailmas rakendamise näiteid.

Plussid, miinused, riskid

Plussid:

- optimaalne ruumikasutus (vastaja nr 1);
- sõidukiiruste langemine (vastaja nr 1);
- keskkonna atraktiivsus (vastaja nr 1);
- jalakäijate vaba liikumine (vastaja nr 2).

Miinused:

- kulukus (vastaja nr 1, vastaja nr 2);
- jalakäijate ohutuse langemine (vastaja nr 2).

Riskid:

- liiklejagruppide rahuldatus (vastaja nr 1);
- sõidukite kiiruste märgatav langemine kergliiklejate suure hulga korral (vastaja nr 2).

Suhtumine

Vastaja nr 1 suhtumine jagatud ruumi kontseptsiooni on pigem positiivne. Vastaja ei poolda kõnnitee ehitamist, kuna tema arvates see ei aita ohutuse saavutamisele kaasa – jalakäijad eraldatakse autojuhtidest, mistõttu autode kiirused suurenevad. Lisaks hakkavad autojuhid tunnetama oma eesõigust.

Vastaja nr 2 suhtumine jagatud ruumi kontseptsiooni on pigem negatiivne, sellepärast et on raske ennustada, kas eri liiklejagrupid suudavad sellises tsoonis omavahel kokku leppida. Kuluda võib palju ressursse, kuid tulemus võib ootustele mitte vastata.

Liiklejagruppide suhtumine (jalgratturid, jalakäijad, autojuhid)

Vastaja nr 1 arvates oleks jalakäijate suhtumine pigem negatiivne, kuna nende turvatunne oleks rikutud.

Vastaja nr 2 arvates ei saa jalakäijate suhtumise kohta ühemõttelist vastust anda sellepärast, et reaktsioon sõltub konkreetsest olukorrast. Jalakäijad suhtuvad positiivselt juhul, kui tunnevad, et nendega arvestatakse ja neid käsitletakse juhtgrupina, vastasel juhul oleks nende suhtumine pigem negatiivne.

Täpset vastust jalgratturite kohta intervjuuerija vastajalt nr 1 ei saanud, kuid tema mõttekäik oli järgmine:

1. Tema praktikas tekivad jalgratturite ja jalakäijate vahel tihti konfliktid.
2. Tema arvates saavad autojuhid ja jalgratturid küll turvaliselt ja ilma konfliktideta jagada ühist ruumi, kuid selleks peavad olema kehtestatud sõidukite piirkiirused. Töö autor täpsustab, et puhta jagatud ruumi kontseptsiooni korral piirkiiruseid ei rakendata, mistõttu jalgratturid võivad tunda ennast ohu all.

Mõttekäiku analüüsidest võib töö autor teha järelduse, et vastaja nr 1 arvates võiksid jalgratturid olla rahulolematud jagatud ruumi rakendamisega sellepärast, et viimasel ajal on Tallinnas jalgratturite ja jalakäijate vahel olnud palju konflikte ning jalgratturid võivad autode suurte kiiruste pärast olla ohu all.

Vastaja nr 2 arvates jalgratturid suhtuksid pigem negatiivselt selle kontseptsiooni rakendamisse sellepärast, et jagatud ruum hakkab pidurdama oluliselt nende liiklust.

Täpset vastust autojuhtide kohta intervjuuerija ei saanud vastajalt nr 1, kuid mõttekäik oli järgmine:

1. autojuht peab rohkem arvestama keskkonna muutustega, see tähendab, et vajadus olla tähelepanelik suureneb;
2. kui autojuhid on jalakäijatest eraldatud, sõidavad nad automaatselt kiiremini, kuna nad ei pea olema nii tähelepanelikud.

Mõttekäiku analüüsidest võib töö autor teha järelduse, et vastaja nr 1 arvates võiksid autojuhid olla rahulolematud jagatud ruumi rakendamisega, kuna selle kontseptsiooni rakendamisega nende kiirused langevad ja tähelepanu vajadus suureneb.

Vastaja nr 2 arvates autojuhid suhtuksid pigem negatiivselt selle kontseptsiooni rakendamisse sellepärast, et jagatud ruumi kontseptsiooniga järgneb sõidukiiruste märkimisväärne langemine ja tuleb muutuda tähelepanelikumaks.

Kontseptsiooni rakendamise potentsiaal Tallinnas, võimalikud rakendamise kohad

Vastaja nr 1 näeb oma vastutusvaldkonnas jagatud ruumi rakendamise potentsiaali ja peab seda mõistlikuks, kuna see mõjutab positiivselt ohutust (kiirused langevad) ja keskkond muutub atraktiivseks. Tema arvates on jagatud ruumi kontseptsiooni võimalik kasutada suletud aladel, kus on jalgsi juurdepääs tagatud kõikidele soovijatele, kuid autoga juurdepääs eksisteerib ainult teatud hulgal (nt kohalikel). Sellise kirjelduse alla sobib Tallinnas näiteks vanalinn.

Vastaja nr 1 rääkis ühest vanalinna rekonstrueerimise projektist. Vanalinnas tahetakse eemaldada suurem osa kõnniteid, tõstes sõidutee kõnnitee tasapinnani, ja uuendada teekatted. Sellega võib ilmneda Tallinna linnas jagatud ruumi kontseptsioon.

Vastaja nr 2 ei ole jagatud ruumi rakendamise ettepanekute suhtes Tallinnas entusiastlik, kuna tema suhtumine on pigem negatiivne, kuid tema arvates võiks eksperimendina seda süsteemi Eestis proovida sellistes kohtades, kus kergliiklejate arv on märkimisväärselt suurem autode arvust, näiteks turismipiirkondades (Tallinna kesklinn, Pärnu mnt lõik – Vabaduse väljakust Postimajani, Kalamaja tänavad).

Jagatud ruumi kontseptsiooni sõltumine keskkonnast, eripärad

Vastaja nr 1 arvates jagatud ruumi kontseptsiooni sobivus sõltub konkreetsest keskkonnast, igal pool seda rakendada ei saa, on vaja arvestada tänava funktsionaalsuse, omaduste ja lähedal asuvate objektidega. On vaja ka vaadelda mitte ainult konkreetse tänava osa, vaid tänavat tervikuna ja arvestada ka lähedal asuvate tänavatega.

Vastaja nr 2 arvates ei sõltu jagatud ruumi kontseptsiooni sobivus konkreetsest keskkonnast ja iga tänav, ala ja lõik peavad olema vaadeldud eraldi.

3.1.2. Tartu

Teadlikkus ja kontseptsiooni tõlgendamine

Vastaja nr 1 jaoks on klassikaline jagatud ruum selline ala, kus kergliiklejad ja autod liikleavad kõik ühel sõiduteel ning kus on lisatud erinevad haljastuse elemendid. Planeerimisel on vaja arvestada eelkõige jalakäijate eelistustega, et nad jätkaksid tänava kasutamist. Vastaja nr 1 jättis mulje, et ta on üldjoontes kontseptsiooniga tuttav.

