

Active Access



Autovaba päev

Tartus

2011

Küsitlusuuringu analüüs

Triin Raja



Tartu 2011

Sissjuhatus

Tartu Linnavalitsuse tellimisel ja Euroopa Komisjoni poolt rahstatav rahvusvaheline arendusprojekt „Active Access“ toetusel viidi Autovaba päeval (22.09.2011) tartlaste seas läbi küsitlus. Küsitluse eesmärgiks oli teada saada tartlaste arvamus ja suhtumine linnatranspordi. Tegemist on kordusuuringuga, eelmine uuring toimus 2007 aastal Autovabal päeval 22.septembril. Selle aasta Autovabal päeval korraldati lisaks tänavaküsitlusele veel ka Tartu Linnavalitsuse koduleheküljel internetiküsitlus. Internetiküsitluses sai osaleda ajavahemikus 19.09.2011-23.09.2011.

Küsitluse viisid läbi Tartu Kivilinna Gümnaasiumi õpilased: Teele-Maria, Made, Sigrit, Deaana, Merit, Maarja-Liis.

Ankeet sisaldas 14 küsimust: esimene osa puudutas Autovaba päeva ja auto kasutamist, teine osa erinevaid liikumisviise ja kolmas osa liiklusprobleemide lahendamise probleeme (Lisa 1).

Uuringus osales kokku 301 inimest, kellest 271 intervjueriti tänavaküsitluse raames ning 30 vastas küsimustele interneti kaudu (Tabel 1). Kõikidest vastanutest oli 53,1% naised ja 46,84% mehed.

Internetiküsitluse puhul oli vastanutest mehi 53,3% ja naisi 46,7%

Tabel 1. Küsitletute sooline koosseis

	Tänavaküsitlus		Internetiküsitlus		Kokku	
	arv	%	arv	%	arv	%
Mehi	125	46,1	16	53,3	141	46,84
Naisi	146	53,9	14	46,7	160	53,16
Kokku	271	100	30	100	301	100

Valdav osa vastanutest olid tööalised (51,5%). Üliõpilased moodustasid 23,6% kogu vastanute rühmast. Üliõpilastele järgnesid õpilased 16,9%ga ja pensioniealised 7,9%ga.

Vaadeldes eraldi tänava-ja internetiküsitlust võib näha selgeid erinevusi (Tabel 2). Internetiküsitlusele vastasid ainult tööalised (80%) ja üliõpilased (20%), samas tänavaküsitluses olid esindatud kõik rühmad.

Tabel 2. Küsitletute sotsiaalne koosseis

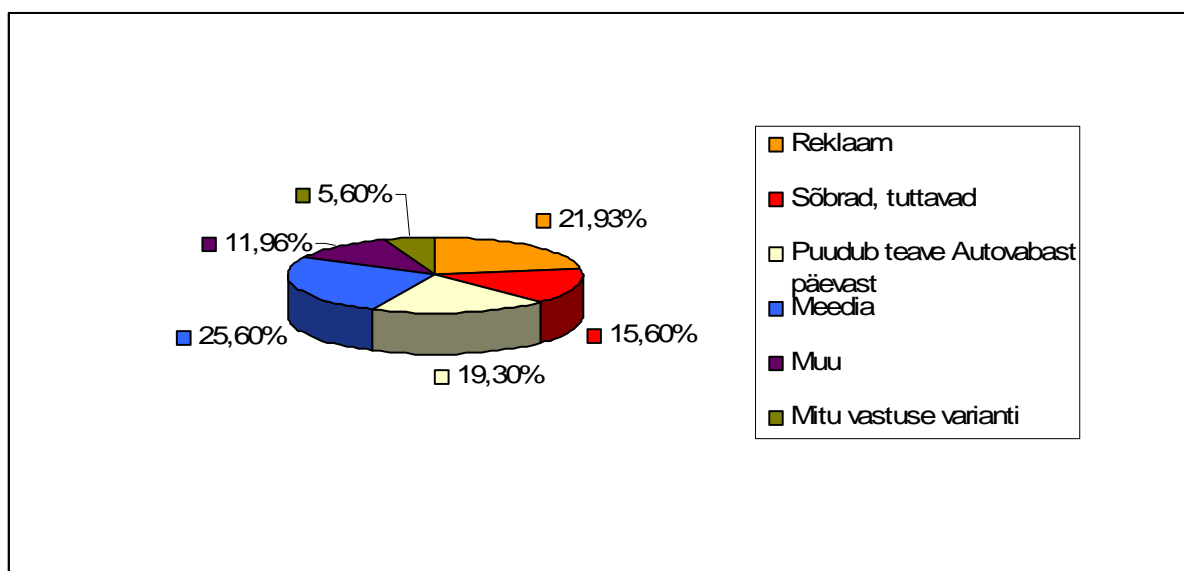
	Tänavaküsitlus		Internetiküsitlus		Kokku	
	Arv	%	Arv	%	Arv	%
Õpilane	51	18,8	-	-	51	16,9
Üliõpilane	65	24,1	6	20	71	23,6
Tööealine	131	48,3	24	80	155	51,5
Pensioniealine	24	8,8	-	-	24	8
Kokku	271	100	30	100	301	100

Valdav osa vastanutest olid Tartu erinevate linnaosade elanikud. Vastajatest enamus elab Annelinnas (76 inimest), Kesklinnas (41 inimest), Karlovas (27 inimest) ja Ülejõel (26 inimest), Raadil (19 inimest), Tammelinna (19 inimest), Supilinnas (17 inimest), Veerikul (11 inimest), Ropkas (7 inimest). Ülejäänud linnaosade vastajad olid esindatud harvem. Tartumaal elas vastajatest 22 inimest, neist enamus Tartu vallas, Ülenurme vallas, Tähtvere vallas, Luunja vallas. Küsitletutest elas väljaspool Tartu maakonda 7 vastajat.

Tulemused

Infoallikad, millest kuuldi Autovabast päevast

Uuringus osalejad said informatsiooni Autovaba päeva kohta paljudest erinevatest allikatest (Joonis 1), kuid domineerivaks oli siiski meedia (25,6%). Sellele järgnes reklaam 21,9% ja sõbrad, tuttavad 15,6%ga. Paljud vastanud (5,6%) märkisid ära mitu vastusevarianti. Vastanutest 11,96% kuulsid autovabast päevast mingist muust allikast (nt. tänavatelt, töö kaudu, internetist, ajalehest). Nende hulka kuulusid ka inimesed, kes said alles küsitlajalt endalt selle päeva kohta informatsiooni. Vastanutest 19,3% puudub aga igasugune teave Autovabast päevast.

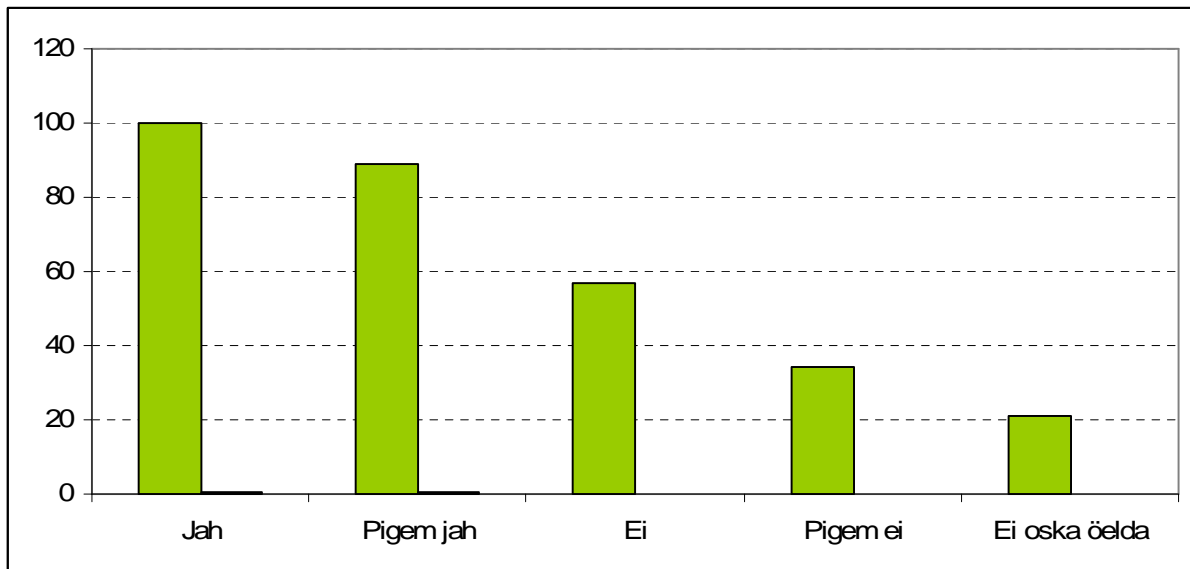


Joonis 1. Allikad, mille kaudu saadi teavet Autovaba päeva kohta

Vaadeldes eraldi saadud vastuseid tänavaküsitlusega ja internetiküsitlusega selgub, et mõlemal juhul on infoallikana esikohal küll meedia, kuid interneti kaudu vastanute seas on antud vastuse määr kõrgem (63,3%), tänaval küsitletute hulgas 24,3%. Kui tänavaküsitlusel vastanute seas oli populaarne ka reklaam (23,6%), siis internetiküsitlusel vastanute puhul jäi see tunduvalt väiksemaks (6,7%). Selgus aga ka tõsiasi, et interneti teel vastanud on Autovabast päevast teadlikumad, sest kõik vastanud olid Autovabast päevast kuulnud. Seevastu puudub aga igasugune teave Autovabast päevast 24,4% tänavaküsitletute hulgas.

