

REC Estonia

TRANSPORT, KESKKOND JA

ELUKVALITEET TALLINNAS

Sotsioloogiline uurimus

Jüri Uljas

Tallinn 2001

Sisukord

Sissejuhatus	3
1. Elukoht	5
2. Vanus	11
3. Mehed ja naised	16
4. Eestlased ja mitte-eestlased	17
5. Haridus	24
6. Sissetulekud	27
7. Jalgrattaomanikud	28
8. Autoomanikud	29
9. Jalgratta- ja autoomanikud	30
10. Ühistranspordi kasutamine	32
11. Häiritus	33
Kokkuvõte ja järeldused	35
Summary	39
Viited	43
LISA. Ankeedi üldandmed	44

SISSEJUHATUS

REC Estonia kuulub Kesk- ja Ida-Euroopa Regionaalsete Keskkonnakeskuste võrgustikku, mille eesmärgiks on oma piirkonna erinevate keskkonnaorganisatsioonide ja huvigruppide vahelise koostöö edendamine ja keskkonnaprobleemide lahendamisele kaasaitamine. Keskuse prioriteediks on avalikkuse kaasamine ja keskkonnateadlikkuse tõstmine. Käesolev uurimistöo on valminud EV Keskkonnaministeeriumi ja Tallinna Linnavalitsuse tellimustööna. Tallinna transpordi ja liikluse probleeme on püütud lahendada kord ühest, kord teisest vaatevinklist, samas aga on tähelepanuta jäetud linnakodanike arvamused Tallinna võimalike arengusuundade kohta. Loodame, et käesolev uurimus aitab seda lünka mõnevõrra täita.

Uurimuse eesmärgiks oli Tallinna elanike linnakeskkonnale antavate hinnangute ja keskkonnateadlikkuse väljaselgitamine. Eesmärgi täitmiseks on oluline välja tuua kolm ülesannete rühma:

Teadlikkus: Kuivõrd tehakse midagi saaste vähendamiseks (automootori väljalülitamine seisuaajaks, ühistranspordi või jalgratta kasutamine), milliseid keskkonda parandavaid ettevõtmisi pooldatakse (jalakäijate tsoonide laiendamine, jalgrattateede rajamine).

Informeeritus: Kuivõrd on Tallinna elanikud informeeritud keskkonnaseisundi olukorrast ja selle võimalikest mõjudest oma tervisele. Kas ja kuidas on püütud sellealast informatsiooni leida. Kuivõrd ollakse teadlikud keskkonnaseisundi kohta kehtestatud normidest.

Häiritus: Kas ja mil määral häirivad vastajaid transpordiga seonduvad keskkonnaprobleemid (õhusaaste, tolm, müra, vibratsioon). Kas selle tõttu on elus midagi muudetud (pestakse sagedamini aknaid, jalutatakse magistraalteedest eemal, ollakse vahetanud korterit jne). Kas mõni transpordiliik häirib enam kui teine.

Ankeedi koostamisel osalesid lisaks REC Estonia töötajatele ja uurimuse kirjutajale ka Keskkonnaministeeriumi Keskkonnakorralduse- ja tehnoloogiaosakonna peaspetsialist Joel Valge; Säästva Arengu ja Planeerimise Ameti (endise Tallinna Keskkonnaameti) peaspetsialist Madis Kõrvits; Tallinna Kommunaalameti juhataja Ain Valdmann ja SEI Tallinna projektijuht Mari Jüssi. Kokku küsitleti 607 inimest. Küsitluse viis läbi ja valimi moodustas AS Emor. AS Emor Omnibuss-tüüpi uuringute valim moodustatakse isekaaluvana, s.t kasutatakse üldkogumi proportsionaalset mudelit, kus kõik küsitletud inimesed esindavad võrdset arvu üldkogumi inimesi. Valimi territoriaalse mudeli aluseks olid jooksvad rahvastikuandmed seisuga 01.01.2000. Kokku küsitleti Tallinnas iga Omnibuss-küsitlusega 152 inimest. Andmestik koguti seega 5 järjestikulise küsitluse käigus ajavahemikus augustist novembrini 2000. Andmete

sisestamise teostas Egle Uljas ja graafilisi jooniseid aitas koostada Henry Uljas.

Valimi üldiseloomustamiseks on järgnevalt toodud vastajate sugu vanusegruppide lõikes. Nii soo kui ka vanuse on jätnud märkimata 2,2% vastanutest.

Tabel 1. Valimi kirjeldus soo ja vanuse järgi (%%-s)

	Mehed	Naised	Kokku
15 – 19 aastat	8,5%	5,7%	6,8
20 – 29 aastat	22,5%	16,2%	18,5
30 – 39 aastat	16,7%	17,7%	16,8
40 – 54 aastat	24,0%	29,0%	26,2
55 – 64 aastat	17,4%	15,6%	16,0
65 ja vanemad	10,9%	15,9%	13,5
Kokku valimis	42,5%	55,2%	97,8

Võrdlus statistilistega andmetega lubab väita, et mudel peegeldab Tallinna elanikkonda. Tallinnas on kõikides vanusegruppides üldse kokku 45,8% mehi ja 54,2% naisi (Maakonnad arvudes 1995-1999. Tallinn 2000). Meie valimis oli mehi 42,5% ja naisi 55,2%. Tallinna elanikest moodustasid vanemad kui 65-aastased elanikud 14,3% (Maakonnad arvudes 1995-1999. Tallinn 2000), meie küsitluses 13,5% vastanutest. Tervikuna võime tõdeda asjaolu, et valim peegeldab Tallinna elanike üldisi proportsioone.

Töö loetavamaks muutmiseks on arvud ümardatud täisarvudeks, ainult ankeedi üldandmed on esitatud komakohtadega. Antud ülevaates esitatakse üksnes kõige üldisemad ja olulisemad tulemused, samas aga võimaldab andmestik mitmes valdkonnas väga põhjalikku süüvimist.

1. Elukoht

Andmete analüüsimine elukoha järgi võimaldab välja tuua mõningaid piirkondlikke erinevusi Tallinna linnas. Kui vaadata seda, kui võrd ollakse mures Tallinna keskkonnaseisundi pärast, siis väga mures oli 24,2% Tallinnas elanikest.

Kõige enam muretsejaid oli Kesklinnas (28% märkis väga) ja Lasnamäel (28%). Kõige vähem märgiti väga suurt muretsemist keskkonna pärast Pirital (16%) ja Nõmmel (18%).

1983. a. küsiti Tallinna elanikelt samuti hinnangut oma kodukoha keskkonnaseisundi kohta (Lauristin, Firsova 1987, 57). Alljärgnevas tabelis vaatame tollaseid hinnanguid kõrvutatuna 2000.a. Tallinna elanike vastusega küsimusele "Milline on Teie hinnang Tallinna üldisele keskkonnaseisundile?".

Tabel 2. Hinnang oma kodukoha keskkonnaseisundile(%%-s)

	1983 Tallinn	2000 Tallinn
Hea	13	8
Keskmine	58	68
Halb	28	24

Vähenenud on seega Tallinna keskkonnaseisundit nii heaks kui ka halvaks hinnanud vastajate osakaal. Üldiselt arvavad inimesed peaaegu kõikjal maailmas seda, et keskkonnaseisund nende kodukohas on parem kui riigis tervikuna (Kaasik, Peterson, Kaldaru 1996, 15). Tallinna üldist keskkonnaseisundit hindasid kõige sagedamini halvaks ja väga halvaks mujal (33%), kesklinnas (30%) ja Pirital elavad inimesed (28%). Kõik need piirkonnad, mis on koondunud elukoha märkimisel mõiste alla "mujal", on esitatud üldandmete osas. Üldse hindas vastajatest Tallinna üldist keskkonnaseisundit halvaks ja väga halvaks 24%.

Kui vaadata seda, mida vastajad teevad siis, kui nende elukoha ümbruse keskkonnaseisund on halvenenud, näeme, et eri linnaosades eelistatakse pöörduda mõnevõrra erinevate institutsioonide poole.

Nii näiteks eelistavad kesklinna (28%), Õismäe (54%) ja Pirita elanikud (52%) pöörduda linnaosavalitsusse, Lasnamäe (32%), Mustamäe (29%) ja Kopli elanikud (31%) pöörduksid esmalt keskkonnainspeksiooni. Mustamäe elanikud teavitaksid ka tervisekaitseametit (29%). Nõmme (42%) ja muude piirkondade elanikud (36%) märkisid aga esikohale pöördumise

kohaliku keskkonnaameti poole. Siinkohal on ilmselt oluline rõhutada asjaolu, et me kasutame institutsioonide nimetusi 2000.a. seisuga, s.t sellisena nagu nad eksisteerisid veel küsitluse toimumise ajal. Kõige rohkem on Tallinnas selliseid pöördumisi tehtud just kesklinnas (20% vastajaist märkis, et nad on keskkonnaseisundi tõttu pöördunud mõne ameti poole) ja Pirital (12%). Aktiivsemad on ka Õismäe ja Nõmme (mõlemates 11%). Loetelu nendest institutsioonidest, kuhu vastajad on pöördunud, on esitatud üldandmetes.

Vastustes küsimusele, millistes valdkondades on keskkonnaküsimused seadusandlusega normeeritud, ilmsid samuti piirkondlikud erinevused. Enamasti on tegemist asjaoluga, et vastava piirkonna vastajate jaoks on need küsimused aktuaalsemad. Nii märkis 44% Nõmme elanikest ja 52% Pirita elanikest, et seadusega on reguleeritud detailplaneeringute avalikustamine. Välisõhu kvaliteeti märkisid kõige enam seadusega olevat reguleeritud Kopli elanikud (47%). Autode heitgaaside piirmäärade osas andsid kõige enam jaatavaid vastuseid Nõmme (73%) ja Pirita (80%) elanikud. Müra tugevuse osas andsid kõige enam jaatavaid vastuseid Nõmme elanikud (64%). Nõmme ja Pirita eristumine on seotud suuresti eramajade ja suurema hulga autoomanike osakaaluga.

Järgnevalt vaatame vastajate nägemust sellest, milline võiks olla keskkonnasõbralik linn. Eri piirkondade vastajate nägemused on esitatud tabelis 3.

Tabel 3. Millele peaks Teie arvates Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmisel enam tähelepanu pöörama (reastage palun 1-5-ni)(%%-s)?

	Rajama enam parke ja laiendama haljasalaid	Laiendama sportimisvõimalusi vabas õhus	Looma sõidukite-vabutsuone	Rajama turvalisi jalgrattateid ja-parkimis kohti
1 Kesklinn	43	12	20	16
2 Õismäe	48	22	11	13
3 Lasnamäe	51	12	15	10
4 Mustamäe	43	13	27	18
5 Nõmme	21	15	21	35
6 Pirita	28	8	24	24
7 Kopli	40	13	11	7
8 Mujal	39	11	20	19

Tallinna keskkonna muutmisel keskkonnasõbralikumaks eelistatakse valdavalt rajada parke ja laiendada haljasalaid. Selle seadis esikohale 42% küsitletutest. Vaid Nõmmel seatakse esikohale turvaliste jalgrattateede ja parkimiskohtade rajamine. Selged eripärad ilmnevad ka arusaamades transpordi arendamise osas. Vastajatel paluti koostada pingerida erinevatest valikutest. Järgnevalt vaatame seda, millised olid erinevate piirkondade elanike eelistused. Nii

seatakse Õismäel, Lasnamäel ja Koplis esikohale ühiskondlik transport, Kesklinnas, Mustamäel ja Nõmmel soovitakse aga eelisarendada jalgratta- ja jalakäijateteid. Vaid Pirita eristub teistest oma eelistustega autotranspordile.

Tabel 4. Kas Teie arvates tuleks Tallinnas eelisarendada (on paigutatud esikohale-%%-s)...

	...autoteid ja autotransporti	...jalgratta-ja jalakäijateteid	...ühiskondlikku transporti
1 Kesklinn	15	49	25
2 Õismäe	30	30	33
3 Lasnamäe	24	22	35
4 Mustamäe	16	37	34
5 Nõmme	17	52	30
6 Pirita	44	28	20
7 Kopli	18	31	38
8 Mujal	28	34	34

Need erinevused tulenevad oluliselt sellest, milliseid liikumisvahendeid antud piirkonna elanikud kõige sagedamini kasutavad. Nii eristub Pirita teistest autoomanike osakaalu poolest, jalgrattaomanike osakaal on suurim Nõmmel, järgnevad Pirita ja Õismäe.

Tabel 5. Auto ja jalgrattaomanike osakaal erinevates linnaosades (%%-s).

	Omab autot	Omab jalgratast
1 Kesklinn	46	41
2 Õismäe	65	67
3 Lasnamäe	42	38
4 Mustamäe	50	49
5 Nõmme	65	77
6 Pirita	76	72
7 Kopli	29	44
8 Mujal	41	40

Võrdlemisi hästi peegeldavad linnaosade olukorda ka need tegurid, mis kõige enam piiravad auto kasutamist. Nii märkisid kesklinna autojuhid (16%) kindlasti mõjuva tegurina kõige enam parkimiskohtade puudumist. Autokütuse hinda mainisid sagedamini Pirita (52%) ja Nõmme (46%) vastajad. Pirita eristub teistest piirkondadest ka sellega, et enamike selle piirkonna elanike töökohad asuvad kõige kaugemal. 76%-l Pirita vastajatest asus töökoht kaugemal kui 5 kilomeetrit. Järgnesid Lasnamäe (44%) ja Nõmme (41%). Kui Lasnamäel kasutatakse tööesõiduks sagedamini ühiskondlikku transporti, siis eelkõige Pirital ja ka Nõmmel enamasti

autot. Liiklusummikuid mainisid kõige sagedamini Pirita (20%) ja Õismäe (15%) elanikud. Nendes piirkondades sõltub tipptundidel liiklus olulisel määral väheste peamagistraalide läbilaskevõimest. Liikluse ohtlikkust rõhutasid aga eelkõige kesklinna (16%) ja Mustamäe (12%) elanikud.

Tabel 6. Kas Te olete tundnud end liikluses ohustatuna (jah vastuste %)...

	Jalakäijana	Jalgratturina
1 Kesklinn	59	26
2 Õismäe	65	30
3 Lasnamäe	76	24
4 Mustamäe	69	19
5 Nõmme	59	41
6 Pirita	48	40
7 Kopli	64	22
8 Mujal	60	19

Tallinna liiklus on muutunud väga ohtlikuks. Kõigist vastajatest märkis 66%, et nad on jalakäijana tundnud end liikluses ohustatuna. Eriti hulluks muudab selle tõdemus aga tõik, et 33,3% kõigist vastajatest on lahtises vastuses kirjeldanud sellist olukorda, kus ohustatuse tunne on selgelt tekkinud seal, kus jalakäijal on olnud eesõigus. Siin ilmneb selgelt valgusfooriga reguleerimata vöötraja eluohtlikkus, trammist väljumise ja ka kõnniteel kõndimise ohtlikkus. Ohustatuna on end tundnud ühtviisi nii automanikud kui ka autot mitte omavad vastajad. Kõige enam on vastajad end liikluses ohustatuna tundnud jalakäijana Lasnamäel, jalgratturina aga Nõmmel ja Pirital, s.t piirkondades, kus jalgrattaomanikke on enam. Halvimaks hinnati liikluse olukorda kesklinnas. Liikluse üldist olukorda hinnatakse kõige enam väga heaks Õismäel. Samas on huvitav märkida tõika, et Õismäel on väga suur ka nende vastajate hulk, kes olid end liikluses ohustatuna tundnud. Seega liikluse üldolukorra antavate hinnangute aluskriteeriumid on erinevatel vastajatel täiesti erinevad. Kui kõik vastajad seavad valdavalt esikohale liikluse ohutuse (63%), siis suurele osale vastajatest on olulisem liiklemise mugavus (21%) ja vaid vähesed rõhutavad keskkonnasõbralikkust (6%).

Tabel 7. Kuidas Te hindate oma koduümbruse liikluse olukorda(%%-s)?

	Heaks	Halvaks
1 Kesklinn	20	41
2 Õismäe	54	11
3 Lasnamäe	30	26
4 Mustamäe	30	25
5 Nõmme	38	14
6 Pirita	28	20
7 Kopli	29	22
8 Mujal	25	35

Me tundsi huvi ka selle kohta, kas vastaja on ette võtnud mingeid toiminguid, mis on otseselt transpordist ja keskkonnast tingitud. Suuremate magistraalide piirkondades jalutatakse tavaliselt teedest eemal. Sagedamini on ka pestud aknaid, ja neid ka ei avata kui need on tänava poole.

Tabel 8. Kas Te olete transpordist ja keskkonnast tulenevate asjaolude tõttu viimase aasta jooksul ette võtnud järgmisi tegevusi (jah vastuste %)

	Pesnud sagedamini aknaid	Vahetanud vanad aknad uute vastu	Ei ava tänava-poolseid aknaid	Jalutate magistraaltee-dest eemal	Ei kuivata õues pesu
1 Kesklinn	56	16	46	53	43
2 Õismäe	33	11	13	50	22
3 Lasnamäe	53	6	21	49	34
4 Mustamäe	47	5	15	59	25
5 Nõmme	30	18	21	55	15
6 Pirita	36	20	28	28	8
7 Kopli	49	7	18	58	29
8 Mujal	46	19	37	47	24

Kõige enam on oma elukohta kiindunud Pirita, Nõmme ja Kopli elanikud. Nendes piirkondades on kõige enam neid inimesi, kes märgivad, et tahavad ka tulevikus elada oma praeguses elukohas. Samas ilmutavad sagedamini soovi lähiaastatel oma elukohta muuta Õismäe, Mustamäe ja samuti ka Nõmme elanikud. Vastajate elama asumise eelistatuimaks piirkonnaks on Tallinnas Nõmme ja teisena Pirita piirkond.

Tabel 9. Elukohaga seotus (%%s piirkonna elanikest)

	Tahaks elada praeguses elukohas	Jah on kavas lähiaastatel oma elukohta muuta
1 Kesklinn	59	10
2 Õismäe	65	20
3 Lasnamäe	53	7
4 Mustamäe	54	14
5 Nõmme	82	11
6 Pirita	96	4
7 Kopli	76	9
8 Mujal	59	10

Vähe on neid vastajaid, kes märkisid, et nende soov elukohta vahetada on tingitud keskkonnaprobleemidest (11%). Kõige enam märkisid seda kesklinna elanikud (25%). Järgnesid Õismäe ja Lasnamäe elanikud (vastavalt 15% ja 14%).

Tabel 10. Kas Te olete otsinud infot oma lähiümbruse planeeringu kohta(%%s)

	Jah	Olen otsinud, kuid ei saanud
1 Kesklinn	25	7
2 Õismäe	11	9
3 Lasnamäe	5	12
4 Mustamäe	9	5
5 Nõmme	15	8
6 Pirita	32	4
7 Kopli	13	4
8 Mujal	13	4

Oma elukohaga seotusega kaasneb ka elanike aktiivne huvi oma lähiümbruse suhtes. Seetõttu on üsna arusaadav, et Pirita ja Nõmme elanikud on otsinud infot oma lähiümbruse planeeringu kohta. Erandi moodustab kesklinn, kus vastajad on ilmselt enam häiritud kiiresti muutuvast elukeskkonnast. Samas torkab silma ka asjaolu, et Lasnamäel on teistest enam neid vastajaid, kes märgivad, et on küll otsinud, kuid ei ole vastavat informatsiooni saanud.

2. Vanus

Võrreldes Tallinna elanike suhtumist keskkonnaseisundisse võime tõdeda, et siin on viimase kümnekonna aasta jooksul toimunud olulised muutused. 1983.a. tehtud küsitluse andmetel oli 32% Tallinna elanikest väga mures keskkonnaseisundi pärast. 30% Tallinna elanikke jätsid keskkonnaküsimused aga täiesti külmaks (Lauristin, Firsova 1987). Aastal 2000 valisid küsimuse "kuivõrd Te tunnete muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast?" puhul variandi "väga" 24%, "mitte eriti" ja "üldse mitte" aga kokku 24% Tallinna elanikest. Seega on mõnevõrra vähenenud Tallinna keskkonna pärast väga muretsevate vastajate hulk, samas on aga kasvanud ka nende hulk, kes on hakanud keskkonnaseisundi pärast muret tundma.

