

Uuselamupiirkondade elukeskkonna kvaliteedi parandamise võimalused

Kaili Põder

Sissejuhatus

Artikkel tutvustab Eesti Maaülikooli maastikuarhitektuuri eriala magistr töö raames tehtud uuringut „Uuselamupiirkondade elukeskkonna kvaliteedi parandamise võimalused kolme Tartumaa uuselamuala näitel”. Töö eesmärgiks seati analüüsida planeeringulahendustes ja nende elluviimisel ilmnenu puudusi ning pakkuda võimalusi n-ö vigade parandamiseks.

Töös lähtuti teoreetikute Halli, Turner'i seisukohast, et igasuguste ettekirjutuste tegemise asemel võiks pigem inimeste soovid ära kuulata. Seetõttu uuriti asjaomaste inimeste – nii planeerimisspetsialistide kui ka elanike – endi hoiakuid, probleeme ja ka nende lahendamise ettepanekuid. Kuna ruumi planeerimise üks peaesmärke on selle ruumi kasutajate heaolu suurendamine, on nende arvamuse küsimine loomulik. Töö olulise osa moodustavad kolme omavalitsuse planeeringuspetsialistidega tehtud intervjuud ning kolme uuselamupiirkonna elanike ankeetküsitluse vastused. Uuring on aktuaalne, kuna linnade laialivalgumise tagajärgedega tegelevad planeerijad ja omavalitsused kogu maailmas. On jõutud arusaamisele, et sellised alad pole mitte ainult majanduslikult ja keskkonna seisukohalt kulukad, vaid mõjutavad ka inimese tervist ja heaolu.¹

Kuna tegemist oli pilootprojektiga, siis ei luba valimi esinduslikkuse ning ankeetküsitluse tagasiside määr üldistada uuringu tulemusi kogu Eestile. Seega pole välistatud, et teistes maakondades ilmneb mõningaid uusi aspekte.

1 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004. Urban Sprawl and Public Health. Designing, Planning, and Building for Healthy Communities. Washington, Covelo, London: Island Press.

Valglinnastumine

Valglinnastumise mõiste ja olemus

Viimased kümme aastat oli Eesti kinnisvaraturg aktiivne, mis väljendus muu hulgas arvukas detailplaneeringute koostamises ja elavas ehitustegevuses. Majanduse õitseage tõi paljudele põldudele, metsadesse ja rannaaladele elamud, mis moodustavad väljaspool linna piire ruumiliselt eraldi seisvad kinnisvarakülad. Kõik see viitab valglinnastumisele, mida mujal maailmas hakati kritiseerima juba 50 aastat tagasi.

Teadlased ei ole leidnud sellele mõistele ühest ja selget definitsiooni, kuna valglinnastumist peetakse samal ajal nii protsessiks kui ka nähtuseks. Esimest korda kasutati mõistet urban sprawl ehk valglinnastumine linna väljapoole suunatud kasvu defineerimiseks 1939. aastal USA-s, kus kirjeldati seda protsessi kui linna väljalagumist oma piiridest maapiirkondadesse, mis muutis maastiku ilmetuks, tõi kaasa majanduslikult ebaefektiivse teeninduse ning oli ka kaheldava sotsiaalse väärtusega.² Laialdasemalt on kasutatud järgmisi valglinna tunnused: madaltihe hoonestus, monofunktsionaalsus, paiknemine ribana põhiliste maanteed ääres ning asumi vähene seotus olemasolevate asulatega ehk nn põllupealne arendustegevus.

Uusasumite paiknemises mängib olulist rolli automagistraalide võrgustik ja avaliku ruumi ebapiisavus asumis.³ See tähendab ka seda, et elu-, töö-, teenindus- ja puhkefunktsioonide rahuldamise kohad asuvad üksteisest eemal ning väljaspool nende otsest kasutusaega seal midagi ei toimu.

Eestis tehtud uurimustöodes märgitakse, et valglinnastumist soodustab ka regionaalsete ja üldplaneeringute puudumine või nende suureulatuslik muutmine detailplaneeringutega, samuti asjaolu, et ruumilist arengut kavandatakse järjest enam detailplaneeringukeskselt, mis ei võimalda kompleksset piirkondliku maakasutuse juhtimist.⁴

Valglinnastumine on peamiselt levinud USA-s ja Lääne-Euroopas (eriti Suurbritannias), kus eeslinna kohatist üleminekut valglinnaks võis

2 Holody, J. 2003. The Smart Growth Movement. Introduction to Urban Planning. In UST 607, Chapter 18. Maxine Goodman Levin College of Urban Affairs, Cleveland State University.

3 Miller, D. 2004. Local Innovations Controlling Sprawl: Experiences with Several Approaches in the Seattle Urban Region. Kogumikus *Urban Sprawl in Western Europe and the United States* (toimetajad H. W. Richardson ja C. B. Chang-Hee), Aldershot: Ashgate Publishing Ltd.

4 Metspalu, P. 2005. Uuslamuehitus ja planeerimispraktika areng Harjumaa näitel. Magistritöö inimgeograafias. Tartu Ülikool, Geograafia Instituut.

täheldada juba 1930-ndatel aastatel.⁵ Mandri-Euroopa linnad on traditsiooniliselt olnud kompaktsed, kuid moodsate transpordivahendite kasutuselevõtt on ka siin toonud muutusi.

Võrreldes enamiku Põhja-Ameerika linnadega, jääb Euroopa valglinn siiski enamasti kompaksemaks. Eeslinnastumist on nii Lääne- kui ka Põhja-Euroopas püütud planeerimise kaudu suunata: uute asumite rajamise asemel on soodustatud olemasolevate tagamaa-asulate tihendamist ja laiendamist ning autotranspordi arendamise asemel on suunatud raha regionaalsetesse ühistranspordivõrkudesse.⁶ Samuti on võimaldanud Euroopas eeslinnastumise ohjeldamist ja suunamist avaliku sektori suurem võim maakasutuse üle. Euroopa piirkondlikel valitsusasutustel on USA-ga võrreldes ruumilise arengu suunamisel märgatavalt enam võimu, mistõttu on regiooni kui terviku huvidest lähtuv ruumiplaneerimine enam levinud.⁷ Tegemist on ajaloolise traditsiooniga. Euroopas on maad alati nappinud ning seetõttu on ka linnaehituses surve maa intensiivsemaks kasutamiseks suurem. Ameerikas, kus maad on olnud traditsiooniliselt vabalt saada, on maaomanike õigused seatud esikohale.⁸ Samas on Rein Ahas väitnud, et Eesti valglinnastumine sarnaneb kõige enam ameerikaliku linnade laiavalgumisega, mille põhjuseks on vähene regionaalne planeerimine.⁹

Eestis vallandus valglinnastumise laine kohe pärast taasiseseisvumist ja hoogustus pärast 2000. aastat. Howard Frumkini jt arvates sõltub valglinnastumine ruumilisest kontekstist ja toimub eri paikades erineval viisil.¹⁰ Seda on väitnud ka Rein Ahas, öeldes, et Eesti valglinnastumisel on võrreldes maailmas toimunuga mitmeid erijooni.¹¹ Kõige enam on seda mõjutanud Eesti lähimineviku, Nõukogude perioodi kogemus ning taas-

5 Raagmaa, G., Kliimask, J. 2005. Elamuehituse lained asustussüsteemis. Kogumikus *Asustus ja ränne Eestis. Uurimusi Ann Marksoo 75. sünnipäevaks* (toimetajad H. Kulu, T. Tammaru), Tartu, Tartu Ülikooli Kirjastus, 82–116.

6 Ahas, R., Leetmaa, K. 2005. Tallinna eeslinnastumine ja pendelrändajad. Maja 3, 28.05.2005.

7 Leetmaa, K. 2004. Eeslinnastumine Tallinna linnaregioonis sotsialismijärgsel perioodil. Magistritöö inimgeograafias. Tartu Ülikool, Geograafia Instituut.

8 Downs, A. 1999. Contrasting strategies for the economic development of metropolitan areas in the United States and Western Europe. Kogumikus *Urban Change in the United States and Western Europe. Comparative Analysis and Policy* (toimetajad A. Summers, P. Cheshire ja L. Senn). Washington: The Urban Institute Press, 15–56.