Autostumine - probleem Tartu jaoks?

Autode arvu kasv Tartu linnas on enamuse (33,2%) küsitletute arvates probleemiks. „Pigem jah“ vastas 29,65% küsitletutest, „Pigem ei“ aga 11,3% vastanutest ja „Ei“ 19% vastanutest. Antud küsimusele ei osanud vastata 7% küsitletutest (Joonis 2).

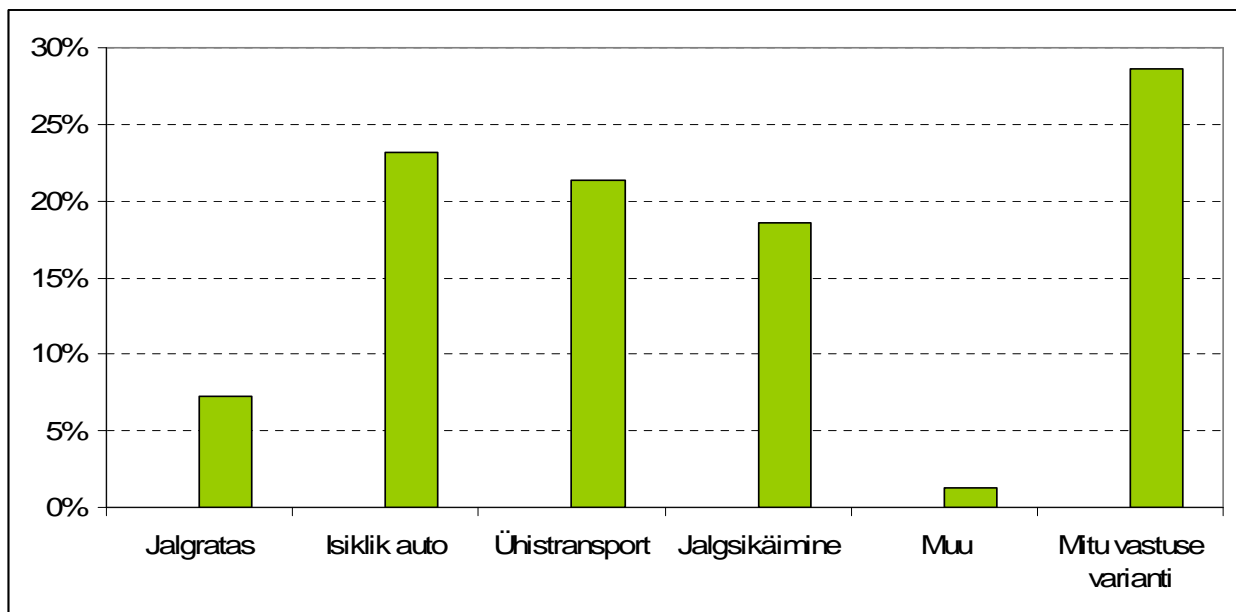


Joonis 2. Hinnang autode arvu kasvule Tartu linnas

Meeste ja naiste arvamuste vahel esines mõningaid lahknevusi. Näiteks kui 29,1% meestest oli kindlalt veendunud, et autostumine on Tartus probleemiks, siis naistest arvas samuti 36,9% vastajatest. Samas oli vastajaid, kes autostumist probleemiks ei pidanud 22,7% mehi ja naisi ainult 15,6%. Autostumist näeb pigem probleemina 28,7% naisi ja 30,5% mehi. Erinevused meeste ja naiste arvamustest võivad olla tingitud asjaolust, et mehed autojuhtidena leiavad, et just nemad on autostumise probleemi peamisteks põhjustajateks. „Pigem ei“ vastasid 14,2% meestest ja 8,7% naistest. Antud küsimusele ei osanud vastata 10% naistest ja 3,5% meestest.

Liikumisviisid tööpäeval

Vastanute seas on levinumaks liikumisvahendiks tööpäevadel isiklik auto (23,2%). Isikliku auto kasutamisele järgneb ühistransport (21,3%), jalgsi käimine (18,6%). Jalgratast kasutab tööpäevadel 7,3% vastanutest. Enamus (28,6%) vastanutest kasutab aga tööpäevadel mitut liikumisvahendit (nt. isiklik auto ja jalgratas; isiklik auto ja ühistransport). Vastanutest 1,3% kasutab tööpäevadel muid liikumisviise (Joonis 3). Muude liikumisviiside all märgiti ära asutuse autot, pereliikme autot ja rulluiske.



Joonis 3. Tööpäevadel kasutatavad liikumisviisid

Võrreldes tänava- ja internetiküsitluse vastuseid, siis selgub, et mõlemal juhul on levinumaks liikumisvahendiks isiklik auto. Isikliku auto kasutajaid oli vastavalt tänavaküsitlusele 23,2% ja internetiküsitlusele 23,2%. Kui internetiküsitluse vastajate seas oli teiseks enim kasutatavaks liikumisvahendiks jalgratas (10%) ja jalgsi käimine (10%), siis tänavaküsitlusele vastajad eelistavad ühistranspordi kasutamist (22,9%) ja jalgsi käimist (19,6%). Ühistransporti kasutab tööpäevadel 6,7% internetis vastanutest. Jalgratta kasutajate protsent tänaval küsitletute seas jäi 7%ni. Muid liikumisviise kasutab vastavalt internetis vastanutele 3,3% ja tänaval küsitletute seas 1,1%. Muudeks liikumisvahenditeks on rulluisud, asutuse auto ja pereliikme auto.

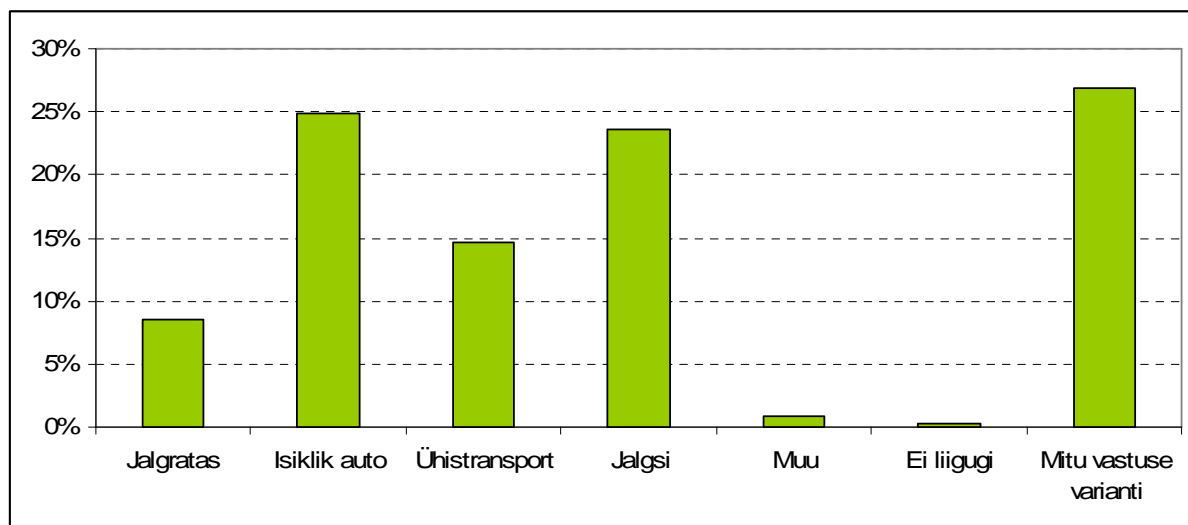
Vaadeldes tööpäeval kasutatavaid liikumisviise eraldi mees- ja naisvastajate lõikes hakkab silma, et meesvastajate puhul on esikohal isikliku auto kasutamine (26,2%). Naistest liiguvad tööpäevadel isikliku autoga 20,6% vastajatest. Naised kasutavad kõige enam ühistransporti

27,5%. ja ainult 13,5% meestest kasutab ühistransporti. Jalgsikäimise osatähtsus oli meestel 19,1% ja naistel 18,1%. Jalgratta kasutamine on meeste seas kõrgem (10,6%), naistel on see 4,4%. Muid transpordivahendeid kasutavad nii mehed kui naised enamvähem võrdselt. Naiste seas on muude transpordiliikide kasutamise määr 1,2% ja meeste seas 1,4%.

