

Tartu Ülikool
Loodus- ja tehnoloogiateaduskond
Ökoloogia ja maateaduste instituut
Geograafia osakond

Magistritöö inimgeograafias

Töökoha asukoha mõju inimeste linnaruumi kasutusele

Mirjam Veiler

Juhendaja: Siiri Silm

Kaitsmisele lubatud:

Juhendaja: /allkiri, kuupäev/

Osakonna juhataja: /allkiri, kuupäev/

Tartu 2013

Sisukord

<u>Sissejuhatus</u>	3
<u>1. Teoreetilised lähtekohad</u>	4
<u>1.1 Inimeste tegevusruum</u>	4
<u>1.1.1 Igapäevased käigud</u>	6
<u>1.2 Linnaruumi kasutust mõjutavad tegurid</u>	7
<u>1.3 Töökoha asukoha mõju linnaruumi kasutusele</u>	8
<u>1.3.1 Töökohtade detsentraliseerumine</u>	8
<u>1.3.2 Töökoha kaugus elukohast</u>	9
<u>1.3.3 Tööpäeval ja vabal ajal tehtavad tegevused</u>	10
<u>1.3.4 Liikumisviis</u>	11
<u>2. Uurimisala ülevaade</u>	13
<u>3. Andmed ja metoodika</u>	15
<u>3.1 Uurimismeetod - intervjuu</u>	15
<u>3.2 Andmete analüüs</u>	17
<u>4. Tulemused</u>	18
<u>4.1 Töökoha asukoha mõju igapäevastele käikudele</u>	18
<u>4.2 Töökoha asukoha mõju vaba aja tegevustele</u>	21
<u>4.3 Töökoha asukoha mõju elu- ja töökoha vahelisele kaugusele</u>	23
<u>4.4 Töökoha asukoha mõju kesklinna külastamisele</u>	25
<u>4.5 Töökoha asukoha mõju liikumisviisile</u>	26
<u>5. Arutelu</u>	29
<u>Kokkuvõte</u>	31
<u>Summary</u>	33
<u>Tänuavaldused</u>	35
<u>Kasutatud kirjandus</u>	36
<u>Lisad</u>	40
<u>Lisa 1. Uuringus osalemise kutse</u>	40
<u>Lisa 2. Intervjuu kava</u>	41

Sissejuhatus

Kaasaegsetele linnadele iseloomulik valglinnastumise protsess on põhjustanud inimeste tegevuskohtade ruumilist hajumist. Esmalt kolis kesklinnast välja elanikkond. Sellele järgnes tööstuse ja kaubanduse väljakolimine linnaäärsetele aladele. Suburbaniseerumise kolmandas laines kolisid linnasüdamest välja ka kontorid ja kõrgtehnoloogia sektor. Deurbaniseerumise protsessi käigus kolitakse linnalikud rajatised traditsioonilisest linnakeskusest välja, mistõttu toimub tööhõive detsentraliseerumine (Champion 2001). Nende protsesside tulemusena ei saa enam samastada ajaloolist linnakeskust linna ärikeskusega (Kant 1924). Deurbaniseerumise tagajärjel on äärelinnades rohkem kontoreid, kaubanduslikke ruutkilomeetreid ja seega rohkem töökohti kui ajaloolises kesklinnas. See on eriti iseloomulik suurtele metropolidele, kus mõnede andmete kohaselt paikneb väljaspool kesklinna ligikaudu kolmveerand linna töökohtadest (Glaeser & Kahn 2003). Inimeste igapäevane liikumine toimub regulaarselt ja juhuslikult külastatud kohtade vahel (Ahas et al 2010). Töökoht on kindel ankurpunkt, mille asukoht võib kujundada inimeste igapäevaste liikumistega seotud valikuid (Bell 1991). Linnaplaneerimise seisukohast on oluline uurida, milliseid muutusi võib töökohtade detsentraliseerumine kaasa tuua inimeste linnaruumi kasutuses.

Käesoleva uurimustöö eesmärk on välja selgitada töökoha asukoha muutuse mõju inimeste linnaruumi kasutusele. Antud teemat uuriti Tartu Ülikooli keemia instituudi töötajate näitel, sest 2009. aasta sügisel kolis keemia instituut, mis on alates 1949. aastast asunud kesklinnas (Jakobi 2), linna äärde Maarjamõisa teaduslinnakusse (Ravila 14a). Uurimustöö eesmärgi saavutamiseks püstitati järgnevad uurimisküsimused.

- Kuidas on töökoha asukoha muutus mõjutanud inimeste igapäevaseid käike?
- Kuidas on töökoha asukoha muutus mõjutanud inimeste linnaruumi kasutust vabal ajal?
- Kuidas on töökoha asukoha muutus mõjutanud inimeste kesklinna külastamist?
- Kuidas on töökoha asukoha muutus mõjutand inimeste liikumisviisi valikut?
- Missugused tegurid mõjutavad inimeste linnaruumi kasutust?

1. Teoreetilised lähtekohad

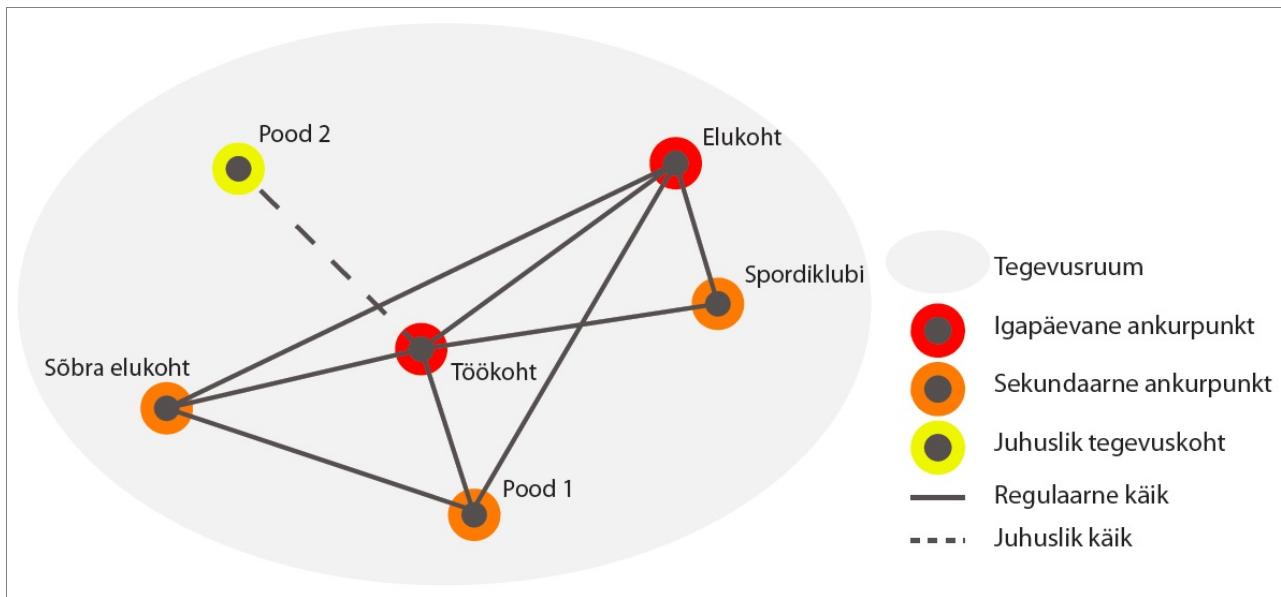
1.1 Inimeste tegevusruum

Tegevusruum on kontekst, milles inimesed igapäevaselt tegutsevad. See koosneb indiviidi jaoks olulistest kohtadest ja nendevahelisest liikumisest (käigud), näidates külastatud kohtade geograafiat ja külastamise regulaarsust (Golledge & Stimson 1997). Tegevusruumide uurimine aitab mõista inimeste ruumilist käitumist kohalikul ja regionaalsel tasandil. Eristatakse kolme tüüpi tegevusrume (Dijst 1999).

- Potentsiaalne tegevusruum on ala, kus asuvad potentsiaalsed tegevuskohad, mida inimene võib mingil perioodil külastada.
- Tegelik tegevusruum on ala, kus asuvad indiviidi poolt teatud perioodil reaalselt külastatud tegevuskohad.
- Tajutav tegevusruum on ala, mis koosneb kõigist inimesele teadaolevatest tegevuskohtadest.

Nimetatud kolm tegevusruumi on omavahel integreeritud. Piltikult öeldes on tegelik tegevusruum kõige kitsam ja tajutav tegevusruum kõige laiem. Potentsiaalne tegevusruum hõlmab täielikult tegelikku tegevusruumi. Indiviidi poolt tajutav tegevusruum sisaldab tegelikku tegevusruumi ja osaliselt ka potentsiaalset tegevusruumi (Dijst 1999).

Ühe inimese ruumikasutus moodustab mikro-geograafilise tegevusruumi, milles leiavad aset indiviidi igapäevaelu tegevused (joonis 1) (Schönfelder & Axhausen 2004). Tegevusruumid on personaalsed, kuid mitte staatilised (Golledge & Stimson 1997). Need koosnevad regulaarselt külastatud kohtadest ehk ankurpunktidest. Harvem, kuid teatud regulaarsusega külastatavateks kohtadeks ehk sekundaarseteks ankurpunktideks võivad olla spordiklubid, kaubanduskeskused jms. Ülejäänud tegevuskohad on juhuslikud, sest neid külastatakse harva või ebaregulaarselt (Ahas et al 2010). Golledge ja Stimson (1997) järgi kujundavad igapäevaelu tegevusrume kolm aspekti. Esiteks, elupaiga asukoht, mis hõlmab kodulähedaste tegevuste asukohti ja sellega seotud liikumisi. Kodu on tavaliselt indiviidi igapäevase tegevusruumi keskpunktiks, kust enamus liikumisi algavad ja lõpevad. Teiseks, regulaarselt külastatavate tegevuskohtade asukohad (näiteks töökoht, kool, spordiklubi) ning kolmandaks, elukoha ja teiste tegevuskohtade vaheline liikumine.



Joonis 1. Igapäevase tegevusruumi lihtsustatud skeem. Skeemil on kujutatud igapäevases tegevusruumis külastatavad kohad ja nende vaheline liikumine (allikas: Maier et al 1977, cit Schönfelder & Axhausen 2004).

Tegevusruumi ulatus sõltub ruumi läbimise kiirusest. Näiteks inimene, kellel on auto, võib päeva jooksul jõuda rohkematesse sihtkohtadesse kui inimene, kes liigub jalgsi. Lisaks määrab inimeste ruumikasutuse ulatuse liikumiseks kasutada olev aeg. Aeg, mis kulub ühe käigu tegemiseks võib asendada mingit muud ihaldatavat tegevust. Kui liigutakse kiirelt, näiteks autoga ja liikumisele ei kulu liiga palju aega, siis jääb rohkem aega teistele päevategevustele. Osalemine väljaspool kodu tegevustes sõltub sihtkohta jõudmiseks kuluvast ajast ja tegevuse ajalisest kestvusest sihtkohas (*travel time ratio*). Mida vähem aega kulub sihtkohta jõudmiseks (lühem teekond või suurem liikumiskiirus), seda rohkem jääb aega tegevuseks sihtkohas. Vastupidiselt, mida rohkem aega kulub sihtkohta jõudmiseks, seda vähem jääb aega tegevuseks sihtkohas. Kui inimesel pole piisavalt aega kulutada sihtkohta jõudmiseks ja tegevuseks sihtkohas, siis võib ta muuta tegevuskohta või tegevuse tegemise aega (Susilo & Djist 2010). Inimeste liikumisel ruumis on piirangud. Võimekuse piirang hõlmab indiviidi bioloogilisi omadusi (füüsiline vorm) ja kasutatavaid vahendeid (auto olemasolu). Seotuse piirang hõlmab ühiskonna norme, näiteks tööl käimine on kohustus. Kontrolli piirang tähendab ruumilisi ja ajalisi piiranguid, näiteks ei ole võimalik ruumis igale poole minna, tööaajal ei saa kõiki tegevusi teha, ühistransport sõidab graafiku järgi (Hägerstrand 1970 cit Næss 2005).

1.1.1 Igapäevased käigud

Tegevustest lähtuva lähenemise (*activity-based approach*) järgi on kõik käigud tingitud inimeste vajadustest või soovidest. Iga päev koosneb erinevate inimeste poolt läbiviidud ja erinevates kohtades toimunud tegevustejadast. Need võivad olla füsioloogiliste vajaduste (söömine, magamine), institutsionaalsete (tööl käimine), isiklike kohustuste (ostlemine, teiste leibkonnaliikmetega seotud tegevused) ja isiklike eelistuste (vaba aja tegevuste) rahuldamiseks. Seega on liikumine tuletatud nõudlus (Vilhelmson 1999; Susilo & Djist 2010). Vajadustest sõltuvalt valivad inimesed tegevuskohti ja plaanivad käike (Susilo & Djist 2010). Kaasaegses ühiskonnas peetakse liikumist tegevuseks iseenesest, mitte kui vahendit sihtkohta minekuks (Urry 2000). Viimane võib kehtida vaba aja ja puhkuse käikude kohta, kuid mitte igapäevaste käikude kohta (Næss 2005). Igapäevased käigud võib tegevuse toimumise aja ja koha järgi jagada neljaks (Vilhelmson 1999).

- Seotud käigud ehk rutiinsed (*bounded trips*) on seotud tegevustega, mille toimumise aeg ja koht on kindlalt määratud ning mida ei saa kergekäeliselt muuta (näiteks tööl käimine).
- Mitte seotud käikude (*non-bounded trips*) puhul on tegevuse aeg paindlik ja ka tegevuskoht võib varieeruda (näiteks vaba aja tegevused, sõprade külastamine).
- Vahepealses kategoorias (*intermediary trips*) on käigud, kus tegevuste aeg on kindel, kuid koht võib varieeruda või kui koht on kindel, siis aeg varieerub (näiteks liikuva tööga inimeste puhul).
- Osaliselt seotud käikude (*semi-bounded trips*) puhul võib erinevatel põhjustel tegevuskoht varieeruda ning käigusagedus ei ole kindlalt määratud, kuid käike tuleb teha sagedasti (näiteks toidupoes käimine).

