

TALLINNA ÜLIKOOL
HUMANITAARTEADUSTE INSTITUUT

Kristofer Rennel

KAUBANDUSKESKUSTE MÕJU
LINNASÜDAME ATRAKTIIVSUSELE
TALLINNA LINNA NÄITEL

Magistritöö

Juhendaja: Merlin Rehema,
MSc, MA

Tallinn 2025

“Olen kirjutanud lõputöö iseseisvalt. Kõik selle kirjutamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.”

Sisukord

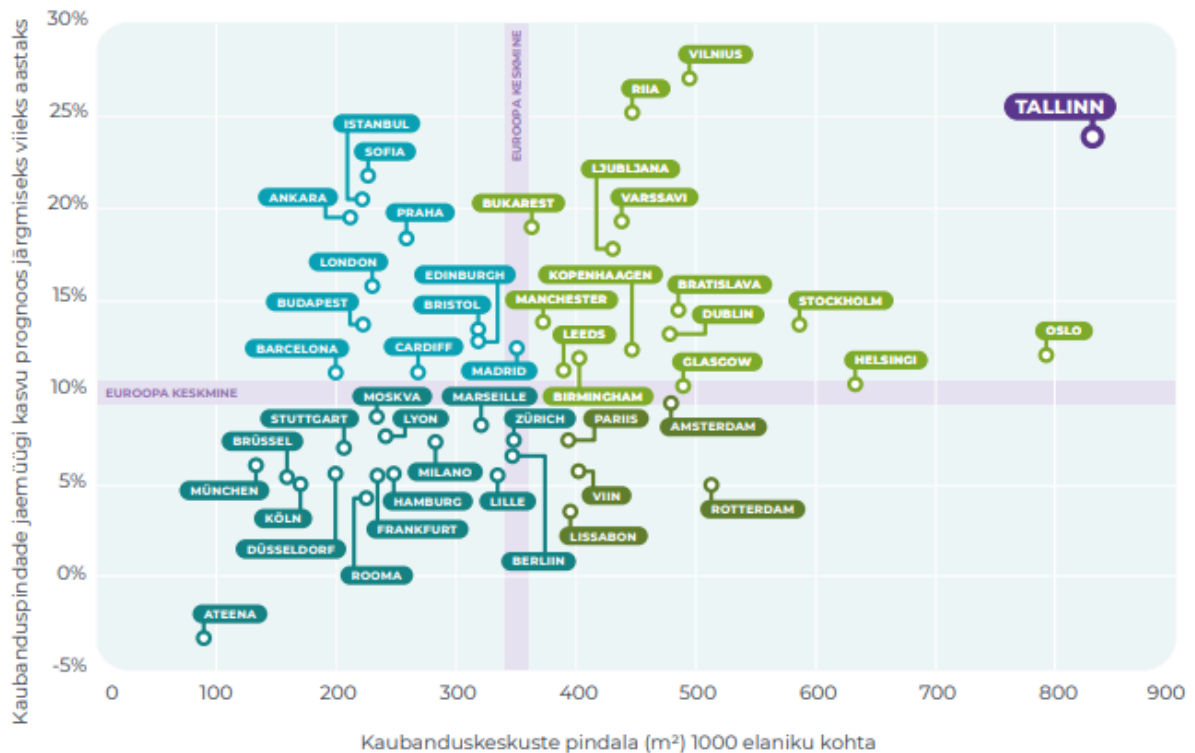
Sissejuhatus ja uurimisküsimused.....	4
I. Teooria.....	8
1.1 Linnasüda.....	8
1.1.1 Teenuste mitmekesisus ja linnaruumi elujõulisus.....	8
1.1.2 Atraktiivsus.....	10
1.1.3 15-minuti linn.....	12
1.2 Kaubandus.....	14
1.2.1 Kaubanduskeskustest on saanud uued linnakeskused.....	14
1.2.2 Südalinna kaubanduse elavdamine.....	15
1.3 Tallinn.....	18
1.3.1 Kaubanduskeskused Tallinnas.....	18
1.3.1 Linna strateegilised eesmärgid.....	18
1.3.2 Linlaste rahulolu linnaruumiga.....	22
II. Metodoloogia.....	25
2.1 Valimi moodustamine.....	26
2.2 Intervjuude läbiviimine.....	28
2.3 Andmeanalüüs.....	28
III. Empiirika.....	30
3.1 Kaubanduskeskuste roll linnaelus.....	30
3.2 Kaubanduskeskused ja traditsiooniline tänavakaubandus.....	31
3.3 Liikuvus ja ligipääsetavus.....	36
3.4 Tänavaruumi kvaliteet.....	41
3.5 Strateegiline planeerimine ja juhtimine.....	48
IV Arutelu.....	55
Kokkuvõte.....	65
SUMMARY.....	69
Kasutatud kirjandus.....	73
LISA 1. Intervjuu küsimustik.....	78
LISA 2. Teadliku nõusoleku infoleht.....	79