Analüüsid erinevate liikumisviiside kasutatavust vanuserühmade lõikes selgub, et ühistransporti kasutavad kõige enam pensioniealised (54,2%). Neile järgnevad õpilased (37,2%). Ühistranspordi kasutatavus tööealiste seas on 13% ja üliõpilaste seas 15,5%. Õpilaste (7,8%) ja üliõpilaste (8,4%) seas on isikliku sõiduauto kasutamine tööpäevadel suhteliselt kesine, küll aga 20,5% pensioniealistest ja 35,5% tööealistest kasutab tööpäevadel isiklikku sõiduvahendit rohkem kui õpilased või üliõpilased. Jalakäijate osakaal on suurim üliõpilaste (35,3%) ja õpilaste (17,6%) seas, väikseim aga tööealiste (12,2%) ja pensioniealiste (12,5%) seas. Rattakasutajaid on kõige enam samuti üliõpilaste seas (11,3%). Üliõpilastele järgnevad tööealised (8,5%) ja õpilased (7,8%). Jalgratast ei kasuta üksi vastanud pensionär.

Liikumisviisid puhkepäevadel

Puhkepäevadel on vastajate seas samuti ülekaalus isikliku auto kasutamine (24,9%), järgneb jalgsi liikumine (23,6%). Võrreldes tööpäevaga on ühistranspordi kasutamine langenud, seda liikumisviisi kasutab puhkepäevadel 14,6% vastajatest (Joonis 4). Suurenenud on jalgratta kasutamine, mis küündib puhkepäevadel 8,6%ni. Muid liikumisviise kasutas kokku 0,9% vastajatest. Siinkohal ei olnud välja toodud, millega siis täpsemalt liigutakse.



Joonis 4. Puhkepäevadel kasutatavad liikumisviisid

Mitmed vastajad on puhkepäevadel lisaks isikliku auto kasutamisele nimetanud ka teisi liikumisviise (Tabel 3). Nagu näha, on kõige sagedamini esile toodud autot ja jalgsi liikumist ning autot ja ühistranspordi kasutamist. Viimast nimetati 12 korral ja autot ja jalgsi liikumist samuti 12 korral. Ühistransporti ja kergliiklusvahendeid kasutavad 27 vastajat, jalgsi ja jalgratast 19 vastajat ning jalgsi ja mootorratas/rollerit 2 vastajat.

Tabel 3. Erinevate liikumisviiside kasutamine puhkepäevadel (mainimiskordades)

Isiklik auto, jalgratas	3
Isiklik auto, jalgsi	12
Isiklik auto, ÜT	12
Isiklik auto, jalgsi, jalgratas	5
Isiklik auto, ÜT, jalgsi	1
Isiklik auto, jalgratas	3
Isiklik auto, jalgsi	12
Isiklik auto, ÜT	12
Isiklik auto, jalgsi, jalgratas	5
Isiklik auto, ÜT, jalgsi	1
Jalgsi, jalgratas	19
Jalgsi, mootorratas	1
Jalgsi, jalgratas, roller	1
ÜT, jalgsi	21
ÜT, jalgratas	2
ÜT, jalgsi, jalgratas	4

Auto kasutamise põhjused kooli/tööle jõudmiseks

Peamisteks põhjusteks, miks kasutatakse autot sihtpunkti jõudmiseks on kiirus, mugavus ja esteetilisus (31 vastanut). Vastajatele on oluline ajakokkuvõid (11 vastanut), samuti mugavus, kiirus ja säästlikkus (9 vastanut) (Tabel 4). Säästlikkuse all pidasid vastanud silmas seda, et autoga on odavam liigelda kui bussiga. Autot kasutatakse (9 vastanut) ka pikkade vahmade tõttu. Autot kasutatakse põhjusel, kuna elukoht on linnast väljas ja tihtipeale ühistransport nende elukohtadeni ei ulatugi (8 vastanut). Vastajate arvates bussiliiklus ei ole hästi planeeritud ja et bussiga ei jõua õigeaks ajaks kohale, kuna sõidugraafikud ei sobi. Tihti kasutavad ühistransporti asotsiaalid, mis on ebameeldiv kaasreisijatele.

Tabel 4. Põhjused, miks inimesed kasutavad autot (mainimiskordades)

Aja kokkuhoid/ajakulu	11
Busšliiklus ei ole hästi planeeritud	6
Elukohas puudub ÜT	1
Elukoht linnast väljas	8
Et lapsi lasteaeda viia	4
Tervislikel põhjustel	3
Halva ilma korral	2
Kiirem,mugavam,esteetilisem	31
Kool on kaugel	1
Kotid on rasked, kardab pätte ja röövimist	1
Kuna jalgsi ei jõua ja ÜT-ga läheb liiga kaua aega	1
Laiskus	1
Lastega on mugavam	1
Mugav,kiire,odavam	9
Odavam	2
Mugavdab eluviisi	1
On mugavam,puhtam ja kiirem viistööle jõudmiseks	1
Pikad vahemaad	9
Muud moodi ei ole võimalik käia	1
Saab kauem magada	3
Sest see annab vabaduse mitte mõelda bussi aegadele ja Tartus on väga vähe kergliiklusteid, et kasutada jalgratast.	1
Tartu on mägine linn	1
Töö nõuab	5
Töö asub kodust kaugel	7
Tööpäevad kasutan ÜT,et hoida kütuseraha kokku	1
On vaja	2
Vähendab vaeva	1
Ainult juhul kui on teada, et päeva jooksul on vaja linnast välja sõita või mingit suuremat kogust asju vedada. Seda juhtub paar korda kuus.	1

Autovabal päeval kasutatavad liikumisviisid

Enamus vastanutest (79,4%) ei kasuta Autovabal päeval võrreldes tavapärase liikumisega teistsuguseid liikumisviise. Toodi välja, et sõiduvahendi valik ei sõltu sellest konkreetselt päevast. Küll aga 15,6% vastanutest kasutas Autovabal päeval teistsuguseid liikumisviise (Tabel 5). Tabelist on näha, et kõige enam liiguti jalgsi ja bussiga. 3 inimest vastas „Jah“, aga jätsid vastamata, millega nad täpsemalt liikusid. 15 inimest jätsid küsimusele üldse vastamata.

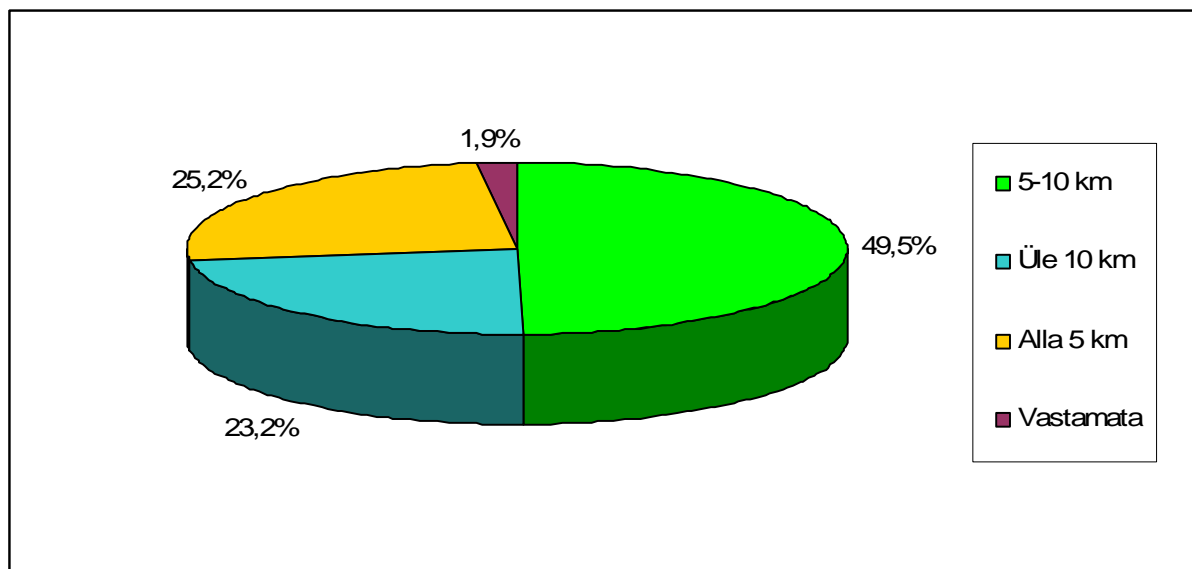
Tabel 5. Autovabal päeval teistsuguseid liikumisviisi kasutajad(mainimiskordades)

Jah	3
Jah/buss	7
Jah/bussid ja jala	4
Jah/jala	23
Jah/jalgratas	6
Jah/jala,jalgratas	1
Jah/rula	1
Jah/rulluisud	1
Jah/takso	1

Võrreldes tänavaküsitletute vastuseid internetis vastanute omadega, siis „Ei“ vastajate hulk oli enam-vähem sama. Esimesel juhul oli see 84,5% ja teisel 76,7%. Ka „Jah“ vastanute hulk oli enam-vähem võrdne. Tänaval küsitletutel 15,5% ja internetis vastanutel 16,7%.

