

**TARTU ÜLIKOOL**

Sotsiaal- ja haridusteaduskond

Ühiskonnateaduste instituut

Kaisa Laurimaa

**JALGRATTAGA SÕITMINE KUI ELUSTIIL  
TARTU LINNA NÄITEL**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: Andu Rämmer, MSc

Tartu 2014

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töös kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Kaisa Laurimaa

02.06.2014

## **Abstract**

### **Bicycling as a lifestyle in the example of Tartu**

The aim of this bachelor thesis is to find out bicycling related opinions and experiences of people, who bicycle everyday in Tartu, and if and how can bicycling be seen as a lifestyle.

In Estonia bicycling topic has been previously studied mostly with quantitative methods. Those methods can give overview of this topic, but have a limited access to information about the people who ride bicycles. Bicycling is still mainly seen as a sport, although more and more people are using bicycle daily to get from one place to another. To understand more of the everyday bicycling, this research is based on qualitative method and the topic is analyzed through lifestyle perspective.

For this research, four half-structured individual interviews were carried out among people, who ride a bicycle daily in Tartu and use bicycle as an alternative to a car or a bus ride or walking.

Based on the interviews people prefer to ride a bicycle in Tartu, because it is a cheap and fast way to get around. They also value the independence it gives and being outside. To the interviewees bicycling means sport, transport, fun, independence, freedom and health. As a surplus value people mentioned that bicycling makes them more active and is environment-friendly. Slight unity with other bicyclers and participating in bicycle rides were also noted.

Interviewees mentioned briefly that bicycling has perhaps made them calmer and freer and has helped to get fit. Moreover the interviewees do not have to plan their day ahead, because they are in charge of their own time. Bicycling has also made people's life easier, brought along joy and even more positive attitude towards life.

Some people approved the possibility of seeing bicycling as a lifestyle and some did not. Most of the people did not associate bicycling as a lifestyle with themselves. However bicycling could be seen as a lifestyle based on the interviewees' answers about how bicycling effects their lives.

Keywords: bicycling, cycling, bicycle, lifestyle.

# Sisukord

Sissejuhatus.....	4
I TEOORIA.....	5
1. 1 Varasemad käsitlused.....	6
1. 2 Varasemad uuringud.....	12
1. 3 Rattakultuur.....	14
1. 4 Tour d'ÕÕ ja Tallinn Bicycle Week.....	16
1. 5 Uurimisprobleem.....	17
II METOODIKA.....	18
2. 1 Uurimismeetod ja selle põhjendus.....	18
2. 2 Intervjuud.....	19
2. 2. 1 Osalejad.....	19
2. 2. 2 Intervjuu kava.....	20
2. 2. 3 Intervjuude läbiviimine.....	20
2. 2. 4 Andmete salvestamine, transkribeerimine ja kodeerimine.....	21
2. 2. 5 Uurimuse eetiline aspekt.....	22
III ANALÜÜS JA ARUTELU.....	23
3. 1 Jalgrattasõidu eelistamine.....	23
3. 2 Jalgrattasõidu tähendus.....	26
3. 3 Jalgrattasõidu mõju.....	31
3. 4 Elustiil .....	34
Kokkuvõte.....	39
Kasutatud kirjandus.....	42
Lisad.....	44
Lisa 1. Facebooki grupi “Eesti Rattarikkaks” lehele postitatud üleskutse.....	44
Lisa 2. Eesti Rattarikkaks Facebooki grupi tutvustus.....	44
Lisa 3. Intervjuu kava.....	44

## Sissejuhatus

Jalgratta igapäevaseks sõiduvahendiks kasutamine on muutumas aina populaarsemaks. Seda kinnitab nii rohkete ratturite nägemine linnapildis kui ka uudis, et 2013. aastal ületas enamikes Euroopa riikides rattamüük uute autode müügi (Chalabi, 2013). Teema päevakohasust näitab ka asjaolu, et viimastel 2013. aastal toimunud kohalike omavalitsuste volikogude valimistel oli ka jalgrattateede võrgustiku parandamine valimislubaduste seas (Tartu valimis..., 2013).

Liigun ise igapäevaselt Tartu linnas jalgrattaga ning rattasõit on muutunud tähtsaks osaks minu igapäevategemistes. Sellest tulenevalt pakkus mulle huvi teada saada teiste jalgratturite arvamusi ja mõtteid ning uurida bakalaureusetöö jaoks jalgrattaga sõitmist. Tegu on laia ja uudse teemaga, kuna üha rohkem inimesi sõidab igapäevaselt jalgrattaga. Käesolevas töös on jalgrattaga sõitmist uuritud elustiili mõiste läbi. Selle vaatenurga kasutuse eelduseks on mõte, et rattasõit ei tähenda vaid ühest kohast teise saamist, selle taga võib olla ka muid mitte nii ilmseid lisaväärtusi ning aspekte. Eestis ei ole jalgrattaga sõitmist eriti uuritud ei kvalitatiivsete meetoditega ega ka elustiili nurga alt, seega võib käesolev töö pakkuda palju uut informatsiooni ning teadmisi.

Oluline on rõhutada, et siin töös on jalgrattaga sõitmist käsitletud kui igapäevast liikumisviisi. Sõnad “rattasõit” ja “jalgrattasõit” ei viita siinkohal spordialale (välja arvatud juhul, kui see on kontekstiga seotud), vaid igapäevasele jalgratta kasutamisele. Samuti kasutan paralleelselt sama tähendusega sõnu “jalgrattaga sõitja”, “jalgrattur” ja “rattur”. Toon selle asjaolu esile, kuna viimased kaks sõna on tihti seostatud just rattaspordiga, mida minu töö ei käsitle.

Töö alguses uurin, kuidas saaks jalgrattaga sõitmist näha elustiilina just selle mõiste definitsioonide ja käsitluste kaudu. Hiljem keskendun analüüsile, mille teemaks on jalgrattaga sõitmise ning selle elustiilina nägemine inimeste endi arvamuste ja kogemuste põhjal. Töö keskendub Tartu linnas igapäevaselt jalgrattaga sõitvatele inimestele, kes kasutavad jalgratast tavalisteks sõitudeks ja liikumisteks. Töö koosneb kolmest põhilisest osast. Esiteks esitan elustiili mõiste ja jalgrattateemaga seotud teoreetilise poole, seejärel tutvustan uurimismeetodit. Töö viimane osa koosneb kogutud materjali analüüsist ning arutelust.

# I TEOORIA

Käesolevas töös olen jalgrattaga sõitmist seostanud elustiiliga. Seda teemat võiks vahest uurida ka subkultuurina. Näiteks on 2013. aastal ilmunud Airi-Alina Allaste poolt koostatud raamatus “Subkultuurid” ka Madis Altermanni ja Lee Maripuu artikkel, mis käsitleb mootorratturite subkultuuri kujunemist Eestis. Jalgrattaga sõitmist ei ole palju vaadeldud spordist eraldi seisva tegevusena, seepärast võtan siin vaatluse alla elustiilile lisaks vaid subkultuuri. Järgnevalt kirjutan, miks käsitlen teemat elustiili mõiste läbi.

Subkultuuri mõistet on läbi aegade rakendatud eelkõige noortega seotud uurimustes, muuhulgas uurides noorte muusikalist maitset ja stiilieelistusi. Bennetti (1999: 600) sõnul käsitles Birminghami koolkond subkultuuri kui noortekultuuri hälbivat käitumist ja nende käitumist mõisteti kollektiivse reaktsioonina eriti töölisklassi noorte poolt struktuurasetele muutustele, mis leidsid aset sõjajärgses Briti ühiskonnas. Subkultuure nähti osana töölisklassi võitlusest nende sotsiaal-majandusliku olukorra vastu (Bennett, 1999: 601). Bennett (1999: 605) on välja toonud, et uurimustes, mis kasutavad seda mõistet seoses noorsoo, muusika ja stiiliga, on läbiv uskumus, et subkultuurid on ühiskonna alamhulgad või kultuurid kultuuride sees. Ta seletab, et selline kontseptsioon kehtestab sotsiaalsed kategooriad ja jaotused, mida on empiiriliselt keeruline kontrollida ja kinnitada. Subkultuuri mõiste on olnud omane pigem klassiühiskonnale. Tänapäeva ühiskondades pole aga enam nii selgelt võimalik eristada kindlaid klasse ja nendega seonduvaid subkultuure ning seepärast on subkultuuri mõiste oma algsest tähendusest kaugenenud. Jalgratturite näol ei ole tegu grupiga, mis oleks konkreetselt piiritletud. Samuti võib öelda, et jalgratturid otseselt ei võitle millegi vastu nii nagu töölisklassi noored seda kunagi tegid. Nende põhjuste pärast kasutangi käesolevas töös elustiili mõistet iseloomustamiseks igapäevast jalgrattaga sõitmist.

Järgnevas peatükis annan ülevaate, kuidas defineeritakse, mõistetakse ja seletatakse elustiile. Sama peatüki lõpus teen ka väikse kokkuvõtte, mis definitsioonide ja seisukohtadele toetudes seostan jalgrattaga sõitmist elustiiliga. Seejärel tutvustan rattateemalisi uuringuid ja kirjutan rattakultuurist. Peatüki lõpus võtan osa kokku uurimisprobleemiga ning esitan uurimisküsimused.

## 1.1 Varasemad käsitlused

Selles osas seletan elustiili mõistet erinevate allikate põhjal. Kirjutan Featherstone'i, Weberi, Chaney ja teiste käsitlustest. Mõned neist teooriatest on küll ehk vanad, kuid järgneva ülevaatega üritangi välja tuua erinevaid vaatenurki, kuidas on sotsioloogid erinevatel aegadel elustiile defineerinud ning seletanud.

Blackwelli sotsioloogia entsüklopeedia (Katz-Gerro, 2007: 2644) järgi hõlmab elustiil indiviidi igapäevaelu tüüpilisi jooni. Need tunnusjooned käivad huvide, arvamuste, kommete ja käitumissuundumuse kohta. Näiteks on elustiil seostud vaba aja valikute ja selle jaotamisega, riiete ja toidu eelistustega. Samuti muusika-, kirjanduse-, kunsti- ja televisiooni programmide maitsega ning tarbekaupade ja teenuste valikuga. Elustiil haarab seega väga mitmeid valdkondi korraga. David Chaney (2009: 5) järgi on elustiilid tavade ja hoiakute komplektid, mis on arusaadavad kindlates kontekstides. Mike Featherstone (2007: 81) osutab asjaolule, et tänapäevases tarbimiskultuuris tähistab elustiil indiviidi tasemel individuaalsust, eneseväljendust ja identiteeti. Inimese riietuse, kõne, vaba aja harrastuste, söömis- ja joomiseelistusi ning samuti kodu, auto ja puhkuse valikut peetakse omaniku või tarbija maitse individuaalsuse ja stiilitunnetuse indikaatoriteks (Featherstone, 2007: 81). Sellest tulenevalt panustab inimene oma elustiili väga mitmete ja väikeste tegevuste ning otsustega. Järelikult on elustiil inimese elu erinevaid aspekte, arvamusi ning eelistusi ühendav nähtus.

Palju on rõhutatud, et elustiili mõjutab tarbimine ning tarbimisharjumused (Chaney, 2009 ja Featherstone, 2007). Maitse- ja tarbimismustrid on mõjutatud inimese haridusest, majanduslikest ressurssidest, ameti omadustest, vanemate haridusest ja vanemate elustiilist. Lisaks on veel olulisi faktoreid nagu sugu, vanus ja rass, millest samuti võib oleneda, millised on inimese maitse- ja tarbimismustrid (Katz-Gerro, 2007: 2645).

Max Weberilt (1946, Katz-Gerro, 2007: 2644 kaudu) pärineb Blackwelli sotsioloogia entsüklopeedia järgi üks peamine sotsioloogiline definitsioon elustiili mõistele. See rõhutab elustiili kui sotsiaalse diferentseerumise vahendit, mida saaks kasutada mingi kindla sotsiaalse seisuse omandamiseks või säilitamiseks. Väide annab siiski ruumi mõttele, et elustiiliga ei pea

kaasnema seisus ning see võib olla ka lihtsalt inimesi eristav tegur. Laiahaardelisem on Weberi (1946, Katz-Gerro, 2007: 2644 kaudu) mõte, et inividid ja grupid võtavad elustiili omaks selleks, et väljendada ja säilitada oma identiteeti mingis kindlas ajas ja kohas.

Weberiaanliku teooria raamistikus on elustiil seisuste avaldus, mida saab eristada klassist. Weber defineerib klasse kui grupeeringuid, mis on majanduslikult paika pandud, samal ajal kui seisused on kogukonnad, mis on määratud au kindla sotsiaalse hinnangu kaudu. Au, mis kaasneb seisusega (*status honor*), on tavaliselt väljendatud spetsiifilise elustiili poolt nii nagu seisuse tarbimismustrid hõlmavad prestiiži ja au, mis nende mustrite juurde kuuluvad. Kuna seisus ootab, et selle liikmed jagavad konkreetset elustiili, saab sellest iseloomulik ilming läbi mille kuuluvus, seeläbi seisus, saavad olla tajutud (Weber, 1946, Katz-Gerro, 2007: 2645 kaudu). Weberi järgi on seisused seega eristatavad elustiilide kaudu ning elustiilidel saab vahet teha seisuste läbi.

Ühiskond on muutumas selliseks, et enam ei ole fikseeritud seisusgrupe, millega seostuks kindla eluviisi omaksvõtt (Featherstone, 2007: 81). Seega ei ole Weberi teooria seisustest elustiili mõttes enam nii päevakohane, kuna tänapäeval ei tähenda mingi seisus kindla elustiili omastamist ning vastupidist. Sellest võib tuleneda, et elustiilid, mis varem olid mõeldud vaid väga rikastele või väga prestiižetele inimestele, on ligipääsetavad inimestele ning tahetud nende poolt, kes nii-öelda vastavat seisust ei oma.

Kollektiivsed ühendused on kaasajal killustunud ja tihti konfliktised, seega elustiilid, mida seostatakse mingisse gruppi kuuluvusega, on muutlikumad ja ristuvamad (Katz-Gerro, 2007: 2646). Eelnevat väidet toetab ka Chaney (2009: 93) ütlus, et elustiilid ei ole alati kõikehõlmavad. Elustiilid võivad Chaney (2009: 93) sõnul koos eksisteerida ja samal ajal üksteisega kattuda. Sellest tulenevalt võiks järeldada, et elustiile on siis ka rohkem ning need on konkreetsemad. Chaney mõtte järgi võib inimesel olla mitu elustiili korraga, mis viitab, et elustiilid võivad käia mingite eluvaldkondade kohta, näiteks söömise, vaba aja harrastuste ja liikumisviisi kohta. Nii viisi ei ole inimesel seda ühte elustiili, vaid võib olla mitmeid, mis võivad olla sarnased ning samal ajal kehtivad.

Featherstone (2007: 26) on märkinud, et tarbimiskultuuris on kalduvus esitleda elustiili kui sisemist ühtsust mitte nõudvana. See mõte võtab kokku ka eelnevad ideed, et ühte elustiili omavad inimesed ei pea kuuluma ühte ja samasse seisusgruppi ning jagama teisigi ühiseid tunnuseid (amet, haridus, elukoht jne). Kuigi eespool kirjutasin, et maitse ja tarbimismustrid on mõjutatud haridusest, majanduslikest ressurssidest, ameti omadustest jms, siis Featherstone'i peatüki alguses oleva definitsiooni (lk 6) järgides võib rõhutada pigem seda, et elustiil näitab inimese individuaalsust. Selle järgi sarnanevad sama või sarnase elustiili omajad pigem individuaalsuse, eneseväljenduse ja tarbimisharjumuste poolest ning ühtsust, mis põhineks näiteks ühte staatusgruppi kuulumisel, sarnastel ametitel või haridustasemel, ei ole vaja.

