

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
Majandusteaduskond
Ragnar Nurkse innovatsiooni ja valitsemise instituut

Eduard Kärstna

**TALLINN KUI „VIIETEIST MINUTI“ LINN. LINNAJUHTIMISE
JA AMETIASUTUSTE KOOSTÖÖ ROLL SELLE LOOMISEL**

Magistritöö
Õppekava HAAM

Juhendaja: Ralf-Martin Soe, PhD

Tallinn 2025

Deklareerin, et olen koostanud lõputöö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele selle koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks.

Töö pikkuseks on 12 000 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Eduard Kärstna 15.05.2025

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. KONTSEPTSIOONI TUTVUSTUS , LINNAJUHTIMISE JA KOOSTÖÖ OLULISUS NING RAHVUSVAHELINE KOGEMUS	9
1.1. Kontseptsiooni tutvustus	9
1.2. Linnajuhtimise ja ametiasutuste koostöö olulisus kontseptsiooni põhimõtete rakendamisel	13
1.3. Rahvusvaheline kogemus kontseptsiooni elluviimisel	16
1.3.1 Pariis	17
1.3.2 Helsingi	18
1.3.3 Vilnius	20
2. METOODIKA	23
2.1. Poolstruktureeritud intervjuud	24
3. KONTSEPTSIOONI ELLUVIIMISE VÕIMALUSED JA TAKISTUSED TALLINNAS	26
3.1. Ametiasutuste, linnajuhtide ja nende rolli analüüs kontseptsiooni elluviimisel	26
3.1.1 Tallinna Linnaplaneerimise Amet	26
3.1.2 Tallinna Strateegiakeskus	31
3.1.3 Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet	35
3.1.4 Tallinna Transpordiamet	37
3.2. Järeldused kontseptsiooni elluviimise võimaluste ja takistuste kohta Tallinnas	39
4. ETTEPANEKUD	43
KOKKUVÕTE	47
SUMMARY	50
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	53
LISAD	60
Lisa 1. Poolstruktureeritud intervjuude indikatiivne kava ja intervjuueeritavate loetelu	60
Lisa 2. Linna juhtimis- ja arendusstrateegiad	62
Lisa 3. Lihtlitsents	64

LÜHIKOKKUVÕTE

Käesolev magistritöö uurib 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamise võimalusi Tallinnas, keskendudes linnajuhtimise ja ametiasutuste koostöö rollile. Kontseptsioon eeldab, et kõik igapäevaseks eluks vajalikud teenused nagu töö, haridus, tervishoid, kaubandus ja vaba aeg asuvad elukohast 15-minutilise jalutuskäigu või rattasõidu kaugusel. Töö eesmärk on välja selgitada, kuidas Tallinna juhtimisstruktuurid ja institutsionaalne koostöö toetavad või takistavad selle kontseptsiooni elluviimist.

Töö teoreetilises raamistikus käsitletakse rahvusvahelist kogemust kontseptsiooni realiseerimisel, tuginedes selliste linnade kogemusele nagu Pariis, Helsingi ja Vilnius. Lisaks toob autor esile linnajuhtimise strateegiad, 15-minuti linna rakendamise nurjatust ning institutsionaalse, strateegilise ja sisulise kompleksuste teooriaid. Uurimistöö tugineb kvalitatiivsele lähenemisele. Andmete kogumiseks viib autor läbi poolstruktureeritud intervjuud Tallinna linna strateegiliste arenduste ning linnajuhtimisega seotud võtmeisikutega ning analüüsib linna arengudokumente. Peamised uurimisküsimused keskenduvad Tallinnas esinevatele institutsionaalsetele, sotsiaalsetele ja poliitilistele teguritele ning arengudokumentide rollile kontseptsiooni toetamisel.

Töö tulemustest selgub, et kuigi 15-minuti linna põhimõtteid toetatakse teoreetiliselt ja mingil määral praktilisel tasandil, takistab nende täielikku ja süsteemset rakendamist poliitiliste otsuste ebastabiilsus, asutustevaheline desünkroniseerimine, ebaselged prioriteedid ning vähene strateegiline ühtsus. Uuring näitab, et arengudokumentide ja tegeliku tegevuse vahel on sageli vastuolu.

Autor soovib kontseptsioon selgelt arengustrateegiatesse integreerida, uuendada linna strateegilisi dokumente sh üldplaneeringut, luua siduvad planeerimisjuhised, kaaluda asutuste konsolideerimist, parandada koostöömehhanisme ning suurendada elanike sisulist kaasatust. Selliste sammude kaudu saab Tallinn liikuda inimsõbralikuma ja kestlikuma linnaruumi suunas.

Võtmesõnad: 15-minuti linn, linnajuhtimine, ametiasutuste koostöö, Tallinn.

SISSEJUHATUS

Praegu elab linnades ligikaudu 56% maailma elanikkonnast ning urbaniseerimise trend suure tõenäosusega jätkub, mis viib selleni, et aastaks 2050 linnaelanike protsent tõuseb juba 70-ni (World Bank Group, 2023). Euroopas elab linnades keskmiselt umbes 75% rahvastikust ning Eestis ligikaudu 71% (Our World in Data, 2024). Rohkem kui 80% maailma SKT-st tuleneb linnadest (World Bank Group, 2023), see tähendab, et linnad on äärmiselt olulised kogu inimkonnale majanduslikus ja sotsiaalses mõttes. Paljud inimesed veedavad suurima osa elust linnades ning seetõttu on oluline, et linnad oleksid elamiseks mugavad, jätkusuutlikud ning kõikide elanikegruppidega arvestavad.

Seda võib aidata saavutada üha rohkem leviv 15-minuti linna kontseptsioon (edaspidi kontseptsioon või 15-minuti linn), mida esmakordselt tutvustas prantsuse linnaplaneerimise ekspert ja teadlane Carlos Moreno (Moreno *et al.*, 2021). Kontseptsioon sai erilise hoo juurde COVID-19 pandeemia ajal, täpsemalt aastast 2020, mil inimesed olid sunnitud vähendama liikuvust ning muuta oma elamispaigad võimalikult isemajandavamaks. Kontseptsiooni rakendamise pionieriks peetakse Pariisi, täpsemalt selle linnapead Anne Hidalgo, kes võttis 15-minuti linna idee oma poliitilise programmi keskmesse, eesmärgiga muuta Pariis keskkonnasõbralikumaks ja hea elukvaliteediga linnaks. (*Ibid.*)

Kontseptsiooni peamine põhimõte seisneb selles, et kõik olulisemad linna teenused ja asutused nagu töö, haridus- ja tervishoiuasutused, toitlustus, kultuur, rekreatsioonialad (pargid, puhketsoonid) oleksid kättesaadavad 15-minutilise jalutuskäigu või jalgrattasõidu kaugusel. 15-minuti linna planeerimise põhimõtted keskenduvad inimkesksele ja kestliku linnaruumi arendamisele. (*Ibid.*)

Tallinn on Eesti pealinn ning ka kõige suurem linn, kus elab seisuga 01.01.2025 ligi 34% Eesti elanikkonnast (Tallinn, 2025; Statistikaamet, 2025). Tallinna tellitud prognoosi kõige tõenäolisema stsenaariumi kohaselt suureneb pealinna rahvaarv 25 aastaga umbes 90 000 elaniku võrra (ERR, 2023).

Tallinn kui Euroopa Liitu kuuluva riigi pealinn peab olema eeskujuks nii Eesti linnadele kui ka teistele linnadele üle maailma, luues soodustava keskkonda elamiseks, investeerimiseks ning külastamiseks. Linna mugavus, kättesaadavus ja atraktiivsus mõjutavad igapäevaselt nii kohalike elanike kui ka välismaalaste otsusi, kes on või tahavad olla Tallinnaga mingil määral seotud. Kuna ülalmainitud tegurid sõltuvad suuresti linna keskkonnast, pakutavatest teenustest ning liikumisviiside mugavusest, on asjakohane kaaluda 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamist täies ulatuses ka Tallinnas. Kontseptsioon on tõestanud, et selle põhimõtete rakendamine võib soodustada majanduskasvu ja elanike heaolu suurendamist (Moreno *et al.*, 2021), kuigi kontseptsiooni rakendamise edu sõltub suuresti konkreetsest linnakontekstist ning hoolikast kaasavast planeerimisest. Majanduskasvu, eriti väikeettevõtete, ja elanike heaolu paranemise potentsiaal on kontseptsiooni juures märkimisväärne, kuid nõuab sotsiaal-majandusliku ebavõrdsuse ja linna taristuga seotud väljakutsetega tegelemist (Allam *et al.*, 2023).

Võib öelda, et Tallinn on viimastel aastatel panustanud üha rohkem liikumisviisidesse ja taristusse, mis soodustavad 15-minuti linna ideede rakendamist ning loobumist autoga liikumisest, kuid näiteks rattateede võrgustik on siiamaani üsna katkendlik ning mõned lahendused ei ole piisavalt ohutud. Ühistransporti kasutab peamise transpordivahendina veidi alla poole tallinlastest ning trend on pigem languses (Turu-uuringute AS, 2024), kuigi pidevalt uuendatakse veeremit ning ühistransport on olnud juba üle kümne aasta tasuta. Statistika näitab, et Tallinnas kasvab autode arv iga-aastaselt 5% võrra (Vaino, 2020), autot kasutab igapäevaselt või vahetevahel veidi üle poole Tallinna elanikest (Turu-uuringute AS, 2024).

Kuna kontseptsiooni elluviimise teema on väga lai ning puudutab mitmeid olulisi valdkondi, keskendutakse antud magistritöös linnajuhtimisele ning vastutavate asutuste koostööle. Käesoleva magistritöö peamine eesmärk on välja selgitada, kuidas linnajuhtimine ning vastutavate asutuste koostöö mõjutab kontseptsiooni rakendamist ning kuidas olukorda võiks parandada. Autori töökogemus kohaliku- ja riigivõimu asutustes kinnitab, et Tallinna ametiasutuste vahel on olemas ebakõlad ja teatud desünkroniseerimine tegevustes, kuigi need on ühe süsteemi osa ning peavad toimima tervikuna ühiste eesmärkide nimel. Autor arutas e-maili teel magistritöö teema kitsendamist Tallinna ametiasutuste teenistujatega eesmärgiga välja selgitada linnasisesed prioriteedid antud valdkonnas ning suurendada uurimistöö kasulikkust linnale. Autor saab kinnitada, et teema on organisatsioonisisestel arutlustel nii juhtkonna kui ekspertide tasandil.

Seega võib järeldada, et antud magistritöö teema on igati aktuaalne ülemaailmsete linnaplaneerimise trendide mõistes, samuti see on aktuaalne ja oluline ka Tallinnale.

Selleks, et töö eesmärgid täita, püstitatakse järgmised uurimisküsimused:

- 1) Millised tegurid ja lähenemised on rahvusvaheliselt kõige olulisemad ja tulemuslikumad 15-minuti linna kontseptsiooni edukaks rakendamiseks?
- 2) Millised struktuursed, institutsionaalsed ja sotsiaalsed tegurid mõjutavad 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamist Tallinnas?
- 3) Millisel määral soodustavad 15-minuti linna kontseptsiooni elluviimist olemasolevad Tallinna arengudokumendid?

Uurimisküsimustele vastuste leidmiseks autor kasutab kvalitatiivseid meetodeid. Kvalitatiivseteks meetoditeks on poolstruktureeritud intervjuud vastavate ametiasutuste juhtide ja võtmeotsustajatega ning Tallinna arengudokumentide analüüs. Autor avaldab tänusõnad kõikidele intervjuueeritavatele, kes panustasid lõputöö valmimisse läbi intervjuu andmise.

Töö on jaotatud neljaks peatükiks. Töö esimeses osas tutvustatakse kontseptsiooni lähemalt ning räägitakse rahvusvahelisest kogemusest kontseptsiooni elluviimisel. Teises peatükis käsitletakse uurimuse ülesehitust, kasutatud meetodeid ja protsessi läbiviimist. Kolmandas peatükis analüüsitakse ametiasutuste, linnajuhtide ja nende rolli kontseptsiooni elluviimisel poolstruktureeritud intervjuude abil. Samas peatükis tuuakse välja Tallinna arengudokumente, millist rolli nemad mängivad kontseptsiooni elluviimisel ja millisel määral seda soodustavad. Lisaks autor teeb järeldusi lähtudes saadud tulemustest ning töö eesmärkidest. Viimases peatükis autor teeb ettepanekuid Tallinna linnale kontseptsiooni elluviimise soodustamiseks.

Autor peab oluliseks mainida, et on saanud Tallinna linnalt raestipendiumi. Raestipendiumi eesmärk on „toetada ja tunnustada teadus- ja õppetöös edukaid magistrante ja doktorante, kelle uurimistöö seondub Tallinna linna kui kohaliku omavalitsuse tegevusvaldkondadega, on linnaelu korraldamise seisukohast rakendusliku väärtusega ning aitab kaasa mõne Tallinna linna ees seisva küsimuse lahendamisele“ (Tallinn, 2024).

Autori prima teadmise kohaselt tegemist on esimese lõputööga Eestis, kus käsitletakse 15-minuti linna temaatikat Eesti linna kontekstis. Töö autor ei pretendeeri täiuslikule üksikasjalikule kontseptsiooni rakendamise analüüsile, kuna teema hõlmab palju olulisi valdkondi, mida ei ole

võimalik ühes magistritöös sügavamalt analüüsida. Antud töö tulemiks on pigem luua tugev baas tulevasteks akadeemilisteks töödeks, linnasiseste ja riiklike asjakohaste arengudokumentide koostamiseks ning anda Tallinna linnale kui organisatsioonile ülevaadet olemasolevale olukorrale ja pakkuda meetmed selle parandamiseks.

1. KONTSEPTSIOONI TUTVUSTUS , LINNAJUHTIMISE JA KOOSTÖÖ OLULISUS NING RAHVUSVAHELINE KOGEMUS

Antud peatükis antakse ülevaade kontseptsioonist, tutvustatakse rahvusvahelist kogemust kontseptsiooni elluviimisel, antakse ülevaade linnajuhtimise teooriatest ja tõhusa linnajuhtimise ning koostöö olulisusest. Autor valis kolm linna, mis on rohkemal või vähemal määral edukalt rakendanud kontseptsiooni põhimõtteid. Need linnad on Pariis, Helsingi ja Vilnius. Kõik valitud linnad asuvad Euroopas, kuna Euroopa linnade ülesehitus on Eesti omadega sarnasem ja arusaadavam, kui näiteks Põhja-Ameerika, Austraalia jne omad. Pariis on välja toodud esimesena, sest seda peetakse kontseptsiooni rakendamise pioneeriks. Siis järgneb Helsingi, sest see on Tallinnale kõige lähedam põhjapoolne linn, mis on edukalt rakendamas kontseptsiooni põhimõtteid. Rahvusvahelise kogemuse tutvustus lõppeb Vilniusega, sest ühelt poolt Vilniuse linnapildi tase on meiega üsna sarnane ning ei saa veel öelda, et linn on teinud midagi märkimisväärset kontseptsiooni rakendamise osas. Teiselt poolt viimastel aastatel Vilnius on selles osas ette võtnud märksa võimsamaid samme võrreldes Tallinnaga, näiteks Vilniuse linnatänavate disainimise käsiraamatu väljatöötamine, mille põhimõtteid on aastast 2021 kohustuslik (teatud erisustega) rakendada kõikide tänavate projekteerimisel, ehitamisel ja ümberehitamisel (The City of Vilnius, 2021). Mainitud käsiraamatu põhimõtted suuresti haakuvad 15-minuti linna kontseptsiooniga.

1.1. Kontseptsiooni tutvustus

15-minuti linna kontseptsioon sai teoreetilise alguse aastal 2016, kui Prantsuse linnaplaneerija Carlos Moreno esitas idee, mille eesmärk oli muuta linnad inimsõbralikumaks ja jätkusuutlikumaks (Alberto & Radicchi, 2022). Idee keskendub linnade ümberkujundamisele selliselt, et elanikud saaksid oma igapäevased vajadused rahuldada 15-minutilise jalutuskäigu või rattasõidu kaugusel oma kodust. Igapäevaste vajaduste alla peetakse sellised teenused ja kohad nagu töö, haridus- ja tervishoiuasutused, kaubandus, kultuur ja vaba aeg. Kontseptsioon on saanud laialdast toetust eriti peale COVID-19 pandeemia algust (2019. aasta lõpp – 2020. aasta algus),

kuna see pakkus lahendusi pandeemia ajal teravnenud probleemidele nagu linnade ülerahvastatus, liikumise ajakulu, keskkonna- ja tervisekriisid, kohalike kogukondade iseseisvus, majanduslik toimetulek ja ebavõrdsus. (Moreno *et al.*, 2021; Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023)

Kontseptsiooni peamised põhimõtted on järgmised (Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023a):

1. Kättesaadavus: kõik peamised teenused ja kohad on elamutele lähedal.
2. Tihedus: tihe linnaplaneerimine soodustab teenuste ja kohtade kättesaadavust ning lühendab sõiduaega.
3. Mitmekesisus: segakasutusega piirkondade arendamine.
4. Paindlikkus ja kohanemisvõime: linnaruum ja -taristu peab olema disainitud selliselt, et vajadusel seda kiiresti ümber kujundada vastavalt muutuvatele vajadustele.
5. Inimkeskne disain: keskendutakse jalakäija- ja jalgrattasõbralikule taristule ja avalikule ruumile.
6. Ühenduvus: ühistranspordivõrgustiku arendamine ja pidev täiustamine, et toetada kohalikku elamist ja liikumist.

Alljärgnevalt on välja toodud üksikasjalikumalt iga põhimõtte olulisus, rakendamisvõimalused ja seosed teiste põhimõtetega.