Jalgsi liikumise vahemaad linnas

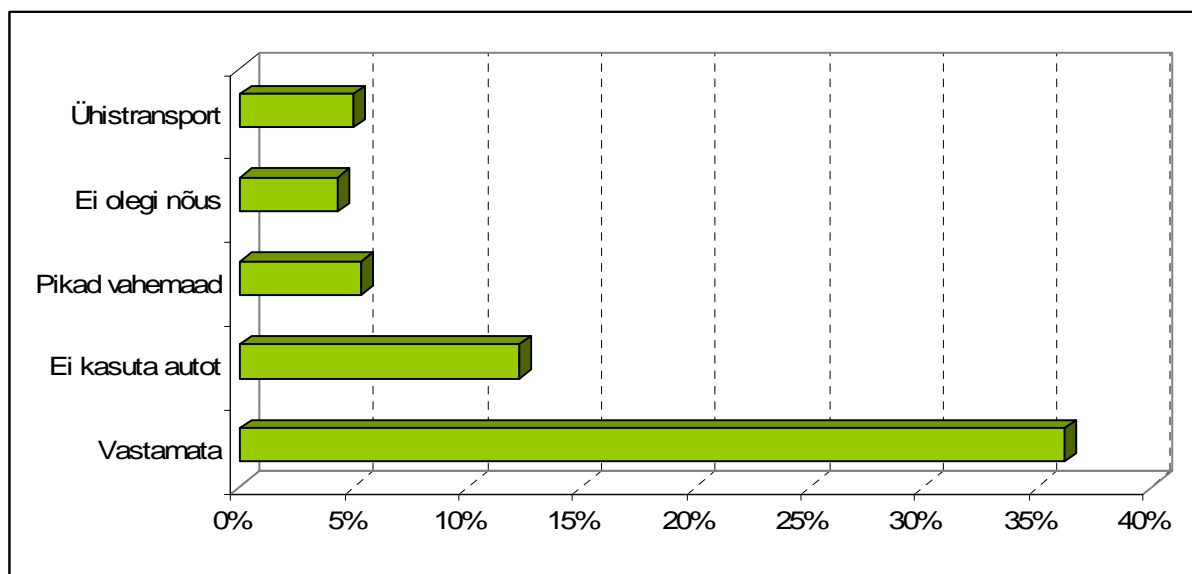
Suurem osa vastajatest oleks päevas nõus liikuma maksimaalselt 5-10 km (49,5%). Üle 10 km oleksid nõus liikuma 23,2% vastanutest. Alla 5 km kõnniksid 25,2% vastanutest (Joonis 5). 1,9% küsitletutest ei soostunud või ei tahtnud antud küsimusele vastata. Jalgsi liikumise vahemaad sõltuvad suuresti ilmast, tervisest ja muudest teguritest. Toodi välja, et Tartu on piisavalt väike, et pikemaid vahemaid jalgrattaga sõita. Vastajatest 3% sõidaksid rattaga maksimaalselt ~ 40 km .



Joonis 5. Jalgsi liikumise vahemaad linnas

Tingimused, mille korral jäetakse auto koju

Enamus vastajatest (36,2%) ei osanud või ei soostunud antud küsmusele vastama. Vastanutest 12,3% vastasid, et nad ei kasutagi autot (Joonis 6). Vastanutest 5,3% märkisid, et oleksid nõus jätma auto koju, kui läbitavad vahemaad oleksid väiksemad. Vastanutest 4,3% tunnistasid, et nad ei olekski nõus autot koju jätma ja 2,3% jätaksid auto koju ainult hea ilma korra. Tartu linnaliinibussidega ei taha sõita 5% vastanutest. Peamisteks põhjusteks, miks eelistatakse autot olid nt. bussiliiklus ei toimu graafikupõhiselt, kallid piletid hinnad ning ühistranspordi graafikud on liiga pika intervalliga. Üldise tendentsina jäi silma, et soovitakse efektiivsemat ühistranspordi teenust.



Joonis 6. Sagedamini nimetatud tingimused, mille korral jäetakse auto koju

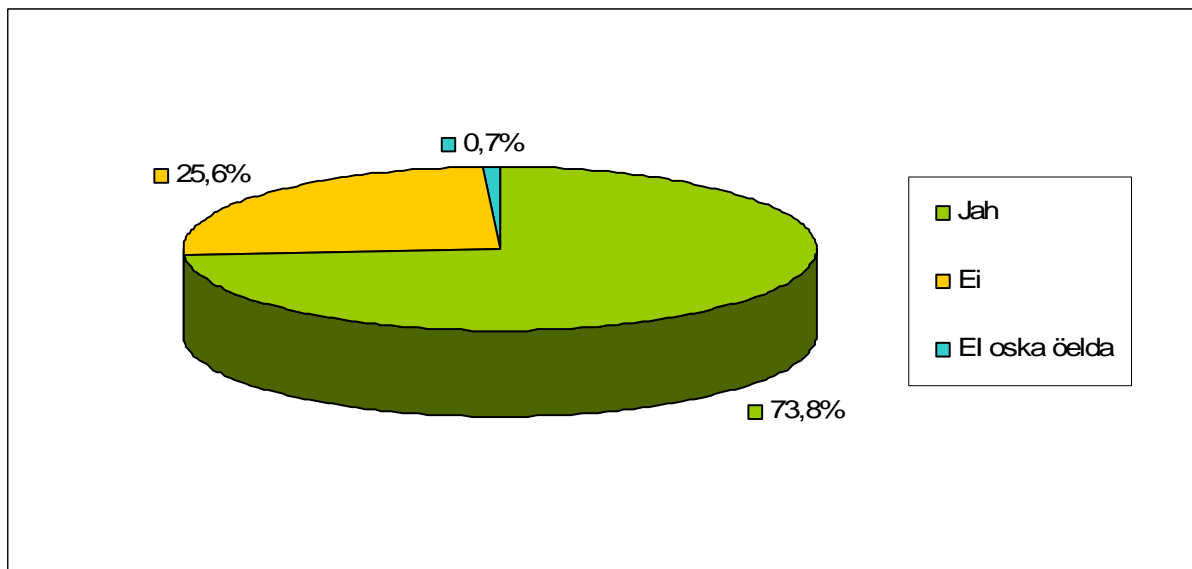
Ülejäänud 34,6% vastanutest tõid välja palju erinevaid põhjuseid:

- Kui elukoht oleks töökoha lähedal;
- Igal tingimusel;
- Kui takistatakse autoliiklust;
- Kui amet ei oleks seotud autodega ringi sõitmisega;
- Kui tervis seda lubab;
- Bensiinihinna tõus;
- Kui lapsed saaksid kodu lähedal lasteaias käia;
- Kui oleks mingi muu säästlikum viis;
- Kui auto on katki;
- Korralikud kergliiklusteed (toodi välja ka Taani näide);

- Kui lubasid ei oleks;
- Kui keegi peale maksaks;
- Kui kodukohas oleks bussiliiklus;
- Kui soodustatakse teisi liikumisviise rohkem;
- Suurürituste korral;
- Autovaba päeva puhul.

Jalgratturite arvu kasv Tartu linnas

Jalgratturite arvu kasvu on täheldanud Tartu linnas 73,8% ja ratturite arvu kasvu ei ole täheldanud 25,6% vastanutest (Joonis 7).



