

Liiklemine keeles ja ruumis

Sõna *liiklema* kasutus

TAURI TUVIKENE

Artikkel vaatlleb, kuidas keeles liiklemisest mõeldakse ja kirjutatakse, keskendudes sõna *liiklema* enese tähendusseostele, ennekõike selle reguleerivatele ja kohustavatele konnotatsioonidele. Näitan, et *liiklema* ja sellest tuletatud sõnad *liiklus* ja *liikleja* ei ole pelgalt ruumilise tegevuse tähistajad. Need väljendavad mõtlemisviisi, mille järgi „liiklus on erinevate liiklejatüüpide koostoime tulemus” (intervjuu, 16. XI 2016¹), ja arusaama, et jalakäijatel „on ka kindlasti olulised kohustused liiklejatena” (intervjuu, 16. XI 2016) ning nende reeglite eiramine paneb „ohtu teised liiklejad ka” (intervjuu, 30. VIII 2016), nagu väljendasid liiklusregulatsioonidega tegelevad ametnikud. Kuigi *liiklema*, *liiklus* ja *liikleja* on eelkõige oskuskeele terminid, on need levinud tavakasutuseski. Näiteks tekstianalüüsi vahendi Sketch Engine (vt Kilgariff jt 2014) veebitekstidel põhinevas eesti keele tekstikorpuses (etTenTen13) esineb sõna *liikleja* 3209 korda (nt sõnal *laulja* on 10 043 vastet).

Artikkel lähtub inimgeograafias olulisest liikuvusparadigmast, mille järgi *liikumine* ei tähenda pelgalt ühest paigast teise jõudmist, vaid hõlmab ka tegevustele omistatud tähendusi ja võimusuhteid (Cresswell 2006: 3). Niisiis ei avaldu need võimusuhted ainult vahetutes kogemustes või liikluse reguleerimise põhimõtetes, vaid ka sõna­des, mille kaudu tänavaruumi kasutust mõtestatakse ja korraldatakse. Kui terminit *liikuvuse pööre* (ingl *mobility turn*) kasutatakse tõenäoliselt enim sotsiaal­teadustes, siis Peter Merriman ja Lynne Pearce (2017) rõhutavad selle kesk­ust ja tähtsust ka humanitaarteadustes. Selle tõestuseks käsitlen liikuvuse väljen­damist keeles, uurides uudissõna *liiklema* kasutuselevõttu 1920. aastatel, kasutuse muutumist eestikeelsetes tänavaruumi korraldust puudutavates tekstides ning tarvitamist distsipliini, hoiatuse ja korralekutsumise kontekstis (vt ka kasutust Sketch Engine’is ja sealses korpuses etTenTen13). Seega ei käsitleta ruumi siinkohal kohtade ja nende tajumise aspektist, vaid liikumisest lähtuvalt: ruumi mõtestamine ei pea algama ruumist endast, vaid seda võib alustada ka neist paljudest liikumistest, mis sedasama ruumi loovad (Urry 2007).

Artikkel on saanud tõuke inimgeograafia­lasest uurimisprojektist, mille eesmärk oli mõista praktikute arusaamu jalgsi käimisest: kuivõrd peaks jalgsi käimine olema korraldatud, millised on vajalikud eeskirjad ja kuidas jagada vastutust eri liikumis­viiside vahel. Konkreetsetele sõnadele – *liikleja*, *liiklemine* ja *liiklus* – ei pööranud ma uurimuse algaasis tähelepanu. Sellest hoolimata kerkisid need sõnad esile, kui asu­sin andmeid põhjalikumalt analüüsima ja kokku viima teaduskirjanduses jalakäijaid

¹ Intervjuud on tehtud projekti „Kõnnitud linnamaastikud: sotsiaalmateriaalsed aspektid jalgsi­liikumisest ning selle regulatsioonidest Tallinnas” raames 2016. ja 2017. aastal. Intervjueeriti nii liiklusvaldkonnas töötavaid praktikuid kui ka n-ö tavakõndijaid.

kompleksselt mõtestava käsitlusega. Mõistsin, et tegusõna *liiklema*, selle tegijanimi *liikleja* ja tegevust märkiv nimisõna *liiklus* pakkusid tänavaruumi korraldajatele mudeli, kuidas eri teekasutajaid ühtsena käsitleda. Nõnda ütles ka üks intervjuu andnud Tallinna liikluskorraldaja: „Jalakäija on samasugune liikleja nagu kõik teised – nagu bussijuht, nagu sõidukijuht. [...] Jalakäija võib panna kõiki teisi liiklejaid ohu alla.” (Intervjuu, 28. IV 2017) Selline võrdsustamine toob esile, et jalakäija on küll samaväärne teiste liiklejatega, ennekõike autojuhtidega, ent tänavaruumis jääb ta füüsiliselt nõrgemaks pooleks. See tähendab, et liikluses kannatavad jalakäijate vigade tõttu ennekõike nemad ise, kuid autojuhtide vead, mida võimendab autode „ohtlik tehniline ülesehitus” (Jain 2004) ehk kiirus ja mass, mõjutavad kõiki liiklejaid. Sõna *liiklema* kasutuseletulek ja tänapäevase tähenduse omandamine jäigi aja-järku, mil algas aktiivne autostumine ning koos sellega järjest suurem kõigi liiklejate reguleerimine. Sarnaselt protsessiga, mida kirjeldas transpordiloolane Peter Norton (2008) Ameerika Ühendriikides, allutati ka Eestis liiklust reguleerides jalakäijad järjest enam eeskirjadele. Kui algsetes liiklust suunavates tekstides oli jalakäijat vähe mainitud ja tähelepanu oli sõidukijuhtidel, siis paralleelselt autostumisega 1920. aastatel ja 1930. aastate alguses hakati ka jalakäijate liikumist rohkem reguleerima. Täpsustati, kus tohib teed ületada, ja selgitati, kuidas tähelepanelikult käituda. Nendele ja paljudele teistele hiljem tekkinud ettekirjutustele on Eestis lisandunud näiteks kohustus kanda helkurit, millega nõutakse jalakäijatelt justkui autodega samalaadset „tehnilist valmisolekut”.

