

Põhja-Tallinna liikuvusuuringu küsitluse täiendus: kasutajagruppide fookusgrupi uuring

RAPORT

Tellij: Tallinna Linnaplaneerimise Amet

Teostaja: Psience OÜ

Veebruar, 2014

Uuringu projektmeeskond

Üldandmed:

Psience OÜ

Registrikood 11502414

P. Süda tn 1, Tallinn

E-post: psience@psience.ee

Projektijuht:

Eva-Maria Kangro, PhD

Psience OÜ

M: +372 5850 1310

E: evamaria@psience.ee

Projektmeeskonna põhiliikmed:

Grete Arro, MSc

TLÜ / Psience OÜ

E: arro@tlu.ee

Kai Auger

Psience OÜ

E: kai@psience.ee

1. Uuringu eesmärgid

Fookusgrupi uuringu eesmärgiks oli saada usaldusväärsem pilt Põhja-Tallinna liikuvusuuringu lähteandmete kogumisel liiga tagasihoidlikult esindatud piirkondade elanike liikumist puudutavatest eelistustest ja vajadustest. Nendeks piirkondadeks olid Karjamaa, Neeme, Pelguranna-Sitsi ja Sirbi-Uusmaleva.

Fookusgrupi uuring on kvalitatiivne uurimismeetod, mis annab sügavama sissevaate probleemi olemusse ning mille tulemused on eelkõige selgitavat laadi. Antud uuring kujutas endast täiendavat andmekogumist Põhja-Tallinna liikuvusuuringu raames, eesmärgiga olemasolevat infot täpsustada ja täiendada.

Nii nagu põhiküsitluses, selgitasime ka siin, millised on Põhja-Tallinnas elavate ja töötavate inimeste liikumismustrid ja liikumist puudutavad eelistused-vajadused. Seejuures keskendus uuring järgmistele rõhuasetustele:

- erinevate liikumisviiside osakaalud ja nende funktsionaalsus
- liikumisvajadused ja peamised sihtkohad
- sõidukite (autode, jalgrataste) arv leibkonnas, nende parkimisega seonduvad harjumused ja vajadused
- liikumisviiside erinevused eri aastaaegadel

Lisaks liikumise põhjuste ja viiside selgitamisele pöörasime tähelepanu ka kasutajagruppide ootuste ja vajaduste kaardistamisele, mis võimaldas saada detailsema pildi inimeste liikumiskäitumise tagamaadest ja kitsaskohtadest ning anda väärtuslikumat infot edasteks arendustegevusteks.

2. Uuringu läbiviimine ja uuringus osalejad

Fookusgrupi uuring viidi läbi 12.veebruaril 2014.a. eesti ja vene keeles. Fookusgruppi modereerisid kaks uuringumeeskonna liiget. Kombineerisime nii kirjalikku vastamist kui grupiarutelu.

Uuringus osales 10 inimest, kes jagunesid piirkonniti järgmiselt:

- Karjamaa (3)
- Pelguranna-Sitsi (4)
- Sirbi-Uusmaleva (2)
- Neeme (1)

Osalejad olid vanusevahemikus 38-81, neist 3 eesti- ja 7 venekeelset, 8 naist ja 2 meest.

3. TULEMUSED

3.1 Ringiliikumise ulatus, eesmärgid ja sesoonsus

Fookusgrupi andmed kinnitasid põhiuuringu tulemust: peamiselt liigutakse ringi kesklinnas (7) ja Põhja-Tallinnas (8), aga ka Mustmäel (4), Lasnamäel (3), Kristiines (3) ja Haaberstis (2).

Nii nagu põhiuuringust, selgus ka fookusgrupist, et regulaarsed käigud viivad inimesi peamiselt tööle (6) ja poodi (8), samuti vaba aega veetma (6) ning muid olulisi käike sooritama (6). Viimaste all peeti silmas sõpradel-tuttavatel külas käimist, arstivisiite, koolitustel osalemist, sportimist, vanemate külastamist, laste logistika korraldamist (trennid, huviringid, kool).

Mitmed fookusgrupis osalejad – eelkõige ühistranspordi kasutajad - töid välja, et nende **liikumisharjumused aastaajati** kuigivõrd ei erine. Kõlama jäi ka mõte, mis kinnitas põhiuuringu tulemust: talvisel perioodil liigutakse üleüldse vähem ringi ning suvisel ajal harrastatakse rohkem aktiivseid liikumisviise (jalgsi käimine, jalgrattasõit).

