

Tallinnas on liiga palju foore (10)

11. november 2014 03:30



Tauri Tuvikene, Tallinna ülikooli linnageograaf

JALAKÄIJAD on saanud endale Tallinnas punased, autod rohelised lained

Rohelise tulega üle tee kõndides võib kergesti jääda mulje, et valgusfoor on jalakäijate hüvanguks loodud tehnoloogia, mis teeb sõidutee autodest

puhtaks ja lubab sellele ohtlikule pinnale astuda. Paraku kaasneb fooridega probleeme, mistõttu viimaste aastate trend Tallinnat üha rohkem fooristada on jalakäijatele pigem negatiivne.

Imselt on iga lugeja puutunud kokku olukordadega, kus sihtpunkt üle tee paistab olevat siinsamas, aga foor pigem takistab sinna jõudmist, kui soodustab seda. Näiteks tuleb teed ületada mitmes osas, kulutades selleks minuteid ja vahepeal kitsal saarel oodata. Kes Tallinnas Kristiine Keskuse juures on liigelnud või proovinud Stockmannist üle Liivalaia ja Tartu maantee saada, teab, millest jutt käib.

Neli minutit teeületuseks

Ega foori paigaldaja muidugi mõelnud panna foori selleks, et jalakäijal keerulisem oleks. Ta lihtsalt mõtles, et vaja on nii ja nii palju autosid ristmikult läbi lasta ja kuna jalakäijad peaksid ka kuidagi üle tee saama, siis neile jääb nii ja nii mitu sekundit. Ja jõudiski lõpuks sinnani, et tee ületamine võtab jalgsi liiklejalt minuteid (täpsemalt näiteks üle nelja minuti Tallinna Kristiine Keskuse juures). Ehk siis saavad autod endale rohelised lained, jalakäijad aga punased.

Teisalt on foorid jalakäijatele takistuseks oma lühikeste rohelise tule faasidega. Sageli on vähesed sekundid jäetud üle tee (kiir)kõndimiseks. Sekundilugejatega ülekäikudel võib seda ebavõrdsust arvuliselt mõõta. Lühikesed rohelised faasid on eriti ebaõiglased aeglasemalt liiklejate jaoks. Mitmel korral olen näinud vanemaealisi sõidutee keskel trammiradadel, autod mõlemalt poolt läbi sõitmas. Valgusfoor võis olla seatud „normaalse inimese“ järgi, aga see „normaalse inimese“ definitsioon, mida planeerijad kasutasid, unustab paljud linnakodanikud ja muudab linnas elamise neile raskemaks.

Muidugi võib foore teha inimlikumaks, andes jalakäijatele rohkem aega tee ületamiseks ja muutes tsükleid nii, et ka aeglasem kõndija saaks linnaruumi hüvedest osa võtta. Targad tehnoloogiad aitavad mitut moodi jalgsi liiklemise kogemust parandada, lülitades näiteks foori roheliseks jalakäija lähenedes. Saaks ja tuleks keerulised mitmes etapis ületatavad fooriristmikud asendada lihtsamate ja kiiremini läbitavatega.

See on kindlasti üks samm edasi. Ent tasub mõelda ka põhimõtetest uudemate lahenduste peale.

Foor võib ohtu suurendada

Liikuvusuurijad pole sugugi veendunud fooride ohtust suurendavas teguris. Näiteks on Rootsi liiklusspetsialist Lars Ekman väitnud, et täiesti tavaline reguleerimata ülekäigukoht võib olla ohutum kui reguleeritud, kas siis fooriga või mitte. Selliste väidete loogika peitub inimeste käitumispsühholoogias. Tajutud ohtlikkuse vähenemist kompenseeritakse riskantsema käitumisega. Sellist riski kompensatsiooni on uurinud Suurbritannia teadlane John Adams, kes mõtiskles, mis oleks ohutus teedel, kui autod ei oleks disainitud võimalikult „ohutuks“, vaid oleks tehtud papist ja rooli küljes ohutuspadja asemel terav ora juhile vastu vaatamas. Võimalus ennast vigastada paneb autojuhid ettevaatlikumalt sõitma ja muudab ümbritseva vastu tähelepanelikuks.

John Adams on oma kriitikat suunanud ka valgusfooride pihta. Nende puhul tekib liiklejatel usaldus tehnoloogia vastu, mis momentidel, kus keegi eksib või kus situatsioon on segane, võib lõppeda kurbade tagajärgedega. Uuringud on näidanud, et püüd vähendada autojuhtidele kollase tule ebaselgust sellele eelneva vilkuva rohelisega hoopis suurendab õnnetuste hulka, mitte ei vähenda seda, nagu alguses loodeti. Mis tundub ohutum, võib tegelikult olla ohtlikum ja vastupidi.

See arusaam on sünnitanud Hollandis idee jagatud ruumist (*shared space*), kus liiklusmärke on võimalikult vähe, foore ei ole ja autojuhid, jalakäijad ning ratturid teevad eesõiguse selgeks silmsidega. Ebaselges olukorras on kiirused väiksemad ja kõik liiklejad üksteise vastu tähelepanelikumad ega usalda ainult liikluskorraldusvahendeid. Jagatud ruum on kasutust leidnud ja järjest rohkem leidmas üle maailma. Viimati käis uudistest läbi näiteks



Tauri Tuvikene

Chicagos asuv Argyle Street, mis jagatud ruumi põhimõttel rekonstrueeriti.

Jagatud ruum ei sobi muidugi igale poole, olles toimivam kohtades, kus on palju jalakäijaid ja kus jalakäijatel on põhjust risti üle tee käia. Kiirteele ei tohiks jagatud ruumi teha, aga kesklinnas võiks seda palju kasutada. Ka valgusfoorid ei sobi kõikjale. Valgusfoor võib küll jalakäijale hea olla siis, kui ta rajab tee üle muidu autoderikka liiklussoone. Aga kui jalakäijate mass on suur, nagu see kesklinnas on, siis võiks eelistada lahendusi, mis lubavad jalakäijal vabamalt liigelda. Senised fooristamised Tallinna vanalinna ümber nii Pärnu maanteel Draamateatri ees kui ka Mere puiesteel Viru ringi juures on linnaruumi jalakäijatele halvendanud, mitte parandanud. Autost lähtuv linnaplaneerimine, mis tunneb muret autoliikluse läbilaskvuse ja kiiruse pärast, on Eestis segunenud foorikeskse mõtlemisega, mis jalakäija ohutuse suurendamist jutlustades nende liikumisvõimalusi ahendab.

Seetõttu tuleks hoog fooristamisega maha võtta ja püüda tänavaruumi lahendada terviklikumalt, võttes arvesse ka eri liiklejate psühholoogiat. Sobiliku disainiga on võimalik panna autojuhte rahulikumalt sõitma ning pakkuda jalakäijatele ohutum ja sõbralikum linnaruumi.

Head lugejad! Kus on teie arvates Eesti kõige ebameeldivamad valgusfoorid? Avaldage oma arvamust kommentaariumis või saatke see aadressil arvamus@ep1.ee.

See leht on trükitud EESTI PÄEVALEHE internetivärvast
Aadress <http://ep1.delfi.ee/archive/article.php?id=70123559>