9 Ahas, R. 2007. Uusasumite valud. Postimees 21.04.2007.

10 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

11 Ahas, R. 2007.

iseseisvunud Eesti Vabariigi valitsuse üldine hoiak, mis idealiseeris Lääne heaoluühiskonda.¹²

Oma osa valglinnastumises on kindlasti ka 1. novembril 1991 vastu võetud maareformi seadusel. Tagastatud maade uued omanikud polnud sageli huvitatud maa senise kasutusviisi (enamasti põllumajandusliku) jätkamisest. Kuna põllumajandusega ei soovitud tegelda, kujuneski Tallinna ja teiste suuremate linnade läheduses tulusamaks arendada elamuehitust. Lisandus ka tootmis-, logistika- ja teenindusettevõtete liikumine kesklinnast eeslinnavööndi hoonestamata aladele, mille põhjuseks oli soov tagada tegutsemiseks suuremat ja odavamat pinda ning paikneda klientide, tootmisressursside ja transpordikoridoride suhtes logistiliselt paremas kohas.¹³ Linnast väljakolimise põhjuseks oli ka keskuses kiiresti kasvav maa hind.¹⁴ Sellele ajale oli iseloomulik odavat laenu raha kasutanud eraarendajate tegevus, seda soodustasid ka odava põllumajandusmaa kättesaadavus ja võistlus omavalitsuste vahel potentsiaalsete elanike pärast.¹⁵

Kuigi USA-s on valglinnastumise tagajärgi kõvasti kritiseeritud, Eestis sellest eriti palju ei teatud. Pille Metspalu peab selle üheks põhjuseks planeerijate puudulikkust harimist selles valdkonnas.¹⁶ Kui tuua paralleele Inglismaa sõjajärgse planeerimispraktikaga, siis algas ka Eestis trendiplaneerimine, st planeerimine, kus plaan peegeldas maakasutuse turutrende ning planeerijad tegid seda, mida turg tellis.¹⁷

Pole kahtlustki, et eluaseme valik sõltub inimeste jõukusest. Kuid Katrin Paadam peab seda väga lihtsustatud arvamuseks.¹⁸ Suur osa USA ja Euroopa elukohaeelistusi käsitlevatest uurimustest väidab, et 90 % inimestest unistab oma majast, eelistatult ühepereelamust maal või vähemalt pooleldi maakohas.¹⁹ Loren E. Abraham ja Thomas A. Fisher lisavad, et

12 Paadam, K. 2004. Kuidas sünnib ja muutub eluviis? Ehituskunst 39/40. Tallinn, Eesti Arhitektide Liit.

13 Ideon, A. 2006. Eeslinnastumisest Tallinna linnastus. Hoonestusalade laienemine aastatel 1995–2005. Magistritöö inimgeograafias, Tartu Ülikool, Geograafia Instituut.

14 Raagmaa, G., Kliimask, J. 2005. Elamuehituse lained asustussüsteemis. Kogumikus *Asustus ja ränne Eestis. Uurimusi Ann Marksoo 75. sünnipäevaks* (toimetajad H. Kulu ja T. Tammaru), Tartu, Tartu Ülikooli Kirjastus, 82–116.

15 Roose, A., Kull, A. 2008. Segregated suburban landscapes: transformations on the fringe of Tartu. Kogumikus *Estonia Geographical Studies 10* (toimetajad J. Roosaare ja Ü. Mander). Publicationes Instituti Geographici Universitatis Tartuensis 107. Tartu Ülikooli Geograafia Instituut, Tartu Ülikooli Kirjastuse Trükikoda, 68–87.

16 Metspalu, P. 2005.

17 Taylor, N. 1998. Urban Planning Theory Since 1945. London: Sage Publications.

18 Paadam, K. 2004.

19 Abraham, L., Fisher, T. 1999. Living Spaces. Sustainable Building and Design. Könemann, 10–26.

isegi kui enamiku Euroopa riikide rahvastik kahaneb, kasvab ühepereelamute arv ikka.²⁰ Veel ühe huvitava asjaolu toob välja Harvey M. Jacobs – nimelt on tööstusrevolutsiooni läbi teinud riikides paljudele inimestele eramaja esmane ainealine vara, mida elu jooksul hankida.²¹ Mis ühele on valglinnastumine, on teisele unistuse täitumine.²² Tallinna eeslinnastumise uuringus, mille korraldas Tartu Ülikooli Geograafia Instituut 2006. ja 2007. aastal koostöös EMOR-i, Positiumi, Tallinna Linnavalitsuse ja Harju Maavalitsusega, on välja toodud põhjused, miks eeslinnadesse kolitakse. Selgus, et peamised põhjused uuslamurajooni kolimiseks on eelkõige soov omada oma maja, elada lastele sobivamas (turvalisus, aed, loodus) keskkonnas ning maksta selle eest mõistlikku hinda. Uues majas elamine on ka prestiižikas.²³

Nii on põhjendatav ka kinnisvaraarendajate käitumine, kes teevad seda, mida turg soovib. Nii nagu mujalgi Euroopas, on mõjutanud ka Eestis protsesse üleüldine linnaelu propageerimine, sest oluline on siiski säilitada linnaline elustiil ja tugev side tuumlinnaga.²⁴

Valglinnastumise mõjud

Valglinnastumist võib pidada ka mõneti positiivseks nähtuseks, sest inimesed on saanud oma soovi kohaselt valida elukoha ning rajada kodu. Howard Frumkin jt toovad välja kolm valglinnastumise kasu inimesele – see annab võimaluse pääseda ülerahvastusest, mis on tänapäeva Lääne-Euroopas ning Põhja-Ameerikas linnas tavaline, ning pakub varjupaika stressi eest ja võimalust kokkupuuteks loodusega, mis vähendab stressi.²⁵ Ja kõik see on võimalik oma aias.

20 Abraham, L., Fisher, T. 1999.

21 Jacobs, H. M. 2005. Claiming the Site: Evolving Social-Legal Conception of Ownership and Property. Kogumikus *Site Matters. Design Concepts, Histories, and Strategies* (toimetajad C. J. Burns, A. Kahn), New York, London: Routledge, 19–38.

22 Hasse, J. 2002. Geospatial Indices of Urban Sprawl in New Jersey. <http://users.rowan.edu/~hasse/dissertation/>

23 Ahas, R. 2007.

24 Tammaru, T. 2005. Suburbanisatsioon Eesti linnastumises. Kogumikus *Inimesed, ühiskonnad ja ruumid. Inimgeograafia Eestis* (toimetajad J. Jauhiainen ja H. Kulu), Publicationes Instituti Geographici Universitatis Tartuensis 87. Tartu Ülikooli Geograafia Instituut, Tartu Ülikooli Kirjastuse Trükikoda, 77–88.

25 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

Vastuargumendina väidavad Andres Duany jt, et kui traditsiooniline elupiirkond on planeeritud inimese vajadusi arvestades, siis valglinnad on pigem moodsad elamissüsteemid, kuid kahjuks mitte jätkusuutlikud.²⁶ Suurimad probleemid ilmnevad USA-s, kus valglinnastumise tagajärjeks on liiklusummikud ning pikk liikluses veedetav aeg. Kuna kogu elu on orienteeritud autole, siis puudub enamasti sellele ka alternatiiv ühistranspordi ja/või kergliikluse näol. Peale muu tähendab auto õhu saastamist, mis soodustab hingamisteede haigusi,²⁷ vähene liikumine põhjustab ka ülekaalulisust.²⁸ USA-s tehtud uuringud näitavad, et Põhja-Ameerika keskmises eeslinnaperes tehakse 13 autosõitu päevas.²⁹ Hildebrand Frey väitel ei ole ligi 70 % sõitudest seotud töö, vaid hoopis kooli, poeskäigu või vaba aja veetmisega.³⁰ Kool, pood ja vaba aja tegevuse paigad võiksid olla siiski jalgsitee kaugusel.

Palju on räägitud identiteedi puudumisest kui suurimast valglinnastumisega kaasneda võivast ohust. On öeldud, et enamasti on valglinnad liiga monotoonsed ja igavad keskkonnad, mis ei aita kaasa koha identiteedi kujunemisele.³¹ Avalike alade puudumise ja inimeste liiga suure hajutatuse tõttu on vähe võimalusi ühisettevõtmisteks, tegevus toimub eraaia või osakeskustes, mis on muutunud ainsaiks välismaailmaga kontakti astumise paikadeks.³² Peter Calthorpe ja William B. Fultoni arvates muudab sotsiaalse suhtlemise võimaluste puudumine need piirkonnad kolkalikuks.³³ Inimese loomulik tarve on tunda end kuhugi kuuluvana, kuid valglinnastumine loob üksteisega sarnaseid identiteedita kohti.³⁴

Elamine valglinnas ei sobi neile, kes on liiga noored, liiga vanad või liiga vaesed, et autoga sõita. Peamiselt on asunud eeslinnadesse väikeste

26 Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. 2000. *Suburbanisation Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

27 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

28 Steuteville, R., Langdon, P. 2003. *New Urbanism: Comprehensive Report & Best Practices Guide*. Ithaca, New York: New Urban Publications Inc.

29 Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. 2000.

30 Frey, H. 2001. *Designing the City. Towards a more sustainable urban form*. London, New York: Spon Press.

31 Hess, P. M. 2005. *Neighborhoods Apart: Site/Non-Sight and Suburban Apartments*. Kogumikus *Site Matters. Design Concepts, Histories, and Strategies* (toimetajad C. J. Burns, A. Kahn), New York, London: Routledge, 223–248.