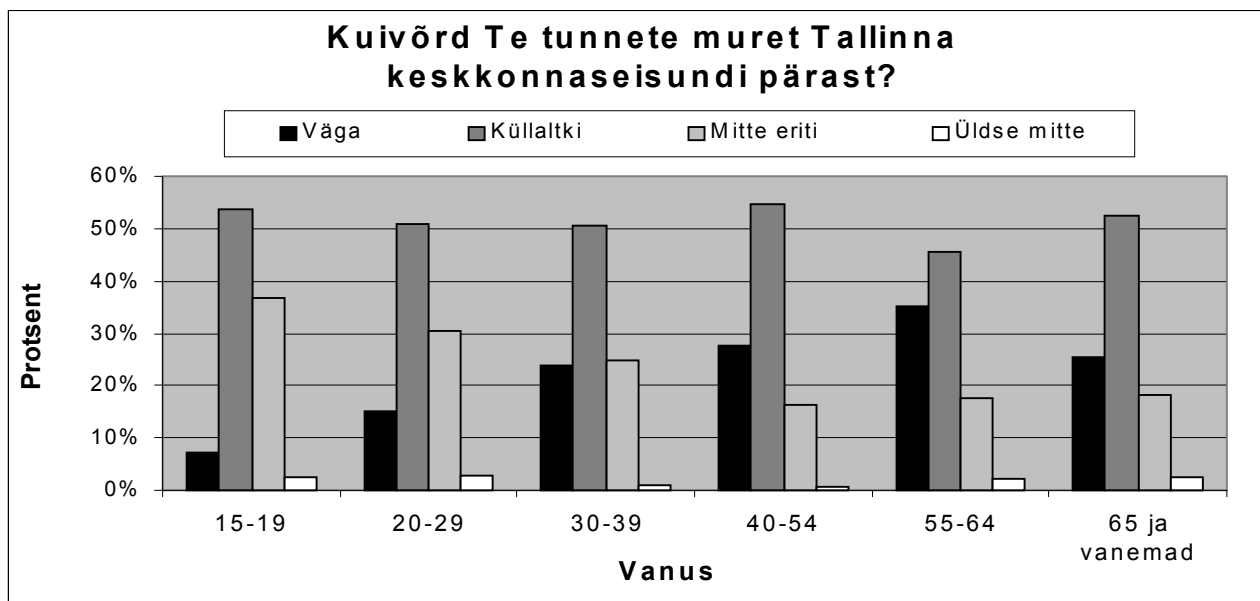
Eri vanusegruppidest ilmutavad kõige enam muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast vanemad inimesed, eelkõige 55-64 aastased vastajad. Nooremad vastajad ilmutavad keskkonnaseisundi pärast vähem muret. Enam hakatakse huvi tundma siis, kui sünnivad lapsed.

Tabel 11. Kuivõrd Te tunnete muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast?(%-s)

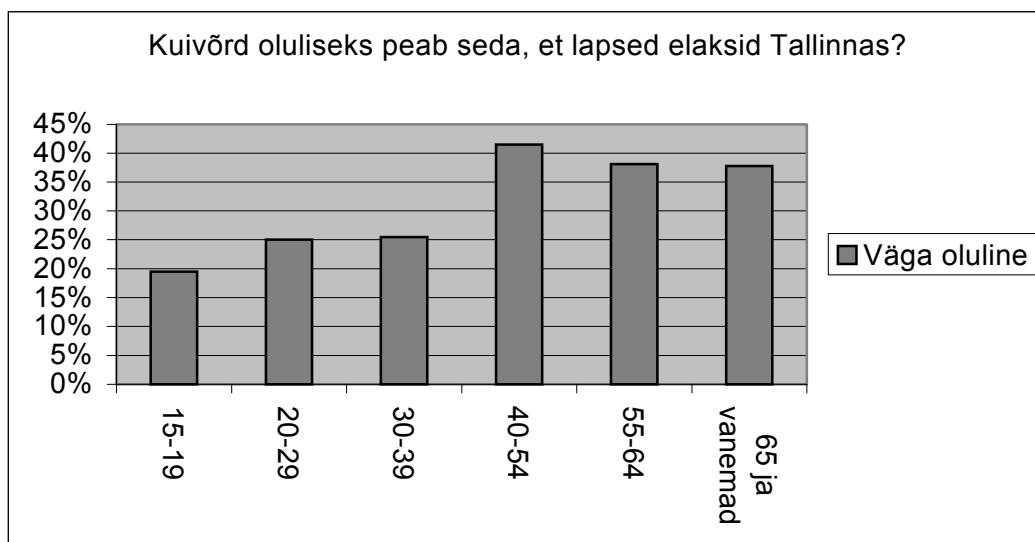
Vanus	Väga	Küllaltki	Mitte eriti	Üldse mitte
15-19	7	54	37	2
20-29	15	51	30	3
30-39	24	51	25	1
40-54	28	55	16	1
55-64	35	45	18	2
65 ja vanemad	26	52	18	2

Hinnates Tallinna üldist olukorda erinevates valdkondades, on kõik vanusegrupid kõige kriitilisemad jalgratturite teede olukorra, liiklustravalisuse ja -kultuuri osas. Kõige enam märgiti väga halba olukorda neis küsimustes vanusegrupis 30-39, kus 49% selles vanuses vastajatest leidis, et jalgrattateede olukord on väga halb ja 46% arvas, et liiklustravalisuse ja kultuuri olukord on väga halb. Pingereas järgnesid noorematel vanusegruppidel hinnangud sõiduteede olukorrale; 30-54 aastased märkisid kolmandana tolmu ja vanematel vanusegruppidel asetus kolmandale kohale õhu saastatus.

Samas on küllalt suur nende vastajate hulk, kes märgivad, et kui keskkonnaseisund on halvenenud, siis nad ei võta midagi ette. Nende osakaal on kõige suurem just nooremates vanusegruppides (kuni 19-aastastest 32% ja 20-29-aastastest 30%). Kõige vähem on selliseid vastajaid 30-39-aastaste (17%) ja üle 65-aastaste inimeste seas (20%). Kõige sagedamini



Joonis 1



Joonis 2

pöördutaks keskkonnainspeksiooni, kohaliku keskkonnaameti poole või linnaosavalitsusse. 20-39 aasta vanused vastajad märgivad esimeste seas ära ka tervisekaitseametit.

Müra osas torkab enim silma asjaolu, et seda märgivad just nooremate vanusegruppide esindajad. Nii mainib 75% 20-29 aasta vanustest vastajatest, et nende korterisse või majja kostub müra trepikojast, naaberkorteritest, veetorustikest, ja 65-aastastest ja vanematest vastajatest vaid 40%. Tänavavõi maanteemüra märkisid kõige enam 40-54-aastased vastajad (79%) ja kõige vähem 65-aastased ja vanemad vastajad (54%). Lennukite müra rõhutasid enim 30-39-aastased (43%) ja kõige vähem 15-19-aastased (22%). Müraga seonduv on otseselt sõltuv sellest piirkonnast, kus vastajad elavad. Nii märgitakse naaberkorterite müra kõige sagedamini suurtes magalapiirkondades – Õismäel (80%), Lasnamäel (74%) ja Mustamäel (71%). Tänavavõi maanteemüra märgivad kõige sagedamini kesklinna elanikud (89%). Raudteemüra on aga enam just Pirita (48%) ja Nõmme (42%) elanike probleem. Lennukite müra mainitakse sagedamini Õismäel (48%) ja Mustamäel (40%), tööstuslikku müra aga Koplis (13%).

Seda, et lapsed elaksid Tallinnas, peavad kõige olulisemaks 40-54-aastased vastajad ja kõige vähem olulisemaks 20-29-aastased vastajad. Vanusega seonduvad ka vastajate eelistused erinevate liikumisvahendite osas. Küsimusele, millist liiklemisvahendi kasutamise võimalusi tuleks Tallinnas kõige enam arendada, märkisid kuni 39-aastased vastajad esimesena jalgratta- ja jalakäijateteid ja üle 40-aastased vastajad ühiskondlikku transporti.

Tabel 12. Kas Teie arvates tuleks Tallinnas eelisarendada (on peetud kõige olulisemaks) (%-s)

Vanus	...autoteid ja autotransporti	...jalgratta- ja jalakäijateteid	...ühiskondlikku transporti
15-19	27	44	17
20-29	23	45	29
30-39	28	37	33
40-54	21	30	33
55-64	17	29	35
65 ja vanemad	15	26	39

Liikluse ohtlikkuse tajumisel on eri vanuses vastajatel suured erinevused. Kõige enam märgivad enda liikuses ohustatuna tundmist 20-29-aasta vanused vastajad (73%), kõige vähem aga üle 65-aastased vastajad (52%). Jalgratturina on end ohustatuna tundnud kõige enam 30-39 aasta vanused vastajad, kõige harvem aga üle 65 aastased (7%). Jalgrattaga sõitmist peetakse aga üldiselt sedavõrd ohtlikuks ettevõtmiseks, et paljud vastajad ei julge

üldse Tallinnas jalgrattaga sõita. Üldse on jalgrattaga sõitmisel end ohustatuna tundnud 25% vastajatest. Konkreetseid ohusituatsioone on esitatud üldandmete osas.

Tabel 13. Auto kasutamine ja kasutamise peamised motiivid (%%-s)

	Auto	kasutamine	Peamised	motiivid
<i>Vanus</i>	Sõidab autoga praktiliselt iga päev	Sõidab autoga 3-4 päeval nädalas	Auto võimaldab aega kokku hoida	Autoga on mugavam
15-19	15	12	20	37
20-29	38	13	25	32
30-39	39	7	22	21
40-54	23	11	21	22
55-64	20	5	17	14
65 ja vanemad	1	4	5	7

Kui enam kui pooltel nooremate vastajate peredes on autod (kõige enam mainisid nende olemasolu 30-39-aastased – 59%), siis 55-64-aastastest märkis seda 45% ja üle 65-aastastest vaid 18%. Seetõttu on samad vanusegrupid ka kõige aktiivsemad autokasutajad. Mida noorema vastajaga on tegemist, seda enam hinnatakse auto kasutamise mugavust. 20-54-aastased rõhutavad teistest enam seda, et auto võimaldab aega kokku hoida. Vanusega seostub väga selgelt ka see, kui sageli märgitakse soovi lähiajal soetada autot. Kui kõige noorematest märkis seda 22%, siis 40-54-aastastest märgib seda veel 10% ja üle 65-aastastest veel vaid 2%.

Tabel 14. Jalgrattaste olemasolu ja soetamise soovid (%%-s)

<i>Vanus</i>	Perekonnas on jalgrattad	Kavatseb soetada jalgratta
15-19	64	39
20-29	55	39
30-39	70	44
40-54	53	25
55-64	31	13
65 ja vanemad	21	1

Jalgrattad on enamasti nooremajal lastel ja neid kavatsevad soetada tavaliselt need vastajad, kel lapsed peres. Samas kui vaadata auto ja jalgratta kasutamist, siis enamasti omavad autoomanikud ka jalgrattaid. Seega on potentsiaalselt aktiivne jalgratta kasutajate grupp samal ajal ka aktiivne autokasutaja.

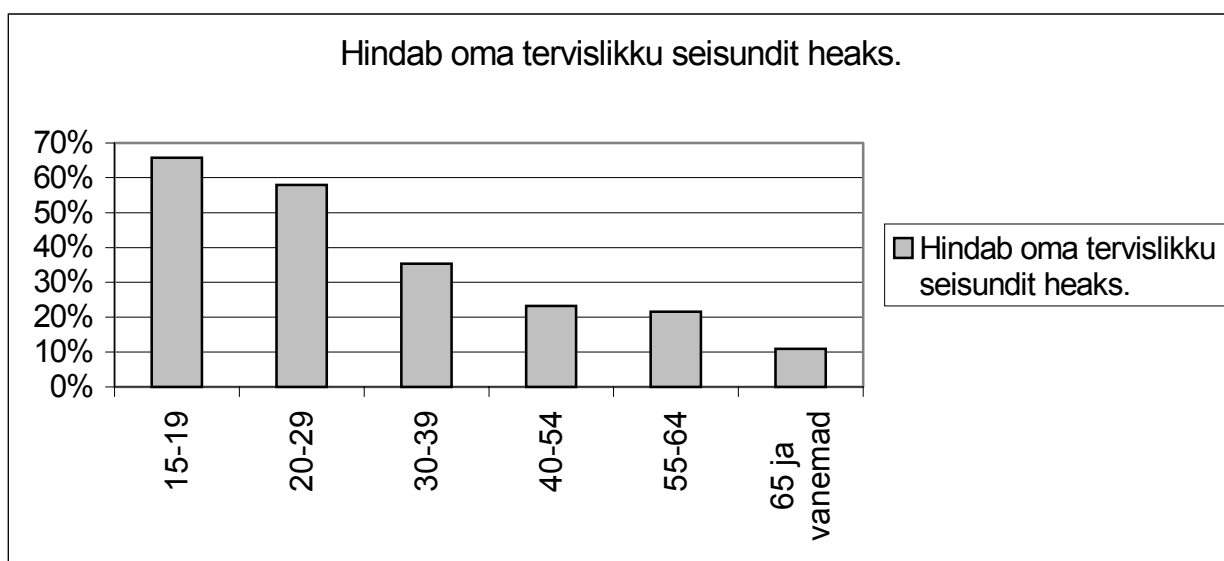
Jalgrataste enamat kasutamist piiravad erinevas vanuses inimesi erinevad tegurid. Kuni 29-aastased vastajad on esikohale asetanud jalgratta hoiuruumide puudumise, siis 30-39-aastased rõhutavad kõige enam seda, et puuduvad turvalised jalgrattateed töökohani. Sellest erineb vaid nüansi poolest 40-54-aastaste liikluse ohtlikkuse rõhutamine. 55-64-aastased toonitavad jalgrataste hinda ja ainult vanematel kui 65-aastased asetub esikohale asjaolu, et vanus või tervis ei luba.

Häirivate transpordivahenditena mainitakse kõige sagedamini suuri veoautosid (kõige enam märkisid neid väga häirivana 40-54-aastased – 48%) Vanemaid inimesi segasid teistest enam ka sõiduautod. Kui 55-65-aastastest märkis 25%, et neid häirivad sõiduatod väga, siis kõige vähem häirisid need 20-29 aastaseid (6%).

Vanusega kaasneb ka oma tervise halvemaks hindamine. Kuni 29-aastastest hindab oma tervist heaks 58%, kuid seejärel ilmneb suur muutus. 30-39-aastastest hindab oma tervist heaks (nii "väga heaks" kui ka "üsna heaks") kõigest 35% vastajatest. Järgnevates vanusegruppides hinnatakse oma tervist heaks veelgi harvem.

Kuni 19-aastased noored arvavad oma tervist kõige enam mõjutavat tehiskeskkonnas viibimine (20% arvas, et see mõjutab väga), siis 65-aastased ja vanemad töid esile ilmamuutusi (32%). Ülejäänud märkisid peamiselt mõjutavana tolmu ja tahma.

Joonis 3



3. Mehed ja naised

Meeste ja naiste hinnangute analüüsimisel ilmnevad kõige suuremad erinevused auto kasutamises. Nii märgivad mehed sagedamini autojuhistaazi (63%) kui naised (26%).

Tabel 15. Kuidas Te tavaliselt tööl käite (%%-s)

	Mehed	Naised
Ei käi tööl või töötan kodus:	15	26
Jalgsi	6	9
Jalgrattaga	2	1
Ühiskondliku transpordiga	33	39
Sõiduautoga (mootorrattaga)	32	10

Mehed sõidavad autoga sagedamini iga päev tööle. Võrdlemisi tihti sõidetakse tööle üksinda (27% meestest ja 8% naistest). Naised sõidavad sagedamini pereliikmetega koos (12%, meestel 9%).

Tabel 16. Kui tihti Te sõidate autoga/autos (%%-s)?

	Mehed	Naised
Ma ei sõida kunagi	20	22
Harvem kui kord nädalas	17	24
1-2 päeval nädalas	16	21
3-4 päeva nädalas	8	9
Sõidan praktiliselt iga päev	36	15

Jalgrattaga tööl käivaid inimesi on vähe (meestest 2%, naistest 1%). Samas aga on jalgratta kasutamise võimalused tunduvalt suuremad, kuna jalgratta parkimisvõimalust töökoha juures mainib 31% meestest ja 16% naistest.

Mehed erinevad ka omaenda pingetele antavate hinnangute osas. Nii märgivad naised tunduvalt sagedamini, et kannatavad stressi all oma igapäevaelus.

Tabel 17. Kas Te kannatate stressi all oma igapäevaelus (%%-s)

	Mehed	Naised
Jah, sageli	9	17
Jah, aegajalt	35	43
Enamasti mitte	23	14
Ei	13	6

Mehed hindavad ka sagedamini oma tervislikku seisundit paremaks kui naised ja märgivad ka mõnevõrra vähem seda, et põevad mingeid kroonilisi hingamisteede haigusi (vastavalt 13% meestest ja 17% naistest).

Vaadates seda, kuidas vastajad hindavad oma tervislikku seisundit, ilmneb üldise tendentsina asjaolu, et mehed peavad oma tervist mõnevõrra paremaks kui naised. Kui aga vaadata kõiki vastajaid koos, siis siin ilmnevad võrdlemisi püsivad hinnangud. Näiteks selgus meie küsitlusest, et väga heaks hindas oma tervislikku seisundit 4,9% kõigist vastajatest ja üsna heaks 27,7%. Eesti täiskasvanud elanikkonna seas 1994. a. läbiviidud terviseuuringu järgi hindas oma tervist väga heaks 4,1% vastanutest ja üsna heaks 26,5% vastanutest. Kui skaala keskmine osa ei võimalda adekvaatset võrdlust, siis oma tervislikku seisundit väga halvaks hinnanud inimeste hulk on enam erinev: 1994. a. hindas oma tervislikku seisundit väga halvaks 1% vastajatest (Lipand, Kasmel et al., 1995), meie küsitluses aga 4,3%.

Tabel 18. Kuidas Te hindate oma tervislikku seisundit(%%-s)?

	Mehed	Naised
Vastamata	1	1
Väga hea	6	4
Üsna hea	35	22
Rahuldav	44	51
Viletsavõitu	9	18
Väga halb	5	4

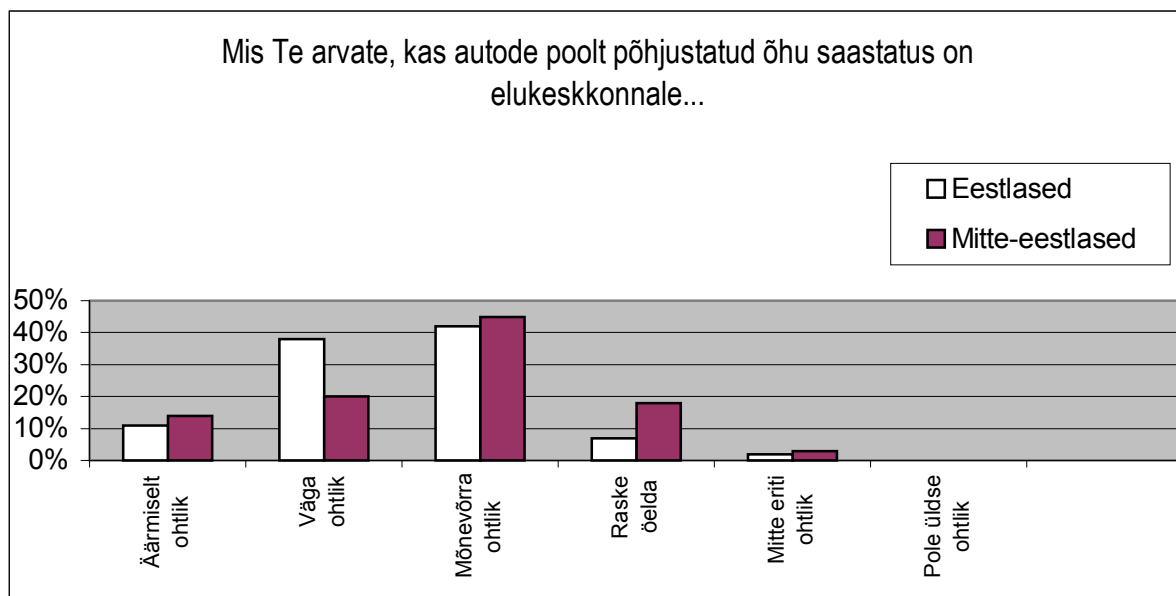
Meessoost vastajate haridustase on ka mõnevõrra madalam kui naistel. Nii on kuni 9- klassilist haridust märkinud omavat 18% meestest ja 12% naistest. Kesk- ja keskeriharidust omasid 59% meestest ja 62% naistest. Kõrgharidus oli 23% meestest ja 26% naistest.

