

Kadri Koppel: Õnnelik linn pakub palju võimalusi liikuda autota

22. oktoober 2014 04:30



Kadri Koppel, Linnalabori urbanist

ÕNNELIK LINN kätkeb endas juhuslikke kohtumisi. Autojuhid, pigistatud oma kitsasse ruumi, jäävad neist ilma. Linna saab õnnelikumaks teha mitmekesiseid liikumisvalikuid pakkudes

Kas teadsite, et paarid, kelle töölesõit kestab kauem kui 45 minutit, lahutavad 40% tõenäolisemalt kui need, kelle töölemineku aeg on lühem? See 2011. aastal Rootsis tehtud uuring on üks näide sellest, mis näitab, kuidas elukeskkond ja linnaruum inimeste elu mõjutab.

Maailma linnaplaneerijate, -uurijate ja -juhtide ning filantroopide ja sotsioloogide pilgud on praegu suunatud ühele järjekordsele raamatule, mis võtab selle teema luubi alla. Selleks on Kanada ajakirjaniku ja urbanisti Charles Montgomery raamat „Õnnelik linn“, mis näitab, kuidas õnnelikkuse kui mõõdupuu kasutamine poliitika ja elukeskkonna planeerimises tähendab ka (keskkonna)ressursside efektiivsemat kasutust ja värsket majandustegevust. Montgomery on optimist ja keskendub positiivsele, pöörates lugeja tähelepanu mõttemuutusele: praegused probleemid (nii globaalmajanduslikud kui ka kohalikud) on täis võimalusi, mida targalt kasutades saab kujundada tervemaid, rikkamaid ja õnnelikumaid elusid, linnu ja ühiskondi.

Alternatiiv, „õnnetu linn“, on muidugi päris hirmutav: ressursse raiskav ja sotsiaal-majanduslikku lõhet suurendav majandusruum täis õnnetuid elusid laiali valgunud linnaruumis. Tulemus on sotsiaalne isolatsioon ja depressioon. Enesetappude statistikale Montgomery pikalt ei keskendu, aga Eestis, mis on Euroopa enesetappude üks liiderrijke, teame, et liiga tihti lõpetab õnnetustejada just see.

Õnneliku linna diskursus ütleb, et õnnelikkus kui poliitika ja linnaplaneerimise eesmärk on õigustatud isegi siis, kui analüüsida seda ainult majanduslikust perspektiivist.

Inimesed, kes väidavad end olevat õnnelikumad, on vähem haiged ja tööl produktiivsemad. See tähendab olulist avalike kulude kokkuhoidu ja suuremat tulu nii tööandjale kui ka riigile.

Samuti näitavad uuringud, et lääne ühiskonnas, kus keskmine elatustase tagab igapäevavajaduste rahuldamise, ei ole sissetuleku suurenemine ja õnnelikkuse kasv teatud piirist omavahel seotud.

Juhuslikud kohtumised

Linnaruum kui elukeskkond mõjutab ja kujundab meie sotsiaalseid sidemeid aegruumiliste suhete kaudu. Montgomery väidab, et õnnelik linn on sotsiaalne linn ning sotsiaalsus sõltub linna avaliku ruumi vormist ja kvaliteedist, mida peaaegjalikult defineerivad linnaehituslik struktuur, transpordisüsteem ja elanike liikumisvalikud.

Järgnevalt toongi esile mõned selgitavad praktilised näited ja uuringud, millele toetudes on hõlpsam mõista, kuidas on ruum ja õnnelikkus omavahel seotud.

See, kuivõrd tihe või hajus, loogilise ja mugavalt kasutatava tänavavõrgu ja ühistranspordiga ühendatud on linnaruum, mõjutab nii planeeritavaid kui ka juhuslikke kohtumisi. Just sotsiaalne seotus, mida tingivad suuresti näost näkku kohtumised, on see õnnelikkuse komponent, mis tuginedes nii Princetoni ülikooli psühholoogiaprofessori Daniel Kahnemanni kui ka Briti



Charlotte'i linna uus trammiliin, mille naabruse elanikud kaotasid kaalus keskmiselt kolm kilo, sest hakkaksid rohkem liikuma.