3.2 Töökäimine

Fookusgrupis olid ülekaalus autoga tööleliikujad (4), ühistranspordi kasutajaid ja jalgsi tööleminejaid oli kumbagi 2. Autoga ja jalgsi tööleminejad väljendasid liikumisviisi osas selget rahulolu. Karjamaa esindaja, kes liigub tööle ühistranspordiga, ei ole sellega sugugi rahul, tuues välja mitmeid probleeme, mida kajastame lähemalt ühistranspordi osas (ptk 3.5). Autoga tööleliikuv Neeme elanik märkis, et ta kasutaks auto asemel meelsasti ühistranspordiga, kui see oleks logistiliselt mugavam.

Hinnates põhiuuringu ja fookusgrupi tulemusi piirkondade võrdluses, siis on põhjust arvata, et Kopli piirkonna elanikud (Neeme ja Sirbi-Uusmaleva) võivad kasutada autot tööleminekuks isegi rohkem kui ühistransporti. Samas on inimesed valmis aktiivsemaks ühistranspordikasutuseks, kui see oleks mugavam, puhtam ja turvalisem.

3.3 Igapäevaste sisseostude sooritamine

Enamik fookusgrupis osalejaid käib igapäevaselt poes, mis asub 1-2 km kaugusel kodust. Seejuures leiti, et pood võiks olla kodule palju lähemal. Eriti terava probleemina töid selle välja Neeme ja Sirbi-Uusmaleva esindajad. Üks Karjamaa ja üks Pelguranna-Sitsi esindaja külastavad kodule lähemal asuvat poodi ning on sellega rahul. Liikumisviiside võrdluses väljendasid enim rahulolu autoga poeskäijad (4), sest see on mugavaim viis raskete kottide tassimiseks ning muude käikudega ühitamiseks. Kõige rohkem rahulolematust näitasid üles ühistranspordiga poeskäijad (2) – pood on kaugel ja liikumine raskete kandamitega vaevaline.

Fookusgrupi tulemus haakub hästi ka põhiuuringust selgunud infoga, kuigi viitab mõnevõrra aktiivsemale autokasutusele.

3.4 Vaba aja veetmine

Kõik fookusgruppis osalejad töid esmajärjekorras välja **vabas õhus viibimise** (jalutuskäigud ja aktiivse sportimise) Stroomi pargis ja piki Kultuurikilomeetrit. Suvel külastatakse sageli ka Stroomi randa. Karjamaa elanikud lisasid, et sõprade-tuttavatega minnakse tihtilugu jalutama Kadriorgu ja Piritale, kasutades kohalejõudmiseks trammi. Samuti jalutatakse **vanalinnas** ja käiakse näitustel, kontsertidel, kohvikutes.

Teisena toodi välja Rocca al Mares, Õismäel ja Lasnamäel asuvates **spordiklubides** käimine. Sinna jõudmiseks kasutatakse autot. Ühtlasi sai kinnitust põhiuuringu tulemus, et inimesed tunnevad väga puudust korralikust spordiklubist Põhja-Tallinnas.

3.4.1 Rahulolu vaba aja veetmise võimalustega Põhja-Tallinnas

Enim said kiita Kalamaja-Telliskivi kohvikud, Stroomi rand ja Kultuurikilomeeter ning seda kõikide piirkondade elanike poolt. Kriitilisima asjaoluna toodi välja **vaba aja veetmise napid võimalused lastele**. Nii nagu juba nimetatud, leiti üheks puuduseks olevat ka spordiklubi ja ujula puudumine.

Rahulolu-rahulolematuse tegurid sarnanesid selgelt põhiuuringu tulemustele.

3.4 Muud regulaarsed käigud

Fookusgrupp kinnitas põhiuuringu tulemust, mille kohaselt suunduvad inimesed asju ajama peamiselt auto (6) või ühistranspordiga (4). Seejuures Kopli piirkonna inimesed kasutavad pigem autot, ühistransporti üldse mitte. Karjamaa elanikud paistsid aga silma suurima variatiivsuse poolest – nende seas oli enim neid, kes liiguvad vaheldumisi nii ühistranspordiga, autoga kui jalgsi: „*Naudin jalgsi käimist – isegi kui see tähendab pikemaid vahemaid*“. Jalgrattaga ei soorita regulaarseid käike keegi.