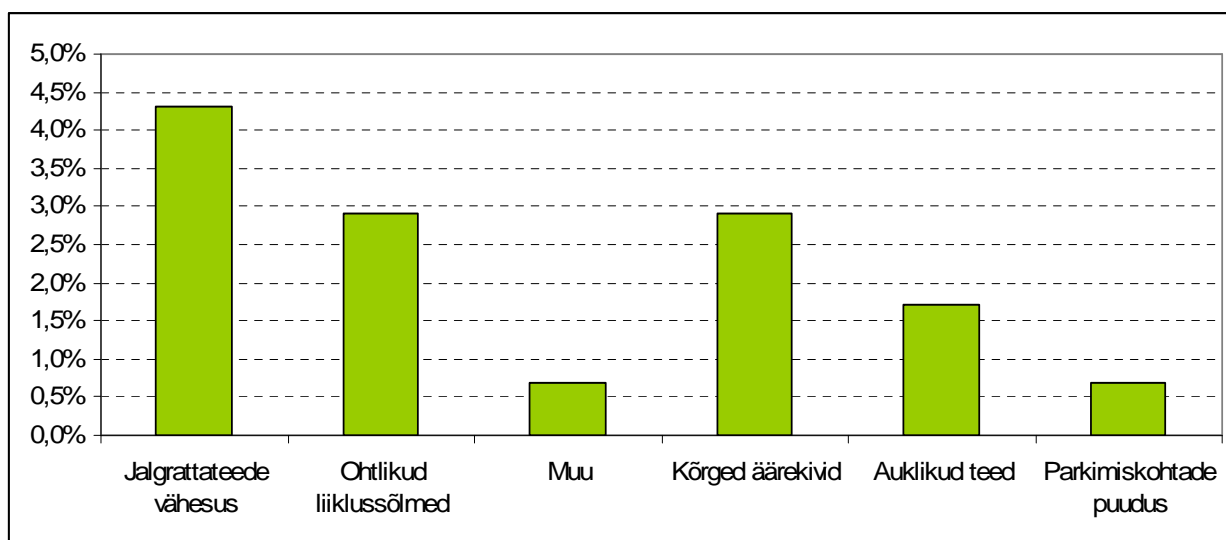
Joonis 7. Jalgratturite arvu kasv Tartu linnas

Võrreldes tänavaküsitluse vastuseid interneti vastustega, siis mõlemal juhul on täheldatud viimase paari aasta jooksul jalgratturite arvu kasvu Tartu linnas. Vastav protsent jääb tänaval vastanute seas 72,7%ni ja internetis vastanute seas 83,3%ni. Jalgratturite arvu kasvu ei ole täheldanud 16,7% internetis vastanutest ja 26,6% tänaval küsitletutest.

Analüüsid erinevusi meeste ja naiste vahel, siis suurim erinevus oli „Jah“ vastajate hulgas. Naistest arvas 77,5%, et jalgratturite arv on paari aastaga tõusnud, samas mehi, kes nii arvas oli 68,8%. Erinevus võib tulla sellest, et mehed on tõenäolisemalt rohkem autokasutajad, kui jalgsikäijad. Antud küsimusele vastas eitavalt 21,9% naistest ja 30,5% meestest.

Jalgrattaga sõitmisel esinevad probleemid

Jalgrattaga sõitmisel põhjustab enim probleeme jalgrattateede vähesus (4,3%), kõrged äärekivid (2,9%), ohlikud liiklussõlmed (2,9%) ja auklikud teed (1,7%). Ühe vastusena „Muu“ all mainiti tervislikke põhjuseid, kui ka kaasliiklejate hoolimatust, samuti jalgrattateede terviklikkuse probleemi, toodi välja, et probleemiks on pigem see, et vähem asju saab kaasas kanda ja riietusstiil peab teine olema (1,3%). Vastanutest 0,7% tõid välja ühe probleemina ka parkimiskohtade puuduse (Joonis 8).



Joonis 8. Jalgrattaga sõitmisel esinevad probleemid

Tabel 6 annab ülevaate inimeste vastustest, kes märkisid ära jalgratta kasutamisel mitu probleemi. Tabelist on näha, et inimestele valmistab enim probleeme kõrged äärekivid, jalgrattateede vähesus, samuti ka auklikud teed, ohtlikud liiklussõlmed. Ühe suurema probleemina on välja toodud ka inimeste teadmatusse kaasliiklejate suhtes.

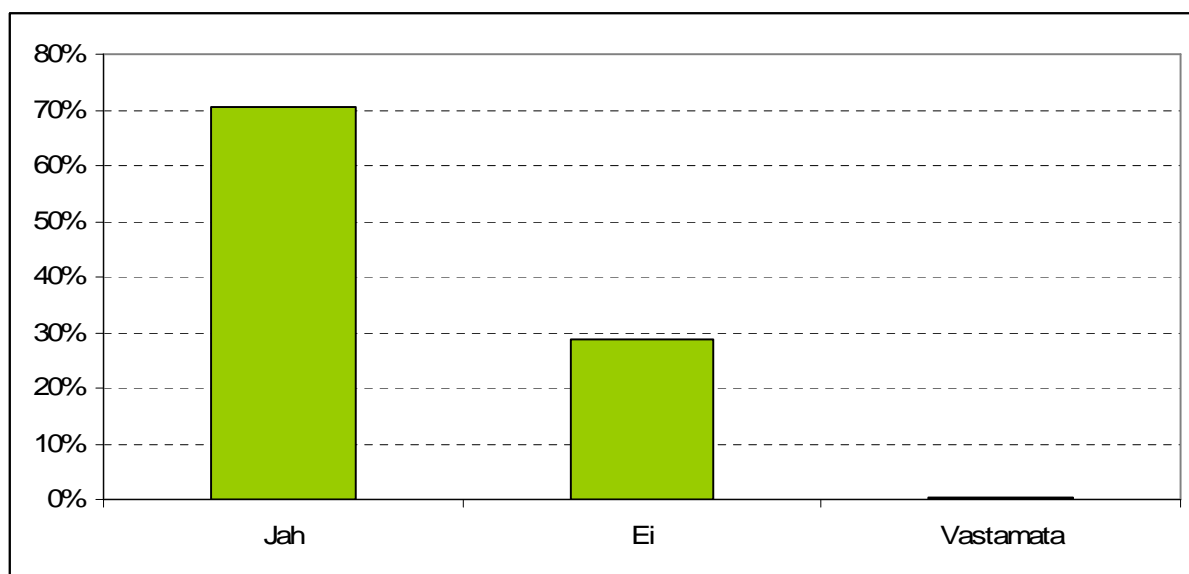
Tabel 6. Mitme vastusevariandi valinute av (mainimiskordades)

Auklikud teed, jalakäijate teadmatus	1
Auklikud teed, jalgrattateede vähesus, ohtlikud liiklussõlmed	3
Auklikud teed, kõrged äärekivid, parkimiskohtade puudus	1
Auklikud teed, ohlikud liiklussõlmed	2
Auklikud teed, ohtlikud liiklussõlmed, jalgrattateede vähesus	2
Jalgratta teede vähesus, ohtlikud liiklussõlmed	5
Jalgrattateede vähesus, inimeste teadmatus	1
Jalgrattateede vähesus, ohtlikud liiklussõlmed, kõrged äärekivid, auklikud teed	2
Kõrged äärekivid, jalgrattateede vähesus	5
Kõrged äärekivid, jalgrattateede vähesus, ohtlikud liiklussõlmed	5
Kõrged äärekivid, ohtlikud liiklussõlmed	2
Kõrged äärekivid, parkimiskohtade puudus	2

Kõrged äärekivid, auklikud teed	5
Kõrged äärekivid, auklikud teed, jalgrattateede vähesus	3
kõrged äärekivid, auklikud teed, jalgrattateede vähesus, ohtlikud liiklussõlmed	5
Kõrged äärekivid, auklikud teed, jalgrattateede vähesus, ohtlikud liiklussõlmed, parkimiskohtade puudus	2
Kõrged äärekivid, auklikud teed, ohtlikud liiklussõlmed	4
Kõrged äärekivid, auklikud teed, parkimiskohtade puudus, lahtised loomad, kaasliiklejate tähelepanematus	1
Ohtlikud liiklussõlmed, 5. Parkimiskohtade puudus	1
Kõrged äärekivid, Jalgrattateede vähesus, 5. Parkimiskohtade puudus, Töökohal puudub võimalus jalgratast hoiustada	1
Auklikud teed, parkimiskohtade puudus	1

Liiklusalase koolituse vajadus jalgratturitele

Vastanutest 69,1% leidis, et jalgratturid vajaksid liiklusalast koolitust ja jalgratturite poolt tehtud rikkumisi liikluses oleks siis vähem (Joonis 9). Vastajate arvates vajaksid koolitust eelkõige noored. Vastanutest 28,2 % arvab, et linnas liiklevad jalgratturid ei vaja mitte mingisugust koolitust. Toodi välja, et pigem oleks vaja linna planeerimist, sest ei ole võimalik jalgrattaga sõita ja samuti vajaks koolitust autojuhid.