Sissejuhatus ja uurimisküsimused

Tallinn paistab Euroopas silma linnana, mille kaubanduskeskuste pindala elaniku kohta on ülekaalukalt üks kõrgemaid (Eesti Inimarengu Aruanne, 2019/2020). Viimastel aastakümnetel on rajatud Tallinnasse üha enam kaubanduskeskuseid – Rocca al Mare, Ülemiste, Kristiine, Viru Keskus, Järve Keskus, T1 Keskus, Nautica keskus, Tähesaju City, kui nimetada mõned suuremad – mis on koondanud suure osa Tallinna kaubandusest monofunktsionaalsetesse keskustestesse. Nagu nähtub ka allolevalt jooniselt (Joonis 1), prognoositakse jaemüügi kasvu jätkumist, mis annab põhjust oletada, et kaubandusboom ja kontsentreerumine Euroopas aina süveneb.

Lisaks sellele, et kaubanduskeskused pakuvad mugavaid kauplemisvõimalusi klientidele ja ettevõtetele, head ligipääsetavust ja parkimisvõimalusi autoga, on viimaste aastatega oluliselt kasvanud ka nende roll vaba aja- ja meelelahutuskeskustena (Colliers, 2019). Pakutavate võimaluste laiendamine on kaubanduskeskustele ärilisest vaatest igati positiivne areng, mis kahtlemata suurendab nende külastatavust ning inimeste keskustes veedetavat aega, ent laiema linnaruumi arengu seisukohalt on selle mõju pigem negatiivne. Linna sotsiaalne ja kultuuriline elujõulisus on mainitud trendide hoogustudes paraku aina kasvava surve all. Ajalooliselt on Tallinna linnasüda olnud koht tänavakaubanduseks (tänavakaubandust käsitletakse antud töös selle kitsamas tähenduses, kus see tähistab, enamasti väikeste, poodide ridu linnaruumis), kuhu koondub enamik äritegevust, vaba aja veetmise võimalusi, söögikohti-restorane, mis oma koosmõjus loovad elava ja meeldiva linnaruumi. Linnakeskus on läbi aegade olnud inimestevahelise suhtluse ja majandustegevuse tuiksoon, kus läbi mitmekesisuse ja mugava ligipääsetavuse tekib elava ja atraktiivne ruum.

Paraku on aga märgata Tallinna südalinnas tendentsi mitmekesise ruumi vähenemisele – mitmed ettevõtted on kolinud oma kaupluseid linnaruumist kaubanduskeskustesse klientide vähesuse tõttu, kaubagruppide valik tänavaruumis jääb aina ühekülsemaks, vanalinnas torkavad silma peajasjalikult turistidele suunatud ärid ning kasvanud on ka nõudlus büroopindadele väljaspool linnasüdant (Lepik, 2023). Laiemalt nähakse vanalinnas probleemina ka liigset turismikesksust, mis ei soosi mitmekesise elukeskkonna teket (ERR, 2025).



Joonis 1. Tallinn on kaubanduskeskuste pindala poolest Euroopa linnade tipus. Allikas: Eesti Inimarengu Aruanne, 2019/2020.

Linnaruumi elujõu seisukohalt on ettevõtluse kaubanduskeskustesse koondumine ohtlik trend, mis soodustab ka inimesi linnaruumis viibimise asemel eelistama kaubanduskeskuseid – see aga suunab ka ettevõtteid ja kaupmehi oma äride paiknemise valikutes kaubanduskeskuste poole. Ettevõtjate vaatenurgast on see igati loogiline, puudub motivatsioon investeerida keskkonda, kus kliente ei ole, ent sellega võib pikaajalises vaates kaasneda nõiarering, mille tagajärjel jääb kannatajaks ajalooline linnasüda. Tulemuseks võib olla hääbuv linnakeskus, mis on kaotanud oma atraktiivsuse.