Rohkem kui pooled käigud on tavaliselt rutiinsed käigud, kus tegevuse ruumiline ja ajaline aspekt on täpselt määratletud. Erinevus esineb nädala sees ja nädalavahetusel tehtavates käikudes, sest nädalavahetusel tehakse vähem rutiinseid käike (Vilhelmson 1999).

1.2 Linnaruumi kasutust mõjutavad tegurid

Linnastruktuuril ja suurusel on potentsiaalne mõju inimeste linnaruumi kasutusele (Schwanen et al 2001; Næss 2005; Douglas GB 1997). Inimeste reisikäitumine on seotud ka personaalsete karakteristikutega (vanus, sugu, sissetulekud, amet, väärtushinnangd, elustiil ja tutvused). Nende hulgas moodustavad linna ruumiline ja füüsiline struktuur ainult ühe osa, kuid linnaplaneerimise seisukohalt on viimane oluliseim. On leitud, et linnastruktuur mõjutab rohkem rutiinseid käike kui vaba aja käike (Næss 2005).

Euroopa ja Põhja-Ameerika linnad on aastate jooksul muutunud vähem tsentraliseerituks, inimesed ja töökohad on jaotunud polütsentriliselt (Aguilera 2010). Traditsioonilise kompaktse linna maakasutuse tihedust seostatakse parema ligipääsetavusega, mistõttu on lihtsam erinevaid tegevusi läbi viia. Vahemaad on lühemad ja auto kasutamise määr väiksem. Inimesed saavad tegevused ära teha ühe käiguga. Monotsentrilise linnastruktuuri muutumine polütsentriliseks, sh suburbaniseerumine toob kaasa muutused inimeste igapäevases mobiilsuses. Töökohtade, kaubanduskeskuste, teeninduse ja vaba aja tegevuste suburbaniseerumine on suurendanud äärelinna tehtavaid käike (Aguilera & Mignot 2004). Perifeerset linnaarendust iseloomustab laienenud, katkendlik, madala asustustihedusega ja fragmenteeritud ruum (Guitérrez & García-Palorames 2007). Siiski on kirjanduses tõdetud, et pelgalt mono- ja polütsentrilist linnastruktuuri võrreldes, ei saa hinnata inimeste linnaruumi kasutust, sest ükski linn ei saa olla täielikult monotsentriline ning polütsentrilisel linnastruktuuril on mitmeid vorme (van der Laan 1998).

Inimeste liikumist ruumis mõjutavad vajadused, miks ühte või teise sihtkohta on vaja minna. Sihtkohta liikumisega võivad kaasneda ebamugavused (Vilhelmson 1999; Susilo & Djist 2010). Liikumisharjumused tulenevad inimeste võimalustest, vajadustest ja soovidest, mis on modifitseeritud ühiskonna poolt tekitatud takistustest ja võimalustest. Linnastruktuur võib igapäeva tegevustele tekitada takistusi või avada võimalusi. Tehiskeskkond loob juurdepääse ja barjääre, lähedust ja kaugust ning lihtsustab ühtesid tegevusi teiste arvelt (Næss 2005). Tehiskeskkonna mõju mobiilsusele tuleneb linnaruumi tihedusest, mitmekülgsusest ja disainist (Cervero & Kockelman 1997). Need võivad mobiilsust mõjutada eraldi kui ka kombinatsioonis. Tihedus mõjutab liikumiste nõudlust. Funktsioonide tihedus lühendab käike, kui rohkem tegevuskohti asuvad lähestikku, siis on käike võimalik teha väiksemal geograafilisel alal. Cervero (2002) järgi mõjutab jalakäija sõbralik linnadisain positiivselt kergliiklust. Igapäevaste, rutiinsete tegevustega seotud käigud on mõjutatud tegevuskohtade paiknemisest lähtekoha suhtes (näiteks elu- või töökoht). Samuti sõltub

liikumisviisi valik ümbritsevast maakasutusest. Näiteks, kui inimese elu-või töökoht, kus veedetakse suurem osa päevast paikneb piirkonnas, kus on funktsioonide vähesus ja halb ühistranspordiühendus, võib tingida vajaduse kasutada igapäevasteks käikudeks autot (Næss 2005; Cervero & Kockelman 1997).

Teenuseid, mille kvaliteet on võrdne, tarbitakse läheduse põhimõttel (näiteks postkontor, toidupood, apteek). Kvaliteedilt erinevate teenuste tarbimise valikul lähtutakse atraktiivsuse põhimõttest ning seetõttu ollakse valmis läbima pikemaid vahemaid (näiteks spetsialiseerunud poed, vabaaja veetmise kohad) (Næss 2005; Christaller 1933 cit Jauhiainen 2005). Igal tootel ja teenusel on oma ruumiline ulatus. Keskuskohtade teooria järgi on seos linna asukoha ja suuruse ning linnaelanike tarbimiskäitumise vahel. Linnalised keskuskohad on paigutunud hierarhiliselt suuruse ja funktsioonide järgi. Väiksemates linnades paiknevad põhiteenused, mille nõudlus hõlmab kõige väiksema ümbruskaudse ala. Need on tavaliselt kõige lihtsamini kättesaadavad teenused, kuna paiknevad mingis piirkonnas tihedalt ja regulaarselt. Vahepealse suurusega linnades paiknevad nii põhi- kui ka spetsialiseerunud teenused. Kõige kõrgema taseme teenused paiknevad kõige suuremates linnades ehk linnasüsteemi keskustes. Need on teenused, mille järgi ollakse nõus tulema kõige kaugemalt ehk millel on kõige ulatuslikum tagamaa. Teenuste koondumine kesklinna alale võimaldab inimestel teha mitmeid erinevaid tegevusi väiksemal geograafilisel alal (Christaller 1933 cit Jauhiainen 2005).

1.3 Töökoha asukoha mõju linnaruumi kasutusele

1.3.1 Töökohtade detsentraliseerumine

Linnade detsentraliseerumise protsessi esimeseks astmeks peetakse elukohtade suburbaniseerumist. Muutunud nõudluse tõttu suburbaniseeruvad teatud aja jookusl ka kauplused jt teenusepakkujad (Champion 2001). Paljudele kaasaegsetele linnadele on iseloomulik kesklinna tähtsuse vähenemine (Allpass et al 1968). Sarnaseid jooni võib leida Euroopa ja Ameerika linnades. Siiki leidub Euroopa linnade ajaloolistes linnakeskustes suurema ja vahetu kontsentratsiooniga linnaruumi funktsioone (töökohtade, teeninduse, ametiasutuste, kultuuri ja vabaaja rajatised) kui linna äärealadel. Vastupidiselt varasemale linnamudelile, kus töökohad paiknesid enamuses kesklinnas, asetsevad need nüüd ka äärelinnas või (klastritena) allkeskustes (Aguilera & Mignot 2004). Protsess, mille

käigus tööstusettevõtet kolivad ulatsulikult tühjadele aladele väljaspool linnasüdant, on ülekandunud büroode ja kontorite väljakolimisele kesklinnast. Suburbaniseerumise tagajärjel suureneb äärelinnas elava tööjõu hulk, mis võib mõjutada ettevõtteid kolima tööjõu paiknemise järgi (Champion 2001). Näiteks on alates 1960. aastate algusest Melbourne linnas toimunud stabiilne töökohtade detsentraliseerumine. Melbourne äärelinnas asuvate kontorite osakaal, võrreldes kogu kontorite hulgaga linnas suurenes kaheksa aastaga, aastatel 1980-1988 poole võrra. Büroode väljakolimine kesklinnast on laialdaselt levinud Ameerikas, kus linnaäärsetesse piirkondadesse rajatakse suure tihedusega kontori parke (*office park*) (Bell 1991).

Ettevõtted kolivad tiheda asustusega asukohast hajusamasse, et leida paremaid olme- ja töötingimusi (Schwanen et al 2004). Peamiste põhjustena on uuringutes väljatoodud rendihindade tõus kesklinnas, ruumispuudus, piiratud võimalused ruumiliseks laienemiseks, liiklusummikud ja soov kolida lähemale äärelinnas paiknevale tööjõule (Bell 1991; Schwanen et al 2004). Kesklinnast välja kolinud ettevõtted asuvad tavaliselt põhiteede äärde, mistõttu on tagatud parem ligipääs autoga. Siiski võib linnaäärse asukoha tõttu olla piiratud juurdepääs ühistanspordiga. Töökohtade paiknemise ruumilist vabadust soodustab ka kiiresti arenev info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (Bell 1991).

1.3.2 Töökoha kaugus elukohast

Koospaiknemise teooria (*co-location*) järgi liiguvad detsentraliseerunud töökohad inimeste elukohtadele lähemale, mistõttu väheneb nendevaheline teepikkus ja selle läbimise ajakulu (Levinson & Kumar 1994). Näiteks kolis Austraalia firma *Coles Myer* piirkonda, kus elas 70% nende töötajatest (Bell 1990 cit Bell 1991). Dubin (1991) järgi väheneb töö-kodu vahemaa kolmel juhul.

- Töötajad asuvad ühes linnaosas ning ettevõtte kolib suburbaniseerumise tõttu nende elukoha lähedale.
- Töötajad on valmis kolima töökoha lähedale äärelinna.
- Ettevõtte palkab asutuse läheduses elavaid töötajaid.

Kui inimesed ei vaheta elu- või töökohta, võib detsentraliseerumine pigem suurendada kodu-töö teekonna pikkust (Dubin 1991). Aguilera (2005) leidis Prantsusmaa kolme suurlinna (Pariis, Lyon,

Marseille) uurimisel aastatel 1990-1999, et ainult väike osa elanikest elab ja töötab samas piirkonnas. Veel enam, töökohtade arv ühes allkeskuses ületas sealelavate inimeste arvu. Enamus töökohti, mis paiknevad äärelinnas või allkeskustes, on hõivatud seal mitteelavate inimeste poolt ning töötajad elavad töökohast järjest kaugemal (Aguilera 2005). Selline olukord tekitab elu- ja töökohtade tasakaalutust. See tähendab, et mingi piirkonna elanike hulk erineb suuresti sealolevate töökohtade hulgast ning põhjustab üleliigset liikumist (*excess commuting*). Üleliigne liikumine on erinevus tegeliku töö-kodu teekonna pikkuse ja arvutatud minimaalse teekonna pikkuse vahel. Tegeliku ja arvutatud minimaalse töö-kodu teekonna pikkuse vahe on tavaliselt positiivne, mis tähendab, et inimesed ei arvesta elu- või töökoha valikul nende omavahelise kaugusega (Ma & Banister 2006; Giuliano & Small 1993). Pidevalt suurenevad keksmised teekonna pikkused linnades on seotud sellega, et inimesed elavad ühes kohas, aga töötavad teises kohas (Aguilera 2005).

1.3.3 Tööpäeval ja vabal ajal tehtavad tegevused

Tööpäeval on kolm võimalust, tööga mitteseotud, väljaspool elukohta tehtavate tegevuste ajastamiseks (Bell 1991).

- Enne või teel tööle.
- Tööajal (lõunapausil).
- Teel koju või pärast koju jõudmist.

Bell (1991) uuris büroode ümberasumise mõju töötajate linnaruumi kasutusele. Töökoha asukoha muutuse tõttu kesklinnast linnaäärde vähenes tööga mitteseotud tegevuste hulk tööpäeva jooksul 10%. Kui töökoht asus kesklinnas, oli tööga mitteseotud tegevustest enim tehtav ostlemine kaubanduses, millele järgnesid vaba aja veetmine ja sotsialiseerumine, einestamine ning isiklikud asjaajamised. Põhjuseks on suurem hoonestustihedus ja mitmekesisem maakasutus kesklinnas kui äärelinnas. Inimesed püüavad tavaliselt optimeerida tegevuste asukohta ja ajastust. Väiksemal alal leidub rohkem erinevaid tegevusi ning juudepääs neile on lihtsamini tagatud. Ruumilised piirangud vahemaade näol on väiksemad, seega on omakorda väiksem piirang ka ajalisele faktorile, mistõttu on kesklinnas tööga mitteseotud tegevused lihtsamini kättesaadavad (Bell 1991; Susilo & Kitamura 2008).

Töökoha kolimine kesklinnast linnaserva toob kaasa tööga mitteseotud tegevuste ajalise ümberplaneerimise. Bell (1991) leidis oma uuringu tulemusena, et märkimisväärselt vähenes tööpäeval mitte tööga seotud tegevuste arv. Need võisid olla tegevused, mida varem tehti lõunapasusi ajal. Kõige suurem langus toimus tegevuste ajastamisel kella 9-16-ni. Pärast töökoha kolimist ajastasid töötajad rohkem käike töölt koju mineku teekonnale. Selle põhjuseks võib olla asjaolu, et tegevuskohad ei paiknenud enam töökoha lähedal, vaid kesklinnas või elukoha lähedal. Mõningal määral suurenesid enne tööpäeva tehtavate tegevuste hulk. Selle põhjuseks võib olla see, et pärast töökoha asukoha muutust oli vaja tööl käimiseks kasutada autot ning sealhulgas transportida teisi pereliikmeid. Ainukesena vähenesid teekonnal tööle tehtavad tegevused, näiteks toidupoes käimine ja isiklikud asjaajamised. Selle põhjuseks võib olla kodu-töö vahemaa pikenedes tulenev ajakulu suurenemine sihtkohta jõudmiseks ning kasutatava liikumisviisi valikuvõimalus.

Vähem on uuritud töökoha mõju vaba aja käikudele. Aguilera (2010) ja Bell (1991) on leidnud, et töökoha kolimine on vaba aja käikudele minimaalse mõjuga.

1.3.4 Liikumisviis

Uuringutes on arutletud, kas detsentraliseerunud või kesklinna töökohtade kõrgem konsentratsioon vähendab transpordi kasutamist (Giuliano & Small 1993). Mitmetes uuringutes on leitud, et kesklinnas asuvad töökohad on vähem transpordinõudlikud (Aarhus 2000; Bell 1991; Næss & Sandberg 1996). Töökoha paiknemisel kesklinnas, tehakse töökohast alguse saavaid käike rohkem jalgsi, kuna kesklinnas asuvad tegevuskohad on üksteise lähedal (Bell 1991). Töökoha paiknemisel kesklinnas, on võimalik vähese lisaajakulu ja teekonnapikkusega lisada ühe käigu vahele teise eesmärgiga käike (Susilo & Kitamura 2008). Norras ja Hollandis läbiviidud uuringud näitavad, et liikumisviisi valik on tugevalt seotud töökoha asukohaga linna piires. Ühistranspordi kasutamise osakaal on suurem kesklinnas töötavate inimeste seas, auto kasutamise osakaal ja kergliikluse osakaal suureneb kauguse suurenedes kesklinnast (Susilo & Kitamura 2008; Schwanen et al 2001).