Kättesaadavus: kõik peamised teenused ja kohad võiksid olla 15-minutilise jalutuskäigu või jalgrattasõidu kaugusel. See aitab vähendada sõltuvust isiklikust autost ja võimaldada inimestel elada tervislikumas, säästlikumas ja inimkesksemalt planeeritud linnakeskkonnas. Kättesaadavuse eesmärk on samuti vähendada sõiduaegu ning sellest tingitud stressi ja ajakulu. (Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023) Iga linnaosa või muu sobilikum piirkond (need erinevad linnati) peab pakkuma kõiki põhiteenuseid nagu kaubandus, tervishoid, haridus ja lastehoid, vaba aeg ja kultuur ning töökohad. Teenused peavad olema lähedal mitte ainult geograafilises mõistes („linnulennult“), vaid ka ajaliselt. (Pozoukidou & Angelidou, 2022) Linnaplaneerimises tuleb vältida eukleidilisi distantse (*euclidean distance*). See tähendab, et liikumisteed arvestatakse otse, sirgjoonelise kauguse kaudu kahe punkti vahel. Selline lähenemisviis ei arvesta tegelike liikumisteedega, mida inimesed linnades realselt kasutavad, sest linnas mõjutavad liikumisteede sõiduteed, hooned, looduslikud takistused jne. (Papadopoulos *et al.*, 2023) Oluline on mainida, et teenused oleksid kohalike keskuste läheduses, mitte linna kaugetes piirkondades või äärelinnas. Kättesaadavuse puhul on oluline linnaruumi tihedus ja jalakäija ning jalgrattasõbralik planeerimine. (Pozoukidou & Angelidou, 2022)

Tihedus: linnakeskkond peab olema üles ehitatud selliselt, et erinevad tegevused, teenused ja elamispinnad oleksid paigutatud suhteliselt väikesele geograafilisele alale. See mõiste algab enamasti üksikutest majadest ning lõppeb kvartalitega. Tihedus ei tähenda aga suurenenud elamispindade arvu, vaid pigem elukeskkonna tihedamat, kuid tasakaalustatud paigutamist, et inimesed saaksid kõik oma igapäevased vajadused täita lühikese aja jooksul, olles siiski avaras ja mugavas keskkonnas. Tihedus ja kättesaadavus on omavahel väga seotud. (*Ibid.*) Üks peamiseid tiheduse kontseptsiooni on segatud maakasutus, kus elamispinnad ja teenused on üksteisele lähedal või isegi samas hoones. Näiteks korterelamute esimestel korrustel võib olla erinevad äripinnad. (Murgante *et al.*, 2024)

Soomes praktiseeritakse nutikate moodulmajade lahendusi lasteaedade, -hoidude ja algkoolide jaoks. Moodulmaja lahendus annab paindlikkust ehitamisel, ümberehitamisel ning ka ümberpaigutamisel. (Adapteo, 2022 & 2022a)

Tihedus tähendab optimeeritud ja tasakaalustatud ruumikasutust. Tihedas elamurajoonis võivad olla nii väiksemad majad kui ka kõrgemad arhitektuurselt domineerivad majad. Oluline on, et tihedus ei viiks elukeskkonna kvaliteedi languseni, hoonestus peaks olema planeeritud nii, et inimesed tunneksid end oma kodu lähedal mugavalt ja turvaliselt. Samuti on oluline hoida tasakaalu rohealade ja muu avaliku ruumi vahel, integreerida loodust linnaruumi, et elanikud saaksid nautida rahu ja sotsiaalseid kohtumisi. (Murgante *et al.*, 2024)

Mitmekesisus: haakub suuresti nii kättesaadavuse kui ka tihedusega. Piirkond peab pakkuma erinevaid funktsioone, elamistingimusi, teenuseid, inimesi ja võimalusi. Mitmekesisus toetab elukeskkonna dünaamilisust ja paindlikkust, võimaldades igal kogukonna liikmel leida oma vajadustele ja elustiilile sobiva koha. See loob tugeva ja kaasava kogukonna, mis toetab sotsiaalset, majanduslikku ja kultuurilist rikastumist. Mitmekesisus peab arvestama erinevate sissetuleku, vanuse ja sotsiaaltaustaga inimestega. Piirkonnas peavad olema teenused ning vaba aja veetmise ja sotsialiseerumise võimalused, mis on kõikidele füüsiliselt ja rahaliselt kättesaadavad või on tasuta. (Murgante *et al.*, 2024) Seda on võimalik saavutada läbi kaasava linnaplaneerimise ning arhitektuurilise mitmekesisuse. Piirkonnas peavad olema tasakaalus kõrghooned, madalamad elamud, segafunktsiooniga hooned, vanad ning uued hooned. Selline mitmekesisus aitab tagada sealhulgas ka eluaseme ja teenuste taskukohasust, mis omakorda aitab vältida piirkondade segregatsiooni ja sotsiaalset kihistumist. (Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023)

Paindlikkus ja kohanemisvõime: linn peab suutma reageerida elanike muutuvatele vajadustele, mis on tingitud sotsiaalsetest, majanduslikest, tehnoloogilistest ja keskkondlikest muudatustest. Põhimõtte eeldab, et linn reageerib nii ootuspärasele olukordadele, nagu näiteks demograafilised ja kliimamuutused, kui ka ootamatutele olukordadele, nagu näiteks tervisekriisid, säilitades samal ajal teatud elukvaliteedi. Käesoleva põhimõtte põhielemendid on eelkõige multifunktsionaalsed ruumid, paindlik taristu ja hoonestus, lihtne liikumisviiside kohandatavus, digitaalsed lahendused ning kliimamuutustega arvestav linnaplaneerimine. (Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023)

Eelnevalt viidatud Soome moodulmajade näidet võib kasutada ka laiemalt, näiteks kasutada õhtuti haridusasutuste hooneid muudeks otstarbeks. Ajutiste ehitiste (nt konteinerite) kasutamine on samamoodi teretulnud, kuna võimaldab vajadusel kiiresti kohandada nende otstarvet ja asukohta.

Oluline on ka liikumisviiside ja taristu kohanemisvõime. Tänavad peavad olema ehitatud selliselt, et vajadusel kiiresti muuta sõidukitele mõeldud teed jalg- ja jalgrattateeks või vastupidi, prioritseerida ühistransporti, muuta sõiduradade arvu jne. Ka ühistranspordivõrk peab olema üles ehitatud selliselt, et olla võimeline kohandada või pikendada kiiresti marsruute. (Sdoukopoulos *et al.*, 2024)

Inimkeskne disain: see tähendab lisaks inimese mõõtkavas arhitektuuri ja ruumilahendusele ka jalakäijate ja jalgratturite prioritseerimist, ühenduvust loodusega linnaruumis ning linnaruumi funktsionaalsust ja mitmekesisust (Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023 & 2023a). Nende aspektide olulisust ja rakendamist autor selgitas eelnevate põhimõtete juures. See kinnitab, et kontseptsiooni põhimõtted on omavahel väga tihedalt seotud.

Kõnni- ja jalgrattateed peavad olema disainitud selliselt, et sõidukid, jalakäijad ja jalgratturid oleksid teineteisest võimalikult palju eraldatud. Igal mainitud liiklejate grupil on linnas väga erinevad keskmised kiirused. Jalakäijal on see 5 km/h, jalgratturil 15-20 km/h ja sõidukil sõltuvalt kiiruspiirangust 30-50 km/h. Seetõttu on oluline vältida potentsiaalseid konflikte juba tänava disainimise etapis. Niiviisi tunnevad ennast turvaliselt kõik liikluses osalejad ning ka sõidukite liiklus on sujuvam ja meeldivam. (Gössling & McRae, 2022; Chaloupka-Risser & Füssl, 2017)

Ühenduvus: kuigi kontseptsiooni peamine rõhk on jalgsi ja rattaga liikumisel, ei saa ühtegi inimsõbralik linn funktsioneerida ilma tõhusa, ligipääsetava ja sujuvalt integreeritud transpordi- ja

liikumisvõrgustikuta. Ühenduvuse üks põhialuseid on multimodaalne transpordisüsteem, mida toetab tihe ja ligipääsetav võrgustik, integreeritud sõlm- ja ümberistumispunktide planeerimine ning digitaalsed lahendused. Multimodaalsus tähendab transpordiviiside valikuvõimalust linnaelanikele, et oleks võimalus kombineerida neid omavahel teekonna kõige tõhusamaks läbimiseks. (Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023) Kontseptsiooni raames kasutatakse näiteks viimase miili (*last mile transportation*) lahendust, mis võimaldab reisijatel sõita suurematest sõlmpunktidest või peatustest lõppsihtkohta teiste transpordiviisiga, reeglina kergliikuriga. (Poorthuis & Zook, 2023).

Tõhusa ühenduvuse eelduseks on tihe tänavavõrk, mis on ligipääsetav kõikidele elanikegruppidele, sealhulgas puudega inimestele, väikestele lastele, eakatele, lapsevankritega vanematele jne (Khavarian-Garmsir *et al.*, 2023). Kontseptsiooni raames üheks oluliseks printsiibiks on 8-80. Selle keskmeks on põhimõte, et kui linn on ligipääsetav, arusaadav ja sõbralik nii 8-aastase kui ka 80-aastase jaoks, siis see on selline igapäevane jaoks. (D'Amico, 2024)

1.2 Linnajuhtimise ja ametiasutuste koostöö olulisus kontseptsiooni põhimõtete rakendamisel

Tõhus linnajuhtimine ja vastavate ametiasutuste koostöö on üliolulised kontseptsiooni elluviimisel. Kuna kontseptsiooni elluviimises sisaldub nii sisuline, strateegiline kui ka institutsionaalne kompleksus, võib seda nimetada nurjatuks probleemiks. Nurjatu probleem on keeruline probleem, mis puudutab mitmeid olulisi valdkondi ning mis on raskesti lahendatav, kusjuures lahendus ei ole selge ja ühiselt mõistetav. Nurjatu probleemi lahendamine avalikus halduses nõuab võrgustikupõhist juhtimist ja keerukat ning koordineeritud tegevust mitmete erinevate osapoolte vahel, mistõttu tõhus linnajuhtimine ja ametiasutuste koostöö on olulised instrumendid käesoleva probleemi lahendamiseks. (Klijn & Koppenjan, 2015)

Sisuline kompleksus tähendab mitmetahulist probleemi, kus eri osapooltel on erinevad arusaamad probleemi sisust ning erinevad teadmised selle lahendamiseks. Sisuline kompleksus muudab probleemi mitmetahuliseks, kuna see hõlmab erinevaid tehnilisi, majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkondlikke aspekte, mida tuleb omavahel hoida kooskõlas ja selliselt ka hallata. (*Ibid.*) 15-minuti linna kontseptsioon kätkeb endas mitmeid omavahel seotud olulisi valdkondi nagu linnaplaneerimine, transpordi korraldus, elamumajandus, avalikud teenused jne, mis on oma

olemuselt üsna keerulised ka eraldiseisvalt, lisaks sellele paljud linnaarendamisega seotud probleemid on valdkondadeüleised. See tähendab, et ühe probleemi lahendamine nõuab koostööd erinevate osapooltega erinevatest valdkondadest. Probleemide lahendamine ja lahenduste ühine rakendamine kontseptsiooni kontekstis nõuab sügavat arusaamist linnaarengust, selle dünaamikast ning erinevate linnasüsteemide vastastikusest sõltuvusest (Vannevel & Goethals, 2021). Samuti see tähendab pidevat tasakaalu leidmist. Kui puudub tõhus linnajuhtimine ja ametiasutuste koostöö, võivad linna kui organisatsiooni eesmärgid muuta häguseks ning ametiasutused võivad hakata tegutsema ainult oma sihtide järgi, mis omakorda võib põhjustada vastuolusid ja protsesside pikendamist. (*Ibid.*)

Klijn ja Koppenjan (2015) rõhutavad, et keerukates poliitikakujundamise protsessides tuleb kaasata eri valdkondade eksperdid, kuid nende vaated võivad erineda. Samuti Klijn ja Koppenjan (2015) nendivad, et keerukate poliitikaprotsesside puhul on sageli raske prognoosida, kuidas üks otsus mõjutab teisi otsuseid. Linna arendamine on keeruline süsteem, seetõttu võivad ka kõige hoolikamalt kavandatud muudatused kaasa tuua ettenägematuid tagajärgi. 15-minuti linna puhul need on näiteks: gentrifikatsioon, kui piirkondi arendatakse atraktiivsemaks ja paremini ühendatuks, kuid seetõttu võivad kinnisvarahinnad tõusta, mis tõrjub välja madalama sissetulekuga elanikud ning soodustab segregatsiooni (Pinto & Akhavan, 2021); liikluse ümberkorraldamisega seotud väljakutsed, kui autod suunatakse ühelt tänavalt teisele, võivad autod hakata koguma ja tekitama ummikuid mujal; teenuste koormuse muutmine (koolid, terviseasutused jne) piirkonna elanike arvu suurenemise tõttu. 15-minuti linna edukas rakendamine nõuab, et linnajuhid suudaksid erinevate valdkondade probleeme lahendada, tasakaalustada ja leida kompromisslahendusi.

Strateegiline komplekssus tähendab, et on olemas omavahel seotud osapooled, kuid nendel on erinevad huvid ja ka viisid nende huvide ellu viimiseks. Erinevad huvid ja viisid tulenevad enamasti erinevatest eesmärkidest, arusaamadest ja ressursidest, kusjuurest need muutuvad ajas erinevate väliste tegurite tõttu. Strateegilise komplekssuseni viibki ajas muutuvad arusaamad, pika plaani puudus ja eesmärkide hägusus. Siinkohal võtmesõnaks on kohanev suhtlemine, kuna poliitikakujundamine keerukates võrgustikes ei ole lineaarne protsess, vaid dünaamiline ja läbirääkimistel põhinev süsteem, kus tuleb arvestada erinevate osapoolte mõju, võimu ja vastastikuseid sõltuvusi. (Klijn & Koppenjan, 2015) Linnajuhtidel ja ametitel on erinevad prioriteedid ja töövõtmed. Hetkel Tallinna ametiasutustel puudub ühine arusaam ja tegutsemisplaan, kuidas arendada nii liikuvuse, kui ka kommunaal- ja planeerimise valdkonda

selliselt, et need areneksid hästi mitte teineteisest eraldatult, vaid luues koosmõjus lõppkokkuvõttes parima linnaruumi kõikidel tasanditel. Kooskõlas peab olema nii horisontaalne kui ka vertikaalne linnasisene koostöö.

Institutsionaalne kompleksus tuleneb ametiasutuste erinevatest töökultuuridest, rutiinidest ja protseduuridest, mis on ajalooliselt väljakujunenud ning mis võivad takistada ja pidurdada koostööd teiste ametiasutustega (*Ibid.*). Kontseptsiooni rakendamist pidurdavad kõige rohkem Tallinnas autori hinnangul sellised institutsionaalsed protsessid nagu planeeringute menetlemine, arengukavades sätestatu eluviimine ja poliitiline ebastabiilsus. Planeeringuprotsessid, nt detailplaneeringute menetlemine, võtavad Tallinnas mõnikord palju aega ning selle tulemusena kannatab muutuste kiirus ja tõhusus, kaasamine muutub ebamääraseks ning üleüldiselt linnaruum muutub seetõttu palju aeglasemalt. Tuleb tõdeda, et viimastel aastatel Tallinn on suutnud kiirendada detailplaneeringute menetluse protsessi (Ehitusleht, 2024), siiski arendajate sõnul muudatused ei ole märkimisväärsed ning protsessi tuleks muuta veelgi kiiremaks ja läbipaistvamaks (Saidla, 2024). Probleeme on ka arengukavade elluviimisega. Hetkel linn on olukorras, kus arengukavasid ei ole vaja täies mahus rakendada kohustuslikus korras ning ametiasutused mõnikord tegutsevad vastuolus valdkondadeüleste arengukavadega, prioritseerides ametisiseseid eesmärke. Näiteks lükkas Tallinn aastal 2019 peatänava projekti määratlemata põhjustel edasi, kuigi pakutud lahendus pidi oluliselt parandama piirkonna liikumist ja muuta see inimsõbralikumaks (Tooming, 2019), mis oli Tallinna prioriteet (jätkusuutliku ja elanikesõbraliku linnaruumi arendamine) arengukava järgi ka tol ajal (Tallinn 2035 Arengustrateegia). Pääaegu kuus aastat hiljem teatas linnavõim, et peatänava projektiga minnakse edasi ning projekti aluseks võetakse ikkagi aastal 2019 võitnud töö (Tooming, 2024). Olukorda halvendab ka poliitiline ebastabiilsus, nimelt valimistsükliid ja vahetuvad poliitilised koalitsioonid mõjutavad tugevasti otsustusprotsesse. Mõni poliitiline jõud toetab kehtivaid arengukavasid, kuid kui järgmine seda ei tee, siis järjepidev areng katkeb. Tuleb vältida olukorda, mil linna majanduslikult ja sotsiaalselt õigustatud jätkusuutlik arengusuund sõltub väga palju poliitilisest maastikust.

15-minuti linna elluviimist ning mainitud kompleksuste leevendamist võivad kõige rohkem soodustada sellised koordinatsioonimehhanismid nagu hierarhia ja võrgustik, kusjuures neid tuleb rakendada koosmõjus. Hierarhia aluseks on kõige osapoolte poolt tunnustatud ja kokku lepitud võim, mille toimimise eelduseks on voli teha otsuseid läbi selliste instrumentide nagu regulatsioonid (määrused, arengukavad vms), finantseerimine, konkreetsed tegevuskavad, järelevalve jne. Võrgustiku aluseks on osapoolte koostöö, kes saavad aru ühistest eesmärkidest

ning omavad ülevaadet ühiselt rakendatavatest eelnevalt kokkulepitud meetmetest. Võrgustiku toimimise eeldus on see, et osapooled saavad aru omavahelisest sõltuvusest, osapooled usaldavad teineteist ning on valmis võtma ühist vastutust ja pingutama ühise eesmärgi nimel. Võrgustiku instrumendid on erinevad koostöövormid, eelkõige fookusgrupid, komisjonid, rakkerühmad jne. (Klijn & Koppenjan, 2015)

Institutsionaalset kompleksust võib leevendada ametiasutuste konsolideerimine. Linnaplaneerimise ja linnapildi muutmise eest vastutavate asutuste liitmine võib tõhustada koordineerimist ning selgendada vastutust, mis omakorda tõhustab ja kiirendab menetlusprotsesse läbi bürokraatia vähendamise ja infovahetuse parendamise. Kui otsustusõigus ja ekspertteadmine on selgemalt koondatud ja menetlused ühtlustatud, võib see kiirendada projektide elluviimist ning soodustada pikaajaliste strateegiate täitmist. Konsolideerimine aitab vältida dubleerimist, kus ametiasutused tegelevad sarnaste teemadega üheaegselt ja kulutavad sellele ressursse. (Kreukels *et al.*, 2005) Kuid ametiasutuste edukas liitumine ja uue suure ametiasutuse käivitamine nõuab konkreetset poliitilist ja valdkondlikku arusaama liitmisega saavutatavatest eesmärkidest ning mõõdikute väljatöötamist, mis aitavad hiljem kaardistada liitmiseelset ja -järgset olukorda. Näitena võib tuua riikliku Transpordiameti loomist kolme ameti baasil. Kuigi uue asutuse loomisel püstitati eesmärgid, nagu näiteks transpordivaldkonna avalike teenuste kvaliteedi parandamine, olid need sõnastatud suuresti ebaõnnestunult, mis hiljem takistas eesmärkide saavutamist ja hindamist. Samuti puudusid liitmiseelsed andmed ja konkreetsed mõõdikud, mis oluliselt raskendab liitmisejärgse olukorra hindamist. (Riigikontroll, 2025)

1.3 Rahvusvaheline kogemus kontseptsiooni elluviimisel

Tõhusa linnajuhtimise ja ametiasutuste koostöö strateegiad on rahvusvaheliselt üsna universaalsed, kuigi kui linnavõim soovib rakendada 15-minuti linna põhimõtteid, peab ta arvestama nende eripäradega ning võtma need oma poliitilise programmi keskmesse. Kaasaegseid tõhusaid linnajuhtimise strateegiaid ühendab see, et kõik need põhinevad mitmetasandilisel võrgustikujuhtimisel ja läbimõeldud kaasamisel, et rahuldada erinevate osapoolte vajadusi. Samuti peab meeles pidama, et tihtipeale linnad ei piirdu ainult ühe juhtimisstrateegia kasutamisega, kuna koosmõjus erinevad strateegiad annavad parema tulemuse. Lisas 2 on kokkuvõtlikult välja toodud kõige levinumad linna juhtimis- ja arendusstrateegiad. Eesti kontekstis võib mainida ka

omavalitsustevahelist koostööd, kuna Eesti haldussüsteem on üles ehitatud selliselt, et linnad on ühtlasi ka omavalitsused, kuid omavalitsused ei pruugi olla linnad.