4. Eestlased ja mitte-eestlased

Mitte-eestlased on Tallinna keskkonnaseisundi pärast enam mures kui eestlased. Nii märkis 36% mitte-eestlastest, et nad on Tallinna keskkonnaseisundi pärast väga mures (eestlastest 16%). 26% eestlasi ja 18% mitte-eestlasi märkis, et nad ei tunne eriti muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast. Mitte-eestlased nendivad tunduvalt enam seda, et mingid konkreetsed keskkonnaküsimused valmistavad neile erilist muret. Seda märkis 68% mitte-eestlastest ja 48% eestlastest. Kõige enam häirib vastajaid õhu saastatus autode heitgaasidega, teiseks märgitakse üldist saastatust ja roheluse puudumist, kolmanda suurema probleemina aga prügi ja üldist räpasust. Lähemalt võib selle kohta vaadata andmete

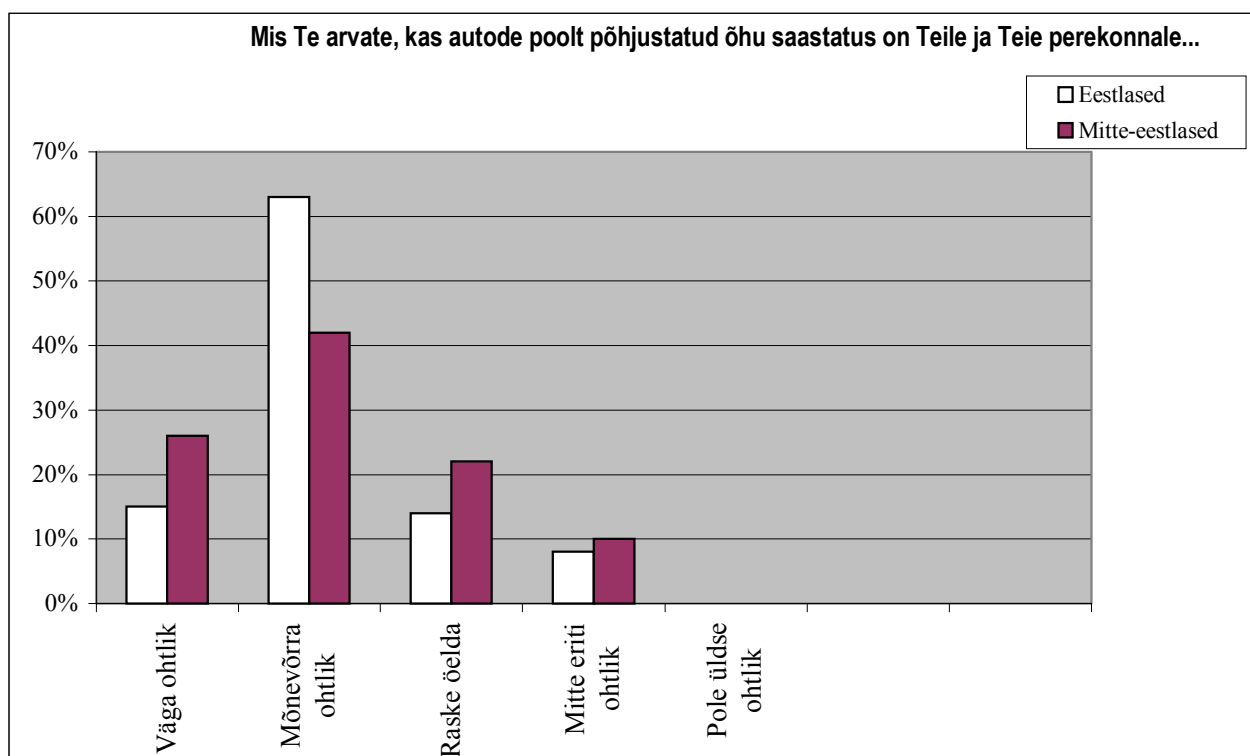
üldkokkuvõttest.

Joonis 4



Mitte-eestlased hindavad sagedamini Tallinna üldist olukorda mingites konkreetsetes valdkondades väga halvaks. Seda nii õhu saastatuse (vastavalt eestlastest 17% ja mitte-eestlastest 22% hindasid väga halvaks), haljasalade ja parkide seisundi (vastavalt 4% ja 6%), tolmu (21% ja 23%), müra (16% ja 20%) ja vibratsiooni (5% ja 7%) puhul. Jalakäijate teid hindas väga halvaks vastavalt 17% ja 18% vastajaist. Eestlased hindasid väga halvaks sõiduteede olukorda (vastavalt eestlased 26% ja mitte-eestlased 20%), jalgratturite teid (45% ja 31%) ja ühistranspordi olukorda (19% ja 11%). Eriti suured vahed ilmnasid nende osakaalus, kes hindasid liiklustravalisust ja kultuuri väga halvaks (eestlastest 52% ja mitte-eestlastest 26%).

64% eestlastest ja 69% mitte-eestlastest märkisid, et on tundnud end liikluses jalakäijana ohustatuna. Jalgrattaga on end ohustatuna tundnud 30% eestlastest ja 19% mitte-eestlastest.



Joonis 5

Mõningast polariseerumist võib vene keelt kõnelevate vastajate seas näha hinnangute osas sellele, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on elukeskkonnale ohtlik või ei (vt joonis lk 19). Sama tendents ilmneb ka hinnangutes sellele, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on vastajale ja tema perekonnale ohtlik või ei ole.

Üldiselt on eestlaste seas enam neid, kes hindavad autode põhjustatud õhu saastatust ohtlikuks. Samas mitte-eestlaste seas leiame taas teatavat polariseerumist – ühelt poolt on küllalt suur grupp neid vastajaid, kes hindavad autode heitgaase väga ohtlikuks ja teiselt poolt on enam ka neid, kes selles osas ei oska seisukohta võtta.

Võrreldavaid rühmi häirivad erinevad sõidukid. Nii märgivad eestlased enam seda, et neid häirivad väga suured veoautod (vastavalt 49% ja 37%). Mitte-eestlased mainivad aga väga häirivatena sõiduautosid (eestlastest 10% ja mitte-eestlastest 28%). Erinevused torkavad silma ka nende meetmete osas, mis soovitakse saastavate autodega ette võtta. Nii märgivad mitte-eestlased sagedamini seda, et nad lepivad olukorraga. Eestlaste enamik nõuab aga selliste sõiduvahendite kõrvaldamist liiklusest.

Tabel 19. Mida Teie arvates tuleks teha musta suitsu väljaajavate mootorsõidukitega (valige palun ainult üks variant)? Kas...(%-s)

	Eestlased	Mitte-eestlased
See ei häiri Teid	3	5
Lepite olukorraga, kuna ei saa suurt midagi teha	16	39
Selliste mootorsõidukite juhte tuleks trahvida	20	15
Need mootorsõidukid tuleks liiklusest kõrvaldada	55	32
Muud variandid	6	9

Eestlaste arvates saaks liiklusohutust suurendada just kontrolli tõhustamise ja karistuste lisamise läbi koos liikluse parema planeerimisega. Mitte-eestlased asetavad aga esikohale liikluse parema planeerimise ja kiirusepiirangud.

Tabel 20. Milline järgmistest valikutest aitaks Teie arvates kõige enam kaasa liiklusohutuse suurendamisele (valige kõige olulisem)(%-s):

	Eestlased	Mitte-eestlased
Kiirusepiirangud	9	21
Jalgrattateede eraldamine sõiduteest	12	13
Kontrolli tõhustamine ja karistuste lisamine	29	13
Liikluse parem planeerimine	28	25
Teede parem märgistus	5	5

Vastajad erinevad ka selles osas, mida arvatakse vajalikuks olevat teha Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmiseks. Kui põhimõtteliselt ollakse mõlemates gruppides nõus sellega, et tuleks rohkem rajada parke ja haljasalasad, siis selle pooldajate arv on erinev. Seda eelistavad praktiliselt pooled mitte-eestlastest vastajad. Teistest võimalustest toetatakse enam vaid sõidukitevabade tsoonide loomist.

Tabel 21. Millele peaks Teie arvates Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmisel enam tähelepanu pöörama (asetati esikohale)(%%-s):

	Eestlased	Mitte-eestlased
Rajama enam parke ja laiendama haljasalaid	36	49
Laiendama sportimisvõimalusi vabas õhus	14	12
Looma sõidukitevabu tsoone	23	14
Rajama turvalisi jalgrattateid ja-parkimiskohti	22	10

Üle viiendiku eestlastest toetab sõidukitevabade tsoonide loomist ja turvaliste jalgrattateede ja jalgratta parkimiskohtade loomist. Üldse on jalgratturite ja jalakäijate jaoks loodavad teed eestlastest vastajate jaoks prioriteediks number üks. Mitte-eestlased eelistavad ühiskondliku transpordi arendamist.

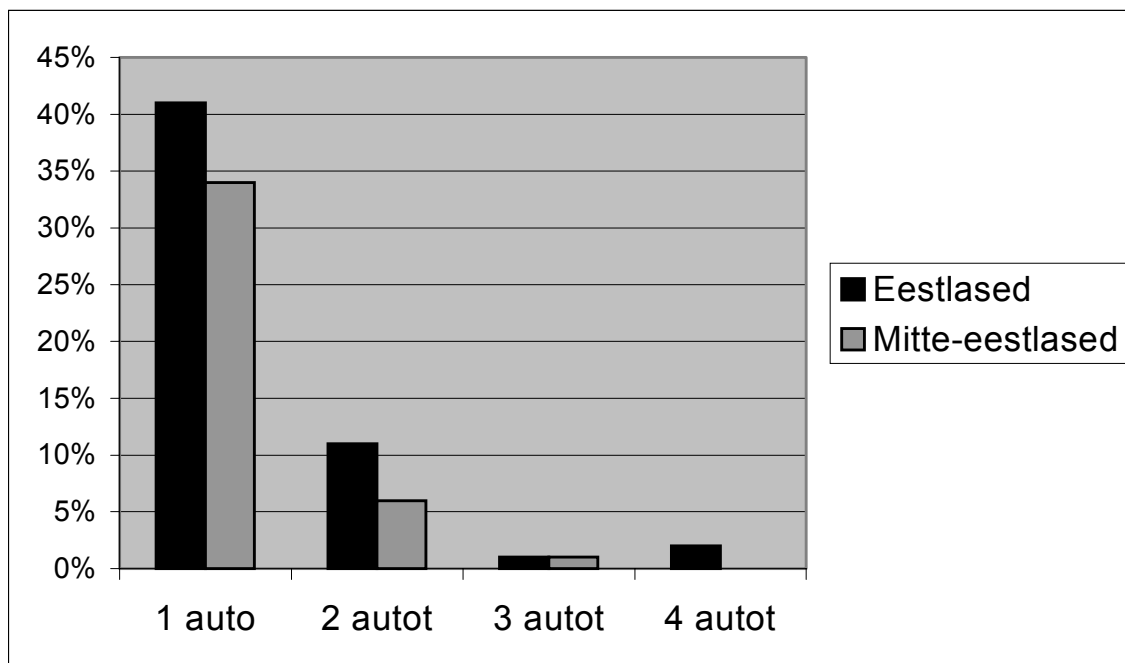
Tabel 22. Kas Teie arvates tuleks Tallinnas...(%%-s)

	Eestlased	Mitte-eestlased
...eelisarendada autoteid ja autotransporti	21	23
...eelisarendada jalgratta-ja jalakäijateid	41	25
...eelisarendada ühiskondlikku transporti	34	31

Eestlaste seas oli 55% neid, kes märkisid, et tema peres omatakse autot, mitte-eestlastest märkis seda 40%. Erinetakse ka autokasutamise osas. Nii on mitte-eestlaste seas 34% neid, kes väidavad, et ei sõida kunagi autoga ja 19% neid, kes sõidavad peaaegu iga päev (eestlastest 12% ja 29%).

Lisaks sellele, et eestlastest vastajatel on enam autosid, on neil tunduvalt rohkem ka jalgrattaid. Nii märkis eestlastest vastajatest 58%, et nende peres on jalgratas ja mitte-eestlastest 38%.

Joonis 6. Mitu autot Teil (või Teie perekonnal) on (arv)?



Võrreldes eestlaste ja mitte-eestlaste seotust Tallinnaga, ilmneb, et mitte-eestlased peavad olulisemaks seda, et nende lapsed elaksid Tallinnas.

Tabel 23. Kuivõrd oluliseks peate seda, et Teie lapsed elaksid Tallinnas(%%-s)?

	Eestlased	Mitte-eestlased
Minu jaoks on see väheoluline	36	17
Raske öelda	38	33
Peaaegu seda väga oluliseks	21	48
Vastamata	4	3

Erinevalt eestlastest märgivad mitte-eestlastest vastajad sagedamini seda, et nad soovivad elada samas kohas ka juhul, kui oleks võimalik vabalt elukohta valida (vastavalt eestlastest 56% ja mitte-eestlastest 70%).

Tabel 24. Kas Teil on kavas lähiaastatel elukohta muuta (%%-s)?

	Eestlased	Mitte-eestlased
Jah	12	8
Kui Te vastasite jaatavalt, siis kuhu Te kavatsete minna? Kas...		
Mujale Tallinnas	17	11
Mujale Eestisse	5	2
Välismaale	1	5

Nende vastajate hulk, kes sooviksid Tallinnast lahkuda on tegelikult võrdlemisi väike. Samas ilmutavad mitte-eestlastest vastajad tunduvalt tugevamaid häirituse märke. Nii märgitakse tihedamini kogetavat stressi oma igapäevaelus. Ka oma tervislikule seisundile antakse kehvamaid hinnanguid. Lisaks sellele põetakse enam mitmesuguseid kroonilisi hingamisteede haigusi, samuti on mitte-eestlastest vastajate neurootilisuse astei kõrgem (rühmade keskmised vastavalt 11,6 ja 14,1).

Tabel 25. Kas Te kannatate stressi all oma igapäevaelus (%%-s)

	Eestlased	Mitte-eestlased
Jah, sageli	10	19
Jah, aegajalt	36	43
Raske öelda	18	19
Enamasti mitte	24	11
Ei	11	6
Vastamata	1	3
Kas Te põete mõnd kroonilist hingamisteede haigust? Jah	12	19

Selleks, et võrrelda tervislikule seisundile antavate hinnangute dünaamikat, võrdleme neid tulemusi taas 1983. ja 1994. a. tulemustega (Kaasik, Peterson, Kaldaru 1996, 20).

Tabel 26. Eestlaste hinnangud oma tervislikule seisundile(%%-s)

	1983	1994	2000
Väga hea	7	5	7
Üsna hea	31	28	33
Rahuldav	52	48	47
Viletsavõitu	9	17	10
Väga halb	1	2	1

Tabel 27. Mitte-eestlaste hinnang oma tervislikule seisundile(%%-s)

	1983	1994	2000
Väga + üsna hea	29	29	24
Rahuldav	62	49	49
Halb (viletsa-võitu+väga halb)	9	19	26

Üldise tendentsina on mitte-eestlaste hinnang oma tervislikule seisundile olnud kogu aeg halvem kui eestlastel. Samas torkab selgelt silma asjaolu, et võrreldes 1994. a. Eesti mitte-eestlaste keskmiste näitajatega on Tallinna mitte-eestlastest elanike hinnang oma tervislikule seisundile oluliselt halvem.

5. Haridus

Selleks, et analüüsida hariduse mõju keskkonnale antavate hinnangute osas, võtsime aluseks kolmese jaotuse: põhiharidus, keskkharidus ja kõrgharidus. Esmalt kaasneb haridusega keskkonnaküsimuste teadvustamine. Seetõttu märgib näiteks 65% kõrgharidusega vastajatest, et mingid keskkonnaprobleemid valmistavad neile Tallinnas erilist muret. Keskkharidusega vastajate seas oli muretsejate hulk 56% ja põhiharidusega vastajate seas 47%. Probleemidena nähakse aga mõnevõrra erinevaid asju. Nii hindasid kõrgharidusega vastajad Tallinnas väga halvana olukorda jalgrattateede osas (54%), liiklusturvalisuse ja -kultuuri alal (47%) ja kolmandana tolmusust (23%). Keskkharidusega vastajate arvates oli kõige hullem olukord liiklusturvalisuse ja -kultuuri alal (40%), järgnesid jalgrattateede (36%) ja sõiduteede olukord (24%). Põhiharidusega vastajad asetasi samuti esikohale liiklusturvalisuse ja -kultuuri (31%), teisele kohale asetati jalgrattateede olukord (27%). Kolmandale kohale paigutasid nad aga müra (24%).

Võrreldes madalama haridustasemega vastajatega on kõrgharidusega vastajate seas rohkem neid, kes märgivad, et tahaksid mõjutada asjade otsustamist linnaosa tasandil. Nii märgivad kõrgharidusega vastajatest 42%, et nad ei saa, aga tahaksid otsustamist mõjutada. Keskkharidusega vastajatest märkis sama 33% ja põhiharidusega vastajatest 28%. Sama suundumus ilmneb ka Tallinna ja riigi tasandi otsustamiste suhtes. Tänu suuremale soovile otsustamist aktiivselt mõjutada on kõrgharidusega vastajad otsinud rohkem informatsiooni oma lähiümbruse planeeringu kohta (28%). Põhiharidusega vastajate seas oli neid vaid 8% ja keskkharidusega vastajate seas 18%. Lisaks sellele on kõrgharidusega vastajate seas vähem neid, kes märgivad, et ei võta midagi ette juhul kui keskkonnaseisund on halvenenud (21%). Keskkharidusega vastajate seas oli neid 24% ja põhiharidusega vastajate seas 29%. Kõrg- ja keskkharidusega vastajad pöördusid sel puhul kõige enam just keskkonnainspektsiooni poole. Põhiharidusega vastajad eelistasid aga kohalikku keskkonnaametit. Samas aga on nende institutsioonide poole pöördunud tunduvalt vähem: nii on vaid 14% kõrgharidusega, 10% keskkharidusega ja 4% põhiharidusega vastajad pöördunud keskkonnaküsimustes erinevate

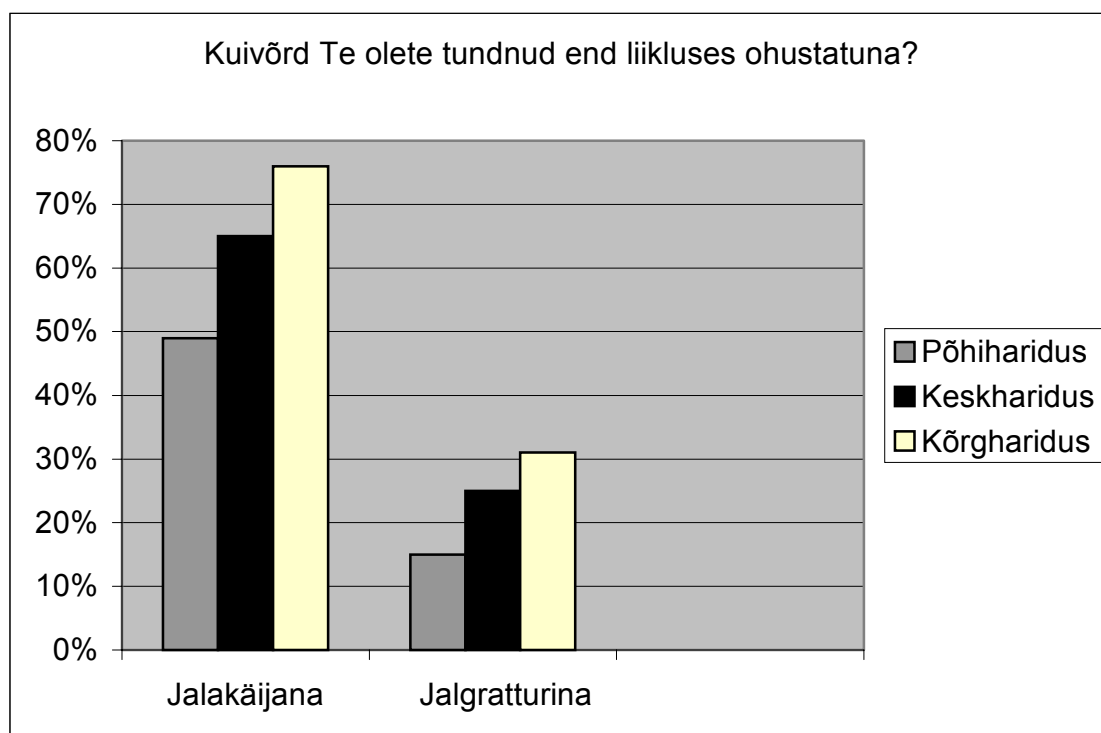
institutsioonide poole. Kõrgharidusega vastajad on üldjuhul ka teadlikumad seadusega reguleeritud normidest.

Tabel 28. Mis Te arvate, kas seadusega on reguleeritud...(jah vastused %%-s)

	Põhiharidus	Keskharidus	Kõrgharidus
Välisõhu kvaliteet	28	40	43
Autode heitgaaside piirmäärad	47	69	78
Müra tugevus	38	53	68
Detailplaneeringu-te avalikustamine	21	33	43

Selged erinevused ilmnevad ka selles osas, kui võrd ollakse tundnud end liikluses ohustatuna. Nii märgib kõrgharidusega vastajatest 76%, et nad on tundnud end liikluses ohustatuna, keskharidusega vastajatest 64,8% ja põhiharidusega vastajatest 49%. Sama tendents ilmneb

Joonis 7



ka jalgratturina ohustatuse tajumise osas. Nii märkis 31% kõrgharidusega, 25% keskharidusega ja 15% põhiharidusega vastajatest, et on tundnud end jalgratturina liikluses ohustatuna.

Autoomanikke on kõrgharidusega vastajate seas 59%, keskharidusega vastajate seas 49% ja põhiharidusega vastajate seas 31%. Kõrgharidusega vastajate seas on enam neid, kes käivad autoga tööle (33%), keskharidusega vastajate seas on neid 18% ja põhiharidusega vastajate seas 5%. Kõrgharidusega vastajad märgivad enam, et on loobunud auto kasutamisest keskkonda säästliku suhtumise tõttu (20%; keskharidusega vastajatest 13% ja põhiharidusega vastajatest 11%).

Jalgratast omasid 35% põhiharidusega, 48% keskharidusega ja 58% kõrgharidusega vastajatest. Kõik vastajad esitavad samu argumente nende takistuste kohta, mis kindlasti piiravad ratta kasutamist. Samas esitavad kõrgharidusega vastajad "kindlasti" argumente teistest sagedamini. Nii on kolmeks peamiseks ratta kasutamist "kindlasti piiravaks" teguriks liikluse ohtlikkus (põhiharidusega 26%, keskharidusega 33% ja kõrgharidusega vastajatel 47%). Teiseks põhjenduseks on jalgrataste hoiuruumide puudumine (vastavalt 25%, 33% ja 47%) ja asjaolu, et jalgrattad on liiga kallid (vastavalt 29%, 35% ja 44%).

Liikluses häirivad kõiki vastajaid kõige enam suured veoautod. Nii märgib seda 56% kõrgharidusega vastajatest, 41% keskharidusega ja 35% põhiharidusega vastajatest. Kõige vähem häiris vastajaid troll. Seda et troll häiriks väga, ei märkinud mitte ükski kõrgharidusega vastaja, märkis aga vaid 3% keskharidusega ja 1% põhiharidusega vastajatest. Kõrgharidusega vastajate seas oli enam neid, kes pidevad autokasutajad, seetõttu oli siin ka nende hulk väiksem, kes märkisid, et sõiduautod häirivad neid väga (vastavalt 21% põhiharidusega, 18% keskharidusega ja 14% kõrgharidusega vastajatest).