32 Gehl, J. 1996. *Life Between Buildings*. Copenhagen: Arkitektens Forelag.

33 Calthorpe, P., Fulton, W. 2001. *The Regional City*. Washington, Covelo, London: Island Press, 31–60.

34 Hall, T. 1998. *Urban Geography*. London: Routledge.

lastega pered, et tagada lastele hea elukeskkond.³⁵ Kuna lapsed ei juhi autot, sõltuvad nad oma vanematest, mis takistab nende iseseisvumist.³⁶

Ühepereelamuid peetakse kõige raiskavamaks maakasutusvormiks.³⁷ Asustuse kasv ei tähenda ainult majade arvu suurenemist, vaid samuti laieneb teedevõrk, mis omakorda kahandab ning lõhub loodusmaastikke.³⁸

Euroopas linnaalade laienemise tõttu maastikule tekitatud põhiliste probleemidena on märgitud järgmisi:³⁹

- pealetung põllumajandusmaadele, eelkõige olemasolevate asumitega piirnevatele rohumaadele;
- maastiku struktuuri lihtsustumine ja mitmekesisuse vähene mine;
- infrastruktuuri laienemine;
- ääremaa del ühelt poolt ekstensiivne maakasutus ning teiselt poolt maa kasutusest väljaminek, millele lisandub ka halb juurdepääs.

Eesti uusasumid on võtnud enda alla peamiselt endised põllumajandusmaad (45 %), looduslikud rohumaad (17 %) ja metsad (9 %), vähem on hõivatud märgalasid (0,6 %) ja muid maid (0,3 %).⁴⁰ Endised põllumajandusmaad moodustavad uusasumite aladest ülekaaluka osa kogu Euroopas, mida näitas Marjo Kasanko jt koostatud uurimus 15 Euroopa linna laienemisest tingitud maakasutusmuutuste kohta.⁴¹ Ainult Helsingis ja Tallinnas, kus linna ümbrus on looduslik, on uusehitusala laienenud peamiselt looduslikele aladele. Põllumajandusmaa rohket kasutuselevõttu selgitatakse kolme põhjusega. Esiteks on kättesaadav maa olnudki põhiliselt põllumaa. Teiseks on põllumajandusmaa enamikul juhtudel sobilikuma pinnasega kui metsamaa. Kolmandaks on looduslikud alad sageli rekreat-

35 Urban sprawl in Europe. The ignored challenge. European Environment Agency. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. Copenhagen, 10/2006.

36 Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. 2000.

37 Abraham, L., Fisher, T. 1999.

38 Kaule, G. 2000. *Ecologically Orientated Planning*. Frankfurt am Main: Peter Lang, 227–239.

39 Selman, P. 2000. *Environmental Planning*. London: Sage Publication, 160–212.

40 Roose, A., Kull, A. 2008: 68–87.

41 Kasanko, M., Barredo, J. I., Lavalle, S., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V., Brezger, A. 2006. Are European cities becoming dispersed? A comparative analysis of 15 European urban areas. *Landscape and Urban Planning* 77 (2006), 111–130.

sioonialadena enam väärtustatud ning paljudes linnades ehitustegevuse eest kaitstud.⁴²

Elamuehituse tohutut survet looduskeskkonnale näitab see, et huiobjektiks on olnud sageli raskete ehitustingimustega alad, millel samal ajal on suur esteetiline või rekreatsiooniline väärtus.⁴³ Valglinnastumise reguleerimata areng toob endaga kaasa maastikuliselt ja looduslikult kaunite kohtade väärtuse vähenemise või neile avaliku juurdepääsu piiramise. Koos maastike kadumisega väheneb avalikuks kasutuseks sobivate puhkeotstarbeliste alade hulk. Tänapäeva moodsas linnaühiskonnas suurenenud tervise- ja ülekaalulisuse probleemid eeldavad korralikke ja kättesaadavaid rohealasid.⁴⁴

Mare Puusep on uurinud ühe teemana valglinnastumise mõju rohevõrgustikule Harjumaa kolmes omavalitsuses ning tema leiab, et rohevõrgustikule ehitamisel ei ole tihti arvestatud metsloomade traditsiooniliste elupaikade ja harjumuspäraste liikumisradadega. Nii sagib linnade lähiümbruses (õuedes, maanteedel, tänavatel) hulk metsloomi, kelle elu on segi pööratud.⁴⁵

Kvaliteetse elukeskkonna planeerimisel olulised valdkonnad

Üks inimest kõige enam mõjutav tegur on teda ümbritsev keskkond. See mõjutab tema arengut, füüsilist tervist ja psüühikat. Eesti planeerimispraktikas on pööratud säästlikule ja kvaliteetsele elukeskkonnale üsna vähe tähelepanu, kuigi kvaliteetse ruumi kujundamine peaks olema iga planeeringu eesmärk. Järgmine peatükk kirjeldab kvaliteetse elukeskkonna planeerimisel olulisi valdkondi, mida on kirjanduses enim mainitud.

Avaliku ruumi olemasolu elupiirkonnas. See peaks olema tavaline ja enesestmõistetav hüve, mis pakub tarvilikku elukvaliteeti.⁴⁶ Enamik

42 Kasanko, M., Barredo, J. I., Lavalle, S., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V., Brezger, A. 2006.

43 Selman, P. 2000:160–212.

44 Roose, A., Kull, A. 2008: 68–87.

45 Aitsam, V. 2008. Uusasumid jäätavad metsloomad koduta. Maaleht 14.08.2008.

46 Biddulph, M. 2007. Introduction to Residential Layout. Amsterdam, London: Butterworth-Heinemann; Lička, L. 2007. Public open spaces in suburbia: investigating the implication of a landscape driven approach. Kogumikus *Landscape Assessment – From Theory to Practice: Applications in Planning and Design*. 18th International Annual ECLAS Conference. University of

inimesi unistab oma majast ja aiast, nagu ka seostest muu maailmaga.⁴⁷ Planeerijad saavad pakkuda avalikku ruumi ning õige planeerimisega mõjutada inimeste tegevuste ulatust ja iseloomu.⁴⁸ Kahes Norra eeslinnas tehtud uuringud näitasid, et kodulähedased hästi varustatud ja hooldatud avalikud alad soodustavad üheaegselt nii välitegevust kui ka sotsiaalset suhtlemist.⁴⁹ On oluline mõista, et elamupiirkond pole mitte majad, vaid inimesed, kes tuleb kokku kutsuda, ja sündmused, mille teokssaamiseks tuleb tingimused luua.⁵⁰

Tänavad ja teed. Need on samuti avalikud alad ning ka seal võib toimuda palju erinevaid tegevusi. Nii korruselamupiirkonnas kui ka ühepereelamute piirkonnas meeldib lastele tänaval mängida.⁵¹ Kergliiklusteede olemasolu on oluline ka tervise seisukohalt – sportlikuks tegevuseks võib olla ka kõndimine või rattaga sõitmine, ühendades selle loomulikult viisil igapäevarutiiniga. Siseruumides sportimise asemel võib ju jalutada.⁵² California Polütehnilise Ülikooli planeerimisprofessori Ulric J. Lunde uurimusest selgub, et huvitaval kombel ei kujunda piirkonna kvaliteeti mitte niivõrd võimalus kõndida erinevate sihtpunktideni kui niivõrd erinevate jalgusteede arv.⁵³

Haljastus. Huvitavama, mitmekesisema ja tervislikuma ruumi loob haljastus. Kokkupuuted taimestikuga annavad inimesele positiivseid emotsioone ning on tähtsad stressi ja ärevuse vähendajad.⁵⁴ Inglismaal tehtud uuringust selgus, et ligi 80% linna puudest paikneb erakruntidel, kuid ülejäänud 20 %-l on piirkonna visuaalsele muljele suurem mõju.⁵⁵ Puud terendavad ka linnakeskkonda ja vähendavad selle kahjulikke mõjusid.⁵⁶

Erinevad sihtotstarbed. Ohio Ülikooli linnaplaneerijate Jack L. Nasari ja David Juliani tehtud uuringud näitasid, et monofunktsionaalsetel piirkondadel on vähem identiteeti kui multifunktsionaalsetel, kuna mit-

Belgrade, Faculty of Forestry, Department of Landscape Architecture and Horticulture. Beograd: Planeta Print, 241–247.

47 Hayden, D. 2002. What is Suburbia? Kogumikus *Smarth Growth. Form and Consequence*. (toimetajad T. S. Szold, A. Carbonell), Toronto, Ontario, Canada: Webcom Ltd., 17–40.

48 Gehl, J. 1996.

49 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

50 Gehl, J. 1996.

51 Gehl, J. 1996.

52 Gehl, J., Gemzoe, L., Kirknas, S. 2006. New City Life. Copenhagen: The Danish Architectural Press.

53 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

54 Ulrich, R. S. 1986. Human Responses to Vegetation and Landscapes. *Landscape and Urban Planning* 13 (1986), 29–44.

55 Biddulph, M. 2007.

56 Biddulph, M. 2007.

mesugused teenindusasutused (kool, pood, kohvik jne) pakuvad võimalusi inimestevaheliseks suhtlemiseks.⁵⁷ Multifunktsionaalsus toetab ka piirkonna turvalisust.⁵⁸ Multifunktsionaalsed ehk segakasutusega piirkonnad hõlmavad erinevaid hoonetüüpe kortermajadest ja ridaelamutest eramajadeni, mis suurendab piirkonna sotsiaalset erinevust, seal on elanike arv suurem ja teenindusasutused saavad elujõuliselt tegutseda.⁵⁹

Turvalisus. Linnalabori uurija Rasmus Kask on seisukohal, et kõige odavam ja tõhusamat turvateenust pakub hooliv kaaskodanik.⁶⁰ Piirkondi, kus elavad sõbralikud ja omavahel suhtlevad inimesed, tunnetatakse spontaanselt kui turvalisi ja ligitõmbavaid. Inimeste puudumine seevastu põhjustab ebaturvalisust.⁶¹ Turvalisus tähendab ka võimalust käia ohutult jalgsi, et ei peaks autode eest ära jooksuma.⁶² Tänavatel liikumise teeb turvaliseks heade orientiiride olemasolu, nagu selged maamärgid ja ühe tänav erinemine teisest, mistõttu see jääb meelde.⁶³

Jätkusuutlikkus. Planeerides jätkusuutlikult, tagatakse roheline piirkond, turvalised jalg- ja rattateed, ühistransport, teenuste kättesaadavus, avalike alade hea kvaliteet ja ligipääsetavus, mitmekülgne erineva kasutusega ümbrus ja bioloogiline mitmekesisus. Avalikel aladel on tähtis osa inimeste vastastikuse suhtlemise soodustamisel. Oluline on piirkonna inimlik mõõde ja kompaktsus.⁶⁴ Tuleb saavutada, et kõik alad oleksid kasutatud.