1.3.1 Pariis

Pariis on üks esimesi linnu, mis on strateegiliselt ja täiemahuliselt rakendanud 15-minuti linna põhimõtteid. See oli linnapea Anne Hidalgo teadlik poliitiline otsus ning tema juhtimisel Pariis keskendub lühikestele vahemaadele, multifunktsionaalsusele ja kestliku linnaruumi loomisele. Pariisi edu kontseptsiooni rakendamisel tagas üks tähtsamaid tegureid, milleks on poliitiline valmisolek toetada linnapea visiooni. Hidalgo linnajuhtimise perioodil alates aastast 2014 toetasid tema koalitsioonipartnerid kontseptsiooni elluviimisega seotud algatusi. Prantsusmaa haldussüsteem on tsentraliseeritud, kuid Pariisil on olemas linnasisene autonoomia. Riiklikud ametiasutused on olnud Hidalgo poliitika suhtes pigem neutraalsed, kuid suuremad taristuarenduse projektid (nagu nt metroovõrgustiku laindamine) said riikliku finantstoetuse. Siiski *Île-de-France* regionaalvalitsus oli tihti vastu Hidalgo liiklus- ja transpordipoliitikale, pidades seda liiga autovastaseks. (Moreno *et al.*, 2021; Jeanne, 2014)

Teine oluline tegur on linnavalitsuse, kohaliku transpordiameti, keskkonnaameti ja linnaosavalitsuste tihe koostöö. Siinkohal on oluline välja tuua, et Pariisi linnaosavalitsustel (*arrondissements*) on palju rohkem volitusi ja autonoomiat, kui Tallinna omadel. Pariisi linnaosavalitsused vastutavad täielikult oma halduspiirides rakendatava eest, mis hõlmab sh tänavate ümberehitust ning teisi 15-minuti linna lahendusi. See hõlmab linnaplaneerimise ja transpordistrateegiate kohandamist erinevate linnaosade konkreetsetele vajadustele ja eripärade järgi. (Jouve, 2019)

Muuhulgas Pariis asutas tagasisideplatvormi „*idee.paris*“, et koguda elanikelt tagasisidet. See platvorm annab elanikele võimalust jagada linnaga oma ootusi ja ettepanekuid. Platvorm suurendas elanike usaldust linnavõimu tegevuste vastu ning 15-minuti linna põhimõtete vastuvõtmine sujus paremini, kuna tagasiside aitas hoida realiseeritavaid lahendusi vastavuses kogukondade vajadustele ja soovidega. Inspiratsioon saanud platvormist „*idee.paris*“ loodi programm „*Réinventer Paris*“ (uuendame Pariisi), mis võimaldab kohalikel kogukondadel, ettevõtetel jne esitada ideid tühjade või alakasutatud alade ümberkujundamiseks. (Dakouré *et al.*, 2022)

Pariis muutis kogu oma linnaplaneerimise biokliimaatiliseks (keskkonnaga arvestatav), kasutades teaduspõhist lähenemist eesmärgiga luua jätkusuutlik ja kerkne linnakeskkond. See hõlmab mitmeid algatusi nagu tänavate muutmine rohelisemaks, autovabade tsoonide ja kiirete rattakoridoride loomine ja koolitänavate sulgemine autoliiklusele. (*Ibid.*) Oluline osa Pariisi poliitikast on ka segakasutusega elamurajoonide ning mitmeotstarbeliste hoonete eelistamine arendusel, kus elamud, haridusasutused, kultuurikeskused, tootlustus, tervishoiuasutused ja teised tõmbekeskused asuvad ühes hoones või kvartalis, mis vähendab liikumisvajadust. Muuhulgas arvestatakse transporditaristu ja arenduste planeerimisel linnakeskuste ja äärelinnade vahelise sotsiaalse ja majandusliku ebavõrdlusega, et ka need piirkonnad saaksid kasu 15-minuti linna eelistest ning et segregatsioon ei süveneks. Peale selle, toetatakse rahaliselt väikeettevõtteid ning piiratakse õiguslikul tasandil suurte kontori- ja kaubanduspiirkondade koondamist ühte piirkonda (Pozoukidou & Angelidou, 2022).

Tuleb nentida, et Pariis on suurte eelarvevõimalustega linn, mille aastane eelarve ulatub 8 miljardi euron, mis teeb elaniku kohta umbes 3700 eurot. (Journal du Net, 2023). Tallinna 2025 aasta eelarve on umbes 1,1 miljardit eurot, mis teeb elaniku kohta umbes 2400 eurot (Tallinna linna 2025. aasta eelarve). Üks näide on see, et aastatel 2015-2020 investeeris Pariis 150 MEUR jalgrattataristu arendamisse, 2021-2026 finantseerimiskava raames on plaanis investeerida veel 250 MEUR plaaniga rajada täiendavalt 180 km rattateid, sh muuta püsivaks 52 km COVID-19 pandeemia ajal loodud ajutisi rattateid (Sortir à Paris, 2025). See tähendab, et Pariis investeerib ainult rattateedesse keskmiselt aastal 40 MEUR, mis teeb elaniku kohta umbes 19 eurot. Tallinn investeerib aastal 2025 umbes 6,7 MEUR rattataristusse, mis teeb elaniku kohta umbes 15 eurot (Tallinna linna 2025. aasta eelarve). Samas lähiaastate rattateede seotud projektiga kogumaksumus on umbes 21,1 MEUR (*Ibid.*).

Kokkuvõtlikult võib öelda, et Pariis on saavutanud edu 15-minuti linna põhimõtete rakendamisel mitmel põhjusel: poliitiline voli ja otsused, tugev linnajuhtimine ja vastutavate ametiasutuste tihe mitmetasandiline koostöö, vastavate prioriteetide seadmine eelarvestamisel ja investeerimisel, põhimõtete elluviimise ja investeeringute ühtsus ja järjepidevus ning kodanike pidev kaasamine.

1.3.2 Helsingi

Helsingit eristab Tallinnast see, et suur osa maast Helsingis kuulub linnale (Karro, 2025). Helsingi annab reeglina maad koos juba kehtestatud planeeringutega arendajatele väljaehitamiseks, mis annab võimaluse luua tervikliku hoonestus- ja võrgustikulahenduse. Tallinnas on olukord pigem

vastupidine, kus palju maad kuulub eraomanikele ning linn annab tingimused selle arendamiseks. (*Ibid.*) Helsingil on Soome haldussüsteemis küll formaalselt sarnane staatus teiste linnadega, kuid praktikas on tal arvestatav institutsionaalne eripära, sealhulgas suurem otsustusõigus maade kasutamise ja arenduse üle (City of Helsinki, 2025).

Helsingi üldplaneering (*Helsinki Master Plan*) oli uues kuues vastu võetud aastal 2016, seda hakatakse üle vaatama iga 10 aasta tagant. See on terve linna planeering, mis on kindlasti üks olulisemaid alusdokumente, mis aitab tagada kontseptsiooni põhimõtete realiseerimist kõikidel tasanditel. Üldplaneering soodustab segakasutusega alasid, lühikesi vahemaid ja tihedamat linnastruktuuri, need põhimõtted kanduvad edasi ka detailplaneeringutele. (City of Helsinki, 2025 & 2025a) Tulenevalt üldplaneeringu põhimõtetest, Helsingi eelarves on eraldi investeerimisrida kohalike teenuste (*lähipalvelut*) jaoks, mis toetab mh haridus- ja terviseasutuste ning rohealade rajamist igasse linnaossa. Üldiselt Helsingi investeerib kontseptsiooni põhimõtete rakendamiseks (transporditaristu, elamuarendus, avalikud teenused jne) vahemikus 2020-2035 ligi 10 miljardit eurot. (Helsinki Budget 2023) Sarnaselt Pariisiga, Helsingi laiendab trammi- ja metroovõrku ning toetab kiirete ühistranspordikoridoride rajamist (Hakimian, 2024; Helsinki Times, 2023). Lisaks ühistranspordile rajatakse süsteemselt ka kiirratasteede võrgustiku (*Baana*), mis valmimisel ulatub 150 km-ni ning katab terve linna (City of Helsinki, 2025c). Peale selle, Helsingi peab oluliseks roheluse säilitamist ja arendamist ning üldplaneering nõuab, et igas linnaosas oleks vähemalt 40% rohealasid. Rohealad linnas aitavad parandada õhukvaliteeti, annavad kõrgematel temperatuuridel jahutava efekti, leevendades kuumasaarte mõju, juhivad liigse vihmavee kanalisatsioonist eemale. Samuti rohealad pakuvad esteetilist väärtust, mis omakorda tõstab kinnisvara hinda, toetavad bioloogilist mitmekesisust ning annavad linlastele tasuta võimaluse vaba aja veetmiseks ja sotsialiseerimiseks. (Helsingin Yleiskaava, 2016)

Selleks, et jälgida hoonestuse arengut, liiklusvooge ja teenuste kättesaadavust ning planeerida linna arengut andmepõhiselt, Helsingi kasutab linna virtuaalset 3D-mudelit „Digital Twin Helsinki“. (City of Helsinki, 2025b)

Sarnaselt Pariisiga, Helsingi osalusmodeli raames (*osallisuusmalli*) on loodud projekt „*Kaupunki kaikille*“ (linn kõigile), kus elanikud saavad tagasisidestada ja osaleda linna kavandamises osalusplaneerimise kaudu, esitades oma ideid linna ruumiplaneerimiseks ja teenuste arendamiseks. Osalusmudel näeb ette ka osaluseelarvestamist, mis on sarnane Tallinna kaasava eelarvega. Osaluseelarvestamise raames elanikud saavad esitada oma ideid ja projekte teatud eelarve piirides, mida linn on pärast kohustatud ellu viima. (Helsinki for all, 2025; Helsinki)

Samuti väärrib mainimist „Nordic superblock“ projekt ehk terved kvartalid, kus liiklus on autodele suletud. Projektis osaleb ka Helsingi. Tegemist on Barcelona kvartalitest inspireeritud projektiga, mida on täiendatud põhimõttega, et superblockid võiksid olla täielikult isemajandavad, pakkudes elanikele peamisi teenuseid käe-jala ulatuses ning ühist linnaruumi. Superblockide toetajad väidavad, et need toetavad jätkusuutlikku elamist ning kogukondlikku suhtlust. (Makkonen *et al.*, 2023) Peab mainima ka Länsisatama piirkonda, mis on üles ehitatud selliselt, et teatud piirides ei pea jalakäija kordagi ületama sõiduteed. Kvartali äärtes asuvad haridusasutused, kvartali keskel on pargiala ning sõidukitele mõeldud taristu on viidud maapinna alla, vajadusel on ehitatud jalakäijatele sildu. (Karro, 2025)

Põhjused, miks Helsingi on üsna edukas 15-minuti linna põhimõtete rakendamisel, on Pariisiga üsna sarnased, ainult et lähenemine on natuke teistsugune. Helsingi rakendab kontseptsiooni süsteemselt, andme- ja teaduspõhiselt, prioritseerides pikaajalistes strateegiates jalgsi- ja rattaga liikumist, ühistransporti, jätkusuutlikke arendusi ning kogukonna kaasamist. Selge on see, et selline lähenemine nõuab samamoodi tugevat linnajuhtimist ning ametiasutuste tihedat koostööd. Ehkki poliitilised prioriteedid võivad aja jooksul muutuda, on Helsingi puhul oluline, et linna arengukavad on koostatud laiapõhjalise konsensuse ja teaduslike uuringute põhjal. Kui mõni poliitiline jõud peaks olema kontseptsiooni põhimõtete rakendamise vastu, peab see tegema suuri muudatusi linna pikaajalistes arengudokumentides, mille muutmine on poliitiliselt keeruline ja aeganõudev protsess. Seetõttu on linna areng suures osas suunatud sellele, et tagada järjepidevus ka poliitiliste muutuste korral.

1.3.3 Vilnius

Vilnius on välja töötanud üldplaneeringu osana jätkusuutliku linnaliikuvuse plaani (*sustainable mobility urban plan, SUMP*), mis defineerib linna, sh linnaliikuvuse arengut aastani 2030 (Ušpalytė-Vitkūnienė & Kolodinskaja, 2020). Nii üldplaneering kui ka SUMP keskenduvad linna arendamisel 15-minuti linna põhimõtetele, eesmärgiga pakkuda teenuseid ja taristut käe-jala ulatuses (EU Urban Mobility Observatory, 2021). Vilnius sihib tõsta jalgsi liikumist kui peamiseks liikumisviisiks sihtkohta jõudmiseks aastaks 2030 25%-lt 29%-le, selle saavutamiseks näiteks aastal 2023 oli rekonstrueeritud 62 km kõnniteid jalakäijasõbralikumaks. Lisaks sellele linn plaanib laiendada rattateede võrgustiku 200 kilomeetrini aastaks 2027 ning tõsta ühistranspordi kasutatavust 54%-ni aastaks 2028. (Vilnius Green Capital) SUMP järgi oluline on tagada elanikele ligipääsu rohelusele, seetõttu luuakse rohealad 200-300 m kaugusele elamutest ning plaan on

arendada suuremad pargialad selliselt, et need oleksid elamutest mitte kaugem kui 2 km. Vilniuse üldplaneering reguleerib samuti suuremate kaubandispindade suurust ning asukohta ning soosib ettevõtluse arengut, mis asub või hakkab asuma elamupiirkondade lähedal, tagades kvaliteetseid elamistingimusi. (EU Urban Mobility Observatory, 2021)

Ülaltoodu põhjal võib väita, et Vilnius seadis üldplaneeringu tasemel 15-minuti linna kontseptsiooni peamise linna arengusuunana. Praktiliselt kontseptsiooni põhimõtteid aitab ellu viia olemasolev Vilniuse tänavate disainimise käsiraamat, mis samamoodi keskendub suuresti kontseptsiooni põhimõtetele. Juba aastal 2017 leidsid Leedu asjakohased eksperdid, et tänav ei ole ainult liikumiskoht, vaid ka elamis-ja ajaveetmiskoht ning et tänavate disainimine ja ehitamine inimkesksena on kriitiline tagamaks kvaliteetset ja võrdväärset elukeskkonda (Tumavičė *et al.*, 2017). Ekspertide sõnul inimesed hakkavad suurema tõenäosusega kasutama sellist liikumisviisi, mida tänavad kõige rohkem soodustavad. See tähendab, et kui tänavad on ehitatud selliselt, et prioritseeritud on autoliiklust, siis inimesed kipuvadki kasutama rohkem liiklemiseks autosid, kuna see on mugavam ja ajasäästlikum. Selline lähenemisviis siiski ei pruugi aga olla pikemas perspektiivis majanduslikult ja sotsiaalselt otstarbekas. (*Ibid.*) Vilniuse tänavate disainimise käsiraamat seab prioriteediks inimkeskse linnaplaneerimise, kus tänavaruumi kavandamisel arvestatakse eelkõige jalakäijaid ja kergliiklust, seejärel ühistransporti ning alles siis autosid. Käsiraamat rõhutab ka selliseid lähenemisi nagu: tänavate turvalisus kõigile liiklejatele (kiiruspiirangute alandamine, jalakäijate, kergliikurite ja sõidukite füüsiline eraldamine teineteisest); jalgrattasõbralikkus; tänava disainimine avaliku ruumi vaatevinklist, mis soodustab sotsiaalset suhtlust, kaubandust ja vaba aja veetmist; tänavate kohandatavus, tänavad peavad suutma muutuda vastavalt linna ja kogukonna vajadustele. Oluline on rõhutada, et tänavate ehitus- ja rekonstrueerimistöödega lubatakse linna poolt alustada alles siis, kui linna eksperdid on veendunud, et projekt vastab kõikidele käsiraamatus väljatoodud punktidele. (The City of Vilnius, 2021)

Manuaali üks koostajatest Anton Nikitin märgib, et dokument on ametlikult kooskõlastatud ja kinnitatud linnavalitsuse poolt, mis väldib selle õigustühisust. Manuaali ilmumises oli isiklikult huvitatud ka toonane Vilniuse linnapea Remigijus Šimašius, kelle sõnul avaliku raha kasutamine „lihtsalt asfaldi vahetamiseks“ ei täida mingit eesmärki ning ei muuda linna turvalisemaks ja atraktiivsemaks. Manuaali kasutatakse projekteerimistingimuste väljastamisel või pakutavate projektlahenduste hindamisel. Manuaali koostajad juhivad tähelepanu, et riiklikud õigusaktid mõnikord ei soodusta manuaali rakendamist ning need viiakse nõutud standardile aeglasemas tempos. (Savi & Villem, 2023)

On selgelt näha, et Vilniuse arengusuund põhineb 15-minuti linna põhimõtetel. Linn leiab, et põhimõtete rakendamine parandab elukeskkonda, soodustab kohalikku ettevõtlust ning meelitab investeeeringuid. Selleks astus Vilnius konkreetseid samme, milleks on üldplaneeringu muutmine, jätkusuutliku linnaliikuvuse kava väljatöötamine, tänavate disainimise käsiraamatu väljatöötamine, mis on sisuliselt linnatänavate ümberehituse rakendusdokument. Edu tagab dokumentide õigujõud, linnapoolne järelevalve ning ka poliitiline tahe vastavaid otsuseid toetada, vastu võtta ja rakendada.

2. METOODIKA

Uurimuse eesmärkide saavutamiseks kasutab autor kvalitatiivseid uurimismeetodeid. Kuna tegemist on esimese akadeemilise üliõpilastööga Eestis, mis käsitleb 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamist just Eesti linna näitel, puudub autori hinnangul asjakohane andmestik, mida võiks analüüsida kvantitatiivselt. Kvalitatiivsed uurimismeetodid võimaldavad aga analüüsida linnajuhtide ja võtmeotsustajate hinnanguid ja teadmisi ning linna arengukavasid. Eialgu autor tahtis kasutada kaks meetodit: intervjuud Tallinna ametiasutuste juhtide ja võtmeotsustajatega ning linna arengudokumentide analüüs. Intervjuudest saadud infot analüüsides jõudis töö autor järeldusele, et töö eesmärgi saab täita ning uurimisküsimustele saab vastata ka ilma eraldiseisva arengudokumentide analüüsita. Intervjuude käigus autor esitas küsimusi arengudokumentide kohta ning sai paljudelt intervjuueeritavatelt ammendavaid vastusi arengudokumentide asjakohasuse, olulisuse ning puuduste kohta. Intervjuude analüüsimise käigus autor jõudis andmete küllastumiseni (*data saturation*), mis tähendab, et kvalitatiivse uuringu käigus edaspidiste andmete kogumine ei anna uut teavet ning võib olla piisavalt kindel, et uute andmete kogumine annab sarnaseid tulemusi ning kinnitab juba olemasolevaid järeldusi (Faulkner & Trotter, 2017). Kuigi töö empiirilise osa keskmeks on intervjuudest saadud info analüüs, viidatakse analüüsis ka arengudokumentidele ja nendega seotud õigusaktidele eesmärgiga anda olemasoleva olukorra terviklikum ülevaade.

Autori arvates kõige olulisemad Tallinna asutused kontseptsiooni rakendamise mõistes on Tallinna Strateegiakeskus, Tallinna Linnaplaneerimise Amet, Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet ning Tallinna Transpordiamet. Uurimus keskendub nende ametite teenistujatele, mainitud asutuste koostööle ja olulisematele linna arengudokumentidele. Töös mainitakse selliseid arengudokumente nagu arengustrateegia „Tallinn 2035“, Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035 ja Tallinna Rattastrateegia 2018-2027, mis on antud töö kontekstid kõige olulisemad valdkondadeülesed ja valdkondlikud arengudokumendid. Autor peab oluliseks mainida, et magistritöö kirjutamise hetkel Tallinnal ei ole ühtegi kehtivat või koostamisel olevat juhtimise ja/või ametiasutuste koostöö valdkondadega seotud arengukava. Samuti ei ole autor tuvastanud muid arengukavasid, mis oleksid antud töö jaoks asjakohased.

Uurimusele seab piiranguid intervjueeritavate poliitiline ja loomulik tööjõuvalavusest tingitud vahetatavus ning see, et intervjuud on toimunud peamiselt magistritöö kirjutamise hetkel linnasüsteemis töötavate isikutega. Samas tegemist on esimese magistritöö tasemel uuringuga, mis käsitleb 15-minuti linna Eesti linna näitel, mille üks eesmärkidest on luua baas tulevasteks uuringuteks.

2.1. Poolstruktureeritud intervjuud

Poolstruktureeritud intervjuude eeliseks on see, et ühelt poolt on olemas võimalus saada põhjalikumad vastused konkreetsetele küsimustele, teiselt poolt võib saada lisainfot ka jooksvatele küsimustele, mis tekivad intervjuu käigus saadud info põhjal. Poolstruktureeritud intervjuud võimaldavad teatud vabadust küsimisel ja vastamisel, mille tulemusena suureneb tõenäosus huvitavate faktide, isiklike arvamuste ning teise ootamatu informatsiooni saamiseks.