Enim rahulolematust näitasid üles ühistranspordi kasutajad. Näide taas Karjamaa piirkonnast: „*Bussi oodates ja kui veel vaja ümberistumiseks mitut, on meeletu ajakulu*“.

Kirjeldatud tulemus haakub hästi põhiuuringus kajastatuga, mille kohaselt Kopli piirkonna inimesed on aktiivsemad autokasutajad ja ajavad jalgsi asju vähem. See on ka mõistetav, arvestades piirkonna kaugust suurematest keskustest.

3.5 Ühistranspordi kasutamine

Fookusgruppis osalenud elanikud kasutavad järgmisi transpordiliine:

- buss nr 3 (7)
- buss nr 40 (7)
- troll nr 9 (6)
- tramm nr 2 (6)
- buss nr 33 (5)
- tramm nr 1 (4)
- buss nr 32 (3)

- buss nr 48 (3)
- troll nr 4 (2)
- troll nr 5 (2)
- troll nr 7 (1)
- buss nr 59 (1)

Karjamaa elanikud tõid esile eelkõige bussiga nr 3 sõitmist, aga ka bussiliinide 26 ja 33, trolliliinide 4,5 ja 9 ning trammiliinide 1 ja 2 kasutamist.

Pelguranna-Sitsi elanike seas leiab enim kasutamist buss nr 40, aga ka buss nr 3, troll nr 9 ning bussid 32, 33 ja 48.

Sirbi-Uusmaleva elanikud kasutavad aktiivsemalt bussid nr 40, trammi nr 2, pisut vähem bussid nr 33 ja trollid nr 9.

Neemel elav fookusgrupis osalenu kasutab hoolimata igapäevasest autoga liikumisest mõnikord ka trammiliine 1 ja 2.

Enimkasutatavate peatustena nimetasid vastajad peatusi, mis asuvad:

- kodu lähedal** - nt Karjamaa elanikel Angerja, Erika; Pelgulinna-Sitsi inimestel Pelguranna, Supelranna; Sirbi-Uusmaleva inimestel Randla, Sirbi;
- sõlmpunktides** - nt Balti jaam, Hobujaama

3.5.1 Rahulolu ühistranspordiga

Nagu põhiuuringust, kogunes ka fookusgrupist ühistranspordi kohta erinevaid arvamusi, nii kiitvaid kui kriitilisi. Kaks inimest (üks Karjamaa ja teine Sirbi-Uusmaleva esindaja) olid ühistranspordiga igakülgset rahul. Teised tõid välja kaks suuremat kriitilist teguriterühma, mis ühtib ka põhiküsitluse tulemustega:

1) Heakorra ja turvalisuse probleem

Nt: Ühiskondlikus sõiduvahendis on kodutuid ja narkomaane liiga palju - seepärast olen enda jaoks välistanud trammiga sõitmise. Buss on normaalsem, kuid mitte ka iga kord. Ühiskondlikud sõidukid on tegelikult tänu eelmainitud kontingendile räpased, mõnes bussis ei julge istudaagi, määrid riided ära.

Nt: Trammid on väsinud ja kulunud, vajaksid remonti või väljavahetamist

2) Vajakajäämised ühistranspordi ühendustes

Nt Võiks olla buss Kopli-Lasnamäe, olemas ju bussid Lasnamäe-Õismäe, Lasnamäe-Mustamäe, siis vanematel külla tulles kuluks vähem aega.

Nt Kui oleks üks otse transport kino Kosmose juurde, saaks laps käia koolis trammiga (kunagine tramm nr 5).