David Chaney (2009: 4) eelduse põhjal on elustiilid kaasaegse maailma või tänapäevasuse tunnused. Eelduse all mõtleb ta seda, et kaasaegsetes ühiskondades elavad inimesed kasutavad elustiili mõistet kirjeldamaks enda ja teiste tegevusi. Elustiilid on Chaney järgi tegevuste mustrid, mis eristavad inimesi (Chaney, 2009: 4). Erinevalt Weberist ei ole Chaney jaoks elustiilid need tunnused, mille järgi inimesed seisustesse jaotuvad, vaid pigem on ta mõtelnud üldist üksteisest eristumist.

Chaney (2009: 4) sõnul ei pruugi elustiilid puudutada igaüht. Ta seletab, et kindlasti on olemas ka inimesi, kes ei tunnista, et neil on mingi kindel elustiil või et nad võib-olla tahavad omada elustiil. Kuid Chaney sõnul võib üldiselt võib väita, et elustiili mõistet saab kasutada avalikus diskursuses ilma, et seda peaks väga seletama. Elustiilid on seega osa modernse maailma igapäevasest ühiskondlikust elust ja võib arvata, et need toimivad interaktsioonis viisil, mis oleks mõistetamatu neile, kes ei ela tänapäeva ühiskonnas (Chaney, 2009: 4).

Tarbimine on Chaney (2009: 15) sõnul sotsiaalelu ja kultuuriliste väärtuste keskne fookus. Tarbimist puudutab Chaney elustiilidest rääkides palju. Ta defineerib tarbimist väga laialt, viidates kõikidele sotsiaalsete tegevuste tüüpidele (muud tegevused või lisaks nendele tegevustele, mida inimene töökohal teeb), mida inimesed võivad kasutada enda iseloomustamiseks ja identifitseerimiseks (Chaney, 2009: 14). Elustiili mõiste on arenenud tarbimiskultuuri kontekstis ja olnud sellest ka sõltuvuses (Chaney, 2009: 21). Tarbimise, nii

kaupade ostmise, kontserdil käimise või teatrietenduse külastamise, kaudu väljendab iniviid oma maitset ja eelistusi ning nende valikute põhjal moodustub ka elustiil. Siin seisneb ka seos elustiili kui kaasaegse nähtuse ning tarbimise vahel. Tarbimine ja tarbimiskultuur on nii-öelda hiljutised (või siis tänapäevased) uuendused ja muutused. Nende uuendustega ehk võimalusega osta oma identiteeti kinnitavat kaupa või teenust ning teha seda laia valiku seast, ongi üks elustiili avaldumise viise. Varem ei saanud elustiil sel viisil funktsioneerida, kuna ei olnud selleks vajalikke võimalusi ja vabadusi.

Chaney (2009: 98) väidab, et elustiilid ei ole majanduslikult piiratud üksnes privilegieritud gruppidele. Sellest tulenevalt oletaksin, et esiteks – elustiilid võivad olla osa igasuguste majanduslike ressurssidega inimeste eludest ning teiseks – üks elustiil ei pruugi kuuluda vaid ühe kindla grupi juurde. Võib ka üldistades öelda, et elustiil ei pea ilmingimata olema sõltuvuses majanduslikkust edukusest või sellega seoses. Teisisõnu ei pruugi elustiil väljendada inimese majanduslikku olukorda, kuigi võib ka seda teha.

Inimese identiteet mängib suurt rolli elustiilis (nagu ka definitsioonid viitavad). Valikud, mida inimesed oma eludes teevad, võivad paljuski olla mõjutatud inimese eneseteadvusest, kas siis teadlikult või alateadlikult. Chaney (2009: 158) arvates on elustiilid eriti tähtsad indiviidi identiteedi otsingu esitlused ning omakorda on identiteedi otsing tänapäevasust defineeriv tunnus.

Anthony Giddensi jaoks on väga oluline teema inimese identiteet. Elustiili käsitluses ongi tal põhiorõhk elustiili seosel identiteediga. Giddensi (2004) arvates on elustiil kaasaegses ühiskondlikus elus tähtsal kohal. Giddens arvab, et ühiskondliku elu avatuse tõttu on elustiili valik aina enam oluline enese identiteedi ja igapäevase tegevuse ülesehitamisel. Seega on elustiili valikul suur roll identiteedi kujunemisel. Giddensi (2004) sõnul võib elustiili defineerida kui rohkemal või vähemal määral integreeritud tavade komplekti, mida iniviid võtab omaks mitte ainult seepärast, et see täidab ta puhtpraktilisi vajadusi, vaid kuna see annab materiaalselt kuju tema identiteedile. Identiteedist räägitakse ja seda mõistetakse enamasti üpris abstraktsena, seda huvitavam on Giddensi käsitlus, et elustiil annab inimese eneseteadvusele materiaalse vormi.

Sarnaselt Chaneyle väidab Giddens (2004), et elustiil ei ole termin, mida saaks rakendada traditsioonilistes kultuurides, kuna see eeldab valikuvõimalust paljude valikute hulgast. Samuti on elustiil pigem omaks võetud kui kätte antud. Seda väidet toetab ka eespool olev seletus, et elustiil annab inimese identiteedile nii-öelda kuju ning sellest tulenevalt on ka loogilisem, et inimene ise valib ja võtab omaks mingi elustiili. Giddens lisab, et elustiilid on rutiinsed tavad, rutiinid on aga omakorda ühendatud harjumustesse nagu riietumine, söömine, tegutsemisviis. Iga väikese otsusega, mida inimene teeb argipäevaselt – mida selga panna, mida süüa, kuidas tööl käituda, kellega õhtul kokku saada – panustab ta sellistesse rutiinidesse. Niisugused valikud, muidugi ka suuremad ja tähtsamad, ei ole otsused vaid selle kohta, kuidas käituda, vaid ka selle kohta, kes olla (Giddens, 2004). Selle järgi on elustiil justkui väga teadlik otsus inimese jaoks. Giddens väidab, et elustiilid on seotud rutiinsete otsustega, kuid see tekitab küsimuse, kas inimesed on elustiili omaks võtmisest teadlikud ning kas need igapäevased ja tavalistena tunduvad otsused on tehtud eesmärgipäraselt ja sihikindlusega enda elustiili kinnitamiseks. Vastupidiselt võiks väita, et need otsused muutuvad inimeste jaoks niivõrd tavaliseks, et ei märgatagi enam nende tähendusi ning seeläbi ei olda ka teadlikud oma elustiilist.

Elustiilidest rääkides on teemakohane ka Pierre Bourdieu käsitus elustiilist, mille keskmes on kaks olulist mõistet – maitse ja *habitus*. Bourdieu (2010: 168) jaoks on elustiilid *habitus*'e süstemaatilised produktid. Lühidalt öeldes on Bourdieu mõiste *habitus* inimese püsivate hoiakute süsteem (Käärik, 2013: 285). *Habitus* on samuti struktureeritud struktuur, millel on kalduvus muutuda struktureerivaks struktuuriks (Bourdieu, 1980, Käärik, 2013 kaudu). “Struktureeritud” tähendab seda, et inimene tegutseb mingis sotsiaalses keskkonnas ja just see keskkond kujundab tema *habitus*'e ehk kalduvused, maitse-eelistused ning elustiili tervikuna. (Käärik, 2013: 285, 291). “Struktureeriv” viitab sellele, et kui inimene on kord keskkonna poolt kujundatud, hakkab see korrastama tema mõtlemist ja käitumist ehk inimene hakkab lähtuma *habitus*'est (Käärik, 2013: 285). Võib öelda, et *habitus* ise on samuti elustiili osa. Kuna see, millised on inimese hoiakud ja kalduvused ja eelistused, mõjutab samuti elustiili. Seega on *habitus*'e ja elustiili suhe vastastikune. *Habitus* on niisiis süsteem, mis on loodud keskkonna poolt ning mis mõjutab inimese valikuid ja otsuseid ehk loob ka elustiile, olles ise osa sellest.

Maitse on Bourdieu (2010: 169) käsitlemise järgi kalduvus ja võime omastada (materiaalselt või sümboolselt) kindlasse klassi liigitatud objekte või tavasid ning on seega nii-öelda valem, mis tekitab elustiili. Maitse, millest võiks vahest rääkida ka kui personaalsete eelistuste kogumikust, väljendab indiviidi valikuid mingis valdkonnas. Maitse väljendub inimeste tarbimises, nii realselt tarbekaupade ostmisel kui ka näiteks meelelahutuse valikutes. Maitse on väga lai mõiste ning seos elustiilidega on ilmne.

Asjakohane on märkida, et Bourdieu (2003: 23) on sotsiaalsete positsioonide ruumi ja elustiilide ruumi skeemile asetanud ka jalgrattaturismi. Skeemil on see märgitud tegevusena, mis eeldab, et sellel inimesel, kes harrastab jalgrattaturismi, on kultuurilist kapitali enam kui majanduslikku kapitali, samuti on ta üle keskmise jõukas ning poliitiliselt vaadetelt pigem vasakpoolne. Kuigi käesolevas töös on fookuses just igapäevaselt rattaga sõitjad, mitte ainult reisimisel ja matkamisel jalgratast kasutavad inimesed, on jalgrattaturismi mõiste leidmine skeemilt väga huvitav.

Jalgrattaga sõitmise otsene seostamine elustiiliga ei ole levinud. Julgen väita, et tegu võib olla ühest esimestest katsetustest läheneda jalgrattasõidule sellisel moel. Selline lähenemine laiendab kindlasti ka tegevuse piire ja tähendusi – jalgrattaga sõitmine ei ole vaid spordiala ning seda võiks käsitleda ka teistsuguse nähtusena.

Varasematest elustiili käsitlustest tulenevalt pakun välja, et jalgrattaga sõitmist võiks näha kui elustiili. Elustiilid on seotud igapäevaste toimingute ja tegemistega. Eespool tõin välja, et inimene näitab elustiili valikuga oma individuaalsust, eneseväljendust ja identiteeti (Featherstone, 2007: 81). Samuti pean oluliseks väiteid, et elustiilid on inimesi eristavad tegevustemustrid (Chaney, 2009: 4) ning tavade ja hoiakute komplektid (Chaney, 2009: 5). Ka Giddens (2004) on seostanud elustiile tavade, mis tähendab, et elustiile peetakse tavaliste käitumiste ning tegevuste ilminguteks. Põhiliselt neile seisukohtadele toetudes väidangi, et kuna jalgrattaga sõitmine võib mõjutada inimese otsuseid ja tegemisi (muuhulgas kui kiiresti ta jõuab sihtkohta, kuidas riietuda, kuidas sisustakse vaba aega), olles seega seotud igapäevaste toimingutega, siis võiks seda käsitleda elustiilina. Samuti võib jalgrattaga sõitmine olla iseenesest valik ja otsus – keskkonnasäästlikkuse või tervise peale mõtlemine, raha kokku hoidmine, enda isikupära

näitamine jms. See valik võib omakorda muuta inimese elu suurel määral, mida teeb ka elustiil.

Oluliseks pean ka identiteedi ja elustiili seost. Siinkohal rõhutan Giddensi (2004) mõtet, et indiviid võtab elustiili omaks ka seetõttu, et anda selle läbi oma identiteedile materiaalne kuju. Jalgrattaga sõitmise läbi võib inimene end näidata aktiivse, liikuva ja paindliku isikuna.

Jalgrattasõidu elustiilina nägemist toetab muuhulgas rattakultuuri areng nii mujal maailmas kui ka Eestis. Rattakultuur ning selles sisalduvad aspektid ning sündmused (linnaruumi muut(u)mine, inimeste harjumuste muutus, ratturite olemasolust teavitavad ühissõidud jms) annavad aluse väiteks, et jalgrattaga sõitmist võiks elustiilina võtta rohkem kui näiteks jala käimist või ühistranspordiga liikumist, kuigi kõik need mainitud on ju eelkõige ja põhiliselt siiski liikumisviisid. Väidan, et jalgrattaga sõitmise taga võivad olla suuremad ideed ja mõtteviis ning et jalgratas võib indiviidile olla enam kui lihtsalt transpordivahend või liikumisvõimalus.

## **1.2 Varasemad uuringud**

Jalgrattateemat on Eestis uuritud pigem kvantitatiivsete meetoditega. Kuna varasemalt ei ole jalgrattaga sõitmist elustiilina uuritud, toon välja Eestis tehtud rattateemalised uurimused. Järgnevalt tutvustan lühidalt kahte uurimust, mis on läbiviidud Tartus. Samuti kirjeldan lühidalt Tartu linna arenguskeeme ning siis ka viimast üle-Eestilist ratturite uurimust.

Tartus on tehtud mitmeid jalgratta- ja üldisi transporditeemalisi uuringuid. 2011. aastal viidi läbi küsitlus autovabal päeval, et teada saada tartlaste arvamus ja suhtumine linnatransporti. Lisaks tänavaküsitlusele oli Tartu linnavalitsuse kodulehel lühikest aega üleval ka internetiküsitlus. Muuhulgas uuriti näiteks nii tööpäevadel kui ka puhkepäevadel kasutatavaid liikumisviise, jalgrattaga sõitmisel esinevaid probleeme ning inimeste arvamust tegevustest, mis aitaksid lahendada liiklusprobleeme (Raja, 2011).

2012. aasta oktoobris viidi läbi Tartu linna jalgrattaparklate täituvusuuring ning loendati jalgrattureid ja jalakäijaid (Valikor Konsult OÜ, 2012). 2006. aastal koostati mahukas Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem (Tartu linna ..., 2006), kus on antud hinnang jalgrattateede

olukorrale ning välja toodud olemasolevate ja planeeritavate jalgrattateede asukohad. Dokumendis on kirjas näiteks ka jalgrattaliikluse arendamise kontseptsioon, tänavate liikluskorralduse muutmisplaanid ning arenguskeemi elluviimise plaan. Arenguskeemiga pandi alus Tartu jalgrattateede arendamise põhimõtetele. Jalgrattaga liiklemist mainitakse palju ka Tartu linna transpordi arengukavas aastateks 2012–2020 (Tartu linna transpordi ..., 2011). Tartu linna kodulehel on ka eraldi “Jalgrattalinn Tartu” rubriik, kus on infot jalgrattasõidu seotud kampaaniate kohta ning kust leiab ka erinevaid arengudokumente (Jalgrattalinn ...).

Viimane suuremahuline üle-Eestiline jalgratturite temaline uuring on Maanteeameti poolt tellitud ning TNS EMORi poolt läbi viidud “Jalgratturite rahulolu sõidutingimustega Eesti teedel 2013”. Uuringu eesmärk oli kaardistada nii linnatänavatel kui ka maanteedel liikuvate harrastusjalgratturite ja võistlussportlaste liiklusharjumusi, rahulolu sõidutingimustega, hinnanguid liiklusohutusest ning analüüsida nende arvamusi jalgrattateede seisukorra kohta. Uuringumeetodiks oli standardiseeritud telefoniküsitlus. Küsitleti 500 Eesti Vabariigi alalist elanikku vanuses 18-74 aastat, kes sõidavad jalgrattaga hooaja jooksul (kevadest sügiseni) vähemalt kord nädalas (TNS Emor, 2013).