Mitmete uuringute kohaselt suurendab töökohtade detsentraliseerumine auto kasutamist (Aguilera 2005; Alpokin et al 2008; Giuliano & Small 1993; Garcia - Palomares 2010). Tegevuskohtade hajumisel ruumis, vahemaade pikenedes ja liikumismustrite muutumisel, saab oluliseks teguriks

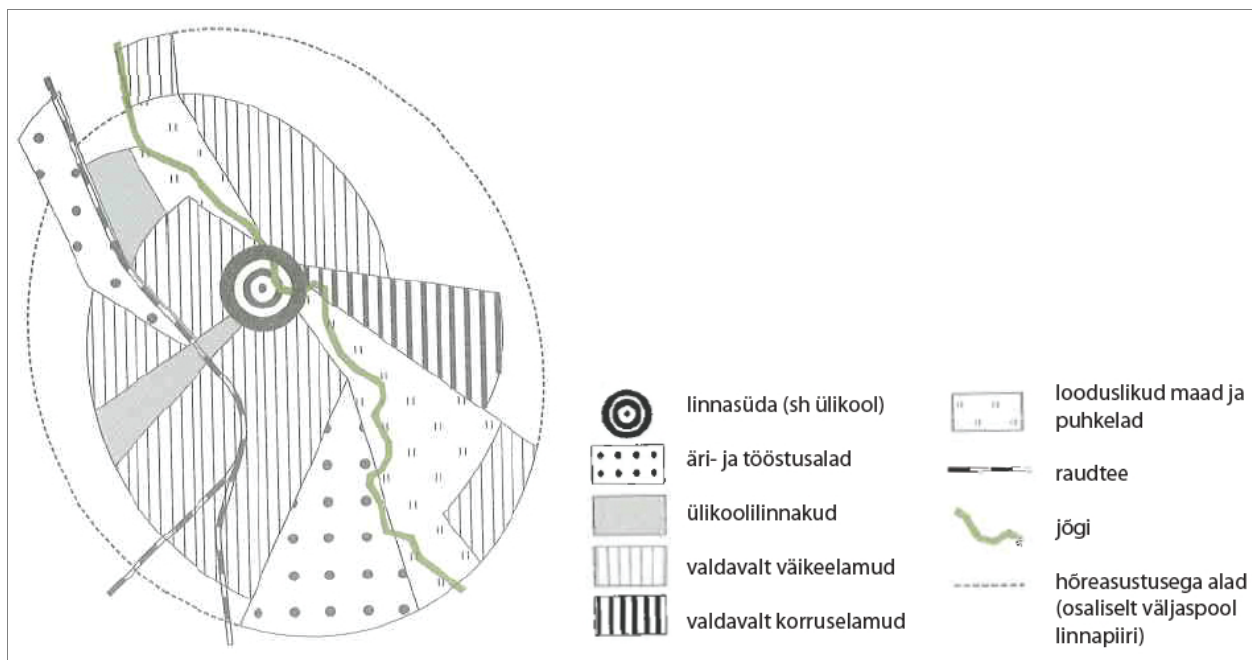
liikumiskiirus ja juurdepääs, mistõttu suureneb isikliku sõiduauto kasutus (Aguilera 2005; Tarigan et al 2010). Auto kasutajatel on lihtsam kohanduda liikumiskeskkonna muutustega (Susilo & Kitamura 2008). Aarhus (2000) on välja toonud neli aspekti, mis põhjustavad töökoha relokaliseerudes auto kasutamise suurenemist.

- Muutub ligipääs ühistranspordile.
- Muutub ligipääs teedevõrgustikule.
- Muutub ligipääs parkimisele.
- Muutub töötajate hulk, kelle teekond tööle on lühike.

Euroopa ja Põhja-Ameerika linnade ühistranspordisüsteem on loodud monotsentrilisele linnamudelile, mistõttu ühistransport on linnaäärsetes piirkondades ebapiisav (Aguilera 2010; Dubin 1991). Need, kes töötavad äärelinnas või allkeskustes kasutavad suurema tõenäosusega igapäevaseks liikumisvahendiks autot, kui need, kes töötavad linnakeskuses (Aguilera 2010). Austraalias läbiviidud uuringus leiti, et pärast töökoha asukoha muutust, kasvas rohkem kui poole võrra tööl käimiseks autot kasutavate töötajate hulk, samas langes ühistranspordi kasutajate ja jalgsikäijate hulk rohkem kui veerandi võrra. Peale töökoha kolimist oli töötajate hulgas rohkem leibkondi, kus rohkem, kui üks auto leibkonna peale. Suurenenud oli ka autojuhilubasid omavate töötajate arv (Bell 1991). Oluliseks teguriks on juurdepääs parkimisele. Tasuta parkimine ajendab inimesi rohkem autot kasutama isegi siis, kui on olemas hea ligipääs ühistranspordile (Aarhus 2000).

2. Uurimisala ülevaade

Käesoleva töö uurimisalaks on Tartu linn. Tartu on pealinna Tallinna järel suuruselt teine linn Eestis (98 230 elanikku) ning on tuntud kui ülikoolilinn - siin asub 10 kõrgkooli, sh 2 ülikooli (Tartu kodulehekülg 2013). Ülikoolid on lisaks linna imidži kujundamisele ka olulised maavaldajad ja linnaruumi kujundajad. Kõrgharidusasutustes töötab ja õpib (36 542 inimest) ca pool tööealisest elanikkonnast (63 347 inimest) (Metspalu & Ranniku 2013). Tartu linna struktuuri võib kirjeldada A. Marksoo (2005) järgi (joonis 2), mille kohaselt paikneb linna keskmes linnasüda, sh Tartu Ülikool. Ümber selle asetsevad radiaalselt elamualad ning kiiludena äri- ja tööstusalad ning ülikoolilinnakud. Vahemaa äärelinnast kesklinna jääb 3-5 km vahele. Linna tuumikalas moodustavad 39% eluruumid, 22% hariduse ja kultuuri funktsiooniga ruumid, 14% bürood ja 13% teeninduspinnad (Utso 2007). Hõredam asustus on Tartu äärealadel, kus asuvad ulatuslikud kasutamata alad või tööstuspiirkonnad. Suurima elanike arvuga linnaosa on Annelinn (28% Tartu elanikkonnast). Kesklinna elanikud moodustavad 6,67% Tartu elanikkonnast. Kõige väiksem on elanike arv Maarjamõisa linnaosas (0,38% Tartu elanikkonnast) (Tartu 2011).



Joonis 2. Tartu linna sisestruktuuri mudel (2004) (allikas: Marksoo 2005).

Tartu elanikest on tööga hõivatud inimesi, kelle töökoht paikneb Tartu linnas 32 770

(Statistikaameti andmebaas 2013). Kesklinnas paikneb 28,7% kõikidest Tartu linna töökohtadest. Töökohtade arv teistes linnaosades on võrreldes kesklinnaga väiksem. Annelinnas on ligikaudu 14% töökohtadest. Kuna Annelinn on suurima elanikkonnaga linnaosa, liiguvad sealsed elanikud tööle enamasti teistesse Tartu piirkondadesse (Inseneribüroo Stratum 2013). Tartu linna transpordi arengukavas (2012) on rõhutatud, et inimeste liikumine linnaruumis sõltub tegevuskohtade asukohtadest ja transpordisüsteemist. Tartu linna planeerimisel tuleb arvestada, et inimeste igapäevaste tegevuskohtade ruumiline eraldatus põhjustab probleeme inimeste liikumistes. Linna planeerimistegevus ei tohi tekitada olukorda, kus liikumisvajadus kasvab (Tartu Linnavalitsus 2012).

Tartu linna ruumilise arengu peamiseks eesmärgiks on ülikoolilinna eripära säilitamine. Tartu linna ülikoolide, rakenduskõrgkoolide ja Tartu Ülikooli Kliinikumi ruumilise arengu teemaplaneeringuga (2013) nähakse ette Tartu Ülikooli tegevuse koondumist kesklinna ja Maarjamõisa linnakusse. Viimane toob kaasa suure hulga inimeste, nii töötajate kui tudengite, tegevuskohtade muutuse ja väljakolimise kesklinnast. Linnaplaneerimise seisukohast on oluline uurida, milliseid muutusi võib see kaasa tuua inimeste linnaruumi kasutuses. Maarjamõisa teaduslinnak rajati linnaäärsele tühimikule, mille Tartu Ülikool sai 1911. aastal reservmaaks (Marksoo 2005). Ühetaolise funktsiooniga ümbruskonnas on puudu igapäevaelus kasutatavatest teenustest. Peamiseks probleemiks on Maarjamõisa linnaku ja kesklinna vaheline kaugus ja halb ühendus, mistõttu moodustub Maarjamõisa linnakust nõ satelliit (Sild 2010; Marksoo 2005). Kaasaegses jätkusuutlikus linnaplaneerimises nähakse funktsioonide mitmekesisust väikesel alal, mis tagab 24 h elava linna (aktiivse elu-, töö- ja õpikeskkonna) (Sild 2010). Ka Tartu kesklinna arengustrateegia (2013) näeb tuleviku kesklinnas tihedat hoonestust ja aktiivset inimtegevust, kus paikneb ajalooline ülikoolilinn, töökohti koondav ärikeskus, sh linna- ja regioonikeskus. Mistõttu tuleb kesklinna edasises arengus vältida ühe olulise aspektina kesklinna tühjenemist elanikest, töökohtadest ja teenindusasutustest. Visiooni elluviimiseks on vaja, et kesklinn, sh vanalinn oleks jätkuvalt Tartu Ülikooli asupaik, et tagada väärtusliku linnaruumi aktiivne kasutus ning ülikoolilinnale kohane noorterohkus linnapildis.

3. Andmed ja metoodika

3.1 Uurimismeetod - intervjuu

Käesolevas töös kasutati näost-näku poolstruktureeritud intervjuudega kogutud andmeid. Kuna inimeste liikumiskäitumine on kompleksne uurimisteema, siis otsustati intervjuu kasuks, mille käigus on võimalik küsida täpsustavaid lisaküsimusi. Kuna inimeste linnaruumi kasutust uuriti tagasivaatavalt, siis arvati, et uuritavatel on lihtsam küsimustele suuliselt vastata kui kirjalikult (ankeetküsimustikku täites).

Maarjamõisa teaduslinnakusse, Chemicum-i õppehoonesse kolis 2009. aasta sügisel Tartu Ülikooli keemia instituut (163 töötajat), ökoloogia ja maateaduste instituudi geoloogia osakond (37 töötajat), spordibioloogia ja füsioteraapia instituudi funktsionaalse morfoloogia õppetool (10 töötajat), füsioteraapia õppetool (9 töötajat), spordipedagoogika ja treeninguõpetuse instituudi kinantropomeetria õppetool (6 töötajat), spordi sotsiaalteaduste õppetool (6 töötajat), psühholoogia instituudi eksperimentaalpsühholoogia (3 töötajat) ja psühhofüsioloogia osakond (3 töötajat) (Tartu Ülikooli kodulehekülg 2013). Üldkogumi moodustasid Tartu Ülikooli keemia instituudi töötajad (163). Teiste instituutide töötajad, kes ka kolisid Maarjamõisa teaduslinnakusse, jäeti üldkogumist välja, sest nende töökohad paiknesid enne kolimist teistes asukohtades. Oluline oli, et uuritavad oleksid töötanud kesklinnas samas asukohas (joonis 3). Üldkogumi moodustamisel oli kolm kriteeriumit.

1. Inimene pidi töötama uues keemiahoones, Chemicum-is, Ravila 14a.
2. Inimene pidi olema töötanud vanas keemiahoones, Jakobi 2.
3. Inimene pidi olema täiskohaga töötaja. Osalise tööajaga töötajad viibivad vähem päevi töökohas ning see võib mõjutada oluliselt nende linnaruumi kasutust.



Joonis 3. Skeem keemia instituudi asukoha muutusest kesklinnast (Jakobi 2) linna servas paiknevasse Maarjamõisa teaduslinnakusse (Ravila 14a).

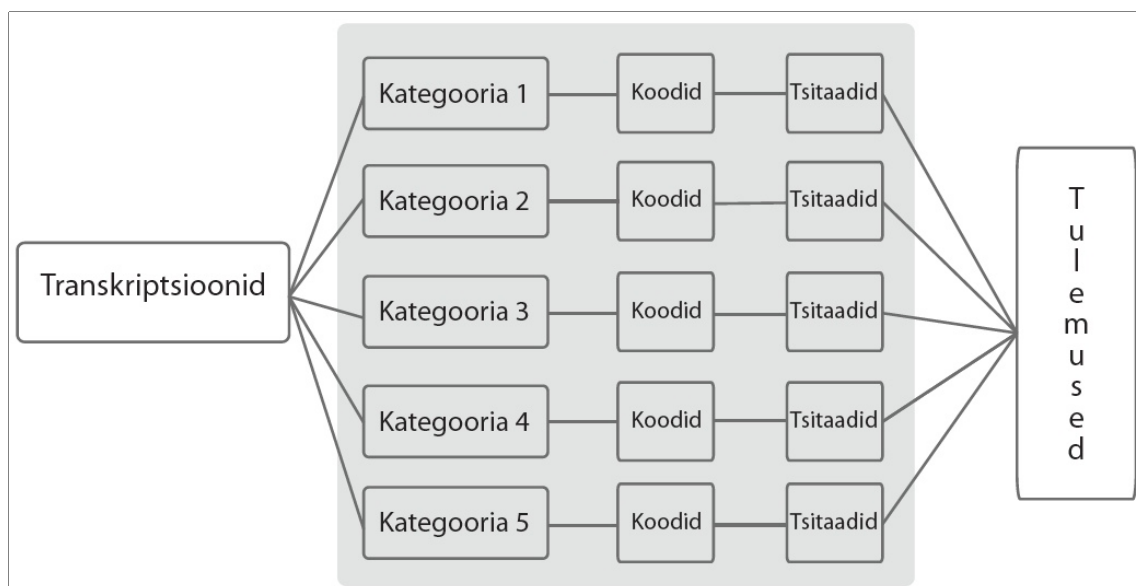
Üldkogumi moodustamise kriteeriumitele vastas 89 inimest. Nendele inimestele saadeti kutsed uuringus osalemiseks e-posti kaudu (lisa 1). Neile, kes ei reageerinud esimesele uuringus osalemise kutsele, saadeti 10 päeva pärast korduskutse. Töötajate nimistu, kontaktandmed ja töökoormus olid avalikult kättesaadavad keemia instituudi kodulehel (2013). Uuringus osalemise nõusolekust ja sobivast intervjuu toimumise ajast, paluti teavitada uuringu läbiviijat etteantud ajavahemikul e-posti või telefoni kaudu. Ühtlasi oli oluline teavitada ka uuringus mitte osalemise soovist või kui inimene ei olnud enne 2009. aastat töötanud aadressil Jakobi 2. Intervjuus osalemise kutsed saadeti kokku 89 inimesele. Uuringus oli nõus osalema 50 inimest (56%). Uuringust osalemisest keeldus 19 inimest (21%). Ülejäänud, 20 inimest (23%) jätsid uuringus osalemise kutsele vastamata. Uuringus osalemisest keeldumise põhjusteks oli peamiselt aja puudus, huvi puudus antud teema vastu või välismaal viibimine.