Poolstruktureeritud intervjuud viidi läbi ajavahemikul 06.02.2025-04.03.2025. Intervjueeritavate loetelu on välja toodud töö lisas 1. Intervjuud kestsid 45-60 minutit ning toimusid 1:1 või 2:1 formaadis nii füüsiliselt kohapeal kui ka distantsilt (Microsoft Teamsi vahendusel). Kõik intervjuud olid salvestatud. Autor leppis e-maili teel intervjuude salvestamise osas intervjueeritavate või nende esindajatega enne intervjuude läbiviimist. Lisaks mainis autor helisalvestuse ja transkribeerimise eesmärgid vahetult enne intervjuu algust. Intervjuude helisalvestised olid hiljem transkribeeritud TalTechi kõnetuvastusplatvormi tekstiks.ee abil (Aivo & Alumäe, 2022) eesmärgiga lihtsustada intervjuude analüüsimise protsessi. Intervjuude helisalvestised ja nende transkriptsioonid on autori valduses ning neid säilitatakse magistritöö kaitsmiseni.

Autor küsis vahetult pärast intervjuud või hiljem e-maili teel intervjueeritavate nõusolekut kasutada nimelist viitamist nende poolt öeldule. Üheksa intervjueeritavat nõustusid nimelise viitamisega märkusteta. Üks intervjueeritav soovis anonüümset viitamist, mis antud töös on „Transpordiameti teenistuja“. Intervjuu küsimused olid koostatud magistritöö teoreetilise raamistiku alusel, arvestades teatud vabadusega, mida võimaldab poolstruktureeritud intervjuu põhimõte. Kuna intervjueeritavatel on erinev taust ning erineb ka esindatav ametiasutus, kohandati intervjuu läbiviimise käigus mõned küsimused vastavalt sellele. Intervjuu on jaotatud kuueks osaks. Esimeses osa on sissejuhatav, küsitakse üldisest arusaamast kontseptsioonist ning palutakse

intervjueeritavate arvamust võimaluste ja takistuste kohta kontseptsiooni rakendamisel. Teine osa keskendub ametiasutuste koostööle, intervjueeritavad hindavad ametiasutuste olulisust ja praegust koostööd kontseptsiooni elluviimisel, samuti räägitakse kogukonna algatustest kontseptsiooni elluviimise kontekstis. Kolmandas osas intervjueeritavad annavad oma arvamust Tallinna arengudokumentidest, kuidas need praegu toetavad kontseptsiooni elluviimist ning mida võiks nendes muuta. Neljas osa keskendub poliitilistele ja halduslikele küsimustele ja takistustele, intervjueeritavatelt palutakse hinnata poliitiliste otsuste rolli ning kuidas poliitika ja haldus võivad mõjutada kontseptsiooni rakendamist. Viies osa on mõeldud praktilistele näidetele, autor palub nimetada konkreetseid tegevusi kontseptsiooni rakendamiseks ja mõtiskleda linnadest, mis on Tallinnale selles mõttes eesmärgiks. Kuuendas ehk viimases osas keskendutakse pikaajalistele tegevustele, mida linnal tuleb rakendada. Samuti antakse intervjueeritaval võimalus lisada enda poolt olulist informatsiooni või anda mõni täiendav kommentaar.

3. KONTSEPTSIOONI ELLUVIIMISE VÕIMALUSED JA TAKISTUSED TALLINNAS

3.1 Ametiasutuste, linnajuhtide ja nende rolli analüüs kontseptsiooni elluviimisel

Antud osas analüüsitakse intervjuude põhjal millised struktuursed, institutsionaalsed ja sotsiaalsed tegurid mõjutavad 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamist Tallinnas ning seda eelkõige linnajuhtimise ja ametiasutuste koostöö vaatest. Analüüsitavad intervjuud on jagatud ametiasutuste kaupa eesmärgiga anda parem ülevaade just ametiasutuste ja nende esindajate lõikes, tuues esile teatud erimeelsused.

3.1.1 Tallinna Linnaplaneerimise Amet

Tallinn lähtub kontseptsiooni kontekstis sellest, et põhiteenused paikneksid kodust eelkõige 15-minutilise jalutuskäigu kaugusel. Oluline on arvestada 15-minutilise jalutuskäigu mitte linnulennult, vaid mööda tegelikke trajektoore. Põhiteenused ja -sihtkohad on loetletud arengustrateegias „Tallinn 2035“, eelkõige need on haridusasutused, ühistranspordipeatused, rohealad jne. (Lippus, 2025) Kontseptsiooni sees Tallinna kontekstis võiks olla ka see, mis asub töökohast 15-minuti ümbruses, eesmärgiga katta põhivajadused tõhusamini (Karro, 2025). Ei ole aga alati võimalik planeerida töökohad juba rajatud piirkondadesse, kuid uuemad planeeringud rakendavad seda kohalike keskuste alade kavandamise kaudu. Nii on võimalik võtta arengusuuna selliselt, et töökohad oleksid üle linna rohkem laiali hajutatud. (Lippus, 2025) Samuti võiks kaaluda tööstusettevõtete arendamist linna piirides, et vähendada sundsõite ja pendelrännet lähivaldadesse (Karro, 2025). Laias laastus kontseptsioon ei pea ilmtingimata olema teatud ajavahemiku sees, vaid suunata linnaarengut tihedate ja kompaktsete linnade juurde, mis oma olemuselt hakkavad niikuinii täitma 15-minuti linna põhimõtteid (Kärmas, 2025). Oluline on tagada teenused mõistlikus ulatuses nii 8 kui ka 80-aasta vanustele, kes saaksid linnas iseseisvalt toimetada (Karro, 2025). Tallinn on üsna väike Euroopa linn, kus tegelikult on juba olemas

funktsioonide mitmekesisus linnaosade kaupa, sest linnad on ajalooliselt arenenud loomulikult, mis soodustab kontseptsiooni rakendamist. (Lippus, 2025)

Tallinnas seab kitsendusi maaomand, sest mitte kõik arendamiseks vajalikud maad ei kuulu linnale. Kui on vaja näiteks kavandada uut haridusasutust, siis maaomandi küsimus seab bürokraatlikke ja ajalisi takistusi (Lippus, 2025). Heaks näiteks on Ülemiste City, kus suur osa maast kuulub arendajatele. Mainitud piirkonnas on hetkel väga madal elamupindade osakaal, mistõttu üsna suur linna maa-ala ei leia kasutust peale tööpäeva lõppu. Olukorda parandamiseks linn on seisukohal, et umbes 20% sealsetest pindadest võiksid kuuluda elamutele (Karro, 2025).

Samuti on oluline teha ka järjepidevat tööd ühistranspordisüsteemi parandamise kallal, et inimestel oleks võimalik erinevate linnakeskuste vahel mugavalt liigelda. Selleks võib arendada ka rööbastranspordi, Tallinnal on olemas hea võimalus jätkata linnarongide arendamisega. (Karro, 2025) Linnal aga puudub tervikvisioon sellest, kuidas võiks arendada ühistranspordivõrku, kuid ka üldiselt liikuvuse arendamise tervikvisioon on puudulik (Aitsam, 2025). Ei ole piisaval tasemel ka liiklustravalisus ning rattataristu (Karro, 2025). Arvestades hiljutiste aastate Tallinna eeslinnade arengut ning mõnede töökohtade koondumist lähivaldadesse, tuleb Tallinna kontekstis võib olla kaaluda ka 20-30 minuti linna, et sealsetel elanikel ja töötajatel oleks võimalik ühistranspordiga pääseda samamoodi olulisematele teenustele ligi (Kärmas, 2025; Aitsam, 2025).

Elanike kaasamine linnaplaneerimise ja linnaruumi loomise küsimustes on piisav, kuid elanikel mõnikord puudub teadmine, et nad võiksid olla kaasatud. Ametil on eesmärk kaasata linlasi rohkem varasematesse etappidesse ning valikute tegemisse, mitte juba tehtud otsuste tõttu tekkinud tagajärgede likvideerimisse. (Karro, 2025) Linna kommunikatsiooni probleem on see, et see ei ole veenev. Elanikud tahavad olla veendunud, et pakutavad muudatused on võrreldes alternatiividega paremad ning mõista, miks nende elu korraldatakse ümber. Otsused, mis võivad ametnikutele ja poliitikutele tunduda loogilised ja kasulikud, ei pruugi samamoodi tunduda inimestele, keda need otsused mõjutavad. (Svet, 2025)

Riiklikul tasandil kaasaegse linnaruumi loomise takistuseks on standard EVS 843 „Linnatänavad“, mis on hetkel küll uuendamisel, kuid praegu see soosib lahenduste elluviimist, mis ei vasta kaasaegsetele parimatele praktikatele, sest projekteerijad ja ehitajad peavad lähtuma ka normdokumentidest (Kärmas, 2025). Tallinna dokument „Tallinna parkimiskohtade arvu normid“ vajab samuti ülevaatamist, kuna see on vastuolus linna jätkusuutliku kaasaegse arenguga ja

kontseptsiooni põhimõtetega (Aitsam, 2025). Lisaks märgatavaks takistuseks on praegune seadusruum. Linnaruumi võiks näiteks muuta mõne võrguvaldaja tegevuse raames, kuid hetkel seadusruum seda ei soosi. Projektide üheaegne elluviimine ja kooskõlastamine nõuab osapoolte tugevat koostööd ja tahet, mis praktikas alati ei toimi. Samuti mõnikord võiks muuta linnaruumi mõnede lihtsate lahendustega, mis ei eelda olulisi eelarvelisi väljaminekuid või ümberehitusi, kuid nende lahenduste kooskõlastamine on mõnikord keeruline, sest ehitusseadustiku järgi need on ehitusloakohustuslikud. (Svet, 2025)

Kõige suuremaks takistuseks on aga läbi aastate olnud tõhusa linnajuhtimise puudumine (Lippus, 2025). Tallinna linnajuhtidel ei olnud pikalt nõudlust strateegilise linnajuhtimise järele (Karro, 2025). Positiivne on see, et viimastel aastatel Tallinn on hakanud rohkem tähelepanu pöörama linnajuhtimise kvaliteedi parandamisele, ametiasutuste koostööle tõhustamisele ning konkreetsele eesmärgistamisele. Kuigi siia maani ametite vahel esineb teatud „konkurents“, mis ei aita kaasa ühiste eesmärkide saavutamisele. (Lippus, 2025) Ametite omavahelisele koostööle siiski tuleb pöörata rohkem tähelepanu, kuna praeguses olukorras ametid keskenduvad liiga palju ainult oma valdkonna arengukavade täitmisele. Siinkohal tegelikult oleks asjakohane ametite konsolideerimine, näiteks linnaplaneerimine ja liikuvuse planeerimine võiksid olla ühe ameti vastutada, kuna need on tihedalt seotud. (Kärmas, 2025) See aitaks seostada arengukavad omavahel rohkem ning parandada praegust olukorda, kus arengudokumendid käsitlevad pigem ainult oma valdkonda (Aitsam, 2025). Mõned üksused toimetavad kui eraldi silotornid, täites tegelikult teiste asutuste ülesandeid. Muuhulgas tuleb arendada 15-minuti linna kontseptsiooni mõistes koostööd ka lähivaldadega, sest eeslinnastumise tõttu ei ole enam võimalik käsitleda linnaarengut ainult enda halduspiirides. (Aitsam, 2025)

Üks tegur, mis on soodustanud juba toimunud positiivseid muudatusi, on suure hulga uute teenistujate saabumine linnasüsteemi. (Lippus, 2025) Lisaks positiivsed muudatused võivad olla tingitud sellest, et ajalooliselt linnaplaneerimise küsimustes on olnud tugev poliitiline mõju, kuid nüüd need on järk-järgult minemas ka valdkondlike ekspertide kätte. Poliitikud saavad teha poliitilisi valikuid, näiteks kuhu suunata investeeringuid, aga eksperdid saavad niiviisi tagada ametite sisulist koostööd. (Karro, 2025) Samuti mõnikord aitab kaasa töökorralduse muutmine ning protsesside ülevaatamine. Näitena võib tuua kasutus- ja tegevuslubade menetlemist, aastaga vähendati keskmise menetluspäeva arvu kaks korda 140-150 päevalt 70 päevale, kasutades ainult töökorralduslike muudatusi ning vähendades menetlusringe. (Lippus, 2025) Lisaks Tallinnal on prioriteedis vähendada detailplaneeringute menetlemise kiirust 30 päevani, mis kiirendab

linnaarengut. Kuna detailplaneering on oma olemuselt ühiskondlik kokkulepe, tuleb linna poolt innustada arendajaid leida kompromisse. Tuleb mainida, et Tallinnas on umbes 20% kehtestatud planeeringutest realiseerimata, tuleb pöörata rohkem tähelepanu ka nendele, kuna menetlemisse on juba panustatud ressursse. (Karro, 2025)

Kontseptsiooni rakendamist võiks vaadelda mitte ainult taristu kontekstis, mis on pigem toetavas funktsioonis, vaid pigem teenuste kättesaadavuse kontekstis (Lippus, 2025). Seetõttu 15-minuti linna loomisele võiks rohkem kaasata Tallinna Haridusametit (Svet, 2025) ning Sotsiaal- ja Tervishoiuametit (Lippus, 2025). Linn on kaardistamas piirkonnad teenuste katvuse osas, eesmärgiga selgitada välja arengut vajavad kohad. Väga olulised on andme- ja võrgustikupõhine juhtimine, sest linn kui suur organisatsioon peab suutma kiiresti kohaneda muutuvate oludega, töötades läbi suuremahulisi andmeid. On vaja süsteemselt koostöös vastutavate ametitega kontrollida üldplaneeringu täitmist, et vajalikud teenused reaalselt tekkiks sinna, kuhu neid on kavandatud. (*Ibid.*) Lippus nõustub, et Helsingis kasutatav moodulharidusasutuste lähenemine on tõhus. Selle tulemusena haridusasutuste valmimine, ümberehitamine ja -paigutamine võtab märksa vähem aega, mis on kohandamise ja kättesaadavuse võimekuse mõttes väga tõhus.

Linn võib suunata oma arengut läbi selliste meetmete nagu planeeringud, projekteerimistingimused jt, kuid linn ei ole tihti see, kes teenuseid loob. See tähendab seda, et planeeritud teenused ei pruugi tekkida sinna, kuhu neid on kavandatud. Tuleb siiski innustada ja motiveerida väikeettevõtjaid avada kohalikke poode, kohvikud jne, sest väikeärid elustavad piirkonda ning toovad paljud teenused inimestele lähemale. Näiteks Tallinnas on praegu palju suuri kaubanduskeskuseid aga vähe kohalikke poode, mis sunnib inimesi läbima pikemaid distantse. (Svet, 2025)

Linnaplaneerimise ameti üldine osatähtsus linnaruumi loomisel võiks olla suurem (Lippus, 2025; Aitsam, 2025) Eeskätt seetõttu, et linnaplaneerimise ameti on vastutada planeeringute koostamine, mis sisuliselt defineerivad linnaarengut mitmekümneteks aastateks (Aitsam, 2025). Eelnevalt mainitud ametitevahelise „konkurentsi“ tõttu tekkis olukord, mil linnaplaneerimise ametit on tajutud pigem takistajana, kuid tegelikult ametil on ilmselt kõige rohkem pädevust anda teiste sisuametite projektidele ruumiline sisu. Ametitevaheline koostöö linnaplaneerimise küsimustes peaks algama varasemates etappides, et toetada sisuameteid konkreetsete projektide parima ruumilahenduse leidmisel. (Lippus, 2025) Mainitud koostöö mõnikord takerdub

väärtuskonfliktidesse, seetõttu ei suuda kokku leppida olulisemates linna arenguprojektides, mille arengusuund on tegelikult sätestatud arengukavades (Kärmas, 2025).

Arengustrateegia „Tallinn 2035“ on üsna kaasaegne strateegia, mida pidevalt uuendatakse ning mis arvestab 15-minuti linna põhimõtteid ning linna tegelikke vajadusi üsna hästi, probleem on selles, et kõik Tallinnas kehtestatud üldplaneeringud on sellest vanemad. Praegu kehtiv Tallinna üldplaneering pärineb aastast 2001 ning see kehtib veel Kesklinnas ja Põhja-Tallinnas. (Lippus, 2025) Peab nentima, et uues Põhja-Tallinna üldplaneeringus, mis saab varsti vastu võetud, on kontseptsiooni põhimõtetega arvestatud läbinisti. Uutes üldplaneeringutes sisustatakse linnaosade keskusalade kontseptsiooni, mis rõhutab, et linna keskus ei ole ainult kesklinnas, vaid igas linnaosas. Selline lähenemine aitab tagada 15-minuti linna põhiväärtuste rakendamist. (Karro, 2025) Teistes linnaosades on tehtud linnaosade kaupa üldplaneeringuid, vaatama sellele, et neid on vastu võetud suhteliselt hiljuti, menetlus on võtnud palju aega, seetõttu ka uuemate üldplaneeringute lähtekohad võivad olla mõnevõrra vananenud. Tallinnas peaks olema üks peamine üldplaneering, mille detailsusaste võiks olla senistest võrrelduna väiksem. Põhjus on selles, et paljusid üldplaneeringulisi küsimusi ei ole võimalik vaadelda linnaosade kaupa, nendeks on näiteks suuremad liikumisteed, transpordikoridorid, rohevõrgustikud. (Lippus, 2025)

Mis puudutab teisi arengudokumente, siis Tallinna arengudokumentide koostamise, avalikustamise ja aruandluse korra § 6 lõige 1 punkt 2 sätestab, et arengustrateegial peab olema ka rakenduskava. Rakenduskavas peab olema ka arengukavas sätestatud tegevuste maksumus, seda sätestab sama määruse § 15 lõige 3. Probleem on selles, et Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kaval 2035, mis on linna üks olulisemaid arengukavasid, puudub siiaaani rakenduskava (Lippus, 2025). Reeglina on arengukavadel linnaarengu pikk vaade, kuid rakenduskava aitab prioritseerida ning kindlaks teha lühiajalisi tegevusi ning teha ka vastavaid ettepanekuid linna eelarve koostamisel (*Ibid.*).

Linn on hetkel koostamas linnavara strateegiat ning rohe- ja sinivõrgustiku strateegiat. Esimese eesmärk on konkretiseerida linnavara ehitamise ja ekspluateerimise eesmärke ja võtteid. Teine strateegia hakkab käsitlema rohealade strateegilist loomist ja nõudmisi nendele, samuti kuidas vältida üleujutusi. (Karro, 2025)

Poliitilistel otsustel on Tallinnas suur mõju linnajuhtimisele, linnaarengut puudutavatele küsimustele ning arengustrateegiates sätestatud elluviimisele (Karro, 2025; Lippus, 2025). Ka

linnaruumi küsimus Tallinnas on ülipolitiseeritud ja see ei pea nii olema, sest et selles valdkonnas on võimalik langetada palju häid teaduspõhiseid otsuseid (Svet, 2025). Viimastel aastatel on linnavalitsus võtnud suuna järgida strateegilise eesmärgi rohkem. Ka poliitiliste otsuste tegemisel võib lähtuda andmepõhisusest ning ekspertide teadmistest, need ei välista teineteist. (Lippus, 2025) Mõned linnaplaneerimise ja arendamise küsimused peavad siiski olema „valimistsükli ülesed“, pikaajaliselt kokku lepitud ekspertide poolt (Kärmas, 2025). Hiljuti taastatud linnaarhitekti ametikoht aitab tasakaalustada poliitilisi ja sisuvaldkondade eksperte otsuseid, samuti esindab ruumilisi küsimusi poliitilisel tasandil (Kärmas, 2025). Poliitiliste otsuste langetamisel oluline on informeeritus ja arvamuste mitmekesisus, tuleb vältida emotsionaalseid läbimõttelisi otsuseid. Pikaajaliste arengueesmärkide täitmiseks peab esmajärjekorras ametkond ise uskuma strateegiliste dokumentide õigsusse, kuid neid dokumente tuleb kindlasti vahetevahel kohandada. (Lippus, 2025) Pikaajaliste eesmärkide täitmist võib samuti soodustada arengudokumentide väärtuspõhisus ja üldisus, et vältida liiga suurt poliitilist mõju linnaarengule (Karro, 2025).