Lisaks sellele mängivad linnakeskuse elujõu kujundamisel olulist rolli kogukonnad ja väikeettevõtlus. Kohaliku ettevõtluse tugevus toetab linna identiteeti ja iseloomu, pakkudes eristuvaid teenuseid ja kultuurilisi elamusi, mida kaubanduskeskused sageli pakkuda ei suuda. Tallinna südalinna kohta kuuleb aga tihti ka kriitikat, et kodulähedaste teenuste kättesaadavus on langenud (ERR, 2020). See aga loob soodsa pinnase kaubanduskeskustele – kõiki eluks vajalikke teenuseid ja kauplusi kokku koondades on inimestel igati loogiline ka

oma igapäevavajadusi seal keskkonnas üha rohkem katta. Milleks minna mujale, kui kõik vajaliku saab kätte ühest kohast.

Tallinna linna aina kasvavaks murekohaks on ka autostumine – aastakümneid kestnud trend, mis ei näita senimaani märke raugemisest (Eesti Inimarengu Aruanne, 2019/2020). Paratamatult on selle trendi kujundamisel oma roll ka kaubanduskeskustel. Enamasti linnaäärsetel aladel paiknevad keskused pole sageli ühistranspordi ega ratta ja kergliikuriga mugavalt ligipääsetavad, seevastu autoga oluliselt mugavamad, pakkudes selleks ka tasuta parkimisvõimalusi. Ehkki mõned suuremad kaubanduskeskused asuvad ka südalinnas, kuhu ühistranspordi ja kergliiklusvahendiga on ligipääsetavus hea, on nende juures reeglina samuti suured parklad või parkimismajad, kus auto hoiustamine soodne. Murekohad linnaliikuvuses tõstavad esile vajadust leida lahendusi – nii südalinna atraktiivsuse kasvatamisel kui ka mitmekesiste liikumisvõimaluste soosimisel.

Eelpool välja toodud arengud tõstatavad küsimuse, kas südalinn jääbki paratamatult konkurentsivõimelisena kaubanduskeskustele alla? Töö autor peab vajalikuks analüüsida võimalusi neid arenguid mõjutada – ühelt poolt teenuste ja kaupade südalinnas kättesaadavuse vaatest, ent ka sellest, kuidas linnasüda võiks muutuda atraktiivsemaks nii elanikule, kaupmehele kui ka külastajale.

Uurimuse peamiseks eesmärgiks on välja selgitada, kuidas linnasüdamel roll saaks säilida ning milliste meetmetega on võimalik kaubanduskeskuste mõjusid linnaruumis tasakaalustada. Antud magistr töö otsib vastuseid kolmele uurimisküsimusele:

- Millised tegurid mõjutavad Tallinna linnasüdamel konkurentsivõimet võrreldes kaubanduskeskustega?
- Millised linnaplaneerimise meetmed aitaks tasakaalustada Tallinna kaubanduskeskuste mõju linnasüdamel atraktiivsusele?
- Kas ja kuidas toetavad Tallinna strateegilised eesmärgid südalinna elavdamist?

Magistr töö esimeses peatükis annab autor tööle teoreetilise raamistiku, käsitledes kaasaegse linnaruumi ja linnaplaneerimise teooriaid, mis aitavad selgitada kaubanduskeskuste mõju Tallinna linnasüdamel atraktiivsusele ja tänavaelu kujunemisele. Töö teises peatükis selgitab autor läbiviidud uurimuse meetodikat ning põhjendab valitud meetodi sobivust töö kontekstis. Magistr töö empiirilises osas toob autor välja uurimuse tulemused, arutelu

peatükis analüüsib autor empiirilises osas kogutud tulemusi ja võrdleb neid teoreetilise taustaga. Viimases ehk kokkuvõtte peatükis esitab töö autor järeldused koos vastustega töö uurimisküsimustele.

Magistritöoga soovib autor anda Tallinnale soovitusi, millest võiks kerkida kasu linna tulevikuarenguid kavandades ning linnasüdame elavdamisel.

I. Teooria

1.1 Linnasüda

1.1.1 Teenuste mitmekesisus ja linnaruumi elujõulisus

Isidori (2015) rõhutab, et ajaloolise linnasüdame roll on linnaelu tasakaalustamisel äärmiselt oluline ning pakub selle vaatlemiseks kahte aspekti – eelkõige seondub see kollektiivse mäluga, osana ühisest kultuuripärandist ning rollist kogukonna identiteedi ja ühtekuuluvuse kandjana. Teiseks on ajalooline linnakeskus avalik ruum, kus leiavad aset ühised sündmused, pidustused, aga ka palju igapäevaseid tegevusi (Secchi 2007, viidanud Isidori 2015). Linnasüda on hübriidne ruum, ühtaegu kollektiivne kogunemispaik, aga ka intiimne ruum, mida defineerivad selle tänavad, väljakud, pargid ja avalikud hooned (Isidori, 2015).