Vastaja nr 2 oli kontseptsioonist teadlik. Tema arvates on jagatud ruum selline ala, kus kõikidel liikluses osalejatel on ühine pind, puuduvad äärekivid ja liiklusreeglid. Kontseptsiooni rakendamisel on vaja arvestada tänava funktsionaalsuse ja iseärasustega. Nõrgemate gruppide turvatunde ja ala kasutamise säilitamiseks peab olema tagatud ala, kuhu sõiduautil puudub ligipääs.

Jagatud ruumi kontseptsiooni tänapäevane rakendamine Tartus

Vastaja nr 1 sõnul on Tartu linn täis jagatud ruumi tänavaid, mis on isetekkelised. Näiteks on sellist liikluskorraldust võimalik leida Ihastes, Tähtveres, Tammelinnas, Karlovas. Nende tekkimise põhjusteks oli rahapuudus (ressursse ei piisanud kõnniteede ehitamiseks) ja ebapiisav tänavate hooldus (ajaga kõnniteed purunesid). Töö autori uuringust selgus, et ülalmainitud linnade peamiseks funktsiooniks on pigem magalarajooni elu tagamine, seega vastaja vastused jätsid mulje, et jagatud ruum ja *woonerf* on üks ja sama.

Vastaja nr 2 kogemusel Tartu linnas võib leida jagatud ruumi kontseptsiooni elemente, mis ilmusid juhuslikult. Näiteks need, kus kõnniteed polnud spetsiaalselt äärekiviga eraldatud või mõned tupiktänavad (Annelinnas). Siit on võimalik teha järeldus, et vastaja nr 2 jaoks jagatud ruum ja *woonerf*-kontseptsioon on sarnased, kuid pole üks ja sama.

Maailmas rakendamise näited

Vastaja nr 1 on ise kokku puutunud Stockholmis jagatud ruumi kontseptsiooniga ja talle on jäänud külalisena hea mulje.

Vastaja nr 2 ei toonud maailmas rakendatust näiteid.

Plussid, miinused, riskid

Plussid:

- tänava funktsionaalsuse kasv (vastaja nr 1);
- sõidukiiruste langemine (vastaja nr 2);
- tähelepanelikkuse suurenemine (vastaja nr 2).

Miinused:

- turvatunde rikkumine (vastaja nr 1, vastaja nr 2);
- tehnilised probleemid (vastaja nr 2). Näiteks äärekivi võib kaitsta kergliiklejaid tehnilise ootamatuse puhul – näiteks talvel auto sattub libisema ja muutub juhitamatuks, äärekivi kaitseb kergliiklejat õnnetusest;
- nõrgemad liiklejagrupid on ohu all (vastaja nr 2).

Risk:

- mõned osalejad võivad lõpetada tänaval liiklemise – vanurid, lapsed (vastaja nr 1);
- nõrgemate liiklejagruppide julgusetuse kasv tänava kasutamise suhtes (vastaja nr 2);
- liiklejagruppide rahuldamatus (vastaja nr 1).

Suhtumine

Intervjueerija ei saanud vastajalt nr 1 ühemõttelist vastust, kuid mõttekäik oli järgmine:

1. jagatud ruum sobiks rahuliku liiklusega tänavale või õuealadele, kuid mitte intensiivse liiklusega tänavatele;
2. tänav on mõeldud liiklemiseks mitte kõrvalisteks tegevusteks.

Mõttekäiku analüüsidest võib teha järelduse, et vastaja nr 1 oleks vajadusel küll valmis jagatud ruumi kontseptsiooni rakendama, kuid näeb selles rohkem negatiivseid külgi ja pooldab pigem liiklejate eraldamise kasutamist.

Vastajalt nr 2 ei saanud intervjueerija täpset vastust, kuid mõttekäik oli järgmine:

1. jagatud ruumi kontseptsioon on positiivne ainult sellistel aladel, kus pole läbivat liiklust ja mis on sarnane tupiktänavaga;
2. ideaaljuhul peab jagatud ruumiga tänavatel olema tagatud ruum, mis oleks kättesaamatu autode jaoks, et kaitsta nõrgemaid liiklejagruppe ja tõsta turvalisuse tunnet;
3. miinuseid näeb rohkem kui plusse.

Mõttekäiku analüüsidest võib teha järelduse, et vastaja nr 2 näeb küll selle kontseptsiooni rakendamist konkreetsetel aladel, kuid näeb jagatud ruumi kontseptsioonis rohkem negatiivseid külgi ja on natukene skeptiline ning julgusetu selle suhtes.

Liiklejagruppide suhtumine (jalgratturid, jalakäijad, autojuhid)

Vastaja nr 1 arvates jalakäijad suhtusid pigem negatiivselt selle kontseptsiooni rakendamisse, kuna nende turvatunne oleks rikutud.

Vastaja nr 2 arvates ei saa jalakäijate kohta anda ühemõttelist vastust sellepärast, et reaktsioon sõltub konkreetsest indiviidist. Kuid tõenäoliselt on suhtumine pigem negatiivne ja peamiseks probleemiks on konfliktid autojuhtidega. Vastaja nr 2 põhjendas oma seisukohta enda kogemusega ja lähtus tavapärasest liikluskäitumisest. Tänapäeval on olemas kaks jalakäijale tüüpilist käitumist. Ühele grupile on omane tähelepanelik ja hoolikas käitumine, veendumine, et autojuht teda näeb, ning teine grupp paneb kõik kohustused ja nõude tähelepanelikkusele autojuhtidele ning käitub teel hajameelselt.

Vastaja nr 1 arvates jalgratturid suhtusid pigem negatiivselt selle kontseptsiooni rakendamisse, kuna nende turvatunne on rikutud.

Vastaja nr 2 arvates võiks jalgratturitel selle kontseptsiooni rakendamisse olla kas neutraalne või negatiivne suhtumine. Kui jagatud ruum on organiseeritud nii, et tänav kuskil lõppeb ja sealt edaspidi sõita enam ei saa (tupiktänav), siis jalgratturid oleksid neutraalsed kuna väikse

töenäosusega suureneb sellel tupiktänaval autode ja jalakäijate arv. Kui jagatud ruum on organiseeritud nii, et tänav viib teistele teedele, siis jalgratturid suhtuksid negatiivselt, kuna suure tööenäosusega hakkavad suure rahvahulga tõttu jalgratturitel tekkima konfliktid autojuhtide ja jalakäijatega.

Täpset vastust autojuhtide osas intervjuueerija vastajalt nr 1 ei saanud, kuid mõttekäik oli järgmine:

1. autojuhid peavad ennast tihti valitsevaks rühmaks teel, praktika näitab, et kui kohtuvad kitsas kohas ristlõikes autojuht ja jalakäija, siis teed annab tavaliselt jalakäija.

Mõttekäiku analüüsid võib teha järelduse, et vastaja nr 1 arvab, et autojuhid võiksid olla rahulolematud jagatud ruumi rakendamisega, kuna jagatud ruumi rakendamine sunnib kardinaalselt muutma autojuhtide harjumuspärasest käitumist (ehk kaotama eesõiguse), kuid vastaja nr 1 arvates jäävad autojuhid igas olukorras valitsevaks rühmaks.