Et jõudsamalt hakata liikuma 15-minuti linna poole, Tallinnal oleks vaja teha põhimõttelise otsuse, missugustel liiklejate gruppidel on linnas prioriteet. Sellest lähtuvalt tuleb teha ka taristu arendamise ja investeerimisotsuseid. Selge on see, et linnal tuleb vähendada igapäevaselt autodega liikuvate inimeste arvu. (Karro, 2025) Oluline on kokku leppida pealinna regiooni (koos lähivaldadega) ruumilises visioonis, kus peab käsitlema liikuvust, kompaktsemat ühistranspordivõrgu olemasolu või arendamise võimalusega asustamist. Seda võib toetada hetkel koostamisel olev üleriigiline planeering ning ühistranspordireform. (Aitsam, 2025; Kärmas, 2025) Võib kaaluda ka pealinna seaduse loomist eesmärgiga anda Tallinnale rohkem võimalusi koos lähivaldadega liikuvuse planeerimiseks, elamumajanduse arendamiseks ja teenuste suunamiseks. Tallinnas ja selle lähiümbruses elab ligikaudu pool Eesti elanikkonnast ning piirkonda on kontsentreeritud samamoodi umbes pool Eesti majandusest, seetõttu seda piirkonda tuleb majandada teistmoodi kui hajaasustusega piirkondi. Inimeste ja kapitali kontsentratsioon võimaldab luua rohkem lisandväärtust kui seda strateegiliselt juhtida. Praegu aga selleks puuduvad laiaulatuslikud õiguslikud instrumendid. (Svet, 2025)

3.1.2 Tallinna Strateegiakeskus

Kontseptsiooni defineeritakse maailmas mõnevõrra erinevalt, kuid Tallinnas prioritseeritakse tõlgendamisel ikkagi jalgsi liikumist (Roop, 2025; Rahnu, 2025). Praktikas parima tulemuse

saavutamiseks tuleb mitmed liikumisviisid kombineerida, Tallinnas kõige paremaks lahenduseks võiks olla jalgsi ja ühistranspordiga liikumine koos (Roop, 2025; Svet, 2025). Selliselt võib võtta eesmärgiks ühistranspordi arengu kiirendamist, sealhulgas trammi- ja trollivõrgu laiendamist, eraldiseisvate ühistranspordiradade tegemist ja liikumises ühistranspordi prioritseerimist. (Roop, 2025) Kontseptsiooni käsitletub ka piirkonnast, näiteks kui kesklinnas teenused võiksid olla 15-minutilise jalutuskäigu kaugusel, siis kaugemates linnaosades käsitletub võib laieneda ka jalgratta ja ühistranspordiga liikumisele (Rahnu, 2025). Linn peab tegema prioritseerimist geoinformaatika põhjal, analüüsides teenuste kättesaadavust eripiirkondades just elukohtadest. Ei saa siiski linna planeerimisel aluseks võtta seda, et elu- ja töökoht oleksid teineteisest alati 15 minuti kaugusel, sest see on vastuolus tänapäevaste turumajanduse ja vaba valiku põhimõtetega. Küll aga peaks arvestama teiste baasteenustega, milleks on eeskätt haridus, kultuuri ja vaba aja veetmise võimalused, toidukauplused, apteegid jne. (Roop, 2025)

Kontseptsioon on Tallinnas kindlasti rakendatav. See on raskesti teostatav monofunktsionaalsetes piirkondades (osaliselt Nõmme ja Pirita, Kakumäe jne), seal peab keskenduma eeskätt ühistranspordi arendamisele. (Roop, 2025) Monofunktsionaalsed piirkonnad on tekkinud Tallinnas eelkõige nõukogude ajal, mil kavandati eraldi tööstuslikud alad ja nn magalarajoonid. Tänapäevane tööstus on suhteliselt puhas ja vaikne, seetõttu tööstusettevõtete kavandamine linna piirides on täiesti võimalik, kuigi see nõuab palju ruumi ning head taristut. Selliste piirkondade funktsionaalsuse suurendamine ja mitmekesistamine on väga keeruline protsess, eeskätt seetõttu, et Tallinnas on vähe linnaomandis olevat maad. Näiteks Helsingi, mille omandis on tunduvalt rohkem maad, saab aktiivsemalt suunata kinnisvara ja teenuste arengut. (Svet, 2025)

Linnal on väljatöötatud sellised põhiväärtused nagu julgus, avatus, headus ja koostöö. Koostöö on põhiväärtuste sees ning käib pidev töö selle parandamise kallal. Igapäevases töös proovitakse vältida ametitevahelist hierarhilist suhtumist ja suhtlemist, see eeldab pehmet koostööd ja koordineerimist. Parandamist vajab olukord, kui sisuametid teevad teatud asutusesiseseid muudatusi, mis võivad muuta nende projekte. Kuna sisuametite projektid väljenduvad tihtipeale ruumiliselt, siis iga kord peaks koos linnaplaneerimise ametiga üle vaatama ka ruumilist pilti. (Roop, 2025)

Kuna linnaplaneerimine on siiski linnaplaneerimise ameti vastutada, siis planeeringute menetlemisel nendel võiks olla kandev roll teenuste kättesaadavuse kavandamisel. Vastutusalast tulenevalt linnaplaneerimise amet koos linnaarhitektiga peaksid olema eestvedajad ruumilises planeerimises ning teised ametid tegema seda toetavat koostööd. Väga oluline on haridusasutuste

paiknemine ja kättesaadavus linnaosade kaupa. (*Ibid.*) Oluliseks osapooleks kontseptsiooni elluviimisel võiks olla ka linnavaraamet eeskätt hoonestuse poole pealt. Sisumetid peaksid esitama linnavaraametile sisendit hoonestusvajaduse kohta, et kõige tõhusamini osutada teenuseid vastavalt vajadustele. (Rahnu, 2025)

Strateegiakeskuse osatähtsus linnaruumi loomisel on hetkel nõrgal tasemel. Strateegiakeskuses peaksid olema seotud ruumiline planeerimine, strateegiate väljatöötamine, rohepööre ja teenuste pakkumine, kuid praegu ruumiloomelise osakond, mis on oma olemuselt linnaarhitekti büroo, on linnaplaneerimise ametis. Seetõttu strateegiakeskuse osatähtsus on vähenenud ning võtmeroll on linnaplaneerimise ametil. Strateegiakeskus vastutab arengudokumentide koostamise ja vastava nõustamise eest, kuid ametiasutusel puuduvad võimalused soodustada arengudokumentide rakendust, kuna rakendusvõimalused on eeskätt planeeringud. (Roop, 2025) Kuid üldiselt ruumiloomelise osakonna loomine oli tõhus otsus, sest see võimaldab kaardistada ja analüüsida terviklikku pilti, mitte lähenedes ainult ühe ameti valdkondlikest teadmistest ja vajadustest. See aitab parandada horisontaalselt koostööd ning innustada teenistujaid arvestama „suure pildiga“ (Svet, 2025).

Arengudokumentide rakendamisele aitaks kaasa uute või lisanduvate tegevuste ja investeeringute esialgsed hinnaprognosid. Hetkel on kõikide tegevuste ja investeeringute maksumused välja toodud eelarvestrateegias, kuid see võetakse vastu arengudokumentidest lühemale perioodile. Linna eesmärk on koostada rakenduskavad selliselt, et kõikidel tegevustel ja investeeringutel oleksid konkreetsed maksumused. Hetkel ametitel ei ole võimalust hinnata maksumused nii täpselt. See on tingitud sellest, et linnaeelarve võetakse vastu ühe aasta kaupa, kuigi linnaeelarve strateegia käsitleb juba neli aastat. Siinkohal võib võtta aluseks riigieelarve strateegiat, kus investeeringute objektiline liigendus tehakse neljaks aastaks. Tallinnas praegune süsteem ei võimalda teada saada investeeringute objektilist liigendust neljaks aastaks. Linnal on olemas nimekiri kavandatud objektidest, kuid konkreetseid teostamise tähtaegu ja investeerimise summasid volikogus ei kinnitata. Arengukavade rakendamine ning investeeringute juhtimine muutub tõhusamaks ja realistlikuks siis, kui investeeringud kinnitatakse objektiliselt neljaks aastaks ning seda peab tegema volikogu tasandil. (Roop, 2025) Praegu on tekkinud olukord, kus sisumetid toovad välja vajalikud tegevused ja investeeringud, kuid lõplikud otsused langetatakse iga-aastaselt läbi eelarve koostamise, mis ei soodusta pikaajalist arengut (Rahnu, 2025).

Arengudokumente vastavust linna vajadustele on võimalik tagada jooksvalt. Näiteks „Tallinn 2035“ arengustrateegia rakenduskava on selle lahutamatu osa, see kinnitatakse ja kohendatakse iga-aastaselt koos linna eelarvestrateegiaga volikogu määrusega. See võimaldab prioritseerida objekte ja investeeringuid, mis on parasjagu olulised. (*Ibid.*)

Poliitiline mõju linna arengusuunale ja selle rakendamisele on Tallinnas väga suur, eelkõige rakenduskavade ja linna eelarvestrateegia tasandil. (Roop, 2025; Rahnu, 2025) Kuna detailplaneeringuid kinnitatakse linnavalitsuses ja volikogus, siis ka nendele avaldub poliitiline mõju. Uuemad detailplaneeringud on kaasaegsed ja vastavad kontseptsiooni põhimõtetele, kuid mõnikord vaadeldakse detailplaneeringuid liiga isoleeritult ning ei arvesta nende mõju laiemaile piirkonnale. Küsimus on selles, millist alusinfot poliitikud saavad otsuste langetamiseks. Sisumetid peavad suutma paremini analüütiliselt põhjendada teatud otsuseid. Poliitikutele peab tagama paremat ja rohkemat faktipõhist ekspertteadmist (Roop, 2025), samas ka poliitikud peavad seadma ekspertidele ootuseid info ja teadmiste osas (Rahnu, 2025).

Linnapoolne elanike kaasamine linnaplaneerimise küsimustes ei ole hetkel piisav just koosloome mõistes. Erinevates kaasamise etappides linn pigem teavitab olukorrast ja arengutest, kuid lõppotsusteni tullakse reeglina ilma kogukondliku kaasamiseta. Kaasamisvõimalusi on linlastel piisavalt, kuid kaasamine peaks olema linna poolt rohkem läbimõeldud ja sihitud. (Roop, 2025) Kui kaasamine toimub pigem formaalselt, siis inimestel võib tekkida „kaasamisväsimus“ (Rahnu, 2025), kuna linlased võivad näha, et nende arvamused ei oma mingit mõju (Roop, 2025).

Selleks, et jõulisemalt liikuda 15-minuti linna poole, Tallinn peab vastu võtma hariduse arengukava (hetkel väljatöötamisel), kus oleks kaardistatud haridusasutuste võrgustik ning selle arenguvajadused. Samalaadne ruumiline analüüs peaks olema tehtud ka kultuuriasutuste ja sotsiaalteenuste (tervis, sport jne) jaoks. Olulist rolli mängib ka linnaruumi kaasajastamine ja selle esteetiline pool. Kui tänavaruum muutub inimsõbralikumaks, siis inimesed hakkavad ka rohkem seda kasutama, mitte lihtsalt liikuma alguspunktist sihtpunktini. (Roop, 2025)

Laias laastus aga pikaajalisi strateegilise eesmärgi võib saavutada erinevate struktuuriliste muutustega abil, kuid peamine on see, kui need eesmärgid on poliitiliselt kokku lepitud ning teenistujad saavad aru, mida tuleb nende eesmärkide täitmiseks teha. Tihti probleem ei ole struktuuris või ametitevahelises suhtlemises, vaid kui selgelt on püstitatud eesmärk kogu süsteemile. (Svet, 2025)

3.1.3 Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet

15-minuti linna elluviimine Tallinnas klassikalise Carlos Moreno tõlgendamise järgi on täiesti võimalik. Küll aga on ka Tallinnas hõredalt asustatud piirkondi (Pirita, Kakumäe), kus kontseptsiooni ei ole võimalik rakendada täielikult. Ka seetõttu kontseptsiooni käsitus Tallinna kontekstis peaks kätkema sealhulgas ühistransporti. Erinevad linnaosad omavahel ning ka lähivallad erinevate Tallinna linnaosadega peavad olema ühendatud hea ühistranspordivõrguga. (Pere, 2025)

Kontseptsiooni elluviimise eestvedajad peaksid olema üld- ja detailplaneeringute ning ruumiloomega tegelevad asutused, ehk siis eeskätt linnaplaneerimise amet koostöös linnaarhitektiga. Keskkonna- ja kommunaalamet (edaspidi KeKo) peaks olema samamoodi kontseptsiooni elluviimise eestvedavate asutuste sees, kuna ametil on olemas pädevus kaasaegse tänavaruumi kavandamisel. Eestvedavate asutuse koostööd peaks laias laastus koordineerima linnaarhitekt, kellele peaks andma suuremat rolli linnaarengu küsimustes (Pere, 2025; Svet, 2025). Protsesside tõhustamise ja kiirendamise eesmärgil tuleb ruumiliste küsimustega tegelevad ametid konsolideerida (linnaplaneerimise amet, transpordiamet, KeKo). Praegu on tekkinud olukord, kus sisuametite roll linnaplaneerimise küsimustes on kohati suurem kui linnaplaneerimise ameti oma, kuid sisuametite valdkonnad (liikuvus, keskkond, kommunaalvaldkond) on tihtipeale osa üldisest linnaplaneerimisest. Näiteks tänavatüüpide rakendamise väljatöötamine, mis on osa arengustrateegiast „Tallinn 2035“, on hetkel Transpordiameti vastutada. Samas Transpordiamet vastutab liikuvuse korraldamise eest ning tänavate ehitamine ja projekteerimine ei ole ameti pädevuses. (Pere, 2025)

Ametiasutuste koostöö linnaplaneerimise küsimustes ei ole nõutud tasemel, kuid see pidevalt paraneb. Püütakse saavutada omavahelised kokkulepped võimalikult varasematel projektide etappidel, näiteks projekteerimistingimuste sõnastamise etapil. (*Ibid.*)

Arengustrateegias „Tallinn 2035“ ja Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kavas 2035 on 15-minuti linna põhimõtetega arvestatud üsna hästi. Peamine küsimus on aga selles, kuidas arengukavasid järgitakse. Arengukavade järgimist võiksid soodustada uued mõõdikud, mis peavad olema senistest realistlikumad ja selgemad. Konkreetsete tegevuste ja investeeringute maksumuste sätestamine arengustrateegiates ei pruugi aidata nende järgimist, sest numbrid võivad kergesti muutuda poliitilise arutelu objektiks. On oht, et hakatakse tõstatama küsimused ainult

finantseerimise kohta, jättes sisulised ja pikaajalised eesmärgid tagaplaanile, seetõttu võib tekkida poleemika finantseerimisallikate leidmise osas, ilma et analüüsitaks projektide ja tegevuste laiemat strateegilist vajadust. (Pere, 2025)

Peamine takistus kontseptsiooni rakendamisel Tallinnas on poliitiline. Poliitilised linnaarengut ja planeerimist puudutavad otsused tihtipeale põhinevad vananenud valdkondlikel teadmistel, mis ei ole kooskõlas kaasaegsete linnaarengute strateegiatega, sealhulgas 15-minuti linna põhimõtetega. Valdkondlike ekspertide teadmist ei kasutata piisavalt otsuste tegemises. Võib olla linnaplaneerimise küsimustes peab kasutama tehnokraatlikumat lähenemist, andes rohkem otsustusõigust ja volitusi linnaarhitektidele, sealhulgas peaarhitektile. Tallinna süsteemis võiks olla nõukogu, mis koosneks valdkonna parimatest ekspertidest, teadlastest ja teistest asjatundjatest. Nõukogu eesmärk oleks aidata poliitikutel vastu võtta teaduspõhiseid otsuseid. Samuti nõukogu avaldaks poliitikutele mõju olukorras, kus tahetakse langetada linnaplaneerimise valdkonnas otsust, mis ei ole kooskõlas linna arengudokumentide ja kaasaegsete linnaarengu võtetega. (Pere, 2025)

Selleks, et kiirendada Tallinnas kontseptsiooni elluviimist, tuleb tegeleda eelkõige ühistranspordivõrgu parandamise, rattavõrgustiku väljaehitamisega ning rajada koostöös erasektoriga alushariduse asutusi väiksema võrgustikuna, et kiirendada võrgustiku arendamist. Linn võiks pakkuda lastevanematele suuremat hüvitist ka eralasteaedade puhul, eesmärgiga innustada eraarendajaid saada hoonestus kiiremini valmis ning tulevikus need lasteaiad teatud tingimustel munitsipaliseerida. Ka põhikoolide võrk peaks olema tihedam ja kättesaadavam. (*Ibid.*)

Pikaajalist arengut võib soodustada ka linna üldplaneering, samuti peaks vähendama detailplaneeringute detailsusastet eesmärgiga muuta need läbipaistvaks, arusaadavaks ja lihtsasti rakendatavaks. Detailplaneeringute koostamise põhimõtted peavad olemas kooskõlas linna strateegiliste dokumentidega ning käsitlema pigem üldiseid kaasaegseid ja säästvaid ehitamise printsiipe. (*Ibid.*)

Laias laastus aga kõige rohkem võiks kontseptsiooni elluviimist soodustada laiapõhjaline ühiskondlik kokkulepe, et pealinn peaks arenema selles suunas. Selle tulemusena oleks vastav nõudmine ka poliitilistele jõududele, mis aitaks saavutada vastavaid lühi- ja pikaajalisi eesmärke. (Pere, 2025) Peab tõstma inimeste teadlikkust linnaruumilistes küsimustes. Mida rohkem inimesed

selles temaatikas orienteeruvad ning mida rohkem seda arutatakse kogukondlikul tasemel, seda vähem on poliitikutel selles küsimuses mõju ning seda aktiivsemaks poliitikut peavad täitma ühiskondlikku nõudmist. Kodanikud peavad seisma oma kogukondlike, asumipõhiste huvide eest. Kõige tõhusam kontseptsiooni elluviimine algaks siis, kui oleks kokkulepe ja pikk strateegiline vaade linnavolikogu ja linnavalitsuse tasemel. (Svet, 2025)

3.1.4 Tallinna Transpordiamet

15-minuti linna rakendamise kõige suuremaks kaalukohaks on töökohtade paiknemine elukohtadest. Ajalooliselt mõned piirkonnad on arenenud tööstuspiirkondadeks kuid olid linnale lähemal, praegu aga need piirkonnad on pigem linnast väljas. Küll aga asuvad paljud kontorihooned linnapiirides, eriti kesklinnas või selle lähedal. Kaalukoht on selles, kas viia inimesed töökohtadele lähemale või vastupidi, samuti kuidas leida tasakaalu valglinnastumise ja tiheasustuse vahel. Kontseptsiooni suureks väljakutseks on ka ajaline ja rahaline kulu, mis kuulub taristu ümberehitamisele. Suuresti on aga kontseptsioon Tallinnas rakendatav. (Järvan, 2025) Kontseptsiooni rakendamist ei soodusta hajus ja madala tihedusega linn, sellises olukorras tuleb teha järeleandmisi põhiteenuste jaotamise ja ülesehituse kohalt, kuna linnale kui haldusüksusele ning arendajatele ei ole võimalik palju teenuseid finantsiliselt toetada (Transpordiameti teenistuja, 2025).