Seega hulgun (või kooserdan, vt selgitust allpool) keeleteaduslikus liikluskorraldus-süsteemis ja võib juhtuda, et astun vales kohas tee ega mõista valgusfoori värvide tähendusi. Siiski on sõnade tähenduste avamine ja kasutuskontekstide refleksioon miski, mis puudutab igat humanitaarteadlast, mitte ainult keeleteadlast. Liiklemisega seotud sõnade kasutamine võiks olla pelgalt liikluskorralduslik probleem, ent sõnade leviku ja tähendusvarjundite tõttu avavad need ka sõnakasutust tavaelus. Keelekasutust vaatlen ennekõike liiklemist reguleerivates määrustes ja seadustes, ent põikan ka meediamaailma. Artiklis annan ülevaate liiklusteemalisest dokumentatsioonist rõhuga maailmasõdadevahelisel perioodil. Peale selle tegin otsingu sõnadega *liikleja*, *liiklema* ja *liiklus* rahvusraamatukogu digiarhiivi väljaannete portaalis DIGAR, et saada ülevaade sõnade kasutusest meediatekstides. Et rõhk on sõnavara kasutuselevõtul ja kujunemisel, on käsitlus ennekõike ajalooline, kuid tuge pakkus ka Sketch Engine'i tänapäevakeele korpus, millest leitu toetas suuresti ülejäänud analüüsi.

Artiklis näitan, kuidas sõna *liikleja* arengul on jalakäijate liikumise reguleerimises tähtis koht. Kõndimise filosoofilise ja kultuurilise mõtestamisega on humanitaarteadustes tegelenud palju mõtlejaid ja teadlasi. Järgnevalt keskendungi kõndimisnarratiivile, mis loob tausta edasisele arutelule jalgsi käimisest liiklemise sõnavaras.

1. Jalgsi käimine kui filosoofiline tegevus

Kõndimine ja filosoofia on põimunud vähemasti vanakreeka peripateetikutest alates. Frédéric Gros käsitleb raamatus „Kõndimise filosoofia” (2015, e k 2016) kõndimisfilosoofilise mõtteleo arengut. Raamatus näeb, kuidas Nietzsche, Rousseau, Rimbaud ja esimese kõndimisfilosoofilise teose autor Henri David Thoreau loovad uut mõtet kõndimiskogemusest kantuna: nende jaoks on kõndimine mõtlemise eeldus, sest on looduslähedane ja võimaldab tavaelust põgenemist. Gros kirjeldab, et kõndimine võib küll olla üksluine, ent see ei tähenda, et kõndimine oleks igav (Gros 2016: 154–155). Samamoodi nagu Gros, seob ka Rebecca Solnit (2001) kõndimise ja ideede ajaloo. Võrreldes motoriseeritud liikumisviisidega, pakub aegade jooksul muutumata püsinud tegevus lähedasemat kontakti nii iseenda kui ka ruumiga. Selle tõttu on kõndimine oluline ka mõtlemise arengus. Veelgi enam, Solniti jaoks on kõndimine osa vaba olemisest ja vabaks saamisest, mida näitavad kas või poliitilised meeleavaldused. (Solnit 2001) Seega eelistatakse maastiku ja koha tunnetamiseks kõndimist, mitte transpordivahenditega liikumist. See võimaldab füüsilist ruumi kehaliselt tajuda lihastes, aistingutes ning lõpuks kujutelmades ja mälestusteski. (Wylie 2005) Kõndimine on samal ajal nii maastikku loov (Careri 2002), (filosoofilist) mõtlemist mõjutav tegevus (Gros 2016; Solnit 2001) kui ka ruumi ja maastiku tunnetamise viis (Ingold 2004; Wylie 2005). Need kolm mõõdet saavad kokku mõistes *flanöör*. Prantsuse kirjanikult Charles Baudelaire’ilt laenatud ja filosoof Walter Benjamini kaudu linna- ja kultuuriuuringutesse jõudnud mõistega tähistatakse üksildast tänaval uitajat, kelle jaoks on selline liikumine vaatlemise ja mõtlemise, linna vaikse lugemise vorm. Flanööriks olemine eeldab tihedat, samal ajal aga maastiku avarusega võrreldavat linnaruumi ja kapitalistlikku, tarbimisele suunatud keskkonda, millele oma aeglase ja sihitu uitamisega vastu tegutseda. (Gros 2016: 172–178) Tavaliselt ei liigu flanöör mootorsõidukiga, sest sel viisil on vabalt kulgev uitamine keeruline. Samamoodi võib flanööri mõista liikleja vastandina, nagu allpool lähemalt selgitan, sest sihitul uitamisel on võime vastanduda riiklikele regulatsioonidele, mis tavapäraselt elu organiseerivad ja raamistavad (De Certeau 2005).

Teadlased, mõtlejad, planeerijad ja aktivistid, kes on keskendunud jalakäijate liikuvuse uurimisele ja arendamisele linnaruumis, on samuti väärtustanud kõndimist seepärast, et koha- ja maastikutunnetuseks on see vahetum viis kui mootorsõidukitega liikumine (vt nt Gehl 2015; Middleton 2011), kuigi argumenteerides selle kasuks vähem poeetiliselt, kui tehakse eelmises lõigus viidatud teostes. Kõndimine pole ainult individuaalne ruumi tunnetamine, vaid soodustab ka sotsiaalsust: jalakäijal on lihtne teretada möödakäijat, samal ajal kui „metallist ja klaasist kookonis” (Sheller, Urry 2000: 744, 747) on seda teha keeruline. Lisades siia jätkusuutliku linnaarengu, mida kõndimine soodustab, tulebki esile, et jalgsi käimine tagab nauditavama ja sotsiaalsema linnakeskkonna. Seetõttu on jalgsi käimine tõstetud uuemates linnaplaneerimise ja liikuvuskorralduse käsitlustes esiplaanile: linna tuleb planeerida kõndijate jaoks (vt nt Hass-Klau 2014; eesti keeles võtavad problemaatika kokku Tuvikene jt 2020).