Uurimistöö autor viis vastavalt intervjuu kavale (lisa 2) läbi 50 intervjuud, perioodil 22. märts – 24.

mai 2012. Esialgset intervjuu kava testiti kolmel korral töö autori tuttavate peal. Pilootintervjuude läbiviimine aitas intervjuu kava selgemini struktureerida. Küsimused olid võrdlevat laadi, et vastustest tuleks välja töötajate linnaruumi kasutuse iseärasused enne ja peale keemia instituudi kolimist. Küsimused olid jagatud kuude kategooriasse: sotsiaal-demograafilised tunnused, enne ja peale töökoha muutust, teel tööle-koju tehtavad ja tööajal tehtavad käigud, vaba aja käigud ja üldine linnaruumi kasutus. Kõik intervjuud salvestati, selleks eelnevalt vastaja luba küsides. Intervjuude kestvus oli kuni 30 minutit.

3.2 Andmete analüüs

Esmalt transkribeeriti diktofonile salvestatud intervjuud. Transkriptsioonid olid lähtematerjaliks andmeanalüüsile. Transkriptsioonide analüüsimisel süstematiseeriti intervjuude tekstmaterjal kategooriatesse. Analüüsikategooriad tuginesid uurimisküsimustele. Kokku moodustati viis kategooriat. Edasine, täpsem analüüs toimus kategooriate siseselt. Selleks moodustati tekstmaterjali läbitöötamisel käsitletud teemadest koodid, mis omistati tekstilõikudele. Koodidega tähistati antud töö kontekstis olulised ja teemakohased mõtted. Kodeeritud teksti tsitaadid koondati kategooriate kaupa tabelisse. Iga kategooria jaoks moodustati eraldi tabel. Sellele järgnes saadud info analüüsimine ja struktureerimine tulemuste esitamise tarbeks (joonis 4).



Joonis 4. Andmete analüüsimise põhimõtteline skeem.

4. Tulemused

4.1 Töökoha asukoha mõju igapäevastele käikudele

Argipäeva käigud on sõltumata töökoha asukohast rutiinsed – kodu-töö-kodu. Hommikul on eesmärgiks minna tööle, õhtul koju. Umbes pooled inimestest lähevad nii enne kui peale töökoha asukoha muutust tavaliselt hommikul kodust otse tööle ja õhtul töölt otse koju. Sõltumata töökoha asukohast, teevad teel tööle ja koju regulaarselt lisakäike inimesed, kellel on võetud kohustus viia lasteaeda, kooli või tööle teisi perekonnaliikmeid. Töötajad, kellel on lasteaia- või koolikäik, saavad või sõidutavad neid tavaliselt teel tööle, lasteaeda või kooli. Töötajad, kellel on leibkonnas üks auto, transpordivad hommikul teel tööle ka elukaaslase. Teised, peale tööpäeva tehtavad regulaarsed käigud on seotud toidupoes käimisega. Siinkohal ei ole sõltuvalt töökoha asukoha muutusest toimunud muutusi. Igapäevaseid teenuseid tarbitakse läheduse ja lihtsasti ligipääsetavuse põhimõttel. Tavaliselt lähtutakse toidupoe valikul selle lähedusest elukohale või selle paiknemisest töö-kodu trajektoiril.

V (vastaja): Kõigepealt viin vanema poja kooli, abikaasa tööle, edasi [ise] tööle.

I (intervjuerija): Aga kui keemiahoone asus kesklinnas?

V: Siis oli enam-vähem sama. Vahe oli selles, et pojal ei olnud veel kooli. (Mees, 46 a)

Võrreldes varasemaga, on tööajal (lõunapausil) väljaspool töökohta tehtavad tegevused nihkunud hommikusse (teel tööle) või õhtusse (teel koju). Teel tööle tehakse ära ebaregulaarsed tööga seotud (näiteks laboritarvete ostmine) või isiklike asjaajamistega seotud tegevused (näiteks pangas ja arsti juures käimine). Samuti on vähenenud või ära jäänud tööpäeva jooksul tehtavad käigud, näiteks poodides käimine, kolleegidega, sõpradega lõunal käimine ja lühiajalised rekreatiivsed tegevused. Näiteks käidi varem tihti lõunaajal väljaspool töökohta nõ pead tuulutamas - Toomemäel ja Botaanikaaias jalutamas.

V: Tööajal ei tule enam kõne allagi midagi noh nii... Asukoha tõttu ennekõike. Muidu ikka korra kasvi kui mingisugune ajavahe on, noh tudengite praktikumide vahel, siis lipsad, käid ära kui on väga vaja, nüüd ei lähe. (Naine, 43 a)

Tegevuste ajalise nihkumise ja vähenemise esimeseks põhjuseks on töökohta ümbritsev

monofunktsionaalne maakasutus. Lähikümbruses on valdavalt elamu- ja kõrgkoolidemaa. Inimestel ei ole väljaspool töökohta midagi teha. Sellepärast on inimesed tööajal ka rohkem paiksed. Töökoha uue asukoha kohta väljendati ilmekalt negatiivset arvamust. Paaril korral võrreldi töökoha asukohta lausa vangistuses olemisega. Kesklinna asukoht pakkus töötajatele rohkem võimalusi erinevate tegevuste tegemiseks (näiteks poodides, kohvikutes, näitustel, parkides jalutamas käimine), sest sealne maakasutus oli mitmekesisem. Väiksemal geograafilisel alal leidis rohkem erinevaid funktsioone. Lisaks ei asu teised tegevuskohad (ametiasutused või teeninduskohad) töökoha vahetus läheduses. Kesklinnas olid erinevad tegevuskohad lihtsamini ligipääsetavad, sest tegevuskohtadega seotud vahemaad oli väiksemad. Näiteks, mitmed tööga seotud tegevuskohad (Tartu Ülikooli administratiivhooned, Tartu Ülikooli raamatukogu) paiknevad endiselt kesklinnas. Varem tehti tööalaseid käike personaalselt. Peale töökoha kolimist on personaalsed käigud asendunud info- ja kommunikatsioonitehnoloogia vahenditega (Internet, telefon, siseposti teenus). Näiteks, mitmed inimesed ütlesid, et nad ei käi enam Tartu Ülikooli raamatukogus, kuigi varem käisid seal tihti. Sinna minek on muutunud keeruliseks, mistõttu pigem loobutakse sellest käigust. Vajlikku infot hangitakse Internetist.

V: Siit majast ei tee me mingeid käike välja. Me käime ainult siin kõrval Tehnoloogias [Tehnoloogiainstituut] või Biomeedikumis söömas. Meil ei ole mitte mingisuguseid käike ja meil ei ole siin eriti seda õhku ka. Siin ei ole meil mitte kuskile minna, käisime ainult üks kord meditsiinikooli [Tartu Tervishoiu Kõrgkool] avamisel. Me oleme siin täisvangistuses. (Naine, 72 a)

Käikude vähenemise ja tegevusaja ümberplaneerimise teiseks piiranguks on aeg. Kauguste suurenedes kulub rohkem aega vahemaade läbimiseks. Inimesed väldivad keset tööaega väljapoole Chemicum-i liikumist, kuna kuskile minemine võtab liiga palju aega. Seda peetakse ebaratsionaalseks ajakuluks. Töötajad ei soovi aega kulutada ühest kohast teise liikumisele, vältides nõ tööpäeva osadeks tükeldamist.

V: Peab arvestama, et igale poole jõudmine võtab rohkem aega. Et siis tuleb kõik hästi läbi mõelda, et ühe liikumisega saaks kõik tehtud. (Naine, 29 a)

Kolmandaks mõjutab inimeste linnaruumi kasutust kodu-töö ja teiste tegevuskohtade omavaheline paiknemine. Inimesed arvestavad liikumismarsruudi planeerimisel tegevuskohtade asukohtadega. Kui kaks tegevuskohta asuvad teineteisest kaugel, siis on suurem võimalus, et nende vahelises ruumis asub veel teisi igapäevaseid tegevuskohti. Selleks, et vältida üleliigset liikumist peavad

inimesed oma käike etteplaneerima ning võimalusel tegema need ära vahepealsel ajal, ühest kohast teise liikudes.

I: Kas tavaliselt tulete hommikuti kodust otse tööle?

V: Jah ja ei. Jah sellepärast, et tulen, aga püüan neid asju, mis on vaja linnas ajada, panna hommikutesse või õhtutesse, et mitte päev läbi tilgendada. See kolimine on selleks nagu sundinud. Sa pead nagu seda aega optimeerima, sest linnaskäik on meeletu ajakulu. Ja noh, kui sul on midagi ülikooliga seoses vaja, näiteks peahoones või kuskil majandusmajas mingit asja teha, siis tavaliselt teed seda reeglina hommikuti ja võib-olla mõnda muud asja õhtuti, tähendab töölt koju minnes. Kesklinna ei taha päeval üldse minna, sest see võtab tunni või teinekord isegi kaks ära ja see on liiga suur ajakadu. (Mees, 45 a)

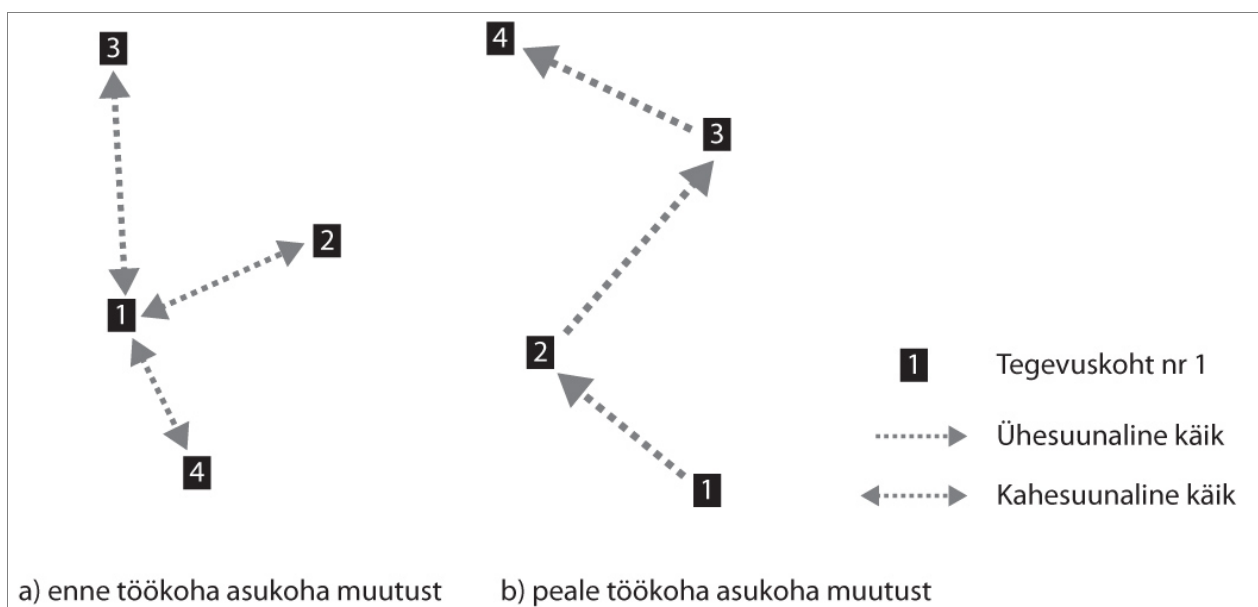
Neljas põhjus seisneb kasutatavas liikumisviisis. Inimesed, kellel isiklik auto, on mobiilsemad. Auto võimaldab ruumis paindlikumalt ja kiiremini liikuda. Jalgsi või ühistranspordi kasutamine on ajakulukas ja ebamugav, kuna bussigraafikud on hõredad ja busside marsruudid ei kata ühtlase erinevaid linnaosi.

V: Ainult majas. Kuhu me läheme, siin [Ravila 14 a] pole kuskile minna. Ja linna minemine võtab oma 1,5 h aega. Sa sõidad mingi 15 min bussiga alla, 15 min vähemalt bussiga ülesse, sa sätid neid bussiaegu... Absoluudelt ei ole siin võimalik suurt mitte kellegil, võib-olla kellel on auto, et ta käib seal surts vahepeal ära. (Naine, 52 a)

Lisaks põhjustab käikude vähenemist vajaduse puudumine. Chemicum-is on kaasaegsemad olme- ja töötingimused kui vanas keemiahoones – tiptasemel laborid, olemas on kohvik ja köögiinventariga puhketoad. Mitmel korral toodi välja, et varem tuli halbade töötingimuste tõttu kasutada teisi laboreid, mis paiknesid teistes õppehoonetes või koguni teises linnas. Kesklinnas töötades külastati lõunapausil kohvikuid või käidi lõunasööki ostmas toidupoes, kuna Jakobi 2 hoones ei olnud sööklaid ning läheduses asuvate söögikohtade valik oli suur.