Kõrgharidusega vastajate seas oli enam neid, kel on valdavalt istuv töö (35%; keskharidusega vastajatel 21% ja põhiharidusega vastajatel 9%). 17% põhiharidusega, 24% keskharidusega ja 22% kõrgharidusega vastajatest märkisid, et nende töökoha juures on jalgratta parkimisvõimalus. Seevastu ühistranspordi peatus on sagedamini kõrgharidusega vastajate töökoha läheduses (töötatakse ju sagedamini keskses). Nii on ühistranspordi peatus töökoha lähedal 68% kõrgharidusega, 65% keskharidusega ja vaid 39% põhiharidusega vastajal.

Hinnangutes oma heaolule on kõrgharidusega vastajad positiivsemad. Nii märgib 47% põhiharidusega, 40% keskharidusega ja 28% kõrgharidusega vastajatest, et nad kas tulevad vaevu ots-otsaga kokku või ei tule üldse toime. Oma tervisliku seisundi hindamisel on vahed samuti suured. Nii hindab 21% põhiharidusega vastajatest, 35% keskharidusega ja 37% kõrgharidusega vastajatest oma tervist heaks. Samas tuleb märkida seda, et need hinnangud ei taandu vanusele, kuna vanuselisi erinevusi praktiliselt eri haridusgruppide vahel ei ole, keskmiste vanuste osas on ainult mõneaastased erinevused.

6. Sissetulekud

Vastajate keskmist sissetulekut on võimalik võrrelda statistiliste andmetega. 1999. a. oli Statistikaameti andmetel Tallinnas netosissetulek pereliikme kohta 2600 krooni (Maakonnad arvudes 1995-1999. Tallinn 2000), meie küsitluse andmetel 2506 krooni. Selle küsimuse osas oli aga kaunis suur mittevastanute protsent (13%). Tabelis 29 on esitatud erineva sissetulekuga vastajate hinnangud keskkonnale ja ka teatavad käitumuslikke erinevusi peegeldavad tunnused. Üldiselt on kõige madalama ja kõige kõrgema sissetulekugrupi vastajate keskmised neurootilisuse näitajad oluliselt erinevad (13,9 ja 10,3). See on üks põhjusi, mis tingib selle, et vähema sissetulekuga vastajad on sagedamini mures mitmesuguste keskkonnaküsimuste pärast. Teiseks väga selgeks mõjutajaks on aga asjaolu, et madalamate sissetulekutega vastajad veedavad enamuse aastast Tallinnas ning ühes ja samas keskkonnas viibimine tingib ilmselt negatiivsemaid hinnanguid. Peamiseks Tallinna linna õhu saastajaks on autode heitgaasid. Autodega sõidavad peaaegu iga päev enam kui pooled kõige kõrgemate sissetulekutega vastajatest. Samas, olles ise aktiivne õhu saastaja, tajutakse vähem selle ohtlikkust iseendale. Tuleb ka mainida, et kõrgemate sissetulekutega vastajad on sagedasemad jalgrattakasutajad ja on seetõttu ka end tundnud enam ohustatuna jalgrattaga liigeldes. Mida kõrgemad on vastajate sissetulekud, seda sagedamini hakatakse mõtlema eramajale looduskaunis kohas. Kõige sagedamini soovitakse elada Nõmme või Pirita kandis.

Tabel 29. Erineva sissetulekuga vastajad (%%-s):

	Kuni 999	1000-1499	1500-1999	2000-2999	3000 - 4499	4500 ja enam
Tunneb väga muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast	31	33	24	22	20	16
Tallinna keskkonna-probleemid valmistavad erilist muret?	62	59	57	58	56	51
Mis Te arvates, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on Teile ja Teie perekonnale.. väga ohtlik	21	32	29	14	14	13
Mitte ühtegi kuud aastas ei ole Tallinnast ära	60	54	54	47	31	18
On tundnud end jalgratturina linnatänavatel sõites ohustatuna	21	20	18	23	34	41
Sõidab autoga praktiliselt iga päev...	10	5	12	28	36	54
Kavatseb lähiaastatel elukohta muuta:	7	5	5	14	15	20

Kui Te vastasite jaatavalt, siis kuhu Te kavatsete minna? Kas...

Mujale Tallinnasse	5	13	10	16	22	23
Mujale Eestisse	10	5	1	4	4	2
Välismaale	2	2	4	3	1	3

7. Jalgrattaomanikud

Poolte küsitletute perekondades oli vähemalt üks jalgratas. Jalgrattaomanikest soovis 24% veel soetada ratast, ja nendest, kel ratast ei olnud, plaanis selle soetada 29%. Neid rattaomanikke, kes kasutasid ratast poeskäimiseks, oli väga vähe (4%). Neile lisanduvad aga ka need vastajad, kes käisid poes jalgsi ja jalgrattaga – neid oli 3% rattaomanikest. Jalgrattaomanikke oli vastajatest 48,9%. Nende märgitud jalgratta kasutamist piiravad peamised põhjused on toodud tabelis.

Tabel 30. Millised järgnevatest teguritest piiravad kõige enam Teie poolt jalgratta kasutamist? (pingerida kindlasti märgitud vastuste järgi)(%%-s).

Jalgratta hoiuruumide puudumine	50
Puuduvad turvalised jalgrattateed töökohani	49
Parkimiskohtade puudumine jalgratastele	44
Ilmastik	33
Jalgrattad on liiga kallid	24
Liikluse ohtlikkus	19
Pesemisvõimaluste puudumine tööl	16
Autode heitgaasid	15
Muud tegurid (millised?)	10
Vanus või tervis ei luba	6

Muude teguritena mainiti eelkõige rataste varastamist, samuti linnas ratta kasutamise ebamugavust, tervist ja ka lihtsalt huvipuudust. Peamised probleemid, mis piiravad jalgratta kasutamist on korralduslikku laadi, seda nii hoiuruumide, parkimiskohtade kui ka turvaliste jalgrattateede näol. 50% jalgrattaomanikest märkis, et on linnatänavatel jalgrattaga sõites tundnud end ohustatuna. Ohustatuna tundmisel võib põhjusi jaotada nelja rühma. Esiteks tuntakse üldist hirmu linnas rattaga liikumise suhtes. Teine grupp vastuseid on seotud konkreetsete liiklemisolukordadega, kus ollakse end ohustatuna tundnud. Kolmas vastuste variant seostub jalgrattateede puudumise märkimisega ja neljandana märgiti autojuhtide käitumisest tingitud probleeme. Lähemalt võib vastuste näiteid sellele küsimusele lugeda üldandmete osast. Koos muude liiklusvahenditega või ka ainult ratast kasutab töökäimiseks 5% jalgrattaomanikest. Võimalused jalgratta kasutamiseks on aga laialdasemad, kuna 26% jalgrattaomanikest märkis, et töökoha juures on jalgratta parkimisvõimalus. 66% jalgrattaomanikest on eestlased. Auto- ja jalgrattaomanikud suures plaanis kattuvad. Nii omas autoomanikest 64% ka jalgratast. Nendest, kel autot ei olnud, 66% ei omanud ka jalgratast.

8. Autoomanikud

Autoomanikke oli vastajate seas 48,4%. Üle 10-aasta vanuste autode osakaal oli 70%. Võrdluseks olgu märgitud, et peaaegu sama tulemus ilmnes 1997. a., mil üle 10-aasta vanuseid autosid loeti Eestis olevat 71%. Ometi ei viita see tulemus asjaolule, et autopark poleks Eestis uuenenud. Autopargi uuenemine on toimunud peamiselt seeläbi, et vanade kõrvale on lisandunud uued. Nende vastajate hulk, kel peres oli enam kui üks auto, oli 11%. Seetõttu on küllalt suur osakaal ka alla 5-aastastel autodel – 23%. Võrdluseks võib tuua, et näiteks Saksamaal oli ainult 20% autodest vanemad kui 10 aastat ja 45% olid alla 6 aasta

vanused autod (2nd Baltic State of the Environment Report, 2000, 42). Samas ilmutas 12% elanikest soovi osta lähiajal auto.

Auto kasutamist piirab ilmselt vaid autokütuse hinna kallinemine, kuna 56% autoomanikest nentis, seda kindlasti autokasutamist piirava tegurina. Järgnevatena märgiti parkimiskohtade puudumist (19%), liiklusummikuid (13%) ja liikluse ohtlikkust (12%). Muudest teguritest loetleti enam raha puudumist. Lähemalt võib neid vastuseid lugeda üldandmete osast. Keskkonda säästlikku suhtumist sedavõrd laialdaselt ei esine, et see piiraks auto kasutamist, kuna 53% autoomanikest mainis, et see asjaolu pole kunagi takistanud neil autot kasutamast.

Tabel 31. Kas Te autojuhina olete keskkonna säästmiseks võtnud ette järgnevaid tegevusi? (jah vastuste pingerida %%s):

Lülitanud seisu ajaks mootori välja	60
Olete auto kasutamise asemel käinud jala või sõitnud jalgrattaga	33
Olete auto kasutamise asemel sõitnud ühistranspordiga	30
Olete ostnud väiksema ja keskkonnasõbralikuma auto	17
Olete auto ehitanud keskkonnasõbralikumaks	13
Midagi muud (mida)?	2

Viimase variandi puhul rõhutati auto korrasolekut, pliivaba bensiini kasutamist ja auto regulaarset kontrolli.

9. Jalgratta- ja autoomanikud

Selgitamaks välja seda, mil määral on Tallinnas võimalik, et osa elanikke hakkab tööle käima jalgrattaga, vaatame kombineerituna ratta ja autoomanikke. Siin on põhimõtteliselt võimalik välja tuua nelja erinevat varianti. Need variandid on esitatud tabelis.

Tabel 32. Jalgratta ja auto omamine

		Ratas	
Auto	Ei oma ei autot ei ratast 33,8%	Ei oma autot, omab ratast 17,8%	
	Omab autot, ei oma ratast 17,3%	Omab nii autot kui ratast 31,1%	

Need vastajad, kes **ei oma ei autot ega ka ratast (33,8% vastajaist)** lähevad tööle peamiselt ühiskondliku transpordiga (44%), osa ka jalgsi (8%). Suur hulk nendest ei sõida kunagi autoga

(42%). Nendest vastajatest töötavad praktiliselt pooled (47%), suur osa on pensionil (42%), kuid samas kuulub siia ka väiksem õppurite grupp (7%). Selle grupi esindajatest 35% on mehed. Teistest enam on siin kuni 9 klassilise haridusega (21%) ja vähem kõrgharidusega (18%) vastajaid. Eestlasi oli 47%. Nad on teistest vanemad (49% üle 55 aastased). Noori on suhteliselt vähe (kuni 29 aastaseid 18%). 31% selle grupi esindajatest omasid sissetulekut kuni 1500 krooni pereliikme kohta, teistest gruppidest vähem (18%) oli aga neid, kel sissetulekud ületasid pereliikme kohta 3000 krooni piiri. Seega on tegemist vanemate ja vaatlusaluse küsimuse seisukohalt suhteliselt passiivsete vastajatega.

Need vastajad, kes **ei omanud autot, aga omasid ratasid (17,8%)**, läksid tööle peamiselt ühiskondliku transpordiga (45%), vähesed ka jalgsi (8%) ja jalgrattaga (6%). 28% väitis, et ei sõida kunagi autoga. Kui 65% neist omasid ühte jalgratas, siis küllalt suurel hulgal vastajaist oli selles grupis ka enam kui üks ratas (34%). Vastajatest 64% töötas, 16% oli pensionil, teistest gruppidest veidi enam oli siin õppureid (18%). 43% neist olid mehed, 16% oli kuni 9 klassiline haridus, 23% kõrgharidus, 54% olid eestlased. Teistest enam oli siin madala sissetulekuga inimesi (kuni 1500 krooni pereliikme kohta sai 35%), 22% sai enam kui 3000 krooni pereliikme kohta. Kuni 29 aastaseid noori oli 30%, üle 55 aasta vanuseid vastajaid 21%. Koos neljanda grupiga on selle grupi esindajad kõige suuremad jalgrattakasutajad. Seega on tegemist nooremajaloolsete, aktiivsete, kuid madala sissetulekuga vastajatega.

Kolmanda grupi moodustavad need vastajad, kes **omasid autot, kuid ei omanud ratasid (17,3%)**. Kõige sagedamini sõideti tööle autoga (36%), tihti ka ühiskondliku transpordiga (27%), teistest veidi enam ka jalgsi (10%). Suur hulk selle grupi esindajatest sõitis autoga praktiliselt iga päev (40%), kõige sagedamini üksinda (30%). Enamasti omati ühte autot, kuid ligemale 10% oli ka neid, kel enam autosid. Vastajatest 71% töötas, 19% oli pensionil ja 12% õppis. Mehi oli 45%. Kuni 9 klassilise haridusega esindajaid oli 12%, kõrgharidusega vastajaid oli 25%. Teistest vähem oli siin kõige madalama sissetulekugrupi esindajaid (kuni 1500 krooni pereliikme kohta sai 15%), üle 3000 krooni saajaid oli 32%. Kuni 29% aastaseid vastajaid oli 28%, üle 55 aastaseid vastajaid 33%. 46% selle grupi esindajatest olid eestlased. Seega iseloomustab antud gruppi üle keskmise sissetulekud, kuid samas ka teistest mõnevõrra suurem passiivsus.

Neljanda grupi moodustasid need vastajad, kes **omasid nii autot kui ratasid (31,1%)**. Enamasti sõideti tööle autoga (39%), 26% ka ühiskondliku transpordiga. Teistest vähem oli siin neid, kes läksid tööle jalgsi (6%), samas mõned üksikud läksid tööle ka jalgrattaga (1%).

Praktiliselt pooled sõitsid autoga iga päev (48%), tööle sõideti valdavalt üksinda (31%). Küllalt suur hulk selle grupi esindajatest ei omanud mitte ainult ühte, vaid mitut autot (30%) ja ka mitut jalgratast (58%). 75% töötas, 17% õppis, pensionäre oli teistest tunduvalt vähem (7%). Mehi oli 49%. Teistest ollakse haritumad – vähem kui teistes gruppides on siin kuni 9 klassilise haridusega vastajaid (7%) ja enam kui teistes kõrgharidusega vastajaid (32%). Valdavalt on tegemist eestlastega (74%). Kui kuni 1500 kroonilise sissetulekuga pereliikme kohta vastajaid on siin eelmisest grupist veidi enam (16%), siis üle 3000 kroonilise sissetulekuga vastajaid on siin juba tunduvalt enam (46%). 30% grupi esindajatest on alla 29 aastased ja teistest tunduvalt vähem on siin ka üle 55 aastaseid vastajaid (14%). Koos teise grupi esindajatega ollakse kõige suuremad jalgrattakasutajad. Seega on tegemist nooremapoolsete, aktiivsete ja jõukate vastajatega.

Kui me vaatame esitatud gruppe jalgratta kasutamise seisukohalt, siis tundub, et kõige enam võib jalgratta kasutamine levida just teises ja neljandas grupis. Teise grupi puhul võiks oodata ka nende hulga suurenemist, kes kasutaksid jalgratast töölkäimisel. Neljanda grupi esindajate puhul on olukord selles osas komplitseeritum, kuna vastajad on väga aktiivsed autokasutajad.

10. Ühistranspordi kasutamine

Ühistranspordist kasutati kõige sagedamini autobussi (43,5% asetaskohale), järgnesid troll (21,3%) ja tramm (19,3%). Sarnased tendentsid ilmselt ka 1997.a. ühistranspordi uuringu (Tallinna liiklus ja elukeskkond...1998,6), mõnevõrra teistsuguse küsimuse asetuse juures. Selle küsitluse kohaselt sõidetakse bussidega 50,7%, trolliga 27,6% ja trammiga 21,7% sõitudest. Meie andmetel kasutas 47% tööl käivatest inimestest selleks autobussi, 17% nii trammi kui trolli. Pensionärid kasutasid samuti peamiselt autobusse (36%), trolli (33%) ja trammi (24%). Seega on terve hulk vastajaid oma igapäevastes tegemistes sõltuvad ühistranspordist. Kõigi vastajate arvates olid kõige keskkonnasõbralikumad sõidukid tramm (43% asetaskohale) ja troll (35%). Tramm ja troll on ka need sõiduvahendeid, mis vastajaid kõige vähem häirivad (mõlemate puhul märgitakse väga häirivateks alla 2% vastajate poolt). Kõige enam oli aga vastajate seas neid, keda häirisid suured veoautod (43%) ja sõiduaudod (18%). Vastajatel paluti hinnata ka seda, mis tingimustel nad hakkaksid enam ühistransporti kasutama. Kõige olulisemaks peeti seda, et piletid oleksid odavamad (48%) ja bussid oleksid vähem täis (16%). Vabades vastustes märgiti kõige sagedamini ühistranspordi kvaliteeti – eelkõige busside räpasust ja vanust. Lähemalt võib vastusevariante leida ankeedi üldandmete osast.

11. Häiritus

Selgitamaks välja nende vastajate tunnused, keda kõige enam häirib Tallinn elukeskkonnana. Häirituse tunnus moodustati nende vastuste alusel, kus vastajatel paluti anda hinnang Tallinna üldisele olukorrale erinevates valdkondades. Siin on võimalik välja tuua 3 gruppi vastajaid, neist üritame lähemalt portreterida äärmuslikke grupe – end kõige enam ja kõige vähem ohustatuna tundvaid grupe.

Esimene grupp vastajaid (22,7% küsitletutest) ehk **häiritute** grupp ilmutab üles kõige suuremat ohutunnet keskkonnaküsimuste osas. Nende vastajate hinnangud Tallinna üldisele keskkonnaseisundile on kõige kriitilisemad. Tavaliselt on keskkonnakriitilisemad naised (mehi selles grupis 33%) ja sagedamini eestlased (70%). Kõige nooremaid vanusegrupe on siin teistest vähem (kuni 29 aastaseid 18%). Eristutakse ka selle poolest, et sagedamini märgitakse endid kannatavat stressi all (70% sageli ja aegajalt), tervislikku seisundit hinnatakse halvemaks (vaid 31% hindas väga ja üsna heaks) ja 16% märkisid, et nad põevad mõnda kroonilist hingamisteede haigust. Teistest enam rõhutatakse ka seda, et ollakse end liikluses ohustatuna tundnud (73%, kolmandas grupis 57%). Nende seas on teistest enam kõrgharidusega vastajaid (36%) ja kõige vähem kuni 9 klassilise haridusega vastajaid (6%). Kõige sagedamini elavad selle grupi vastajad Lasnamäel (23%), muudes piirkondades (19%), keskkinnas ja Mustamäel (mõlemates 15%). Teistest sagedamini on need vastajad viibinud ka Tallinnast eemal (ära pole olnud 35%).

Kolmanda grupi vastajad (16,3%) on **vähe häiritud** keskkonnaseisundist. Nende hinnangud on tunduvalt positiivsemad kui esimesel vastajate grupil. Sagedamini on nad mehed (62%) ja mitte-eestlased (60%). Võrdlemisi suure osakaalu antud grupist moodustavad kuni 29 aastased vastajad (36%). Võrreldes eelmise grupiga on siin vähem neid, kes märgivad end kannatavat stressi all (41%), samas hinnatakse oma tervislikku seisundit paremaks (47% hindas heaks), vähem märgiti ka krooniliste hingamisteede haiguste põdemist (9%). Siin oli aga enam kuni 9-klassilise haridusega vastajaid (18%) ja vähem kõrgharidusega vastajaid (22%). Selle grupi vastajad elasid kõige sagedamini Lasnamäel (37%), Õismäel (13%) ja Mustamäel (13%). Teistest harvem ollakse ka suvekuudel Tallinnast eemal (43% pole ära olnud).

Ülevaatlikkuse saamisest erinevate gruppide hinnangute kohta esitame olulisemad grupe iseloomustavad tunnused tabelis.

Tabel 33. Häiritus keskkonnast (%%-s)

	Häiritud 22,7%	Kesk- mine 61,0%	Vähe- häiritud 16,3%
Kuivõrd Te tunnete muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast?			
Väga	37	19	13
Mitte eriti	15	26	28
Milline on Teie hinnang Tallinna üldisele keskkonnaseisundile?			
Hea	5	5	27
Halb	44	25	9
Tallinna üldine olukord on järgmistes valdkondades väga halb...			
Õhu saastatus	38	11	3
Tolm	54	14	6
Müra	43	10	6
Sõiduteede olukord	56	16	3
Jalakäijate teed	51	9	2
Jalgratturite teed	80	40	13
Liiklustravalisus ja kultuur	79	43	3
Ühistranspordi olukord	41	9	0
Mis Te arvate, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on elukeskkonnale...			
Väga ja äärmiselt ohtlik	73	46	16
Mis Te arvate, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on Teile ja Teie perekonnale...			
Väga ohtlik	36	20	7
Vastaja hinnangul mõjutavad tema tervist väga...			
Müra	35	16	6
Tolm, tahm	52	24	25
Sagedased ilmamuutused	27	13	9
Tehiskeskkonnas viibimine, roheluse puudumine	43	18	12

Kokkuvõte ja järeldused

Uurimuse eesmärgiks oli Tallinna elanike linnakeskkonnale antavate hinnangute ja keskkonnateadlikkuse väljaselgitamine. Eesmärgi täitmiseks oli oluline vastata küsimustele kolmes peamises valdkonnas.