Vastaja nr 2 leidis, et autojuhtide kohta ei saa ühemõttelist vastust anda sellepärast, et reaktsioon sõltub igast konkreetsest indiviidist. On olemas hulk autojuhte, keda häirib kergliiklejate lähedalolek, on olemas grupp, kes tajub nende kohalolekut rahulikumalt, seega suhtumine võib olla nii neutraalne kui ka negatiivne, aga mitte positiivne sellepärast, et see kontseptsioon toob endaga kaasa rohkem tähelepanelikkust.

Kontseptsiooni rakendamise potentsiaal Tartus, võimalikud rakendamise kohad

Vastaja nr 1 leidis, et Tartu elanikud pooldavad segregatsiooni olemasolu ning nende surve kõnniteede ehitamiseks on suur. Rekonstrueerimise käigus võimalusel lisatakse erinevaid kõnniteid, see tähendab, et vastaja nr 1 ei näe Tartus jagatud ruumi olulist potentsiaali. Vastaja nr 1 sõnul on Tartu arendajad üritanud luua jagatud ruumi kontseptsiooniga tänavaid kuid katsed ei õnnestunud, kuna Tartu tänavadisainerid ei ole võimelised jagatud ruumi kvaliteetselt projekteerima.

Vastaja nr 2 ei andnud eitavat vastust, millest tulenevalt võib eeldada, et ta oleks valmis rakendama jagatud ruumi kontseptsiooni Tartu linnas. Tema arvates on sellist kontseptsiooni üsna keeruline kohandada olemasolevatele toimivatele liikluspiirkondadele (kuigi mitte võimatu). Kergem oleks seda rakendada mingis uues rajatavas kohas.

Vastaja nr 2 arvates võiks selline kontseptsioon olla rakendatud pigem elamurajoonides, täpselt seal, kus igas küljes on mitu maja, mis moodustavad siseala. Tavaliselt on siseala täis pargitud autosid, kuid jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamisel on võimalik keskkonda parandada ja luua head tingimused vaba aja veetmiseks. Kuid sellisel juhul on vaja lahendada autode

parkimise probleem. Võru tänav Tartus on sarnaste tunnustega ja vastaja arvates saaks jagatud ruumi kontseptsioon olla rakendatud just seal.

Vastaja nr 2 on jagatud ruumi kontseptsiooniga puutunud kokku oma töös kesklinna üldplaneeringu koostamisel ja elamurajooni planeerimise käigus, kui taheti rakendada jagatud ruumi laadset tänava korraldust:

1. Tartu kesklinnas asuval Ülikooli tänava kõnniteed olid üsna kitsad, tänav vajab rekonstrueerimist. Tänav polnud piisavalt lai, et luua igale liiklejagrupile liiklemiseks oma rada. Üheks lahenduseks vaadeldi jagatud ruumi kontseptsiooni loomist, kuid planeerimise käigus selgus, et liikluse ja tänava iseloom Ülikooli tänaval ei langenud kokku jagatud ruumi eripäraga. Vestlusest selgus, et Ülikooli tänavat kasutavad suurel hulgal nõrgemad liiklejagrupid, kuid jagatud ruumi kontseptsioon selle liiklejagrupiga eriti ei arvesta.
2. Ühe elamurajooni tänavat taheti muuta jagatud ruumi tänavaks (tänav nimi polnud toodud). Planeerimise käigus osutus, et tänavale oli iseloomulik läbiv liiklus ja seetõttu jagatud ruumi laadne lahendus sinna ei sobinud.

Jagatud ruumi kontseptsiooni sõltumine keskkonnast, eripärad

Vastaja nr 1 arvates jagatud ruumi kontseptsiooni sobivus sõltub konkreetsest keskkonnast sellepärast, et jagatud ruumi kontseptsioon ei pruugi igale poole sobida ega olla ka vajalik. Vastaja nr 1 arvates võiks see kontseptsioon olla edukas elurajoonides ja teistes kohtades, kus pole läbivat liiklust.

Vastaja nr 2 arvab, et jagatud ruumi kontseptsiooni sobivus sõltub konkreetsest keskkonnast. Kontseptsiooni oleks mõistlikum rakendada seal, kus liiklus on rahulikum.

3.1.3. Pärnu

Teadlikkus ja kontseptsiooni tõlgendamine

Jäi mulje, et vastaja on jagatud ruumi kontseptsioonist teadlik. Tema arvates on jagatud ruum selline ala, kus kergliiklejad ja sõidukid jagavad ühist ruumi ja liiguvad üksteisest eraldamata samal tänaval. Selleks on loodud selline keskkond, kus kõik liikluses osalejad arvestavad üksteisega. Jagatud ruumi korral puuduvad valgusfoorid, seega liiklus rahuneb ise ja selle rakendamisega autode läbilaskevõime ja ohutustase suurenevad. Vastaja seisukoht on, et jagatud ruumi puhul peab olema tagatud hea nähtavus ja peab olema vastav märgistus, mis määrab tsooni piirid.

Jagatud ruumi kontseptsiooni tänapäevane rakendamine Pärnus

Vastaja leidis, et Pärnu linnas puhtal kujul jagatud ruumi ei eksisteeri, on olemas mõned elemendid, mis tekkisid sinna iseenesest.

Ühe sellise näitena nimetas vastaja Supeluse tänavat. Seal pole kõnniteid ning kergliiklejad ja autod jagavad omavahel ruumi. Tänav on täis toitlustuskohti ja on mõnus vaba aja veetmiseks. Praegu proovitakse eemaldada tänavalt autosid. Täiendavaid selgitusi polnud antud.

Töö autori uuringust selgus, et Supeluse tänaval eksisteerivad äärekivid ja samaväärsed ristmikud, regulatsioonid, seega siit on võimalik teha järelduse, et vastaja jaoks on jagatud ruum ja *woonerf*-kontseptsioon mõnes mõttes sarnased, kuid pole üks ja sama.

Maailmas rakendamise näited

Vastaja polnud ise kokku puutunud jagatud ruumi kontseptsiooniga, kuid teab, et Hollandis on neid rakendusi palju.

Plussid, miinused, riskid

Plussid:

- sõidukiiruste langemine;
- sujuvam liiklus;
- liikluse reguleerimist vajaduse puudumine;
- jalakäijatele mõeldud liiklusruumi pinna suurenemine;
- optimaalne ruumi kasutus;
- inimeste üksteisega arvestamise kasv.

Miinused:

- nõrgemad liiklejagrupid on ohu all.

Riskid:

- nõrgemate liiklejagruppide (vanurite, puuetega inimeste) tänava kasutamise julgusetus.

Suhtumine

Vastaja on küll valmis seda kontseptsiooni rakendama, kuid vai teatud kohtades (kitsastel aladel). Kui tegemist on normaalse laiusega tänavaga, siis pooldab intervjuueeritav klassikalise liikluskorralduse mudeli rakendamist (segregatsioon). Segregatsiooni korral ei poolda vastaja valgusfooride paljusust, kuna see pidurdab autode voolu. Kui tänaval on palju valgusfoore, siis tasub mõelda kas jagatud ruumi või ringristmiku rakendamise peale. Siit on võimalik teha järeldus, et vastaja suhtub jagatud ruumi rakendamisse positiivselt, kuid leiab, et arvestama peaks tänava omadustega ja planeerimisel tuleks kaaluda kõiki võimalikke lahendusi.