V: Aga pigem on jah sihuksed lõunal käimised. Kuna meil on siin oma majas kohvik ja üleval on puhkeruumid, et ka lõunal käimiste jaoks ei ole vaja majast lahkuda. Aga kui kolleegid teinekord kutsuvad lõunale, kui lähevad kuskile ümbruskaudsesse kohta sööma, siis me oleme käinud. Aga minu puhul pole see väga regulaarne. Kesklinnas olime 2 min kaugusel Raekoja platsist ja see on täis neid välisööklaide. Seal me käisime sagedamini, eriti ilusate ilmadega. (Mees, 31 a)

Peale töökoha asukoha muutust on iseloomulik tegevuste jada tekitamine. Varem said käigud alguse ühest lähtekohast mitmel korral päevas. Nüüd alustatakse lähtekohast üks käik, millele haagitakse külge teisi käike, samas pidevalt sihtkoha suunas liikudes. Tegevused üritatakse teha ära järgemööda, ühest kohast teise liikudes. Päeva jooksul tehtavad tegevused planeeritakse ette ning tegevuskohti valitakse sõltuvalt marsruudist (joonis 5). Eelistatakse lihtsamini kättesaadavaid tegevuskohti. Igapäevseid teenuseid, näiteks toidupood tarbitakse läheduse põhimõttel (enamasti elukoha lähedal).



Joonis 5. Põhimõtteline käikude skeem enne ja peale töökoha asukoha muutust.

4.2 Töökoha asukoha mõju vaba aja tegevustele

Enamus inimesi leidis, et nende vaba aja tegevused ei ole muutunud töökoha asukoha muutuse tõttu. Arvati, et vaba aja tegevused on seotud pigem elukoha asukohaga, kuna vaba aja tegevusi tehakse tavaliselt õhtul või nädalavahetustel ning need saavad alguse kodust.

V: Ma arvan, et see [töökoha asukoht] absoluudselt ei puutu asjasse. Ma elan samas kohas, et seal ei ole mingit muutust. (Naine, 61 a)

I: Kas töökoha kolimine on mõjutanud Teie vaba aja käike?

V: Ei ole, nagunii lähen koju ja siis sealt lähen trenni, töökoht ei mõjuta seda. (Mees, 28 a)

Ainult mõnel juhul mõjutas töökoha asukoht inimeste vaba aja tegevusi. Sõltuvalt töökoha asukohast, esineb erinevusi nende inimeste vaba aja tegevustes, kes tegelevad regulaarsete harrastusega (näiteks spordiklubis käimine, kooris laulmine). Paaril juhul on pärast töökoha kolimist kesklinnast Maarjamõisa väljale, ära jäänud eelnevalt tegeletud harrastused. Teistel juhtudel tegeletakse jätkuvalt harrastustega, kuid selleks, et jõuda õigeaegselt tegevuskohta, peavad inimesed töö juurest varem lahkuma. Muutuste põhjusena saab välja tuua tegevuskohtade vahelise vahemaa pikenemise. Regulaarsete vaba aja tegevuste asukohad asuvad kesklinnas, või teises linnaäärses piirkonnas, mis üldjuhul ei ole seotud elukoha või töökoha uue asukohaga. Kuna vahemaad on pikenenud, siis kulub inimestel ühest kohast teise liikumisele rohkem aega. Ajapiirang on teine põhjus, miks osad inimesed on loobunud varasematest harrastustest. Näiteks, kui varem oli võimalik lõunapausil käia trennis, sest treeningkoht asus töökoha lähedal, siis nüüd kulub sama treeningkohani jõudmiseks rohkem aega. Kuna lõunapasusiks määratud aeg on piiratud, siis on treening ära jäetud, sest liikumisele töökoha praegusest asukohast treeningkohta kulub suurem osa ajast.

I: Kas töökoha asukoha muutus on mõjutanud Teie vaba aja tegevusi?

V: Jaa oi väga palju mõjutanud, absoluutselt, see on kõik mu harrastused ära pärssinud. Need asjad, mis ennem kõik olid, need on ära nagu hävitatud. See asukoha muutus ei võimalda enam nii mugavalt... Ütleme, asjad ei ole käe-jala juures, see on nagu oluline. Vaata, kui asi läheb kaugemale, siis hakkavad teised asjad olulisemaks muutuma. Harrastus harrastuseks ütleme, siis sa pead ta jaoks spetsiaalselt aega hakkama otsima. Noh, ennem oli see sul nagu sealsamas käe-jala juures, sa käisid suts ja sa leidsid rohkem aega lihtsalt tänu sellele, nüüd sa nagu mõtled, et see minek sinna on mul lisaajakulu ja noh, oled sunnitud midagi muud leidma või loobuma näiteks. (Mees, 45 a)

Töökoha kolimine on mõjutanud inimeste spontaanseid vaba aja tegevusi (näiteks sõpradega kohtumist). Sõpradega või kolleegidega väljaspool töökohta kokkusaamised olid sagedasemad kesklinnas töötamise ajal. Kesklinnas oli suurem võimalus juhuslikult sõprade ja tuttavate kohtamiseks. Samuti oli kesklinnas rohkem kohtumispaike (näiteks kohvikud) ja avalikku ruumi, kus vaba aega veeta (näiteks pargid). Töökoha praeguse asukoha tõttu on sellised tegevused jäänud harvemaks ning saavad toimuda ainult etteplaneerides.

I: Kas lähete pärast tööpäeva otse koju?

V: Jah.

I: Aga kui kesklinnas töötastie?

V: Ei.

I: Miks?

V: Seal olid sõrbad ja seltskond. Melu oli nii palju, vahel jäid õhtust välja sööma ja siis lähksid koju. Kui siit otse minna, siis ei jää midagi tee peale, et jõuab kohe koju. (Naine, 32)

4.3 Töökoha asukoha mõju elu- ja töökoha vahelisele kaugusele

Mõlemal juhul, töökoha paiknemisel kesklinnas või Maarjamõisa väljal, tuleb enamus inimestel tööl käimiseks liikuda oma elukoha linnaosast väljapoole. Suurem osa inimesi - 70% (35) elab linna äärealadel asuvates elumupiirkondades (Annelinn, Ihaste, Ropka, Veeriku, Tammelinn, Raadi-Kruusamäe). 18%-l (9) inimestest paikneb elukoht väljapool Tartu linna. Kesklinnas elas enne töökoha kolimist 12% (6) inimestest. Peale töökoha kolimist, vähenes töökohaga samas linnaosas elavate inimeste hulk poole võrra, 6%-le (3). Elu- ja töökoha asukohtade võrdlusest saab järeldada, et pärast töökoha kolimist kesklinnast linna serva - Maarjamõisa väljale – on pikenenud enamus inimeste töölkäimise teekond. Enamus nimetatud elumupiirkondadest paikneb töökoha asukoha suhtes teisel pool linna. Sellisel juhul on äärelinnast kesklinna lühem teekond kui äärelinnast-äärelinna. Kesklinnas töötades oli inimeste keskmine kodu-töö vahemaa 3 km. Peale töökoha kolimist linnaäärde suurenes kodu-töö vahemaa keskmiselt 1,5 km. Enamus inimeste, 70%-l (35) kodu-töö vahemaa on pikenenud. Nendest pooltel juhtudel 36%-l (18) on kodu-töö teekond pikenenud enam kui poole võrra. Teisel osal 34%-l (17) on kodu-töö vahemaa suurenenud alla poole varasemast teepikkusest. Viiel (10%) inimesel vähenes kodu-töö vahemaa. Samuti viiel (10%) inimesel oli kodu-töö vahemaa muutus minimaalne (alla 1 km). Ülejäänud viis (10%) inimest elasid rohkem kui 10 km kaugusel Tartu linnast.

Sõltumata liikumisviisist kulus enne töökoha kolimist elukohast tööle minekuks ca 30 min või vähem. Peale töökoha kolimist on töölemineku ajakulu suurenenud rohkem kui 10 minutit 34% (17) inimestest. Minimaalselt, kuni 10 minutit on töö-kodu teekond suurenenud 30% (15) inimestest ning samaks jäänud 16% (8) inimestest. 20% (10) inimestest on kodust tööle mineku ajakulu

vähenenud. Töö-kodu vahemaa läbimise ajakulu on jäänud samaks või vähenenud neil, kelle elukohale paikneb uus töökoha asukoht lähemal või kes on muutnud tööl käimiseks kasutatavat liikumisviisi.

Enamus, 94% (47) inimestest ei ole vahetanud oma elukohta seoses töökoha asukoha muutusega. Inimeste reaktsioonid elukoha vahetamist puudutavale küsimusele olid tagasihoidlikud, ilma lisaküsimuste või kommentaarideta. Nii inimeste reaktsiooni põhjal kui ka vastustest sellele küsimusele, võib arvata, et inimesed ei pea oluliseks kodu-töö omavahelist kaugust. Olulisemaks peetakse elukohta, mida kergekäeliselt ei muudeta. See tuleb selgelt välja vanemate inimeste puhul. Nemad on elanud ühes kohas pikka aega, mistõttu nad ei soovi elukohta vahetada. Töökohale lähemale kolimine on seotud ka inimeste majanduslike võimalustega, kuna elukoha vahetusega kaasnevad kulud. Vastajate hulgas oli ka paar inimest, kes ei olnud oma elukohta töökohale lähemale vahetanud, kuid võimalusel (sobiva pakkumise ja majandusliku järje paranemise korral) sooviks seda teha. Kahel juhul mainiti ka, et Tartu puhul on linna piires kodu-töö vahemaad "olematud" ehk lühikesed. Võrdluseks toodi olukorda Ameerikas, kus inimesed läbivad tööl käimiseks oluliselt pikemaid teekondi, elades ühes linnas, kuid töötades teises linnas.

I: Kas olete töökoha kolimise tõttu oma elukohta vahetanud?

V: Ei ole, elan seal 1972. aastast. (Naine, 72 a)

Uuritaval perioodil vahetasid elukohta kokku 14% (7) inimestest. Neljal juhul (8%) oli põhjuseks soov elamistingimusi parendada. Näiteks, koliti magalarajooni korterelamust eramajja väljapoole Tartu linna. Vaid kolmel juhul (6%) vahetati elukohta töökoha asukoha muutumise järgselt. Need, kes kolisid töökoha järgi, tegid seda suhteliselt kohe peale töökoha asukoha muutumist. Selle põhjuseks oli soov vähendada kodu-töö vahemaad. Elukohta vahetasid nooremad inimesed, kes elasid üürikorteris või ühiselamus. Elukoha vahetus sõltub elukoha omanditüübist. Inimestel, kes ei oma kinnisvara, on lihtsam oma elukohta vahetada ning nad on seega ka mobiilsemad. Noorematel, lasteta inimestel, on lihtsam elukohta vahetada kui lastega peredel, kelle elukoha valikut võib mõjutada hoopis teiste tegevuskohtade (lasteaed, kool) kaugus elukohast. Lisaks mõjutab elukoha vahetust kasutatav liikumisviis. Inimene, kellel on auto, saab kiiremini ja lihtsamini läbida pikemaid vahemaid. Nende jaoks ei ole kaugus oluline tegur. Sellisel juhul võidakse elukoha vahetamise asemel osta hoopis auto. Auto ostmine lihtsam ja vähem kulukam kui uue elukoha soetamine.

I: Kas olete seoses töökoha kolimisega oma elukohta vahetanud?

V: Jah. Aga ütleme, et see on see moment, et kui töökoht muutus, siis ma tulin siia. Siis ma vahetasin just sellepärast elukohta, siia lähedaseks. Aga nüüd hiljem ma muutsin jälle elukohta. Aga kuna ma ostsin auto, siis see koht ei ole niivõrd tähtis. Aga tollel hetkel ma küll tegelikult vahetasin kesklinna lähendusest siia [Ravila 14a] lähedusse. (Mees, 36 a)

4.4 Töökoha asukoha mõju kesklinna külastamisele

Enamus inimesi leidsid, et nende kesklinna sattumise sagedus on peale töökoha asukoha muutust märgatavalt vähenenud. Loomulikult käisid inimesed varem igapäevaselt kesklinnas, sest nende töökoht asus seal. Peale töökoha kolimist käiakse kesklinnas peamiselt tööga seotud kohustuste tõttu (näiteks koosolekud). Varem said inimesed teel tööle, koju ja lõunapausi ajal nõ mööda minnes teha ära vajalikud toimetused (turul, pangas, poes, üritustel, kohvikutes käimine), mis peale töökoha kolimist ei ole enam lihtsasti kättesaadavad. Ühelt poolt on see seotud inimeste liikumistrajektooride muutumisega (põhiliselt kodu-töö-kodu), mis läheb kesklinnast mööda. Teiselt poolt välditakse kesklinna minekut nende teenuste pärast, mida saab kätte ka mujalt, näiteks elukoha juurest. Spetsiaalseid teenuseid (näiteks arst, pank) tarbitakse endiselt kesklinnas, kuid üldjuhul ei ole vajadust seda teha sagedasti, vaid harva. Vabal ajal (nädalavahetustel), nii enne kui ka peale töökoha kolimist, käivad inimesed harva kesklinnas. Sellest hoolimata tunnetavad inimesed, et kesklinn on peale töökoha asukoha muutust jäänud võõraks. See on muutunud justkui turismiobjektiks, mida külastatakse uudishimust. Paljudele tekitas muret, et nad ei ole kursis sellega, mis kesklinnas toimub ning ei saa enam nii lihtsalt osa sealsest melust ja toimuvatest üritustest. Sellepärast käiakse teinekord kesklinnas kindla eesmärgiga, et näha millised muutused on toimunud või kindlal ajal, näiteks jõuludel jõulukuuske vaatamas.