Columbia ülikooli majandusprofessori John F. Helliwelli põhjalikele uuringutele ja eksperimentidele mängib olulisemat rolli kui sissetulek, staatus, turvatunne või isegi tervis.

Lance Freemani uuring (2001) Bostoni ja Atlanta näitel leidis, et eeslinna elanik vähem tõenäoliselt sööb perega õhtust, suhtleb naabriga, teeb teisele teeneid, käib valimas ning teeb vabatahtlikku tööd. Selle aja ja tahte on paljudelt inimestelt röövinud töö ja kodu vahel pendeldamine. Nimetatud tegevused kuuluvad aga just nende hulka, mis Halliwelli uuringute järgi loovad suuremat õnnetunnet kui sissetuleku suurenemine. Selleks et luua õnnelikumaid elusid, ei tohiks linn disainida sotsiaalselt eraldatust, vaid peaks soosima sidusust tiheda ja võrgustunud ruumi kaudu. Isiklikud sotsiaalsed suhted kanduvad läbi ruumi ühiskondlikeks suheteks ja hoiakuteks. Sotsiaalne seotus omakorda loob suuremat ühiskondlikku usaldust.

Liikumine on tervis

Inimese tervis on otseselt seotud elustiili ja igapäevase liikumisega. Kui arvestada ka asjaolu, et kiirema elutempoga linnades on üheks piiratumaks ressursiks vaba aeg, tundub igati mõistlik kasutada niikuinii tööle ja koju liikumisele kuluvat aega tervist edendavalt: liikuda jalgsi, jalgrattaga või ühissõidukitega. Põhja-Carolinas Charlotte'is ilmnes aasta pärast uue trammiliini lisandumist fakt, et selle naabruskonnas elavad ja trammipeatusesse jalutavad inimesed olid keskmiselt kolm kilo kaalust kaotanud. Sellele lisandub jalgsi käimise positiivne mõju vaimsele tervisele: jalutamine rahustab, leevendab stressi ja ärevust.

Säästva transpordi arendamine on aga ka üle maailma laialt kasutatav meede linnaliiklusest tulenevate kasvuhoonegaaside vähendamiseks ja kliimasoojenemise negatiivsete mõjude leevendamiseks. Kõlab nagu kaks kärbest ühe hoobiga? Individuaalset heaolu loov liikumine muudab tervemaks ja puhtamaks ka linnakeskkonna ja vastupidi. Linna avalik ruum defineerib linna iseloomu. Linn võib olla kõle ja kalk, mille tulemusel soovivad selle elanikud igal võimalusel ja vabal hetkel pageda mujale: maale või puhkuseraisile mõnda paremasse paika. Linn (isegi Tallinn!) võib aga saada ise selleks atraktiivseks paigaks, mis pakub rõõmu ja neid nauditavaid tegevusi, mida kogeme reisis. Selleks et inimesed sooviksid rohkem jalgsi liikuda, peaks linnaruum olema kutsuv ja turvaline. See tähendab nii hooldatud kõnniteid, kaasaegset haljastust, loogilisi rattaühendusi kui ka sõbralikku keskkonda, milles liikumine pakub avastamisrõõmu. Ebatavalisena tajutatav parklamaastik paneb inimesi kiiresti autosse põgenema, samal ajal kui kvaliteetses keskkonnas on 15-minutiline jalutuskäik poodi pigem nauding.

Linna liikuvuse teemat saadab ka staatuse küsimus. Auto omamine on paljudes maailma riikides prestiižne (eks see on neokapitalismi ja üleminekuühiskondi iseloomustav ebaküpsus, kus heaolu otsitakse materiaalsusest). Olukorda saab muuta sekkumisega, tõstes alternatiivsete liikumisviiside staatust. Seda tegi näiteks endine Bogotá linnapea Enrique Peñalosa, rajades Transmilenio kiirbussisüsteemi, mille säreavpunane veerem peatub lennujaamahõngulistest peatustes. Bogotá on üks tõeliselt inspireeriv näide sotsiaalse ebavõrdsuse kasvu piiramiseks.