Teadlikkus: Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmiseks eelistatakse valdavalt rajada parke ja laiendada haljasalaseid. Selle seadis esikohale 42% vastajatest. Lisaks sellele soovitakse prioriteedina näha jalgratta- ja jalakäijateteede arendamist. Vaid Pirita linnaosas eelistati autoteede ja autotranspordi kasutamist. Selles osas on ka teatavaid rahvuslikke erinevusi. Nii eelistavad eestlased valdavalt jalgratta- ja jalakäijateteede eelisarendamist, mitte-eestlased aga ühistranspordi eelisarendamist. Erinevate liiklemisvahendite eelisarendamise soovides ilmnisid olulised erinevused linnaosade vahel. Nii seati Õismäel, Lasnamäel ja Koplis esikohale ühiskondliku transpordi arendamine. Keskkonnas, Mustamäel ja Nõmmel sooviti eelisarendada jalgratta- ja jalakäijateteid. Kõigi vastanute arvates tuleks eelistada jalgratta- ja jalakäijateteid ja seejärel ühiskondlikku transporti. Seega soovitakse Tallinnat näha enam inimsõbraliku, mitte autosõbraliku keskkonnana. Ilmselt on vastajate ja linnavalitsuse arvamustes olulised erinevused, kuna 71,7% vastajatest arvab, et Tallinna linnavalitsus ei pööra piisavalt palju tähelepanu linna keskkonnaküsimustele. Samas on vastajad võrdlemisi hästi vastu võtnud liikluse rahustamiseks mõeldud "lamavad politseinikud", kuna 55,5% märkisid, et soovib neid oma elukoha lähedusse.

Mitte-eestlased on enam mures Tallinna keskkonnaseisundi pärast kui eestlased. Siinkohal on oluline rõhutada ka keskkonnale antavate hinnangute seotust sissetulekuga. Mida suuremad olid vastajate sissetulekud, seda madalam oli nende neurootilisuse aste ja seda positiivsemad hinnangud anti keskkonnale. Hinnates võimalusi Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmisel, pakuvad mõlema grupi esindajad esikohale parkide ja haljasalade laiendamise. Eestlased rõhutavad aga oluliselt enam just jalgratta- ja jalakäijateteede rajamist. Võrdlemisi sageli rõhutati ka sõidukitevabade tsoonide loomise vajalikkust. Oluline on välja tuua mitte-eestlaste suurem seotus oma elukohaga. Nii märgivad mitte-eestlased sagedamini seda, et nad soovivad elada samas kohas ka juhul, kui oleks võimalik vabalt elukohta valida. Mitte-eestlastest märkis 48% soovi, et nende lapsed elaksid Tallinnas (eestlastel 21%). Rahvuslikud erinevused torkavad silma ka nende meetmete osas, mis soovitakse saastavate autodega ette võtta. Nii märgivad mitte-eestlased sagedamini seda, et nad lepivad olukorraga. Eestlaste enamik nõuab aga selliste sõiduvahendite kõrvaldamist liiklusest.

Oluline on siinkohal rõhutada asjaolu, et Tallinna jõukamad kodanikud on üldiselt vähem mures keskkonnaseisundi pärast, nad sõidavad sagedamini autoga ja on seega ka suuremad õhu saastajad. Samas hinnatakse heitgaaside mõju iseendale vähem ohtlikuks. Jõukusega kaasneb ka soov omada eramaja looduskaunis kohas. Tallinna eri piirkondadest eelistatakse Nõmmet ja Piritat. Kuid mida kaugemale jõukamad kodanikud Tallinna keskusest kolivad, seda enam on nad sunnitud autosid kasutama sõiduks kesklinna, kus asuvad eelistatumad töökohad. Selle tulemusena suureneb praeguste arengutendentside jätkudes olulisel määral õhusaaste kesklinnas ja tekivad tõsised probleemid liiklusummikute ja parkimisega. Säästliku transpordipoliitika üheks eesmärgiks on inimeste liikumisvajaduste rahuldamine võimalikult väikese ressursikuluga. Kuid praeguste arengutendentside jätkudes ei ole lõpuks keegi enam rahul ja ka auto kasutajate ressursikulutused suurenevad oluliselt (ajakulu, kallid parkimine). Samas on alternatiivsed võimalused jäänud välja arendamata. Jalgratta kasutamist piiravad peamiselt liikluse ohtlikkus ja korralduslikku laadi küsimused – jalgrataste hoiuruumid, parkimiskohad ja turvalised jalgrattateed. Ka ühiskondlik transport ei ole praeguses olukorras tänu oma mahajäämusele alternatiiviks. Osaliselt tänu autode suurele hulgale on ühiskondlik transport aeglane ja ebatäpne, tänu mahajäämusele aga vastajate arvates räpane ja ebamugav. Lisaks sellele peetakse kõige olulisemaks takistuseks ühistranspordi enamal kasutamisel just piletite hinda. 47,8% vastajaid märkis, et kasutaksid ühistransporti enam kui piletid oleksid odavamad.

Tervikuna võib tõdeda, et Tallinna elanike keskkonnateadlikkus on võrreldes 1983.a. mõnevõrra tõusnud. Kõige enam muretsevad keskkonnaseisundi pärast just vanemad vastajad, eelkõige 55-64 aastased, kelle jaoks ka kiirest autostumisest tulenevad probleemid on kõige enam murettekitavamad. Samas ei ole juurdunud arusaama auto ja keskkonda säästliku suhtumise omavahelistest seostest. Nii märgib 53% autoomanikest, et keskkonda säästlik suhtumine pole neil kunagi takistanud auto kasutamist. Auto kasutamist mõjutab eelkõige vaid muutused hindades.

Informeeritus: Elanike informeeritus sellest, millised valdkonnad on seadusandlusega reguleeritud, sõltub olulisel määral sellest, kuivõrd antud küsimus on vastaja elukohas aktuaalne. Nii on eramajade piirkonnas ka elanikkonna informeeritus parem. Väga selgeid erinevusi leiame vastajate vahel hariduse osas. Nii on kõrgharidusega vastajad teistest enam teadlikud oma õigustest, nad on aktiivsemad ja keskkonnaküsimuste suhtes tundlikumad. Seevastu madalama haridustasemega vastajad ei tea sageli seda, millised õigused neil tegelikult on, ehk millised keskkonnaseisundit puudutavad normid on kehtestatud. Kuna

madalama haridustasemega vastajate seas on suur hulk noori, siis tuleks erinevad teavituskampaaniad suunata just neile.

Häiritus: Väga selgelt näitavad Tallinna elanike heaolu negatiivsed hinnangud õhu saastatuse osas ja liiklustravalisuse osas. Üheks peamiseks probleemiks on liiklustravalisuse ja liikluskultuuri küsimused. Tallinna liiklus on muutunud väga ohtlikuks. Kõigist vastajatest 66% märkisid seda, et nad on end jalakäijana tundnud liikluses ohustatuna. Eriti hulluks muutub see tõdemus asjaolu tõttu, et kolmandik vastajatest on end tundnud ohustatuna seal, kus neil on eesõigus – vöötrajal, kõnniteel. Ohustatuna tunnevad end ühtmoodi nii autojuhid kui jalakäijad. Kõige enam märgivad end liikluses ohustatuna tundvat just noored, eelkõige 20-29 aastased vastajad. Siin ilmnes väga selgelt, et kõige enam tuntakse end ohustatuna siis, kui kasvatatakse väikeseid lapsi. Kui lapsed on juba täiskasvanud, siis tuntakse end ka vähem ohustatuina. Jalgrattaga sõitmise osas märgib end ohustatuna tundnud olevat 25% vastajatest. 68% vastajatest märkis, et Tallinnas tekitavad neile olulist muret mingid konkreetsed keskkonnaprobleemid. Kõige enam häiris vastajaid autode heitgaasid, üldine saastatus ja roheluse puudumine ning prügi ja üldine räpasus. Olulised erinevused eri rahvustest vastajate seas on aga mitmesuguste häirituse märkide osas. Nii märgivad mitte-eestlased sagedamini seda, et nad kogevad igapäevaelus stressi, tervislikku seisundit hinnatakse halvemaks ja ka neurotismi aste on nende seas kõrgem. Ehkki selline tendents on ilmnunud mitmetes küsitlustes, ilmneb dünaamikast, et selles osas on toimunud hinnangutes muutused halvemuse poole. Ligemale 23% grupp vastanuid olid need, kes ilmutasid üles kõige suuremat häiritust keskkonnaküsimuste osas. Nad on keskkonnaseisundi hindamisel kõige kriitilisemad.

Uurimuses pöörati väga suurt tähelepanu transpordi kasutamisele, eelkõige jalgratta – auto – ühistranspordi omavahelistele seostele. Vanusegruppidest olid kõige aktiivsemateks autokasutajateks 30-39 aastased. Noored vastajad hindavad kõrgelt auto kasutamise mugavust ja seda, et auto võimaldab hoida kokku aega. Eestlaste seas oli enam neid, kes omasid autosid ja ka jalgrattaid. Siit ka eestlaste suurem eelistus jalgratta kasutamise võimaluste laiendamise suhtes ja mitte-eestlaste negatiivsemad hinnangud autode suhtes.

Hinnates üldse jalgratta kasutamise võimalusi Tallinna linnas, siis tundub, et selle kasutamist piiravad enam siiski just kahte liiki tegurid. Esmalt tuleb rõhutada liikluse ohtlikkust. Teine jalgratta kasutamist piirab tegurite kompleks on jalgratta kasutamise organiseerimisega seonduvad küsimused. Nii on siin olulisel kohal jalgratta hoiuruumide, teede ja parkimiskohtade puudumine. Vastajad pidasid Tallinnas kõige olulisemaks prioriteediks just jalgratta- ja jalakäijateteede arendamist. Alles kolmandale kohale asetub ilmastik. Siinkohal tasub ehk

meelde tuletada sedagi, et küsitlust alustati augustis. Talve keskel oleks ehk vastajate hinnangud jalgratta kasutamise ja ilmastikus seostest olnud veidi teistsugused.

Jalgratta- ja autoomanike vaatlus lubab järeldada, et kõrvutades jalgratast liiklusvahendina autoga, siis selles osas ei ole nad hetkel Tallinnas alternatiivsed variandid. Jalgratta kasutamine töökäimiseks võib olla alternatiiviks ühistransporti kasutavatele Tallinna elanikele, mitte aga neile, kes harjunud igapäevaselt autot kasutama. Kuid samas need vastajad, kes on igapäevaselt väga aktiivsed autokasutajad, nemad on ka aktiivsed jalgrattasõidu harrastajad vabal ajal. Seetõttu võimaldaks jalgrattateede rajamine ja organisatsiooniliste küsimuste lahendamine oluliselt laiendada jalgratta kasutamist Tallinnas. Selle etapi läbimise järel on aga võimalik, et oluliselt suureneb jalgrattaga tööl käivate inimeste arv.

Üheks esmaseks selgeks järelduseks, mida antud töö lubab teha on see, et me ei saa rääkida Tallinna elukeskkonnast üldse, vaid tingimata tuleb arvestada erinevaid piirkondi oma eripäraga. Eri linnaosade hoonestuse eripära koos elanike sotsiaal-demograafiliste tunnustega määratlevad ära ka selle piirkonna elanike hoiakud ja hinnangud. Seetõttu võib linna erinevates piirkondades olla elanike heaolu väga suuri erinevusi. Erinevad elu kvaliteedi uurimused on näidanud seda, et objektiivsetest indikaatoritest enam mõjutavad inimeste heaolu subjektiivsed hinnangud. Seega kui keskkonnale antavad hinnangud on negatiivsed, siis on ka inimese heaolu madal. Seetõttu loodan, et aastate pärast kordusküsitlust tehes, ilmnevad vastajate hinnangutes olulised muutused positiivsemas suunas.

Summary

The aim of the present study was to explore the Tallinn inhabitants' opinion about environment and environmental awareness. The tasks form three groups:

Awareness: Whether anything is done to reduce pollution (switch off car engine for short parking, using public transport or bicycle) and which type of actions for improving the environment are favoured (expanding pedestrians zones, bicycle roads).

Information: How well are the inhabitants of Tallinn informed about the state of environment and its possible impacts? Have they at all and from where have they asked for environmental information? How well are people informed about environmental regulations/standards?

Disturbance: If and how much are people disturbed by transport related to environmental problems (air pollution, dust, noise, vibration)? Have they changed something in their lifestyle (wash windows more often, walk further from busy roads, change apartment)? Is some type of traffic more disturbing than the other?

The total number of interviewed people was 607. The sample and interviewing was made by AS Emor. AS Emor Omnibus-type study samples are made self-weighting - this means that a proportional model of general population is used. All the interviewed persons represent an equal number of the general population. The territorial model of sample was based on the current year's population data as of 01.01.2000. The interviews were carried out from August to November 2000.

Awareness: Expanding green areas and creating new parks is desired by the majority of the inhabitants of Tallinn in order to make the city more environmental friendly. In 42% of answers this was named in the first place. Constructing roads for bicycles and pedestrians was also mentioned as a priority. Pirita was distinctive with setting the development of car traffic as the first priority. There are also some differences among different nations. While Estonians are looking for bicycle and pedestrian roads, non-Estonians would like to have development of public transport as the first priority. Differences between districts appeared in prioritising the need to develop different transport scenarios. Improvement of public transport was the first priority in Õismäe, Lasnamäe and Kopli. Inhabitants of city center, Nõmme and Mustamäe wanted the constructing of roads for bicycles and pedestrians. Development of car transport was mentioned as the first priority only in Pirita. Altogether the inhabitants of Tallinn consider that the development of roads for cyclists and pedestrians is the first, and improving public

transport is the second priority. Thus it can be concluded that the inhabitants would like to see Tallinn rather inhabitant friendly than car friendly environment. Appears, that there are significant differences between the ideas of inhabitants and City Government as 71,7% of interviewed people find, that City Government does not deal with environmental issues enough. At the same time inhabitants have welcomed the bumpers for slowing down the traffic. 55,5% of interviewed people would like to have these constructed in their living area.

Non-Estonians are generally more concerned about the situation of environment than Estonians. Assessment of environmental situation is linked with income. The higher the income was, the lower the level of neurosis was and assessments of environmental conditions were more positive. Prioritising different options for changing Tallinn into an environmental friendly city both groups set the expansion of green areas and parks as the first priority. The construction of roads for cyclists and pedestrians is more emphasised by Estonians. Also the need of creating car free zones was mentioned frequently. Non- Estonians appeared to be more attached to Tallinn, as 48% of them would like their children to live in Tallinn (the corresponding figure among Estonians is 21%). Different nations preferred different actions to control polluting cars. Non-Estonians mention more often that they are reconciled with the situation. Estonians want these vehicles to be removed from traffic.

It is important to mention, that the wealthiest inhabitants of Tallinn are less concerned about the environmental situation of Tallinn. They drive mostly in cars and put pressure on air pollution. This group estimates the negative effect of air pollution on their health the lowest. Growing wealth brings the desire to own private house closer to nature. Inhabitants of Tallinn prefer Nõmme and Pirita for living areas. The further the wealthier inhabitants move from city centre, the more they need to use cars for driving to the centre, where are the most preferred working places. This tendency will increase the level of air pollution, traffic jams and lack of parking places in city centre. One goal of sustainable transport policy is to satisfy the transport needs with minimum resource costs. In the end of these developments nobody will be satisfied and also resource costs of car users will grow essentially (time, expensive parking). At the same time the alternative possibilities have not been developed. Bicycle use is mainly limited by dangerous traffic and organisational problems – bicycle storage rooms, parking places and safe bicycle roads. Also underdeveloped public transport is presently not alternative. The public transport is slow and not punctual partly thanks to too many cars, also uncomfortable and dirty in some opinions. The main obstacle for using public transport is the price of ticket. 47,8% would use more public transport, if tickets were cheaper.

Based on comparison with data from 1983, it can be mentioned, that environmental awareness of inhabitants of Tallinn has grown. Older people, especially 55-64 years, are more concerned about the condition of environment and problems arising from the growing number of cars. There seems to be little awareness about links between driving car and environmentally sustainable behaviour. So 53% of car owner answer, that they have never decided not to use car because of environmental concerns. Car driving is influenced mostly by changes in prices.

Information: Knowledge of inhabitants about, which environmental aspects are regulated depends on, which environmental issues are relevant in the district. Distinct variations can also be found based on the education levels. People with higher education are more aware about their rights, they are more active and sensitive towards environmental matters. On the other hand, people with less education do not often know their rights, and they are not aware of existing environmental standards. The group of people with less education involves a number of young people and therefore different awareness campaigns should be targeted to youth.

Disturbance: Negative evaluation of air quality and safety of traffic give clear evidence about the wellbeing of the inhabitants of Tallinn. The main issues are safety and culture of traffic. 66% of the inhabitants of Tallinn have felt endangered in traffic and this was experienced mostly on marked pedestrians' crossings or pedestrians' roads. Lack of safety is experienced both by pedestrians and car drivers. Young people (20-29 years) felt endangered by traffic more than other age groups. People feel endangered when they are growing small children. When children are grow up, the danger is experienced less.

25% of interviewed people mention that they have been endangered, while driving a bicycle. 68% mentioned, that they are worried about some particular environmental problems in Tallinn. They were disturbed mainly by car emission gases, general pollution, lack of greenery, garbage and dirtiness. The indicators of disturbance show significant variation of different nations. Non-Estonians mention more often that they experience stress in their everyday life, they evaluate their health conditions worse and their level of neurosis higher. Although such tendency has been demonstrated by earlier studies, the seem to be change to more negative. 23% of answers showed the highest disturbance level in environmental issues. They were the most critical about environmental situation.

The present study was focused on use of different transport means, especially relations between public transport, car and bicycle use. The most active car users were in ages 30-39. Young car users appreciate the comfort and possibility to save time. The number of car and

bicycle owners was higher among Estonians. This explains Estonians wish to expand bicycle use and non- Estonians more negative attitude towards cars.

The analysis of the possibilities for bicycle use in Tallinn gives reason to say that the use of bicycle is limited by two types of factors. Firstly by dangerous traffic and the lack of safe bicycle roads. Organisational problems form another group of factors limiting the wide bicycle use. These factors are the lack of bicycle storage places, roads and parking possibilities. The inhabitants of Tallinn set the development of roads for bicycles and pedestrians as the first priority. Climate factors are only on the third place. The fact that the inquiry was started in August probably explains this. The answer would have been different in the middle of winter.

The analysis of bicycle and car owners shows that as vehicles bicycles are presently not alternatives in Tallinn. However, a bicycle can be an alternative for public transport. At the same time, those who are active car users, actively use bicycle in their spare time. Therefore constructing bicycle roads and solving organisational problems would expand the bicycle use in Tallinn. This may also lead also to growth in the number of people using bicycle every day.

One of the evident conclusions the present study allows to draw is that the environment of Tallinn cannot be approached as a whole, but regions and their specific features have to be considered. Variety of buildings together with social-demographic characteristics of the inhabitants of the given district influence the opinions and assessments of inhabitants. Therefore the wellbeing of inhabitants can vary greatly in districts. Various life quality studies have presented that subjective assessments are more relevant to the wellbeing of people than objective indicators. Thus negative assessments of environment indicate low wellbeing. For this reason it is expected, that repeated study will demonstrate positive shift in the answers in future.

Viited:

- 1) Kaasik, T., Peterson, K., Kaldaru, H. 1996. Inimene ja keskkond. Muutused Eesti keskkonnateadvuses 1983-1994. Võrdlusjooni maailmaga. Tallinn: Stockholmi Keskkonnainstituut.
- 2) Lauristin, M., Firsova, B. 1987. Massovaja kommunikazija i ohrana sredõ. Tallinn: Eesti Raamat.
- 3) Jüssi, M. (Toim.). 1998. Tallinna liiklus ja elukeskkond. Säätliku arengu perspektiivid. 12. Novembril 1997.a. toimunud seminari ettekanded. Tallinn. Eesti Roheline Liikumine.
- 4) Lipand, A., Kasmel, A., Tasa, E., Leinsalu, M., Uutela, A., Puska, P., Helakorpi, S. 1995. Eesti täiskasvanud elanikkonna terviseuuring kevad 1994. Kansainterveyslaitoksen julkaisu. B 5. Helsinki.
- 5) Maakonnad arvudes 1995-1999. Statistikaamet. Tallinn 2000
- 6) 2nd Baltic State of the environment report. Based on environmental indicators. Baltic Environmental Forum, Riga 2000.

LISA. ANKEEDI ÜLDANDMED

KESKKOND

Esmalt palume Teil hinnata Tallinna üldist keskkonnaseisundit.

1) Kuivõrd Te tunnete muret Tallinna keskkonnaseisundi pärast?

Vastamata		0,5%
Väga	1	24,2%
Küllaltki	2	51,2%
Mitte eriti	3	22,4%
Üldse mitte	4	1,6%

2) Milline on Teie hinnang Tallinna üldisele keskkonnaseisundile?

Vastamata		0,7%
Väga hea	1	0,2%
Hea	2	7,7%
Keskmine	3	67,5%
Halb	4	20,9%
Väga halb	5	3,0%

3) Kas Teie pere saab midagi teha keskkonnaseisundi parandamiseks Tallinnas...