Toon järgnevalt välja mõned tulemused. 47% vastajatest kasutab jalgratast peamiselt harrastus- või võistlussportlastena, 53% aga liiklemisvahendina sõitudeks tööle, kauplusesse, kooli jne. Kokku 29% küsitluses osalenutest vastasid, et sõidavad rattaga ainult linnas või põhiliselt linnas, 34% inimestest sõidavad rattaga nii maal kui linnas. 59% jalgrattaga sõitjatest on arvamusel, et nende liiklemine Eesti teedel ja tänavatel ei ole ohutu. Suurimaks ohuks peetakse üldist madalat liikluskultuuri ja liiklejate vähest arvestamist üksteisega – enamik vastajatest arvasid, et sõidukijuhid peaksid olema jalgratturite suhtes tähelepanelikumad ning ka jalgratturid ise peaksid liikluses olema hoolikamad (TNS Emor, 2013).

Eelnevad kirjeldused näitasid seda, et uurides jalgrattaga sõitmist küsitlustega, võib teada saada mingi üldise ratturite arvamuse, kuid mitte nende sügavamat mõtteviisi ning suhtumist jalgrattasõitu. Arengukava ja -skeemi mainimine ilmestas seda, et jalgrattasõit on linna arengus küll oluline teema, kuid seda käsitletakse pigem rattateede ning üldiselt liikluse seisukohalt.

Puudu on aga ratturite enda arvamused ning lähenemised teemale.

### **1.3 Rattakultuur**

Mõnes riigis ja piirkonnas on jalgrattaga sõitmine väga populaarne ning laialt levinud. Seal, kus on palju rattaga liikuvaid inimesi, on ka parem rattateede võrgustik ning üldiselt parem rattakultuur. Rattakultuur on tähtis teema rääkides jalgrattaga sõitmisest kui võimalikust elustiilist. Toon järgnevalt rattakultuuri headeks näideteks Hollandi, Saksamaa ja Taani. Selleks põhinen artiklil (Pucher ja Buehler, 2008), mis võrdleb eespool mainitud riikide olukorda Suurbritannia ja Ameerika Ühendriikidega.

Pucher ja Buehler (2008) alustavad artiklit väitega, et rattakultuur ning rattaga sõitvate inimeste hulk erineb riigiti. Nii mõneski tehniliselt arenenud ja rikkas riigis on jalgrattaga sõit tavaline transpordiviis ning täiesti normaalne variant linnas ringi liikumiseks. Hollandis, Saksamaal ja Taanis on jalgrattasõidu tase üle kümne korra kõrgem kui Suurbritannias ja Ameerikas. Nimetatud kolmes riigis sõidavad naised rattaga sama tihti kui mehed ning rattaga sõitvate inimeste hulk väheneb vanuse kasvades vaid pisut. Jalgrattasõit on samuti võrdselt levinud kõigis sissetuleku gruppides. Hollandis, Saksamaal ja Taanis on rattasõit kõigile ja igasuguste eesmärkidega liikumiste jaoks. Nendes riikides ei nähta jalgrattasõitu tegevusena, mis vajab kallist varustust, treeningut või väga head füüsilist vormi. Pucheri ja Buehleri (2008) sõnul mõjutab jalgrattasõitu, ja võib ehk öelda ka rattakultuuri, peale ajaloo, kultuuri ja kliima ka valitsuse poliitika (transpordi-, linna arenduse, keskkonna-, parkimise poliitika jm). Autorite sõnul on siinkohal riigiti väga suured erinevused. Paljudes valdkondades on Suurbritannia ja Ameerika Ühendriigid andnud palju eeliseid just autodele, kuigi autode kasutamine tekitab majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnavalaseid kulutusi. Vastupidiselt on Holland, Saksamaa ja Taani keskendunud tegema head just inimestele, tehes linnad pigem inimsõbralikeks kui autosõbralikeks ja sellega ka jätkusuutlikumateks. Nimetatud riigid on muutnud ja muudavad autoga sõidu kalliks ning kesklinnas samuti ebamugavaks.

Pucheri ja Buehleri (2008) sõnul on Holland, Taani ja Saksamaa olnud ühed edukamad igapäevast jalgrattasõitu edendavad riigid. Kõik need kolm riiki on üsna rikkad ning seepärast ei

saa jalgrattaga liikuvate inimeste suur hulk tuleneda kodanike suutmatusest võimaldada endale kallimaid transpordiviise. Artiklist tuleb ka välja, et nendes kolmes riigis on lastele tavalises õppekavas ulatuslik koolitus jalgrattasõidu ohutusest ja efektiivsetest rattasõidu tehnikatest. Enamik lapsi läbivad selle kursuse neljanda klassi lõpuks. Kursus õpetab neile ohutu sõidu oskusi terveks eluks ning kuna kõik koolilapsed on kaasatud, alustavad nii tüdrukud kui ka poisid nendes riikides jalgrattaga sõitmist juba varases eas.

Ohutud sõidutingimused ja ratturitele mugavad rajatised (näiteks eraldi rattateed, nende võrgustik) on peamised viisid rattasõidu edendamiseks. Kuid peaaegu kõigis Hollandi, Taani ja Saksa linnades on erinevaid programme, mille eesmärgiks on stimuleerida huvi ja entusiasmi rattasõidu vastu, arvestades kõikide inimestega (Pucher ja Buehler, 2008).

Pucher ja Buehler (2008) toovad oma artiklis välja mitmeid häid põhjusi, miks peaks jalgrattaga sõitmist edendama. Näiteks ei tekita see praktiliselt mingit müra- ega õhusaastet ja rattaga sõit kasutab oluliselt vähem mitte-taastuvaid ressursse kui ükskõik milline motoriseeritud transpordiviis. Ainuke energia, mida rattaga sõitmine vajab, tuleb sõitjalt endalt ning selle tootmine on omakorda kasulik südame-veresoonkonna treenimiseks. Jalgrattaga sõitmine võtab ka vähem ruumi, kui võrrelda seda autode kasutamise ja parkimisega. Rattaga sõit maksab samuti oluliselt vähem, kui autoga või bussiga sõitmine, seda nii kasutaja mõttes kui ka arvestades avalikule infrastruktuurile minevaid kulusi. Kuna jalgrattaga sõitmine on taskukohane peaaegu kõigile, on see üks kõige võrdsemaid transpordiviise üldse. Pucher ja Buehler (2008) märgivad enesekindlalt, et rattasõitu on raske ületada, kui rääkida keskkonnavalasest, sotsiaalsest ja majanduslikust jätkusuutlikkusest.

Artiklis märgitakse, et arvatavasti kõige olulisem põhjus, miks Hollandis, Taanis ja Saksamaal sõidetakse jalgrattaga rohkem kui Ameerikas ja Suurbritannias, on asjaolu, et statistika järgi on seal rattasõit ohutum. Kahes viimases nimetatud riigis on jalgrattasõiduga seotud surmajuhtumite ja vigastuste määr kõrgem. Samuti on põhjust uskuda, et rohkem sõitjaid aitab kaasa ka ohutumale rattakultuurile (Pucher ja Buehler, 2008).

Lõpetuseks võib kokku võtta, et Hollandis, Taanis ja Saksamaal on jalgrattaga sõitmine igati tavaline nähtus. Neis riikides on linnad tehtud inimsõbralikeks ning seeläbi mugavaks ratturitele. Rattasõitu edendatakse poliitika poolt ning linnaruum on tehtud ratturitele sobivaks ja tänu sellele on jalgrattaga sõitmine ohutu. Võib oletada, et need riigid on niimoodi tegutsenud, kuna on aru saanud rattasõidu kasulikkusest inimestele, keskkonnale ning linnale. Selle tulemusena on riikides välja kujunenud tugev rattakultuur.

#### **1. 4 Tour d'ÖÖ ja Tallinn Bicycle Week**

Tour d'ÖÖ nime kannavad Tallinn Bicycle Week'i (järgnevalt TBW) poolt korraldatavad öösõidud. Sõite korraldatakse peamiselt Tallinnas, kuid kaks korda on need toimunud ka Tartus. TBW tutvustab end oma kodulehel järgnevalt: "Tallinn Bicycle Week (Tallinna Jalgrattanädal) on olemas selleks, et tutvustada jalgratast ja seda ümbritsevat kõigis selle eri vormides ning avaldada austust jalgrattale kui mõtteid ja tegusid inspireerivale nähtusele, pakkudes praegustele ning tulevastele Eesti jalgratturitele uut väljundit ja kokkupuutepunkti" (Tallinn ...).

Esimest korda Euroopa kultuuripealinna Tallinn 2011 raames toimunud TBW'i võib nimetada üheks Eesti rattakultuuri edendamise kandvaks jõuks. TBW korraldab lisaks suve alguses toimuvale jalgratta nädalale ka aasta jooksul mitmeid Tour d'ÖÖ sõite. Tour d'ÖÖ sõidud on nii-öelda *critical mass* (kriitiline mass) rattasõidud, mis lähtuvad ideest, et mida rohkem on linnarattureid, seda rohkem hakatakse mõistma, et ratturid on olemas ning et nendega on samuti vajalik arvestada tänavate ja üldiselt linnaruumi planeerimisel (Ristoja, 2013). Tour d'ÖÖ sõitude eesmärgiks on kokku koguda tihedaks massiks muidu eraldi ja hajutatult linnas sõitjad ning panna inimesi rattasõidust innustuma. Ühissõitudel on oluline just reaalne ruumi hõivamine (Savi, 2013). Päevasel ajal on sõiduteed tavaliselt autosid täis, kuid Tour d'ÖÖ sõitudega täituvad tänavad ratturitega ning nendel sõitudel on võimalus tajuda Tallinnas eripärast linnaruumi jaotust, mis ei ole autode poolt domineeritud (Savi, 2013).

TBW'i ühe korraldaja Tõnis Savi sõnul on Tallinnas toimuvate Tour d'ÖÖ sõitude osalejate arv kolme aasta jooksul kümnekordseks kasvanud ning kõige suurematel sõitudel on olnud ligi paar tuhat sõitjat (Jõgisäär ja Jõgisäär, 2014: 16). See viitab taas jalgrattaga sõitmise

populariseerumisele ning rattakultuuri paranemisele.

## **1.5 Uurimisprobleem**

Jalgrattaga sõit on kasvav trend. Inimesed ei kasuta ratast tänapäeval enam ainult spordi tegemiseks, vaid levinud on ka ratta kasutamine alternatiiviks autoga või bussiga sõitmisele või käimisele. Võib eeldada, et jalgratta eelistamine pole tingitud vaid praktilistest kaalutlustest, vaid et selle taga võib peituda ka laiem mõtteviis. Eelnevalt on jalgrattasõitu uuritud pigem kvantitatiivsete meetoditega. Kvantitatiivseid meetodeid kasutades saab teada üldilise informatsiooni ning avastatakse mingi üldpilt. Muidugi on kasulik ja vajalik teada ka taustaandmeid, kuid need avavad vaid rattateema ühe külje. Senised rattateemalised käsitlused rõhutavad pigem seda, et jalgrattaga sõitmine on vaid sport ja liikumisviis. Käesolevas töös on kasutatud kvalitatiivset uurimismeetodit – uurimistöö põhineb igapäevaselt jalgrattaga sõitvate inimestega tehtud intervjuudel. Uurimuses käsitlen jalgrattaga sõitmist elustiili mõiste läbi, kuna rattasõidu taga võib olla ka muid väärtusi ning hoiakuid kui lihtsalt liikumisviisiks olemine. Intervjuud ning elustiili käsitluse kasutamine annab loodetavasti alust mõistmaks, et jalgrattasõit ei ole vaid sport. Käesoleva uurimuse eesmärk on teada saada intervjuudes osalevate inimeste rattasõiduga seotud arvamusi ja kogemusi ning teada saada, kas ja kuidas saab jalgrattaga sõitmist näha kui elustiili.

Uurimisküsimused tulenevad uurimisprobleemist ning varasematest elustiili käsitlustest. Uurimisteema paremaks mõistmiseks on vaja teada saada, milline on inimeste üldine arvamus ja mõtteviis jalgrattaga sõitmise teemal. Lisaks sellele on töö fookuses inimeste seisukoht rattasõidu ja elustiili mõiste seostamise kohta. Uurimisküsimused on järgmised:

- Miks eelistatavad intervjueeritavad jalgrattaga sõita?
- Mida tähendab intervjueeritavatele jalgrattaga sõitmine ja kuidas tunnetatakse rattasõiduga kaasnevaid lisaväärtusi?
- Kuidas on intervjueeritavaid igapäevane jalgrattaga sõitmine muutnud ja mõjutanud?
- Kas ja kuidas seostavad intervjueeritavad jalgrattasõitu elustiiliga?

## II METOODIKA

### 2.1 Uurimismeetod ja selle põhjendus

Jalgrattaga sõitmist ja sellega seonduvat on Eestis pigem uuritud kvantitatiivselt, näited sellest tõin varasemate uuringute juures. Enamasti on seda teemat uuritud kas seoses transpordiga või osana mingist transpordiuuringust. Käesolevas töös on aga uurimisteemast ning uurimisküsimustest tulenevalt kasutatud kvalitatiivset uurimismeetodit ja seda selleks, et saada täpsemalt teada jalgratast kasutavate inimeste enda mõtteid, arvamusi ja tõlgendusi.

Kvalitatiivse uurimusmeetodi eelistamise üheks põhjuseks on see, et kvalitatiivsetes uuringutes, kus tegeletakse inimeste isikliku ja sotsiaalse kogemuse uurimise, kirjeldamise ja tõlgendamisega, üritatakse mõista eelkõige väikesema hulga inimeste maailmavaadet kui et kontrollida eelnevalt esitatud hüpoteesi kehtivust üpris suure valimi kaudu (Laherand, 2010: 20). Seega ei ole uurimuse tulemused üldistatavad – käesoleva töö juures ei ole need üldistatavad seega kõigile rattaga sõitjatele. Andmekogumise viisist tulenevalt ei ole tulemused ka mõõdetavad. Andmekogumiseks kasutasin kvalitatiivset poolstruktureeritud intervjuud, see tähendab, et intervjuusid läbi viies oli olemas intervjuukava. Intervjuu põhines kavas olevatele küsimustele, kuid küsisin juurde ka lisaküsimusi ning lasin intervjuueeritavatel vabalt rääkida sellest, mis neile küsimustega seoses mõttesse tuli.

Valitud teema uurimiseks oli intervjuu sobiv meetod, kuna uurimuses on oluline just inimene, tema oli tähendusi loov ja aktiivne osapool. Samuti on jalgrattaga sõitjate teemat läbi elustiili vähe või üldse mitte uuritud, seega on vastuste suunda keeruline ette näha. Muuhulgas oli uurimuse eesmärgiks saada teada inimeste arvamusi ja seisukohti ehk põhjalikku teavet, seepärast olid intervjuud vajalikud (Hirsijärvi, Remese ja Sajavaara, 2005 Laherand, 2010 kaudu).

Uurimustöö analüüsi meetodiks on valitud suunatud sisuanalüüs. Laheranna (2010: 292) sõnul on nimetatud meetodi eesmärgiks mingi teooria või teoreetilise raamistiku kinnitamine või edasi arendamine. Suunatud sisuanalüüsi tulemused võivad esitada teooriat toetavaid, kuid ka mittetoetavaid tõendeid (Laherand, 2010: 294).