Vajaduseni planeerida linna, mis arvestaks jalakäijatega, on viinud aastakümnete-pikkune autostumine ning modernsemaks muutunud linna- ja liikuvuse planeeri-

mine. Ka varem polnud jalakäija kõige tähtsam tänaval liikuja, vaid kahtlemata üks ohvritest ebavõrdses linna- ja ühiskonnakorralduses. Enamikust kõndijatest olid XIX sajandil tähtsamad hobuveokil liikujad, aga ka kõrgemast klassist jalakäijad. Sellest hoolimata olid tänavad enne autostumist avatud mitmesugusele risti-rästi põimunud liikumisele ja tegevusele: jalakäijad ületasid tänavaid seal, kus oli mugavam, ja väiksemad tänavad olid laste mängimiskeskkond (Norton 2008). Sellise korralduse pärast nähti esimeste autodega toimunud õnnetustes süüd esmajoonelise motoriseeritud vahendi juhtidel (Norton 2008). Maailma enim motoriseeritud riigis Ameerika Ühendriikides muutus auto tänavapildis aina tähtsamaks ja jalakäija liikumisharjumustele ei pööratud enam tähelepanu. Autode sirgjooneline sõit, kiirus ja raskused seisma jäämisel muutusid normiks ning probleemseks osutus hoopis jalakäija, keda nähti suures linnas kogenematu ja matslikuna, kui ta ei osanud õiges kohas üle tee minna ega andnud autodele teed – neid kutsuti näiteks inglise sõnaga *jaywalker* 'hajameelne jalakäija'. (Norton 2008: 73–79) 1920. aastatel sai jalakäijatest, kes olid algselt nende ruumi tunginud mootorsõidukite ohvrid, justkui liiklusemasinale allutatud masinaosad, kes pidid järgima rütme, mille tõid tänavatele autod (Hornsey 2010). Kõndijatest said sel ajal „jalgsi liikuvad juhid” (ingl *drivers on foot*) ehk „jalakäijad, keda koheldakse kui reeglite järgijaid või reeglite rikkujaid”, selle asemel et näha neid tähendusloome ja tõlgendamise osana (Demerath, Levinger 2003: 231). Sedakaudu ongi jalakäijad kui „jalgsi liikuvad juhid” erinevad ülal kirjeldatud kõndimise kohta tehtud uuringutes ja filosoofilises kontekstis kujutatust. Peaaegu kõikjal maailmas muutus mõtlemine: liikluse osaks said autod kui jalakäijate maailma sissetungijad. Eestis leidis sama muutus aset umbes kümnend hiljem kui Ameerika Ühendriikides ja paralleelselt uue sõna *liiklema* keelde tulekuga.

2. Kuidas kujunes sõna *liiklema*?

Sõna *liiklema* tõi eesti keelde keeleteadlane Johannes Voldemar Veski eesmärgiga katta inglise sõna *communication* ja saksa sõna *Verkehr* tähendusvälju. Veski tuletas selle saarte murde sõnast *liikima*: see tähendab „eeskätt mingisuguste inimeseliikidega ühenduses, vahenduses ehk „läbikäimises” seismist” (Veski 1922).² Kuigi sellise ühenduses olemise ajal võib toimuda ka inimeste, asjade või info liikumine, ei ole liikumine Veski jaoks võrdne ühenduses olemisega.

Algne tähendus ei olnud seega samaväärne verbi *liiklema* tänapäevase kasutuse ja seostega. Tõsi, sõna *liiklus* kasutatakse tänapäeval ka laeva- ja lennuliikluse tähenduse, mis rõhutab samuti ühenduses olemise aspekti. Kuid esmajoonelise sõnast *liiklema* just tänavaruumis tegutsemise vaste, mis annab edasi eri liikumisvahendite ja -viiside vahelist käitumist: jalakäijad liikleavad, autod liikleavad ja tänaval on liiklus. 1920. aastate tähenduses *liikluse* asemel kasutatakse tänapäeval pigem sõna *kommunikatsioon*. 1920. aastate lõpul ja 1930. aastate esimesel poolel omandasid *liiklema* ja

² Tänan Eesti Keele Instituudi vanemleksikograafi Udo Uibot selle viite eest (e-kirjavahetus novembris 2017). Eesti keele sõnapere sõnaraamat paigutab *liiklema* samasse perre sõnaga *liikuma* (<http://www.eki.ee/dict/sp/index.cgi?Q=liikuma&F=M>).

liikleja tänapäevasele kasutusele ligilähedase tähenduse. Osas liikluseeskirjadest tuli kasutusele ka termin *liiklusest osavõtja*. Tõlkija ja ajakirjanik Henno Meriste (peitununa Vidrik Vussermanni pseudonüümi taha) sõnas, et see vastab ehk täpsemini kui *liikleja* „asja sisule”, sest liiklusest võtab liikleja „teadmatult osa ka siis, kui ta antud tänaval või antud asulas parajasti üksinda kõnnib” või autoga sõidab (Vussermann 1969). Ent 1973. aastast kehtinud liikluseeskirjades oli sõna *liikleja* kasutatud kohe dokumendi alguses: „Liiklejad ja muud isikud peavad toimima käesolevate eeskirjade ja nende põhjal väljaantavate juhendite ning muude normatiivaktide kohaselt, et mitte takistada liiklust, ohustada inimesi, põhjustada riiklikele või ühiskondlikele organisatsioonidele ja kodanikele varalist kahju” (NSV Liidu Siseministeerium 1978: 3).

Uuemates liikluseeskirjades ja praegu kehtivas liiklusseaduses on nii *liiklema*, *liiklus* kui ka *liikleja* läbivalt kasutusel ja kaks viimast seejuures mõistena defineeritud. Liiklusseadus (2011) määratleb liikleja nii: „[---] isik, kes osaleb liikluses jalakäijana või juhina.” Samalaadne definitsioon oli kasutusel juba 1986. aasta liikluseeskirjades, üksnes selle vahega, et ära on kaotatud liikleja kui sõitja või kariloomade ajaja (NSV Liidu Siseministeerium 1986: 5). Liikluse all mõeldakse jalakäijate või sõidukite „liikumist ja paiknemist teel”. Peale spetsiifilise kasutuse on liiklemisega seotud sõnad käibel meedias. Näiteks esineb sõna *liikleja* 2019. aasta Postimehe 37 artiklis, millest küll enamik on liiklusteemalised uudised. Juba varem viidatud tekstianalüüsi vahendi Sketch Engine (etTenTen13) otsing annab sõnale *liikleja* rohkem vasteid (3209) kui sõnadele *jooksja* (2280) või *jalutaja* (705), mis on umbes samas suurusjärgus sõna *luuletaja* (4300) vastetega. Enamik *liikleja* kasutusi on sarnased oskuskeele sõnaga seadusandlikes tekstides, st *liikleja* on keegi, keda distsiplineeritakse, manitsetakse, hoiatatakse ja teavitatakse. Sõna esineb peamiselt koos omadussõnaga *seaduskuulekas*. Seega on mõistetav, et *liiklema* ja *liikleja* pole niivõrd sõnad, mida enesekirjeldusena jalgsi käimise kohta kasutada. Iga päev jalgsi liikuv tallinlane vastas intervjuus järgmiselt:

Jalgsi käies ei ole nagu väga liiklemine [---]. Tunnetuslikult ta ei ole nii palju liiklemine, kui on autosõit või jalgrattasõit näiteks. Siis ma tunnen ennast küll liiklejana. Üritan väga teadlikult liigelda: seadusi järgides, vaadates, et kellelegi otsa ei sõida. Aga jalakäijana ei ole liikleja. Niisama kooserdaja. [Naerab] (Jalutusintervjuu, 15. II 2017)

Intervjueeritav rõhutas huvitavalt sõnavaliku tähtsust: liikleja on reeglite järgija, aga vaba kõndija on keegi, kelle kohta oleks parem kasutada sõna *kooserdaja*. See tsitaat võtab paljusi kokku siinse artikli ühe sõnumi: jalakäijad on allutatud regulatsioonidele ja see allutatus on seotud kasutatava sõnavaraga. Alternatiivid sõnadele *liiklemine* ja *liikleja* – nagu intervjueeritava pakutud *kooserdama* – lubavad teistsugust, ennekoike vabamat arusaama jalgsi käimisest. Kuigi enda kohta ei öelda, et ma „liikleks nüüd poodi”, ega sõbralt või kolleegilt ei küsita „Kuidas liiklemine läks?”, on liikleja-liikleb-liikluses-mõtlemine kandunud ka n-ö tavainimese maailma. Ühelt poolt ei seisa liiklusregulatsioon lahus tavakogemustest (see puudutab meid kõiki), teisalt järgivad Eesti jalakäijad hoolsalt reegleid. Seda kinnitab nii igapäevakogemus, mille järgi ootavad jalakäijad oma järke punase fooritule taga, sõltumata autoliikluse

tihedusest, kui ka statistika helkurite vastuvõtu kohta (Turu-uuringute AS 2016). Selleks et vältida masinakeskse mõtlemise ülekaalu, on vaja ka teistsugust jalgsi käimise sõnavara rõhutada. Enne kui jõuan sõnavarani, annan ajaloolise ülevaate sellest, kuidas said *liiklema* ja *liikleja* jalakäijaid valitseva ja allutava liikluse mõtte osaks.

3. *Liiklema* ja *liikleja* kui jalakäijate regulatsioonidele allutajad

Sõna ei alluta pelga olemasoluga ega isegi sellega, kui see välja öeldakse. Samamoodi ei näe kõik kõndijad jalakäijate reguleerimist negatiivsena ega taju seda pealesunnituna. Siiski on koos sõnaga *liikleja* saanud jalakäijast reeglite objekt, kes järjest rohkem reeglitele allutatakse.

3.1. *Liiklemine* Eesti esimestes liikluseeskirjades

Eestisse tulid liikluseeskirjad, mis olid tänapäevastega võrreldes esialgu väga lakoonilised dokumendid, umbes samal ajal kui teisteski arenenud maades: 1908. aastal Eestimaa kubermangus ja 1910. aastal tervel Eesti alal. Sel ajal oli riigis vaid kümme-kond autot, neist kaheksa Tallinnas (Vende 1989: 36). Dokument keskendus peamiselt autode tehnilistele parameetritele ja juhtide oskustele ning neile esitatavatele nõuetele, aga selles oli mainitud ka parempoolset liiklust, kiiruspiirangut ja üldist nõuet olla teiste liiklejate suhtes ettevaatlik (Vende 1989: 66). Eeskirjas ei esinenud veel sõnu *liikleja*, *liiklema* ja *liiklus*. Dokumendi põhieesmärk oli hallata autode tekitatud ohtu. Jalakäijaid dokument ei käsitlenud ning selles polnud kirjas ka nende kohustusi ega vastutust. 1922. aastal vastu võetud Tallinna liikluse organiseerimise dokumendis (Tallinna Linnavolikogu 1922) oli juba mainitud jalakäijaid kui kedagi, kelle suhtes peavad sõidukijuhid olema ettevaatlikud: „Juhid on kohustatud jalakäijaid, kellest nad mööda sõidavad, õigel ajal hoiatama: mootor-, sõidu- ja veoriistadel sellekohase signaalitoruga ja hobusesõidu veoriistadel – hüüdega, ja jalakäijatest ettevaatlikult sõidu- või veoriista liikumise sihis pahemalt poolt mööda sõitma” (Tallinna Linnavolikogu 1922: 722).

Kuus aastat hiljem võttis Tallinna linnavolikogu vastu dokumendi „Liikumise määrus” (Tallinna Linnavolikogu 1928). Pealkirjast selgub, et kasutati küll sõna *liikuma*, kuid mitte veel sõna *liiklema*. Selleski dokumendis ei olnud jalakäijaid rohkem mainitud, kui välja arvata punkt, mis keelab neil jalutada jalgratastele mõeldud teedel.

1933. aastal jõustus „Liiklemise määrus”, esialgu küll ainult Tallinnas (Pealinna Teataja 1933). Kuigi ka see dokument reguleeris peamiselt sõidukite liiklemist, oli määrus oluline samm jalakäijate liiklussüsteemi loomise poole. Esimest korda esineb dokumendis sõna *liiklemine*, mis käib ka jalakäia liikumise kohta, kuigi sõna *liikleja* veel ei kasutata. 1936. aastal laiendati liiklusreegleid kogu riigile ja dokumenti jõudis ka sõna *liikleja* (Teedeminister 1936, vt nt § 2 lg 1). Kuigi selles polnud jalakäijate kohta eraldi reegleid, nagu on praeguses liikluseaduses, oli regulatsioonil kõikehõlmav ambitsioon: „Liiklemise korraldamine ja liiklemine avalikel teil, täna-

vail ja platsidel toimub käesolevate määruste eeskirjade kohaselt” (Teedeminister 1936: § 1). Kusjuures „käesolevate määruste alla kuulub igasuguste liiklusvahendite kui ka jalakäijate, ratsanikkude ja loomade liiklemine” (Teedeminister 1936: § 1).

Liiklusregulatsioon püüdis jalakäijate käitumist mitmeti korraldada. Nagu varasemates dokumentideski keelab ka 1933. aasta määrus jalakäijatel sõiduteed kasutada ja nende sinna sattudes kohustab neid sõidukitele eesõigust andma (Teedeminister 1936: § 10). Selles määruses on ka nõue ületada sõiduteed kõige lühemat teed pidi selleks ettenähtud kohtades, takistamata „teiste liiklusest osavõtjate liiklemist”, ja määruse kohaselt peab jalakäija „liiklusvahenditele andma liiklemiseesõiguse” (§ 39). Seega määrati ka jalakäijatele liiklusreeglid ja nad pandi raamidesse, mille piirid määras ohutus.