Eri liiklejagruppide suhtumine (jalgratturid, jalakäijad, autojuhid)

Vastaja arvates suhtusid jalakäijad jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamisse positiivselt, kuna tema arvates hakkaksid sel juhul autod rohkem jalakäijatega arvestama ja rahulikumalt liiklema.

Vastaja arvates suhtusid autojuhid selle kontseptsiooni rakendamisse pigem negatiivselt, kuna jagatud ruumi rakendamine nõuab autojuhtidelt kõrgemat tähelepanelikust ning tekitab liikluses rohkem häireid ja ohtlikke hetki.

Vastaja arvates suhtusid jalgratturid kontseptsiooni rakendamisse positiivselt, kuna jalgratturid on just see grupp, kes praegu kasutab sõitmiseks nii sõiduteed kui ka kõnniteed, see tähendab, et see liiklejagrupp on juba harjunud mõlemate osapooltega, autojuhtide ja jalakäijatega, ruumi jagama.

Kontseptsiooni rakendamise potentsiaal Pärnus, võimalikud rakendamise kohad

Vastaja leidis, et Pärnu linnas võiks rakendada jagatud ruumi kontseptsiooni, kuid see rakendus pole Pärnus eriti levinud, seetõttu projekteerimisel selle kontseptsiooniga pigem ei arvestata.

Vastaja pakkus jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamiseks Pärnus Kuninga tänavat. Kuninga tänav on rahustatud liiklusega tänav, kus on vaba aja veetmiseks sobilikud tingimused (palju toitlustus-, ja kaubanduskohti). Vastaja viis Kuninga tänava kohta õpingute ajal läbi uuringu, millest järeldab, et seal oleks jagatud ruumi lahendus sobilik ja efektiivne.

Jagatud ruumi kontseptsiooni sõltumine keskkonnast, kõige sobivam keskkond

Vastaja arvates on jagatud ruumi kontseptsiooni sobivus ja otstarbekus seotud keskkonnaga. Kontseptsiooni oleks mõistlik rakendada rohelises linnas, kuid see ei sobiks tööstuspiirkonda, sest seal liigub tavaliselt raskeveokeid. Samuti oleks kontseptsiooni rakendamine mõistlik rahustatud liiklustänavatel ja kitsastel aladel.

3.1.4. Maardu

Teadlikkus ja kontseptsiooni tõlgendamine

Vastaja jättis mulje, et on jagatud ruumi kontseptsioonist teadlik. Tema arvates on see selline ala, kus kõik liiklejad jagavad omavahel ruumi ja kellelgi ei ole eesõigust. Jagatud ruum meenutab oma struktuuri poolest õueala kontseptsiooni. Jagatud ruumi kontseptsiooniga tänav võib olla

isetekkeline. Eestis on võimalik leida isetekkelise jagatud ruumiga tänavaid, kuid tavaliselt kehtib seal õueala liikluskorraldus, mis annab eesõiguse jalakäijatele.

Jagatud ruumi kontseptsiooni tänapäevane rakendamine Maardus

Vastaja arvates leidub Maardu linnas jagatud ruumi kontseptsioonile iseloomulikke elemente, kuid need sarnanevad pigem *woonerf*-kontseptsiooniga. Need alad ei ole teadlikult rajatud, vaid on tekkinud aegade jooksul iseeneslikult.

Maailmas rakendamise näited

Vastaja ei ole otseselt kokku puutunud jagatud ruumi kontseptsiooniga ja seetõttu ei saanud tuua maailmas rakendatust näiteid.

Plussid, miinused, riskid

Plussid:

- madalamad sõidukiirused;
- ohutuse suurenemine;
- müra taseme vähendus.

Miinused:

- parkimisprobleemi süvenemine.

Riskid:

- väikese jalakäijate arvuga laia tänava korral võivad autode kiirused olla liiga suured ja ohutustase sellega väheneda.

Suhtumine

Vastaja leiab, et seda kontseptsiooni võib rakendada, kuid see ei sobi igale poole. Vastaja suhtumine kontseptsiooni oli pigem positiivne.

Liiklejagruppide suhtumine (jalgratturid, jalakäijad, autojuhid)

Vastaja leidis, et ühest vastust jalakäijate suhtumise kohta ei saa anda, kuna suhtumine sõltub kiiruste suurusest. Tõenäoliselt suhtuvad jalakäijad jagatud ruumi positiivselt, kui sõidukite kiirused on madalad, kui aga sõidukite kiirused ületavad 30 km/h, siis jalakäijate jaoks muutub keskkond ohtlikuks ja jalakäijate suhtumine on negatiivne.

Vastaja arvates oleksid autojuhid selle kontseptsiooni rakendamisel rahulolematud, kuna sõidukiirused langeksid.

Vastaja arvates suhtuksid jalgratturid jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamisse pigem positiivselt, kuna nad on juba harjunud jagama teed jalakäijate ja autojuhtidega ning nende jaoks selle kontseptsiooni rakendamine ei muuda oluliselt midagi. Lisaks kaasneb tõenäoliselt jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamisega sõidukite kiiruste langemine, millega tõuseb jalgratturite ohutustase.

Kontseptsiooni rakendamise potentsiaal Maardus, võimalikud rakendamise kohad

Vastaja ei näe lähiajal Maardus jagatud ruumi kontseptsioonil suurt potentsiaali. Ta usub, et seda kontseptsiooni oleks võimalik rakendada, kuid selleks oleks vaja piisavalt ressursse ja julgust. Lisaks on täiesti uute kontseptsioonide rakendamine alati keeruline, lihtsam on kasutada kõigile tuntud vanu meetodeid.

Võimalikke rakendamise kohti Maardus ei olnud toodud.

Jagatud ruumi kontseptsiooni sõltumine keskkonnast, eripärad

Vastaja mõttekäigu analüüsimisel saab järeldada, et vastaja arvates sõltub jagatud ruumi kontseptsioon konkreetsest keskkonnast, kuna sellist kontseptsiooni ei ole igas kohas võimalik rakendada. Kontseptsiooni rakendamine oleks mõistlik mitteläbiva liiklusega alades, tupiktänavatel, kitsastel aladel, piiratud ruumiga aladel ja ajaloolistes südalinnades (nt Tallinna vanalinnas, Tartus).

3.1.5. Narva

Teadlikkus ja kontseptsiooni tõlgendamine

Vastaja oli jagatud ruumi kontseptsiooniga üldjoontes tuttav, kuid edaspidiseks konstruktiivseks vestluseks vajas väikest selgitust. Ta arvas, et jagatud ruumi rakendamisega on kiirused tänaval tavaliselt väiksemad. Vastaja arvates sarnaneb õueala kontseptsioon jagatud ruumi omaga ja jagatud ruumid on tema meelest tavaliselt isetekkelised.