## 2. 2 Intervjuud

### 2. 2. 1 Osalejad

Intervjueeritavateks otsisin inimesi, kes elavad Tartus, sõidavad tihti jalgrattaga ning kasutavad jalgratast just igapäevasteks liikumisteks. Eelduseks ei olnud aastaringselt rattaga sõitmine. Intervjueeritavate leidmiseks kirjutasin suhtlusvõrgustiku Facebook grupi Eesti Rattarikkaks (järgnevalt ER) lehele üleskutse, mis sisaldas minu lühikest tutvustust, üleskutse põhjust, sobiva intervjueeritava kriteeriumid ning kontaktandmed (nii Facebooki postkast kui ka meiliaadress). ER on algatus, mille eesmärgiks on innustada inimesi linnas kasutama jalgratast igapäevase liiklusvahendina (Eesti Rattarikkaks. Algatuse ...). Algatuse nimigi viitab, et püüeldakse rattarikkama Eesti poole. Ettevõtmisel on oma koduleht, kuid lisaks ka eelmainitud grupp Facebookis, kus liikmed räägivad rattateemadel ning jagavad informatsiooni sündmuste, uudiste, artiklite jms kohta. Otsustasin intervjueeritavaid otsida sealt grupist, kuna nii oli osalejatel peale selle, et sõidavad tihti jalgrattaga, veel mingi ühine tunnus. Eeldasin ka, et kuna tulevased osalejad on ER grupi liikmed, siis on nad grupi liitumisega märku andnud, et nad on sellest ettevõtmisest ja üldiselt jalgrattaga sõitmisega seonduvast huvitatud ning seega ka selle teema üle vahest rohkem mõtelnud. Niisiis oli ER grupist osalejate otsimise eelis see, et mul oli liikmetest rohkem eelinfot kui juhuslikest ratturitest tänaval. Grupi lehele postitatud üleskutse on lisas 1 ning grupi tutvustus on lisas 2.

Viie päeva jooksul vastas üleskutsele neli inimest. Kõik tulevased intervjueeritavad kontakteerusid minuga Facebooki teel. Kolm kirjutasid postkasti ning üks andis uurimuses osalemise huvist teada minu tehtud postituse all, temaga võtsin ise ühendust Facebooki sõnumi teel. Oluline ongi märkida, et kõik osalejad võtsid ise ühendust või andsid teada valmisolekust küsimustele vastata, mis näitab, et inimesed tundsid, et neil on midagi öelda ja nad tahavad oma mõtteid jagada.

Valimi moodustasid neli inimest, kolm neist töötavad ning üks on üliõpilane. Sooliselt oli valim tasakaalus – kaks naist ja kaks meest, vanused jäid vahemikku 23-55. Järgnevalt põhiline info intervjueeritavate kohta (kasutatud varjunimesid):

Heli- naine, 55, töötab korrektorina. Jalgrattaga pidevalt sõitnud 2013. aasta 9. juulist. Sõidab 4-6 päeval nädalas.

Tõnis- mees, 23, õpib ülikoolis. Jalgrattaga sõitnud umbes 2010. aasta kevadest. Sõidab põhimõtteliselt iga päev.

Mart- mees, 32, töötab trükkalina. Jalgrattaga sõitnud igapäevase sõiduvahendina 2013. aasta kevadest.

Pille- naine, 43, töötab laohoidjana. Jalgrattaga igapäevaselt sõitnud umbes 4 aastat. Sõidab iga päev, kui mitte rohkem, siis tööle ja koju.

Järgnevates uurimustes võiks ehk keskenduda mingile kindlale vanusegrupile. Nii oleks võimalik teada saada informatsiooni ühte vanusegruppi kuuluvate ratturite kohta. Samas lisas käesolevale uurimusele väärtust just see, et osalejad olid väga erinevates vanustes.

### **2. 2. 2 Intervjuu kava**

Intervjuu kava koosnes lisas 3 välja toodud põhiküsimustest, mida intervjuu jooksul esitasin. Küsimused koostas peamiselt uurimusküsimuste põhjal, võttes arvesse elustiili mõiste varasemaid käsitlusi. Küsimusi oli nii avatuid kui ka suletuid kas-küsimusi. Kuigi kas-küsimused ei ole intervjuudes soovitatavad, olid need planeeritud. Nimelt tundsin, et mõne küsimuse juures oli vaja teada jah/ei vastust enne täpsemat küsimust. Ma ei märganud, et kas-küsimused oleksid intervjuu käiku halvasti mõjutanud. Osalejad rääkisid vabalt edasi ehk ei piirdunud jah/ei vastusega, ainult jah/ei vastuse sain vaid mõnel korral. Tagantjärele vaadates oleks küsimusi kindlasti võimalik parandada ja täiendada. Kuid üldiselt toimis intervjuu kava hästi, kuna hoidis jututeemad fookuses, andes samal ajal ruumi ka vabale arutelule.

### **2. 2. 3 Intervjuude läbiviimine**

Intervjuud toimusid nädala jooksul, vahemikus 15.04–22.04.2014. Enne intervjuu kokkuleppimist saatsin osalejatele kirja teel lisainfot. Andsin teada, et plaanin teha nendega nii-öelda silmast-silma intervjuu, mille nende loal salvestan. Märkisin, et salvestuse ümber kirjutamisel osalejate

nime ei kasuta ning teen nii, et öeldut ei saaks isikuga seostada. Samuti kirjutasin, kui palju võiks intervjuu aega võtta ning pakkusin ka, et soovi korral võin neile intervjuu küsimused üle vaatamiseks saata. Kolm osalejat andsid teada, et soovivad küsimusi näha, kuid saatsin kava igaks juhuks ka neljandale. Enne intervjuusid selgus, et need, kes ise tahtsid küsimusi näha, olid kava üle vaadanud.

Enne intervjuu toimumist küsisin uurimuses osalejatelt Facebooki sõnumi teel mõned eelküsimused, et teada saada osalejate põhilise info, mida uurimuse seisukohalt oli vaja enne intervjuude tegemist teada (vanus, kas töötavad või õpivad, kui kaua nad on jalgrattaga sõitnud ning kui tihti sõidavad) (vastused 2.2.1 Osalejad all). Olenevalt vastustele küsisin intervjuus mõne täpsustava küsimuse (näiteks miks nad alustasid just siis igapäevaselt rattaga sõitmist). Intervjuu läbiviimise aja (kuid andsin siiski ette eespool mainitud ajavahemiku) ja koha palusin osalejal ise välja pakkuda, eeldades, et nii on osalejale kõige mugavam ja sobivam. Juhul kui osaleja andis teada, et tal ei ole vahet, kus intervjuu toimub, pakkusin koha ise välja.

Kõik intervjuud toimusid Tartu linnas, üks neist intervjuueeritava töökohas ning ülejäänud kolm kohvikutes. Vahetult enne intervjuud tutvustasin end ning uurimust ja kinnitasin, et intervjuus räägitavat kasutan vaid oma lõputöö jaoks. Samuti selgitasin taas, et salvestuse ümber kirjutamisel osaleja nime ei kasuta. Seejärel küsisin ka luba salvestamiseks. Kõik intervjuudes osalejad olid salvestamisega nõus ning tundus, et neid ei häirinud ei salvestamine ega ka selleks kasutatavad seadmed. Mõni vastaja oli jutukam, mõni konkreetsem. Kuid kõik rääkisid vabalt jalgrattaga sõitmise teemal (mida toetab ka eelnev tähelepanek, et intervjuueeritavad pidid ja võtsidki minuga ise ühendust uurimuses osalemiseks).

#### **2. 2. 4 Andmete salvestamine, transkribeerimine ja kodeerimine**

Intervjuud salvestasin kahel viisil – telefonis oleva diktofoni rakenduse ja arvuti programmi abil. Kahte seadet kasutasin selleks, et oleks kindlus, et intervjuud saaksid salvestatud. Kahe vahendiga salvestamise üks eelis selgus aga hoopis hiljem. Nimelt tuli transkribeerimisel väga kasuks, et oli võimalik kuulata kahte salvestust, juhul kui mingi sõna või lause jäi arusaamatuks.

Järgmisena transkribeerisin intervjuud eraldi failidesse. Intervjuude ümber kirjutamisel eristasin intervjuueeritava jutu sees tehtud pausid lühemateks ning pikemateks. Lühemad keetsid kuni neli sekundit (märkisin selle kolme punktiga) ning kui paus oli pikem, kirjutasin lisaks kolmele punktile sulgudesse ka pausi pikkuse. Jätsin märkimata mikropausid, kuna need ei oleks olulist infot edastanud.

Lugesin intervjuude tekstid läbi ning seejärel alustasin tekstide kodeerimisega. Kasutasin suunatud kodeerimist ehk kodeerimisel lähtusin uurimisküsimustest ja keskendusin teksti lõikudele, kus oli juttu uurimisküsimustes esitatud teemadest. Koodide üle vaatamisel ning uurimisküsimusi arvestades liitsin koodid kategooriateks ning ühendasin sarnased kategooriad. Niimoodi sain neli üldkategooriat – jalgrattasõidu eelistamine, väärtused ja tähendus, rattasõidu mõju ning elustiil. Üldkategooriatele põhinedes kirjutasin ka analüüsi. Analüüsi osas kasutasin intervjuueeritavate vastuseid tsitaatidena, kuid korrigeerisin neid minimaalselt enne kasutamist parema loetavuse tagamiseks. Kustutasin sõnakordused, mis ei andnud juurde mingit olulist infot. Kui tsiteeritavate lausete vahepeal oli osasid, mis ei kandnud sisu, siis jätsin need tsiteerides välja (märkisin selle kaldkriipsuga), säilitades kõige olulisema ning teemakohasema teksti.

### **2. 2. 5 Uurimuse eetiline aspekt**

Selleks, et intervjuueeritavate isikuid ei saaks intervjuudes öelduga seostada, asendasin intervjuude salvestuste transkribeerimisel nende nimed sõnaga “osaleja” ning vastavalt järjekorrale numbriga 1-4ni. Hiljem asendasin need varjunimedega. Transkriptsioonide üle vaatamisel kustutasin info, mille kaudu võiks teksti ning isikut omavahel seostada. Kuna üks intervjuus osaleja andis endast märku Facebookis minu poolt üles pandud postituse kaudu, kustutasin selle ER-i Facebooki lehelt ära, et kedagi ei saaks nime järgi selle uurimusega seostada. Järgin ka konfidentsiaalsusnõuet ehk kasutan andmeid vaid käesoleva töö jaoks.

### III ANALÜÜS JA ARUTELU

Analüüsi ja arutelu struktuur tuleneb uurimisküsimustest. Esiteks analüüsin laiemalt, miks intervjuueeritavad eelistavad jalgrattaga sõitmist muudele liikumisviisidele. Selle järel analüüsin, mida jalgrattasõit neile tähendab ning kas ja kuidas see on neid muutnud. Viimasena analüüsin intervjuude põhjal ning ka teooriat kasutades, kas ja kuidas saab jalgrattaga sõitmist käsitleda elustiilina. Juhin tähelepanu, et analüüsi ning arutelu osas kasutan intervjuudes osalejatele viitamiseks samatähenduslikke sõnu intervjuueeritav, informant, osaleja ja vastaja.

#### 3.1 Jalgrattasõidu eelistamine

Kõik neli inimest, keda lõputöö jaoks intervjuueerisin, kasutavad peamiseks igapäevaseks liikumisvahendiks jalgratast. Kaks intervjuueeritavat (Mart, 32 ja Heli, 55) sõidavad jalgrattaga igapäevaselt alates 2013. aasta kevadest-suvest, ülejäänud kaks intervjuueeritavat (Tõnis, 23 ja Pille, 43) on pidevalt jalgrattaga sõitnud viimased neli aastat. Üks osalejatest (Heli, 55) sõitis rattaga ka möödunud talvel, teised sõidavad jalgrattaga kevadest sügiseni ning talvel kasutavad muid liikumisviise.

Jalgrattasõidu eelistamise (auto-, bussisõidule ja jala käimisele) põhjusteks toodi välja mitmeid erinevaid aspekte. Üldjoontes võib intervjuudest välja tulnud rattasõidu eelistamise põhjused ja plussid jagada kaheks – praktilised ning inimesest endast lähtuvad. Üheks praktiliseks põhjenduseks oli odavus. Jalgrattaga sõitmist hinnati näiteks kõige odavamaks liikumisviisiks, kuid kõige rohkem rõhutas rattasõidu eelisenähtu odavust informant, kes on eelnevalt sõitnud autoga ning teeb seda ka praegu vajadusel. Tundus, et autoga sõitjal oli kõige suurem võrdlusmoment ning seepärast pidas odavust rattasõidu eelisenähtu eriti tähtsaks. Intervjuueeritav ütles järgnevalt: *“Kui ma hakkasin mõtlema seda, et palju ma autoga kulutan, panen ikka noh nädalas kümne euro eest kindlasti sisse või kahekümne euro eest, siis tegelikult see on uskumatu, kui palju tegelt läheb”* (Tõnis, 23). Ilmselt on informant rattasõidu odavuse üle ka varem arutlenud ning seepärast on ratta eelistamine teadlik otsus. Kõik informandid märkisid ära, et rattaga sõitmine on kiire liikumisviis. Seda võib pidada teiseks praktiliseks põhjuseks. Mainiti, et rattaga jõuab kiiremini sihtkohta kui jala käies, kuid ka seda, et bussiga sõitmine võtab Tartu linnas palju

rohkem aega kui rattaga liikumine. Palju märgiti ära ka seda, et just Tartu linn on sobiv jalgrattasõiduks, kuna vahemaad ei ole suured.

Järgnevalt nimetan intervjuudest välja tulnud inimesest endast lähtuvad põhjused. Näiteks toodi välja sõltumatus. See aspekt oli suuresti seotud taas bussiliiklusega. Bussiga sõitmine eeldab siiski kindlal kella ajal liikumist ning kindlasse ettemääratud sihtkohta jõudmist. Sellega seotud rattasõidu eelise tõi üks informant välja, öeldes: *“Bussiga tööle näiteks / läheb mul üle kümme minutit kauem ... ja see, et olen sõltumatu igasugusest muust transpordist, ise saan sellisel kellaajal nagu soovin, kuhu soovin”* (Mart, 32). Intervjuudest tuli välja, et Tartu bussiliiklust peetakse üpris halvaks, räägiti nii kehvadest sõidugraafikutest kui ka bussiliinidest. Näiteks kirjeldas üks vastaja bussiliiklust nii: *“Bussisõit Tartus on jama tegelikult, hästi palju ju ümberistumisi ja üks buss läheb täpselt siis ära, kui see teine sinna jõuab, hästi nagu läbimõtlemata, ... et rattaga ma nagu ei sõltu”* (Pille, 43). Rattasõidu juures hinnatigi seda, et see annab vabaduse valida ise aja, millel liikuda ning millal kohale jõuda, arvestamata bussiaegade ja -liinidega. Tähtis on mainida, et ükski osaleja ei väldi kategooriliselt bussisõitu, vaid vajadusel kasutavad ka muid liikumisviise. Jäi mulje, et kuna muu transpordiga, näiteks bussisõiduga, on seotud palju miinuseid, näib osalejatele rattaga sõitmine loogilisem ja parem.