3.2. Liiklemise meediakajastus 1930. aastatel

Liiklema ning sellega seotud sõnad *liiklus* ja *liikleja* levisid aktiivselt ka väljaspool seadusandlikku teksti: näiteks olid need juba aastakümneid kasutusel ajakirjanduses, kus järjest enam manitseti jalakäijaid. Üks ajalehele kirja saatnud inimene väljendas, et õnnetuste vältimiseks „peab iga liikleja täpselt täitma liiklemisreegleid”, kuna „reeglite rikkumine põhjustab õnnetusi, mis tihti lõpevad surmaga” (J. L. 1931a). „Ometigi peaks iga liikleja seda arvestama, et õnnetusega on seotud inimelud ja tihti just selle elu, kes rikub liiklemisreegleid. Ei suuda ju sõidukijuht igakord ja igas olukorras ära hoida õnnetust, kui kaasliikleja kergemeelselt selleks annab põhjust.” (J. L. 1931a)

Siin kumab läbi kannatanut süüdistav mõtlemisviis. Tsitaadis kirjeldatud arusaam põhineb eeldusel, et reeglite olemasolu ja nende järgimine viib õnnetuste kadumiseni, kusjuures reeglid on kõigile võrdsed. 1933. aastal ilmunud artiklis nimetatakse neid „õnnetusi vältivateks reegliteks”, millest jalakäijad piisavalt kinni ei pidavat (Pealinna Teataja 1933). Artiklis viidatakse jalgsi käimisele ka sõnadega *jalutama* ja (*sõiduteid*) *kasutama*, valdav toon on moraliseeriv. Mitmel korral tarvitatakse sõna *liiklemine*, mis toimub ennekõike sõiduteel. Selline „uue liiklemise-määruse” reeglite järgi liiklev jalakäija on märk, et Tallinn „ei ole [---] enam külatänav, kus jalakäija võib liikuda oma tujude kohaselt”. Sellises modernses linnas peavad jalakäijad olema liiklemisele allutatud, kasutama sõiduteid „ainult äärmise tarviduse korral”, takistamata „sõidu- ja veoriistade liiklemist”. (Pealinna Teataja 1933) Kasutatud sõnavaras on *liiklemine* tähtsal kohal.

Nii nagu juriidilistes dokumentides kasutati ka ajakirjanduses sõna *liiklema* 1920. aastate lõpus. Sõna *liikleja* on hilisem, valdavaks muutus see alles 1930. aastatel. 1930. aastate alguses kasutati mõlemat Päevalehe rubriigis „Tehnika nurk”: „Kokkuvõetult – autoõnnetuste ärahoidmises peab iga liikleja täpselt täitma liiklemisreegleid. Lastele peavad vanemad selgitama, missugused tagajärjed võivad olla nende ulakustel, mis sihitud sõidukite vastu, ja neile kindla käega panema piiri.” (J. L. 1931a) Selles kasutuses rõhutatakse sõnaga *liikleja* kõigi vastutust, aga jalakäijate vastutus tekib siis, kui neist saavad liiklejad.

Kahjuks ei arvesta meie liiklejad seda alati. Palju põhjusi õnnetusteks annavad liiklejad ise. Sagedane reeglite rikkumine on meil muutunud kombeks. Eriti paistab see silma sõidukite suhtes. Millegipärast lubatakse sõiduki suhtes rohkem liiklemisreegleid rikkuda, kui kellegi teise suhtes. (J. L. 1931b)

Seega on kõik liiklejad, kes peavad võrdselt ohutuse eest vastutama ja kohusetundlikud olema. Selle arusaama järgi poldud senini jalakäijate käitumisse kuigi tõsiselt suhtutud. Nad ei olnud ise piisavalt vastutustundlikud olnud ja neid ka ei kohustatud selleks. Viimasele osutab hästi 1937. aasta ajakirja *Auto* artikkel, milles toonitatakse, et kogu vastutus „korrapärase liiklemise” tagamiseks ei peaks olema sõidukijuhil (T. P. 1937). Selle asemel peaksid reeglid palju laiemalt tegelema nendega, kes „ei osuta hoolet ega ettevaatlik[k]ust liiklemisel ja on seega õige sageli valmis põhjustama liiklemisõnnetust” (T. P. 1937: 149).

3.3. Politsei paneb liiklemises vastutuse jalakäijatele

Ajakirjanduses võttis sõna ka politsei, kes pani 1930. aastatel järjest suurema vastutuse liikluses jalakäijate õlule (Eesti Politsei 1934). Politsei sõnavõtted rõhutavad, et õnnetused juhtuvad siis, kui hooletud on mõlemad, nii jalakäijad kui ka autojuhid. Siiski paneb üks kirjutis vastutuse pigem sõidukijuhtidele, kuna „ettevaatamatult sõitmisel tekkinud õnnetused nii inimestega kui ka sõidukitega on alati raskemad kõigist muist seadusevastaseist liiklemisjuhtumest” (Eesti Politsei 1934: 355). 1920. ja 1930. aastate liiklusjärelvalve temaatikat analüüsinud Rein Kaldma (2011) toob esile, et politsei oli kuni 1930. aastate esimese pooleni keskendunud sõidukitele kui peamisele ohuallikale. Kaldma (2011: 206) väidab, et õigupoolest oli linnatänav politsei arvates oma kitsusega mootorsõidukitele üpris sobimatu ja nõudis juhtidelt ettevaatlikku sõitmist. Ent selline sõidukijuhtide vastutust rõhutav käsitlus pälvis ajakirjanduses kriitikat.

Kui 1930. aastate keskpaigani oldi ajakirjanduses jalakäijate vastutuse ja süü rõhutamisel ettevaatlik, siis mõni aasta hiljem oli kuulda juba jõulisemaid sõnavõtte. Näiteks: „Suurt tööd liiklemise reguleerimisel nõuab kõikide maade politseilt meie lugupeetud jalakäija, sest viimane ei lase endale ette kirjutada meeleldi, kuidas ta peaks liikuma tänaval” (Maanteede Talitus 1938: 3). Järgmine lause paneb paika *liikluse* ja selle korraldamise tähtsuse: „Kuid kes arvab, et temasse ei puutu liiklus ja liikluskorraldus, on eksiarvamusel, sest niipea, kui keegi astub üle oma maja läve, kuulub ta selle suure massi hulka, kes tarvitab liiklemiseks tänavaid” (Maanteede Talitus 1938: 3).