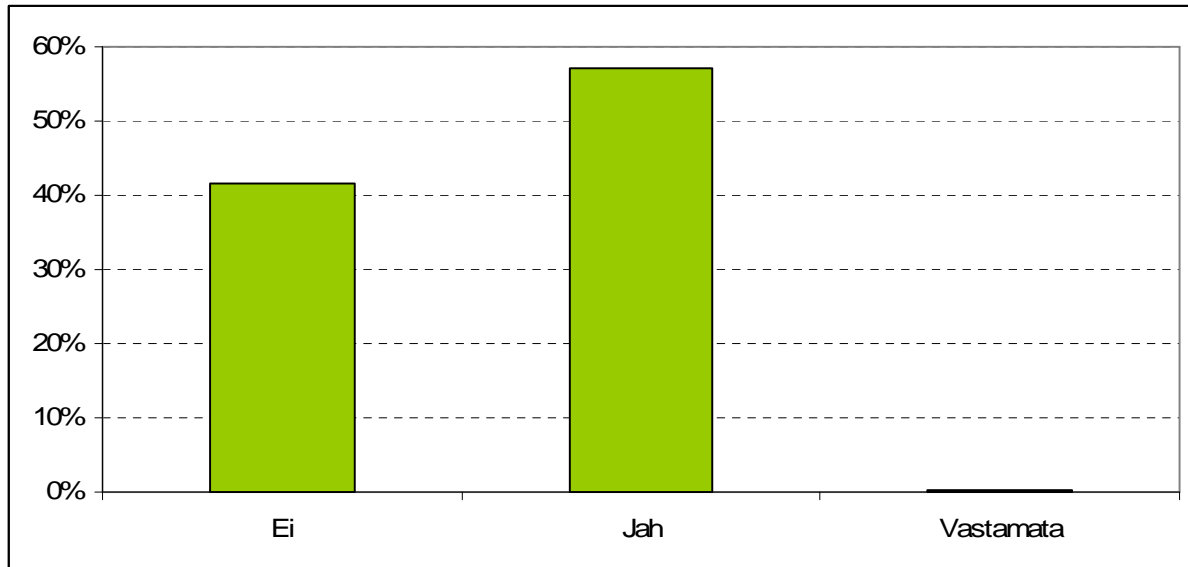


Joonis 9 Koolituse vajadus jalgratturitele

Analüüsid erinevate vanuserühmade vastuseid, siis selgub, et „Jah“ vastajaid oli kõige enam pensioniealiste hulgas (83,3%), neile järgnesid tööelised (78,1%), õpilased (64,7%) ja üliõpilased (54,9%). Üliõpilased andsid aga kõige enam „Ei“ vastuseid, 45,1%. „Ei“ vastajate hulk oli kõrgem ka õpilaste seas (35,3%). 21,3% tööelistest ja 16,7% pensioniealistest arvavad, et linnas liikuvatele jalgratturid ei vaja koolitust.

Liiklusalase koolituse vajadus jalakäijatele

Küsitluses osalejate arvates vajaksid jalakäijad liiklusalast koolitust (57,1%). Liiklusalase koolituse vajalikkust ei näe 41,5% vastanutest (Joonis 10). Vastajate arvates tuleks koolitust anda eelkõige lastele.

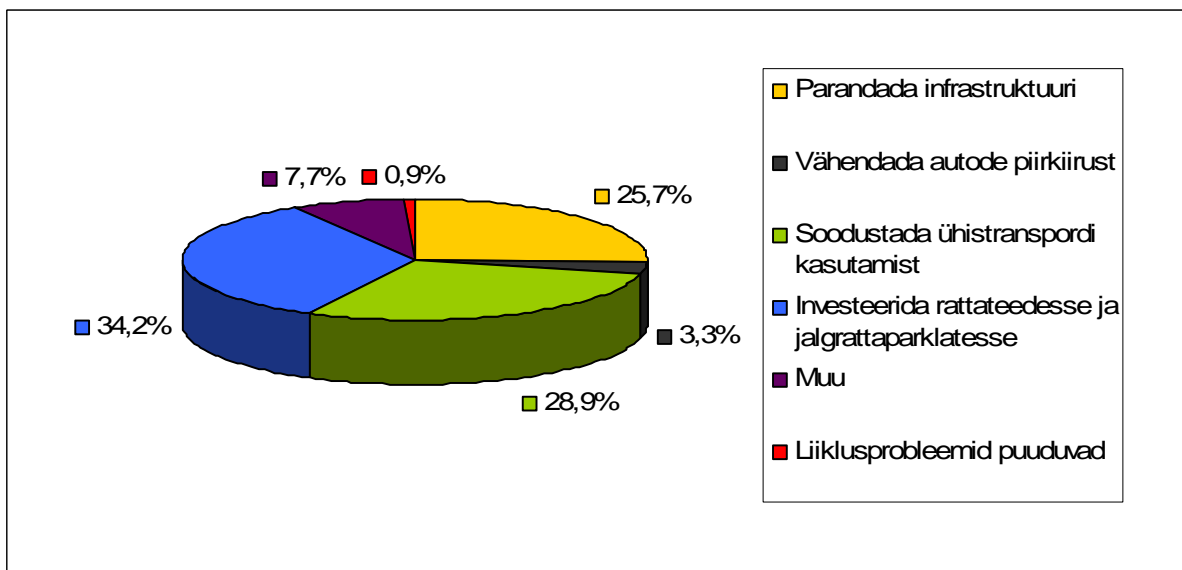


Joonis 10. Koolituse vajadus jalakäijatele

Võrreldes vanuserühmade vastuseid, siis oli huvitav tõsiasi, et täpselt pooled pensioniealised arvavad, et jalakäijad vajaksid koolitust ja pooled (50%), et jalakäijad ei vaja liiklusalast koolitust. Tööealiste 67,7% arvates on oluline pakkuda jalakäijatele liiklusalast koolitust, sama arvas ka 50,9% õpilastest ja 45% üliõpilastest. Üliõpilaste seas oli „Ei“ vastuse andjaid rohkem, 54,9%, õpilasi, kes nii vastasid oli aga vähem, 49%. Kõige vähem „Ei“ vastajaid oli tööealiste hulgas (31,6%).

Liiklusprobleemide lahendamiseks vajalikud tegevused

Kõige vajalikumaks (34,2% vastanutest) peeti investeringute tegemist rattateedesse ja jalgrattaparklatesse (Joonis 11). Olulise tegevusena toodi välja ka ühistranspordi soodustamine (28,9% vastanutest). Vähem olulisemaks arvati infrastruktuuri ehk taristu parandmist (25,7%) ja autode piirkiiruse vähendamist (3,3% vastanutest).



Joonis 11. Liiklusprobleemide lahendamiseks vajalikud tegevused

Vastanutest 7,7% vastas „Muu“, tuues välja, et liiklusprobleeme aitaks lahendada järgmised tegevused:

- Tuleks autoparklaid juurde teha;
- Koolitada inimesi liikluseeskirja tundma õppima;
- Liikluskultuuride õpetamine koolides;
- Muuta linna planeeringut;
- Midagi ei saa teha;
- Pöörata tähelepanu kergliiklejatele (rollerid, mopeedid)- enamik sõidab neist ilmselt ilma lubadeta;
- Tasulisi parklaid juurde teha;
- Tõsta automaksu;
- Tõsta vanusepiirangut- vastanu tõi välja, et al.2021 on võimalik taotleda juhilubasid ja täiendkoolitused iga 5a järel (kohustuslik)! Liikluskultuur muutub iga aasta! Mõned vanemad inimesed on ohtlikumad liiklejad kui noored;
- Tegeleda teisi arvestava liikluskäitumise arendamisega;
- Distsiplineerida autojuhte.

Nii Internetiküsitluse (43,3% vastanutest) kui ka tänavaküsitluse (33,2% vastanutest) tulemusena selgus, et kõige vajalikumaks peeti investeeringute tegemist rattateedesse ja jalgrattaparklatesse. Olulise tegevusena mõlema küsitluse puhul toodi välja ka ühistranspordi kasutamise soodustamine. 16,7% internetis vastanutest ja 26,7% tänaval vastanutest sooviksid näha infrastruktuuri ehk taristu parandamist. Suurim erinevus tänavaja internetiküsitluse vahel seisneb aga selles, et tänaval küsitletutest 1,1% arvab, et Tartus liiklusprobleemid puuduvad, internetis vastanud ei toonud seda keegi välja.