Intervjueerijale jäi mulje, et vastaja on jagatud ruumi kontseptsioonist teadlik.

Jagatud ruumi kontseptsiooni tänapäevane rakendamine Narvas

Vastaja sõnul puhtal kujul jagatud ruumi kontseptsiooni Narvas ei eksisteeri, kuid on võimalik leida selle elemente, mis aga pole teadlikult rajatud.

Näitena toodi Narva Fama keskuse ja selle lähedal asuva Maxima poe vahel asuv territoorium. Inimesed ei kasuta seal tee ületamiseks ülekäigurada ning autod annavad inimestele teed selleks mitte ettenähtud kohtades.

Maailmas rakendamise näited

Vastaja on puutunud jagatud ruumi kontseptsiooniga kokku Amsterdams – kõige erakordsem oli jalgratturite ja trammide ühise ruumi jagamine. Jalakäijana jäi vastajale Amsterdami kontseptsioonist hea mulje, kuid ta ei osanud kommenteerida teiste liiklejagruppide kogemust.

Vastaja arvates sarnaneb Eestis jagatud ruumi kontseptsiooniga liikluskäitumine Tallinna vanalinnas.

Plussid, miinused, riskid

Plussid:

- sõidukiiruse langemine;
- mootorsõidukite arvu vähenemine jagatud ruumi piirkonnas ja seeläbi keskkonnasäästlikuma transpordi kasutamise kasv;
- optimaalne ruumikasutus;
- keskkonna atraktiivsus.

Miinused:

- võimetus kiiresti liikuda.

Riskid:

- „fanatism“ – jagatud ruumi kontseptsiooni käsitlemine ainukese võimaliku variandi ning ideaalina;
- stress.

Suhtumine

Vastaja näeb jagatud ruumi kontseptsiooni positiivsetena.

Liiklejagruppide suhtumine (jalgratturid, jalakäijad, autojuhid)

Vastaja arvates sõltub liiklejate närvilisus kiiruse astmest. Mida kiiremini konkreetne liiklejagrupp on harjunud sõitma, seda närvilisemaks muutub ta kiiruse vähenemise korral. Seega, kuna jagatud ruumi kontseptsioon toob kaasa liikluskiiruse langemise, suhtuksid vastaja arvates jalgratturid ja autojuhid jagatud ruumi pigem negatiivselt, kuna jalakäijad liiguvad väga erineva kiirusega, siis võib nende suhtumine olla nii positiivne, neutraalne kui ka negatiivne.

Kontseptsiooni rakendamise potentsiaal Narvas, võimalikud rakendamise kohad

Vastaja arvates on Narva linnas selle kontseptsiooni potentsiaal väga suur. Vastaja sõnul nähakse jagatud ruumi võimaliku lahendusena igas liikluskorraldust puudutavas projektis. Intervjueeritav peab jagatud ruumi rakendamist keskkonnasäästlikuks lahenduseks ning leiab, et sellest võib olla abi keskkonnasäästlikuma transpordi propageerimisel. Konkreetseid näiteid, kus Narvas sellist kontseptsiooni oleks võimalik rakendada, polnud toodud.

Jagatud ruumi kontseptsiooni sõltumine keskkonnast, eripärad

Vastaja arvates sõltub kontseptsiooni kasutamine konkreetsest keskkonnast, kuna igal pool ei ole selle kontseptsiooni rakendamine mõistlik ega võimalik. Kontseptsiooni rakendamine sobiks pigem territooriumidele, kus ei ole kiiret liikumist (nt vanalinnad).

3.2. Tulemuste koond

Bakalaurusetöö raames intervjueeriti seitset pädevat inimest, kellest ühel puudus õigus anda välja ehitusluba, kuid tal oli õigus teha ettepanekuid ja planeerimisotsuseid ning oli elukutselt arhitekt.

Tulemused näitasid, et enamik intervjueeritavatest oli kursis jagatud ruumi kontseptsiooniga, kuid erineval määral.

Kolme küsitleva teadmised kontseptsioonist olid sügavad, kolmel aga üldised. Üks uurimuses osaleja kuulis kontseptsioonist esimest korda. Tõenäoliselt ei ole tema igapäevatoos detailsed teadmised liikluskorralduste kontseptsioonidest vajalikud.

Kõik kontseptsioonist teadlikud intervjueeritavad kirjeldasid jagatud ruumi piirkonnana, kus erinevad liiklejagrupid jagavad omavahel liiklusruumi. Mõned intervjueeritavad tõid kõige iseloomulikuma jagatud ruumi omadusena välja liiklusreeglite puudumise ja linnakujunduslike elementide paljususe. Linnakujundlike elemente mainisid kaks inimest, liiklusreegleid aga kolm.

Kõige levinumaks eksiarvamuseks oli see, et vastajad ajasid segi *woonerf*- ja jagatud ruumi kontseptsiooni. Tõenäoliselt ei olnud intervjueeritavatel tekkinud vajadust tutvuda jagatud ruumi

kontseptsiooni nüanssidega. Mõned küsitletavad pidasid aga jagatud ruumi kontseptsiooniks *woonerf*-kontseptsiooni.

Mitte üheski käsitletud linnas ei eksisteeri jagatud ruumi puhtal kujul, kuid leidub kontseptsioonile omaseid elemente, mis pole teadlikult rajatud. Peamisteks isetekkeliste jagatud ruumi elementide põhjusteks on kõnniteede ehitamata jätmine või lagunemine.

Narva näitest on võimalik järeldada, et siiamani tekivad kaasaegsetes, pidevalt arenevates ja tugeva liikluskorralduse kontrolliga linnades iseseisvalt täiesti erinevatesse kohtadesse jagatud ruumi kontseptsiooniga alad. Isegi seal, kus liikluskorraldus erineb täielikult jagatud ruumi kontseptsiooni omast.

Intervjueeritavate suhtumine jagatud ruumi kontseptsiooni:

- positiivne suhtumine (4);
- negatiivne suhtumine (1);
- teatud juhtudel rakendaksin, aga pigem negatiivne (2).

Peaaegu kõikide vastajate arvates sõltub jagatud ruumi kontseptsiooni rakendus keskkonnast. Üks inimene oli seda meelt, et iga tänavat, ala ja ka väiksemat üksust tuleb vaadelda eraldi ja seetõttu keskkond kontseptsiooni sobivust kuidagi ei mõjuta.

Kõige sobivamate kohtadena jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamiseks Eestis nähti rahustatud ja mitteläbiva liiklusega tänavaid.

Iga vastaja tõi vähemalt ühe plussi, miinuse ja riski, mida teised ei maininud. Mõned inimesed tõi positiivsena välja, selle mida teised hindasid negatiivseks (nt ohutusetasemega seotud teemad). Seega võib väita, et jagatud ruumi kontseptsiooni hinnatakse isiklikust sisemisest suhtumisest lähtuvalt.

Jagatud ruumi eelistena nimetati kõige sagedamini „sõidukiiruste langemist“ ja „optimaalset ruumikasutust“, puudustena toodi välja, et – „nõrgemad liiklejagrupid on ohu all“, riskidena mainiti „nõrgemate liiklejagruppide julgusetuse kasvu tänava kasutamisel,“ ja „liiklejagruppide rahuldamatust“.