Arvan, et Eesti uued oranžid rongid on üks eeskujulik samm samas suunas: ühistransport saab olla mugav, puhas ja kiire.

Peale sotsiaalse seotuse, tervise ja staatuse küsimuse näeb Montgomery õnnelikkuse võtit ka vähemate asjade omamises. Ta kirjeldab kohtumist Pariisi linnaametnikuga, kes tutvustas talle Pariisis kasutatavat Navigo transpordikaardisüsteemi. Autor selgitab, et valmistus enne kokkusaamist kuulama lugu sellest, kuidas kliima soojeneb ja jääkarud surevad välja, mistõttu peavad lääneühiskonna inimesed muutma oma tarbimis- ja liikumisharjumusi (mis on muidugi tõsi). Ent teda võttis vastu hoopis šikis ülikonnas härra, kes ütles sissejuhatuseks: „It's about freedom and it's about lifestyle.“

Pariisi Navigo kaart seob ühistranspordi (trammid, bussid, regioonirongid,

linnarongid), jalgrattajagamisteenuse Vélib ning ka autorenditeenuse. Oluline on juurdepääs nimetatud teenustele, mitte ühe või teise vahendi isiklik omamine. Loobumine isiklikust autost ei tähenda, et sul ei oleks võimalik vajaduse korral autot kasutada. Samuti ei tähenda see staatuseredelil alla astumist, vaid hoopis nutikaid elulisi valikuid, mis on kasulikud nii füüsilisele, vaimsele kui ka sotsiaalsele tervisele ja ka rahakotile. Linna ja riigi tasandil tähendab jagamisele ja ligipääsule keskenduv transpordisüsteem vähem välismaa energiast sõltumist, sest proportsionaalselt väheneb tarbitava kütuse hulk. Jälle justkui kukkus mitu kärbest.

Selle asemel, et seada (linna)poliitilisi sihte nagu planeeringu vastuvõtmine, ristmiku rekonstrueerimine või Eesti viimine viie Euroopa rikkama riigi hulka, keskenduksime hoopis sellele, kuidas ja mida teha selleks, et siin elavad inimesed oleksid õnnelikumad.

Õnnelikumat linna tuleks muidugi paralleelselt luua ka indiviiditasandil, sest sellesse saavad panustada kõik: valides elukohta tihedas linnaruumis, astudes sammu välja mugavustsoonist, hoolimata sellest, et õhk on jahe, ja otsustades homme tööle kõndida, naeratades naabrile, näidates üles sõbralikkust võõra vastu ning uskudes sellesse, et kui linnaruum suudab mõjutada meie käitumist ja heaolu, toimib see protsess ka vastupidi.

Neli nippi Narva maanteele

Neli nippi, kuidas korraldada õnneliku linna teooria järgi Tallinnas ümber Narva maantee algus

Peale bussiradade ja tramitee on asfaldile selgelt joonistatud ka jalgrattarada. Kõnnitee serval on jalgrattahoidjad ja tänavalt leiab paar rattajagamisjaama, mida peale teiste kasutavad ka Tallinna ülikooli tudengid.

Kõnnitee osa on lai. Seal on rohkem haljastust ja pingid, kus ümbrust nautida, ajalehte lugeda või hoopis kohviku teenindajaga ilusast päevast vestelda.

Tänu haljastusele ja puudele on koht tuule- ja müraiksem. See on jalakäijäsõbralik ja armastatud kokkusaamiskoht, mis omakorda on teinud selle paremaks ettevõtluskeskonnaks.

Hoonete esimestel korrustel avatakse uusi väikeärisid, mis suvel kolivad oma kauba või terrassiga poolenisti kõnniteele.

See leht on trükitud EESTI PÄEVALEHE internetivärvast
Address <http://epl.delfi.ee/archive/article.php?id=69989381>