Teenuste mitmekesisus ja võimalus kokku tulla loob Hospersi (2017) sõnul linnasüdamest justkui kogukonna „elutoa“ – koha, kus inimesed tunnevad end koduselt ja kogevad ühiselu. Ka Paaver & Kiiveti (2020) hinnangul tugevdab avalik ruum kogukondi, mistõttu leiavad, et avaliku ruumi kvaliteet on oluline ühiskonna ja demokraatia tervise näitaja.

Viimastel aastatel on Tallinnas, nagu ka paljudes teistes Lääne-Euroopa linnades, on saanud üha kasvavaks mureks hääbuv linnasüda – osalt nähakse selle põhjusena linnaäärsete kaubanduskeskuste kasvu (Zirnask, 2009; Nelson, 2024), ent Tallinnas on mõju avaldanud ka uute tõmbekeskuste teke, peamiselt Põhja-Tallinnas (Sooman, 2022).

Ajalooliste linnakeskuste hääbumine on süvenev trend, mille mõjul vähenevad linna südamesse tehtavad investeeringud ning kannatab ka piirkondade elujõulisus, sest kvaliteedilangusega väheneb ka inimeste soov piirkonnas elada. Linnasüdame elujõulisus on aga võtmetegur kogu linna majandusliku ja sotsiaalse toimepidevuse hoidmisel, millest sõltuvad ka töökohad, linnaruumi kvaliteet ja kinnisvaraturu atraktiivsus, eriti ajaloolistes kesklinnades. (Ribeiro, 2008)

Linnakeskuste tänapäevane muutus on kõige selgemini tajutav just jaekaubanduses, kus üha rohkem poode toimib südalinnas pidevas kahjumis, viies ettevõtteid raskustesse, mõnel juhul ka sulgemiseni. Piirkonna atraktiivsuse langedes võib see ka tähendada lahkujatest maha

jäävaid tühje jaekaubanduspindasid, mis süvendavad südalinna elujõulisuse probleeme veelgi. (Hospers, 2017)

Cvetković et al. (2021) väitel on linnasüdamele omased elemendid viimastel aastakümnetel hakanud linnaruumist kaduma, peegeldades sellega tarbijate muutunud vajadusi. Samaaegselt on kasvanud kaubanduskeskuste funktsioon – üha enam pakuvad need ruumi avalikeks, poliitilisteks, kultuurilisteks ja vaba aja sündmusteks, mis on senini olnud linnasüdamele omasem funktsioon. Ka sisekujunduslikult on kaubanduskeskused disainitud moel, mis jätab tarbijatele mulje kui avalikust ruumist, mida keskus eraomandi ja kontrollitud tarbimiskäitumusliku olemuse tõttu ei ole. Kaubanduskeskustest on saanud “pseudo-avalikud ruumid”, mis pakuvad konkurentsi linnasüdamele oma rolli säilitamisel. (Cvetković et al., 2021)

Ka Madinipouri (2010) väitel on avalikus ruumis toimumas nihe kogukondlikust ruumist anonüümse ja killustunud keskkonna poole, mis lähtub majanduslikust ja poliitilisest kaalutlusest. Traditsioonilised avalikud ruumid jäävad selle keskel sageli hooletusse ning kannatavad ka oma tähenduse kadumise all. Linnaruumi roll ei peaks taanduma pelgalt mugavaks tööriistaks, millega soosida tarbimist, vaid see peab pakkuma võimalusi kõigile. (Madinipour, 2010)

Sarnaselt Madanipourile on käsitlenud kaasaegse avaliku ruumi arengut ka Marc Augé (1995), kelle väitel on toimumas üleminek tähendusrikastelt „kohtadelt“ isikupäratute „mittekohtade“ suunas. Tema sõnul iseloomustavad mittekohad – näiteks kaubanduskeskused – ruume, mis on loodud kindla funktsiooni jaoks (ostlemine) ning mida inimesed kasutavad igapäevaselt, ent sellest hoolimata jääb nende suhe ruumiga pinnapealseks ja kaugeks. Tõeline “koht” on Augé (1995) sõnul määratletav läbi selle, kuidas ta suhestub teistega, peegeldab ajalugu ja loob identiteeditunnetust.