Vastutavate asutuste koordineerimiseks ei ole vaja luua eraldi üksust (Järvan, 2025; Transpordiameti teenistuja, 2025). Ametiasutuste vahelist tasakaalu hoiab taasloodud peaarhitekt, kes vajadusel aitab leida konkreetsetes küsimustes kompromisse. Kui ei ole võimalik kompromissi saavutada ka sel tasandil, siis minnakse reeglina poliitilisele tasandile. (Transpordiameti teenistuja, 2025) Kuid üldiselt linnaplaneerimisele peaks kehtestama konkreetse kontseptsiooni, elluviimise maksumuse ning väärtuspakkumise. Eraarendajatel peaks olema konkreetne linnapoolne visioon linnaarengust, et olla investeeringutes kindel. Selliselt tekib arendajatel usk linnaarengu strateegiatesse ning soov investeerida. Samas visioon ei pea piirnema ainult ühe konkreetse linnaarengu kontseptsiooniga, vaid peab võimaldama arendajatele tegutseda laiemalt põhiteenuste kättesaadavuse kontekstis. Visioon peab olema koostatud linnaametnike poolt, kuid samuti peab see leidma poliitilise tuge. Mainitud tegurite koostoimes saab linn kiiremini liikuda tervikvisiooni elluviimise poole, mitte üksikute projektide tasandil. (Järvan, 2025)

Ametiasutuste koostöö linnaplaneerimise küsimustes paraneb (Järvan, 2025; Transpordiameti teenistuja, 2025). Kuigi infovahetust ametiasutuste vahel võiks olla rohkem ning info jagamine

peaks olema tõhusam. Koostöö on viimastel aastatel paranenud, kuna linnajuhtimises juurdub üha rohkem strateegiline planeerimine ning tegevuskavasid lepatakse kokku pikemalt kui üks aasta. (Transpordiameti teenistuja, 2025) Hea on see, et linnaplaneerimise ametisse on koondunud linnaplaneerimise nii lühike (ruumiloomes osakond) kui pikk (planeeringutega seonduv) vaade. Ametnikkonna vahelised erimeelsused peab tooma võimalikult kiiresti poliitilisele tasandile, et need erimeelsused lahendada ning saavutada kokkulepped. (Järvan, 2025)

Transpordiameti roll tänavavõrgustiku planeerimisel võiks olla suurem. KeKo on oma olemuselt tänavaru ehitamise kompetentsikeskus, kuid Transpordiamet keskendub ülelinnalistele liikumisvajadustele, millest peab lähtuma teede ja tänavate planeerimises. (Järvan, 2025) Võtmevaldkondade eest peaksid linnas vastutama ikkagi erinevad ametid, kuna suures konsolideeritud ametis ei oleks nii palju diskussiooni ning detailsemat vaadet erinevate prioriteetide ja lahenduste osas, mis toob lõppkokkuvõttes parema tulemuse. (Transpordiameti teenistuja, 2025)

Liikuvuse valdkonna arengudokumendid vastavad linna tegelikele vajadustele. Paljud ühistranspordi planeerimise mõõdikud on kooskõlas 15-minuti linna põhimõtetega. Ühistranspordivõrgustiku planeerimisel lähtutakse sealhulgas uute tõmbekeskuste vajadustest. Pole alati mõistlik kavandada kõik marsruudid läbi kesklinna, need peavad olema hajutatud eesmärgiga katta linnaosade keskused ja madala tihedusega alad. Tuleb jätkata ka trammiliinide arendamisega, mis on linna ühistranspordi selgroog. Inimene eelistab ühistranspordi autole siis, kui see muutub talle piisavalt kiiremaks ja kulude poolt tõhusaks liikumisviisiks. Selle olukorra saavutamiseks on aga vaja pidevalt linnal sekkuda, nimelt tihendada linna, vältida autosõbraliku taristu ehitamist, arendada uusi ümberistumiskeskusi ja sõlmpunkte, luua rohkem ühistranspordiradu. Lisaks peab arendama ühistranspordiühendust lähivaldadega, ka Harjumaa bussidele võiks olla rohkem ümberistumiskeskusi, mitte ainult kesklinnas. (Transpordiameti teenistuja, 2025) Peab mainima, et nii transpordi kui ka laiemalt liikuvuse planeerimine takerdub tihtipeale ühelt poolt rahapuudusesse ja teiselt poolt inimeste hoiakutesse. Mõned lahendused, mis on elanikkonna seas populaarsed ning võivad olla seetõttu poliitiliselt õigustatud ei pruugi olla sellised, mis soodustavad kontseptsiooni elluviimist. (Svet, 2025)

Tallinna elanikel on olemas piisavalt võimalusi olla kaasatud linnaplaneerimise küsimustesse. Kuivõrd elanike tagasisidega arvestatakse, see on pigem poliitiline küsimus. Selliste otsuste vastuvõtmine mõnikord sõltub poliitikute ja elanikkonna vahelisest usaldusest, kuid iseküsimus

on see, kas linnapoolsete ideede „mahamüümine“ on piisav kaasamine või mitte. (Järvan, 2025) Linn peaks aga rohkem tegema kaasamist, mis oleks suunatud selgitamistööle ning elanike poolt- ja vastuargumente ärakuulamisele. Samuti kaasamisel poliitikud ja ametnikud peaksid rohkem selgitama pikaajalist vaadet ning küsima elanikelt arvamust alternatiivsete lahenduste kohta. (Transpordiameti teenistuja, 2025)

Linna arengudokumentide täitmist võiks soodustada projektide ja investeeringute maksumuste sätestamine vastavates arengudokumentides. Konkreetsed maksumused võivad aidata ka pikaajaliste linna prioriteetide paikanemist. (Järvan, 2025)

Poliitiliste otsuste roll linna juhtimisel ja kujundamisel on Tallinnas suur ning on igapäevases töös tuntavam kui riiklikul tasandil. Seda eeskätt seetõttu, et linnavõimu esindajad on riigivõimu omadest tavalisele kodanikule paremini kättesaadavamad ning et riik tugineb palju rohkem pikaajalisele strateegilise planeerimisele. (Transpordiameti teenistuja, 2025) Mõned linnaarengu puudutavad küsimused võiksid tugineda rohkem ekspertteadmistele, mõned peaksid jääma pigem poliitikute otsustada. Erakondade positsioonide jaotumine linnavolikogus on oma olemuselt kõige laiem ühiskondlik kokkulepe, mida koalitsioon võib otsuste tegemisel kasutada. Pikemas perspektiivis tuleb linna tasemel saavutada sellist linnaarengu puudutavat poliitilist ja ühiskondlikku kokkulepet (nagu näiteks kaitsekulude küsimus riiklikult tasandil), mil linn areneks sarnases suunas ka koalitsioonide vahetamisel. Tuleb vältida poliitilist turbulentsust, sest see killustab ühiskonda ning ei aita kaasa pikaajaliste eesmärkide täitmisele. (Järvan, 2025)

3.2 Järeldused kontseptsiooni elluviimise võimaluste ja takistuste kohta Tallinnas

Tallinnast on võimalik luua 15-minuti linn, mõned linna osad on oma olemuselt sellisteks välja kujunenud juba praegu. Tallinn on maailma kontekstis üsna väike ja kompaktne linn, mille suurus ja ülesehitus soodustab jalgsi ja rattaga liikumist. Tallinna uued linnaosade üldplaneeringud ning olemasolevad arengukavad on suuresti kooskõlas 15-minuti linna põhimõtetega, eelistades mitmete keskuste printsiipi, tihedat ja multifunktsionaalset linnaplaneerimist. Üldiselt saavad Tallinna juhid ja ametnikud aru kontseptsiooni olemusest ja selle kasulikkusest, kuid on märkimisväärne, et kontseptsiooni tõlgendatakse erinevalt. Klassikalise Carlos Moreno väljatöötatud tõlgenduse järgi keskenduvad 15-minuti linnad jalgsi ja rattaga liikumisele, Tallinnas

aga mõned ametiasutused keskenduvad ainult jalgsi liikumisele, mõned on seisukohal, et kontseptsioon peab just Tallinna kontekstis hõlmama ka ühistransporti või siis eelistama ühistransporti rattaliiklusele. See näitab, et põhimõtteline vastuolu algab juba tõlgendamise etapis, mis ei ole ühiselt kokku lepitud linnavalitsuse ja -volikogu tasemel, kuigi arengustrateegia „Tallinn 2035“ keskendub pigem jalgsiliikumisele.

Ametiasutuste koostöö linnaplaneerimise ja ruumiloome küsimustes ei ole piisaval tasemel, kuid kindlasti on paranemismärke võrreldes möödunud lähiaastatega. Jääb siiski üldmulje, et Tallinn kui organisatsioon töötab siiaamaani liialt isoleeritud üksustena, mille vahel puudub terviklik koostöömehhanism. Ametkondade vahel esineb jätkuvalt ebakõlasid, prioriteetide erinevusi ning dubleerimist. Probleeme valmistab ka asjaolu, et olemasolevad arengukavad ei oma kohustuslikku rakendusjõudu, mistõttu ametid võivad tegutseda vastuolus linna pikaajaliste eesmärkidega. See toob kaasa olukorra, kus kinnitatud strateegiad ei pruugi praktikas realiseeruda või realiseeruvad osaliselt. Heaks näiteks on peatänava projekt, mille elluviimine lükkus korduvalt poliitilistel põhjustel edasi, vaatamata sellele, et see oli arengustrateegias prioriteetsete sammude hulgas. Ei ole siiski vaja asutuste koostöö parandamiseks luua eraldi eestvedavat struktuuri, tuleb pigem keskenduda linnaarhitekti kui poliitikute ja ekspertide tasandaja rolli suurendamisele ning linnaplaneerimise ja ruumiliste küsimustega tegelevate asutuste konsolideerimisele. Ilmselt olukord, kus näiteks liikuvuse ja kommunaalküsimustega tegelevad ametid võivad avaldada suurt mõju ruumiliste ning linnaplaneerimise küsimustele, mis ei ole otseselt nende pädevuses, ei soodusta strateegilist linnaarengut.

Järjepidevat ja strateegilist liikumist 15-minuti linna poole aitab saavutada üks ülelinnaline üldplaneering ning selle põhimõtete alusel koostatud detailplaneeringud. Hetkel kehtiv Tallinna üldplaneering kehtib sajandi algusest ning selle põhimõtted on suuresti vananenud. Ehkki Tallinna olemasolevad arengudokumendid on üsna kaasaegsed ja kvaliteetsed, ei saa ellu viia nende täieliku potentsiaali vananenud üldplaneeringu korral. Kõige olulisem muutuste rakendusmehhanism linnas on planeeringud. Kuigi Tallinn tegeleb linnaosade üldplaneeringu koostamisega, mis on kooskõlas 15-minuti linna põhimõtetega, rahvusvaheline kogemus kinnitab, et just ülelinnaline üldplaneering võib omada kõige suuremat mõju pikaajalisele linnaarengule. Üldplaneeringust sõltuvad detailplaneeringud, liikuvuse korraldamine, eelarveotsused ning teised olulised tegevused, mille täitmise nimel töötab kogu linnasüsteem, seetõttu linnaareng muutub stabiilsemaks poliitiliste otsuste suhtes. Üheks probleemiks on läbi aastate olnud planeeringute aeglane menetlemine ja liigne bürokraatia, kuid hetkel saab tõdeda, et linn on teadvustanud

planeeringute menetlemise kiiruse olulisust ning ametisest protsesside ümberkorralduste tõttu olukord on paranemas.

Eraldi tähelepanu väärivad eelarvelised küsimused. Praegu kinnitatakse Tallinna investeeringud üksnes iga-aastase eelarve kaudu, eelarvestrateegia koos kavandatud objektide nimekirjaga on aga ette nähtud neljaks aastaks. Konkreetseid investeeringusummasid ja teostamise tähtaegu volikogu tasandil ei kinnitata, mis ei toeta arengukavade sidusat ja realistlikku elluviimist. Pikaajalise arengu tagamiseks tuleks investeeringud kinnitada objektipõhiselt vähemalt neljaks aastaks, sarnaselt riigieelarve strateegiaga.

Võib mainida, et Tallinn investeerib rattataristusse elaniku kohta peaaegu sama palju kui Pariis, probleem on selles, et sarnaste summade eest lõppkokkuvõttes ehitatakse tunduvalt vähem kilomeetreid rattateid. Linnaruumi muutmisel eelistatakse raskemaid ümberehitusprojekte, seetõttu suuremad muudatused võtavad palju ajalisi ja rahalisi ressursse. Samuti väärib mainimist, et Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse arengukaval, mis on kindlasti üks olulisemaid, puudub siiaaani rakenduskava.

Oluline on mõista, et kontseptsiooni elluviimine ei ole vaid ruumiline ega liikumisviiside küsimus, see on ka teenuste strateegilise distributsiooni küsimus. Mainitud tegevusvaldkonnad saab kõige tõhusamini koostöös realiseerida tugeva poliitilise tahte ning linnajuhtimise konsensusel korral. Rahvusvahelised näited demonstreerivad, et edukas rakendamine sõltub tugevalt poliitilistest otsustest, strateegilisest võrgustikupõhisest juhtimisest ning eelarveprioriteetidest. Linnavalitsuse ja linnavolikogu poliitiline valmisolek 15-minuti linna elluviimiseks peab kajastuma mitte ainult strateegilistes dokumentides, vaid ka konkreetsetes eelarveotsustes, projektide prioritiseerimises ja selgete eesmärkide püstitamises, et ametkondade vaheline töökorraldus oleks tõhus ja sujuv. Järjepidev poliitiline tugi ja valdkondadeülene koostöö on võtmetegurid, mis eristavad edukalt kontseptsiooni rakendanud linnu nendest, kus kontseptsioon on jäänud pelgalt idee- ja arengudokumentide tasandile.

Oluline roll on linnaruumi muutmisel ka elanikel endil. Kui teadlikud linlased hakkavad rohkem nõudma kaasaegset linnakeskkonda kogukondlikul tasemel ning see nõudmine järk-järgult muutub laiapõhjaliseks ühiskondlikuks kokkuleppeks, et linn peab arenema 15-minuti linna suunas, tekib poliitikutele avalik surve ning vajadus kujundada järjepidev strateegiline suund linnavalitsuse ja -volikogu tasandil.

Linlaste linnaplaneerimise teadlikkust võib tõsta strateegiline kaasamine. Kuigi linlastel on piisavalt võimalusi kaasa rääkida linnaruumi muutmise projektide osas, linnapoolne kaasamine on mõnikord pigem formaalne ning kommunikatsioon ei keskendu piisavalt ennetavale selgitamisele, vaid püütakse tagantjärele selgitada, et miks teatud otsus on õige. Seetõttu elanikel kaob motivatsioon süveneda detailidesse ning pakkuda alternatiivseid elluviimise võimalusi.

Üldpildis võib järeldada, et Tallinnal on olemas kõik eeldused, et kujuneda täisväärtuslikuks 15-minuti linnaks, kuid edasine areng sõltub selgest poliitiliselt kinnitatud strateegilisest suunast, ühtsest kontseptsiooni tõlgendusest ja tugevast ametivahelisest koostööst. Linna arengu stabiilsus ja sidusus sõltub eelkõige sellest, kas suudetakse saavutada laiapõhjaline ühiskondlik ja poliitiline kokkulepe 15-minuti linna põhimõtete olulisuses. Rahvusvaheline kogemus näitab, et kontseptsiooni põhimõtteid võib edukalt rakendada nii tsentraliseeritud ja konsolideeritud kui ka tugeva autonoomia haldusstruktuuri korral. Peamine küsimus on konkreetsetes eesmärgistamises ja poliitilises ning ühiskondlikkus kokkuleppes.

4. ETTEPANEKUD

Järgnevalt toob autor välja ettepanekud kontseptsiooni elluviimise soodustamiseks Tallinnas:

1. Seada prioriteediks ülelinnalise üldplaneeringu koostamine. Üldplaneeringu detailsusaste peab olema madal, kuid konkreetne ja kõikidele rakendajatele ühiselt arusaadav. Üldplaneering peab sisaldama 15-minuti linna põhimõtteid ning prioritiseerima mitmete keskuste kontseptsiooni. Üldplaneeringu põhimõtted peavad kanduma edasi detailplaneeringutele, mille detailsusaste peab olema senisest samamoodi madalam. Niiviisi on võimalik kiirendada detailplaneeringute menetlemise kiirust ning suurendada läbipaistvust.
2. Tallinna regiooni äärelinnastumise oludes tuleb arvestada üldplaneeringu koostamisel lähivaldade arengusuundumustega ning kaasata lähivaldu üldplaneeringu koostamisse ja teiste oluliste arengudokumentide menetlemisse. Valglinnastumise ja sellest tingitud pendelrände tõttu ei ole võimalik käsitleda pealinna arengut ainult selle haldusala piirides, eelkõige linna tihendamise ja liikuvuskorralduslike küsimuste poole pealt. Õige kaasamine ja läbimõeldud otsused võivad pidurdada liigset valglinnastumist.
3. Üldplaneeringu kehtestamise järel linnal tuleb üle vaadata kõik kehtivad arengustrateegiad ja -dokumendid eesmärgiga viia need kooskõlla üldplaneeringu põhimõtetega.
4. Laiendada arengustrateegia „Tallinn 2035“ põhifookust jalgrattaga liikumisele. 15 minutiga on võimalik jalgrattaga läbida märksa suuremaid distantse kui jalgsi, mis oluliselt suurendab kättesaadavate teenuste ja kohtade nimekirja.
5. Töötada välja strateegilise linnajuhtimise arengukava eesmärgiga toetada võrgustiku- ja teaduspõhist juhtimist.
6. Luua eraldi ühistranspordi arengukava. Hetkel linnal puudub terviklik ülevaade ja visioon sellest, kuidas arendada ühistranspordivõrku.
7. Kehtestada arengukava „Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035“ rakenduskava, et soodustada arengukava täitmist ja projektide elluviimist.

8. Jätkata haridusvaldkonna arengukava väljatöötamisega, kus on kaardistatud haridusasutuste võrgustik ning selle arenguvajadused. Töötada välja samalaadsed arengukavad kultuur- ja sotsiaalteenuste valdkonnas.
9. Suurendada linnaarhitekti rolli linnaplaneerimise ja ruumiliste küsimuste langetamisel eesmärgiga tasakaalustada poliitikute ja ekspertide teadmised ja otsused lähtuvalt osapoolte kaardistatud vajadustest.
10. Asutada linnaarhitekti eestvedamisel valdkondlike ekspertide nõukogu, kuhu kuuluksid sõltumatud teadlased, arhitektid ja praktikud. Nõukogu eesmärk on toetada linnajuhtide teaduspõhist otsustamist ning seista selle eest, et areng vastaks linna strateegilistele eesmärkidele ja kaasaegsetele planeerimispõhimõtetele. Nõukogu annaks vajadusel ka hinnangu otsustele, mis võivad olla vastuolus linna arengudokumentidega.
11. Kaaluda Linnaplaneerimise Ameti, Transpordiameti ning Keskkonna- ja Kommunaalameti liitmist eesmärgiga vähendada institutsionaalne ja strateegiline kompleksus. Linnaplaneerimise ja ruumiloome küsimused peavad olema linna kõige mõjusama rakendusmehhanismi ehk planeeringute eest vastutava ameti pädevuses, mida peavad toetama teistes linnaplaneerimise valdkondades nagu liikuvus ja kommunaalmajandus pädevad eksperdid.
12. Jätkata Tallinna Strateegiakeskuse arendamisega. Strateegiakeskuse loomine oli mõjus otsus, mis aitas luua ülelinnalisi strateegiaid ning rakendada ülelinnalist järelevalvet strateegiate täitmise üle.
13. Arendada ühistransporti ja selle taristut kooskõlas kaasaegsete jätkusuutlikke linnaliikuvuse printsiipidega, luues ümberistumiskeskused ning sünkroniseeritud tunniplaanid. Marsruudid ja tunniplaanid peavad arvestama reaalsete elanike vajadustega. Keskenduda ühistranspordi kättesaadavusele hõredalt asustatud piirkondades, kuid ülelinnaliselt prioritseerida jalgsi ja rattaga liikumist. Võib väita, et ühistransport kontseptuaalselt ei sobitu 15-minuti linnaga, kuna sel juhul on raske mahtuda 15 minuti raamidesse ning seetõttu kontseptsiooni rakendamise põhifookus võib ära hajuda.
14. Parandada linna kommunikatsiooni kaasamises, fokusseerides kaasamisele eelnevale selgitamistööle ja vajadusel alternatiivsete rakendusvõimaluste leidmistele, mitte kaasamise järgsele selgitustööle. Praegu võib jääda mulje, et linn ei ole oma kommunikatsioonis veenev.
15. Suurendada strateegilise kaasamise kvaliteeti, liikudes formaalsest kaasamisest sisulise ja varajase koostöö suunas, et kogukonnad saaksid mõjutada arenguid juba otsustusprotsesside algfaasis.