Intervjuudest jäi kõlama ka mõte, et osalejatele lihtsalt meeldib rattaga sõita. Kui eelnevad põhjused on pigem ratsionaalsed, siis rattaga sõitmise kui tegevuse meeldivus erineb oluliselt eelnevaist, olles kõigis intervjuudes läbiv aspekt. Rattasõiduga võib kaasas käia suur emotsioon nagu seda kirjeldab informant, öeldes: *“Et praegu mul ikka kestab ikka veel see vaimustus, et mulle lihtsalt meeldib temaga sõita”* (Heli, 55). Meeldivuse tõi otseselt esile ka teine vastaja: *“Ja mulle meeldib rattaga sõita, lihtsalt meeldib, niivõrd mõnus on, et ma võin isegi vihmaga sõita, ei ole nagu üldse vahet”* (Pille, 43). Sellel, et vastajatele meeldib rattaga sõita, võib olla väga suur roll liikumisviisi valimisel. Odavus ja kiirus on pigem üldtuntud plussid rattasõidu juures, ka teised inimesed võivad neid mõista rohkem. Kuid see, et rattaga sõitmine on lihtsalt meelepärane, saab tuleneda vaid inimesest endast ja on seega personaalne rattasõidu eelistamise põhjus.

Jalgrattaga sõitmise plussina mainiti veel, et rattasõit teeb aktiivsemaks ning rattaga sõites saab

end liigutada, õues olla ning ka loodust nautida. Aktiivsemaks tegemise alla mõteldi seda, et kui muidu jääks mõni käik ära, aga jalgrattaga sõitmine on liikumisviisina lihtne ja meeldiv, ärgitab see rohkem liikuma. Üks vastaja tõi otseselt välja rattasõidu plussina võimaluse tänaval liikuvate sõprade ja tuttavatega suhtlemise. Siin võrdles vastaja nii-öelda sotsiaalsust just autosõiduga: *“Näed inimesi rohkem, autos sa ei näe midagi, ... noh, et ah, näe seal läheb, aga läks eksole, sest sa oled ise lii kluses”* (Tõnis, 23). Arvatavasti tõi vastaja selle asjaolu välja, kuna eelnevalt autoga sõites on tal vastavaid kogemusi olnud, kui kedagi tänaval nähes ei ole autoroolis olles võimalust tänaval oleva inimesega kontakti luua. Teistel vastajatel, kellel eelnevalt oli põhiliseks liikumisvahendiks buss, ei olnud vahest selliseid olukordi ette tulnud ning ehk just seepärast ei toonud nad välja rattaga sõitmise eelist vahetu kontakti loomisel.

Intervjuudes küsisin ka rattasõiduga seonduvate miinuste kohta. Sellele küsimusele vastati väga erinevalt. Üks vastaja sõnastas asja kohe ümber: *“Otseselt miinuseid ei ole, on probleeme, mida tuleb lahendada”* (Heli, 55). Seejärel lisas ta, et näiteks on riietusega seonduvad probleemid – tuleb riietuda nii, et oleks ohutu sõita (riided ei jääks kuhugi kinni). Probleemidena tõi sama vastaja välja parkimise, rataste varastamise, mõned kehvad rattahoidjad ja kohati halvad sõitmistingimused. Kuid siiski oli rõhk sellel, et rattasõidul miinuseid pole. Pärast seda intervjuud tundus küsimus läbimõttlemata ja sobimatuna, kuid hiljem mõistsin, et vastaja reaktsioon küsimusele võib-olla kirjeldabki olukorda, et rattasõiduga ei ole seotud ühtegi konkreetset miinust. Teine vastaja ütles juba plusside küsimuse juures, et miinuseid ei olegi ning kolmandale informandile ei seostunud koheselt ühtegi miinust. Mõlemad väitsid alles vähese mõtlemise järel, et väga halb ilm on vahel miinus, kuid samas ühe vastaja sõnul pole ilmastik probleemiks, kui talvel ei sõida. Vaid üks osalejatest vastas küsimusele konkreetselt küsimusele, öeldes, et miinuseks on ilm ning tõi näitena talvel tekkivad rasked sõidutingimused. See oli ka ainuke negatiivne pool, mida see vastaja mainis.

Saadud info miinuste ja/või probleemide kohta oli väga oluline väljendamaks seda, et intervjuueeritavad hindavad jalgrattaga sõitmist kui meeldivat ning kasulikku liikumisviisi. Intervjuude käigus toodi välja hulganisti rattasõidu eelistamise põhjuseid ning plusse. Oli praktilisemaid eelistuse põhjuseid (odavus, kiirus), kuid palju mainiti ka plusse, mis on seotud

rattasõidu aspektidega (meeldivus, sõltumatus, aktiivsus jm), mis tulenevad inimesest endast ning millest tavaliselt palju ei räägita ja mida saabki teada inimestega vesteldes. Need aspektid toetavad väidet ja eeldust, et jalgrattaga sõitmine pole üksnes liikumisviis, vaid pakub ratturitele ka palju muud.

### 3. 2 Jalgrattasõidu tähendus

Jalgrattaga sõitmine tähendab vastajatele väga erinevaid asju. Vaid üks vastajatest teatas, et rattasõit tähendab talle eelkõige transporti. Samal vastajal tundus rattasõidu tähendus olenema sõidu eesmärgist, kuna lisaks transpordile mainis ta ka rattamatku ja huvireise, niisama sõitmist ning ka sporti, seda juhul, kui võtab ette mingi pikema vahemaa läbimise. Põhjus, miks teised ei toonud rattasõidu tähendusena transporti, võib tuleneda sellest, et transpordivahendina jalgratta kasutamine on niigi ilmne ja seepärast ei vaja lisatähelepanu. Rattasõidu tähendusena mainis üks informant ka sõltumatust ning lisaks sellele ka vabadust, mille annab jalgrattaga liikumine. Teisele vastajale oli rattasõidu tähenduseks lõbu. Teistest eristus vastaja, kes rõhutas tervist ning jalgrattasõidu kasulikkust: *“Ma arvan eelkõige ikkagi ka tervist juba antud hetkel nagu ma mõtlen selle peale, et kui mul ei ole aega päevast nii-öelda noh, minna eraldi trenni või teha midagi muud, et noh, mu töö on ka suhteliselt istuv, siis ma vähemalt nii palju saan ma seda oma füüsilise kätte, et eelkõige vast ikka tervis jah“ (Pille, 43)*. Seega ei saa öelda, et küsitatud inimesed omistaks mingit ühtset tähendust jalgrattasõidule ning see lubab üldistada, et jalgrattal ja jalgrattaga sõitmisel ei ole vaid mingid kindlad tähendused, vaid neid võib olla erinevaid.

Eelmine lõik põhines vastustele, mida osalejad andsid otseselt rattasõidu tähenduse küsimusele. Järgnevalt analüüsin, mida tähendab jalgrattaga sõitmine intervjuueeritavatele teisi vastuseid arvestades. Kuna elustiili käsitlustes väidetakse, et elustiilid võtavad kokku ja väljendavad inimeste hoiakuid ja otsuseid igapäevaste valikute suhtes, siis küsisin osalejatelt, kas jalgrattasõit väljendab nende väärtusi ja hoiakuid. Tuli välja, et enamike jaoks ei väljenda. Üks vastaja ütles aga nii: *“Põhjuste hulgas, miks ma sõidan ei ole ühtegi muud väärtushinnangut, ma arvan, kui see, et ... ma pean liikumist heaks” (Heli, 55)*. Sellele lisas ta, et ta mõtleb küll keskkonnahoidlikult ning tegutseb selle järgi, kuid väitis: *“Aga ma ei sõida rattaga*

*keskkonnateadlikkusest” (Heli, 55).* Seega tema jaoks väljendab rattasõit liikumise väärtustamist, kuid see on ka kõik. Järgmine osaleja vastas, et rattasõit pigem väljendab küll mõningaid väärtusi ja hoiakuid, kuid lisas, et ta pole selle peale väga mõtelnud. Ülejäänud ütlesid, et otseselt ei väljenda. Üks informantidest neist põhjendas seda nii: *“Nagu rattaga ei sõida sellepärast, et midagi nagu sellega demonstreerida või tõestada, vaid see on ikkagi ennekõike mulle endale ja enda mugavus, lihtsus” (Mart, 32).* Kuid samas märkis hiljem, et õhtu lõpul võib ta mõelda, et tema liikumisviis ei ole keskkonnale nii kahjulik. Selle põhjal võib öelda, et rattaga sõitmine võib mingeid väärtusi ja hoiakuid väljendada, aga kuna selle peale ei mõtelda nii palju või kuna need ei ole nii ilmsed ja teadvustatud, ei oska inimesed neid välja tuua ja jalgrattasõiduga seostada.

Vaieldamatult on jalgratta põhiline funktsioon ja kasu just liikumine ning transpordivahendiks olemine, kuid uurisin osalejatelt nende arvamust ka jalgrattasõidu lisaväärtuste kohta. Lisaväärtuste all mõtlen siin seda, mis kaasneb jalgrattaga sõitmisel ning liikumisel ühest kohast. Lisaväärtustele pööran palju tähelepanu, kuna see võiks anda kaalu väitele, et inimesed ei sõida jalgrattaga ainult ühest kohast teise saamise eesmärgil, vaid et sõitmisele lisandub ka muid väärtusi.

Üks vastajatest väitis algul, et tema ei tunne lisaväärtusi, ta samastas rattasõidu plussid ja lisaväärtused ning alles siis mainis mõnda lisaväärtust. Teised vastajad tõid aga kohe välja jalgrattasõiduga kaasnevaid kasulikke asjaolusid. Seega võib öelda, et lisaväärtusi pigem tunnetatakse, kuna enamikud vastused tulid kiiresti. Lõigu alguses mainitud vastaja mõtte kohta võib öelda, et see oli täitsa reaalse olukorra kirjeldus ehk osalejate vastused lisaväärtuste kohta ühtisid paljuski eespool kirjas olevate rattasõidu plussidega.

Kõikide intervjuueeritavate vastustest käis läbi õues olemine ja seeläbi värskes õhus viibimine. Lisaks mainiti ka tervist ning vormi saamist. See läheb kokku ka eespool oleva tsitaadiga, kus vastaja väitis, et jalgrattaga sõitmisega saab vähemalt mingi füüsilise trenni tehtud. Seega võib jalgrattasõidul on korraga mitu funktsiooni ning kasulikku aspekti. Usun, et need kaks lisaväärtust – õues viibimine ja tervis – käivad käsikäes. Ühe vastaja mõttekäik oli selline: *“Kindlasti on see tervisele ka väga hea, et / nagu seegi üldse, / et ma ennast toast siis välja ajan,*

*et kuskile lähen*” (Mart, 32). Osalejate jaoks on seega väga oluline, et jalgrattaga sõitmine ka nende tervisele head teeb. Lisaväärtustena loetleti näiteks keskkonnahoidlikkust, pojaga või sõbrannadega koos sõitmas käimist. Ühe informandi jaoks oli lisaväärtuseks ka see, et rattasõit oli tema jaoks talvel turvalisem kui jala käimine. *“Et kuigi mul on omast arust head saapatallad, ma tundsin ennast talvekummiga libeda peal kindlamalt, kui siis, kui ma jala maha panin*” (Heli, 55). See tähelepanek on väga huvitav ja pisut ka üllatav. Ikka räägitakse talvel pigem jalgrattaga sõitmisest kui keerulisest tegevusest ja seepärast on selline lisaväärtus väga positiivne. Kaks vastajat tõid lisaväärtusena välja sotsialiseerumise ning üks neist tõi välja, et kuigi linnas teevad jalgratturid üksteisest vähe välja, siis juhul kui harva tehakse ning tekib mingi suhtlus teise ratturiga, teeb see rõõmu.

Osad väljatoodud lisaväärtused annavad alust arvamaks, et jalgratturite vahelist ühtsust ja kontakti võiks pidada lisaväärtuseks. Eespool varasemate käsitluste juures (lk 8) kirjutasin, et Chaney (2009) on väitnud, et elustiilid on inimesi eristavad tegevuste mustrid. Chaney öeldu järgi võiks eeldada, et ühte elustiili omavad inimesed siis sarnanevad üksteisega või et neil on omavahel midagi ühist. Kui võtta jalgrattaga sõitmist elustiilina, võiks oletada, et peale selle, et igapäevaselt rattaga sõitjad on mingil viisil sarnased (sõidavad rattaga), tunnevad nad ka sarnasust ja ühtsust teiste nii-öelda omasugustega. Intervjuude põhjal selgus aga, et otsest ühtsust teiste jalgratturitega enamasti ei tunta. Küll aga öeldi, et neile teeb heameelt teiste ratturite ja rataste nägemine. Seda väljendas osaleja, kes siiski mingil määral tunneb ühtekuuluvustunnet teiste ratturitega: *“Kuna praegu räägitakse niivõrd palju ikkagi sellest, et rattarikkus, ratturite rikkus oleks hea, siis teataval määral ikka tunnen ja noh, mul on hästi tore näha, kui ma näen, et hästi palju rattaid seisab kusagil rattahoidlas*” (Heli, 55). Samas pidas ta seda tunnet lapsikuks, kuid mitte juhul, kui on vaja mingi ratta-aktsiooni korras toetust näidata.

Sarnaselt eelmisele osalejale tõi teiste ratturite nägemise positiivse asjana välja ka vastaja, kes ise ühtsust ei tunne: *“Nagu otseselt ühte ... kuuluvust nagu ise ei tunne, aga ... kindlasti on, mul on hea meel näha, kui on veel teisi ratureid ja kui ratureid on palju*” (Mart, 32). Viimase lause ütleja märkis ka ära, et tema jaoks on rattasõit personaalne ning ühissõitudest lugu ei pea. Seega on ka vahest loogiline, et ta ühtsust teiste ratturitega ei tunne. Rõõmu tunnevad aga

intervjueeritavad jalgratta populariseerumisest olenemata ühtsuse tunnetamisest. Ühtsuse nii-öelda eelduseks pidas üks osaleja just ratturite vähesust, öeldes : *“Mina ei tea, selleks peab olema ikka ... väga vähe ratureid / ... ma ei tea, kuhu ma selleks minema pean”* (Tõnis, 23). Osaleja sõnul tunneb ta küll ühtekuuluvustunnet sõprade ja tuttavatega, kellel on samuti jalgrattad, kuid mitte võõraste ratturitega. Sama osaleja jaoks tundus ühtekuuluvustunne olevat midagi füüsilist, näiteks lehvitamise, noogutamise või käe tõstmine. Teine vastaja pidas ühtsusest tähtsamaks või ühtsuse väljendamiseks teistega arvestamist. Ühtsuse mõistet tajuti erinevalt ning ka ühtekuuluvustunnet teiste ratturitega tunnetati erinevalt.