V: Kesklinna satun ma argipäeval ikkagi väga vähe. Ikka õige mitu nädalat võib niimoodi mööda minna, et ei tea, mis seal kesklinnas üldse toimub. Kesklinna minek on ütleme nagu turismireisiks kujunenud. Kui vabal päeval sinna asja on, siis on näha mis on... mingi maja jälle juurde ehitatud või mis seal täpselt toimub. (Mees, 33 a)

V: Mõnikord isegi teadlikult lähen Kaubamaja juures maha ja teen sealt ringi läbi raekojaplatsi, et vaadata mis nägu ta nüüd on, sest otseselt asja pole sinna. Ülikooli sees

nihukseid asjajamisi mul ei ole ja kui juuslikult on, siis need käivad juba praegu kõik elektrooniliselt. Nii et sellepärast mul sinna kellegi juurde ajsa ei ole, aga vahest käin vaatamas küll. (Mees, 76 a)

4.5 Töökoha asukoha mõju liikumisviisile

Kõige suuremad muutused on toimunud tööl käimiseks kasutatavas liikumisviisis. Selle põhjuseks on elukoha ja töökoha vaheline kaugus, mis on peale töökoha asukoha muutust suurenenud. Kodust tööle minek võtab rohkem aega, mistõttu eelistatakse kiiremat liikumisviisi. Auto kasutamist ühistranspordi arvelt soodustab ebapiisav ühistranspordi ühendus. Probleemidena toodi välja pikad ooteajad, hõre sõidugraafik ja ebapiisav ühendus linnaosade vahel. Mitmelgi korral toodi välja, et inimene ei saa oma elukohast tööle sõita bussiga, sest tema elukoha lähedal buss ei peatu. Lisaks oli ühistranspordi kasutamine ebamugav ja liialt ajakulukas, kuna kodust tööle ei käinud otse bussi. Seetõttu tuli vahepeal ümber istuda ning seejuures aega kulutada teise bussi ootamisele. Praegune töökoha asukoht soodustab auto kasutamist, kuna Chemicum-i kõrval on tasuta autoparkla. Paljudki jätsid kesklinnas autoga tööle tulemata just sellepärast, et ei soovinud kesklinnas parkimise eest maksta. Enne töökoha kolimist käisid pooled töötajatest tööle jalgsi, sest kodu-töö vahemaa ei olnud jalgsikäimiseks pikk. Peale töökoha kolimist kaasnes kodu-töö vahelise teekonna pikenemine ning jalgsi käimine asendus ühistranspordi või auto kasutamisega. Peale töökoha kolimist eelistas 90% (45) inimestest kasutada tööl käimiseks transporti, enne kolimist 52% (26) inimestest. Ainult 4% (2) inimestest nimetasid jalgratta kasutamist tööl käimiseks nii enne kui peale kolimist.

V: Me just võrdlesime [kolleegiga]. Ta ei ole eriti kaugemal kui mina. Mina elan x poe juures. Tema elab nüüd küll teises linnaotsas, aga kilometraažilt on tegelikult täpselt sama. Ja temal on niimoodi, et tema tuleb [tööle] täpselt bussiga 1 h. Ei ole teist variantigi, et saaks kiiremini. Nii nagu graafik on nii täpselt on. Sellepärast tema eelistab autoga sõita. Aga meil autot ei ole ja mina eelistan käia nii palju kui saab. (Mees, 31 a)

Enne ja peale töökoha kolimist oli iseloomulik tööle minekuks liikumisviiside kombineerimine. Töökoha asukohast sõltuvalt on liikumisviiside kombineerimisel erinevad põhjused. Töökoha asumisel kesklinnas tuli osa teekonnast käia jalgsi, kuna bussipeatused ei asunud töökoha ligidal või pargiti auto töökohast kaugemale, tasulisest parkimisalast väljapoole. Maarjamõisa väljal asub

tasuta parkla Chemicum-i kõrval, mistõttu saab parkida töökoha kõrvale ning bussipeatusedki paiknevad hoone vahetus läheduses. Praegu, käiakse osa teekonnast pigem jalgsi füüsilise koormuse saamise ja värskes õhus viibimise eesmärgil.

V: Varem ma käisin jala. Ja kuna kodust oli mul kuskil 20 min jalutamist, siis ei olnud mõtet ja probleemi ühistranspordiga seigelda. Aga praegu on see jalgtee umbes 45 min pikkune ja kasutan ühistrasporti. (Mees, 31 a)

V: Möödapääsmatu on auto. Varem oli nii ja naa [jalgsi või autoga], aga praegu kasutan ainult autot. (Mees, 45 a)

Peale töökoha kolimist erineb töölt koju minekuks kasutatav liikumisviis ainult mõneti tööle minekuks kasutatavast liikumisviisist, eriti just nende inimeste puhul, kes kasutavad ühistrasporti. Peale tööpäeva minnakse töölt koju rohkem jalgsi, isegi kui tööle tullakse bussiga. Põhjusena toodi välja liikumiseks kuluva vaba aja olemasolu ja soov rekreatiivseks tegevuseks.

V: Ma lähegi hommikul bussiga tööle. Kui ma õhtul jalgsi lähen, siis see võtab keskestlābi 55-60 min aega. Õhtuti, kui ilm on ilus, siis lähen jalgsi, mulle meeldib käia. Aga hommikul ma ei viitsi lihtsalt nii vara üles tõusma hakata, selleks et jõuda 1 h pärast töö juurde. Istun bussi peale ja saan kohe siia ette. Varem ma bussi üldse ei kasutanud, sest ma olin [elasin] nii lähedal [töö asukohale]. Ma käisingi jalgsi tööle ja koju. (Naine, 52 a)

Töökohast alguse saavad käigud tehakse tavaliselt lõunapausi ajal. Kesklinnas oli töötajatel võimalik paljudes kohtades käia jalgsi. Näiteks poed, söögikohad jt asusid töökohale lähedamal. See selgitab, miks praegu tehakse tööpäeva jooksul vähem käike jalgsi ning rohkem auto või ühistranspordiga.

V: Tööpäeva jooksul tehtavad käigud on ikka kõik kas autoga või kui ma tulen hommikul jalgsi, siis bussiga. Jalgsi ei jõua kuhugi.

I: Aga kui kesklinnas töötasite?

V: Siis ma üldjuhul ei kasutanud mingisugust transpordivahendit, kui just ei olnud vaja teise linna äärde minna. (Naine, 29 a)

V: Selleks [lõunapausil töökohast kesklinna minekuks] kulub liiga palju aega. Aega lihtsalt.

Ja bussigraafikud ei ole ka väga sõbralikud, et kui sa ühest bussist maha jääd, siis sa pead ligi 30 min ootama, enne kui jälle [järgmine buss tuleb]. Ja samamoodi tagasi. Kui sa juba siia tuled, siis siin oled oma kogu päeva ära ja see on küll teistmoodi kui olla kesklinnas - kõige keskel. (Naine, 43 a)

5. Arutelu

Inimeste ruumikasutust sõltuvalt töökoha asukohast on vähe uuritud. Inimeste liikumisi on rohkem käsitletud elukohast lähtuvalt, näiteks pendelrände uuringutes. Peamiselt on inimeste liikumisi linnaruumis uuritud suurlinnades, kus vahemaad on pikemad ning elanikke rohkem, mistõttu tegevuskohtade muutustega kaasnevad mõjud inimeste liikumiskäitumises on ulatuslikumad. Tartu linna ei saa kindlasti võrrelda maailma suurlinnadega, kuid sellegipoolest võib käesoleva töö tulemustes leida sarnasusi varasemate uuringutega.

Vilhelmson (1999) järgi on inimeste igapäevane liikumine seotud vajaduste ja soovidega. Enamus liikumistest on rutiinsed ehk seotud kindlate tegevustega, kellaajaga ja tegevuskohtadega. Käesoleva töö tulemusena leiti, et pärast töökoha asukoha muutust on rutiinsed käigud jäänud samaks (näiteks töö käimine, laste viimine kooli ja lasteaeda). Sarnaselt Bell (1991) poolt Austraalias läbiviidud uuringuga leiti, et harvenenud või ära jäänud on käigud, mille puhul tegevuse koht ja aeg on varieeruvad. Näiteks tööpäeval (lõunapausil) tehtavad tööga mitteseotud tegevused (ostlemine, kohvikutes käimine). Peale töökoha asukoha muutust toimus päeva jooksul tehtavate tegevuste ajaline ümberplaneerimine. Erinevalt varasemast tehakse enamus toimetusi tööpäeva vältel (nii tööga seotud kui ka tööga mitteseotud). Peale töökoha asukoha muutust planeeritakse erinevad tegevused töö või kojumineku teekonnale. Selle põhjuseks on tegevuskohtade kättesaadavuse halvenemine, sest uue töökoha asukoha ümbruse maakasutus on monofunktsionaalne. Tegevuskohtade vahemaad on pikenenud, liikumisele ühest kohast teise kulub liiga palju aega ning ühistranspordi ühendus linnaäärsetes piirkondades on puudulik.

Sarnaselt Bell (1991) ja Aruiler (2010) uuringute tulemustega leiti, et töökoha mõju vaba aja käikudele on minimaalne. Sellegipoolest, võib antud uuringu tulemustest välja tuua seose töökoha asukoha ning spontaansete vaba aja veetmise tegevuste ja sotsiaalse suhtlemise vahel. Peale töökoha kolimist kesklinnast linnaäärde on vähenenud nii kolleegide omavaheline lävimine väljaspool töökohta kui ka juhuslikud ajaveetmised sõprade-tuttavatega.

Levinson & Kumar (1994) ja Dubin (1991) järgi väheneb töökohtade detsentraliseerumisel elu- ja töökoha vaheline teepikkus. See juhtub siis, kui töökohad kolivad piirkonda, kus elab enamus asutuse töötajaid. Või kui töötajad on ise valmis kolima töökoha lähedale või kui uusi töötajaid palgatakse asutuse ümbruskonnast. Käesoleva uuringu tulemustest selgus, et töökoha

ümberpaiknemisel ei arvestatud töötajate elukohtadega. Peale keemia instituudi kolimist kesklinnast, pikenes enamuse töötajate töölkäimise teekond. Tartu linna võib suuruse järgi klassifitseerida väikeste linnade hulka, kus vahemaad ei ole pikad, sellest hoolimata põhjustavad pikenenud töö-kodu vahemaad ebamugavust igapäevastes liikumistes. Kodu-töö vahemaa suurenedes ollakse harva nõus kolima töökohale lähemale. Antud uuringu tulemustest selgus, et pärast töökoha muutust olid ainult mõned töötajad oma elukohta vahetanud sellepärast, et töölkäimise teekond ei oleks pikk. Enamuse töötajatest ei ole ja ei plaani elukohta vahetada. Elukoha vahetus sõltub peale emotsionaalsete väärtuste ja harjumuste ka majanduslikest võimalustest ning elukoha omanditüübist. Sarnaselt Giuliano & Small (1993) uurimusega leiti antud töös, et inimesed ei arvesta elukoha valikul selle kaugust töökohast. Mitmed autorid (Aguilera 2005; Giuliano & Small 1993; Dubin 1991) on leidnud, et elu- ja töökohtade tasakaalutus põhjustavad pidevalt suurenevaid teekonna pikkusi linnades. Ka antud töös kasutatud intervjuuandmete analüüsimisel tuli välja, et töökoha detsentraliseerumine on suurendanud kodu-töö vahemaad, sest suur osa töötajatest elas ühes linnaosas (Annelinnas) ning töökoht paiknes linna teises otsas (Maarjamõisas).

Varasemates uuringutes (Aguilera 2005; Tarigan et al 2010) on tõstatatud küsimus, kas tegevuskohtade vahelise kauguse uurimisel on olulisem teepikkus või selle läbimiseks kulunud aega. Käesoleva töö tulemustest selgus, et inimesed ei soovi liikumisele ühest kohast teise kulutada aega, seda peetakse aja raiskamiseks. Selletõttu saab pikenenud vahemaade puhul oluliseks just liikumiskiirus. Sellest lähtuvalt valivad inimesed liikumisvahendi. Paljude autorite arvates suurendab töökohtade detsentraliseerumine auto kasutamist (Aguilera 2005; Alpokin et al 2008; Giuliano & Small 1993; Garcia - Palomares 2010). Selline tulemus oli ootuspärane ka käesolevas töös. Selgelt tuli välja, et töökoha paiknemisel kesklinnas liiguti rohkem jalgsi. Peale töökoha kolimist linnaäärde liiguti rohkem autoga ja ühistanspordiga. Auto kasutamise suurenemise põhjuseks on pikenenud vahemaad, paindlikum liikumisviis, halvem ligipääs ühistanspordiga, lihtsam ligipääs autoga ja tasuta parkimisvõimalus.

Käesolev magistr töö andis olulist informatsiooni selle kohta, kas ja kuidas töökoha asukoht mõjutab inimeste linnaruumi kasutamist. See ananb võimaluse mõista liikumiskäitumiste ja valikute tegemise põhjuseid. Samuti võib see anda infot planeerijatele jätkusuutlikuma linnakeskkonna planeerimisel. Füüsiline linnaruum ja objektide asetus, mille vahel toimub inimeste igapäevane liikumine, on inimeste tegevusruumi kujundajateks. Antud uuringu jätkuna võiks tulevikus inimeste linnaruumi kasutust uurida passiivse mobiilpositsioneerimis meetodiga. See võimaldaks täpsemalt uurida inimeste liikumiste geograafiat ja mobiilsust.

Kokkuvõte

Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli välja selgitada töökoha asukoha mõju inimeste linnaruumi kasutusele. Vastust otsiti küsimustele, kas ja kuidas on muutunud inimeste igapäevane linnaruumi kasutus, peale töökoha kolimist kesklinnast linnaserva ning millised tegurid mõjutavad igapäevaseid käike linnaruumis. Selleks uuriti inimesi, kelle töökoht asus enne kesklinnas ning nüüd linnaservas.

Töökoha asukoht mõjutab inimeste linnaruumi kasutust. Peamiste teguritena, mis mõjutavad linnaruumi kasutust, saab välja tuua tegevuskohtade vahelise kauguse, teekonna läbimiseks kuluva aja, tegevuskohti ümbritseva maakasutuse funktsioonide mitmekulguse ning kasutatava liikumisviisi. Peale töökoha asukoha muutust on inimeste igapäevased käigud ja tegevused (eriti töö ajal) vähenenud. Iseloomulik on tegevuste järjestamine, nii et need saaks tehtud ühe käiguga (näiteks töölt koju minnes). Seetõttu on toimunud ka tegevuste nihkumine päeva esimesse (enne tööd) või teise poolde (peale tööd). Peale töökoha kolimist on iseloomulik, et tööga seotud väljaspool töökohta tehtavad tegevused tehakse teel tööle. Isiklikud asjaajamised tehakse peale tööpäeva. Peale töökoha asukoha muutust ollakse tööajal rohkem paiksed, sest töökohta ümbritsev maakasutus on monofunktsionaalne. Inimeste tegevusruum on suurenenud, kuid see ei tähenda tegevuskohtade lisandumist. Selle põhjuseks on töökoha kaugus ja isoleeritud asukoht teistest igapäevastest tegevuskohtadest. Samuti liigutakse kindlat marsruuti mööda, mistõttu tuleb harvem ette spontaanseid käike.