Arhitektuur ja inimlik mõõde. Terviklikkuse loomisel on oluline arhitektuuriistiil.⁶⁵ Uutes elamupiirkondades on see esimesena nähtav, kuna peale elamute on seal kõik muu sageli välja ehitamata. Harvey M. Jacobs järeldas oma USA elamupiirkondades tehtud uuringutest, et paljudel juhtudel valivad inimesed elukoha põhjusel, et tunnetavad sealset keskkonda samamoodi nagu teised piirkonna elanikud ja usuvad, et sellel on positiivne mõju ka nende elule.⁶⁶ Sellest võib järeldada, et piirkonnas

57 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

58 Gehl, J., Gemzoe, L., Kirknas, S. 2006.

59 Frey, H. 2001.

60 Kask, R. 2008. Linnaplaneerimine ja inimeste heaolu. Elukeskkonna leht. Keskkonnaministeeriumi koordineeritava elukeskkonna arendamise rakenduskava vaheleht. November 2008.

61 Gehl, J., Gemzoe, L., Kirknas, S. 2006.

62 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

63 Lynch, K. 1997. *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.

64 Ruano, M. 1999. *Ecourbanismo. Entornos humanos sostenibles: 60 proyectos*. Ecourbanism. Sustainable Human Settlements: 60 Case Studies. Barcelona: Gustavo Gili.

65 Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. 2000.

66 Calthorpe, P., Fulton, W. 2001.

valitsev teatav ühtsus loob ka ühtsemalt mõtlema kogukonna. Piirkonna inimlik mõõde tähendab Peter Calthorpe ja William B. Fultoni arvates sellist kujundusprintsipi, kus jalgteid ümbritsevad puud ja hooned, mille aknad ja sissepääsud on inimesele nähtavad, seega on hooned ja tänav omavahel seotud.⁶⁷

Väikevormid ja kujundus. Kevin Lynch ütleb, et olenemata oma kõigist muudest funktsioonidest on linnaruum ka midagi sellist, mida vaadata, mäletada ja nautida.⁶⁸ Taani Avaliku Ruumi Uurimise Keskuse tehtud uuringud on näidanud, et tõeliselt auditavaid ruume loovad kvaliteetsed väikevormid ja välimööbel, head materjalid ning inimlikud mõõtmed.⁶⁹ Paljuki just kujunduse ja füüsilise keskkonna kvaliteedi alusel hinnatakse piirkonna meeldivust ja isikupära, kuna visuaalne mulje mõjutab inimese soovi kohta kas kasutada või mitte.⁷⁰ Samuti tugevdab hea kujundus kohalike elanike identiteeti ja loob kultuuri ning seeläbi võib inimene leida oma piirkonnale uusi tähendusi.⁷¹

Koha või paiga loomine. Suurim väljakutse planeerijatele on luua erinevaid (teistest eristuvaid), oma identiteedi ehk paigavaimuga kohati. Piirkonnad on keskkonna poolest, samuti sotsiaalselt ja kultuuriliselt erinevad ning erinevate inimeste jaoks võib kohal olla erinev tähendus.⁷² Linnakeskkonda, millel ei ole oma identiteeti, on nimetatud kohatuks (placelessness).⁷³ Kohatus ei tähenda mitte seda, et kõik näeb ühesugune välja, vaid seda, et kõik tundub ühesugune ega paku võimalust kogeda midagi uut.⁷⁴ Planeerija/kujundaja jaoks loeb koha unikaalsus, mida tuleb edasi arendada.⁷⁵

Valglinna elukeskkonna parandamise võimalused

67 Calthorpe, P., Fulton, W. 2001.

68 Lynch, K. 1997.

69 Gehl, J., Gemzoe, L., Kirknas, S. 2006.

70 Gehl, J. 1996.

71 Biddulph, M. 2007.

72 Lehari, K. 1997.

73 Biddulph, M. 2007; Lehari, K. 1997.

74 Relph, E. 1976. *Place and Placelessness*. London: Pion.

75 Kahn, A. 2005. *Defining Urban Sites*. Kogumikus *Site Matters. Design Concepts, Histories, and Strategies* (toimetaja C. J. Burns ja A. Kahn), New York, London: Routledge, 223–248.

Dolores Hayden kirjutab, et elamupiirkondi, kus on olemas majad, infrastruktuur ja toimiv kogukonnavõrgustik, on mõistlik hoida ja edasi arendada, selle asemel et jälle uusi rajada.⁷⁶ Andrés Duany jt usuvad hea kujunduse võimesse muuta alasid elamisv arsemaks, ja mis kõige tähtsam, seda tuleb teha koos selle elamupiirkonna elanikega. Paul M. Hess toonitab, et kõiki valglinnu saab muuta paremaks elukohaks ja luua seal hästi toimiv kogukond, ent esiteks tuleb mõista, et valglinnad on midagi rohkemat kui kohatud ja mõõtmatud alad ning ka midagi rohkemat kui üksik- või paarisemajade kogumid, sest suur hulk inimesi kutsub neid ikkagi koduks.⁷⁷

Paljud Euroopa linnad on alates 1980-ndate lõpust järginud kompaktse linna planeerimisstrateegiat.⁷⁸ Samal ajal levisid USA-s uusurbanismi (new urbanism) ja mõistliku kasvu (smart growth) ideed, mis võitlesid valglinnastumise vastu.⁷⁹ Peamiselt tegeldakse uute alade planeerimisega. Üldiselt on uusurbanistid seisukohal, et tihe multifunktsionaalne piirkond, kus on loodud head võimalused jalgsik imiseks ja rattaga sõitmiseks, vähendab valglinnastumise põhilist puudust, milleks on liigne auto- ja sõitmine ja sellest tulenevad muud probleemid.

Floridas tehtud uuring näitas, võimalus poodi või kooli kõndida tugevdab inimeste kogukonnatunnet ja parandab elukvaliteeti. Enamik uuringus osalenuist arvas, et nende elukvaliteeti mõjutavad peamiselt just piirkonna füüsilised omadused, ning 96% oli seisukohal, et need suurendavad ka perekonna soovi tegutseda koos kogukonnas. Kõige raskem on muuta inimeste liikumisharjumusi, et nad kasutaksid linna tööle sõitmiseks  hiss idukeid. Arvatakse, et see on võimalik piirkondades, mis on suurlinnale lähemal.⁸⁰

Mõistliku kasvu (smart growth) põhimõtted sarnanevad uusurbanismi omadega. Mõistliku kasvu toetajad peavad oluliseks suuremat hoonestustihedust kui tavalises valglinnastunud asumis. Nende arvates võiks ühel aakril (4000 m²) paikneda ühe maja asemel 5 või isegi 10 maja. Tihe-
dus saavutatakse, ehitades piirkonda erinevat tüüpi ja erineva suurusega hooneid: Ühepere- ja korterelamuid, poode, koole, kontoreid ja meelelahu-

76 Hayden, D. 2002.

77 Hess, P. M. 2005.

78 Brontje, M. 2004. From suburbia to post-suburbia in the Netherlands: Potentials and threats for sustainable regional development. *Journal of Housing and Built Environment* 19: 25–47.

79 Steuteville, R., Langdon, P. 2003. New Urbanism: Comprehensive Report & Best Practices Guide. Ithaca, New York: New Urban Publications Inc.