Kõik intervjueeritavad on Facebookis oleva ER grupi liikmed, seepärast küsisin neilt ka selle grupiga seonduvaid küsimusi. Tuli välja, et nii mõnigi tunneb sealsete grupi liikmete ning grupiga üldiselt natuke sarnasust ja ühtsust, kuna neil on liikmetega sarnane mõtlemine ja ühised eesmärgid ning kõik sealsed liikmed on rattaga liiklejad. Grupi liikmetega tundis natuke ühtsust ka vastaja, kes üldiselt jalgratturitega ühtsust ei tunne. Väljendas ta end nii: *“Võib-olla natukene, et nad on ka kõik ikkagi rattaga liiklejad ja / tahavad siin teede, et näiteks oleksid head rattateed, siis on ikkagi ühine kõigil / kui sa sõidad rattaga, siis paratamatult sa mõtled ühtemoodi teise jalgratturiga / kõik tahaksid ikkagi seal ühtesid samu asju nagu, et nii palju on ühtsustunnet küll”* (Mart, 32). Võib järeldada, et Facebookis oleva grupiga on hõlpsam ühtsust tunda, kuna inimesed väljendavad ja ütlevad välja enda arvamuse ja ideed. Seega on ka nende inimeste kohta rohkem infot ja seeläbi ka sarnanemine võimalik. Võrreldes jalgratturitega, keda nähakse tänaval sõitmas, on ER grupi lehel rohkem ja pidevat suhtlemist, mille läbi ehk tekib rohkem ühtekuuluvustunnet.

Mõni lisaväärtus ja kokkupuude teiste ratturitega võib tuleneda ka rattaretkedest või ühissõitudest. Intervjuudes osalenutest oli rattaretkedel ja/või ühissõitudel käinud kaks. Üks neist on osalenud nii oma ülikooli erialaseltsi retkedel kui ka rattamatkadel lähituttavatega ning samuti Tartus Tour d'ÖÖ-nimelisel öösõidul. Tema jaoks on rattasõit seotud kindlasti rohkema kui lihtsalt igapäevase kasutamisega. Teine vastaja on samuti osalenud Tartus Tour d'ÖÖ sõidul. Ülejäänud vastajad pole koossõitmistel käinud. Üks neist pole teadlikult neist osa võtnud, öeldes, et talle meeldib pigem ükski sõita ja ka sõidutrajektooride kohta ise otsused teha. Teine vastaja,

kes pole käinud ühissõitudel, on aga pidevalt mõtelnud rattaretkede peale ning tahab tulevikus mingist matkast või retkest osa võtta. Seega on ühissõitudesse suhtumine valdavalt positiivne.

Kuna Tour d'ÖÖ sõitu mainisid kaks osalejat, peatun sellel teemal pikemalt. Osavõtu põhjenduseks tõi üks osaleja välja, et *“oleks tore”* (Heli, 55). Samuti tegi talle sõidul heameelt, kui nägi seal tuttavaid, kes samuti ratastega sõidavad. Lisaks ütles ta järgnevalt: *“Ja selle Tour d'ÖÖ mõte on ju ikkagi minu arust see, et teadvustada kõikidele teistele ratturite olemasolu, nii et ma arvan, et ma ikka selle peale mõtlesin ka ... sõitma minnes”* (Heli, 55). Intervjueeritav nägi niisiis sõidu taga suuremat pilti ning mõtet lisaks sellele, et ühiselt sõitmine on tore ja teeb rõõmu.

Teine Tour d'ÖÖ'l osalenud ütles sõiduga seonduvalt nii: *“Hästi huvitav, jälle, et kuule, see on see tänav, kus mina veel käinud ei ole, jälle midagi huvitavat (Tõnis, 23)”*. Osaleja avastas tänu sõidule linnaruumi ning uusi kohti. Sama vastaja ütles küll, et jalgrattasõidu kaudu pole ta tuttavaid või sõpru leidnud, kuid Tour d'ÖÖ'l nägi ta oma tuttavat, kellega sõidu jooksul koos sõitis ning juttu rääkis. Seega sai sellel ühissõidul ka sotsialiseeruda ning tuttavaga, kellega oli ühine rattaga sõitmine, suhelda. Sellelt vastajalt küsisin ka lisaks, et kas Tour d'ÖÖ sõidul tekib ühtsustunnet teiste ratturitega, kuna tegemist on sõitudega, kus liigub suur arv rattureid ühiselt linnatänavatel. Tuli välja, et selles olukorras ta siiski tunneb ühtsust teiste ratturitega, täpselt väljendas ta end nii: *“Seal tuleb küll, sest seal on rahvast kõvasti, seal jääb liiklus seisma ikka pannakse ja seal on fun, seal pannakse muusikat kellegi pakiraamilt ja seal on tuled viled kõik asjad, see on äge. See on nagu mõnus, seal tekib küll ühtsustunnet jah, võib-öelda küll”* (Tõnis, 23). Sama osaleja tõi aga algse ühtsustunde küsimuse (lk 29) juures välja, et ühtsustunne tekiks pigem siis, kui on vähe rattureid. Vastuolulised vastused võivad tuleneda sellest, et tema tunnetab ühtsust teiste ratturitega äärmuslikes olukordades – siis, kui tänavatel on väga vähe rattureid, kelle näod jäävad vähesuse tõttu meelde või siis, kui rattureid on väga palju, tekitades teistsuguse tunde ning atmosfääri. Teisalt võib selline vasturääkivus olla tingitud sellest, et intervjueeritav ei ole ühtsuse teema peale varem mõtelnud ning seepärast ei ole ka kindlat arvamust ega hoiakut välja kujunenud.

Kuna Tour d'ÖÖ sõit tõusis esile kahes esimeses toimunud intervjuus, küsisin selle kohta ka teistelt osalejatelt. Intervjueeritav, kes eelistab koossõitmistest osa mitte võtta, oli Tour d'ÖÖ'st siiski kuulnud. Ta suhtus üritusesse positiivselt ja kiitis ettevõtmist, öeldes muuhulgas: *“Väga tore, see on ju ainult ju promo ja muidugi, inimesed autodest välja selles suhtes”* (Mart, 32). See näitab, et inimene eelistab üksinda sõitmist, kuid ei vastandu sellega teistele. Ehk see on lihtsalt tema valik ning ta suhtub positiivselt ja toetavalt rattakultuuri edendavatesse sündmustesse. Märgin ära, et neljas intervjueeritav ei olnud Tour d'ÖÖ sõitudest kuulnud. Osalejatel olid üldiselt positiivsed kogemused või mõtted seoses rattaretkedega ja ühissõitudega, seega väidan, et ka neid tegevusi ning nendest üritustest saadud rõõmu, head tunnet ja muud võib võtta jalgrattaga sõitmise lisaväärtustena.

### **3.3 Jalgrattasõidu mõju**

Järgnevalt analüüsin seda, kuidas on igapäevaselt jalgrattaga sõitmine intervjueeritavaid muutnud ja mõjutanud. Esiteks kirjutan, kuidas on pidev jalgrattaga sõitmine neid üldiselt muutnud.

Ühte vastajat pole tema sõnul rattaga sõitmine muutnud. Teised väljendasid arvamust, et mingil määral on siiski muutnud. Osaleja, kes väitis, et rattasõit on teda kindlasti muutnud, lisas pärast lühikest mõttekäiku, et võib-olla rahulikumaks. Põhjendas ja seletas ta seda varasemate stressi tekitavate bussisõitudega. Teine vastaja ütles pärast mõttepausi, et rattaga sõitmine on teda muutnud ning lausus: *“Võib-olla natuke vabamaks / kuidagi lihtsam tunne on, kui rattaga, teatud mured kaovad ära jalgrattaga sõites, kui siis ütleme ilma jalgrattata”* (Mart, 32). Ta lisas, et rattasõiduga tekivad küll teised mured (näiteks ratta hooldamine), kuid tundus, et vastaja ei pea neid väga koormavateks ning mingite murede kadumine on suurema kaaluga kui juurde tulevad kohustused. Üks intervjueeritav tõi esimese asjana välja füüsilise vormi paranemise, kuid lisas kahtluse, kas teda ennast see on muutnud, öeldes: *“Ei tea, kas on väga muutnud, ma arvan, et ma olen kogu aeg olnud selline nagu ma olen, ma nagu ise, kui keegi võib-olla kõrvalt vaatab, siis võib-olla oskab öelda rohkem”* (Tõnis, 23). Kokkuvõttes võib öelda, et väga palju otseseid muutusi ei ole intervjueeritavad märganud endi juures, kuid nagu üks osaleja väljendas, siis seda, kuidas jalgrattaga sõitmine neid muutnud on, oskavad vahest paremini välja tuua teised inimesed.

Intervjuudest tuli välja, et intervjueeritavad pööravad rattaga sõites rohkem tähelepanu näiteks ümbrusele, teeoludele, jalakäijatele, ilmale ja riietusele. Need on üsna olulised aspektid arvestades, et need hõlmavad mitmeid tegevusi ja osasid inimese päevast. Seega võib-olla täheldavad intervjueeritavad pigem muutusi oma käitumises ning tegevustes, kuid mitte enestes.

Elustiili erinevatest definitsioonidest rääkides tõin välja (lk 9), et elustiili valik on oluline inimese identiteedi kujunemisele (Giddens, 2004). Seepärast küsisin intervjueeritavatelt ka otse, kas ja kuidas on nende identiteeti mõjutanud tihti rattaga sõitmine. Selgus, et osalejad ei usu, et rattasõit oleks neid niimoodi muutnud ning mõni vastaja mainis taas seda varianti, et võib-olla kõrvalt oskaks tuttav inimene mingit mõju identiteedile märgata. Samas arvas üks vastaja, et rattaga sõitmine ei ole teda siiski niimoodi muutnud, et teised teda kuidagi erinevalt näeks: *“Inimesed, kes mind ammu tunnevad võib-olla küll imestavad, et mis asja ta ometi rattast nii palju lobiseb, aga ... ma ei usu, et see muudaks nende põhilist arvamust minu suhtes. Nad ikka arvavad, et ma olen vast see sama inimene”* (Heli, 55). Teine vastaja rõhutas pigem seda, et talle meeldis ka varem rattaga sõita, kuid Tartus elades hakkas ta end rohkem sundima rattaga liiklema ning mingil hetkel muutus see liikumisviis loomulikuks.

Järgmine osaleja pööras samuti rohkem tähelepanu sellele, et ta tunneb end rattaga liigeldes lihtsalt kõige mugavamalt ja peab rattaga sõitmist Tartu linnas liiklemiseks kõige kiiremaks viisiks. Vaid üks vastaja eristus teistest, seostades jalgrattaga sõitmist enda identiteediga ning väljendas nii, et jalgrattaga sõitmine on teda iseloomustav asi: *“No vaat, kui kuskilt küsitakse nii-öelda seda minu iseenda tutvustust, siis ma panen selle kohe kindlasti kirja, et mulle meeldib rattasõit ja ma sõidan palju rattaga ja, aga noh, ma mainin ära ikkagi ka selle, et mul on linnaratas”* (Pille, 43). Selline vastus viitab sellele, et inimene peab jalgrattaga sõitmist oma eripäraks ning oluliseks informatsiooniks. Intervjueeritavatele üldiselt ei tundunud, et rattasõit nende identiteedile mõju avaldab. Samas võis ka küsimus olla liiga otsene. Osaleja, kes vastas, et peab jalgrattaga sõitu enda tutvustuses ja seega ka identiteedi juures oluliseks, oli ainuke intervjueeritav, kes ei olnud enne intervjuud esitatavaid küsimusi üle vaadanud. Selle mõju on raske hinnata, kuid võib oletada, et eelnevalt küsimuste vaatamine ja nende üle mõtlemine võis kuidagi osalejate vastamist sellele küsimusele mõjutada. Kuid see on vaid oletus ja arvatavasti

oleks intervjuueeritavad vastanud üldjoontes samamoodi ka enne küsimusi vaatamata.

Intervjuudest ilmnes, et võrreldes bussi ja autoga sõitmisele peab jalgrattaga sõites vähem oma tegemisi planeerima ning ajaga arvestama. Arvestama just sellest mõttes, et pole vaja bussigraafikute järgi liikuda ning saab ise valida, millal näiteks kodust lahkutakse. Sellest tulenevalt teeb jalgrattaga sõit elu lihtsamaks ning vähem sõltutakse kella-aegadest ja liikumisvahendist. Õeldi küll seda, et rattaga liikudes peab samuti ajaga arvestama, eriti pikemaid vahemaid läbides, kuid see olenebki inimesest endast, mitte muudest asjaoludest ja teguritest. Plaane on võimalik lihtsamalt muuta ning ise otsustada oma liikumise üle. See läheb kokku ka analüüsi alguses käsitletud jalgrattaga sõitmise eelistamisega. Eelistustes mainiti rattasõidust tulenevalt sõltumatust ning selle liikumisviisi kiirust.

Nii mõnedki vastajad rääkisid, et jalgrattaga sõitmine on neid muutnud aktiivsemaks ning teinud vajalikud käigud meeldivamaks, kuna rattaga on lihtsam ja mugavam liikuda. Üks vastaja kirjeldas seda nii: *“Muidu ma lükkaksin võib-olla seda käiku lõputult ja lõputult edasi, aga nüüd on kuidagi väga lihtne, et ahahh, seda enam, et kui sõita meeldib ka, et siis ongi niimoodi, et võtad ratta ja lähed”* (Heli, 55). Sama vastaja tõi välja ka väikse rattasõidu, mille ta tegi Tartu lähedal, et lihtsalt külastada huvitavaid paiku. Kuigi vastaja on teinud sellist huvimatka vaid ühe korra, siis ta kirjeldas, miks on rattasõit just sobiv näiteks mingite vaatamisväärsustega tutvumiseks: *“Ma ei teeks niisugust asja jalgsi, kui see maa on piisavalt pikk ja ma ei teeks seda ka bussiga, sest bussiga tundub see palju tüütum”* (Heli, 55). Teine vastaja rääkis rattasõidu heast mõjust nii: *“Tänu jalgrattale suudan ma ennast rohkem kodunt välja ajada, et see on nagu positiivses mõttes on võtnes mõjunud, et võib-olla kui ma bussiga peaks liikuma, siis tihti peale võib-olla ei viitsiksi kuskile minna, aga või loobuks mingisugusest ... aga rattaga mõtlen, et mis see siis ära ei ole, korraks sinna ja korraks tagasi”* (Mart, 32). Nende näidete põhjal võimaldab jalgrattaga liikumine inimestel olla tegusamad ja jõuda ühest kohast teise vähese vaevaga.

Intervjuudes osalenud inimestele on jalgrattaga sõitmine palju head juurde toonud. Ühele vastajale on rattaga sõit elu lihtsamaks teinud, just võrreldes seda just autoga sõitmisega, mis on vastaja sõnul rahaliselt raskem ning nõuab ka rohkem vastutust. Üks osaleja tõi välja, et rattaga

sõit on talle juurde andnud lusti, rõõmu ja mängulisust. Vabadust nimetati mitu korda, näiteks seostati seda nii: *“Positiivsemat ellusuhtumist kindlasti, sest see vabadus ja see sõltumatus ja see ... rohkem looduses olemine”* (Mart, 32). Viimase vastaja näitel võib eriti öelda, et jalgrattaga sõit võib väga laialdase ja tugeva mõjuga olla (muutes ellusuhtumist positiivsemaks).

Niisiis võib kokku võtta, et kui otseselt küsida intervjueeritavalt, kuidas rattasõit on neid muutnud, siis on vastused väga napisõnalised. Osalejad mainisid, et jalgrattaga sõitmine on neid muutnud vabamaks ja rahulikumaks ning üks vastas, et see on parandanud füüsilist vormi. Kuigi otsesele küsimusele vastates piirduti nende vastustega, on siiski tegemist tähtsate vastustega, kuna inimese muutumine vabamaks, rahulikumaks ning füüsilise vormi paranemine võivad olla väga olulised muutused. Erinevate aspektide poolt vaadatuna (tähelepanu pööramine, mõju päevaplaanile ja tegemistele, sõltumatus, aktiivsemaks muutumine jms) tuleb aga veelgi välja, et igapäevane jalgrattaga sõitmine on vastajatele ja nende elule mõju avaldanud ja just positiivselt.