Maailmas rakendamise näiteid oskasid tuua kolm inimest, neist kaks omasid isiklikku kogemust (Amsterdams ja Stockholms) ja hindasid seda positiivseks. Üks vastaja teadis, et jagatud ruum on laialt kasutatav Hollandis, kuid ise ei olnud neis kohtades viibinud. Ülejäänud

intervjueeritavad ei osanud ühtegi näidet tuua. Töö autor leiab, et sellised tulemused on seotud kontseptsiooni madala levikuga naberraiikides ja selle uudsusega.

Intervjueeritavate arvamused autojuhtide suhtumise kohta jagatud ruumi kontseptsiooni olid üksmeelsed – suhtumist peeti negatiivseks. Peamiste põhjustena toodi välja sõidukiiruste langemist ja kõrgema tähelepanelikkuse vajaduse suurenemist.

Jalakäijate osas läksid arvamused lahku. Kolme vastaja arvates oleks jalakäijate suhtumine turvatunde vähenemise pärast pigem negatiivne, ühe vastaja arvates oleks see autojuhtide jalakäijatega arvestamise suuremise ja sõidukiiruste langemise pärast positiivne. Kolm inimest aga ei andnud ühemõttelist vastust.

Ekspertide hinnangul oleks jalgratturite suhtumine pigem negatiivne (4). Peamiseks põhjuseks peetakse nende turvatunde vähenemist ja kiiruse langemist. Jalgratturite suhtumist pidasid positiivseks kaks vastajat. Põhjenduseks toodi see, et tänapäeval lubab seadus jalgratturitel valida sõitmiseks nii sõidu- kui ka kõnnitee. Seetõttu on see liiklejagrupp ruumi jagamiseks mõlema osapoollega (autojuhtide ja jalakäijatega) juba valmis. Üks vastaja ei andnud ühemõttelist vastust.

Kolmes käsitletud linnas (Tartus, Pärnus ja Narvas) olid ametnikud jagatud ruumi kontseptsiooniga oma töö jooksul kokku puutunud. Katsed seda rakendada aga ei õnnestunud ja siiani ei ole nendes linnades jagatud ruumi tahtlikult rajatud.

Tallinn on neist ainus koht, kus lähiajal tõenäoliselt ilmneb vanalinna rekonstrueerimise käigus puhtal kujul jagatud ruumi kontseptsioon.

Töö käigus selgus, et suurt potentsiaali jagatud ruumi rakendamisel oma linnas näevad kaks vastajat ja keskmist potentsiaali näevad kolm vastajat. Kaks vastajat ei näe lähiajal oma linnas selle rakendamisel potentsiaali.

Tallinnas hindasid jagatud ruumi kontseptsiooni potentsiaali kaks vastajat. Mõlemad näevad katsetamise vajadust Tallinnas nendes kohtades, kus kergliiklejate arv ületab autode arvu. Samas üks vastaja näeb oma valdkonnas jagatud ruumi kontseptsioonil kõrget potentsiaali, kuid teine on pigem skeptiline.

Tartu linna puhul kahest intervjueeritavast üks ei näe jagatud ruumi rakendamisel oma linnas mingit potentsiaali, kuna Tartus puuduvad selleks kompetentsed spetsialistid. Teine vastaja peab kontseptsiooni rakendamist küll võimalikuks, kuid ei pea selle potentsiaali väga kõrgeks. Vastaja on oma töös kokku puutunud kahe jagatud ruumi projektiga, millest mõlemad osutusid ebaedukaks.

Maardu linnas ei nähta lähiajal jagatud ruumil suurt potentsiaali piisavate ressursside puudumise ja julgusetuse tõttu.

Pärnu linnas ei peeta potentsiaali taset samuti kõrgeks jagatud ruumi kontseptsiooni madala teadlikkuse tõttu.

Narvas nähakse suurt potentsiaali taset ja jagatud ruumi nähakse võimaliku lahendusena igas liikluskorraldust puutavas projektis.

3.3. Ettepanekud

Uurimusest selgus, et küsitletud ametnikest enamikul puudus isiklik kogemus jagatud ruumiga. Töö autori arvates võivad hoiakud kontseptsiooni suhtes, mis omakorda mõjutavad ka rakendamise potentsiaali, märkimisväärselt muutuda seoses ametnike isikliku kogemuse saamisega. Seetõttu soovitab töö autor külastada riike, kus sellist kontseptsiooni on rakendatud, ja osaleda kontseptsiooniga seotud projektides. Samuti on võimalik eksperimendi käigus realiseerida mõnes kohas Eestis jagatud ruumi pilootprojekt.

Töö käigus selgus ka, et Eesti teedisainerid ei ole võimelised kvaliteetselt jagatud ruumi kontseptsiooniga tänavaid looma ja eksperdid samastavad tihti jagatud ruumi *woonerf*-kontseptsiooniga. Sellest tulenevalt on töö autori teiseks ettepanekuks koolitada nii ametnikke kui ka teostajaid. Koolituste kaudu on võimalik suurendada kontseptsiooni nüansside mõistmist, tagajärgede tajumist ja selgitada välja mõistlikud jagatud ruumi rakendamise kohtad. Kasulik oleks kutsuda koolitusi läbi viima ka välismaa eksperte.

Kuigi uurimistöö käigus selgus, et ametnike tajutud riskid olid seotud peamiselt elanike psühholoogiliste faktoritega, siis töö autori kolmandaks ettepanekuks on jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamise puhul elanike teavitamine uudsest kontseptsioonist reklaamikampaania kaudu, mis sisaldaks teavitust jagatud ruumi positiivsetest külgedest ning valmistaks elanikke muudatusteks ette.

KOKKUVÕTE

Bakalaurusetöö eesmärgiks oli hinnata Eesti omavalitsuste ametnike teadlikkust ja hoiakuid jagatud ruumi kontseptsiooni kohta ning hinnata selle potentsiaali erinevates Eesti linnades.

Töö käigus valiti seitse ametnikku viiest Eesti linnast (Tallinnast, Tartust, Pärnust, Maardust ja Narvast) ning intervjuude abil selgitati välja ametnike teadlikkus ja hoiakud jagatud ruumi rakendamise potentsiaali kohta.

Teadlikkus:

1. Eesti ametnikud on üldjuhul teadlikud jagatud ruumi kontseptsioonist, kuid erineval määral.
2. Ametnikud kipuvad võrdlema jagatud ruumi kontseptsiooni *woonerf*-kontseptsiooniga ja sageli esitavad *woonerf*-kontseptsiooni jagatud ruumi kontseptsioonina.

Hoiakute selgitamisel pööras töö autor tähelepanu pädevate inimeste arvamustele kontseptsioonist ning intervjueeritavate isiklikule suhtumisele.