80 Steuteville, R., Langdon, P. 2003. New Urbanism: Comprehensive Report & Best Practices Guide. Ithaca, New York: New Urban Publications Inc.

tusrajatise. Tihe hoonestus tasakaalustatakse rohealadega – metsade, parkide ja rohekoridoridega, mis võimaldavad piirkonna inimestel loodusesse minna. Planeerimisel peetakse silmas eelkõige seda, et piirkond oleks jalgsi läbitav ning et mõlemal pool sõiduteed paikneksid laiad puudega ääristatud jalgteed. Soodustatakse ka jalgrattaga liikumist.⁸¹

Paul M. Hess soovib autodetulva vähendamiseks suurendada jalgsiliikumise, rattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimalusi. Ta lisab, et need on piirkonna kvaliteedi kujunemisel olulisemad kui tihedus ja multifunktsionaalsus, mis on paljudes USA eeslinnades juba olemas. Hea elukvaliteedi tagamiseks tuleb rajada korralik tänavavõrk, täiustada kõnniteede süsteemi ja luua erinevate rendatud maatükkide vahel tihedam side. Need on eluliselt tähtsad tegurid, mis tsoneeritud eeslinnades puuduvad.⁸²

Lilli Li ka leiab, et kuna enamik valglinnu paikneb maapiirkonnas, tuleks luua nende elanikele tunne, et elatakse siiski maal. Ta teeb ettepaneku kujundada avalik ala, mis tavaliselt elupiirkonnas puudub. Piirnev maastik on enamasti põllumajandusmaa, ning oleks hea, kui selle omanik sihtotstarbelise kasutamise kõrval võimaldaks seda kasutada ka piirkonna inimeste avaliku ehk puhkealana. Näitena toob Lilli Li ka Austrias Rheini oru, kus tüüpiliseks maakasutusviisiks on olnud puuviljandus. Luues puuviljaaiaid uuesti ja lisades sinna teed ja pingid, saamegi jätkusuutliku avaliku ala. Selle hooldamise võiks enda kanda võtta omanik, elanike kohustuseks jääb selle hüve eest tasumine.⁸³

81 Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004.

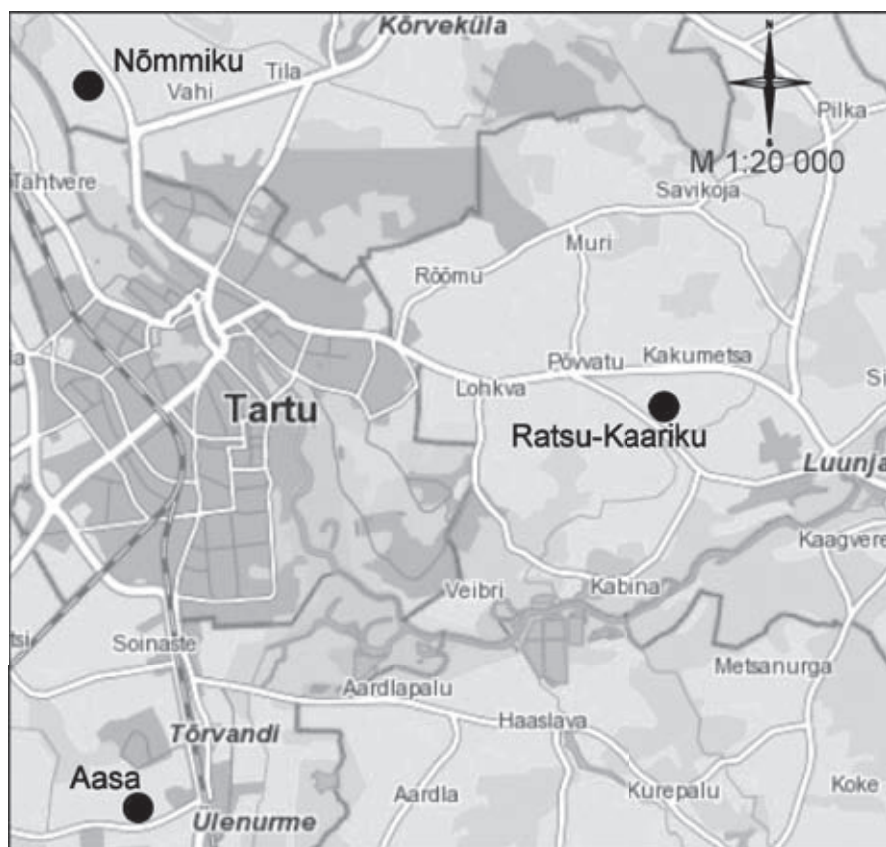
82 Hess, P. M. 2005.

83 Li ka, L. 2007.

Metoodika ja uurimisala

Metoodika

Uuringu metoodika valikul lähtuti sellest, et valglinnastunud alade elukeskkonnaga seotud probleeme on väga vähe uuritud ning seetõttu selgelt väljakujunenud lähtekohad puuduvad. Vähe uuritud teemade puhul kasutatakse sageli kombineeritud metoodikaid, kuna see võimaldab välja tuua mitme valdkonna probleeme.⁸⁴



Joonis 1. Uurimises vaadeldud uuselamupiirkondade paiknemine Tartu linna ja lähimate asumite suhtes (Allikas: Maa-amet)

⁸⁴ Valentine, G. 2005. Tell me about ... using interviews as a research methodology. Methods in Human Geography. A guide for students doing a research project (toimetajad R. Flowerdew ja D. Martin). Pearson Education Ltd.

Käesolevas uuringus läbiti järgmised etapid:

- tehti intervjuud uurimiseks valitud omavalitsuste planeeringuspetsialistiga, et selgitada välja uusarenduse probleemsed valdkonnad, saadud info oli oluline ankeetküsitluse korraldamiseks;
- korraldati valitud kolme elamupiirkonna elanike ankeetküsitlus, mille järel analüüsiti elanike rahulolu elukeskkonnaga. Küsimustikud pandi kõigi nende majade postkastidesse, kus inimesed elasid sees. Kokku väljastati 127 ankeeti, tagasiside tuli 43 perelt ehk 34%-lt koguvalimist;
- järgnes elamupiirkondade detailplaneeringute graafiline ja tekstiline analüüs, mille puhul vaadeldi, kuivõrd vastavad need piirkonnad kvaliteetse elukeskkonna parameetritele, mis olid fikseeritud nii omavalitsuse lähteülesannetes kui ka koostatud detailplaneeringus;
- seejärel tehti välivaatlused, kus võrreldi omavahel planeeringuid ja nende realiseerimisel kujunenud tegelikku olukorda ning selgitati puudujääkide kõrvaldamise võimalusi, pakkumaks lahendusi, kuidas muuta arenduspiirkonna elukeskkonda kvaliteetsemaks.

Maakonniti võivad probleemid olla piirkonna eripärast lähtuvalt mõneti erinevad, seetõttu valiti uurimisobjektid ühest maakonnast, ning selleks oli Eesti suuruselt teise linna tagamaa ehk Tartu maakond. Tartu maakond tundus võrreldes enam uuritud Harjumaaga uusem. Valiti kolm suurema arendustegevusega omavalitsust: Ülenurme, Luunja ja Tartu vald. Konkreetse uuselamurajooni valikul lähtuti järgmistest tingimustest:

- et elamupiirkond paikneks suuremamahulise arendustegevusega külas, mis tähendab seda, et lähiaastatel võib külas elanike arv suureneda;
- et ala oleks valglinnastumise tunnustega (kirjeldatud peatükis „Valglinnastumine“);
- et piirkond oleks enam-vähem välja ehitatud (andmed Maa-ameti kodulehelt ning kohaliku omavalitsuselt).

Valituks osutusid Ülenurme vallas Aasa, Luunja vallas Ratsu-Kaariku ja Tartu vallas Nõmmiku elamupiirkond. Uurimisalade asukohad on näidatud joonisel 1.

Uurimisalade kirjeldus

Uurimistöös käsitletud kolm uuselamupiirkonda paiknevad endisel põllumajandusmaal, moodustavad sisuliselt eraldiseisvad uusasumid ning koosnevad valdavalt ühepereelamutest. Üksnes Ülenurme Aasa asumis on lisaks ühepereelamutele ehi-

tatud paarismaju. Kõik kolm elamupiirkonda asuvad tähtsate maantee ääres, mis tagavad hea ühenduse kesklinnaga. Teenindusasutused (poed, koolid, lasteaiad) jäävad elamupiirkondadest ca 2 km kaugusele, Nõmmikust isegi 5 km kaugusele. Positiivseks tuleb lugeda ühissõidukite kasutamise võimalust. Maa on otstarbekalt kruntideks jagatud, mis on üldjoontes Eestile iseloomulik, ning piirkonnas on pooleliolevaid ehitisi ning tühje krunte. Enamik elanikest on kõrgharidusega (61 %), mis on tavapärase ka Harjumaa eeslinnades, kus on kõrgharidusega elanikke 53 %.

Vahemärkusena tuleb öelda, et Nõmmiku piirkond koosneb kahest alast: detailplaneeringuga moodustatud elamukrundid ning riigi poolt maakorralduska-



Joonis 2.
Aasa elamupiirkond



Joonis 3.
Ratsu-Kaariku elamupiirkond



Joonis 4.
Nõmmiku elamupiirkond

va alusel moodustatud krundid. Ala, mille kohta detailplaneeringut ei ole koostatud, on jagatud kruntideks enne planeerimis- ja ehitusseaduse jõustumist, seega ajal, mil detailplaneeringu koostamise kohustust veel ei olnud.