Augé (1995) seob ilmingu supermodernsusega, kus traditsioonilisi kohti ei seota enam uute linnakeskkondadega, vaid need eraldatakse, arhiveeritakse ja tähistatakse kui mälu kohad, ilma et neil oleks aktiivne roll igapäevases ruumiloomes. Ruum muutub sellega aga pelgalt vahendiks funktsionaalsuse või tarbimise huvides, mistõttu ohustab avalikku ruumi üha enam tähendusliku linnakogemuse kadumine (Augé, 1995).

1.1.2 Atraktiivsus

Hidmani (2018) sõnul on “atraktiivsusest” saanud linnaplaneerimises keskne omadussõna, mille alusel hinnata koha väärtust. Ta toob esile, et tegu on kergesti mõistetava ja igale inimesele individuaalselt tajutava omadusega, mis võimaldab anda kohale laiemat tunnetuslikku hinnangut.

Linnaruumi atraktiivsust kujundavad sellele omased tunnused – arhitektuur, kultuurielu, tööturg, avalikud teenused, teenindusvaldkond ja kaubandus. Atraktiivsuse kvaliteet sõltub seejuures piirkonnas esindatud eluvaldkondade paljususest, mida rohkem erinevaid funktsioone lähestikku koondub, seda suurem on nende vaheline sünergia ja seal tegutsevate ettevõtete haardeulatus. (Öner, 2017)

Atraktiivse linnaruumi loomise eelduseks on Jan Gehli (2010) sõnutsi inimkeskne linnaplaneerimine, mis väärtustab jala käimist, avalikus ruumis kohtumisi ja sellest lähtuvat sotsiaalset suhtlust. Tema sõnul tuleb arhitektidel ja planeerijatel luua eeldused selleks, et linnas oleks mugav jalutada ja viibida, sest just see loob atraktiivset tänavaruumi, turvatunnet ning soosib säästvat liikumist ja tervislikumaid eluviise.

„Inimene on loodud kõndima ning teiste hulgas liikudes arenevad meie elu suured ja väikesed sündmused. Jala käies saame osa elu mitmekesisusest.“ (Gehl, 2010)

Gehl (2010) toob välja, et elavaks linnasüdameks peab linnaruum olema nii funktsionaalne, ent ka esteetiliselt kutsuv. Kopenhaagenis tehtud uuringud näitavad, et aastatel 1962–2005 suurenes jalgsi liikumiseks ja linnas viibimiseks mõeldud ruum seitsmekordselt (15 000 m²-lt 100 000 m²-ni), mis tõi omakorda kaasa märkimisväärse jalgsi liikujate kasvu – kinnitus sellest, kuidas ruumiline ümberjaotus võib oluliselt mõjutada linnasüdame elujõulisust (Gehl 2010).

Samuti võib koha atraktiivsust vaadelda läbi niinimetatud "elukvaliteedi paradigma", mille järgi ei määra atraktiivsust vaid pakutav infrastruktuur, vaid hoopis elukvaliteeti tõstvad pehmed väärtused: rohealad, õhukvaliteet, liikuvusvõimalused, sotsiaalne sidusus ja linna identiteet (Marans & Stimson, 2011).

Kaubandus on Öneri (2017), Millington et al. (2015) ja Källstrom et al. (2021) väitel atraktiivsuse kujunemise üks kesksemaid elemente, mille mõjuala ulatub lisaks ümberkaudsetele elanikele ka kaugemalt tulijateni. Kaubandusest lähtuvad sageli ka teised vaba aja teenused, näiteks kohvikud ja restoranid, kelle asukoha valiku kujundab peaasjalikult potentsiaalsete klientide hulk, mistõttu on erinevate pakkujate vahelise sünergia tekkimine oluline, sest inimesed, kes tulevad poodidesse, tarbivad sageli ka teisi teenuseid. Ehkki kaupluseid ei saa pidada täielikult avalikeks hüvedeks, on võrdlus parkide ja vaatamisväärsustega siin kohane – nad loovad atraktiivsemat linnaruumi ka juhul, kui tarbija sealt midagi osta ei soovi. (Öner, 2017)

Millington et al. (2015) rõhutavad, et kuigi erinevate jaemüüjate kohalolu on üks elujõu tagajaid, mõjutab tarbijate ligiõmbavust eelkõige kogu piirkonna ühine pakkumus. Nad toovad välja, et edukuse eelduseks on erinevate osapoolte – alates transpordivõimalustest kuni haridus- ja tervishoiuasutusteni – vaheline koostoime, mis võimaldab katta mitmekülgeid vajadusi. Selline lähenemine toetab linnakeskuste arengut mitmefunktsiooniliste keskustena (Millington et al., 2015) ning suurendab ka piirkonna elamupindade atraktiivsust (Öner, 2017).