1. Intervjueeritavate isiklikku suhtumist kontseptsiooni rakendamisse pole võimalik ühemõtteliselt interpreteerida – neli vastajat suhtuvad positiivselt, kolm aga negatiivselt.
2. Kõik liiklejagrupid oleksid jagatud ruumiga pigem rahulolematud. Peamiseks põhjuseks kergliiklejate jaoks on ohutustunde langemine, autojuhtide jaoks aga kõrgema tähelepanu vajaduse kasv ja sõidukiiruse langemine.
3. Jagatud ruumiga kaasnevaid plusse on võimalik jaotada nelja kategooriasse: infrastruktuur, ohutus, keskkond ja psühholoogia.

Jagatud ruumi rakendamisega muutub keskkond atraktiivsemaks, liiklus muutub sujuvamaks, müra tase väheneb ja kasvab keskkonnasäästlikumate transpordiviiside kasutamine.

Psühholoogilise mõju all nähakse positiivset mõju inimestele suurema vabaduse andmise näol.

Positiivse mõjuna infrastruktuurile nähakse vajaduse puudumist ülemäärase ehituse järele ja tänavate funktsionaalsuse kasvu.

Ohutuse positiivne mõju seisneb aga kergliiklejate ohutuse taseme tõstmises, sõidukiiruste langemises ja liiklejagruppide üksteisega arvestamises.

4. Jagatud ruumiga kaasnevaid miinuseid on võimalik jaotada nelja kategooriasse: infrastruktuur, ohutus, psühholoogia, tehnilised probleemid.
Infrastruktuuri probleemide all käsitletakse kulukust ja parkimisprobleemide kasvu, ohutuse probleemide all liiklejagruppide ohutustaseme langemist, psühholoogia all võimetust kiiresti liikuda ja tehniliste probleemide all kõigi võimalike füüsiliste atribuutide puudust, mis kaitseksid kergliiklejad sõidukite eest.
5. Kontseptsiooniga võimalikud kaasnevad riskid oleksid seotud peamiselt psühholoogiaga. Võimalike riskidena käsitleti stressi, julgusetust, rahuldamatust.
6. Jagatud ruumi kontseptsiooni rakendus sõltub konkreetsest keskkonnast ja kõige sobivamateks kohtadeks jagatud ruumi kontseptsiooni rakendamiseks Eestis võiksid olla rahustatud ja mitteläbiva liiklusega tänavad.

Jagatud ruumi potentsiaali hindamise käigus keskendus töö autor nii tänapäevale kui ka selle võimalikule rakendamisele tulevikus:

1. Käsitletud linnades praegu jagatud ruumi kontseptsiooni puhtal kujul ei eksisteeri, kuid leidub kontseptsiooni elemente ning need on isetekkelise iseloomuga. Kontseptsiooni avaldumisvormid võivad ilmneda isegi seal, kus on organiseeritud konkreetne liikluskorraldus.
2. Käsitletud linnades hinnatakse jagatud ruumi kontseptsiooni sobivust ja potentsiaali erinevatest kriteeriumidest lähtuvalt.
Tallinnas nähakse suurt potentsiaali sellistel aladel, kus kergliiklejate arv ületab tunduvalt sõidukite arvu.
Tartus ei nähta suurt rakendamise potentsiaali kompetentsete spetsialistide puudumise ja nõrgemate gruppide turvatunde rikkumise tõttu.
Maardus puuduvad selle kontseptsiooni rakendamiseks vajalikud ressursid, seega lähimal ajal ei nähta suurt potentsiaali.
Pärnus on potentsiaali tase samuti madal ja seda kontseptsiooni vähe teadlikkuse tõttu.
Narvas on jagatud ruumi potentsiaali tase suur ning seda kaalutakse igas suuremas projektis võimaliku keskkonnasäästliku variandina.
3. Enamikul intervjueeritavatest ei ole piisavalt julgust sellise radikaalselt uue kontseptsiooni rakendamiseks oma projektides, kuid Eestis on hakatud vaatlema ja kaaluma jagatud ruumi kontseptsiooni võimaliku lahendusena (Tartu projektid, Pärnu, Tallinn). Kontseptsiooni sobivust hinnatakse eelkõige kergliiklejate vaatenurgast ja projekteerimisel mõeldakse just selle grupi peale.

Tallinna vanalinna rekonstrueerimise projekti käigus luuakse tõenäoliselt Eesti esimene tahtlik jagatud ruumi kontseptsiooni lahendus.

Uurimusest saab järeldada, et üldiselt on Eesti linnade ametnikud teadlikud jagatud ruumi kontseptsioonist, kuid neil puudub täpne ülevaade selle kontseptsiooni põhimõtetest ja tulemustest. Lisaks ei näe ametnikud *woonerf*- ja jagatud ruumi kontseptsiooni vahel suuri erinevusi.

Vastanute hoiakud jagatud ruumi kontseptsiooni suhtes erinevad märgatavalt. Suhtumine jagatud ruumi kontseptsiooni on pigem positiivne, kuid ollakse üsna ettevaatlikud jagatud ruumi rakendamise perspektiivis.

Vaadeldud linnades tänapäeval jagatud ruumi kontseptsiooni puhtal kujul ei eksisteeri, kuid teatud piirkondades on rakendatud sarnaseid elemente. Laiemalt nähakse selle potentsiaali lähiajal vaid Tallinnas ja Narvas. Jagatud ruumi kontseptsiooni potentsiaal sõltub olulisel määral konkreetsest keskkonnast, ametnike teadlikkusest ja hoiakutest.

Ametnike hoiakute mõjutamiseks ja teadlikkuse suurendamiseks soovib töö autor ametnikel osaleda jagatud ruumiga seotud projektides, külastada riike, kus on jagatud ruumi kontseptsiooni rakendatud ning realiseerida kontseptsiooni pilootprojekti mõnes Eesti linnas.

Teedisainerite ja ametnike kompetentsuse tõstmiseks soovib töö autor koolitustel osalemist. Jagatud ruumi realiseerimise otsustamisel oleks mõistlik elanike teavitada sellest reklaamikompaania kaudu.

Töö edasiarendamiseks oleks mõistlik ja kasulik uurida ka eri liiklejagruppide arvamusi ning hoiakuid jagatud ruumi kontseptsiooni kohta.

SUMMARY

AWARENESS OF THE CONCEPT OF SHARED SPACE AND ITS PERSPECTIVES IN ESTONIAN URBAN PLANNING PRACTICE

Jana Škljarova

Various traffic management concepts are applied on roads to ensure an efficient and an effective traffic. One of such concepts is the concept of shared space, where all road users have equal rights and segregation between them (pedestrians, cyclists, drivers) is minimized.

The research problem of these Bachelor's thesis is that the concept of shared space is not known in all the details, the possibilities of its implementation, pros and cons can not be evaluated at a proper level, moreover, the concept is not suitable everywhere. Because of this, the author assumed that the potential of implementation of the shared space concept directly depended on the awareness of the officials, their attitude and the particular environment.

The aim of this thesis is to get a notion of the awareness and attitudes of different local government officials about the concept of shared space and to assess its potential in different Estonian cities. To achieve the aim of the work, the author had formulated the following research questions:

1. Are Estonian officials aware of this concept and in what measure?
2. What do Estonian officials think of this concept? (pros, cons, risks, attitude)
3. What is the potential of implementing this concept in different Estonian cities? Where could this concept be implemented (specific places, addresses)?