Autovabal päeval suletud vanalinn

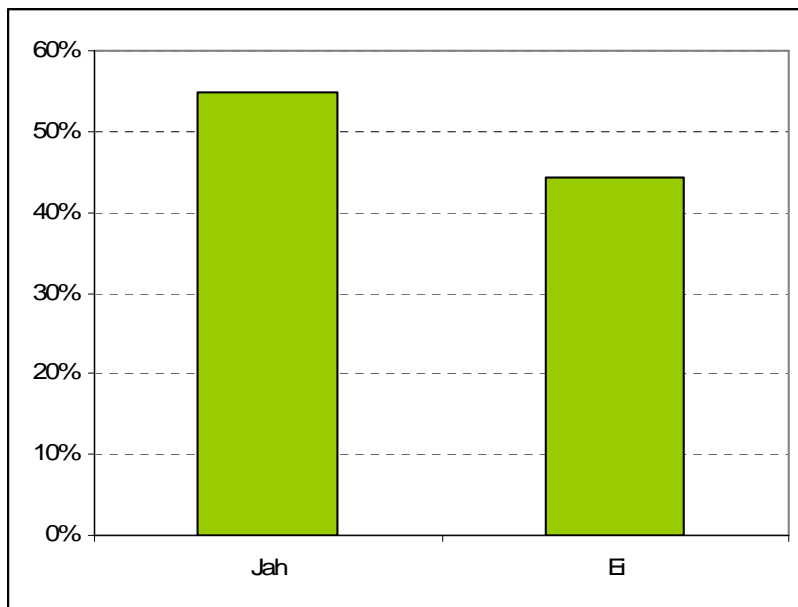
Kõigist vastanutest 54,8% arvasid, et Tartu vanalinn peaks jääma autodele suletuks ka peale Autovaba päeva (Joonis 12). „Jah“ arvamuste seas oli erinevaid põhjendusi. Tartu vanalinn peaks jääma autodele suletuks, sest/et:

1. Soodustada alternatiivsete liikumisvahendite kasutamist, parema linnakeskkonna pärast (müra, saaste vähenemine);
2. Säädta loodust ja olla eeskujuks teistele linnadele;
3. Vanalinnas on nii jalgsi kui rattaga ebameeldiv liikuda (palju autosid, autod sõidavad kiiresti);
4. Vahemaad on sellised, mis sobivad kõndimiseks. Vanalinn võiks olla rahulik keskkond liikumiseks;
5. Sest Tartu vanalinn pole nii suur, et ei saaks jala käies või mõnda muud lubatud vahendit kasutades hakkama;
6. Vanalinnas liigub väga palju inimesi ning see oleks vaid nende turvalisuse nimel;
7. Sest seal on juba jalakäijaid päris palju, neile lisanduvad ratturid ja liiklemine on üsna suurt tähelepanu nõudev tegevus;
8. Autod tekitavad heitgaase ja suurendavad koormust. Väheneks müra ja õhureostus, lastel oleks ohutu kesklinnas viibimine;
9. Loodussäästlikum;
10. Ainult teenindavale transpordile;
11. Vähendada autode kasutamist ja muuta elu rahulikumaks
12. Tekiks rahulikum kaasliiklejategrupp, eriti õhtuti-öösiti halb pidevalt kõndides autosid jälgida;
13. Saaks rattaga paremini liikuda;
14. Peaks olema hästi välja mõeldud
15. Ei ole läbisõiduhoov;

16. Ohutum liigelda;

17. Autosid ei ole vanalinna vaja.

„Jah“ vastajate hulgast 6,7% tõdes, et vanalinna võiks autodele sulgeda, kuid mitte täiel määral, sest vanalinnas on palju koole ja toitlustusasutusi ja nende juurde peab olema tagatud transport. Samuti asuvad vanalinnas ka hotellid, mille juurde peab transport olema tagatud.



Joonis 12. Arvamus, kas Autovabal päeval olnud suletud vanalinn peaks jääma suletuks ka edasipidi

Peaaegu võrdselt jah-vastajatega oli enam-vähem sama arv protsent Ei-vastasuse andjaid. 44,2% vastanutest leidis, et vanalinn ei tohiks jääda suletuks.

Põhjused:

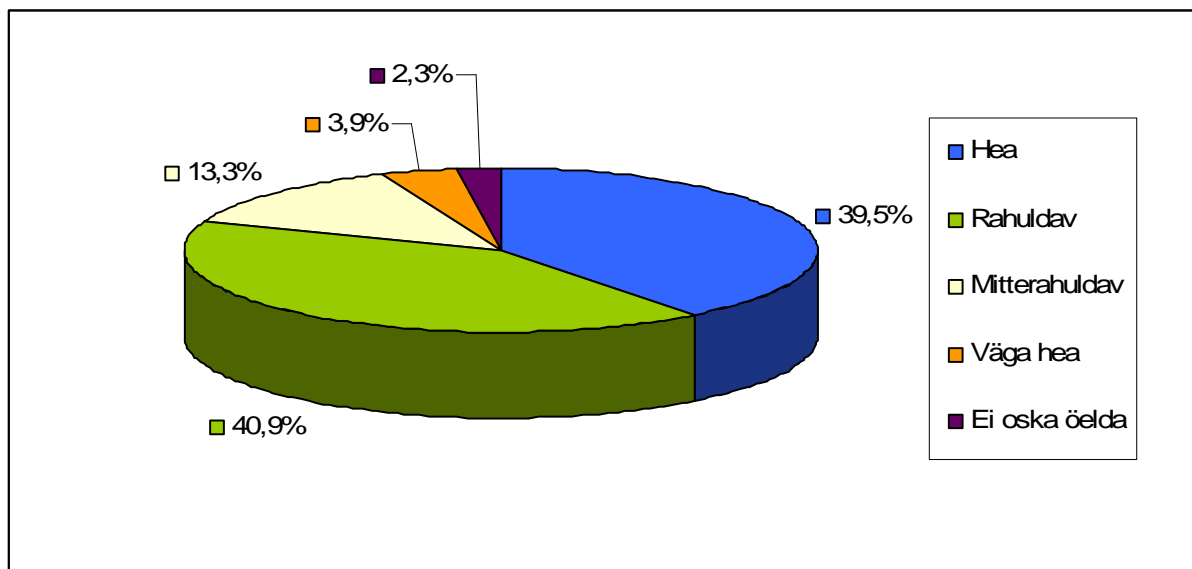
1. Puuduvad ju muud võimalused parkimiseks;
2. Tartu kesklinn ei ole autosid täis, jätkub ruumi jalakäijatele, loodusenautelejatele ning turistidele;
3. Ei ole võimalik aega tagasi kerida;
4. Autovabaks muutmisel tuleks kesklinnast ära viia ametiasutused, polikliinik;
5. Ei tasu üle pingutada- paljudel on vajadus pääseda ka autoga piirkonda ja autosid välja visates suretame vanalinna.;
6. See on ebamugav;
7. Niigi on osad tänavad ühesuunalised, piiraks liialt liiklemist;
8. Inimestel on lihtsam liikuda;

9. Paljude inimeste töökohad asuvad kesklinnas ja selle läheduses;
10. Inimesed hakkaksid parkimma lähimatesse parklatesse ning tekiks suured ummikud parklatesse;
11. Ei näe selleks põhjust;
12. Ei päästa maailma;
13. Ei ole vaja probleeme juurde tekitada;
14. Jalakäija oskab autode vahel liigelda;
15. Kui üritusi ei ole, siis ei ole vaja;
16. Inimesed elavad siin;

Vanalinna sulgemist autodele pidas ebaoluliseks ainult mõned vastajad soovides, et terve vanalinn oleks autodele ja kergliiklejatele ühine ruum, kus ei ole äärekive jms. Näitena toodi Kүүitri tänav, kus ühisruum võiks olla autodele ja kergliiklejatele .