Gehli (2010) sõnul kujuneb paiga atraktiivsus lisaks majanduslikele ja füüsilistele ruumi omadustele ka sotsiaalsete ja emotsionaalsete kogemuste läbi, näiteks inimeste tajutatav turvatunne, võimalus sotsiaalseks lävimiseks ning kuuluvustunne on omadused, mille järgi inimene otsustab, kas koht tundub talle meeldiv ja väärtuslik.

Seejuures on linn Gehli (2010) sõnul sotsiaalne suhtluspaik vaid siis, kui selles toimub aktiivne elu, hüljatud ja inimtühjad ruumid suhtlemist ei soosi ega loo ka eeldusi inimestevahelisteks kohtumisteks. Aktiivse linnaelu kujundamisel on tema sõnul aga oluline pidada silmas, et ruum peab olema demokraatlik, ligipääsetav ja mitmekesine ning pakkuma viibimiseks põhjuseid ka neile, kes soovivad linnaruumis viibida passiivsemalt, näiteks istudes, jalutades, mängides, möödujaid jälgides või lihtsalt viibides. Need tegevused toimivad aga vaid seal, kus on teisi inimesi, mis tähendab, et atraktiivne linnaruum peab suutma meelitada kohale erinevaid kasutajaid eri põhjustel (Gehl, 2010).

Muuhulgas on elav tänavafraat atraktiivse ja toimiva linnaruumi oluliseks eelduseks – tänav, kus on palju uksi, väikesed vahemaad ja esteetiliselt atraktiivne esimene korrus, muutub ka elavaks ja kaasavaks ning tekib turvaline ja elamuslik linnakeskkond (Gehl 2010).

Linnakeskuse atraktiivsust on Alessandro De Nisco et al. (2008) sõnastanud kui mitmemõõtmelist kontseptsiooni, mida saab hinnata kuue kategooria alusel:

1. **Ligipääsetavus** – parkimisvõimalused, ühistranspordi ning auto- ja jalakäijate tänavate mugavus;
2. **Elukvaliteet** – kuritegevus ja turvalisus, puuetega inimestele pakutavate teenuste kvaliteet, teede ja linnainventari korrashoid ning üldine hoonete seisukord.
3. **Kaubandus** – kaubavaliku mitmekesisus, hinna ja kvaliteedi suhe, klienditeeninduse tase ning kaupluste lahtiolekuajad.
4. **Vaba aeg, kultuur ja avalikud teenused** – toitlustus- ja meelelahutusteenuste mitmekesisus ja kvaliteet, avalike teenuste (näiteks pangad, postkontorid) kättesaadavus, kultuurisündmuste sagedus, aga ka parkide ja avaliku ruumi olemasolu.
5. **Pärand ja kultuuriväärtused** – oluline on ajalooliste objektide säilimine, turistidele suunatud atraktsioonide kvaliteet ja nende nähtavus;
6. **Turundus** – hõlmab tarbijaprofüili ja nende eelistuste tundmist ning koostööd eri osapoolte vahel turundustegevuste kavandamisel.

1.1.3 15-minuti linn

Prantsuse linnaplaneerija Carlos Moreno on 2016. aastal sõnastanud uuesti linnaruumi kontseptsiooni “15-minuti linn”, mille eesmärgiks on viia elanike igapäevavajadused üksteisele lähemale, et vähendada autokasutuse vajadust ning tugevdada kogukondi (Moreno, 2016).