3.6 Autokasutus ja parkimine

Autot kasutavaid leibkondi esindas fookusgrupis 5 inimest. Nende inimeste peredes hoiatakse autot peamiselt maja **hoovis** või **tänaval**. Samuti jäi aruteluringist kõlama, et maja hoov on tüüpiline parkimiskoht enamikule ümberkaudsetele. See kinnitab ka põhiuuringu tulemust. Garaaži auto parkimiseks ei kasutata ega tunta sellest alternatiivist ka puudust. Tasulise parkimise

võimaluse osas oldi pigem skeptilised: *“Ei ole mitte mingil juhul nõus kodus/ lähedal parkimise eest maksma”, „See oleks absurd“.*

Kui uurisime, millistel tingimustel oleksid inimesed valmis **autokasutusest loobuma**, toodi välja järgmised selgitused, mis taas peegeldavad olulist osa põhiuuringu tulemustest:

- *Kui selleks et punktist A punkti B jõuda oleks vaja ainult ühe transpordiga minna, siis see vähendaks kindlasti auto kasutamist (Sirbi-Uusmaleva)*
- *Loobuksin, kui oleks puhtam ja uuem ühistransport (Pelguranna-Sitsi, Karjamaa)*
- *Päris loobuda ei taha, auto lastega peres ikka vajalik (Neeme)*
- *Loobuksin, kui oleks lühem tööaeg, kõrgem sissetulek (Sirbi-Uusmaleva)*
- *Vist ei loobukski, auto on ikka asendamatu (Pelguranna-Sitsi)*

3.7 Jalgrattakasutus

Pooltel fookusgrupis osalenud inimestest on peres 2-3 jalgratast, mida hoitakse kas toas (3) või keldris (3). Neeme piirkonna esindaja, kes hoiab jalgratast abihoones, on selle võimalusega väga rahul. **Jalgrataste hoidmisega** toas ei ole inimesed aga sugugi rahul, ent ühtegi alternatiivi ei peeta päriselt turvaliseks: *„Loomulikult ei ole toas hoidmisega rahul, kuid panipaigast keldriboksis “sõidaks” ta vist ilma õige omanikuta esimese tunni jooksul minema!“* (Karjamaa), *„Mul on varastatud juba kolm jalgratast“* (Sirbi-Uusmaleva), *„Tahaks hoida väljas, aga see on ebatavaline“* (Pelguranna-Sitsi).

Kirjeldatud tulemused ühtivad üsna täpselt põhiuuringust selgunud pildiga.

Turvalise, kodu lähistel asuva **jalgrattaparkla** idee tekitas aruteluringis pigem nõutust ja sellesse suhtuti teatava skepsisega. Leiti, et lihtsam on juba ratas keldrisse tassida; jalgratta puhul on eriti oluline, et oleks võimalik otse kodust startida/ koduni sõita; ning viimaks: kui parkla oleks tasuta, siis võiks selle üle ju mõtelda. Põhiuuringu põhjal paistis jalgrattaparkla kasutamise valmidus olevat märksa kõrgem.

Rattakasutus aastaajati peegeldas aga taas üsna täpselt põhiuuringu tulemust: kõik, kellel on ratas, kasutavad seda kõige aktiivsemalt suvel, kevadel ja sügisel pisut vähem ning talvel üldse mitte.

Jalgrattaga liigutakse uuritud sihtrühmades siiski pigem **vabal ajal**, mitte ei kasutata vahendina tööl või poes käimiseks või muude oluliste käikude sooritamiseks.

Tunnustavalt tõsteti esile Stroomi ja Rocca al Mare ühendust, kus jalgrattaga sõiduks on loodud suurepäraseid tingimused. Korralik **jalgrattateede võrgustik** on ka üks peamisi tingimusi, mis fookusgrupis osalejate hinnangul rattakasutust oluliselt tõstaks. Samuti toodi välja vajadus **parema elujärje** järele, mis võimaldaks rohkem aega iseendale, vahendeid jalgratta soetamiseks ning kokkuvõttes võimalust jalgrattaga enam liikuda.

Erinevalt põhiuuringust ei tõstatunud fookusgrupis aga jalgrattasõidu ohutuse ja väljaspool kodu parkimise turvalisuse teemat. Selle asemel ilmnes toodi takistava aspektina välja üleüldise elujärje probleem.