16. Linna kommunikatsioon linnaplaneerimise küsimustes peab olema pidev ning mitte piirneda kaasamisperioodiga. Linlastele tuleb rohkem ning selgemalt kommunikeerida kaasaegsete linnajuhtimise ja linnaplaneerimise strateegiate põhimõtteid.
17. Sarnaselt riigieelarve strateegiaga, kinnitada investeeringud volikogu tasandil objektipõhiselt pikemaks perioodiks, et tagada arengukavade realistlik elluviimine ja pikaajaline planeerimine.
18. Suurendada linna investeeringutes väiksemahuliste ja paindlikke ruumiliste muudatuste arvu, mis on kiiremini elluviidavad, et lühendada muudatuste elluviimise aega ja rahalist kulu.
19. Suurendada linnajuhtide ja teenistujate arusaama 15-minuti linna kontseptsioonist kui teenuste, mitte üksnes linnaruumi ja liikumisviiside planeerimisest.
20. Kehtestada sarnaselt Vilniusega tänavate disainimise käsiraamatu, mis oleks koostatud kontseptsiooni põhimõtete alusel. Kinnitada käsiraamat linnavolikogu tasandil, et vältida selle õigustühisust ning saada ametlik võimalus nõuda projekteerijalt ja ehitajatelt käsiraamatu punktide jälgimist tänavate ümberehitamisel ja rekonstrueerimisel.
21. Piirata planeeringute tasandil suurte kaubanduspiirkondade tekkimist eesmärgiga vähendada sundsõite ja teenuste koondumist ühte piirkonda.
22. Tallinn kui pealinn peab mängima aktiivsemat rolli riiklike õigusaktide muutmisel, mis võivad soodustada kaasaegsemat linnaarengut ja projektide kiiremat elluviimist.
23. Töötada välja paremad seire- ja hindamismehhanismid, kusjuures nende mõõdikud peavad olema realistlikud. See aitaks hinnata rakendamise tõhusust aja jooksul ja luua aluse tõenditel põhinevateks kohandusteks. Seire- ja hindamismehhanismide toimimise eelduseks on rakenduseelse olukorra kaardistus.

Ettepanekud riigiasutustele:

1. Töötada välja õigusakt, mis käsitleks kaasaegseid tänavate projekteerimise norme või laiendada praegu kehtiva määruse „Tee projekteerimise normid“ käsitusala asulasisestele teedele.
2. Lihtsustada ehitusseadustiku muutmise kaudu väikse eelarvega linnaruumi muutmise projektide elluviimist, näiteks äärekivide eemaldamine, teekatte tüüpi vahetamine, puude istutamine jne. Mõned lihtsad ümberehitustööd on ehitusloakohustuslikud, mis ei soodusta nende elluviimist ja tekitab lisa bürokraatiat ning nõuab ajalisi ressursse.
3. Kaaluda pealinna seaduse väljatöötamist, mis annaks Tallinnale selgemad ja riigi tasandil tunnustatud eristaatusest tulenevad ülesanded, rahastusmehhanismid ning

koostööraamistiku. Arvestades Tallinna rahvaarvu ja majanduslikku osakaalu ülejäänud Eesti suhtes, võib pealinna seadus toetada Tallinna strateegilisemat arengut, võimaldades paremat koordineerimist riigi ja linna vahel, kiirendada oluliste taristuprojektide elluviimist ning tagada mitmeaastased, objekti- ja valdkonnapõhised investeerimisotsused. Seadus annaks raamistiku, mille alusel saaks pealinna arendada järjepidevalt ning kooskõlas nii rahvuslike kui ka linnaliste eesmärkidega, sealhulgas 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamise toetamiseks.

KOKKUVÕTE

Käesolev magistritöö keskendub 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamisele Tallinnas, tuues fookusesse linnajuhtimise ja ametkondadevahelise koostöö rolli selles protsessis. Kontseptsioon on viimastel aastatel kogunud rahvusvaheliselt üha enam tähelepanu, pakkudes vastust tänapäevastele linnastumise ja kestlikkuse väljakutsetele. Selle keskseks ideeks on tagada, et igapäevased teenused – töö, haridus, tervishoid, toitlustus, kultuur ja vaba aeg – oleksid elukoha lähedal, 15-minutilise jalutuskäigu või jalgrattasõidu kaugusel. Sellise ruumilise planeerimise eesmärk on luua inimsõbralik, mitmekesine ja keskkonnasäästlik linnakeskkond, kus elanike heaolu ja igapäevane elukvaliteet oleks võimalikult kõrge tasemel.

Tallinn, kui Eesti pealinn ja suurim linn, on kiiresti arenev linnakeskkond, kus linnaruumi planeerimisel, taristu arendamisel ja teenuste paigutamisel on viimastel aastatel üha enam hakatud arvesse võtma ka 15-minuti linna põhimõtteid. Samas näitab töö, et kontseptsiooni rakendamine ei toimu iseenesest ega ainult tehniliste lahenduste kaudu. Selle õnnestumine sõltub otseselt linnajuhtimise võimekusest ja erinevate linna sees tegutsevate organisatsioonide koostööst. Juhtimine ja koostöö on antud magistritöö keskmes.

Magistritöö peamine uurimiseesmärk on mõista, kuidas linnajuhtimine ning vastutavate asutuste koostöö mõjutab kontseptsiooni rakendamist ning kuidas olukorda võiks parandada. Eesmärgi saavutamiseks on püstitatud kolm uurimisküsimust: millised on rahvusvaheliselt edukad tegurid kontseptsiooni elluviimiseks, millised struktuursed, institutsionaalsed ja sotsiaalsed tegurid mõjutavad selle rakendamist Tallinnas ning millisel määral Tallinna arengudokumentid kontseptsiooni realiseerumist toetavad.

Uuringu meetodikaks on kvalitatiivne lähenemine, mille raames viidi läbi poolstruktureeritud intervjuud erinevate võtmeisikute ja spetsialistidega, kelle töö on seotud linnajuhtimise- ja planeerimise ning arendustegevustega Tallinnas. Intervjuudes keskenduti muuhulgas küsimustele koostööpraktikate, planeerimisprotsesside, arusaamade ühtsuse ning arengudokumentide mõju

kohta. Lisaks arvestati intervjuudes ka Tallinna kui tervikliku organisatsiooni toimimist, st seda, kuidas erinevad osad koos toimivad või ei toimi ühiste linnaliste eesmärkide saavutamiseks.

Uurimistulemused näitavad, et tõhus linnajuhtimine ja ametiasutuste koostöö on vältimatud kontseptsiooni edukal realiseerimisel. Tallinnas kui organisatsioonis tihti esineb juhtimis- ja koostöötakistusi. Intervjuudest ilmnes, et erinevad linnasised struktuurid ei pruugi jagada ühist arusaama 15-minuti linna eesmärkidest ega tegutse alati sünkroonis. Selline desünkroniseerimine võib väljenduda vastuoludes arengudokumentide tõlgendamisel ja rakendamisel, samuti võib see aeglustada muutusi ja pärssida uuenduslikke initsiatiive. Samas peeti kontseptsiooni ideid üldiselt vajalikeks ja väärtuslikeks ning leidis ka praktilisi näiteid, kus mitmete üksuste vaheline koostöö on andnud häid tulemusi.

Uurimistöö lõpus tehakse mitmeid sisulisi ettepanekuid, mis aitaksid 15-minuti linna põhimõtteid Tallinnas järjepidevamalt ja tulemuslikumalt rakendada. Rõhutatakse vajadust kehtestada kontseptsioon kui strateegiline suund, mis oleks selgelt ja ühtselt sõnastatud kõigis arengudokumentides ning poliitilisel tasandil kinnitatud. See looks aluse, millele saaks järjepidevalt toetuda ka linnavalitsuste ja koalitsioonide vaheldumisel. Töö juhib tähelepanu ka sellele, et kontseptsiooni rakendamine vajab suuremat sidusust arengudokumentide vahel ning arengustrateegiate tegelikku sidumist linnaelarve ja investeerimisotsustega.

Samuti soovitab autor liikuda formaalsest kaasamisest sisulisema ja varasema strateegilise kaasamise suunas, et linnaelanikud saaksid arenguid mõjutada juba otsustusprotsesside algfaasis. Usaldusväärne ja läbipaistev suhtlus linlastega, mis ei piirdu vaid tagantjärele selgitustega, aitab tõsta kontseptsiooni mõistmist ja toetust kogukondade tasandil. Tähtsaks peetakse ka linna ametnike ja juhtide teadlikkuse suurendamist kontseptsiooni sisust, rõhutades, et see ei tähenda pelgalt liikumisviiside ümbermõtestamist, vaid ka teenuste kättesaadavust ja elukeskkonna kvaliteeti laiemalt.

Lisaks tehakse ettepanekud, mis on suunatud konkreetsetele planeerimispraktikatele ja regulatiivsetele muudatustele. Näiteks soovitatakse kehtestada ülelinnale üldplaneering ja tänavate disainimise käsiraamat, mis lähtub 15-minuti linna põhimõtetest ning on ka õiguslikult siduv. Kohaliku tasandi kõrval pööratakse tähelepanu ka riiklikule raamistikule. Pealinnale sobivate õigusaktide arendamine ja koostöömehhanismide täpsustamine võiksid aidata Tallinna kui pealinna eristaatust paremini arvestada ning kiirendada strateegiliste projektide elluviimist.

Magistritöö annab väärtusliku panuse Eesti linnaplaneerimise diskursusesse, olles esimene teadustöö, mis käsitleb 15-minuti linna ideed Eesti linna kontekstis. Töö loob tugeva aluse edasisteks akadeemilisteks uurimusteks, samuti võib see olla praktiliseks sisendiks Tallinna linna arengudokumentide uuendamisel ning linnajuhtimise praktikate parendamisel. Kokkuvõttes leiab autor, et Tallinnal on olemas kõik eeldused, et liikuda 15-minuti linna suunas, kuid selleks on vaja tugevat poliitilist tahet, süsteemset ja strateegilist juhtimist, kaasavat linnavalitsemist, sidusaid arengudokumente ja nende rakendamist, vastavaid eelarvelisi otsuseid ja senisest oluliselt tihedamat institutsionaalset koostööd.

SUMMARY

TALLINN AS A “FIFTEEN-MINUTE” CITY. THE ROLE OF CITY MANAGEMENT AND COOPERATION BETWEEN CITY AUTHORITIES IN ITS CREATION

Eduard Kärstna

This master’s thesis investigates the applicability and implementation of the 15-minute city concept in Tallinn, Estonia, with particular emphasis on the role of urban governance and inter-agency collaboration. Different cities around the world endorse decentralized environments with human-friendly scales where residents can access vital services like work, education, healthcare, shopping and administration while staying within a 15-minute walking or cycling distance from their homes. The concept delivers sustainable solutions for active mobility and local economic health together with social equality as it solves climate change, car dependency problems and urban sprawl challenges.

The main research issue focuses on finding the extent to which the 15-minute city notion is incorporated into operational structures for urban planning and management within Tallinn. The 15-minute city concept exists in various city planning documents of Tallinn yet its practical implementation faces difficulties because different departments lack clear coordination while prioritization remains unclear. This research investigates the relationship between Tallinn's governance structures as well as the organizational design and policy combination mechanisms which influence implementation of the 15-minute city. The research will uncover potential ways to enhance the coordinated and efficient 15-minute city programs of the city government.

Three research questions guide the analysis:

1. What are the most important and effective international approaches to implementing the 15-minute city concept?
2. What structural, institutional, and social factors affect the implementation of the 15-minute city in Tallinn?

3. To what extent do Tallinn's existing strategic and spatial planning documents facilitate or constrain the realization of the concept?

The thesis uses current urban governance theory and takes particular inspiration from “wicked problems” studies, network governance and integrated planning literature. As a multi-dimensional policy objective the 15-minute city extends beyond administrative boundaries while needing extensive interdepartmental cooperation together with long-term strategic planning and institutional flexibility. This thesis presents three European cities through case studies to examine noticeable implementations of the 15-minute city concept in Paris, Helsinki and Vilnius. Different governance structures and planning patterns together with political frameworks serve as worthwhile learning examples for Tallinn.

The qualitative research design contained two main analysis methods. Semi-structured interviews were conducted with senior municipal officials and strategic planners. The research involved eight interviews with ten participants who examined institutional functions and the understanding of the concept as well as existing collaborative efforts and impediments to carrying out the project. The review of development strategies served to determine how well 15-minute city principles are integrated into official city planning documents.

The findings indicate that Tallinn has begun to move in the direction of a 15-minute city, especially through recent investments in cycling infrastructure, pedestrian-friendly design and neighborhood-level service provision. However, several challenges persist. The municipal departments exhibit an unclear consensus regarding the shared vision. The 15-minute city concept exists in strategy documents but city actors implement it differently between themselves. The planning processes maintain separate sections while different public agencies handle urban development responsibilities which sometimes fail to coordinate properly. Several public development goals often compete against one another since transportation initiatives often diverge from both spatial development frameworks as well as environmental protection requirements.

The struggle to achieve compliance with planning documents exists because these documents have minimal enforcement capabilities. Strategic goals fail to materialize because city departments tend to choose their individual interests above collective goals despite the lack of mandatory compliance measures. Complex planning processes involving detailed spatial plans delay the execution of people-centered integrated projects because the procedures tend to extend over long

periods. Political changes at the city government alongside shifts in governing coalitions frequently disrupt established long-term strategic plans.

Although limiting factors exist, this study offers focused recommendations together with identified prospect options. The city needs to implement a systematic framework to integrate the 15-minute city principle as a key element within its planning structures particularly with its outdated master plan. Tallinn needs concrete advocacy for the concept in strategic documents and direct linkages with organizational financial allocations and capital spending decisions. The city needs to shift its approach from present-day formal participation to authentic community involvement at the beginning of planning processes that enables residents to shape decisions before important choices take effect. The creation of a street design manual based on human-scale principles should be developed into a planning guideline which will enforce consistent street design and development standards throughout the entire urban area. Such tool offers operational guidance for abstract goals by defining specific expectations which plan developers can follow.

The city administration must increase understanding of the 15-minute city concept along with all its related consequences. Some municipal officials maintain a somewhat limited understanding of the 15-minute city model beyond its transportation. It requires an integration of urban management practices with land usage, service delivery and social equality principles. The thesis recommends implementing better evaluation tools to measure implementation performance by creating measurable indicators and tracking progress which will generate evidence to guide adjustments.

Tallinn has taken noticeable initiatives to transform into a city which offers accessibility and sustainability but absolute achievement of its 15-minute city vision needs stronger political commitment together with clear strategic alignment and better institutional integration. The city of Tallinn should learn from international examples while fixing the governance issues of this study to become an exemplary model of inclusive and future-focused urban development in the Baltic and Nordic region.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- Abniki, H., & Kashiri, H. (2016). City diplomacy: The use of international capacity in integrated management of metropolises crisis. Proceedings of the 6th International Disaster and Risk Conference: Integrative Risk Management – Towards Res Cities, IDRC. Davos 2016. <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85055791031&origin=inward&txGid=08478a856fa784e317d1ceaaab0c073b>
- Adapteo. (2022). *Adapteo's launches a new smart school in Finland*. Kasutatud 4. jaanuar 2025 <https://adapteo.com/news/the-smart-school>
- Adapteo. (2022a). *Flexible and inclusive school buildings for long-term use – Adapteo delivers Finland's first smart school in Rovaniemi*. Kasutatud 4. jaanuar 2025 <https://adapteo.com/press/flexible-and-inclusive-school-buildings-for-long-term-use-adapteo-delivers-finlands-first-smart-school-in-rovaniemi-4432958>
- Aitsam, E.-M. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ruumilooome osakonna linnaplaneerija. Autori intervjuu. Helisalvestis. *Ühisintervjuu O. Kärmasega*. 19. veebruar 2025.
- Aivo, O., Alumäe, T. (2022). Estonian Speech Recognition and Transcription Editing Service. *Baltic J. Modern Computing*, Vol. 10, No. 3, 409–421. <https://doi.org/10.22364/bjmc.2022.10.3.14>
- Alberti, F., & Radicchi, A. (2022). The Proximity City: a comparative analysis between Paris, Barcelona and Milan. *TECHNE - Journal of Technology for Architecture and Environment*, (23), 69–77. <https://doi.org/10.36253/techne-12151>
- Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F., & Moreno, C. (2023). Chapter 9 – Redefining investable infrastructure in developing nations in a postpandemic era: the case of the 15-Minute City. *Resilient and Sustainable Cities*, 135-146. <https://doi.org/10.1016/B978-0-323-91718-6.00001-3>
- Chaloupka-Risser, C., & Füssl, E. (2017). The importance of communication between cyclists and other traffic participants and its potential in reducing traffic safety-critical events. *Transactions on Transport Sciences*, 8(1), 24-30. <https://doi.org/10.5507/tots.2017.004>
- City of Helsinki. (2025). *City plan*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 <https://www.hel.fi/en/urban-environment-and-traffic/urban-planning-and-construction/planning-and-building-goals/city-plan>
- City of Helsinki. (2025a). *Planning process*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 <https://www.hel.fi/en/urban-environment-and-traffic/urban-planning-and-construction/planning-process>

- City of Helsinki. (2025b). *Helsinki 3D*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 <https://www.hel.fi/en/decision-making/information-on-helsinki/maps-and-geospatial-data/helsinki-3d>
- City of Helsinki. (2025c). *Construction of cycle paths*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 <https://www.hel.fi/en/urban-environment-and-traffic/cycling/construction-of-cycle-paths>
- Dakouré, A., Bourdeau-Lepage, L., Jean-Yves, G. (2023). Chapter 4 - The Paris urban plan review: an opportunity to put the 15-Minute City concept into the perspective of the Parisians desire for nature. *Resilient and Sustainable Cities*, 61-75. <https://doi.org/10.1016/B978-0-323-91718-6.00009-8>
- D'Amico, A. (2024). Examples of good experiences for child-friendly cities. Comparison of sustainable practices in Italy and around the world. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Issue 2, 143-155. <https://doi.org/10.6093/1970-9870/10886>
- de Graaf, R. S., & Dewulf, G. P. M. R. (2010) Applying the lessons of strategic urban planning learned in the developing world to the Netherlands: A case study of three industrial area development projects. *Habitat International*, Volume 43, Issue 4, 471-477. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2010.02.005>
- Ehitusleht. (2024, 10. aprill). Esimeses kvartalis tegi Tallinna linnavalitsus otsused 11 detailplaneeringu osas. *Ehitusleht*. Kasutatud 15. detsember 2024 <https://ehitusleht.ee/esimeses-kvartalis-tegi-tallinna-linnavalitsus-otsused-11-detailplaneeringu-osas/>
- ERR. (2024, 30. aprill). Prognoos: Tallinna võib 25 aastaga lisanduda pea Tartu jagu elanikke. *Eesti Rahvusringhääling*. Kasutatud 12. detsember 2024 <https://www.err.ee/1608963496/prognoos-tallinna-voib-25-aastaga-lisanduda-pea-tartu-jagu-elanikke>
- EU Urban Mobility Observatory. (2021, 14. juuni). *Sustainable mobility is a key component in Vilnius' new general city plan*. Kasutatud 6. jaanuar 2025 https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/sustainable-mobility-key-component-vilnius-new-general-city-plan-2021-06-14_en?prefLang=sk
- Faulkner, S. L., & Trotter, S. P. (2017). Data Saturation. *The International Encyclopedia of Communication Research Methods*. <https://doi.org/10.1002/9781118901731.iecrm0060>
- Finland's Ministry of the Interior. *Civil Defence Shelters*. Kasutatud 4. jaanuar 2025 <https://intermin.fi/en/rescue-services/preparedness/civil-defence-shelters>
- Fitsilis, P., Tsoutsas, P., Damasiotis, V., Tsivola, R. (2023). How Do Citizens Want to Participate in Smart City Programs? Some Answers from Greece. *EAI/Springer Innovation in Communication and Computing*, Part F633, 135-154. https://doi.org/10.1007/978-3-031-30514-6_7