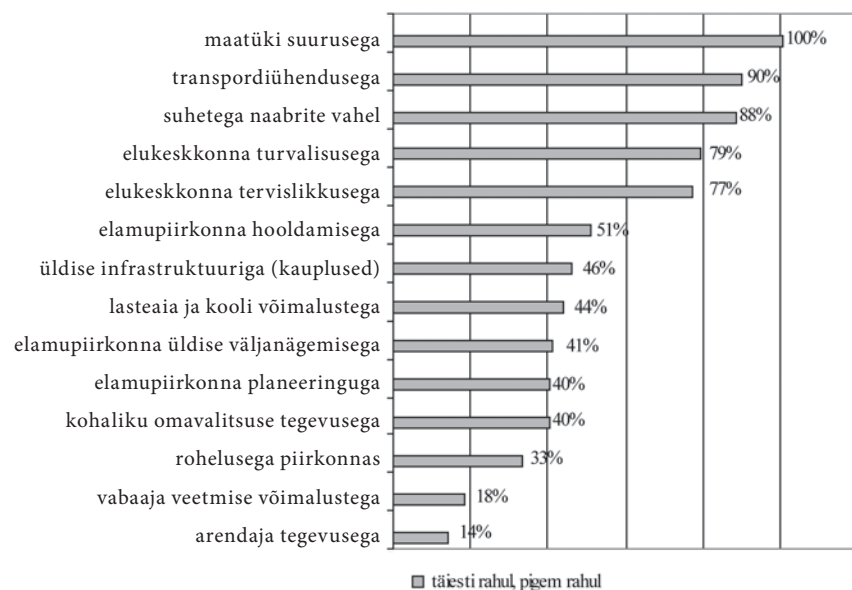
Elamupiirkonna nimetus	DP-dega kavandatud väikeelamumaa (EE) kruntide arv	2009. aasta talvel kasutuses olevate majade hulk	Kasutuses olevate majade osatähtsus planeeritud väikeelamumaa kruntide hulgas	Väikeelamukrundi keskmine suurus
Aasa	146	86	58 %	1490 m ²
Ratsu-Kaariku	47	27	57 %	2016 m ²
Nõmmiku	41*	16	39 %	2062 m ² /1 ha

Tabel 1. Kolme elamupiirkonna põhinäitajad
* Nõmmiku asumi puhul käsitletakse elamupiirkonda ühtsena, eraldamata detailplaneeringuga moodustatud krunte ning riigi poolt maakorralduskava alusel moodustatud elamumaa krunte. Ainult krundi keskmise suuruse iseloomustamisel eraldatakse detailplaneeringuala väiksemate kruntidega alad.

Asumite hindamiseks töötati välja kvaliteetse elukeskkonna parameetrid, mis on valdavalt ära toodud peatükis „Kvaliteetse elukeskkonna planeerimisel olulised valdkonnad“ ning uuringu ajal võrreldi, kas nende parameetritega on arvestatud või mitte. Teooriapeatükis mainituile lisandusid eraldi parameetritena teedevõrk (sh tupikute arv, mis näitab asumisest seotust, sidusus naaberladega ja kaugus olemasolevast asutusest mööda teid) ning olemasolevate väärtuste säilitamine (haljastus, teede kasutamine jne). Erinevate sihtotstarvete olemasolu ei hinnatud, kuna alad olid valdavalt valitud monofunktsionaalsed. Graafika alusel ei saanud hinnata ka asumite turvalisust, küll aga andis infot ankeetküsitlus.

Tulemused

Kirjanduses tuuakse välja, et kvaliteetne elukeskkond tähendab rohelist, turvalisust, jalakäijate- ja rattateid, hea kvaliteediga avalikke alasid, ühistransporti, teenuste kättesaadavust ning ümbruskonnas mitmekülgse kasutusega alasid, ja seda kõike inimlikus mõõtnes.⁸⁵ Käesoleva uuringu



Joonis 5. Elanike rahulolu elukeskkonnaga

⁸⁵ Frumkin, H., Frank, L., Jackson, R. 2004; Calthorpe, P., Fulton, W. 2001: 31–60.

tulemused näitavad, et ka elanikud väärtustavad samasuguseid elukeskkonna aspekte nagu teoreetikud, kuigi elukeskkond ei olnud elukoha valiku kriteeriumiks. Andrés Duany jt ütlevad, et kui tavalise elupiirkonna puhul valitakse esmalt elukeskkond ja siis maja, on valglinnastumise puhul on tendents vastupidine.⁸⁶

Ka käesoleva uuringu põhjal võib väita, et suurim soov oli omada maja (98 %), mis tähendas unistuse täitumist, ning aeda (98 %). Järgnesid mujalgi maailmas välja toodud aspektid, nagu soov olla loodusele lähemal (93 %), puhtam õhk ja vähem müra kui linnas (93 %) ning soov tagada lastele turvalisem keskkond (88 %). Nimetatud aspektid olid olulised ka Harjumaa uuslamurajoonide elanikele, nagu on selgunud Tallinna eeslinnastumise uuringutest. Samavõrra oluline oli küsitletud elanikele ka elada linna lähedal ja tarbida linna teenuseid (93 %). Üle poole vastajatest (62 %) pidas oluliseks mugavat ühendust töökohaga. Inimesed liiguvad peamiselt autodega, tõenäoliselt on peetud silmas korraliku autotee olemasolu.

Kokkuvõtvalt näitab see inimeste suurt soovi oma maja järele. Et vältida edaspidist valglinnastumist, kuid samal ajal rahuldada inimeste oma maja soovi, tuleks üldplaneeringu koostamisel näha olemasolevate infrastruktuuri elementide (ühistransport, koolid-lasteaiaid, tehnovõrgud jm) lähedusse ette üksikelumumaad ning vajaduse korral koostada neile maadele ka omavalitsuse kulul detailplaneeringud, et soodustada oma maja soovivate inimeste kolimist sobivatesse kohtadesse. Samal ajal peaks üldplaneeringuga piirama võimalust rajada elamuid suvalisele põllu- või metsaalale.

Elanike rahulolu elukeskkonnaga

Vastates üldist rahulolu puudutavatele küsimustele, märgitakse esimesena isiklikku rahuolu pakkuvaid aspekte, nagu rahulolu oma maatüki suurusega (100 %) ja transpordiühendusega (90 %), mis olid ka ühed asukoha valiku põhjused. Elukeskkonnaga rahulolu alla kuuluvad kindlasti selle turvalisus (79 %) ja tervislikkus (77 %), mida pidas oluliseks samuti üle poole vastajatest. Oluliseks peavad elanikud ka naabritevahelisi suhteid (88 %), kuigi väga aktiivselt piirkonna teiste elanikega veel ei suhelda. Väideti, et kõik on tihedamate sidemete tekkimiseks veel nii uus ning et

⁸⁶ Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. 2000.

suvel suheldakse aktiivsemalt. Elanike omavahelist suhtlemist on kõigis kolmes elamupiirkonnas kindlasti soodustanud elamupiirkonna seltside ehk MTÜ-de moodustamine ning koosolekute pidamine. Rahulolu naabritega väljendus olulisel osal vastanutest ka turvalisusega. 88 % vastanutest väljendas rahulolu heade naabritevaheliste suhetega ning 89 % olid rahul piirkonna turvalisusega. Elanikud, kes ei pidanud elukeskkonda piisavalt turvaliseks, tunnistasid ka rahulolematust naabritega.

Kuigi peamiselt liiguvad uuselamupiirkonna asukad autodega, hinnatakse ühistranspordi olemasolu kõrgelt ning 1/3 kasutabki seda. Ühissõidukite kasutajateks on peamiselt koolikäijad lapsed. 63 % uuringus osalejatest kasutaks võimaluse korral ühistransporti ja see soov ei sõltu laste olemasolust. Peamine probleem on ühistranspordi sõidugraafiku hõredus, Ratsu-Kaarikus bussipeatuste kaugus elamupiirkonnast. Mõningal määral sõltub ühistranspordi kasutamise soov ka sellest, kui kaugel on peatus kodust. Kindlamalt soovivad ühissõidukit kasutada elanikud, kes elavad peatusele lähemal kui 400 m (76 %). On fakt, et enamik inimesi peab vastuvõetavaks jalgsitee pikkuseks 400 – 500 m.⁸⁷ Ühistranspordi korraldamine on kulukas, kuid siiski on omavalitsused sageli elanike soovidele vastu tulnud. Hiljem on selgunud, et teenuse tegelikke kasutajaid on siiski vähem, kui algselt soovi avaldas.

Elanike rahulolematuse elukeskkonnaga

Uuringus osalenutest 86 % on rahul, et on kolinud uuselamupiirkonda. Kui esitati spetsiifilisemaid küsimusi, siis selgus, et ei olda rahul paljude aspektidega ja eriti oma elukeskkonnaga. Üldistatult võib välja tuua probleemseid valdkonnad, mis seisnevad selles, et detailplaneeringus ei ole elukeskkonna kvaliteedi aspektidega arvestatud või pole need realiseerunud.

Detailplaneeringus pole arvestatud:

- avalike alade vajadust – puudus on mänguväljakutest ja sportiplatsidest, kus oleks võimalik veeta vaba aega, ühtlasi oleksid need piirkonna elanike kokkusaamiskohtadeks;
- jalg- ja jalgrattateede vajadust – sõiduteel liikumine on lausa eluohtlik, ka on elanikel soov harrastada jalg- ja jalgrattateedel mitmesuguseid spordialasid (jalgrattasõit, kepikõnd);

- ühendust lähimate asumitega – puuduvad uuselamupiirkonda nendega ühendavad kergliiklusteed, mis teeksid vajalikud teenused elanikele kättesaadavamaks. Elanikud soovivad kasutada autole alternatiivseid liikumisvõimalusi, kuna vahemaad ei ole pikad;
- tänavahaljastust;
- bussipeatuste lähedust elamupiirkonnale – peatused paiknevad kaugel, eriti ebamugav on see koolilastele, kes kasutavad ühistransporti;
- tänavavalgustust;
- maantee- ja lennuväljamüra (Aasa elamupiirkonnas) – detailplaneeringus puuduvad selle mõju leevendavad meetmed.