The author had studied a large amount of theory in preparation for the main research – focused on the principles and concepts of traffic management, Woonerf and shared space concept content, background, positive and negative aspects.

5 Estonian cities were selected for the research – Tallinn, Tartu, Narva, Pärnu and Maardu and used the quantitative research method – a semi-structured interview. 7 competent people were interviewed – 2 from Tallinn and Tartu, and 1 from Narva, Pärnu, Maardu. Each interview was analyzed independently, then all interviews were compared and general conclusions were made.

Results showed that Estonian officials are generally aware of the shared space concept, but they do not have a precise notion of the principles and results of this concept. It turned out that the respondents' attitudes towards the shared space concept differ considerably. Almost all interviewees believe that implementation of the shared space concept depends on a particular environment. The implementations of shared space in selected cities are possible, but in the near future great potential is only seen in Tallinn and Narva. As a rule, Estonian officials are rather cautious in the perspective of implementing a shared space. The author of the thesis concluded that the potential of the shared space concept depends to a large extent on a particular environment, on the awareness and attitude of officials.

KASUTATUD ALLIKAD

- Ajala, A.R.T. (2016). *Traffic management strategies and best practices*. Nigeria: Gbenga Gbesan Associates.
- Biddulph, M. (2001). *Home Zones: A Planning and Design Handbook*. Great Britain: The Policy Press.
- Brymen, A. (2004). *Social Reserach Methods*. 4rd ed. New York: C&C Offset Printing.
- Clarke, E. (2006). Shared Space – the alternative approach to calming traffic. – *Traffic engineering & control: tec: the international journal of traffic management and transportation planning*, Vol. 47, No.8. Dorset: Hemming Group, 290.
- Croft, P. (2009). *Guide to traffic management*. Sydney: Austroads Incorporated.
- DfT. (2011). *Shared s Local Transport Note 1/11*. London: TSO.
- Eesti Statistika. (2011) RI006: rahvaarv, pindala ja asustustihedus haldusüksuse järgi. – [E–andmebaas] http://pub.stat.ee/px-web.2001/dialog/varval.asp?ma=r1006&path=../database/rahvaloendus/rel2011/09rahvastiku_paiknemine/04elukoht_ja_soo-vanusjaotus/&lang=2 (18. aprill 2019).
- Gehl. *Paving the way for city change*. Kättesaadav: <https://gehlpeople.com/cases/new-road-brighton-uk/>, 8.aprill 2019.
- Gehl Architects. (2012). *Gehl Architects' Major Projects Book*. Copenhagen: Gehl.
- Gillies, A. (2009). Is the road there to share? Shared space in an Australian context. (https://www.be.unsw.edu.au/sites/default/files/upload/pdf/schools_and_engagement/resources/notes/5A2_44.pdf). UNSW City planning. Sydney.
- Hamilton–Baillie, B. (2008). Home zones – reconciling people, places and traffic. –*Built Environment*, Vol. 34, No. 2. Oxon: Alexandrine Press, 166-167.
- Hamilton–Baillie, B. (2010). Emerging best practice for reconciling people, places and traffic. – *Future of Urban Space and Humanity*. Japan: City Planning Institute , 2.
- Hoek, H.R. (2011). Why Shared Space? An Exploration of the Motivations for Shared space Development in Nine European Cities. (<https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/206210>). Utrecht University. Utrecht.

- Holmes, M. (2017). Evaluating the intervention of Gehl Architects in New Road, Brighton in relation to social conditions. (http://holmesarchitecture.co.uk/wpcontent/uploads/2018/01/Dissertation_Final.pdf?fbclid=IwAR2mZePPHh-TcEFZB1ytiNMhnSsgENVcDgfGFFWu6oC4NkDjXH195sm8LuQ). Robert Gordon University. Aberdeen.
- Karndacharuk, A., Vasisht, P., Prasad, M. (2015). Shared space Evaluation: O'Connell Street, Auckland. – *Australasian Transport Research Forum*, 30.09 – 2.10. 2015 Sydney. Sydney: ATRF, 1 – 13.
- Liiklusseadus. RT I 2010, 44, 261.
- Luke, C. (2014). *O'Connell St shared space is wonderful, but*. Kättesaadav: <https://www.greaterauckland.org.nz/2014/08/19/oconnell-st-shared-space-is-wonderful-but/>, 8.aprill 2019.
- Paja, E., Ewing, R. (2015). Evolments of the Woonerf concept and design in urban planning. (https://issuu.com/elvispaja/docs/elvis_paja_def_-_evolvements_of_th). University IUAV. Venice.
- Siseministeerium. (2019). *Eesti elanike arv KOV-de lõikes seisuga 01.01.2019*. Kättesaadav: https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumendid/Rahvastiku-statistika/eesti_elanike_arv_kov-ide_loikes_seisuga_01.01.2019.pdf, 18. aprill 2019.
- Tallinna Transpordi põhimäärus. RT IV, 14.02.2013, 1. (<https://www.riigiteataja.ee/akt/414022013001>)
- Tepandi, T. (2018). Õuealade liikluskorralduse analüüs ja lahendused liiklusohutuse suurendamiseks. (https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusohutus/konverents/loputoo_t_tepandi_2018.pdf). TTK Tehnikainstituut. Tallinn.
- MKM. 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele” lisa 5. Kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/lisa/1210/7201/7006/MKM12_lisa5.pdf

LISAD

Lisa 1. Intervjuu üldine plaan, põhiküsimused

1. Kas Te olete midagi kuulnud jagatud ruumi kontseptsiooni kohta?

Kui jah, siis:

- Mida Te täpselt teate sellest kontseptsioonist? (Mis see on? Näanssid?Ajalugu?)

Kui ei, siis: töö autor ise seletas, mida see kontseptsioon tähendab ning küsis küsimused alatest küsimustest nr 2.

2. Milliseid näiteid rakendustest maailmas te teate? Kas Te olete ise sellega kokku puutunud?

Kui jah, siis:

- kus, millal, mis mulje on jäänud .

Kui ei, siis:

- Kas tahaksite kogemust saada jagatud ruumi kontseptsiooni kasutajana? Miks?

3. Millised plussid/miinused/riskid, Teie arvates, võivad selle kontseptsiooni rakendamisega kaasneda? Kokkuvõtvalt, kas see on pigem negatiivne või positiivne rakendus?

4. Kuidas, Teie arvates, selle kontseptsiooni rakendamisse suhtuksid eri liikluses osalejad? (jalgratturid, jalakäijad, autojuhid; palun põhjendage).

5. Kuivõrd palju Te näete oma vastutusvaldkonnas jagatud ruumi kontseptsiooni potentsiaali? Kas Eestis ja konkreetselt Teie linnas sellise kontseptsiooni rakendamine oleks mõistlik?

Kui jah, siis:

- miks?
- kindlad kohad, aadressid ning miks just seal?

Kui ei, siis:

- miks?

6. Kas jagatud ruumi kontseptsiooni sobivus sõltub konkreetsest keskkonnast? Miks?