Me saame ise palju ära teha				Me ei saa suurt midagi ära teha	
1	2	3	4	5	
4,6%	8,9%	24,7%	19,6%	32,9%	
Vastamata 9,2%					

4) Kas mingid keskkonnaprobleemid valmistavad Teile Tallinnas erilist muret?

Vastamata		4,0%
Jah	1	56,7%
Ei	2	39,4%

5) Kui Te vastasite jaatavalt, siis märkige palun, millised keskkonnaprobleemid valmistavad Teile Tallinnas erilist muret?

Ei ole märgitud probleeme	0	48,4%
On märgitud probleeme	1	51,6%
Kõige sagedamini märgiti:		

1) Autode heitgaase, õhu saastatust, transpordi probleeme, müra mainiti 130 korda. Näited:

Heitgaaside suur kontsentratsioon eriti kesklinnas. Väga saastunud õhk. Tossavad bussid. Autotranspordi must toss ja hirmsad heitgaasid. Bensiiniring akende all. Kesklinnas on õhk reostatud tiheda liikluse tõttu. Autode üleküllus ja transpordiummikud. Liiga palju masinaid, reostatud õhk. Bussid, veoautod, söe- või põlevkivi katlamajad reostavad keskkonda.

2) Üldine saastatus, roheluse puudumine, mitmed erinevad probleemid – 93 korda: Näiteks:

Räpased tänavad, lagunevad majad, õhu saastatus Kesklinnas. Tolm, heitgaasid, inimeste ebameeldiv suhtumine rohelusse, aknast väljavisatav praht, autod murul. Vähe rohelust, tohutu transpordi hulk, haisev meri Kadrioru ja Olümpia Purjespordikeskuse vahel, Pirita jõe ja järvede reostatus. Ökoloogia. Väo karjäärast Lasnamäele levitatav paekivitolm. Parke on nii suure linna kohta väga vähe. Lennuvälja õhku tõusu rada kulgeb üle järve, millest terve Tallinn tarbib vett. Suurte magalate juures vähe rohelust.

3) Prügi, prahti, rämps, tolm, koerte mustus, heakorda mainiti 58 korda. Näited:

Prahiga saastatus linna sees ja eriti teda ümbritsevatel aladel. Linna keskosa on väga räpane. Kanalisatsioon Nõmmel. Koerte väljaheidet igal pool kuhu sa astud. Praht, mis visatakse maha ja pooleli jäänud ehitised. Kevadised prahi põletamised Nõmmel. Prügi ja jäätmete vedamine loodusesse. Ülejavad prügikastid magalarajoonides.

4) Vee olukorda mainiti 15 korda. Näited: Joogivee kvaliteet on Tallinnas väga kehv, vaatamata sellele, et tema hind pidevalt tõuseb. Vana veetorustik, joogivee kvaliteet on halb. Mere ja siseveekogude saastatus. Meri ja eriti rand.

5) Inimestega seotud probleeme mainiti 12 korda. Näited: Palju vaeseid inimesi. Kuritegevus. Mulle valmistavad muret Lasnamäel ja mujal joodikud. Erilist muret tekitab suur "kaevurite" populatsioon Pääskülas. Inimesed reostavad metsaaluseid. Kodutute ja prügikorjajate suur hulk Tallinna tänavatel ja ühistranspordis.

6) Mis on Teie arvates peamiseks õhu saastajaks Tallinnas?

Vastamata	0	1,0%
Autode heitgaasid	1	84,0%
Tööstusest pärinev saaste	2	5,3%
Katlamajad, ahjud	3	1,8%
12		3,5%
13		3,0%
123		1,5%

Milline on Teie arvates Tallinna üldine olukord järgmistes valdkondades

	Vasta-mata 0	Väga halb 1	2	3	4	Väga hea 5
7) Õhu saastatus	11,0%	19,1%	29,2%	36,7%	3,5%	0,5%
8) Haljasalade ja parkide seisund	14,3%	5,1%	16,6%	36,4%	23,6%	4,0%
9) Tolm	13,3%	21,6%	28,0%	29,8%	6,9%	0,3%
10) Müra	12,9%	18,1%	28,8%	31,5%	8,1%	0,7%
11) Vibratsioon	23,9%	5,8%	12,5%	34,1%	20,1%	3,6%
12) Sõiduteede olukord	11,9%	22,9%	28,8%	28,0%	7,9%	0,5%
13) Jalakäijate teed	14%	17,5%	28,8%	27,0%	11,9%	0,8%
14) Jalgratturite teed	16,8%	38,6%	27,5%	11,4%	4,0%	1,8%
15) Liiklus-turvalisus ja kultuur	12,2%	40,4%	24,9%	17,5%	4,0%	1,2%
16) Ühis-transpordi olukord	12,7%	15,0%	20,3%	34,9%	14,5%	2,6%

17) Mis Te arvate, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on elukeskkonnale...

Vastamata	0	0,5%
Äärmiselt ohtlik	1	11,9%
Väga ohtlik	2	29,8%
Mõnevõrra ohtlik	3	43,5%
Raske öelda	4	11,7%
Mitte eriti ohtlik	5	2,6%
Pole üldse ohtlik	6	0

18) Mis Te arvate, kas autode poolt põhjustatud õhu saastatus on Teile ja Teie perekonnale.....

Vastamata	0	1,3%
Väga ohtlik	1	19,6%
Mõnevõrra ohtlik	2	52,9%
Raske öelda	3	17,0%
Mitte eriti ohtlik	4	8,9%
Pole üldse ohtlik	5	0,3%

Kas Teie korterisse või majja kostub.....

	Vastamata	Jah	Ei
19) Müra trepikojast, naaberkorteritest, veetorustikest	2,5%	61,4%	36,1%
20) tänava või maanteemüra	2,1%	68,9%	29,0%
21) müra raudteelt	2,3%	17,1%	80,6%
22) lennukite müra	2,3%	31,5%	66,2%
23) tööstuslik müra	2,0%	5,3%	92,8%

24) Mida Teie arvates tuleks teha musta suitsu väljaajavate mootorsõidukitega (valige palun ainult üks variant)?

Kas.....

Vastamata	0	1,2%
See ei häiri Teid	1	4,0%
Lepite olukorraga, kuna ei saa suurt midagi teha	2	26,0%
Selliste mootorsõidukite juhte tuleks trahvida	3	17,8%
Need mootorsõidukid tuleks liiklusest kõrvaldada	4	45,0%
Muu variant	5	4,1%
Märgitud on mitut varianti (23 + 34)	2,0%	

Esitatu vastuseid on võimalik jaotada järgmiselt

1) Keelde ja piiranguid märgiti 9 korda. Näited: Ehitada linnaäärseid parklaid. Arvan, et neid mootorsõidukeid tuleks tööpoolest trahviga hoiatada, kui sellest ei piisaks, siis auto kõrvaldada liiklusest. Keelata ära autode sissesõit linna keskusesse. Likvideerida linnatänavailt koheselt, kui on näha tugevaid suitsupilvi. Kogu see tehnika, mis on saadud Läänest odava raha eest ja mida Eestis kasutatakse tuleks viia kas prügimäele või müüa SRÜ riikidele või neegritele.

2) Remonti ja filtride paigaldamist märgiti 12 korral. Näited: Kohustuslik spetsiaalsete filtrite paigaldamine. Sundremont või kõrvaldada.

3) Kohustuslikku kordusülevaatust märgiti 4 korral.

4) Alternatiivset ja kvaliteetset kütust märgiti 4 korral. Näited: Ootan rahulikult alternatiivse kütusega automootoreid. Üle minna gaasile. Olgu müügil õige kütus.

25) Kuivõrd oluliseks peate seda, et Teie lapsed elaksid Tallinnas?

Vastamata	0	3,3%
Minu jaoks on see väheoluline	1	27,5%
Raske öelda	2	35,9%
Peaaegu väga oluliseks	3	33,3%

26) Mitu kuud aastas olete Te Tallinnast ära (viibite suvekodus, maal, välismaal jne)..... kuud

0	45,0%
Kuni 1 kuu	29,3%
1-3 kuud	18,5%
Üle 3 kuu	7,2%

Kas Te saate mõjutada asjade otsustamist?

	27) Oma linnaosas	28) Tallinnas	29) Riigi tasandil
Vastamata	8,7%	15,3%	19,1%
Jah	3,1%	2,6%	1,8%
Jah, aga ei taha	3,3%	2,6%	2,3%
Ei, aga tahaksin	34,6%	26,4%	16,6%
Ei	50,2%	53,0%	60,1%

30) Kas Te olete otsinud infot oma lähiümbruse planeeringu kohta?

Vastamata	0	1,8%
Jah	1	12,2%
Olen otsinud, kuid ei saanud	2	7,1%
Ei	3	78,9%

31) Kas Tallinna linnavalitsus pöörab Teie arvates piisavalt palju tähelepanu linna keskkonnaküsimustele?

Vastamata	0	3,3%
Jah	1	23,4%
Ei	2	71,7%
EOÖ	3	1,6%

32) Kui paljud Teie naabritest (Tallinna elanikest) püüavad käituda keskkonnasõbralikult?

Vastamata	0	2,3%
Mitte keegi	1	4,1%
Mõned üksikud	2	47,9%
Paljud	3	36,6%
Enamus	4	9,1%

33) Kas Te olete jalakäijana tundnud end liikluses ohustatuna?

Vastamata	0	2,6%
Ei	1	31,3%
Jah	2	66,1%

(millistel juhtudel)

Üldvalimist 48, 3% kirjeldas oma juhtumeid. Neist 33,3% on juhtumid, kus jalakäijal on olnud eesõigus.

Näited:

Võotraja ületamisel, kuna vaid üksikud autojuhid annavad jalakäijale eesõiguse. Auto sõitis mulle kõnniteel otsa. Ülekäigurada ei tähenda mitte kui midagi. Lapsevankriga ülekäiguradadel. Auto sõitis jalakäijate teel. Kui juht sõitis punase tulega. Mind lõi masin jalakäijate ülekäigurajal pikali. Sõiduteed ületades, kui seisva auto tagant tuiskas teine auto. Sain autolt löögi Kosmose lähedal võotrajal olles.

34) Kui Te sõidate linnatänavatel jalgrattaga, siis kas Te olete tundnud end liikluses ohustatuna?

Vastamata	0	12,4%
Ei ole	1	50,6%
Jah olen tundnud (millistel juhtudel)	2	25,2%
Ei kasuta jalgratast	3	11,9%

Juhtude kirjeldusi või jaotada 4 gruppi:

- Sõiduteel või liikluses olles tekkinud situatsioon märgiti 39 korral. Näited:** Kaubaautode (REKADE) möödumine, autode möödasõit jalgratturiga kohakuti, kõrged äärekivid. Kitsastes kohtades. Kui sõita sõiduteel, siis alati. Suure kiirusega sõitis meie peale sõiduauto. Ületades teed ja sõites sõiduteel. Autod ei pööra tähelepanu, mööduvad liiga lähedalt. Kui liikluses on tiptund. Vasakpöördel, ümberreastumisel, teeületamisel, ringteele sõites. Bussijuhid suruvad jalgratturit paremale vastu äärekivi. Suured autod ja bussid sõidavad lähedalt mööda. Keslinnas, linnast välja sõites. Ristmikel, mis on reguleerimata. Tiptunnil kõige suurematel magistraalidel.

- 2) **Üldist hirmu linnatänavatel jalgrattaga sõitmise suhtes märgiti 29 korral. Näited:** Ei sõida, eluohtlik. Olen sõitnud harva ja enam ei soovi ka eriti. Ei julge sõita. Väldin jalgrattaga sõitu. Ei riski omada jalgratast, veelgi vähem sellega linnas sõita. Üldiselt ma püüan vältida sõitmist linna tänavatel jalgrattaga. Taheti alla ajada. Koerad ründavad. Jalgrattaga sõidan harva ja sedagi vaid suvilas. Kogu liiklus on ohtlik ja südalinnas võimatu.
- 3) **Jalgrattateede puudumist märgiti 24 korral. Näited:** Kuna pole spetsiaalseid teid. Kesklinnas puuduvad jalgrattateed. Paljudes kohtades puuduvad jalgrattateed ning seetõttu on ette tulnud päris jubedaid olukordi. Puuduvad jalgrattateed. Peaks olema lubatud kasutada kõnniteid – pimedas on ohtlik olla jalgrattur ja samas on nad suureks ohuks autojuhtidele. Puuduvad jalgrattateed ja üksikute autode liialt kiire sõit.
- 4) **Autojuhtidest tulenevaid probleeme märgiti 18 korral. Näited:** Autojuhid ei tee jalgratturitest välja. Autojuhid ei oska arvestada minuga ja mööduvad liiga lähedalt. Autojuhid ei anna teed, kui oled peateel. Paljud juhid on väga nahaalsed Kui autojuht ei arvesta minuga kui võrdse liiklejaga. Autojuhid tahavad üle sõita. Jalgratturist sõidetakse liiga lähedalt mööda. Kokkupuutes kihutavate autode ja ebakainete juhtidega.

Kas Teie arvates tuleks Tallinnas (märkige palun tähtsuse järjekorras – 1-3)...

	35) ...eelisarendada autoteid ja autotransporti	36)...eelis-arendada jalgratta- ja jalakäijateid	37) ...eelisarendada ühiskondlikku transporti
Vastamata	18,1%	13,3%	13,8%
1	21,9%	33,9%	32,5%
2	24,2%	29,2%	28,5%
3	35,7%	23,6%	25,2%

Mida Te võtate ette kui Teie elukoha ümbruse keskkonnaseisund on halvenenud (suur õhusaaste, müra jne).

	Vastamata	Jah	Ei
38) Ei võta midagi ette	6,1%	24,1%	69,9%
39) Kolite mujale	10,5%	12,9%	76,6%
40) Kirjutate ajalehes	10,7%	12,5%	76,8%
41)Pöördute keskkonna-inspektsiooni	10,5%	31,5%	58,0%
42) Pöördute ise saastava ettevõtte poole	11,0%	10,0%	78,9%
43) Teatate tervisekaitseametisse	10,9%	28,5%	60,6%
44) Pöördute linnaosavalitsusse	10,9%	28,5%	60,6%
45) Pöördute kohaliku keskkonnaameti poole	11,0%	29,0%	60,0%
46) Pöördute Rohelise liikumise poole	11,0%	15,0%	74,0%
47) Helistate politseisse	11,0%	10,2%	78,7%
48) Teatate päästeametisse	10,9%	10,2%	78,9%
49) Mujale (kuhu)	10,9%	2,6%	86,5%

Erinevaid kohti nimetati 16 korral. Näited: Kurdan naabrile. Vanematele. Kuidas kunagi-tegevus on olnud põhjusest. Ma pöördusisin, aga see on kasutu. Ostan endale gaasimaski. Võtan midagi ette. Kohalikku linnaosavalitsusse. Televisiooni. Euroopasse, kasvõi Helsingisse. Politseisse.

50) Kas Te olete mõne eelpoolnimetatud poole pöördunud:

Vastamata	0	3,8%
Jah	1	9,7%
Ei	2	86,5%

51) Kui Te vastasite jaatavalt, siis märkige palun kuhu Te olete pöördunud?

Ei ole märkinud	90,3%
On märgitud	9,7%

Märgitud institutsioone on võimalik jaotada järgmistesse gruppidesse:

- 1) **Kohaliku omavalitsuse esindajate poole pöördumist märgiti 16 korral. Näited:** Linnaosa keskkonnakaitseosakonda. Pöördusin Mustamäe linnaosa valitsuse poole majale liiga lähedal asuvate puude mahavõtmise küsimuses. Mingit vastust ei saanud ja puid maha ei võetud. Trepikoja vanema poole. Linnaosavalitsusse.
- 2) **Politsei ja päästeameti poole pöördumist märgiti 16 korral.**
- 3) **Mitmesse erinevasse kohta pöördumist märgiti 8 korral. Näited:** Päästeametisse, majavalitsusse. Kirjutasin ajalehes, pöördusin keskkonnainspeksiooni, teavitasin tervisekaitseametit, pöördusin linnaosavalitsusse. Olen pöördunud tervisekaitseametisse, linnaosavalitsusse ja kohaliku keskkonnaameti poole. Linnavalitsusse, saastavasse ettevõttesse. Keskkonnainspeksiooni, LO valitsus, roheline liikumine.
- 4) **Keskkonnaameti, tervisekaitse ja roheliste poole pöördumist märgiti 8 korral.**
- 5) **Ettevõtte poole pöördumist märgiti 3 korral.**
- 6) **Muid variante esitati 4 korral. Näited:** Ajalehtedesse. Pole kuhugi pöördunud, kuid olen ammu plaerinud seda teha.

52) Kas Te olete otsinud informatsiooni Tallinna keskkonnaseisundi kohta?

Vastamata	0	2,6%
Jah	1	9,1%
Olen otsinud, kuid ei saanud	2	6,1%
Ei	3	82,2%

Mis Te arvate, kas seadusega on reguleeritud...

	Vastamata	Jah	Ei
53) Välisõhu kvaliteet	16,1%	39,2%	44,6%
54) Autode heitgaaside piirmäärad	11,0%	68,0%	20,9%
55) Müra tugevus	15,3%	54,4%	30,3%
56) Detailplaneeringute avalikustamine	22,1%	33,4%	44,5%

Millele peaks Teie arvates Tallinna keskkonnasõbralikumaks muutmisel enam tähelepanu pöörama (reastage palun 1-5-ni)?

	57) Rajama enam parke ja laiendama haljasalasad	58) Laiendama sportimisvõimalusi vabas õhus	59) Looma sõidukitevabu tsoone
Vastamata	8,1%	12,0%	11,4%
1	41,5%	12,9%	18,9%
2	20,4%	22,4%	22,1%
3	12,0%	23,2%	21,3%
4	9,7%	22,2%	18,9%
5	8,2%	7,2%	7,4%

	60) Rajama turvalisi jalgrattateid ja parkimiskohti	61) Midagi muud (mida)?
Vastamata	11,0%	59,5%
1	16,6%	4,9%
2	15,5%	0,5%
3	23,6%	1,5%
4	27,3%	2,1%
5	5,9%	31,5%

Variandid olid järgmised:

1)Olemasoleva haljastuse korrastamist, puude istutamist ja kõige selle hoidmist mainiti 46 korral. Näited:

Olemasoleva puhtusele ja korralikkusele. Koristada ära prügi, pügada muru, teha korda trotuaarid, istutada puid, põõsaid. Teha maastik looduslikumaks, taastada jume. Teha kampaaniaid puhtuse ja korra taastamiseks ja hoidmiseks-sotsiaalne reklaam, rohelised, kool. Õppida elama puhtuses. Kaunistada linna ja muuta ta looduslähedasemaks+skulptuurid ja outdoor art, valgustus.Luua koristusbrigaadid puhkepiirkondade koristamiseks (Kaberneeme, Pirita jõe ääres) või kasvõi, et sinna pandaks prügikonteinerid. Lastel lugupidava suhtumise kasvatamine ümbritseva keskkonna suhtes. Puhastada looduslikud rohelised alad prahist. Tõhustada looduse saastajate avastamist ja karistamist. Koostada vastav haridusprogramm rahvale. Istutada Lasnamäele rohkem puid. Lõpetada linna lähiümbruse rohelise vööndi täisehitamine. Hoida parke ja haljasalasad paremini korras. Tallinn on eelkõige sadamalinn, seetõttu tuleks esmalt puhastada rannik ja kontrollida kanalisatsioon heitmeid, terminaale, laevu. Lõpetada metsa raiumine.

2) Transpordiga seonduvaid küsimusi mainiti 42 korral Näited: Tuleks viia Tallinna ühistransport sellisele tasemele, et kaoks vajadus saastava autotranspordi järele. Sulgeda vanalinn transpordile. Elektromobiilid. Rohkem trollibusse.Transiitliiklus linnast mööda juhtida; rangemad karistused saastajatele (tagada karistuse vältimatus).

Luua autodele paremaid teid. Võimalus vahetada auto ajutiselt jalgratta või mopeedi vastu. Elektroonilise transpordi loomisele. Keelata ära autode parkimine Tallinna vanalinnas. Vahetama välja vanad ühissõidukid. Prahi ja eriti probleemjätmete metsa alla vedamine ei peaks nii mugav ja ohutu olema kui praegu. Uskumatu, et midagi siin parandada saab kui seda liiklust rahulikumaks saada nagu Soomes, siin käib üks õmblemine, see on muidugi noorte puhul eriti. Kasvatada rahvale liiklemiskultuuri, keelata ära suitsetamine ühiskondliku transpordi peatustes. Keskkonnas, tähtsad kõnniteed (olulised), peaksid olema soojendusega, et talvel oleks võimalik käia ja keelaks ära talvel liiva kasutamise teedel, võiks ainult graniitliiva, nii nagu Skandinaavias, sest terve suvi peale talve hingame me kõik seda liiva ja muda endale sisse. Võib olla ehitada välja ringteid, vähendades sellega koormust keskkonnas, sest ka siin elavad inimesed, kes vajavad rahu.

3) Laste mänguväljakuid märgiti 12 korral. Näited: Koerte jalutus- ja laste jalutuskohad eraldi. Rohkem kohti lastele mängimiseks. Laste mänguväljakuid (koerte vabasid).

4)Koerte probleemi märgiti 6 korral. Näited: Koerte jalutamiskohtade loomine. Kehtestada koertemaks. Kasside ja koerte heitmete koristamine murult. Tegema koertele parke.

5)Muud ettepanekud: Suurendada rahade eraldamist nendele valdkondadele. Mustamäel lihtsat kohvikut ja sauna. Hubaseid koosviibimiskohti Mustamäel.