### **3. 4 Elustiil**

Järgnevalt uurin ja analüüsin, kuidas intervjueeritavad suhtuvad mõttesse näha jalgrattaga sõitmist kui elustiili ning kas nad seostaksid seda endaga. Selle peatüki lõpus toon välja ka mõned üldisemad analüüsipunktid.

Alguses küsisin osalejate käest, kas nad seostavad üleüldse mingit elustiili endaga. Vaid üks vastajatest andis konkreetse vastuse, nimelt ütles ta: *“Tudeng nagu ma olen”* (Tõnis, 23). Vastaja sõnul käib selle juurde võimalikult soodsalt ja kokkuhoidlikult elamine. Kokku võttiski ta selle sõnadega *“tudenglik elamine”* (Tõnis, 23). Üks osaleja vastas esmalt irooniliselt ning naljatledes: *“Ega ma mingiks ökomutiks ma end ikkagi ei pea, ma ei saaks niimoodi nagu öelda”* (Pille, 42). Selline reaktsioon võis tuleneda kahest asjast. Esiteks, vahest peabki vastaja jalgrattaga sõitmist keskkonnale kasulikuks liikumisviisiks. Teiseks, võivad nii-öelda roheline ja ökoloogiline eluviis olla põhilised mõisted ja näited, millega Eestis elustiile seostatakse.

Mitmele vastajale tundus ebamugav end mingi elustiiliga seostada. Vastustes väljendati end näiteks nii: *“Ei tahaks ennast väga mingisugusesse kasti panna / ma ei liigitaks ennast”* (Mart,

32) ja *“Ma arvan, et ma ei kategoriseeri ennast konkreetselt ära”* (Pille, 42). Kuigi intervjuus ei küsinud ma otseselt, mis on nende elustiil, vaid kas nad seostaks mingit elustiili endaga, tundus osalejatele see küsimus ja mõtte rõhuv, kuna kasutati nii tugevaid sõnu nagu “kategoriseerima” ja “liigitama”. Üks intervjuueeritav seostas elustiili aktiivse ja suhtleva inimesega ning tõdes, et ei oska öelda, missugune on tema elustiil. Niisiis tuli välja, et enamik vastajaid ei seosta või ei taha seostada end mingi elustiili. See läheb kokku elustiili varasemate käsitluste juures (lk 8) välja toodud David Chaney arvamusel. Chaney (2009) väitis, et elustiilid ei ole nähtused, mis ilmingimata puudutaks igäht. Ta ei kahtle selles, et on ka inimesi, kes eitavad endal mingit elustiili olevat või kes lihtsalt ei taha omada elustiili. Arvestades intervjuueeritavate vastuseid, võib oletada, et inimesele, kes ei mõtle oma elust sotsioloogiliste mõistete kaudu, võib elustiili mõiste ning selle rakendamine enda tegevustele ja harjumustele olla võõras.

Arvamusel jagunesid kaheks, kui teemaks oli konkreetselt jalgrattaga sõitmise nägemine elustiilina. Ühelt poolt oli väga nõustuvaid arvamusel ning teiselt poolt eitavad. Eitavad arvamusel võib jaotada omakorda kaheks – üks oli tagasihoidlik ning teine üpris ärritunud vastus. Nõustujad kasutasid oma vastustes sõnu *“loomulikult”* (Pille, 42) ja *“kindlasti”* (Mart, 32). Esimene neist lisas veel, et jalgratta sõitu tuleks rohkem populariseerida ning ka intervjuu lõpupoole ütles, et inimesi tuleks rohkem teavitada rattasõidu kasulikkusest ning rattasõidu võimalustest Tartu linnas. Seega on tema jaoks rattasõit hea viis liikumiseks ning ta soovitaks seda teha ka teistel. Nii-öelda eitajatest ütles üks vastaja, et kokkuvõttes tema siiski ei näe jalgrattaga sõitmist elustiilina. Ta põhjendas, et see võib olla elustiil vaid juhul, kui inimene seda ise ütleb. See seisukoht viitaks nagu oleks elustiil vägagi teadvustatud valik. Ta lisas veel kahtlevalt: *“Et elustiil ikka vist määrab kõik see muu, mis ta teeb”* (Heli, 55). Niisiis ei saa selle vastaja jaoks olla elustiil vaid põhiliselt liikumisviisi väljendav tegevus.

Teine osaleja vastas konkreetselt, et tema arvates jalgrattaga sõitmine ei ole elustiil. Ta kommenteeris oma arvamusel nii: *“See on inimese valik, lihtsalt, et millega ta sõidab, see ei ole elustiil, / sa ... valid omale transpordivahendi, sa valid selle, et kas sa lähed täna välja autoga või sa lähed täna välja rattaga, see ei ole, elustiil on minu meelest hoopis teine asi”* (Tõnis, 23). Võib isegi öelda, et seda vastajat häiris ettepanek näha jalgrattaga sõitmist kui elustiili. Ta rõhutas

veel asjaolu, et tema sõidab nii auto kui ka rattaga. Vastaja reaktsioon võiski tulla asjaolust, et tema kasutab mõlemat transpordivahendit ning jalgratta eelistamine sel viisil nagu küsimuses esile toodud, tundus temale liiga rõhuv. Kuigi küsimus oli esitatud neutraalselt (Mis te arvate, kas jalgratta sõitmist saaks näha kui elustiili?), mitte viidates mingi liikumisviisi halvadele pooltele, ütles vastaja veel: *“Ei saa niimoodi kategoriseerida, et ma olen nüüd ... normaalne inimene ehk siis autosõitja ja siis on ... ratturid. / See on nagu liigne vahe tegemine, see on tobe”* (Tõnis, 23). Seega võib öelda, et osalejad suhtusid jalgrattaga sõitmisesse kui võimalikku elustiili väga erinevalt.

Küsimusele, kas nad seostaksid jalgrattaga sõitmist kui elustiili iseendaga, ütles üks vastajatest, et praegu ta sõidab siiski kevadest sügiseni. Seega tema jaoks oleks rattasõit elustiiliks pigem siis, kui ta sõidaks aastaringselt. Ta selgitas järgnevalt: *“Noh lihtsalt vat me elame sellises kliimas, et paratamatult, kui mul on ikka hanged põlvini, siis on väga keeruline seda elustiilina arvestada”* (Pille, 42). Tema oli üks nendest osalejatest, kes nägi võimalust jalgrattasõitu elustiilina vaadelda. Ehk ta nõustus üldplaanis selle ideega, kuid iseendaga ei seostanud, sest Eestis kestab talv tavaliselt väga pikalt ning sel ajal liigub ta ilma jalgrattata. Teine osaleja peab jalgrattasõitu lihtsalt tegevuseks, öeldes, et see on: *“Väga tore lisa lõbu”* (Heli, 55). Ta lisas, et see võib olla osa elustiilist, kuid mitte kogu elustiil. Osaleja, kes oli jalgrattaga sõitmise kui elustiili nägemise vastu, arusaadavalt seda endaga ei seostanud. Öeldes rõhuvalt: *“Ma lihtsalt ei ütleks, et see oleks elustiil. Ma üldse ei nimetakski seda niimoodi”* (Tõnis, 23). Selle juurde lisas ta, et igapäevatoimetuste ajamiseks valib ta pigem ratta, kuna see on Tartu linnas mõistlikum.

Teistest vastajatest eristus selgesti osaleja, kes nõustus võimalusega jalgrattasõitu näha kui elustiili ning jõudis mõttest arenduse jooksul järelduseni, et mõnes mõttes on ka tema jaoks pidev rattaga sõitmine elustiil. Alguses küll väites, et ei saa olla nii, *“... et sa liikled ainult rattaga ja ongi, et su elustiil on täielikult ratas”* (Mart, 32). Samas pärast mõningast mõttepausi ütles ta, et näiteks suuremate linnade vahel rongide kasutamise abil saaks see täitsa olla. Lisaks tõi vastaja välja, et ta ei mõtle rattasõidu kui elustiili peale niivõrd palju. Kuid küsimuse ajendil hakkas vastaja siiski sellele teemale üle rohkem arutlema ning tõdes, et kuna liigub igapäevaselt rattaga, siis võib-olla teised inimesed, näiteks sõbrad, võivad rattaga sõitmist tema elustiiliks pidada küll.

Vastaja ise pole siiski end niimoodi liigitanud ning sõidab rattaga, kuna talle sobib see väga hästi ja on kõige mugavam. Ent sellegipoolest on huvitav, et küsimus pani vastaja mõtlema ning arutlema. Elustiil ei ole ehk tavaliselt inimese igapäevaelus kõneainet pakkuv teema. Seega võib rattasõidu kui elustiili endaga mitte seostamine tuleneda ka sellest, et selle üle pole mõteldud, isegi kui liigutakse igapäevaselt rattaga ning see on inimese elu mõjutanud.

Varasemate elustiili käsitluste juures (lk 10) tõin välja Giddensi (2004) nägemuse, et elustiilid on rutiinsed tavad ning rutiinsed tavad on ühendatud tavapäraseks harjumustesse ning tegevustesse. Giddens (2004) rõhutas, et iga väikse otsusega, mida ta päeva jooksul teeb, panustab ta nendesse rutiinidesse ehk võib öelda, et panustab oma elustiili. Seal tõstatasin küsimuse, kas inimene on neid otsuseid tehes ning rutiinidesse panustades teadlik oma elustiilist. Intervjuudes väljendasid osalejad, et rattaga sõitmine on nende elu mõjutanud, mis tähendab, et otsus valida igapäevaseks liikumisviisiks rattaga sõitmine ning sellest tulenevad otsused, on neid mõjutanud. Selle põhjal väidaksin, et kuigi osalejad ei seosta ennast jalgrattasõidu kui elustiiliga, on nende vastustes ja arvamustes palju infot, mis lubaks seostada jalgrattasõitmist elustiiliga. Selle põhjal võib omakorda järeldada, et jalgrattaga sõitmine võib olla teadvustamata elustiil.

Analüüsi osas ei ilmenud mingit silmapaistvat erinevust meeste ja naiste arvamuste ning suhtumiste vahel. Vanuselise poole pealt võib öelda, et kõige noorem vastaja oli jalgrattaga sõitmisega seotud kõige laiemalt, kuna kasutab jalgratast nii igapäevaselt kui ka iga-aastastel matkadel ning vahel ka sportimise eesmärgil. Raske on hinnata, kas osaleja vanus mõjutas kuidagi vastuseid ja hoiakuid. Üldjoontes võib öelda, et vastused ei erinenud niivõrd vanuse tõttu, vaid pigem seepärast, et inimesed ja nende vaated ongi erinevad. Erinevas vanuses inimeste osalemine uurimuses vihjab aga sellele, et jalgrattaga sõitmine ei ole mõteldud mingile kindlale vanusegrupile, vaid sobib erinevas vanuses inimestele.

Intervjuudes osales üks üliõpilane ning kolm töötavat inimest. ISCO ametite klassifikaatori (Ametite ...) järgi kuuluvad kaks töötajat neljandasse ehk ametnike gruppi ning üks töötaja seitsmendasse ehk oskustöötajate ja käsitöölaliste gruppi. Kui võtta arvesse ametite klassifikaatorit ning seda, et üks osaleja oli üliõpilane, võib teha väga põgusa järelduse, et jalgrattaga sõidavad

erinevatel sotsiaalsetel positsioonidel asuvad inimesed.

Osalenute põhjal võib öelda, et jalgrattaga sõidavad erinevad inimesed olenemata soost, vanusest ning sotsiaalsest positsioonist ühiskonnas. Arvestades veel, et rattasõit on pea kõigile taskukohane, ühtib see järeldus Pucheri ja Buehleri (2008) väitega, et jalgrattaga sõitmine on üks võrdsemaid transpordiviise üldse. Kui jalgrattaga sõitmist võtta elustiilina, siis on see elustiil väga väheste piirangutega ehk see on omaks võetav paljudele erinevatele inimestele.

Roheliste Rattaretkede eestvedaja Peep Veedla ütles Mürilehele antud intervjuus väga tabavalt: “Jalgrattaga sõitmine on ellusuhtumise küsimus” (Jõgisaar ja Jõgisaar, 2014: 16). Ka käesoleva töö jaoks läbiviidud intervjuudest võib välja lugeda, et jalgrattasõit on seotud ellusuhtumisega, kuna valik hakata igapäevaselt jalgrattaga sõitma võib olla väga suure kaaluga. Osalejad mainisid palju bussisõiduga kaasnevaid ebameeldivusi ning autosõidu kallidust. Otsus võtta jalgratas kasutusse (kui ollakse eelnevalt bussi, autoga sõitnud või jala käinud) on tegelikult suure kaaluga, kuna nii väljendatakse, et tahetakse olla ise oma aja ja liikumiste otsustajad. Siia võib veel lisada aspektid, mida inimesed võib-olla otseselt ei tunne, kui nad rattaga sõidavad – keskkonna hoidmine, linnaruumi inimsõbralikumaks muutmine (kui on palju rattureid, muutub ka linnaruum), linnapildi rahulikumaks ja rõõmsamaks muutmine jm.

## **Kokkuvõte**

Käesolev töö keskendus jalgrattaga sõitmise uurimisele, käsitledes seda elustiili mõiste läbi. Uurimuse eesmärk oli teada saada igapäevaselt rattaga sõitvate inimeste rattasõiduga seotud arvamusi ja kogemusi ning teada saada, kas ja kuidas saab jalgrattaga sõitmist näha kui elustiili. Selleks viisin läbi neli kvalitatiivset silmast-silma intervjuud Tartu linnas jalgratast igapäevaste liikumiste jaoks kasutatavate inimestega. Jalgrattaga sõitmist seostas inimestega elustiiliga, kuna eeldasin varasematele elustiili käsitlustele toetudes, et jalgrattaga sõitmine võib muuta ja mõjutada inimese igapäevaseid tegevusi, hoiakuid ja üldist tegevuste mustrit, kuna on seotud nii mitmete otsuste ning tegevustega. Eeldasin ka, et lisaks liikumisviisile on jalgrattasõidul ka muid väärtusi, mis teeb jalgrattaga sõitmisest üldise hoiaku ja mõtteviisi.

Intervjueeritavad põhjendasid jalgrattaga sõitmise eelistamist selle odavuse ja kiirusega. Samuti toodi plussidena välja rattasõiduga kaasnevat sõltumatust, looduses olemist ning enda liigutamist ja rattasõidu meeldivust. Rääkides sellest, miks nad sõidavad jalgrattaga, tõid vastajaid palju esile võrdlusi auto- või bussisõiduga. Intervjueeritavate sõnul otsesid miinuseid jalgrattaga sõitmise juures pole, kuid mainiti, et probleemiks võib olla ilmastik.