Liiklus ja liiklemine tähistavad seega kõiki haaravaid tegevusi, mille käigus tuleb järgida „õnnetusi vältivaid reegleid” (Pealinna Teataja 1933). Liikluses on nõutud „ühepoolset dshentlmenlikkust”, kuna „mootorsõiduki juhi kohta on liiklemismäärus sunduslik, selle mittetäitmine karistatav, jalakäija kohta aga mitte”, samal ajal kui liiklejad on „ühine pere”, olgu nad siis sõidukil või jalgsi, mistõttu on „liiklemise takistamine ka teatav ebadshentlmenlikkus jalakäija poolt” (U. D. 1937). Selles käsitluses on põimunud ranged ettekirjutused ja moraalireeglid.

Liiklust mõistetakse moodsa, linliku olemusega keskkonna osana. „[---] on vaja inimesis äratada vaistu ja teadvust nii keerulise ja raske asja suhtes, kui seda on tänapäeva liiklus,” kirjutab Politseilehes H. Tann (1939: 527). Ka Maanteede Talitus (1938: 4) märgib, et „jalakäija ikka veel ei tunne õigeid liiklusviise ja põhjustab palju õnnetusi”. „Idealse olukorrani” jõudmine „kiiretempolises liikluses” nõuab veel palju muudatusi, mille võti peitub ka jalakäijate liikluse asetumises „kindlasisse raamesse” (Tann 1939: 527, 526).

3.4. Distsiplineeritud liiklejad

Mure ohutuse pärast koos vastutuse, aga ka ühtlustatud reeglitega viib järjest suurema vajaduseni organiseeritud kampaaniate järele. 1938. aastal toimus Eesti Vabariigis esimene liiklusohutusele suunatud avalik üritus. Seda korralditi aasta hiljem, mil toimus aktsioon „Peata kanad”, milles peata kanadeks riietunud näitlejad näitasid rahvale kujundlikult jalakäijate vastutustundetust. Päevaleht (1939) kajastas üritust ja rõhutas, et see näitas täpselt, kuidas „ei tohi liigelda ja kuidas peab toimuma õige liiklus”. Mõlemal üritusel tutvustati jalakäijatele suunatud reegleid, neid levitati brošüüridena, mille tiraaž oli 1939. aastal 200 000. Niivõrd täpseid reegleid nagu selles brošüüris kirjas poldud selleks ajaks veel kohustuslikuna sõnastatud. 1939. aasta ürituse jaoks sõnastati jalakäijatele 12 käsku, mille hulgas olid näiteks „sõidutee kuulub sõidukeile, seepärast ettevaatust enne sõiduteele astumist” või manitsused tänaval käies ajalehti ega raamatuid mitte lugeda (Postimees 1939a). Jalakäijate reguleerimises oli oma osa arusaamal jalakäijate haavatavusest võrreldes teiste liiklejatega ja sellest tuleneval vastutusel (vt Postimees 1938). Selliste aktsioonide eesmärk oli liikluses distsipliini saavutamine. Distsipliini rõhutas ka teedeminister Nikolai Viitak:

[---] liiklusnädal püüab ajutise kõvendatud liiklemiskontrolli ja vastava selgitustööga haarata liiklejate laiu hulki ja juhtida kogu rahva tähelepanu kõvema distsipliini vajadustele. Statistika näitab, et vähene liiklemisoskus ja madal liiklemise distsipliin on liiklusõnnetuste peamiseks põhjuseks. (Postimees 1939b)

Liiklusohutusnädalast kirjutanud Politseileht viitaski reeglite järjest suuremale distsiplineerivale rollile (Tann 1939). Ideaalsed liiklevad distsiplineeritud liiklejad organiseeritud liiklussüsteemis reeglite järgi, ning selle poole püüdes liikluskorraldus siis ja püüdleb praegugi. Sellise mõtteviisi järgi on jalakäijad modernse liiklussüsteemi osa (Amato 2004; Hornsey 2010), nad on allutatud reeglitele sarnaselt tehasetööliste või armeega, kus industrialiseerimine muutis „hulga mitmekesisest päritolu, erineva emakeele, oskuste, keha suuruse, kõnnaku, sammude ja liikumisviisiga” üksteisele võõraid inimesi „ühtseks kehaks” (Amato 2004: 219). Liiklemisega seotud sõnavara kajastab sellist mõtlemist: *liiklus* on distsiplineeritud süsteem ning *liikleja* reguleeritud ja vastutustundlik toimetaja selles masinavärgis. Ka teksti analüüsi vahend Sketch Engine ja selle tekstikorpuse etTenTen13 analüüs näitab, et nimisõnaga *liikleja* on seotud omadussõnad *seaduskuulekas*, *eeskujulik*, *korralik* ja *korrektne*.

Mõttemudel, mis arenes välja 1930. aastatel ja mida andis hästi edasi 1939. aasta liiklusohutuse propageerimisele suunatud nädal, kestis edasi nõukogude ajal ja toimib tänapäevalgi. Sõnavaraga, mille hulka kuulusid *liikleja*, *liiklus* ja *liiklemine*, andis nõukogudeaegne regulatsioon ette selged jalakäijate käitumise nõuded. Näiteks 1945. aasta Nõukogude Eesti esimene liiklusregulatsioon tutvustas ka jalakäijatele liikluseeskirjade rikkumise eest määratavaid trahve (ENSV liikluseeskirjad 1945: 62). Sealt edasi on jalakäijate kohta käivad reeglid ja nõuded aina rangemaks läinud. Näiteks helkuri kandmine oli 1987. aasta eeskirjas soovituslik, hiljem muutus kohustuslikuks järjest rohkemates kohtades, kuni 2011. aastal jõudis liiklusseadusse nõue kanda helkurit kõikjal tänavaruumis. Peale selle on 1930. aastate ja nõukogude ajaga võrreldes lisandunud trahve: näiteks on joobes jalakäijal suurem rahaline vastutus kui kainel liikluseeskirjade rikkujal. See kõik võiks olla pelgalt liikluskorralduslik küsimus, aga et see on tihedasti põimunud konkreetsete sõnade kasutuselevõtu ja rakendustega, puudutab see ka kultuuriteadust, täpsemalt keelt ja kultuurikogemuste kohta kasutatavat sõnavara.