3.8 Liikluskorraldus

Liikluskorraldusse puutuvalt küsiti sarnaselt põhiuuringule kaks küsimust: „**Mis võiks tänases Põhja-Tallinna liikluskorralduses teisiti olla?**“ ning „**Mis võiks jääda nii, nagu on?**“

Liikluskorralduslikud tähelepanekud koondusid enamiku põhiuuringust selgunud probleemkategoriate alla. Need olid järgmised:

- **Liiklusskeemi ebaloogilisused**

Nt „*Hommikuti on nüüd tänu uuele liikluskorraldusele mööda tööstuse tänavat tihti ummikud, liiklus aeglasem.*“

- **(Muud) autojuhivaenulikud faktorid**

Nt „*Sel aastal ei olnud eriti palju lund, kuid lumerohke talvega jääb Soo tänav liikluseks üherealisena kitsaks.*“

- **Ühistranspordiga seotud probleemid**

Nt „*Ühistransport võiks olla korraldatud vähemate ümberistumistega*“; „*Kopli-Lasnamäe buss ja Kopli-Tondi tramm oleksid väga praktilised*“; „*Ühistransport on räpane*“

- **Raskeveokite probleem**

Nt „*Raskeliiklust võiks kuidagi piirata*“

Üks läbivamaid rahulolematuseallikaid põhiuuringust lähtuvalt – jalakäijate liikumismugavus (tänavate valgustus, ülekäigurajad jne) – fookusgrupiarutelus kõlama ei jäänud.

Positiivse liikluskorraldusliku aspektidena toodi fookusgrupis välja **üldiselt ladusalt toimiv ühistranspordisüsteem**: graafikud on tihedad, sõita saab tasuta. See oli ka tegur, mida nimeati ühena peamistest plussidest ka põhiuuringus.

4. Kokkuvõte

Fookusgrupi uuringu eesmärgiks oli selgitada lähemalt nelja Põhja-Tallinna piirkonna – Karjamaa, Pelguranna-Sitsi, Sirbi-Uusmaleva ja Neeme - esindajate liikumisviise ja -eelistusi. Nimetatud elualad olid 2013.a. detsembris läbiviidud Põhja-Tallinna liikuvusuuringu küsitluses võrreldes teiste piirkondadega vähem esindatud.

Kokkuvõtlikult võime öelda, et fookusgrupi intervjuu tulemused peegeldasid üsna täpselt põhiuuringus leitud. Samas juhtis täiendav uuring tähelepanu mõningatele sotsiaaldemograafilistele erisustele näiteks jalgrattakasutuses, mis põhiküsitlusest sedavõrd selgelt välja ei tulnud.

Kuigi uuringu põhitähelepanu oli suunatud inimeste liikumisviisidele, selgus ootuspäraselt, et liikumist linnaruumis ei saa vaadata lahus liikluskorralduslikest küsimustest, teede heakorrast, turvalisusest nii tänavatel kui ühistranspordis, transpordikorraldusest, keskkonna miljööväärtusest jne. Seega võiksid uuringu tulemused pakkuda praktilist huvi kõikidele institutsioonidele, mille tegevusvaldkond hõlmab aktiivse ja turvalise linnakeskkonna edendamist.

Allolevaga toome välja põhiküsitluse ja fookusgrupi uuringu peamised järeldused.

- Märkimisväärne osa Põhja-Tallinna elanikest ja seal töötavatest inimestest on **valmis aktiivsemaks jalgrattakasutuseks ja jalgsi liikumiseks**, kui a) tänavad oleksid turvalisemad (sh paremini valgustatud), b) eksisteeriks korralik jalgrattateede võrgustik nii Põhja-Tallinna siseselt kui linnaosade vahel, c) jalgratta parkimine oleks turvaline.
- Liikumisega on **enim rahul jalgsi ja rattaga liikujad**, mis kinnitab vajadust neid liikumisviise igakülgset soodustada.
- Hulk autojuhte vähendaks autokasutust linnas, liikudes selle asemel **rohkem ühistranspordiga**, tingimusel, et ühistransport on a) puhtam, b) turvalisem ning c) logistiliselt sujuvamalt lahendatud (paremad ühendused, sobivamad graafikud).
- Inimesed hindavad kõrgelt **Põhja-Tallinna miljööväärtuslike paiku** - Stroomi rand/ park, Kultuurikilomeeter, kordatehtud väiksemad pargid; kohvikud-muuseumid.
- Arendustegevustes tuleks põhirõhk suunata **kesklinnast kaugemale jäävate alade keskkonna kujundamisele** (sh vaba aja veetmise võimalustele).
- Suur puudus on **lastele suunatud vaba aja veetmise võimalustest**
- Suurim **liikluskorralduslik probleem** on Kalamaja uus liiklusskeem
- Peamine **liikluskorralduslik õnnestumine** on Soo tn uus lahendus