- Gössling, S., & McRae, S. (2022). Subjectively safe cycling infrastructure: New insights for urban designs. *Journal of Transport Geography*. Volume 101, 103-340. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103340>
- Hakimian, R. (2024, 5. detsember). Helsinki plots £1bn tram network expansion in bid to become „15 minute city“. *New Civil Engineer*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 <https://www.newcivilengineer.com/latest/helsinki-plots-1bn-tram-network-expansion-in-bid-to-become-15-minute-city-05-12-2024/>
- Helsinki. (n.d.). *Helsingin osallisuusmalli*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 <https://www.hel.fi/static/liitteet/kanslia/asukasyhteisty/osalisuusmalli-yleisesitys-2018.pdf>
- Helsinki Budget 2023. <https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2022/helsinki-talousarvio-2023.pdf>
- Helsinki for all. (2025). *Helsinki for all project*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 <https://helsinkikaikille.hel.fi/en/Helsinki-for-All-project/>
- Helsinki Times. (2023). New high-speed tram line 15 to commence operations on October 21. *Helsinki Times*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 https://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/domestic/24191-new-high-speed-tram-line-15-to-commence-operations-on-october-21.html#google_vignette
- Helsingin Yleiskaava. (2016). *Selostus. Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava*. Kasutatud 5. jaanuar 2025 https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2018_kaava/YK_2016_Selostus_20160614_LISALEHDELLA.pdf
- Jeanne, M. (2014). La „bataille de Paris“, une bataille géopolitique. *Hérodote*, 3, No 154, 59-74. <https://shs.cairn.info/revue-herodote-2014-3-page-59?lang=fr&ref=doi>
- Journal du Net. (2023). Budget municipal de Paris. *Le Journal du Net*. <https://www.journaldunet.com/business/budget-ville/paris/ville-75056/budget>
- Jouve, B. (2019). Transformations of the State and Urban Policy in Canada, France and Great Britain. *Metropolitan Democracies*. Routledge Revivals. <https://doi.org/10.4324/9781351153089>
- Järvan, K. Tallinna transpordi valdkonna abilinnapea. Autori intervjuu. Helisalvestis. 6. veebruar 2025.
- Karro, M. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti juhataja. Autori intervjuu. Helisalvestis. 18. veebruar 2025.
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Hajian Hossein Abadi, M., & Moradi, Z. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, Volume 12(2), 5-12. <https://doi.org/10.3390/land12020512>

- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi A. (2023a). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, Volume 132, 101-104. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101>
- Klijn, E., & Koppenjan, J. (2015). Governance networks in the public sector. *Taylor & Francis Group*. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/tuee/detail.action?docID=4054052>
- Kreukels, A., Salet, W., Thornley, A. (2005). Metropolitan Governance and Spatial Planning: Comparative Case Studies of European City-Regions. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203986493>
- Kärmas, O. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ruumilooma osakonna linnaplaneerija. Autori intervjuu. Helisalvestis. *Ühisintervjuu E-M. Aitsamiga*. 19. veebruar 2025.
- Lippus, M. Tallinna linnaplaneerimise valdkonna abilinnapea. Autori intervjuu. Helisalvestis. 19. veebruar 2025.
- Makkonen, J., Latikka, R., Kaukonen, L., Laine, M., & Väänänen, K. (2023). Advancing residents' use of shared spaces in Nordic superblocks with intelligent technologies. *AI & society*, Volume 38(3), 1167–1184. <https://doi.org/10.1007/s00146-022-01604-x>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, Volume 4(1): 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Murgante, B., Valluzzi, R., & Annunziata, A. (2024). Developing a 15-minute city: Evaluating urban quality using configurational analysis. The case study of Terni and Matera, Italy. *Applied Geography*. Volume 162, 103-171. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2023.103171>
- Nykänen, V., Huovila, P., Lahdenperä, P., Lahti, P., Riihimäki, M., Karlund, J. (2007) Collaborative urban planning. Case Beyond Vuores. *VTT Tiedotteita – Valtion Teknillinen Tutkimuskeskus*, Issue 2393, 3-97. <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-38149090307&partnerID=40&md5=ace0ecf42dd68a435354709cf9955ad2>
- Our World in Data. (2024, May 20). *Share of population living in urban areas*. Kasutatud 12. detsember 2024 https://ourworldindata.org/grapher/share-of-population-urban?tab=chart®ion=Europe&country=OWID_WRL~EST~OWID_EU27
- Papadopoulos, E., Sdoukopoulos, A., & Politis, I. (2023). Measuring compliance with the 15-minute city concept: State-of-the-art, major components and further requirements. *Sustainable Cities and Society*. Volume 99, 104-875. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104875>
- Pere, P.-P. Tallinna keskkonna- ja kommunaalvaldkonna abilinnapea. Autori intervjuu. Helisalvestis. 4. märts 2025.

- Pinto, F., & Akhavan, M. (2021). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making „Milan 15-minutes city“. *European Transport*. Issue 85, Paper No. 12, ISSN 1825-3997. <https://doi.org/10.48295/ET.2021.85.12>
- Poorthuis, A., & Zook, M. (2023). Moving the 15-minute city beyond the urban core: The role of accessibility and public transport in the Netherlands. *Journal of Transport Geography*. Volume 110, 103-629. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103629>
- Pozoukidou, G., & Angelidou, M. (2022). Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable and Smart City Developments until 2030. *Smart Cities*, 5(4), 1356-1375. <https://doi.org/10.3390/smartcities5040069>
- Radziszewska, A. (2022). Crowdsourcing as an Open Innovation Strategy in Knowledge-Based Smart City Management. *Proceedings of the European Conference on Knowledge Management, ECKM*, Volume 23, Issue 2, 937-945. <https://doi.org/10.34190/eckm.23.2.546>
- Rahnu, M. Tallinna Strateegiakeskuse linna strateegilise planeerimise teenistuse arengu kavandamise büroo juht. Autori intervjuu. Helisalvestis. *Ühisintervjuu R. Roobiga*. 12. veebruar 2025.
- Riigikontrolli aruanne „Transpordiameti loomine ja selle tulemused“ 2025. <https://www.riigikontroll.ee/tabid/206/Audit/6592/language/et-EE/Default.aspx>
- Roop, R. Tallinna strateegiadirektor. Autori intervjuu. Helisalvestis. *Ühisintervjuu M. Rahnuga*. 12. veebruar 2025.
- Saidla, S. (2024, 12. aprill). Linn ütleb, et on planeeringute menetlemise kiiremaks muutnud, arendajad seda ei tunneta. *Ehitusleht*. Kasutatud 15. detsember 2024 <https://ehitusleht.ee/linn-utleb-et-on-planeeringute-menetlemise-kiiremaks-muutnud-arendajad-seda-ei-tunneta/>
- Savi, T., & Villem, K. (2023). What's up, Vilnius? *Eesti Arhitektuuriajakiri „Maja“*. Kasutatud 6. jaanuar 2025 <https://ajakirimaja.ee/en/whats-up-vilnius/>
- Sdoukopoulos, A., Papadopoulos, E., Verani, E., & Politis, I. (2024). Putting theory into practice: A novel methodological framework for assessing cities' compliance with the 15-min city concept. *Journal of Transport Geography*. Volume 114, 103-771. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103771>
- Sortir à Paris. (2025). Paris's new bicycle plan for a 100% bikeable city. *Sortir à Paris*. Kasutatud 20. detsember 2024 <https://www.sortiraparis.com/en/news/in-paris/articles/216411-paris-s-new-bicycle-plan-for-a-100-bikeable-city>
- Statistikaamet. (2025). *Rahvaarv*. Kasutatud 21. aprill 2025 (<https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/rahvastik/rahvaarv>)
- Steiner, R., & Kaiser, C. (2018). Inter-municipal Cooperation in Switzerland. *Governance and Public Management*, 173-187. https://doi.org/10.1007/978-3-319-62819-6_9

- Svet, V. Endine taristuminister ja Tallinna keskkonna- ja kommunaalvaldkonna abilinnapea. Autori intervjuu. Helisalvestis. 19. veebruar 2025.
- Tallinn. (2024). *Raestipendium*. Kasutatud 13. detsember 2024 <https://www.tallinn.ee/et/teenused/raestipendium>
- Tallinn. (2025, 2. jaanuar). *Tallinna elanike arv*. Kasutatud 3. jaanuar 2025 <https://www.tallinn.ee/et/tallinna-elanike-arv>
- Tallinna arengudokumentide koostamise, avalikustamise ja aruandluse kord, RT IV, 04.03.2021, 7, § 6.
- Tallinna linna 2025. aasta eelarve. RT IV, 18.12.2024, 56.
- Tallinn 2035 Arengustrateegia. <https://strateegia.tallinn.ee/>
- The City of Vilnius. (2021). *The City of Vilnius Street Design Manual*. Kasutatud 3. jaanuar 2025 https://gatviustandartas.vilnius.lt/wp-content/uploads/2021/12/EN_W030_2021-12-20_Maz%CC%8Casis-standartas_SCREEN.pdf
- Tjandrarewi, B. I., Marcotullio, P. J., Kidokoro, T. (2006). Evaluating city-to-city cooperation: a case study of the Penang and Yokohama experience. *Habitat International*. Volume 30, Issue 3. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2004.10.001>
- Tooming, M. (2024, 22. november). Tallinna peatänava projekteeritakse ikkagi 2016. aasta võidutöö alusel. *Eesti Rahvusringhääling*. Kasutatud 16. detsember 2024 <https://www.err.ee/1609528279/tallinna-peatanav-projekteeritakse-ikkagi-2016-aasta-voidutoo-alusel>
- Tooming, M. (2019, 10. juuli). Tallinna peatänava ehitamine nihkub aastaid edasi. *Eesti Rahvusringhääling*. Kasutatud 16. detsember 2024 <https://www.err.ee/960088/tallinna-peatanava-ehitamise-nihkub-aastaid-edasi>
- Transpordiameti teenistuja. Autori intervjuu. Helisalvestis. 13. veebruar 2025.
- Tumavičė, A., Vitkienė, J., Kaniušėnienė, S., Kravcovas, I., Lingytė, I. (2017). The Key Issues of Road Design Found from Road Safety Inspections and Road Safety Audits. "Environmental Engineering" 10th International Conference, Gediminas Technical University Lithuania, 27–28 April 2017. <https://doi.org/10.3846/enviro.2017.150>
- Turu-Uuringute AS. (2024, kevad). *Rahulolu Tallinna ühistranspordiga aastal 2023. Uuring Tallinna elanikkonna seas*. Kasutatud 12. detsember 2024 <https://www.tlt.ee/wp-content/uploads/2024/05/Rahulolu-uhistranspordiga-aruanne-2024.pdf>
- Ušpalytė-Vitkūnienė, R., & Kolodinskaja, J. (2020). Public Transport Route Network Optimization Criteria's for Cities. <https://doi.org/10.3846/enviro.2020.635>
- Vaino, R. (2020, 13. september). Tallinn autostub ja ühistranspordi kasutus väheneb. *Eesti Rahvusringhääling*. Kasutatud 12. detsember 2024 <https://www.err.ee/1134536/tallinn-autostub-ja-uhistranspordi-kasutus-vaheneb>

- Vannevel, R., & Goethals, P. L. M. (2021). Structural and Contentual Complexity in Water Governance. *Sustainability*, 13(17), 9751. <https://doi.org/10.3390/su13179751>
- Vilnius Green Capital. (n.d.). *Sustainable Mobility Plan of Vilnius City*. Kasutatud 6. jaanuar 2025 <https://zaliasvilnius.lt/en/zaliosios-temos/sustainable-mobility-plan-of-vilnius-city/>
- World Bank Group. (2023, April 3). *Urban Development. Overview*. Kasutatud 12. detsember 2024 <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview>
- Ysa, T. (2007). Governance forms in urban public-private partnerships. *International Public Management Journal*, Volume 10, Issue 1, 35-57. <https://doi.org/10.1080/10967490601185724>

LISAD

Lisa 1. Poolstruktureeritud intervjuude indikatiivne kava ja intervjuueeritavate loetelu

Poolstruktureeritud intervjuude indikatiivne kava:

Sissejuhatus ja üldine arusaam kontseptsioonist

1. Kuidas te mõistate 15-minuti linna kontseptsiooni? Kas see on teie arvates Tallinnas rakendatav?
2. Milliseid peamisi võimalusi ja takistusi näete kontseptsiooni rakendamisel Tallinnas?

Koostöö ametiasutuste ja teiste osapooltega

3. Millised asutused peaksid teie arvates olema eestvedajad 15-minuti linna loomisel Tallinnas? Kas oleks tarvilik mõni eestvedava asutuse/büroo/osakonna loomine, mis koordineeriks asutuste koostööd?
4. Kuidas hindate praegust koostööd linna ametiasutuste vahel linnaplaneerimise küsimustes?
5. Kas Tallinna Linnaplaneerimise Ameti/Strateegiakeskuse/Transpordiameti/Keskkonna- ja Kommunaalameti üldine osatähtsus linnaruumi loomisel võiks olla suurem/väiksem või on see piisaval tasemel?
6. Kas Tallinn kaasab hetkel linlasi piisavalt linnaplaneerimise ja linnaruumi loomise küsimustes?

Arengudokumentide ja planeerimisprotsesside roll

7. Kuidas on Tallinna arengudokumentides, sh üldplaneeringus, arvestatud 15-minuti linna põhimõtetega?
8. Kas praegused arengudokumendid ja strateegiad vastavad linna tegelikele vajadustele? Kui ei, siis mida tuleks muuta?

Poliitilised ja halduslikud küsimused

9. Kui suur roll on poliitilistel otsustel ja juhtimisel 15-minuti linna kontseptsiooni elluviimisel?
10. Millised halduslikud takistused võivad pidurdada kontseptsiooni rakendamist?
11. Mida oleks vaja ette võtta, et tagada arengueesmärkide rakendatavuse pikaajalisust ja järjepidevust ning vähendada poliitilist mõju linnaarengule?

Praktilised sammud

12. Millised konkreetsed sammud tuleks Tallinnal esmalt astuda, et liikuda 15-minuti linna poole?
13. Millised oleksid teie arvates kõige olulisemad tegevused, mida tuleks Tallinnas rakendada, et tagada 15-minuti linna kontseptsiooni pikaajaline edukus?

Näited ja järeldused

14. Kas oskate tuua näiteid teistest linnadest, kus on sarnane kontseptsioon edukalt rakendatud? Mida Tallinn võiks neist õppida just linnajuhtimise ja koostöö kontekstis?

Kas soovite lisada enda poolt veel midagi?

Intervjueeritavate loetelu:

1. Linnaplaneerimise valdkonna abilinnapea Madle Lippus;
2. keskkonna- ja kommunaalvaldkonna abilinnapea Pärtel-Peeter Pere;
3. transpordi valdkonna abilinnapea Kristjan Järvan;
4. linna strateegiadirektor Raido Roop (ühisintervjuu Maris Rahnuga);
5. Tallinna Strateegiakeskuse linna strateegilise planeerimise teenistuse arengu kavandamise büroo juht Maris Rahnu (ühisintervjuu Raido Roobiga);
6. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti juhataja Martin Karro;
7. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ruumiloo me osakonna linnaplaneerija Olari Kärmas (ühisintervjuu Eva-Maria Aitsamiga);
8. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti ruumiloo me osakonna linnaplaneerija Eva-Maria Aitsam (ühisintervjuu Olari Kärmasega);
9. Tallinna Transpordiameti teenistuja;
10. endine taristuminister ja Tallinna keskkonna- ja kommunaalvaldkonna abilinnapea Vladimir Svet.

Lisa 2. Linna juhtimis- ja arendusstrateegiad

Strateegia	Sisu	Kasulikkus	Kaalutluskohad/väljakutsed
Rahvusvaheline linnadevaheline koostöö (city-to-city, C2C)	Linnad jagavad kogemusi ja parimaid praktikaid konkreetsete kokkulepete alusel.	Teadmiste edasiandmine ja parem kriisireguleerimine. Sõltuvalt jagatavatest praktikatest võib tõsta linnaplaneerimise teehoolduse, jäätmekäitluse taset jne	Nõuab protsessi ranget ja selget reguleerimist ja juhtimist. Koostöö huvipakkuvate linnade hulk võib olla piiratud ning seetõttu ka hoolikalt valitud, kuna probleemid ja väljakutsed väga sõltuvad linnast. Peavad olema selged enda linna tugevad ja nõrgad küljed.
Riigisisene omavalitsustevaheline koostöö (inter-municipal cooperation, IMC)	Sarnane linnadevahelise koostööga, kuid omavalitsuste tasandil, reeglina ühe riigi piirides.	Võib aidata tõsta suuremate piirkondade teenuste kvaliteedi, samuti ühtlustada ja tõhustada teenuseid. Teatud kokkulepete alusel võimaldab jagada rahalisi vahendeid.	Võimalik rakendada riikides, kus omavalitsustele on tagatud suur autonoomia. Tugev sõltuvus omavalitsuste finantsilistest võimalustest ja probleemide kontekstist. Rahvusvahelises kontekstis peamiseks takistuseks on seadusandlikud erinevused.
Avaliku ja erasektori koostöö (public-private partnership, PPP)	Koostöölepingud avaliku ja erasektori vahel.	Finantseerimisvõimaluste kaasamine, juhtimisprotsesside mitmekesistamine, partnerlussuhete arenemine, võimalus pakkuda taskukohaseid eluaseme lahendusi.	On olemas kolm tüüpi koostööd: sümboolne (hierarhilisel juhtimisel põhinev), instrumentaalne (turupõhine) ja orgaaniline (võrgustikupõhine). Tuleb rakendada vastavalt linna juhtimiskultuurile ja muutuvatele vajadustele.
Kodanike kaasamine	Kodanike kaasamine linnaplaneerimise ja teenuste arendamise ja parandamise protsessidesse läbi nutikate platvormide (ICT), vahetu kaasamine (kohtumised), ühisloome (crowdsourcing)	Kodaniku saavad juhtida tähelepanu väiksematele probleemidele ja teenuste kvaliteedile, millega puutuvad linnas igapäevaselt kokku, mis kipuvad muidu jääma tahaplaanile. Võimalus parandada suhtlust avaliku võimuga, samuti võimalus kaasata linnaametnike ja otsustajaid nn rohujuuretasandil. Kodanike vahetu tagasiside on hädavajalik	Kaasatud kodanike valim peab olema hoolikalt valitud, oluline on tagada head linnapoolset kommunikatsiooni ja selgitustööd, et kaasamine oleks mõtestatud. Tagasiside integreerimine poliitilistesse otsustesse peab olema läbipaistev ja järjekindel.

		targa linna lahenduste jaoks.	
Strateegiline linnaplaneerimine	Pikaajaline valdkondadeüleline planeerimine eesmärgiga tagada linna ühtlane areng. Sisuliselt hõlmab kõiki ülaspool mainitud strateegiaid.	Konkreetsete linnaarenduse plaanide väljatöötamine (strateegiad, arengudokumendid), osapoolte kaasamine, targa linna lahenduste toetamine	Oluline on tagada kooskõla planeerimise ja eelarvestamise vahel. Peab olema tagatud arenguplaanide elluviimise kohustuslikkus ja järelevalve selle üle eesmärgiga minimiseerida poliitiliste otsuste mõju.

Allikas: Tjandrarewi *et al.*, 2006; Abniki & Kashiri, 2016; Steiner & Kaiser, 2018; Nykänen *et al.*, 2007; Ysa, 2007; Fitsilis *et al.*, 2023; Radziszewska, 2022; de Graaf & Dewulf, 2010

Lisa 3. Lihtlitsents

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina Eduard Kärstna

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Tallinn kui „viieteist minuti“ linn. Linnajuhtimise ja ametiasutuste koostöö roll selle loomisel“

mille juhendaja on Ralf-Martin Soe,

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

15.05.2025

¹ Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtjaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.