4. Kokkuvõte: mis sõnadega vabaneda *liiklemise* masinavärgist?

Kui sõna *liikleja* tähendusväli viitab distsiplineerimisele ja seega raamistab kõndijat, kas siis ehk mõni teine sõna annaks jalakäijale tähenduslikuma ning vabama positsiooni? Kas peaks püüdlema sõnavara muutmise poole regulatiivsetes tekstides?

Artiklist nähtub, et koos sõnaga *liiklemine* on jalakäija saanud osaks liikluseüsteemist, milles ta on võrdsustatud teiste liiklejatega, kuigi ta on väiksem oht teistele kui näiteks sõiduautod. Jalakäija kui liikleja käsitus unustab filosoofilise kõndija, jalutamise kui tunde ja meelelise seisundi ning muudab inimese kõige loomulikuma olemise avalikus ruumis süsteemi osaks. Selle vältimine on ka keelekasutusega seotud ülesanne, mistõttu võiksid sõnad, nagu *uitama*, *kooserdama* või *jalutama*, millel on vähem praktiline varjund kui *liiklemisega* seotud sõnavormidel, pakkuda vaheldust jalakäijate tegevuse kujutamisel.

Selline sõna on näiteks *flanöör* ehk uitaja, aeglane linna kogeja, ka sihitu hulkur, kes vastandub ratsionaalsele ja sihipärasele liikujale (vt nt Kurg 2004). Samas, liikleja eesmärgipärasusele ja organiseeritusele vastanduvad ehk pareminigi sõnad, mis ei viita üksnes ruumi nautlemisele ega ole romantilise konnotatsiooniga, nagu *flanöör* siiski on. Sõnades, mis on seni olnud liiklemise vaatepunktist negatiivse sisuga, võib neile uue sisu andmise ja seejärel nende kasutuselevõttuga olla potentsiaali alternatiivseks, seniseid arusaamu ümber pööravaks käsitluseks. Üks selline on näiteks inglise sõna *loiter*, millel on mitu tähendusvarjundit, kuid mida võiks eesti keelde tõlkida ka kui *kooserdama*, *aega surnuks lööma* või *uimerdama*. Inglise keeles on sõna negatiivse alatooniga, sellega kirjeldatakse enamasti madalamasse klassi kuuluvate inimeste, sageli noorte viibimist avalikus ruumis – kõnekeeles *passimist*, isegi *hän-gimist* (Rose 2015). Peale selle kasutatakse sama mõistet ka tähenduses 'liiga kaua teed ületama' (The Highway Code 2015: reegel 18). Seega on tegu nii ebakorrekts

liikleja kui ka jalakäijaga, kes tegutseb aktiivselt liiklejaks olemisele vastu. Järelikult, kui jalakäija ei taha olla liikleja, kui ta ei taha alluda liiklussüsteemi diktaadile, siis peaks ta saama logelejaks ja kooserdajaks. Ent see ei tähenda, et liiklusregulatsioonide tekstides peaks jalakäijat kirjeldama *liikleja* asemel sõnadega *uimerdaja* või *kooserdaja*. Pigem tähendab jalakäia lahtisidumine liiklejast ja liiklemisest kahte: ühelt poolt jalakäija mõtestamist liiklussüsteemist lahus olevana ja teisalt sõnade *liikleja* ja *liiklemine* kasutuse vähendamist jalakäija kohta (ka liiklusregulatsioonides), eelistades näiteks sõnu *kõndima* või *jalutama*. Niimoodi jõuab veidi lähemale uimerdajale, logelejale ja kooserdajale, kes jalakäija tegelikult on.

Artikli valmimist on toetanud Eesti Teadusagentuuri projektid „Maastikuline lähene-mine rurbaansusele” (PRG 398) ja „Kõnnitud linnamaastikud: sotsiaalmateriaalsed aspektid jalgsiliikumisest ning selle regulatsioonidest Tallinnas” (PUTJD580).

KIRJANDUS

- Amato, Joseph A. 2004.** On Foot: A History of Walking. New York–London: New York University Press.
- Careri, Francesco 2002.** Walkscapes: Walking as an Aesthetic Practice. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.L.
- Cresswell, Tim 2006.** On the Move: Mobility in the Modern Western World. New York–London: Routledge.
- De Certeau, Michel 2005.** Igapäevased praktikad I. Tegemiskunstim. Tlk Mirjam Lepikult. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Demerath, Loren; Levinger, David 2003.** The social qualities of being on foot: A theoretical analysis of pedestrian activity, community, and culture. – City & Community, kd 2, nr 3, lk 217–237.
- Eesti Politsei 1934.** Liiklemisala tegevusest Tallinna-Harju prefektuuris. – Eesti Politsei, nr 5, 1. IX, lk 352–360.
- ENSV liikluseeskirjad 1945.** Liiklemismäärused Eesti NSV teedel ja tänavail. Tallinn: RK Pedagoogiline Kirjandus.
- Gehl, Jan 2015.** Linnad inimestele. Tlk Kristjan Teder. Tallinn: Yoko Oma.
- Gros, Frédéric 2016.** Kõndimise filosoofia. Tlk Mari Tarendi. (Bibliotheca controversiarum.) Tallinn: Tallinna Ülikooli Kirjastus.
- Hass-Klau, Carmen 2014.** The Pedestrian and the City. London: Routledge.
- Hornsey, Richard 2010.** „He who thinks, in modern traffic, is lost”: Automation and the pedestrian rhythms of interwar London. – Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Bodies. Toim Tim Edensor. Farnham: Ashgate, lk 99–112.
- Ingold, Tim 2004.** Culture on the ground: The world perceived through the feet. – Journal of Material Culture, kd 9, nr 3, lk 315–340.
- J. L. 1931a.** Tehnika nurk. Abiandmisest autoõnnetuste juhtumel. – Päevaleht 27. VII, lk 7.
- J. L. 1931b.** Tehnika nurk. Õnnetuste põhjustest sõidukitega. – Päevaleht 22. VI, lk 7.
- Jain, Sarah S. Lochlann 2004.** „Dangerous instrumentality”: The bystander as subject in automobility. – Cultural Anthropology, kd 19, nr 1, lk 61–94.