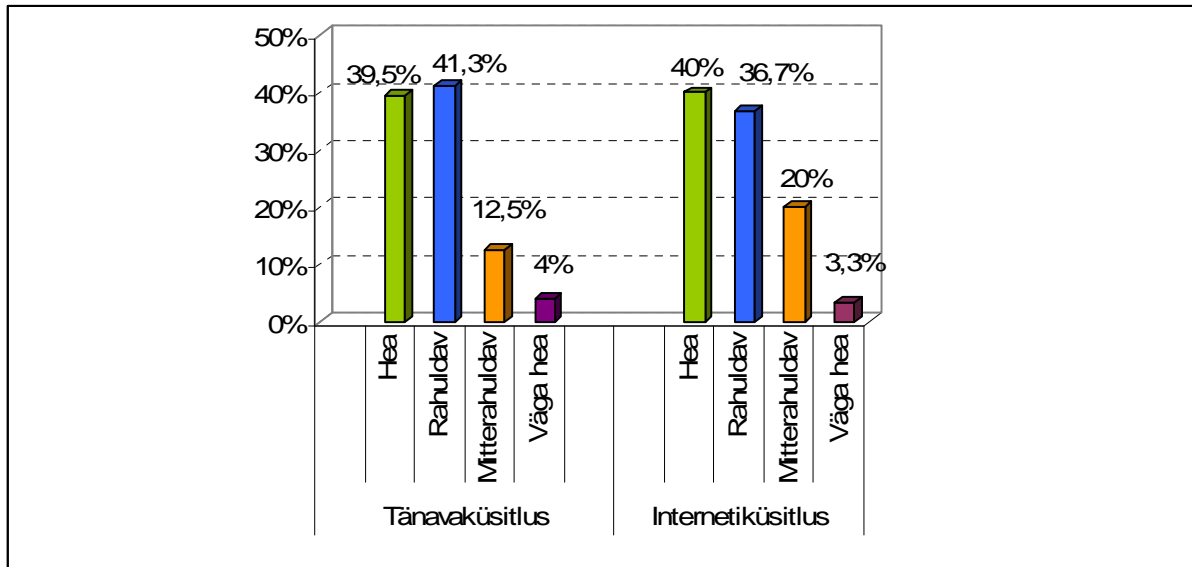
Tartu Linnavalitsuse tegevus ühistranspordi ja kergliikluse parandamisel

Valdav enamus vastajatest hindas Tartu Linnavalitsuse tegevust ühistranspordi ja kergliikluse arendamisel rahuldavaks (40,9%) ja heaks (39,5%). Hinnang „hea“ oli esinemissageduselt teisel kohal ning „mitterahuldav“ kolmandal kohal (13,3%). Vastanutest 2,3% ei osanud anda hinnangut Tartu Linnavalitsuse tegevusele ühistranspordi ja kergliikluse parandamisel. (Joonis 12).



Joonis 12. Hinnang Tartu Linnavalitsuse tegevusele ühistranspordi ja kergliikluse parandamisel

Internetiküsitluse tulemustest tuli välja suurem rahulolematuse Tartu Linnavalitsuse tegevuse suhtes, kui tänavaküsitluse vastustest. Hinnangule „mitterahuldav“ hindasid internetis vastanud 20% vastanutest ja tänavaküsitlusele vastanutest ainult 12,5%. Nii internetiküsitluse puhul oli ülekaalus hinnang „hea“ (40%), tänavaküsitluse puhul aga hinnang „rahuldav“ (41,3%), millele järgnes hinnang „hea“ (39,5%). Tartu Linnavalitsuse tegevust kergliikluse ja ühistranspordi parandamisel nii interneti- kui tänavaküsitluse puhul hindega „väga hea“ ei hinnatud (Joonis 13).



Joonis 13. Tartu Linnavalitsuse tegevus kergliikluse ja ühistranspordi parandamisel (Tänavaküsitluse ja internetiküsitluse tulemused)

Võrreldes varasemate aastate uuringutega, kus kõige vähem rahul olid Tartu Linnavalitsuse tegevusega pensionärid, siis selle aasta uuringu tulemustest selgus, et linnavalitsuse tööga ei ole rahul tööealised (18,7%). Kõige paremaks hindavad Tartu Linnavalitsuse tegevust pensioniealised (12,5%), neile järgnevad õpilased (5,9%), üliõpilased (2,8%) ja tööealised (2,6%).

Kokkuvõte

Käesoleva analüüsi eesmärgiks oli teada saada küsitletute arvamused ja suhtumine Tartu linnatransporti. Eesmärgi saavutamiseks viidi tartlaste seas läbi 22.09.2011 tänavaküsitlus ja 19.09-23.09.2011 internetipõhine küsitlus. Küsitluste käigus selgitati välja küsitletute arvamus auto kasutamisest, peamistest liikumisviisidest ja liiklusprobleemide lahendamiseks vajalikest tegevustest. Analüüsi küsitletute suhtumist Tartu linnatransporti, jalgrattaga sõitmisel esinevaid probleeme jms.

Analüüsi käigus selgus, et autode arvu kasv on Tartu linnas probleemiks, samas enamus vastajatest kasutavad igapäevasteks sõitudeks isiklikku autot. Et isikliku auto kasutamine on populaarne, siis võib see olla tingitud peamiselt säästvamate transpordiliikide ebapopulaarsusest ja halvast kvaliteedist. Samas tuleb mainida ka seda, et enamus vastajatest on täheldanud jalgratturite arvu kasvu, mis viitab sellele, et Tartu linn on investeerinud kergliiklusteedesse ning inimesed on rohkem tähelepanu pööranud neid ümbritsevale keskkonnale.

Üle poolte vastanute näeksid Tartu vanalinna autovabana ka edaspidi (Autovabal päeval oli vanalinn autodele suletud). Toodi välja erinevaid autovaba vanalinna kasutegureid, samas oli neid vastajaid, kes vanalinna ilma autodeta ette ei kujuta, kuna seal asuvad paljud erinevad ettevõtted, milleni transport peab olema tagatud ka edaspidi.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et tänapäeva ühiskonnas on transport äärmiselt vajalik ja oluline, kuid esmatähtis on eelistada keskkonnasõbralikumaid transpordiliike autole. Oluline on keskkonnaalaste probleemide lahendamisel transpordi planeerimine, elanike hoiakute kujundamine ja keskkonnateadlikkuse tõstmine säästva transpordi kasutamisel .

Lisad

Lisa 1:

Hea Tartlane,

Tartu Linnavalitsus viib Autovaba päeva raames läbi küsitluse, mille eesmärgiks on teada saada tartlaste arvamused ja suhtumine linnatransporti.

Küsitluse tulemused annavad linnatranspordi planeerijatele olulist teavet säästva linnatranspordi arendamisel ja planeerimisel. Küsitlus on anonüümne ja Teie vastuseid kasutatakse ainult üldistatud kujul.

Palume Teid vastata järgmistele küsimustele:

1. Millisest allikast Te saite teada Autovabast päevast?

1. Meedia
2. Reklaam
3. Sõbrad, tuttavad
4. Mujalt
5. Puudub teave Autovabast päevast

2. Kas Teie arvates on autode arvu kasv Tartu linnas probleem?

1. Jah
2. Pigem jah
3. Pigem ei
4. Ei
5. Ei oska öelda

3. Milliseid liikumisviise Te tavaliselt kasutate:

	Tööpäeval	Puhkepäeval
1. Isiklik auto		
2. Ühistransport		
3. Jalgsi		
4. Jalgratas		
5. Muu...		

4. (Vastab autokasutaja) Miks Te kasutate kooli/tööle jõudmiseks autot?

5. Kas Te kasutate Autovaba päeval võrreldes tavapärasega liikumisega teistsuguseid liikumisviise? 1 jah (milliseid?).....

2. ei

6. Kui pika vahemaa Te oleksite nõus päeva jooksul keskmiselt liikuma jalgsi ja rattaga?

7. Mis tingimusel Te oleksite nõus auto koju jätma ja eelistama teistsuguseid liikumisviise?

8. Kas Teie arvates on Tartus jalgratturite arv viimase paari aasta jooksul kasvanud ?

1. Jah 2. Ei

9. (Vastab jalgrattakasutaja) Mis põhjustab Teile jalgrattaga sõitmisel Tartus kõige rohkem probleeme?

1. Kõrged äärekivid
2. Auklikud teed
3. Jalgratta teede vähesus
4. Ohtlikud liiklussõlmed
5. Parkimiskohtade puudus
6. Muu.....

10. Kas jalgratturid Tartu linnas vajaksid Teie arvates liiklusalast koolitust?

1. Jah 2. Ei

11. Kas jalakäijad Tartu linnas vajaksid Teie arvates liiklusalast koolitust?

1. Jah 2. Ei

12. Tartu linna liiklusprobleemide lahendamiseks tuleks eelkõige (vali üks):

1. Parandada infrastruktuuri (taristu parandamine)
2. Vähendada autode piirkiirust
3. Soodustada ühistranspordi kasutamist
4. Investeerida rattateedesse ja jalgrattaparklatesse
5. Muu.....

13. Kas Autvabal päeval autodele suletud Tartu vanalinn peaks Teie arvates jääma autodele suletuks ka edaspidi ?

1. Jah Miks?
2. Ei Miks?.....

14. Hinnake Tartu Linnavalitsuse tegevust ühistranspordi ja kergliikluse parandamisel?

1. Väga hea
2. Hea
3. Rahuldav
4. Mitterahuldav

Teie elukoht: (Linnaosa)

Sugu: 1 M 2 N

- Te olete:**
1. Üliõpilane
 2. Õpilane
 3. Tööealine
 4. Pensionealine

Täname Teid !