TRANSPORT JA LIIKUMINE

62) Mitu korda Te viimase nädala (7 päeva) jooksul tegelesite füüsilise treeninguga (tervisejooks, võimlemine, rattasõit jne.) nii intensiivselt, et ajasite end higiseks)?..... korda

0	57,3%
1-2 korda	23,6%
3-5 korda	12,5%
6 ja enam korda	6,6%

Kui kaua Te olete viimase nädala (7 päeva) jooksul tegelenud järgmiste asjadega (keskmiselt päevas)

63) Lihtsalt viibinud väljas.....min

0 -	15,0%
Kuni tund	25,4%
1-3 tundi	30,6%
3-8 tundi	18,8%
Üle 8 tunni	10,2%

64) Jalutanud, jooksnud.....min

0	41,7%
Kuni tund	30,5%
1-3 tundi	15,0%
Üle 3 tunni	12,9%

65) Sõitnud jalgrattaga, rullsuiskude jne.....min

0	87,8%
Kuni tund	6,6%
Üle tunni aja	5,6%

66) Kuidas Te tavaliselt tööl käite?

Vastamata	0	5,1%
Ei käi tööl või töötan kodus	1	21,4%
Jalgsi	2	7,6%
Jalgrattaga	3	1,3%
Ühiskondliku transpordiga	4	35,7%
Sõiduautoga/mootorrattaga	5	19,9%
Märgitud on mitmeid erinevaid viise	6	9,1%

67) Kui sageli Te sõidate autoga/autos?

		Valim	Autojuhid
Vastamata	0	6,3%	1,7%
Ma ei sõida kunagi	1	21,4%	4,4%
Sõidan harvem kui kord nädalas	2	20,9%	11,9%
Sõidan 1-2 päeval nädalas	3	18,5%	23,8%
Sõidan 3-4 päeval nädalas	4	8,4%	12,9%
Sõidan praktiliselt iga päev	5	24,5%	45,2%

68) Kui pikk on Teie autojuhistaa`z?..... aastat

		Valim	Autojuhid
Ei oma	1	58,0%	32,7%
Kuni 5 aastat	2	12,0%	18,0%
6-10 aastat	3	7,6%	12,2%
11-20 aastat	4	9,4%	14,6%
21 ja enam aastat	5	13,0%	22,4%

69) Kui Te kasutate autot tööle sõitmisel, siis kas Te sõidate tavaliselt tööle

		Valim	Autojuhid
Vastamata	0	25,4%	9,9%
Ma ei sõida autoga tööle	1	41,8%	31,3%
Üksinda....	2	16,0%	30,6%
Koos ühe pereliikmega	3	8,4%	16,7%
Kogu pere koos	4	2,1%	3,7%
Kellegi teisega koos	5	5,1%	5,8%
Märgitud on mitut varianti	6	1,2%	1,9%

70) Mis on Teie jaoks auto kasutamise peamine põhjus (märkige palun ainult peamine põhjus):

		Valim	Autojuhid
Vastamata	0	33,3%	7,5%
On võimalik aega kokku hoida	1	18,6%	22,1%
On võimalik raha kokku hoida	2	0,8%	1,4%
On mugavam	3	21,3%	29,3%
Ainuvõimalik liikumisvahend	4	2,1%	3,4%
Vajan autot tööl	5	6,1%	10,9%
Laste transportimine	6	1,2%	2,4%
Asjade transportimine	7	4,6%	5,1%
Muu põhjus, milline.....	8	4,9%	7,1%
Märgitud on mitut varianti	9	7,5%	10,5%

Muid põhjustena märgiti peamiselt harvade sõitude põhjusi. Neid mainiti 17 korral. Näited: Sõit linnast välja, loodusesse. Maakodusse sõiduks. Ainult äärmisel juhul. Tennis käimine. Seenel, marjul käimine. Väldin selle kasutamist.

Veel nimetati 6 varianti: Vabal ajal. Tervislik seisund. Turvalisus. Varajane töölemine. Ainus võimalus jõuda ühest töökohast teise õigeks ajaks. Kontrollöride jöhker suhtumine ja liiga kallis pilet.

71) Kui suured on Teie kulutused autole kokku ühes kuus (liitke palun kokku liisingumaksud, kulutused bensiinile, kindlustusele, remondile jne)..... krooni

		Valim	Autojuhid
0	1	65,1%	29,6%
Kuni 500 krooni	2	7,9%	15,3%
501-1000 krooni	3	14,0%	28,2%
1001-1500 krooni	4	4,6%	9,5%
1501-2000 krooni	5	3,8%	7,8%
2001 ja enam krooni	6	4,6%	9,5%

72) Mitu minutit kulub Teil tavaliselt tööle jõudmiseks.....min.

		Valim	Autojuhid
0	1	37,2%	19,7%
Kuni 10 minutit	2	11,7%	19,7%
11 – 15 minutit	3	13,2%	21,1%
16 – 30 minutit	4	22,4%	25,9%
Üle poole tunni	5	15,5%	13,6%

73) Kui kaugel asub Teie töökoht kodust km.

		Valim	Autojuhid
0	1	41,2%	22,4%
Kuni kilomeeter	2	4,4%	5,8%
1- 3 kilomeetrit	3	11,7%	15,6%
3,1-5 kilomeetrit	4	10,7%	12,2%
5,1-10 kilomeetrit	5	18,3%	25,5%
Üle 10 kilomeetri	6	13,7%	18,4%

74) Mitu autot Teil (või Teie perekonnal) on ? autot

	Valim	Autojuhid
0	51,6%	0
1	37,6%	77,6%
2	8,9%	18,4%
3	1,0%	2,0%
4	0,8%	1,7%
6	0,2%	0,3%

Mis on Teie perekonna poolt kasutatavate autode väljalaskeaastad

75)

		Valim	Autojuhid
0	1	53,7%	7,1%
1970-1980	2	4,6%	9,5%
1981-1985	3	9,4%	18,7%
1986-1990	4	15,7%	32,0%
1991-1995	5	9,1%	18,4%
1996-2000	6	7,6%	14,3%

76)

		Valim	Autojuhid
0	1	89,8%	79,3%
1976-1985	2	2,5%	5,1%
1986-1990	3	2,0%	4,1%
1991-1995	4	2,1%	4,4%
1996-2000	5	3,6%	7,1%

77) Kas Te kavatsete osta lähiajal autot?

		Valim	Autojuhid
Vastamata	0	8,6%	1,7%
Jah	1	12,4%	15,6%
Ei	2	79,1%	82,7%

Millised järgnevatest teguritest piiravad kõige enam Teie autokasutamist?

Vastas 48,4% küsitletutest – autoomanikud:

	Kindlasti Mõnikord	Üldse mitte	Vastamata
78) Parkimiskohtade puudumine	18,7%	36,1%	15,6%
79) Autokütuse hind	55,8%	20,1%	9,5%
80) Liiklusummikud	12,9%	36,4%	18,4%
81) Liikluse ohtlikkus	11,9%	25,2%	28,9%
82) Muud tegurid (millised?).....	4,8%	4,8%	13,6%

Auto kasutamist piiravate teguritena märgiti järgmisi põhjusi:

- 1) **Raha või ka auto puudumist märgiti 27 korral. Näited:** Raha puudumine. Auto puudumine. Auto eksploatatsiooni kulud. Ei saa endale autot lubada. Kindlustuse maksumus. Ülikõrged parkimise tasud. Auto hind ja kõik sellega kaasnevad kulutused. Kui auto on rikkis. Auto on rikkis ja kindlustust ei ole.
- 2) **Isiklike probleeme märgiti 11 korral. Näiteks:** Mul ei ole lubasi. Väike sõitjastaaž. Juhilubade saamise raskus. Vajadus end liigutada. Ei huvita. Pideva vajaduse puudumine.
- 3) **Ilmastikutingimusi märgiti 6 korral: Näited:** Ilmastikutingimused. Teede olukord talviti. Talvel väljaspool Tallinna on väga ohtlik sõita autoga.
- 4) **Tööauto kasutamist märgiti 3 korral: Näited:** Asutuse autot kasutab keegi teine. Nädalalõpud.
- 5) **Liikluse halba korraldust märgiti 3 korral. Näited:** Halb liikluse korraldus. . Ei soovi keskkonnas autoga sõita.
- 6) **Tervislike põhjusi märgiti 3 korral.**

83) Kui tihti olete loobunud auto kasutamisest keskkonküsümuste pärast?

Vastamata		7,1%
Alati	1	0
Sageli	2	2,4%
Mõnikord	3	21,4%
Mitte kunagi	4	52,7%
Ma ei oma või ei oska autoga sõita	5	15,3%
34 ja 45		1,0%

Kas Te autojuhina olete keskkonnaküsimuste pärast võtnud ette järgnevaid tegevusi?

	Jah	Ei	Vastamata
84) Lülitanud seisu ajaks mootori välja	59,5%	17,3%	23,1%
85) Olete auto kasutamise asemel käinud jala või sõitnud jalgrattaga	32,7%	43,9%	23,5%
86) olete auto kasutamise asemel sõitnud ühistranspordiga	29,9%	49,3%	20,7%
87) Olete ostnud väiksema ja keskkonnasõbralikuma auto	17,3%	59,5%	23,1%
88) Olete auto ehitanud keskkonnasõbralikumaks	13,3%	63,6%	23,1%
89) Midagi muud (mida)?	2,4%	76,2%	21,4%

Üldse märgiti siia põhjendust 8 korral: Auto korras. Pliivaba bensiin. Uuendanud küttesüsteemi ja regulaarne kontroll. Istusin kodus. Ei ole midagi ette võtnud. Ei juhi ise. Autot ei ole. Ei oma isiklikult autot.

90) Mitu jalgratast on Teie perekonnal..... tükki

Vastamata ja 0 –	51,1%
1	24,6%
2	15,3%
3	5,9%
4	2,1%
5 ja enam ratast –	1%

91) Kui Teil veel ei ole, siis kas Te kavatsete soetada endale jalgratta?

Vastamata	24,4%
Jah	1 26,2%
Ei	2 49,4%

92) Kas Te käite oma lähikaupluses....

Vastamata	2,1%
Jalgsi	1 83,4%
Jalgrattaga	2 2,3%
Autoga/mootorrattaga	3 4,4%
Ei käi üldse	4 3,0%
Jalgsi ja jalgrattaga	12 1,6%
Jalgsi ja autoga	13 2,0%
23 ja 123	1,0%
14	0,2%

Millised järgnevatest teguritest piiravad kõige enam Teie poolt jalgratta kasutamist? Vastasid 48,9% küsitletutest – jalgrattaomanikud.

	Kindlasti	Mõnikord	Üldse mitte	Vastamata
93)Autode heitgaasid	15,2%	21,5%	31,6%	31,6%
94)Ilmastik	32,7%	34,7%	6,7%	25,9%
95)Parkimiskohtade puudumine jalgratastele	43,8%	15,2%	17,2%	23,9%
96) Liikluse ohtlikkus	19,2%	45,8%	23,2%	11,8%
97) Vanus või tervis ei luba	6,1%	10,1%	56,2%	27,6%
98) Pesemisvõimaluste puudumine tööl	16,2%	8,1%	43,4%	32,3%
99) Puuduvad turvalised jalgrattateed töökohani	48,8%	11,1%	17,5%	22,6%
100) Jalgratta hoiuruumide puudumine	49,5%	12,8%	13,5%	24,2%
101) Jalgrattad on liiga kallid	24,2%	22,9%	25,6%	27,3%

102) Muud tegurid (millised?).....	9,8%	1,7%	14,8%	73,7%
---------------------------------------	------	------	-------	-------

Mis takistab jalgratta kasutamist:

- 1) Varastamist ja röövimist mainiti 14 korral. Näited:** Oht varastamiseks, röövimiseks. Varastamine, ka siis kui ratas on lukustatud. Neid lihtsalt varastatakse nagu kõike muudki. Meilt varastati 2 jalgratast. Kardan jalgrattavargusi.
- 2) Jalgratta linnas kasutamise ebamugavust mainiti 8 korral. Näited:** Töökoht asub liiga kaugel ning ei ole mugavaid jalgrattateid töökohani. Ei meeldi linnas sõita rattaga. Jalgratta hoiuvõimaluse puudumine korterelamus.
- 3) Laiskust, mugavust ja huvipuudust märgiti 6 korral. Näited:** Laiskus, mugavus. 102-laiskus, pole sobivat jalgratast. Ei viitsi. Puudub huvi jalgratta vastu. Ainult märjaks, poriseks ja higiseks saamine
- 4) Vanadust märgiti 4 korral. Näited:** Vanadus. Kanged jalad. Linnas pole vajadust minu vanuses, maal sõidan.
- 5) Muid erinevaid väiteid esitati 8 korral. Näited:** Koerad. Pole vajadust. Ma ei sõida rattaga. Jalgratta kehv olukord. Jalgratast ei ole. Vabandust, aga Eestis pole Jamaika, aegajalt võiks ju tööle sõita aga mitte iga päev käija!

Reastage palun järgnevad ühistranspordivahendid keskkonnasõbralikkuse järgi?

		103) Marsruuttakso	104) Autobuss
Vastamata	0	16,8%	14,0%
1		2,3%	3,5%
2		3,6%	3,3%
3		6,8%	7,6%
4		27,8%	16,6%
5		37,9%	9,9%
6		4,8%	45,1%

		105) Linnalähirong	106) Tramm
Vastamata	0	14,8%	11,2%
1		12,5%	42,7%
2		11,0%	34,8%
3		43,8%	7,2%
4		5,4%	2,0%
5		6,4%	1,6%
6		5,9%	0,5%

		107) Takso	108) Troll
Vastamata		17,3%	10,7%
1		1,3%	35,1%
2		2,6%	31,8%
3		6,1%	13,8%
4		29,3%	3,0%
5		23,1%	2,8%
6		20,3%	2,8%

Millist ühistranspordi liiki Te kõige sagedamini kasutate (reastage palun sageduse järgi 1-6-ni)?

	109) Marsruuttakso	110) Autobuss
Vastamata	28,7%	7,4%
1	4,8%	43,5%
2	4,0%	24,4%
3	4,9%	13,5%
4	15,2%	6,4%
5	28,3%	1,6%
6	14,2%	3,1%

	111) Linnalähirong	112) Tramm
Vastamata	29,2%	12,9%
1	3,3%	19,3%
2	3,6%	28,3%
3	3,8%	23,1%
4	12,9%	9,7%
5	13,2%	5,1%
6	34,1%	1,6%

	113) Takso	114) Troll
Vastamata	25,2%	12,7%
1	6,9%	21,3%
2	4,9%	22,2%
3	9,1%	27,0%
4	20,3%	9,6%
5	17,8%	3,8%
6	15,8%	3,5%

**Mis tingimustel hakkaksite Te enam kasutama ühistransporti (reastage palun tähtsuse järjekorras 1-5-ni)?
Kas siis kui...**

	115) Piletid oleksid odavamad	116) Bussid oleks vähem täis
Vastamata	17,1%	21,9%
1	47,8%	16,0%
2	10,4%	30,0%
3	8,7%	15,3%
4	11,9%	15,2%
5	4,1%	1,6%

	117) Ümberistumisi oleks vähem	118) Oleks sobivamaid liine
Vastamata	24,1%	24,7%
1	8,1%	10,0%
2	19,6%	16,3%
3	25,9%	23,7%
4	20,3%	22,2%
5	2,1%	3,0%

	119) Midagi muud (mis)
Vastamata	0
1	66,1%
2	3,8%
3	1,2%
4	0,7%
5	1,3%
6	27,0%

Midagi muud all esitati järgmisi arvamusi:

- 1) **Ühistranspordi kvaliteeti märgiti 30 juhul. Näited:** Ühistransport oleks kiirem. Autobussid on vanad ja räpased. Et ühistransport oleks soe, puhas ja mugav. Et bussid liiguksid kiiremini. Juhul kui ühiskondlikus transpordis puuduks ebameeldiv lõhn ja seda sagedamini pestaks ja tuulutataks. Soemad bussid talvel. Saaksin tööle istudes kodust bussi ja väljudes töökohas. Kui asotsialid ei sõidaks bussides ja ei haiseks, sest olen maksnud kalli pileti eest. Peatused pole mitte alati läbimõeldud.
- 2) **Liiklusgraafikut märgiti 13 korral. Näited:** Tihedam graafik tiptundidel. Liiklusgraafikud peavad olema tasakaalustatud ümberistumiseks. Kui nad kauem käiksid. Tihedam ja täpsem graafik. Väiksemad sõiduintervallid.
- 3) **Ühistranspordi sagedast kasutamist märgiti 11 korral. Näited:** Kasutan niigi ainult ühistransporti. Kasutan praegu ja edaspidi niipalju kui vaja. Ei hakka mingil tingimusel rohkem kasutama, kuna kasutan niigi maksimaalselt. Kasutan ainult ühiskondlikku transporti kvartalikaardi alusel. Ma kasutan ühistransporti vastavalt vajadusele, sest mul puudub alternatiiv.
- 4) **Paindlikumat piletisüsteemi märgiti 5 korral. Näited:** Piletid kehtiksid ajalimiidi, mitte sõidukordade järgi. Sama pilet võimaldaks istuda ümber nt trammilt bussile teatud aja jooksul. Sõidu eest tasumine oleks mugavam (tunniaja pilet, kiikplaat vms).
- 5) **Probleeme kontrolöridega märgiti 5 korral. Näited:** Kontrolöride käitumiskultuur. Kontrolöride kui selliste puudumisel. Kui ei oleks selliseid kontrollimisi nagu need on praegusel ajal.
- 6) **Hakkaks kasutama vaid juhul kui autot ei oleks märgiti 4 korral. Näited:** Kui ametiauto käest ära võetakse. Kui ei oleks isiklikku autot.
- 7) **Mitte mingil juhul ei hakkaks kasutama märgiti samuti 4 korral. Näited:** Ei hakka kasutama. Mitte mingil juhul.
- 8) **Muid variante on märgitud 6 korral. Näited:** Kui oleks jalad terved. Elaksin kesklinnas.

120) Milline järgmistest valikutest aitaks Teie arvates kõige enam kaasa liiklusohutuse suurendamisele (valige kõige olulisem):

Vastamata		5,1%
Kiirusepiirangud	1	14,3%
Jalgrattateede eraldamine sõiduteest	2	12,4%
Kontrolli tõhustamine ja karistuste lisamine	3	21,9%
Liikluse parem planeerimine	4	26,9%
Teede parem märgistus	5	4,8%
Muu (milline)	6	1,8%
Märgitud on 2 erinevat varianti	7	7,7%
Märgitud on 3 erinevat varianti	8	4,0%
Märgitud on 4 ja enam varianti	9	1,2%

Muude all märgiti peamiselt liikluskultuuri ja korralduse küsimusi kokku 20 korral. Näited: Liiklusjärelvalve intensiivne töö (kohalolek) Et inimesed hakkaksid mõistusega liiklema. Kindlasti ka liikluskultuuri tõstmine, parandamine. Liikluse parem korraldamine, teekattemärgistus, viidad jms. Ohjeldada kiirustajaid (LE rikkujaid). Parem hingeharidus, alles seejärel kontrolli tõhustamine ja karistuste lisamine. Kõnniteed jääksid ainult jalakäijatele. Autoteede läbilaskevõime suurendamine (uued teed) Ülikarmid trahvid joobes juhtidele.

121) Kas Te kontrollite oma lapse liiklemisostkust teedel/tänavatel? Kas Te teete seda...

Vastamata		39,7%
Regulaarselt	1	30,0%
Juhuslikult	2	21,6%
Ei pea vajalikuks	3	8,7%

Kuivõrd häirivad Teid järgmised sõidukid?

	122) Suured veoautod	123) Bussid
Vastamata	10,5%	18,8%
Häirib väga	43,3%	10,2%
2	17,8%	16,3%
3	11,2%	22,6%
4	5,3%	13,3%
Ei häiri üldse	11,9%	18,8%

	124) Trammid	125) Trollid
Vastamata	20,9%	20,3%
Häirib väga	1,8%	1,6%
2	5,6%	5,8%
3	12,5%	14,0%
4	16,8%	19,1%
Ei häiri üldse	42,3%	39,2%

	126) Jalgrattad	127) Sõiduatod
Vastamata	20,4%	15,2%
Häirib väga	4,8%	17,8%
2	5,3%	12,0%
3	7,7%	22,2%
4	12,4%	15,5%
Ei häiri üldse	49,4%	17,3%

TÖÖ

Järgnevalt palume Teil vastata mõnele Teie tööd ja töökohta puudutavatele küsimustele.

Kas Te:

	Vastamata	Jah	Ei
128) Töötate	1,3%	62,9%	35,7%
129) Õpite	2,1%	12,9%	85,0%
130) Olete pensionil	1,8%	22,4%	75,8%
131) Olete töötu (töösuhe lõppenud, otsite tööd)	2,1%	5,3%	92,6%
132) Ajutiselt ei tööta (haige, lapsega kodus jne)	2,1%	4,0%	93,9%
133) Olete kodune, ei otsi tööd	2,3%	3,8%	93,9%

134) Kas töö, mida Te päeva jooksul teete, on põhiliselt.....

	Üldkogum	Töötajad
Vastamata	20,9%	0,5%
Istuv töö	22,4%	29,3%
Istuv töö, mis vaheldub kerge füüsilise koormusega	17,0%	19,6%
Liikuv, kuid füüsiliselt kerge töö	29,5%	36,6%
Raske füüsiline töö	9,6%	13,6%
Märgitud on mitut varianti	0,8%	0,3%

135) Kas Te töötate ...