- Kaldma, Rein 2011.** Välispolitsei kui liiklusjärelvalvega tegelev politseistruktuur Eesti oma-riikluse perioodil 1918–1940. – Eesti Maanteemuuseumi aastaraamat 2011. Toim Kersti Liloson. Tallinn: Eesti Maanteemuuseum, lk 153–240.
- Kilgarriif, Adam; Baisa, Vít; Bušta, Jan; Jakubíček, Miloš; Kovář, Vojtěch; Michelfeit, Jan; Rychlý, Pavel; Suchomel, Vít 2014.** The Sketch Engine: Ten years on. – *Lexicography*, kd 1, nr 1, lk 7–36.
- Kurg, Andres 2004.** Flanööri mitu elu. – *Vikerkaar*, nr 4–5, lk 105–114.
- Liiklusseadus 2011.** <https://www.riigiteataja.ee/akt/130062020019> (19. VIII 2020).
- Maanteede Talitus 1938.** Liiklemise keerises. Tallinn: Maanteede Talitus.
- Merriman, Peter; Pearce, Lynne 2017.** Mobility and the humanities. – *Mobilities*, kd 12, nr 4, lk 493–508.
- Middleton, Jennie 2011.** Walking in the City: The geographies of everyday pedestrian practices. – *Geography Compass*, kd 5, nr 2, lk 90–105.
- Norton, Peter D. 2008.** Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City. Cambridge, Massachusetts–London, England: The MIT Press.
- NSV Liidu Siseministeerium 1978.** Liikluseeskirjad. Tallinn: Valgus.
- NSV Liidu Siseministeerium 1986.** Liikluseeskirjad. Tallinn: Valgus.
- Pealinna Teataja 1933.** Tallinna uus liiklemise-määrus. – *Pealinna Teataja* 30. IX, lk 3.
- Postimees 1938.** Liikluseeskirjad jalakäijale. – *Postimees* 20. V, lk 9.
- Postimees 1939a.** Silmad lahti liiklemises. – *Postimees* 13. V, lk 2.
- Postimees 1939b.** Teadliku liiklemisdistsipliini poole. – *Postimees* 13. V, lk 2.
- Päevaleht 1939.** Kohalikke teateid. „Peata kanad” Vabadusväljakul. – *Päevaleht* 14. V, lk 6.
- Rose, Morag 2015.** Confessions of an anarcho-flâneuse, or Psychogeography the mancurian way. – *Walking Inside Out: Contemporary British Psychogeography*. Toim Tina Richardson. London–New York: Rowman & Littlefield International, lk 147–162.
- Sheller, Mimi; Urry, John 2000.** The city and the car. – *International Journal of Urban and Regional Research*, kd 24, nr 4, lk 737–757.
- Solnit, Rebecca 2001.** Wanderlust: A History of Walking. London–New York: Verso.
- T. P. 1937.** Palju kisa, aga vähe villa. Liiklemiskontrollist, mida teostatakse varest küljest. – *Auto*, nr 6, lk 148–149.
- Tallinna Linnavalikogu 1922.** Sunduslik määrus sõidu- ja veoriistade liikumise korraldamiseks uulitsatel ja avalikkudel platsidel. – *Riigi Teataja*, nr 147.
- Tallinna Linnavalikogu 1928.** Liikumise määrus. – *Riigi Teataja*, nr 47.
- Tann, H. 1939.** Liikluspropaganda. – *Politseileht*, nr 22, 4. XII, lk 525–527.
- Teedeminister 1936.** Liiklemismäärused. – *Riigi Teataja*, nr 82.
- The Highway Code 2015.** <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/rules-for-pedestrians-1-to-35> (19. VIII 2020).
- Turu-uuringute AS 2016.** Liikluskäitumise monitooring (jalakäijate helkuri kasutamine). https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2016.pdf (19. VIII 2020).
- Tuvikene, Tauri; Rehema, Merlin; Antov, Dago 2020.** Ligipäasetavuse muutused autostunud Eestis. – Eesti inimarengu aruanne 2019/2020. Toim Helen Sooväli-Sepping. Tallinn: SA Eesti Koostöö Kogu, lk 66–77.
- U. D. 1937.** Õigusi ja kohustusi jalakäijatele. – *Päevaleht* 14. IX, lk 2.

- Urry, John 2007. *Mobilities*. Cambridge–Malden: Polity.
- Vende, Valdeko 1989. Esimesest autost viimase voorimeheni. Tallinn: Perioodika.
- Veski, Johannes Voldemar 1922. Järelmärguseks „liikimise” asjus. – *Postimees* 4. III, lk 9.
- Vussermann, Vidrik 1969. Keeleveerud. – *Sirp ja Vasar* 25. IV, lk 6.
- Wylie, John 2005. A single day’s walking: Narrating self and landscape on the South West Coast Path. – *Transactions of the Institute of British Geographers*, nr 2, lk 234–247.

Tauri Tuvikene (1985), PhD, Tallinna Ülikooli humanitaarteaduste instituudi maastiku ja kultuuri keskuse vanemteadur (Narva mnt 25, 10120 Tallinn), tauri.tuvikene@tlu.ee

The word *liiklemine* ‘traffic’ in Estonian language space

Keywords: traffic, pedestrian, walking, mobility, flaneur

Embarking from the “mobilities turn” in social sciences and humanities, this article attends to the movement in urban space from the perspective of language. This is done by an analysis of one specific word in Estonian – *liiklema* directly translated as ‘to participate in traffic’ – its introduction and change of use. *Liiklema* is an invented term from the 1920s, brought to Estonian by recognised linguist Johannes Voldemar Veski, with an aim to find a word that would capture the meanings conveyed by *communication* in English or the German *Verkehr*. However, once the word *liiklema* entered use, it got a slightly different meaning than initially intended. While it is used in the meaning of air or maritime traffic, suggesting the initial meaning of *liiklema* (‘being connected’), when not used in conjunction with other words, it means being mobile and moving in street space, negotiating space and movement between different mobility devices: pedestrians (as well as various other vehicles and means of transportation) *liiklevad* (that is, they ‘do traffic’) and as a result there is *liiklus* (‘traffic’) in the streets. Then again, research literature inspired by the mobilities turn contains abundant critique towards pedestrians being likened to machines subservient to automobiles, which are the stronger party in street space. This perspective, critiqued by mobilities turn, as this article argues, is conveyed in Estonian by words such as *liiklema* or *liikleja* (‘road user’). As a human geographer wandering in language space without aiming at a linguistic approach, I discuss the meaning of words *liiklema* and *liikleja* and some different ways of participating in traffic by suggesting alternative terms that would better capture the substance of walking.

Tauri Tuvikene (b. 1985), PhD, Tallinn University, Center for Landscape and Culture, Senior Researcher (Narva mnt 25, 10120 Tallinn), tauri.tuvikene@tlu.ee