Töökoha asukoht avaldab minimaalset mõju vaba ajaga seotud tegevustele. Vaba aja käigud saavad tavaliselt alguse kodust, mistõttu on need seotud pigem elukoha asukohaga. Siiski võib välja tuua sotsiaalse lävimise vähenemise kolleegide vahel (lõunaajal või peale tööpäeva) ning spontaansed kohtumised sõprade-tuttavatega.

Töökoha väljakolimise tulemusena linnasüdamest on suurenenud rohkem kui poolte inimeste kodu-töö vahemaa. Elukohad on töökoha suhtes jaotunud ebaühtlaselt. Inimeste elukohad paiknevad ühes linnaotsas, kuid töökoht teises linnaotsas. Peale töökoha kolimist kesklinnast linnaäärde, on oluliselt vähenenud kesklinna külastamise sagedus. Loomulikult on üheks põhjuseks see, et inimesed ei tööta enam kesklinnas. Kesklinna ei satuta, sinna minek on eelnevalt etteplaneeritud spetsiaalne käik.

Pikenenud vahemaade tõttu on toimunud muutused liikumisviisi valikus. Seoses eelnevaga suureneb ka liikumisele kuluv aeg. Inimesed peavad ühest kohast teise liikumiseks kuluvat aega ebaratsionaalseks ajakasutamiseks. Sellepärast on inimeste jaoks olulisem vahemaade läbimise kiirus kui teekonna pikkus. Auto ja ühistranspordi kasutajate hulk on kasvanud jalgsi käimise arvelt. Isikliku auto kasutamist soodustab ka tasuta parkimisvõimalus töökoha juures ning ebapiisav ühistranspordiühendus linnaosade vahel.

Summary

The influence of the location of workplace in determining the usage of city space

The purpose of the present master's thesis was to determine the influence the location of workplace has in determining the usage of city space. The question studied looked to find out whether and how have the everyday usage of city space changed after moving to the outskirts, and what kind of factors influence everyday moving around in the city.

The given subject was studied following the example of the workers at the Institute of Chemistry of the University of Tartu. In the autumn of 2009 the Institute of Chemistry relocated from downtown to the outskirts (to Maarjamõisa scientific centre). The study is based on qualitative data – interviews. The questions of the interview were of comparative kind, concerning moving around before and after the workplace changed. The questions covered everyday and leisure-time moving around, frequenting the downtown, and the choices on how to move around. Based on the transcriptions of the interview an analysis was compiled to present the results.

As the main factors influencing the usage of city space can be brought out the distance between the places of activity, the time it takes to pass the route, the multifunctional properties of the surrounding area in the places of activity, and the used method for moving around.

The main results showed that after the change of the workplace from downtown to the outskirts area there have occurred changes in the timing of the moving around. Compared to the earlier times, after the relocation of the workplace a characteristic feature is that work-related activities that are to be handled outside the workplace are taken care of on their way to work, and matters of a personal nature are left for after work. There has been a decrease in the amount and activities done during the work time (on the lunch break) outside the work place. Less singular moving around is undertaken during the day. Instead, different activities are ordered into a sequence so that they could be handled in one visit.

The results revealed that the location of the work place does not determine moving around during leisure time. Spare time outings generally begin from home, and for that reason they are related to rather the location of the place of residence. Nevertheless, it can be brought out that social

communication between colleagues (during lunch hours or after work) and spontaneous meet-ups with friends-acquaintances has decreased.

After the relocation of the work place from downtown to the outskirts there has been a decrease in visiting the city centre. Naturally, one of the reasons is that people do not work in the city centre anymore. In addition, the routes of traffic, which do not go through the city centre, have changed. And the services generally used in the city centre are now used elsewhere, in the vicinity of one's place of residence, for example. After the change in the working place the workers do not get into in the city centre, going there is purposeful.

As a result of moving the work place away from the heart of the city there has been an increase in the work-home distances for more than half of the employees. The places of residence are not equally distributed in relation to the work place. The homes of the workers are in one part of the town whereas the work place is in another part. Compared to earlier times, the number of people using some type of transportation (either a car or public transport) has increased among those workers who previously had gone to work on foot. The reason for that is the lengthening of the distances between home and places of activity. Due to the latter reason the time spent on moving around also increases. People consider the time spent on travelling from one place to another as a time unwisely used. As a result, the rate of time it takes to cover the distances from one place to another, rather than the length, is considered more important. Using a personal car is also enhanced by the availability of free parking at the work place and insufficient transportation regulation between different boroughs.

Tänuavaldused

Tänan oma juhendajat, Siiri Silma, kelle asjalikud nõuanded ja positiivne suhtumine olid suureks abiks käesoleva magistritöö koostamisel.

Samuti tänan oma kallist perekonda ja häid sõpru, kes olid mulle magistritöö kirjutamise ajal suureks toeks.

Kasutatud kirjandus

- Aarhus, K. 2000. Office location decisions, modal split and the environment: the ineffectiveness of Norwegian land use policy. *Journal of Transport Geography* 8, 287-294.
- Aguilera, A. 2005. Growth in commuting distances in French polycentric metropolitan areas: Paris, Lyon and Marseille. *Urban Studies*, Vol 42, no 9, 1537-1547.
- Aguilera, A. 2010. Urban form and commuting: a critical review of literature. 12th WCTR, July 11-15, 2010 – Lisbon, Portugal.
- Aguilera, A. and Mignot, D. 2004. Urban sprawl, polycentrism and commuting. A comparison of seven French urban areas. *Urban Public Economics Review*, no 001, 93-113.
- Aguilera, A., Wenglenski, S., Proulhac, L. 2009. Employment suburbanisation, reverse commuting and travel behaviour by residents of the central city in the Paris metropolitan area. *Transportation Research Part A* 43, 685-691.
- Ahas, R., Silm, S., Järv, O., Saluveer, E., Tiru, M. 2007. Using mobile positioning data to model locations meaningful to users of mobile phones. *Journal of Urban Technology*, Vol. 17, No. 1, April 2010, 3-27.
- Allpass, J., Agergård, E., Harvest, J., Olsen, P. A., Søholt, S. 1968. Urban centers and changes in the center structure. *Journal of the American Institute of Planning* 34, 170-173.
- Alpkokin, P., Cheung, C., Black, J., Hayashi, Y. 2008. Dynamics of clustered employment growth and its impacts on commuting patterns in rapidly developing cities. *Transportation Research Part A* 42, 427-444.
- Bell, D. 1990. Coles Myer Ltd Travel Survey. Report 1-Basic Data Description, and Report 2-Travel Impacts of Relocation.
- Bell, D. 1991. Office location – city or suburbs? Travel impacts arising from office relocation from city to suburbs. *Transportation* 18: 239-259.
- Cervero, R. 2002. Built environments and mode choice: toward a normative framework. *Transportation Research D* 7, 265-284.
- Cervero, R. and Kockelman, K. 1997. Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 2, 3: 199-219.
- Champion, T. 2001. Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. *Handbook of Urban Studies* (ed. R. Paddison). London: Sage Publications, 143-161.
- Christaller, W. 1933. Die Zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mid städtischen Funktionen. Jena: Fischer.
- Dijst, M. 1999. Action Space as Planning Concept in Spatial Planning. *Housing and the Built Environment*, Vol 14: 2, 163-182.
- Douglas GB. 1997. Urban Design, Urban Form, and Employee Travel Behavior. *Sixth Transportation Research Board Conference on the Application of Transportation Planning*

Methods 1997.

- Dubin, R. 1991. Commuting Patterns and Firm Decentralization. *Land Economics*, Vol. 67, No. 1, 15-29.
- Garcia-Palomares, J.C. 2010. Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. *Journal of Transport Geography* 18: 197-213.
- Giuliano, G. and Small, K. A. 1993. Is the Journey to Work Explained by Urban Structure? *Urban Studies*, Vol. 30, No. 9, 1485-1500.
- Glaeser, E., L. and Kahn, M., E. 2003. Sprawl and Urban Growth. Discussion Paper Number 2004. Harvard Institute of Economic Research.
- Golledge, R. G. and Stimson, R.J. 1997. *Spatial Behavior*. New York/London: The Guilford Press.
- Guitérrez, J. and García-Palorames, J. C. 2007. New spatial patterns of mobility within the metropolitan area of Madrid: towards more complex and dispersed flow networks. *Journal of Transport Geography* 15 (1), 18-30.
- Hägerstrand, T. 1970. Urbaniseringen av Sverige – en geografisk samhällsanalys. Appendix 4 to SOU 1970:14. Stockholm.
- Jauhiainen, J. S. 2005. Linnageograafia. Linnad ja linnaurimus modernismist postmodernismini. *Eesti Kunstiakadeemia Arhitektuuriteaduskonna toimetised* 4/2005.
- Kant, E. 1999. Tartu linnasüda. *Linnad ja maastikud* (koost. Ott Kurs). Tartu: Ilmamaa, 375-396.
- Levinson, D. and Kumar, A. 1994. The Rational Locator: Why Travel Times Have Remained Stable. *Journal of the American Planning Association*, Summer 1994 60:3 319-332.
- Ma, K., Banister, D. 2006. Excess commuting: a critical review. *Transport Reviews* 26 (6), 749-767.
- Maier, J., Paesler, R., Ruppert, K. and Schaffer, F. 1977. Sozialgeographie, Westermann, Braunschweig.
- Marksoo, A. 2005. Linnasiire. *Tartu: ajalugu ja kultuurilugu* (koost. H. Pullerits). Tartu Linnamuuseum: Kirjastus Ilmamaa, 135-159.
- Næss, P. 2005. Residential location affects travel behaviour-but how and why? The case of Copenhagen metropolitan area. *Progress in Planning*, Vol 63: 167-257.
- Næss, P. and Sandberg, S. L. 1996. Workplace Location, Modal Split and Energy Use for Commuting Trips. *Urban Studies*, Vol. 33, No. 3, 557-580.
- Past, V. 1979. TRÜ keemiaosakonna arengust aastatel 1947-1976. *Tartu Ülikooli ajaloo küsimusi. Kd. VIII* (toim. T. Ilomets). Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 116-128.
- Schwanen, T., Dieleman, F.M., Dijst, M. 2001. Travel behaviour in Dutch monocentric and policentric urban systems. *Journal of Transport Geography*, 9, 173-186.
- Schwanen, T., Dieleman, F.M., Dijst, M. 2004. The Impact of Metropolitan Structure on Commute Behavior in the Netherlands: A Multilevel Approach. *Growth and Change*, Vol. 35 No. 3, 304-333.
- Schönfelder, S. and Axhausen, K. W. 2004. Structure and innovation of human activity spaces. *Full length manuscript for ISTTT 16 Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung* 258, October

2004.

- Schönfelder, S. and Axhausen, K. W. 2010. *Urban Rhythms and Travel Behaviour: Spatial and Temporal Phenomena of Daily Travel*. Ashgate Publishing Company.
- Sild, T. 2010. Ülikoolide valglinnastumine. *Linnafoorumid* (toim. K. Pae). Eesti Arhitektuurikeskus, 216-221.
- Susilo, Y. O. and Dijst, M. 2010. Behavioural decisions of travel-time ratios for work, maintenance and leisure activities in the Netherlands. *Transportation Planning and Technology*, Vol 33: 1, 19-34
- Susilo, Y. O. And Kitamura, R. 2008. Structural changes in commuters' daily travel: The case of auto and transit commuters in the Osaka metropolitan area of Japan, 1980-2000. *Transportation Research Part A* 42, 95-115.
- Tarigan, A. K. M., Bayer, S. B., Berg, C. 2010. Does suburbanisation of employment imply less sustainable mobility? The effects of location policy on commuters' travel patterns in the Stavanger region, Norway. Prepared for presentation at the ERS-NECTAR Special Session on Commuting, Migration, Housing and Labour Markets: Complex Interactions, Jönköping (Sweden), August 19-23, 2010.
- Urry, J. 2002. Mobility and Proximity. *Sociology*, Vol. 36, No. 2, 255-274
- van der Laan, L. 1998. Changing urban systems: an empirical analysis at two spatial levels. *Regional Studies*, 32: 235-247.
- Vilhelmson, B. 1999. Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden. *GeoJournal*, 48: 177-185.

Käsitajalised materjalid

- Inseneribüroo Stratum. 2013. Ropka paindlik transport: Ropka tööstuspiirkonna paindliku ühistranspordi kontseptsioon. Projekti MoMa.Biz kodulehekül. www.moma.biz/files/Paindlik_transport_Ropka.pdf Viimati vaadatud: 20.04.2013
- Metspalu, P. ja Ranniku, I. 2013. Teemaplaneeringu "Tartu linna ülikoolide, rakenduskõrgkoolide ja Tartu Ülikooli Kliinikumi ruumiline areng" seletuskiri. Tartu koduleheküje planeeringute rubriik. http://www.tartu.ee/index.php?page_id=1211&lang_id=1&menu_id=2 Viimati vaadatud: 20.04.2013
- Tartu Linnavalitsus. 2012. Tartu 2011: statistiline ülevaade. Tartu kodulehekülje statistika rubriik. http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=52 Viimati vaadatud: 20.04.2013
- Tartu Linnavalitsus. 2012. Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020. Tartu koduleheküje planeeringute rubriik. http://www.tartu.ee/index.php?page_id=1211&lang_id=1&menu_id=2 Viimati vaadatud: 20.04.2013
- Tartu Linnavalitsus. 2013. Tartu kesklinna arengustrateegia: Tartu kesklinna arenguvision ja ruumilise arengu suunad. Tartu koduleheküje planeeringute rubriik. http://www.tartu.ee/index.php?page_id=1211&lang_id=1&menu_id=2 Viimati vaadatud:

20.04.2013

Tartu Ülikooli nõukogu. 2005. Tartu Ülikooli hoonestu arengukava 2006-2015. Arhitektuurikeskuse kodulehekül. <http://www.arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid/tartu/alusmaterjalid> Viimati vaadatud: 12.05.2013

Utso, M. 2007. Tartu kesklinnas toimuvad muutused: 2005-2007. aasta uurimisandmete võrdlus. Bakalaureusetöö inimgeograafias. Tartu Ülikooli Geograafia Instituut, Tartu.