Detailplaneeringu realiseerimisel on jäänud rajamata:

- jalgteed;
- haljastus;
- tänavavalgustus;
- avalikud alad;
- korralik teekate (teed muutuvad sajuperioodil läbimatuks);
- osa hooneid – probleemiks on tühjad, hooldamata ja pooleli-olevate ehitistega krundid, mis rikuvad piirkonna üldist väljanägemist;
- eluliselt vajalik infrastruktuur – leidub piirkondi, kus veevärk ja kanalisatsioon on välja ehitamata, mis on takistuseks elanike uude koju kolimisel.

Planeeringuspetsialistidega tehtud intervjuudest selgus, et peale eelnimetatud aspektide võib piirkonniti probleemiks olla ka halb ehituskvaliteet, mis hakkab tulevikus nõudma lisaraha nii omavalitsuselt kui ka uuselamupiirkonna elanikelt, samuti prügivedu: näiteks ühes Ülenurme valla elamupiirkonnas olid tupikteedele planeeritud ümberpööratavad manööverdamiseks liiga väikesed ning prügiautod keeldusid sinna siseneda. Esines ka rajatiste projektile mittevastavust: näiteks on elektrikilbid ehitatud sõiduteele või on tee rajatud kitsam, mistõttu ollakse hädas lumelükkamisega.

⁸⁷ Gehl, J. 1996.

Järeldused

Tehtud uuringu põhjal jõuame samasugusele järeldusele nagu Peter Calthorpe ja William B. Fultoni, kes on väitnud, et moodne planeerimine näib olevat unustanud võime luua lihtsaid kogukonda toetavaid elukeskkonna elemente nagu jalgteed ja kasutuskõlblik avalik ruum.⁸⁸ Kuigi need tunnustavad heas elukeskkonnas põhilised ja iseenesestmõistetavad, oli nendega arvestatud ainult ühes analüüsitud detailplaneeringus. Tänavad on loodud autode jaoks, jalakäijatele on jätkunud vähe tähelepanu. Kolmest uuritud elamupiirkonnast kahes avalikud alad puuduvad, rääkimata nende turvalisusest või kasutatavusest.

Kokkuvõttes seisnevad probleemid suuresti selles, et elukeskkonda ei ole väärtustatud:

- omavalitsused ei ole väärtustanud kvaliteetset elukeskkonda lähtetingimustes;
- elukeskkonda on vähe arvestatud ka detailplaneeringutes;
- arendajale on oluline kruntide müügist saadav kasum;
- elanikud teavad detailplaneeringust ning elukeskkonnast vähe;
- detailplaneeringud ei ole täielikult realiseeritud.

Intervjuudest selgus, et omavalitsused ei teadnud, milline on väärtuslik elukeskkond ja et see on üldse vajalik. Tunnistati ka arendajatele mõnel juhul liiga kergekäelist järeleandmist. Detailplaneeringud on pigem maakorralduslikud dokumendid, kus maa on arendaja jaoks kõige otstarbekamal viisil kruntideks jagatud. Üks põhjus on ka omavalitsuste soosiv suhtumine arendusse ning kartus, et liiga ranged olles läheb arendaja hoo pis naabervalda. Kasvav elanikkond tähendab omavalitsusele ka suuremat hulka maksumaksjaid. Uuselanikega seotuvaid kaugemaid probleeme, nagu lasteaiakohtade puudus ja ühistranspordi vajadus, ei ole osatud ette näha. Kuna planeeringud koostati ajal, mil suurem ehitustegevus alles algas, siis võib lähtetingimuste napisõnalisus ja nende vähene tähtsustamine omavalitsuse poolt arendustegevuse suunamisel olla mõistetav. Täna on olukord muutunud.

Seda, et elanikud teavad detailplaneeringust ning elukeskkonnast vähe, näitab asjaolu, et ankeedile vastanutest olid vähesed asukoha valikul detailplaneeringuga põhjalikult tutvunud. Peamiselt vaadeldi oma maatükiga seonduvat (58 %). 18 % tutvus küll väidetavalt detailplaneeringuga põhjalikult, kuid sellegipoolest oli enamik neist hiljem planeeringuga

⁸⁸ Calthorpe, P., Fulton, W. 2001: 31–60.

rahulolematu. **Elanikud näevad oma piirkonna näotus väljanägemises süüd nii arendajal kui ka omavalitsusel.** Arendaja ei tee lubatud töid ning omavalitsus on kehtestanud kehvad detailplaneeringud, kus ei ole elukeskkonda arvestatud. Uuringu tulemustest ei selgu, mida arendajad tegelikult olid lubanud teha ja mida mitte.

Kõik on uuslamupiirkonnas veel pooleli, mis ei aita kaasa inimeste identiteedi ja kuuluvustunde kujunemisele. Ka planeeringud ei aita sellele kaasa ning uuritud alad ei eristu üksteisest mitte planeeringulahenduse, vaid looduslike olude poolest. Mujal maailmas tehtud uuringud on näidanud, et inimesed peavad end sellistes eeslinnades elades pigem maaelanikeks, kuigi piirkonnas on linnale iseloomulik hoonetihedus, tehnovõrgustik ning elustiil.⁸⁹ Käesolevas uuringus vaadeldud piirkondade elanikest 39 % peab end maal või pigem maal elavaks. 33 % elanikest arvab, et tegemist pole maa ega linnaga, 28 % arvates on tegemist pigem linnalise keskkonnaga. Tõenäoliselt tekitavad erinevaid arvamusi korratu keskkond ja tegelikkuses loodusläheduse puudumine.

Elanikkonna rahulolu suurendamise võimalused

Planeeringute teostegemise ja detailplaneeringute puuduste kõrvaldamisega seostuvad lahendused:

Realiseerida detailplaneeringud täies mahus, kaasa arvatud avaliku ruumi objektid.

Rajada korralikud sõidu- ja kõnniteed. Kui detailplaneeringus ei ole kõnniteid planeeritud, leida võimalus kõnnitee eraldamiseks sõiduteest. Paljudel juhtudel on tänavad kõnniteede ehitamiseks kitsad, seepärast tuleks kaaluda teede ühesuunaliseks muutmist, et siiski saaks rajada kõnniteed.

Rajada tänavahaljastus, nii madal- kui ka kõrghaljastus.

Rajada tänavavalgustus. Oluline on selle sobivus piirkonda ning inimlik mõõde.

Ehitada välja mänguväljakud või spordiplatsid, kui piirkonnas on sihtotstarbeline krunt olemas. Kui piirkonnas ei ole selleks maa-ala ette nähtud, otsida seda tühjade kruntide seast, võimalik on ka selleks krunte liita. Krunte võivad osta ka elanikud ise või omavalitsus. Elukeskkonnast hooliv arendaja pakub ise välja hea lahenduse.

⁸⁹ Lička, L. 2007.

Elupiirkonna pikkadel siseteedel tuleb rakendada liikluse rahustamise võtteid. Järskude ja autojuhte pidurdama sundivate künniste asemel on paremad kiiruse ohjeldamise võimalused maastikukujunduslikud ja tänavaehituslikud võtted, mis panevad autojuhte sujuvalt ja rahulikult sõitma.

Tuua bussipeatused elamupiirkonnale lähemale, kuna soov ühis-transporti kasutada sõltub osalt ka sellest, kui kaugel on bussipeatus elukohast.

Jalakäijate ohutu liikumise tagamiseks viia kõnniteed bussipeatuseni.

Sidumaks asumit naaberalade ja teeninduskeskustega, rajada kergliiklusteed. Siin muutub tähtsaks omavalitsuste piire ületav sisuline koostöö.

Rajada bussipeatustesse ohutud teeületuskohad.

Rakendada linnakujundusvõimalusi – tänavamööbel, ühtne viitade süsteem, sobivad tänavavalgustid jne.

Planeeringulised lahendused:

Arvestada naaberalade planeeringute tegemisel, et tähtis on rajada ka kergliiklusteed ning avalikud alad.

Leida tühjadele kruntidele uus otstarve, nt rajada sinna avalik ala või rentida need krundid välja köögivilja kasvatamiseks, või vähemalt hooldada neid. Uue otstarbe andmine sõltub eelkõige maa omaniku tahtest ning omavalitsuse ja elanike survest.

Kinnisvaraarendused, mille kohta on koostatud ainult detailplaneeringud, kuid mida katastriüksusteks ei ole jagatud, suunata ümberplaneerimisele, kui osutub vajalikuks kasutada neid muuks otstarbeks.