	Üldkogum	Töötajad
Vastamata	22,4%	0
Vabas õhus	4,0%	4,7%
Nii sees kui väljas	21,4%	27,2%
Peamiselt sõidukis	3,8%	5,5%
Ruumis sees	48,1%	62,0%
Märgitud on mitu varianti	0,4%	0,6%

136) Kus asub Teie töökoht?

	Üldkogum	Töötajad
Vastamata	23,9%	0
Kesklinnas	24,4%	32,2%
Õismäel	2,6%	3,4%
Lasnamäel	10,5%	14,1%
Mustamäel	12,7%	16,8%
Nõmmel	4,4%	5,0%
Pirital	1,5%	2,4%
Koplis	4,1%	6,3%
Mujal (kus)	14,5%	18,3%
Märgitud on mitut piirkonda	1,5%	1,7%

Mujal asuvaid piirkondi märgiti kokku 24 korral. Kohad olid Majaka, Kadriorg, Saue, Viimsi, Maardu, Kakumäe, Kristiine, Haabersti, Sõjamäel, liikuv töö (autojuht) kõikjal, merelaeval, raudteel, Pelgulinnas, 60 kilomeetrit, Tondi, Muuga sadam, Kloogal, Kehra, Rummu.

137) Kas Teie või Teie tööandja peab tasuma Teie auto parkimise eest töökohta juures?

	Üldkogum	Töötajad
Vastamata	32,9%	11,0%
Jah	7,4%	8,9%
Ei	59,6%	80,1%

138) Kas Teie töökohta juures on jalgratta parkimisvõimalus?

	Üldkogum	Töötajad
Vastamata	27,2%	4,2%
Jah	22,4%	31,9%
Ei	50,4%	63,9%

139) Kas Teie töökohta läheduses on ühistranspordi peatus?

	Üldkogum	Töötajad
Vastamata	25,9%	1,6%
Jah	61,3%	82,2%
Ei	12,9%	16,2%

KODU

140) Mitu aastat olete elanud Tallinnas?..... aastat

Vastamata	1	1,6%
Kuni 8 aastat	2	8,9%
9 – 15 aastat	3	7,6%
16 – 25 aastat	4	21,4%
26 – 40 aastat	5	30,8%
41 – 74 aastat	6	29,7%

141) Kas Teie (või Teie pere) omanduses on Tallinnas korter või maja?

Vastamata	0	3,0%
Jah	1	89,8%
Ei	2	7,2%

142) Millises majas Te elate...

Vastamata	0	2,0%
Ühepere-elamus	1	11,0%
1-2 korruselises majas, kus elab 2-4 perekonda	2	11,0%
1-2 korruselises majas ridaelamus	3	3,5%
3-5 korruselises majas	4	51,1%
6-või enamakorruselises majas	5	21,4%

143) Mitmendal korrusel Te elate?.....

Elan..... Korrusel	
Vastamata	1,3%
1 korrusel	32,1%
2 korrusel	22,9%
3-5 korrusel	33,3%
6-16 korrusel	10,4%

144) Kas Te elate ...

Vastamata	0	1,5%
Kesklinnas	1	10,0%
Õismäel	2	7,6%
Lasnamäel	3	24,4%
Mustamäel	4	18,8%
Nõmmel	5	10,9%
Pirital	6	4,1%
Koplis	7	7,4%
Mujal	8	15,4%

Piirkond oli lisatud 28 korral. 12 korral märgiti Pelgulinna, Kristiine linnaosa märgiti 3 korral, Lilleküla 2, Kalamaja 2, Tondi 3, Majaka 2; lisaks veel Haabersti, Mähe, Männiku, Kose.

145) Kuidas Te hindate oma koduümbruse liikluse olukorda?

Väga hea	x	x	x	x	x	Väga halb
	13,0%	17,3%	39,4%	13,5%	12,4%	
Vastamata	4,4%					

146) Mis on Teie arvates liiklusolukorra hindamisel kõige olulisem. Kas (valige palun ainult üks variant)...

Vastamata	0	2,5%
Liiklemise mugavus	1	20,6%
Keskkonnasõbralikkus	2	6,4%
Liikluse ohutus	3	62,9%
Müra puudumine	4	4,0%
Miski muu (mis?)	5	3,7%

Märkusi oli 9: Müra, heitgaasid. Kõik eelnev kokku. Vähene liiklus. Distipliini puudumine. Aja võit. Mootorratturid teeksid oma jõulisi sõite väljaspool linna. Tänavate olukord. Kõik (kompleksne lähenemine). Et kõik liiklejad arvestaksid teineteisega.

Kas Te olete transpordist ja keskkonnast tulenevate asjaolude tõttu viimase aasta jooksul võtnud ette järgmisi tegevusi:

	Vastamata	Jah	Ei
147) Pesnud sagedamini aknaid	4,9%	45,5%	49,6%
148) Vahetanud vanad aknad uute vastu	5,3%	11,2%	83,5%
149) Ei ava tänavapoolseid aknaid	5,3%	24,2%	70,5%
150) Jalutate magistraalteedest eemal	5,8%	50,6%	43,7%
151) Ei kuivata õues pesu	5,3%	26,5%	68,2%
152) Olete vahetanud korterit	5,3%	5,1%	89,6%
153) Midagi muud (mida)?	5,1%	1,8%	93,1%

Märgiti järgmisi variante: Võidelnud õlitsisternede vedava rongiliikluse vastu Maardu-Miiduranna liinil. Kuna äsjaremonditud Veerenni tn. Raudteeülesõidukoht on tõstnud tunduvalt kiirusi nimetatud ülesõidukoha-Järvevana tee vahelisel lõigul, olen vahetanud senised ratsionaalsed igapäevamarsruudid ohutumate, kuid pikemate ja aeganõudvamate vastu. Istusin kodus. Aknad on hoovi. Aknad avanevad vaiksesse rajooni (mets on kõrval). Tihendanud kõik aknad ja ukсед. Paigaldatud rõduaknad (müra ja tuuletõmbuse vähenemine). Ei lase last tänavale jalutama (5-aastane) Pesnud sagedamini aknalaudu. Ehitanud lodza kinni, et vähendada müra korteris, kuna maja asub otse Vilde tee lähedal. Pühkinud korteris tolmu, mida tuleb meeletult. Midagi ei ole teinud. Ei ole vajadust.

154) Kas Te tahaksite oma elukoha lähedusse nõ liikluse rahustajaid (õueala piiranguid, "lamavat politseinikku" jms).

Vastamata	0	6,3%
Jah	1	55,5%
Ei	2	38,2%

155) Kas Te kannatate stressi all oma igapäevaelus:

Vastamata	0	1,8%
Jah, sageli	1	13,8%
Jah, aegajalt	2	38,9%
Raske öelda	3	18,5%
Enamasti mitte	4	18,1%
Ei	5	8,9%

156) Kui Teil oleks võimalik elukohta Tallinnas vabalt valida, siis kus tahaksite elada?

Vastamata	0	2,8%
Praeguses elukohas	1	62,3%
Mujal (kus).....	2	34,9%

Kõige sagedamini mainitud piirkonnad olid:

Nõmme, Hiiu, Pääsküla	56 korda
Pirita, Viimsi, Merivälja, Pirita-Kose	53
Kakumäe, Veskimetsa	11
Õismäe	9
Kadriori	7
Mustamäe	6
Kesklinn	3

Mainiti veel: Türi, Pärnu, roheline vaikne rajoon, Kalamaja, aedlinn, linnast väljas olev maja, linnast väljas, mitte Tallinnas, agulis, metsas, linnast väljas mere ääres, eramajas, Lillekülas, linna lähedal, vanematest eraldi, linnast väljas, kus on värskem õht ja rohkem loodust, linna lähedal, peateest eemal, Mõigu, Mähe või Muuga, linna piires eramajas, Lohusalu, maal, Lasnamäe, äärelinnas, oma majas, linna lähedale oma maja, teises kohas, välismaale, maal, mere ääres, kus on rohkem rohelist jne.

157) Kas Teil on kavas lähiaastatel elukohta muuta?

Vastamata	0	1,5%
Ei	1	59,5%
Ei oska öelda	2	28,7%
Jah	3	10,4%

158) Kui Te vastasite jaatavalt, siis kuhu Te kavatsete minna? Kas...

Vastamata	0	79,4%
Mujale Tallinnas	1	14,3%
Mujale Eestisse	2	3,6%
Välismaale	3	2,6%

159) Kas Teie soov elukohta vahetada on tingitud keskkonnaprobleemidest?

Vastamata	0	39,2%
Jah	1	11,4%
Ei	2	49,4%

160) Kui Te ka viimasele küsimusele vastasite jaatavalt, siis palun märkige siia need probleemid, mis Teid kõige enam häirivad?

Vastamata	86,5%
Märkused	1 13,5%

Vastuseid on võimalik jaotada järgmiselt:

1) Müra ja transpordiprobleeme märgiti kokku 35 korral. Näited:

Müra ja üldine tormamine, ei tea kuhu? Müra, õhu saastatus. Maja on tee ääres ja müra kostab majja. Õhk on saastatud. Õlirongide pidev kihutamine Maardu-Miiduranna liinil. Müra, vibratsioon jne. Probleem on selles, et paari aasta pärast on laps juba nii vana, et õues mängida ja joosta, kuid Tallinnas oleks see liialt ohtlik (tihe liiklus jne.).

2) Üldist saastatust ja roheluse puudumist märgiti 16 korral. Näited:

Vana maja, haljastus on korrastamata, kõnniteed on korrastamata. Palju tolmu Vao karjääri pärast. Paekivi karjääri tolmu ja suvel põlev raba suits. 1) rohelise õue puudumine; 2) sõidutee on kõrval; 3) paljude elanikega maja, kus kõik on räpane ja raske on leida süüdlast. 4) kivine ümbruskond, puuduvad pargid. Autode heitgaasid; suitsetajad; narkomaanid; kodutud inimesed, kes levitavad ka haigusi; prügikonteinerite antisanitaarsus; laste kasvatamiseks ja normaalseks arenguks vajalike tingimuste puudumine. Kõige enam häirib korraliku haljastuse puudumine Lasnamäel (kohati on olemas, kohati puudub täielikult). Mind häirib kõik, mis on seotud Harku järve ja Tiskre ojaga, kuna nende saastatuse korral jääb kalu üha vähemaks.

3) Korteriga seonduvaid probleeme märgiti 8 korral. Näited: Kortermaja ei rahulda Paneelmaja õhk, ühiselamu tunne sellises majas. Korterite läbikostvus. Elukohta vahetamist takistab see, et jääme oma riigikorteriga omanikuga majja. Selle küsimuse peaks riik lahendama enne, kui peremees meid kuuse alla tõstab. Tahaks oma maja.

4) Autode parkimisega seonduvaid probleeme märgiti 5 korral. Näited: Migratsiooniameti autode parkimine minu maja akende all, heitgaasid, prügi. Asutused ei peaks paiknema elumajas. Naaber pargib diislikütusega veoautot akna all, mis mürgitab toas õhku.

6) Rahulolu elukohaga väljendati 4 korral: Mind ei sega keegi. Elukohta vahetada pole mõtet, rajoon on hea ja ümbritsev keskkond on hea. Olen Lasnamäe nõlval, värske mereõhk ja vaade merele, miski ei häiri.

7) Kuritegevust märgiti samuti 3 korral.

Lisaks mainiti veel sedagi, et segab kõrgepingeliin ja majavanem.

INIMENE

Lõpetuseks palume Teil vastata veel mõnedele Teid puudutavatele küsimustele.

161) Kui suur on Teie sissetulek ühe perekonnaliikme kohta kuus. Liitke palun kokku kogu kättesaadud raha ning jagage pereliikmete arvuga

Keskmine (0 väljas) 2505,84 krooni

Vastamata	0	12,9
Kuni 999 krooni	1	6,9%
1000 – 1499	2	14,3%
1500 - 1999	3	16,0%
2000 - 2999	4	24,2%
3000 – 4499	5	15,7%
4500 - 18 000	6	10,0%

162) Kuidas hindate oma majanduslikku seisu?

Vastamata	0	3,6%
Olen jõukas	1	0
Olen küllaltki heal järjel	2	4,8%
Tulen omadega toime	3	53,7%
Tulen vaevu ots-otsaga kokku	4	30,0%
Ei tule üldse toime	5	7,9%

Esitame Teile 4 väidet inimese omaduste ja käitumisviiside kohta. Iga väite puhul tuleb otsustada, kuivõrd see kehtib Teie kohta isiklikult.

	163) Tunnen end närvilisena ja seesmiselt pingul olevana	164) Mul on ilma erilise põhjuseta osavõtmata ja väsimustunne
Vastamata	14,7%	16,3%
Üldse mitte	16,1%	18,5%
2	11,7%	17,5%
3	9,2%	12,9%
4	18,8%	11,4%
5	15,0%	11,0%
6	10,0%	8,1%
Alati	4,4%	4,4%

	165) Olen ilma nähtava põhjuseta kõigea rahulolematu	166) Olen ilma erilise põhjuseta vaheldumisi kurb ja rõõmus
Vastamata	18,3%	17,3%
Üldse mitte	26,2%	22,1%
2	21,1%	18,1%
3	8,7%	10,5%
4	9,2%	13,0%
5	8,1%	5,9%
6	4,4%	5,9%
Alati	4,0%	7,1%

167) Teie vanus..... aastat

Vastamata	0	2,3%
15-19	1	6,8%
20-29	2	18,5%
30-39	3	16,8%
40-54	4	26,2%
55-64	5	16,0%
65 ja vanemad	6	13,5%

168) Teie sugu:

Vastamata		2,3%
Mees.....	1	42,5%
Naine	2	55,2%

169) Milline on Teie perekonnaseis?

Vastamata		3,0%
Vallaline.....	1	21,4%
Abielus (ka vabaabielus)...	2	53,9%
Lesk.....	3	8,6%
Lahutatud	4	13,2%

170) Kui suur on Teie pere?.....inimest

Vastamata		4,3%
1 inimene	1	14,3%
2 inimest	2	28,3%
3 inimest	3	27,5%
4 inimest	4	17,3%
5 ja enam inimest	5	8,2%

171) Mitu last Teil on..... last,

0	34,6%
1	30,6%
2	28,0%
3 ja enam last	6,9%

172) neist..... Alaealisi

0	65,4%
1	22,9%
2	8,7%
3 ja enam last	3,0%

173) Milline on Teie kõrgeim haridustase?

Vastamata	0	2,1%
Algharidus (4-6 aastat)	1	2,0%
Põhiharidus (7-9 aastat)	2	12,0%
Keskharidus	3	24,9%
Keskeriharidus	4	34,6%
Rakenduslik kõrgharidus	5	6,9%
Ülikooliharidus	6	16,5%
Teaduslik kraad	7	1,0%

174) Kuidas Te hindate oma tervislikku seisundit? Kas see on...

Vastamata	0	2,0%
Väga hea	1	4,9%
Üsna hea	2	27,7%
Rahuldav	3	47,8%
Viletsavõitu	4	13,3%
Väga halb	5	4,3%

175) Kas Teie elustiil on tervist hoidev?

Vastamata	0	1,6%
Jah	1	19,1%
Pigem jah kui ei	2	47,6%
Pigem ei kui jah	3	27,7%
Ei	4	4,0%

176) Kas Te põete mõnd kroonilist hingamisteede haigust?

Vastamata	0	2,5%
Jah	1	14,8%
Ei	2	82,7%

Palun hinnake, kuivõrd mõjutavad Teie tervist järgmised tegurid:

	177) Müra	178) Tolm, tahm
Vastamata	14,2%	12,7%
Üldse mitte	14,0%	6,4%
2	17,1%	11,5%
3	21,7%	19,1%
4	14,5%	20,4%
Alati	18,5%	29,8%

	179) Sagedased ilmapuudused	180) Tehisest keskkonnas viibimine, roheline puudumine
Vastamata	11,5%	18,5%
Üldse mitte	19,6%	10,7%
2	15,3%	9,9%
3	20,4%	18,8%
4	13,0%	20,6%
Alati	20,1%	21,6%

181) Kas Te...

		Eestlased
Vastamata	0	1,8%
Pole kunagi regulaarselt suitsetanud	1	48,4%
Olete loobunud suitsetamisest	2	12,9%
Suitsetate vahetevahel, kuid mitte iga päev	3	10,3%
Suitsetate iga päev	4	26,7%

182) Ankeedi keel?

Vastamata	0	0,2%
Eesti	1	56,2%
Vene	2	43,7%

183) KUI TEIL TEKKIS ANKEETI TÄITES MÕTTEID, MIDA PEATE OLULISEKS MÄRKIDA, SIIS PALUME NEED KIRJUTADA SIIA.

Vastamata	0	87,8%
Märkused	1	12,2%

Vastajate märkmed võime jaotada kahte suuremasse gruppi:

1) Ankeeti puudutavaid märkusi esitati 21 korral. Näited: Et sellest uurimusest midagi muutuks. Väga kena, et selliseid küsitlusi läbi viiakse. Pean ankeetide täitmist mõtetuks! Rääkida sellest valjemini kui lihtsalt anonüümsete küsitlustega. Kõik on tore, kui ka midagi tehakse, ja arvestatakse linnakodanike arvamustega. Tallinna linnas tehakse palju asju mõtlematusest ja puhtalt raha raiskamise eesmärgil, on palju absurdsust. Kui selliseid ankeeti täidavad Eesti elanikud ja nende transpordi ja keskkonnaprobleeme hakkavad lahendama riigiametnikud, siis Eesti muutub ilusamaks, puhtamaks, parema heaoluga riigiks ja suureneb ka sündimus. Ma olen kõikide

ettevõtmiste poolt, mis aitavad suurendada inimeste heaolu Eestis. Soovin edu andmete üldistamisel ja objektiivsete järelduste tegemisel. Kõik on hästi läbi mõeldud, kuid minu arvates ei vasta küsimusele pere sissetulekute kohta mitte keegi.

Täna tähelepanu eest minu probleemide vastu. Kui teie minu vastuste põhjal ka midagi ette võtate, siis olen ma väga tänulik. Mis selle kõige mõte oli? Võiks olla üksikasjalisem. Ankeet võiks olla natukene lühem. Isegi minul, kes päev otsa lapsega kodus on, jooksid juhtmed vahepeal kokku. Pidin seda mitmes osas täitma, muidu ei oleks suutnud küsimustesse korralikult süveneda ning vastused ei oleks nii tõesed.

Soovima, et selle küsitluse kokkuvõtte avaldatakse ka mulle. Suur tänu ankeedi eest-ta aitab uut moodi näha meie igapäevaelu probleeme. Oleks väga hea kui avalikkuse ette jõuaksid ka juhtumid rahva seast. Juba seda võiks nimetada valguseks tunneli otsas. Kuid, tundub, et seda mu silmad enam ei näe.

2) Teise suurema grupi moodustasid pensioniküsimused. Neid mainiti 10 korral. Näited: Probleemid on sellised, et kõik produktid kallinevad aga pension ei suurene, maksud tõusevad, kõik kallineb, ka minimaalseks elamiseks enam raha ei jää. Seesmisel pinged ja rahulolematust tekib väike sisse tulek. Puhkuse ajal ei saa kuhugi minna puhkama. Elu praegu on mõeldud ainult rikkurite jaoks, kes oskavad varastada ja välja pressida. Kas keegi võimalolijaist (riigis või linnas) suudaks vastata küsimusele-kuidas elada stressita (pideva!) pensionäri 1512 kroonise sissetulekuga kogu aeg tõusvate maksude (vesi, küte, elekter, telefon, postiteenused jne) ja hindadega? Paluks, et saaks rohkem pensioni.

3) Muid probleeme esitati kokku 39 korral. Näited: Tahaks, et Loomaaias oleks sisse seatud webi punkt ja 24 tundi ööpäevas oleks interneti translatsioon...Koerte vale hoidmise ja lahtilaskmise eest ilma suukorvita, kusjuures nende järgi ei koristata, teen ettepaneku karistada nende koerte peremehi rahatrahviga. Ärge vahetage trollibusse autobusside vastu. Et meie haljasaladel ei oleks jalgradu, ega tänavalastest ei kasvaks prügikolle. Edu kokkuvõtete tegemisel! Selgitada elanike seas, kui väga on vajalik säilitada meie elukeskkonda elamisväärseks ja püüda kaasata neid seda ise vabatahtlikult mõjutama (väga head olid vanasti hoogtööpäevad, kuid seda peaks korraldama vähemalt paar korda aastas). Rohkem kontrollima eramajaomanike jäätmete paigutamist (tihti viiakse neid lihtsalt loodusesse ja seda nii linnas kui väljaspool seda). Aedlinnadesse ka korralikud kõnniteed ja võimalusel ka jalgrattateed rajada. Tagasi looduse juurde! Hoiame puid ja parke, mis vähegi hoiavad ja korjavad endale süsihappegaasi ning neutraliseerivad meie keskkonda. Ameerikas on serif valitav, ka meil tuleks Tallinna politseiprefekti koht muuta valitavaks. Alaealistele ja noortele võiks olla rohkem spordirajatisi, huvialakohti. Likvideerida prügimägi mis asub maja vastas. Võtke midagi ükskord ka ette! Vähem tuleb rääkida ja enam teha reaalseid asju, lahendada neid ja mitte arutleda nende üle.

Et kõik, mis sai siia märgitud, ka linnahärrade poolt saaks ära tehtud.

TÄNAME TEID