Interneti allikad

Keemia instituudi kodulehekül. 2013. www.chem.ut.ee Viimati vaadatud: 02.03.2013

Statistikaameti andmebaas. 2013. Rahva ja eluruumide loendus 2011. www.stat.ee Viimati vaadatud: 20.04.2013

Tartu Ülikooli kodulehekül. 2013. www.ut.ee Viimati vaadatud: 25.04.2013

Tartu linna kodulehekül. 2013. www.tartu.ee Viimati vaadatud: 12.05.2013

Lisad

Lisa 1. Uuringus osalemise kutse

Lp (nimi)

Palun Teid osalema uuringus töökoha asukoha mõjust inimeste linnaruumi kasutusele. Uuringut teostab Tartu Ülikooli inimgeograafia magistrant, Mirjam Veiler, magistritöö raames.

Uuringu eesmärgiks on välja selgitada, kas ja kuidas mõjutab töökoha asukoht inimeste linnaruumi kasutust ja igapäevast mobiilsust. Antud teemat uuritakse Tartu Ülikooli Keemia Instituudi näitel, mis kolis 2009. aastal kesklinnast linnaserva.

Uuringus osalejateks valiti Keemia Instituudi täiskohaga töötajad. Kuna Teie olete nende hulgas, siis loodan väga, et nõustute osalema. Selleks soovin Teiega läbi viia intervjuu. Intervjuu kestab ca 20 minutit.

Eelnevalt soovin veel teada, kas olete enne Keemia Instituudi kolimist töötanud ka selle eelmises asukohas, Jakobi 2? Kui olete, siis Te sobite uuringus osalema!

Uuringus osalemiseks palun Teil sellele e-kirjale vastates teada anda Teile sobiv intervjuu toimumise kuupäev ajavahemikus **22. märts – 31. märts 2012** ning Teile sobiv kellaaeg. Intervjuu toimumiskohaks on Chemicumi fuajees asuv kohvik (juhul kui Teil pole teisi eelistusi).

Juhul kui, Te **ei ole nõus uuringus osalema** või kui Te **ei ole varem töötanud Keemia Instituudis selle endises asukohas** (Jakobi 2), siis palun ka sellest teada anda.

Kui Teil on uuringuga seoses küsimusi, võtke palun ühendust uuringu läbiviijaga, Mirjam Veiler (mirjamv@ut.ee; 53xxxxxx).

Lisa 2. Intervjuu kava

TÖÖKOHA ASUKOHA MÕJU INIMESTE LINNARUUMI KASUTUSELE

SISSEJUHATUS

Tutvustada ennast: mina olen Mirjam, Tartu Ülikooli inimgeograafia magistrant. Tänaseks oli teiega kokku lepitud intervjuu.

Tutvustada lühidalt uuringu eesmärki: uuringut viin läbi oma magistratöö raames, teemal “Töökoha asukoha mõju inimeste linnaruumi kasutusele”. Uuring on Keemia Instituudi töötajate näitel, kes on varem töötanud Jakobi 2 aadressil ja praegu töötavad Ravila 14a aadressil. Eesmärk on teada saada, kas ja kuidas on töökoha asukoha muutus mõjutanud töötajate linnaruumi kasutust ja igapäevast mobiilsust. Selleks uurin töötajate igapäevaseid tegevusi ja liikumisi linnaruumis ning taustaks sotsiaalseid tunnuseid.

Küsimuste ülesehituse selgitus: et teil oleks lihtsam vastata ja et intervjuu sujuks, selgitan esmalt küsimuste ülesehitust ja mõningaid kasutatavaid termineid. Minu küsimused on seotud teie töökoha asukoha vahetusega. Küsimused on teie praeguste ja varasemate argipäeva liikumiste kohta ning kas nendes on erinevus. Praeguse all on mõeldud seda aega, kui töötate Ravila 14a. Varasema all on mõeldud aega, kui töötasite Jakobi 2. Küsimused on jagatud kuude erinevasse blokki. Esimeses blokkis küsin lühikesed küsimused Teie ja töö kohta. Teises küsin kodust tööle mineku kohta. Kolmandas küsin tööpäeva jooksul tehtud käikude kohta. Neljandas küsin pärast tööpäeva tehtud käikude kohta. Viiendas vaba aja käikude kohta. Kuuendas üldiselt linnaruumi kasutuse kohta. Enne igat küsimuste blokki selgitan lühidalt veel üle, mida küsima hakkan ning kasutatavaid termineid.

Küsida luba intervjuu salvestamiseks, konfidentsiaalsus, intervjuu kestvus: kui Teile sobib, siis salvestaksin meie vestluse hilisema analüüsi tegemiseks. Uuring on konfidentsiaalne, tulemusi esitatakse nii, et neid ei saa teie nimega seostada. Salvestust kasutan ainult mina analüüsi tegemiseks. Salvestused kustutan lõplikult peale uuringu lõppu.

KÜSIMUSED

Intervjuu algab: esmalt mõned lühikesed küsimused Teie töö ja Teie enda kohta.

I Sotsiaalsed tunnused

01_Kui vana Te olete?

02_Kui suur on Teie leibkond (ise k.a)? Kui Teie leibkonnas on lapsi, siis mis vanuses?

03_Nimetage Teie elukohale lähim kahe tänava rist.

04_Kas Teie töökoht (töökoha iseloom) on...

- (1)liikuv/teete tihti hoonest väljas tööalaseid käike (2)statsionaarne/seotud kindla hoonega
- (3)kodus töötamise võimalus (4)töökoht 2-3 erinevas kohas (nim)

05_Kas käite tööl...

- (1)E-R (2)graafiku alusel (3)vaba graafik

06_Kas olete Keemia Instituudi kolimise (töökoha asukoha muutuse) tõttu vahetanud elukohta?

- (1)Jah, kust kuhu?(linnaosa/asumi täpsusega) (2)Ei

Jätk: Järgmiste küsimuste puhul palun mõelge ühele tüüpilisele argipäevale, eilsele ning meenutage oma käike ning võrrelge neid varasematega. Järgmised küsimused on töölemineku teekonna kohta.
**def kõik – teekond lähtepunktist sihtpunkti, kust mingi aja pärast tagasi pöördutakse *def praegune – Ravila 14a *def varasem – Jakobi 2*

II Teekond tööle

07_Alustage hommikust, kuhu te esimese käiguna kodust väljudes tavaliselt lähete?

7.1_Kuhu lähete järgmisena?

7.2_Kas töötades Jakobi 2 olid teil samad käigud enne tööle jõudmist?

08_Kui palju aega (min) teil kulub tööle minekuks praegu?

09_Kas tööle minekuks kuluv aeg on võrreldes varasemaga muutunud?

09.1_Kui “jah”, siis kui palju (min)?

09.2_Mis põhjusel on muutunud tööle mineku ajakulu?

10_Millist liikumisviisi kasutate tööle minekuks praegu? Kui kasutate tööle minekuks mitut erinevat liikumisviisi, siis nimetage esimesena pikima vahemaa läbimiseks kasutatav liikumisviis. **def liikumisviis – auto, ühistransport, jalgsi, muu*

10.1_Kui kasutate autot, siis kas olete juht või kaassõitja?

10.2_Kas tööle mineku liikumisviis erineb suve- ja talveperioodil?

11_Kas tööle minekuks kasutatav liikumisviis on võrreldes varasemaga muutunud, sh suve- ja

talveperioodil?

Jätk: Järgnevad küsimused on tööpäeva jooksul väljaspool töökohta(hoonet) tehtud käikude kohta. *Tööpäeva* all on mõeldud tööaega. *Tööpäeva jooksul tehtud käikude* all on mõeldud tööajal tehtud isiklikke käike (sh lastega seotud), tööga seotud käike, lõunal käimist jms.

III Tööpäeva jooksul tehtud käigud

**def tööpäeva jooksul tehtud käigud – isiklikud, tööga seotud käigud, lõunal käimine*

12_Milliseid (tegevus/käigu eemärk ja koht linnaosa täpsusega) käike teete tööpäeva jooksul väljaspool oma töökohta (hoonet)? **def tööpäev – tööaeg*

Lisa_Milliseid lastega seotud käike tööpäeva jooksul teete?

Lisa_Kus Te tavaliselt lõunatamas käite?

12.1_Mitu korda nädalas tavaliselt teete neid käike?

12.2_Millist liikumisviisi kasutate nende käikude tegemiseks? Kui kasutate mitut erinevat liikumisviisi, nimetada kõik, alustades pikima vahemaa läbimiseks kasutatud liikumisviisist.

13_Milliseid käike tegite varem tööpäeva jooksul väljaspool töökohta?

Lisa_Milliseid lastega seotud käike tööpäeva jooksul tegite?

Lisa_Kus Te tavaliselt lõunatamas käisite?

13.1_Mitu korda nädalas tavaliselt tegite neid käike?

13.2_Millist liikumisviisi kasutasite nendeks käikudeks? Kui on võrreldes praegusega erinevus, siis mis on selle põhjus?

14_Kuidas on Keemia Instituudi kolimine(töökohta asukoha muutus) mõjutanud tööpäeva jooksul tehtavaid käike? (Mis on muutuste põhjused?)

Jätk: järgnevad küsimused on peale tööpäeva tehtud käikude kohta. *Peale tööpäeva* - mõeldud on aega tööaja lõpust koju jõudmiseni.

IV Peale tööpäeva tehtud käigud

**def peale tööpäeva – tööaja lõpust koju jõudmiseni*

15_Kas lähete peale tööpäeva otse koju?

15.1_Kui "ei", siis milliseid käike vahepeal veel teete (tegevus/käigu eesmärk)?

Lisa_Milliseid lastega seotud käike peale tööpäeva teete?

15.2_Mitmel tööpäeval nädalas tavaliselt teete neid käike?

15.3_Millist liikumisviisi kasutate nende käikude tegemiseks?

16_Kas varem, kui töötasite Jakobi 2 aadressil, läksite peale tööpäeva otse koju?

16.1_Kui “ei”, siis milliseid käike vahepeal veel tegite (tegevus/käigu eesmärk)?

Lisa_Milliseid lastega seotud käike peale tööpäeva tegite?

16.2_Mitmel tööpäeval nädalas tavaliselt tegite neid käike?

16.3_Millist liikumisviisi kasutasite tavaliselt nende käikude tegemiseks? Kui on erinevus, siis mis on selle põhjus?

17_Kuidas on töökoha asukoha muutus mõjutanud peale tööpäeva tehtavaid käike? (Mis on muutuste põhjused?)

Jätk: järgmised küsimused on teie vaba aja käikude kohta. *Vaba aeg* - mõeldud on aega peale tööpäeva koju jõudmist ja nädalavahetusi.

V Vaba aja käigud

**def vaba aeg – peale tööaega ja nädalavahetused*

18_Kus (tegevus ja asukoht linnaosa täpsusega) Te tavaliselt veedate õhtuti oma vaba aega väljaspool kodu?

19_Kus (tegevus ja asukoht linnaosa täpsusega) Te veedate tavaliselt nädalavahetustel oma vaba aega väljaspool kodu?

20_Kas ja kuidas on töökoha asukoha muutus mõjutanud Teie vaba aja kasutust õhtuti ja nädalavahetustel? (Mis on muutuste põhjus?)

21_Millist liikumisviisi kasutate tavaliselt vaba aja käikudeks?

21.1_Kas vaba aja käikudeks kasutatav liikumisviis on muutunud võrreldes varasemaga?

Jätk: viimased küsimused on üldiselt linnaruumi kasutuse kohta.

VI Linnaruumi kasutus

22_Mis eesmärgil põhiliselt külastate praegu kesklinna?

22.1_Kui tihti (nädalas)?

23_Kas kesklinna külastamise eesmärgid ja sagedus olid varem samad (va tööl käimine)?

23.1_Kui “ei”, siis mis põhjusel?

24_Mis eesmärgil külastate praegu teisi linnaosasid (va tööl käimine)?

24.1_Kui tihti (nädalas)?

25_Kas teiste linnaosade külastamise eesmärgid ja sagedus olid varem samad (va tööl käimine)?

25.1_Kui “ei”, siis mis põhjusel?

Täna vastamast!

Peale intervjuud: küsida nõusolekut ja selgitada osalemist passiivse mobiilpositsioneerimise uuringus. Peab olema EMT klient!

Millist mobiilioperaatori teenust Te kasutate? Kui Te olete EMT klient, siis palun Teil selle uuringu raames osaleda passiivse mobiilpositsioneerimise uuringus.

St Teie mobiiltelefoni kõnede (väljuvad ja sissetulevad kõned) toimumise kellaaja ja asukoha andmete kasutamist (võrgukärje täpsusega 1000 m). Need andmed ei sisalda kõnede telefoninumbreid!

Kõnetoimingute andmeid kasutatakse inimeste aeg-ruumilise käitumise uurimiseks. Nende andmete järgi saab näha erinevust inimeste ruumikasutuses enne ja pärast töökoha kolimist (juhuks kui intervjuuga ei saa nii täpselt kõiki muutusi kätte, sest inimesed ei pruugi mäletada). Kõnetoimingute andmed on passiivse positsioneerimise andmebaasis kogu perioodi vältel salvestatud ning neid saab tagantjärele teatava täpsusega analüüsida.

Pärast ankeedi ja paspos andmete kokku viimist isiku tunnused kustutatakse ning analüüs toimub anonüümselt.

Andmete kasutamiseks on vaja Teie nõusolekut, selleks sõlmitakse Teie ja OÜ Positium LBS-i vaheline leping. Andmete kasutamiseks on vajalik, et teeksite oma viimase kuu kõnetoimingute väljavõtte iseteenindusbüroos.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Mirjam Veiler, (sünnikuupäev: 17.05.1987) annan

1. Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose kasutamiseks „Töökoha asukoha mõju linnaruumi kasutusele“, mille juhendaja on Siiri Silm,

1.1 reprodutseerimise, säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-i 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, 04.05.2013