Tühistada detailplaneeringud, kus maa ei ole veel katastriüksusteks jagatud ning on näha, et lähiaastatel ei ole see ka vajalik. Teine võimalus on planeerida maa ümber, kui leitakse sellele otstarbekam kasutusviis. Ankeetküsitluse tulemused näitasid, et tühjad hooldamata krundid ning pooleliolevate ehitistega krundid on üks elanike rahulolematuse põhjus ning teisest küljest ka väärtusliku põllumaa raiskamine. Tegelikult ei pruugi detailplaneeringu kehtetuks tunnistamine lihtne olla, sest nagu mainiti intervjuudes, tahavad volikogud rahvale meeldida ning vältida ebapopulaarseid otsuseid.

Juhul, kui maa-ala on jagatud elamumaana katastriüksusteks, on võimalik krundid uuesti kokku liita, et need taas põllumaana kasutusele võtta.

Selgitada välja tegelik olukord ja probleemid ning ka võimalikud lahendused, et neid uuslamupiirkondades ellu viima hakata. Võimalik, et selleks on vaja omavalitsustel koostada uued üldplaneeringud, kuna kehtivad ei väljenda enam tulevikuvisioni.

Arutelu

Uuringus osalenud omavalitsuste arvates olid uuritavate elamupiirkondade probleemid üsna tavalised ja samasuguseid probleeme leidub tõenäoliselt ka teistes Eesti uuslamupiirkondades. Elupiirkonna kvaliteedi tõstmise põhilised võimalused on eelkõige hästi toimiv ühendus naaberasumitega ning jalgteed ja avalikud alad asumi sees. Paul M. Hessi arvates peetakse neid ühte piirkonna loomisel eluliselt tähtsateks elementideks.⁹⁰ Samu põhimõtteid nimetasid ka käesolevas uuringus osalenud elanikud. Kindlasti lisanduvad siia haljastus ning linnakujundusvõtted, mis sageli võivad olla ainsaks võimaluseks keskkonda meeldivamaks muuta.

Kõige murettekitavamad on arendusalad, kus puuduvad eluks esmavajalikud vesi ja kanalisatsioon. Probleemsed on piirkonnad, kus arendaja ei tunne huvi lubatud tööde äratgemise vastu või puudub tal selleks ressurss. Samamoodi on probleemiks omavalitsus, kes ei huvitu elanike muredest ega aita neile lahendusi leida.

Mõnevõrra üllatuslik, eriti pärast teoreetilises osa äratoodud kriitikat valglinnastumise kohta, on peaaegu kõik elanikud on oma elukoha valikuga rahul (86 %) ning soovivad sinna elama jääda. Võrreldes hiiglasliku USA-ga on Eesti probleemid üpris väikesed. USA-s peetakse suurimaks probleemiks pidevaid liiklusummikuid ning pikka liikluses veedetavat aega, mis on tingitud alade planeeringulahendusest – ala monofunktsionaalsus ning teedevõrgu rajamine ühe kogujatee alusel. Monofunktsionaalsuse tõttu puuduvad keskused, nende rajamisega USA valglinnastunud asumites praegu tegeldakse. Piirkondade elavdamise oluline abinõu on tuua sinna kauplused, koolid, meelelahutusvõimalused, avalikud alad jm.

⁹⁰ Hess, P. M. 2005.

Eesti uuslamupiirkondade probleemid elanike jaoks tulenevad paljudel juhtudel sellest, et detailplaneeringutes ei ole kvaliteetse elukeskkonna loomisega arvestatud või on planeeringud jäänud teostamata.

Võib arvata, et enamiku uuslamupiirkonna elanike ideaaliks on olnud aedlinn, kus linna- ja maaelu hüved oleksid ühendatud. Elanikud soovivad oma aeda ja looduslähedust, samal ajal aga linnalist keskkonda ning ühistegevuse ja vaba aja veetmise võimalusi ka väljaspool oma krunti. Oluline on transpordiühendus kesklinnaga, sest töökohtade kaudu ja teenuste kasutamisel ollakse sellega seotud.

Ka Eestis on elanike rahulolematuse seotud piirkonna monofunktsionaalsusega, eelkõige tuntakse puudust avalikest aladest ning kergliiklusteedest. Suuremas piirkonnas võiks olla ka väike pood. Näiteks 57 % Aasa elanikest tundis selle järele vajadust. Samas paiknevad Eesti uusrajoonid olemasolevatele asumitele suhteliselt lähedal. Probleemiks ei ole seega mitte niivõrd teeninduse puudumine või pikk liikluses veedetav aeg nagu USA-s, vaid ohutu pääsemine keskustesse alternatiivseid liiklusvahendeid kasutades. Võib arvata, et kõige kindlam viis autosõitude vähendamiseks on luua häid tingimusi alternatiivsetele sõiduvahenditele, pealegi pakub jalgarattasõit ka sportimisvõimalust.

Kokkuvõte

Uuringu tulemused näitavad, et kuigi probleeme on uusrajoonides palju, on alaliselt tegemist siiski lahendatavate probleemidega. Peamiselt puudutavad need füüsilist keskkonda. Kui kõik detailplaneeringu joonistel kujutatu kajastuks elupiirkonnas, oleks selle väljanägemine hoopis kenam ja elanikud oleksid rohkem rahul. Püsima jääb aga transpordiprobleem, mille põhjuseks on hajali paiknemine.

Elukeskkonda ei kujundata aastaga, võib minna 10 ja enamgi aastat, et piirkonnad muutuksid roheliseks ja kõigeeks vajalikuks leitaks ressursid. Ka Tähtvere, mis on praegu Tartu hinnatuim linnaosa, paiknes algul tühjal põllumaal. Kindlasti vajavad inimesed kohti, kus üksteisega suhelda ja koos tegutseda. Harjumaal tehtud uuringud on näidanud, et valdavalt on uuslamupiirkondade näol tegemist ikkagi monofunktsionaalsete aladega, kus avalikud alad puuduvad. Kuid just neist tunnevadki elanikud omavalitsuste väitel enim puudust. Ankeetküsitluse kommentaaride hulk näitab, et elanikud ootavad omavalitsuse jt instantside abi. Vald võiks selgelt välja

öelda, mis valdkondades kaasa aidatakse ning millised on kaasfinantseerimise võimalused, samuti selgitada, mida saaksid elanikud ise oma elukoha elamisväärsemaks muutmiseks ette võtta.

Aktiivsemad elanikud on ka ise asunud oma kodupaiga heaks ühteist tegema. Meeldiv keskkond annaks piirkonnale tugevama identiteedi. Elanike hoolimine ja soov oma piirkonna kenamaks muutmisele kaasa aidata annab alust arvata, et paneelilamute elanikele omane kujutlus suurest majast ja väikesest kodust hakkab asenduma kujutlusega suurest kodust ja väikesest majast, kus kodu võiks tähendada kogu piirkonda või vähemalt oma tänavat.

Intervjueeritud omavalitsuste planeeringuspetsialistid arvasid, et planeeringutega on suudetud katta ühiskondlike hoonete vajadus ning tulevikus peaks olema lasteaia- ja koolikohad kõigile soovijaile tagatud. Samas ei saa enamasti pakkuda uuslamupiirkondade elanikele lasteaia-kohti elukoha lähedale, sest ehitatakse sinna, kus vaba maad on. Tuleviku õpetuseks jääb see, et eeslinnastumise ideaaliks peakski olema võimalikult kompaktne asustus linna tagamaal. Ainult nii on võimalik tagada eeslinnaelanikele vajalikud teenused – koolid ja lasteaiad, veevärk ning kanalisatsiooni- ja küttevõrk ning ühistransport –, rajada ja hooldada teid. Uute elamispiirkondade planeerimisel tuleb läbi mõelda, et kohapeal oleks piisavalt vaba aja veetmise võimalusi, ning planeerimisega ei tohiks lubada väärtuslike puhkealade avalikkusele kadumaminekut.

The possibilities of improving the quality of living environment in the new residential areas

Kaili Põder

The article introduces the study of “The possibilities of improving the quality of living environments in three new residential areas in Tartu County”, a master’s thesis in the Landscape Architecture Department in the Estonian University of Life Sciences. The aim of the thesis was to analyse the shortcomings in planning and building and offer advice how to ‘correct the mistakes’.

The thesis departs from the views of the theorists Hall and Turner that, instead of making prescriptions, people’s wishes should be taken into account. For that reason the attitudes, problems and suggestions how to improve things of the people involved – the planning specialists and the inhabitants – were closely examined.

The results of the study show that although there are many problems in the new residential areas, it is possible to solve them. They are mostly questions of physical environment. The greatest need is for public spaces and bicycle tracks which would offer the residents various opportunities for leisure and sports.

The responses to the survey show that the inhabitants expect local governments to deal with their problems. The inhabitants care about their environment and want to help improve it. It seems that the vision of the inhabitants of apartment blocks of ‘a big house and a small home’ is being replaced by a vision of ‘a big home and a small house’, in which ‘home’ might denote the whole area or the street where they live. It can definitely be claimed that people need a living environment of high quality, even if it is not valued at first.

The ideal type of suburbanisation is possibly a compact settlement at the edge of the city. Only then is it possible to provide all the possible services – schools and kindergartens, running water, sewage and heating, and public transport – and to build roads and keep them in order. While planning new residential areas, the planners should see to it that there were enough facilities for leisure activities and that valuable recreation areas were not lost for the public.