Linnaruumi planeerimisel lähtub kontseptsioon eesmärgist, et linna elanikel oleks kõik igapäevaeluks vajalik – elamine, töötamine, kaubandus, tervishoid, haridus ja meelelahutus – 15-minutilise jalutuskäigu või rattasõidu kaugusel. Eluvajaduste katmiseks peab linnaplaneerimine tuginema neljale sambale – lähedus, mitmekesisus, tihedus ja kättesaadavus, et linnakeskkond oleks kõrge elukvaliteediga. (Moreno et al., 2021)

Linnaruumi planeerides tuleb lähtuda erinevate linnaliste funktsioonide lähedusest. Vajalik on liikuda üksnes majanduskasvule keskendunud linnade arendamiselt sotsiaalsete kohtumispaikade loomise poole. 15-minuti linna mudel toetab läheduse põhimõtte kaudu nii keskkonnavalast, sotsiaalset kui ka majanduslikku jätkusuutlikkust ning selle edukas rakendamine aitab tasakaalustada ja saavutada neid kolme mõõdet. (Allam et al., 2022)

Linnade tihendamine tõstab ka elukvaliteeti, tugevdab inimeste- ja kogukonnavahelisi suhteid ning aitab kujundada inimkesksemat linnaruumi. Muuhulgas pakub 15-minuti linn leevendust kaasaegse ühiskonna probleemidele, näiteks kliimakriisile, inimeste vähesele kehalisele aktiivsusele, ka autostumisele. Asumipõhine funktsioonide mitmekesistamine vähendab inimeste sõltuvust auto- ja ühistranspordist ning annab suurema vabaduse inimestel kujundada oma aega ja tegemisi. (Moreno et al., 2021)

Kontseptsiooni on rakendatud paljudes suurlinnades üle maailma, näiteks Pariisis, Barcelonas, Melbourne'is ja Bogotas (Moreno et al., 2021).



Joonis 2. 15-minuti linna raamistik. Allikas: Moreno et al., 2021.

1.2 Kaubandus

1.2.1 Kaubanduskeskustest on saanud uued linnakeskused

Jaekaubanduse viimaste aastakümnete arengut on kujundanud pidev ja kiire muutus, mida on tagant kannustanud tarbijate suurem liikuvus ja tarbimisvajadus (Thomas, Bromley & Tallon, 2007). Alates 20. sajandi keskpaigast on USA ja Lääne-Euroopa linnades esile tõusnud uued jaekaubanduslikud vormid hüpermarketite, kaubanduskeskuste ja -parkide näol, mis sageli paiknevad linna äärtes (Rochminska, 2017; Hospers, 2017).

Kaubanduskeskused kujunesid USA ja Euroopa linnades 20. sajandi ühe suurima muutusena, asendades tänavapõhise hajutatud kaubandusvõrgu tsentraalse ja autokeskse mudeliga. Ent see muutus polnud tingitud üksnes tarbijate eelistustest, vaid ajendatud ka omavalitsuste elukondlike pindade planeerimise poliitikast ja rahvastiku muutustest. (Sevtšuk, 2020)

Lontoc et al. (2023) märgivad, et traditsioonilise linnasüdame atraktiivsus on uute kaubandusvormide hoogustumise mõjul kannatanud, sest need asendavad ühekeskuselise linnamudelit mitmekeskuselisega, kus kaubanduskeskused haaravad endasse ka varasemalt linnas hajunud või vähemaks jäänud funktsioone, millega hägustuvad ka avaliku ja erasektori piirid.

Mitmed linnaruumi uurijad (Hospers, 2017; Lontoc et al., 2023; Elton, 2023) leiavad, et ostukeskustest on kujunenud kaasaegsed avaliku elu keskpunktid. Ehkki olemuselt kaubanduskeskused sellele traditsioonilises tähenduses ei vasta, on nad edukalt kujunenud sõlmpunktideks, kuhu koonduvad nii avalikud teenused, meelelahutus, aga ka ühistransport. See paistab eelkõige silma linnades, kus ajaloolised avalikud ruumid on jäänud hooletusse, luues sellega soodsa pinnase kaubanduskeskustele. (Lontoc et al., 2023)

Linnaruumi jäljendavalt leidub neis väljakuid ja platse, mida inimesed on seni harjunud linnaruumis ühiselt aja veetmiseks kasutama (Lontoc et al., 2023). Sellest jäävad kaotajaks avalikud ruumid, sest kaubanduskeskused pakuvad lisandväärtusega sarnaseid funktsioone. Ehkki keskused on loonud neist petliku mulje kui avalikust keskkonnast, on nad siiski eraomandis, kes ka kontrollib seal toimuvaid tegevusi. (Cvetković et al., 2022)