Osalejad omistasid rattasõidule palju erinevaid tähendusi. Mainiti, et rattasõit tähendab neile transpordivahendit, lõbu, sõltumatust, vabadust ning tervist. Lisaväärtustena hinnati, et jalgrattasõit teeb neid aktiivsemateks ning samuti hinnati rattasõidu juures taas tervist, väljas olemist, keskkonna hoidmist, teiste inimestega koos olemist ja sotsialiseerumist. Lisaväärtuste alla paigutasin ka teiste jalgratturitega tekkiva ühtsuse, mida tunnetati üldiselt vähe (pigem ER grupi liikmetega) ning ühissõitudel osalemise ning sealt saadava emotsiooni ja rõõmu. Kuigi ühtsust teiste ratturitega tuntakse vähe, teeb intervjueeritavatele heameelt teiste ratturite ja rataste nägemine ning tuntakse rõõmu jalgratta populariseerumisest.

Intervjuudest ilmnes, et inimesed otseselt ei tunne, et jalgrattaga sõitmine oleks neid palju muutnud. Toodi siiski välja, et võib-olla on rattasõit neid vabamaks ja rahulikumaks muutnud ning füüsilist vormi parandanud. Intervjueeritavad enamasti ei tundnud, et igapäevaselt jalgrattaga sõitmine oleks kuidagi nende identiteeti mõjutanud. Vaid üks vastajatest pidas rattaga

sõitmist teda iseloomustavaks tunnuseks. Samas pööravad vastajad varasemast rohkem tähelepanu ümberringi toimuvale, teeoludele, jalakäijatele, ilmaoludele ja riitusele.

Erinevate aspektide kohta lähemalt küsides tuli välja, et jalgrattaga sõitmine on siiski intervjueeritavaid siiski nii mõneski asjas muutnud. Intervjueeritavad peavad rattaga sõites näiteks vähem oma tegemisi planeerima, kuna nad saavad ise valida, millal ja kuhu liiguvad ning nad ei sõltu teistest transpordivahenditest. Nii mõndagi osalejat on jalgrattaga sõitmine muutnud aktiivsemaks, kuna jalgratas teeb liikumise lihtsaks ning seega saab ette võtta käike, mis teisi liikumisviise kasutades jääksid pigem ära. Rattasõit on osalejatele ning nende eludele palju head juurde toonud – tänu rattaga sõitmisele on elu lihtsam, samuti on rattasõit inimestele juurde toonud lusti, rõõmu, mängulisust, vabadust ning isegi positiivsemat ellusuhtumist. Seega võib intervjuude põhjal öelda, et igapäevane jalgrattaga sõitmine on osalejate käitumist ja tegemisi rohkemal või vähemal määral muutnud ja mõjutanud. See tähelepanek on oluline ka jalgrattaga sõitmise seostamisel elustiiliga.

Intervjueeritavate seas oli jalgrattaga sõitmise kui elustiili nägemise võimalusega nõustujaid ja mittenõustujaid. Sellesse küsimusesse suhtumine oli inimestel väga erinev. Need, kes nägid võimalust rattasõitu elustiiliga seostada, olid selle suhtes väga positiivselt ja entusiastlikult meelestatud. Mittenõustujad tõid välja nii seda, et see võib olla elustiil vaid juhul, kui inimene seda ise teadvustab ja välja ütleb, kui ka seda, et jalgrattaga sõitmine pole üldse elustiil.

Need, kes iseendaga jalgrattaga sõitmist kui elustiili ei seostanud, põhjendasid, et see on neile lihtsalt lisarõõm ning teisel juhul tuli välja, et inimene ei seosta rattasõidu elustiili endaga, kuna sõidab rattaga kevadest sügiseni. Vaid üks osaleja leidis, et see võiks olla ka tema elustiil, kuid pigem rõhus asjaolule, et kuna sõidab igapäevaselt jalgrattaga, siis vahest tema sõbrad võivad rattasõitu tema elustiiliks pidada.

Intervjuudest tuli välja, et jalgrattaga sõitmise elustiilina võtmise eelduseks on näiteks see, et inimene ise teadlikult omab seda elustiili ning kui sõidetaks rattaga aastaringelt. Üldiselt tundus, et intervjueeritavatele oli elustiili teema võõras. See on ka mõistetav, kuna tegu on pigem mõiste

ja sõnaga, millest ilmselt arvatavasti väga tihti ei räägita ega mõtelda igapäevaste tegemiste juures (kuigi just neid tegemisi elustiil mõjutabki).

Enamik intervjueeritavatest ei seostanud endaga jalgrattaga sõitmist kui elustiili, kuid kokkuvõttes tuli intervjuudest välja, et rattasõit on osalejate elusid mitmetes aspektides mõjutanud ja muutnud. Kui siia juurde arvestada veel osalejate poolt mainitud rattasõiduga kaasnevad lisaväärtused, mis kinnitavad, et rattaga sõitmine ei tähenda vaid liikumisviisi, siis võib oletada, et jalgrattaga sõitmist võiks näha kui elustiili.

Käesolevas töös uurisin nelja intervjuu põhjal jalgrattaga sõitvate inimeste rattasõiduga seonduvaid arvamusi ja kogemusi. Intervjuudest tuli välja just igapäevaselt rattaga sõitvate inimeste mõtteviis ning suhtumine. Töö avas rattasõidu poolt, mis on tavaliselt rattasõidu kui spordiala kõrval ja tihti ka varjus. Järgmistes uurimustes võiks intervjueerida rohkem inimesi ning samal teemal viia läbi uurimus ka näiteks Tallinnas.

Jalgrattaga sõitmise nägemine võimaliku elustiilina annab võimaluse näha suuremat pilti, mis peitub rattasõidu taga. Samuti võiks selline käsitus aidata nii tavainimestel kui ka jalgrattateede võrgustiku rajamisega ja üldiselt jalgrattaliikluse koordineerimisega tegelevatel isikutel mõista, et igapäevaselt rattaga liikumine ei ole sama mis rattasport. Arvestades, kui positiivselt intervjueeritavad rääkisid, jagasid kogemusi ning avaldasid arvamust rattateemal, võib see töö innustada inimesi autode ja bussidega liikumise asemel rohkem rattaga sõitma. Kuigi see ei olnud käesoleva töö eesmärk, siis loodetavasti see tõesti edastab seda positiivset mõtteviisi, mis rattasõiduga on seotud.

## Kasutatud kirjandus

- Ametite klassifikaator 2008v1.5b. Statistikaameti koduleht, klassifikaatorite nimistu. ([http://metaweb.stat.ee/view\\_xml.htm?id=3005499&siteLanguage=ee](http://metaweb.stat.ee/view_xml.htm?id=3005499&siteLanguage=ee) 19.05.2014)
- Bennett, A. (1999). Subcultures or Neo-Tribes? Rethinking the Relationship between Youth, Style and Musical Taste. *Sociology*, 33, 3, 599-617.
- Bourdieu, P. (2010). *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. Tõlkinud Richard Nice. 2. trükk. London, New York : Routledge.
- Bourdieu, P. (2003). *Praktilised põhjused. Teoteooriast*. Tõlkinud Leena Tomasberg. Tallinn: Tänapäev.
- Chalabi, M. (2013). Recession transport: bike sales overtake cars. *The Guardian* 17.09.2013 (<http://www.theguardian.com/news/datablog/2013/sep/17/recession-transport-bike-sales-overtake-cars> 18.05.2014)
- Chaney, D. (2009). *Lifestyles*. 2. trükk. New York: Routledge.
- Eesti Rattarikkaks. Algatuse koduleht. (<http://www.rattarikkaks.ee/> 22.05.2014)
- Eesti Rattarikkaks. Facebooki grupi leht. (<https://www.facebook.com/groups/rattarikkaks/> 22.05.2014)
- Featherstone, M. (2007). *Consumer culture and postmodernism*. 2. trükk. London: Sage.
- Giddens, A. (2004). *Modernity and Self-Identity*. 2. trükk. Cambridge: Polity Press.
- Jalgrattalinn Tartu. Tartu linna koduleht. (<http://www.tartu.ee/jalgrattalinn> 18.05.2014)
- Jõgisäär, J. ja Jõgisäär, K. (2014). Kondimootoriga kahe rattaline pakub linnainimesele vabadust. Intervjuu. *Müürileht*, 34, 16.
- Katz-Gerro, T. (2007). Lifestyle. – Ritzer, G (toim.). *The Blackwell Encyclopedia of Sociology*, 6, LE-M, 2644-2646. Malden: Blackwell.
- Käärik, H. (2013). *Klassikaline ja nüüdisaegne sotsioloogiline teooria*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Laherand, M.-L. (2010). *Kvalitatiivne uurimisviis*. 2. trükk. Tallinn: Sulesepp.
- Pucher, J. ja Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews: A Transnational*

*Transdisciplinary Journal*, 28:4, 495-528. (<http://dx.doi.org/10.1080/01441640701806612> 18.05.2014)

- Raja, T. (2011). Autovaba päev Tartu. Küsitlusuuringu analüüs ([http://www.tartu.ee/data/Auto\\_vaba\\_paev\\_2011\\_aruanne0.pdf](http://www.tartu.ee/data/Auto_vaba_paev_2011_aruanne0.pdf) 18.05.2014)
- Ristoja, L. (2013). Isepropelleeruva urban-inimese vabadusetung ehk pedaali-Tarzan linnadžunglis. *Müürileht*, 27. (<http://www.muurileht.ee/isepropelleeruva-urban-inimese-vabadusetung-ehk-pedaali-tarzan-linnadzunglis/> 18.05.2014)
- Savi, T. (2013). Ratas linnas: sõidurõõm kui ruumi inimlikustav vahend. (<http://tallinnbicycleweek.ee/artiklid/ratas-linnas-soiduroom-kui-ruumi-inimlikustav-vahend> 18.05.2014)
- Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem. (2006). ([http://www.tartu.ee/?page\\_id=58&lang\\_id=1&menu\\_id=6&lotus\\_url=/uurimused.nsf/Web/teemad/ADB7A030F164AAE0C22573940048A296](http://www.tartu.ee/?page_id=58&lang_id=1&menu_id=6&lotus_url=/uurimused.nsf/Web/teemad/ADB7A030F164AAE0C22573940048A296) 19.05.2014)
- Valikor Konsult OÜ. (2012). Tartu linna jalgrattaparklate täituvusuuring, jalgratturite ja jalakäijate loendamine loenduspunktides. ([https://www.tartu.ee/page\\_id=58&lang\\_id=1&menu\\_id=6&lotus\\_url=/uurimused.nsf/Web/teemad/8AEB0063FE87D986C2257B0F005432CD](https://www.tartu.ee/page_id=58&lang_id=1&menu_id=6&lotus_url=/uurimused.nsf/Web/teemad/8AEB0063FE87D986C2257B0F005432CD) 18.05.2014)
- Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020. (2011). Tartu linna koduleht, arengukavad. ([https://www.tartu.ee/data/Tartu\\_TRAK.pdf](https://www.tartu.ee/data/Tartu_TRAK.pdf) 18.05.2014)
- Tartu valimisprogramm. (2013). Reformierakonna koduleht. (<http://www.reform.ee/piirkond/tartu-linn/tartu-valimisprogramm> 18.05.2014)
- TNS Emor. (2013). Jalgratturite rahulolu sõidutingimustega Eesti teedel 2013. ([http://www.mnt.ee/public/Jalgratturite\\_rahulolu\\_soidutingimustega\\_Eesti\\_teedel\\_2013.pdf](http://www.mnt.ee/public/Jalgratturite_rahulolu_soidutingimustega_Eesti_teedel_2013.pdf) 18.05.2014)

## **Lisad**

### **Lisa 1. Facebooki grupi “Eesti Rattarikkaks” lehele postitatud üleskutse**

Tere!

Olen Tartu Ülikooli sotsioloogia üliõpilane ja kirjutan lõputööd teemal “Jalgrattasõit kui elustiil”. Otsin inimesi (3-5) Tartust, kellega intervjuusi teha. Intervjueeritavaks sobib inimene, kes sõidab jalgrattaga sageli, kasutab ratast just igapäevasteks liikumisteks ja alternatiivina bussile/autole/käimisele. Huvi korral kirjutage palun kaisa\_olen@hotmail.com või siia Facebooki postkasti! Aitäh!

### **Lisa 2. Eesti Rattarikkaks Facebooki grupi tutvustus**

“Eestis on tuhandeid inimesi, kes suure osa aastast ajavad oma igapäevaseid käike jalgrattal. Nii linnades, alevites, külates, kes ka viigipükstes, teksades, kontskingades, seelikutes, lapsed tagaistmel oma sõite just jalgrattaga teevad. Häid näiteid, kuidas Eesti tööandjad rattaga tööle sõitmist soodustavad, leiab ka. Rattakultuur pole kinni ainult linnatänavate ohutuses, vaid ka mõtlemises. Oma linna tundes ja rahulikke tänavaid valides saab paljud sõidud jalgrattaga aetud. Kui soovid Eesti linna rattarikkamaks muuta ja oma kogemusi jagada, siis see grupp on sinu jaoks” (Eesti Rattarikkaks. Facebooki ...).

### **Lisa 3. Intervjuu kava**

Milliseid muid liikumisviise kasutate?

Miks te sõidate just jalgrattaga?

Milliseid plusse on jalgrattaga sõitmisel?

Milliseid miinuseid on jalgrattaga sõitmisel?

Kas sõidate rattaga aastaringselt või pigem kevadest sügiseni? (Miks?)

Kus kohas te jalgrattaga kõige rohkem liigute?

Kas te valite oma sõidutrajektoori jalgrattateede järgi?

Kas olete rahul rattateedega Tartu linnas ja selle ümbruses?

Mida teie jaoks jalgrattasõit tähendab?

Kas jalgrattasõit väljendab teie väärtusi ja hoiakuid? (Kui jah, siis kuidas ja milliseid?)

Mil määral võib jalgrattasõit olla kui millegi *statement* (avaldus, seisukohavõtt)?

Kas ja kuidas on jalgrattasõit teid muutnud? Millele pöörate jalgrattaga sõites rohkem tähelepanu kui varem?

Kas ja mil määral tunnete ühtsust/kokkukuuluvust teiste jalgratturitega?

Üks sotsioloog on öeldnud, et elustiili valik on väga oluline identiteedi loomisel. Mis te arvate, kuidas on teie isiksust/identiteeti mõjutanud igapäevaselt jalgrattaga liikumine?

Millised lisaväärtused on teie arvates jalgrattasõidul (peale transpordi vahendiks olemise)?

Kuidas mõjutab jalgrattaga sõitmine teie päevaplaani ja tegemisi üldiselt?

Miks liitusite Facebookis “Eesti rattarikkaks!” grupiga?

Kui aktiivne olete selles grupis?

Kas tunnete sarnasust või ühtsustunnet teiste liikmete või grupiga üldiselt? Mil viisil?

Kas olete osalenud mingitel rattaretkedel või ühissõitudel? Miks?

Kas olete jalgrattasõidu kaudu ka uusi tutvavaid ja sõpru leidnud?

Mis märksõnad üldiselt seostuvad teile jalgrattasõiduga?

Kas seostate mingit elustiili endaga?

Kas teie arvates võiks jalgrattasõitu näha kui elustiili?

Kas te seostaksite jalgrattasõitu endaga kui elustiili?

Mis mõistet te enda kohta kasutaksite – jalgrattur, jalgrattaga sõitja?

Mida on jalgrattaga sõitmine üldiselt teile ja teie elule juurde andnud?

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina, Kaisa Laurimaa (sünnikuupäev: 25.09.1991),

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose “Jalgrattaga sõitmine kui elustiil Tartu linna näitel”, mille juhendaja on Andu Rämmer,

1. 1 reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1. 2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 02.06.2014