Tänapäeva kaubanduskeskused peegeldavad ka ühiskonna üldisi vajadusi laiemalt. Linlastel on küll aastatega kasvanud ostujõud, kuid elurütmi kiirenedes on aina piiratumaks ressursiks saanud aeg, mistõttu otsitakse kohti, kus saaks mitmed vajadused korraga täidetud. (Wong, 2018) Mitmeotstarbelised ruumid, mis seovad omavahel ostlemise, töötamise, sotsialiseerumise ja vaba aja veetmise, muutuvad kui peatuspaigaks, kust kiirelt läbi põigata (Lontoc et al., 2023). Tarbijate vajaduste mõistmisel on kaubanduskeskused saanud aina edukamaks, millest on neile teadlikult kujundatud tugev konkurentsieelis (Wong, 2018). Muutusi on täheldatud muuhulgas ka inimeste ostuharjumustes – kasvanud on tarbijate nõudlikkus kaubandusettevõtetele, eeldades neilt valiku paljususest, mugavusest ja teenuste mitmekesisusest (Hospers, 2017).

Kohalike omavalitsuste pingutustest hoolimata kasvab kaubanduskeskuste mõju võrrelduna linnakeskustega (Källström et al, 2021), kuid säärast olukorda linnavõimud soosima ei peaks. Kaubanduskeskused peaksid panustama linna sünergiasse, mitte töötama sellele vastu, sestap tasuks linnajuhtidel hoolikalt kaaluda, kuhu ja kui palju kaubanduskeskusi rajada, sest nende mõju linnaruumile on pikaajaline. (Rochminska, 2017)

Lontoc et al. (2023) toovad ka välja, et linnades on hoogustumas kaubanduskeskuste ja ühistranspordi sõlmjaamade sümbioos. Sellised arengud tugevdavad nende hinnangul mõlema rolli – kaubanduskeskused kinnistuvad inimeste igapäevateekondadele ning keskustele on tagatud pidev klientuur.

1.2.2 Südalinna kaubanduse elavdamine

Ortuño Padilla et al. (2017) uuring kinnitab, et äärelinna kaubanduskeskustel võib olla negatiivne mõju traditsioonilistele kaubanduspiirkondadele linnasüdames. Samas toob uurimus välja, et avaliku ja erasektori koostöös on võimalik leida tasakaal majanduslike ja ühiskondlike huvide vahel, viidates sellele, et linna kaubanduse kujundamisel ei saa keskenduda vaid turuloogikale – teadlik poliitiline suunamine ja partnerlus on see, mis aitab kujundada toimivat linnaelu.

Sarnast seisukohta jagab ka Hospers (2017), tuues ka lisaks välja, et 1990. aastatest alates on Lääne-Euroopa linnakeskused hakanud järjest enam üksteisega sarnanema – kaubandustänavatele on sisenenud rahvusvahelised brändid ja ketid, mis oma pakkumuse poolest sageli ei erine kaubanduskeskustest. Ent selleks, et südalinn saaks olla

konkurentsivõimeline, peaks neil olema oma unikaalne identiteet, mida pakub näiteks ajalooline pärand või kohalik kultuur (Hospers, 2017).

Tarbijate eelistused mängivad linnakeskuste ja kaubanduskeskuste vahelises konkurentsisis olulist rolli. Medrano et al. (2016) toovad välja, et linnakeskustes tegutsevate jaemüüjate tugevuseks on personaalsem lähenemine, samas kui ostukeskused võluvad oma kaubavaliku ja hindadega. Siiski selgub, et mõlemas kontekstis on määravaks ruumiline mugavus, mis avaldub erineval viisil – linnakeskuses väljendub see läheduses ja käidavuse mugavusena, ostukeskuses aga “kõik-ühes” lahendusena (Medrano et al., 2016).

Linnakeskkond peab raamima meeldivat ostukogemust – tänavaruumis toimuva jaekaubanduse kvaliteedi puhul mängib rolli eeskätt kaupluste-vaheline linnaruumi kogemus, mis eristab seda e-kaubandusest ja kaubanduskeskustest. Mitmekesisus, tänavakohvikud ja ajaloolised hooned loovad omanäolise õhkkonna, mida ostukeskused pakkuda ei suuda. (Källström et al, 2021)

Lisaks majanduslikele ja funktsionaalsetele eelistele loob tänavakaubandus ka sotsialiseerumist – näiteks läbi juhuslike kohtumiste kohvikutes ja restoranides (Sevtšuk, 2020). Linnasüda toimib kui „lavana“, kus inimesed saavad nähtavaks ja kogevad avalikku ruumi aktiivselt – just neid elemente tuleks kasutada linnakeskuse jaekaubanduse brändimisel (Källström et al., 2021).

Linnaruumis toimiv tänavakaubandus sõltub mitme teguri koosmõjust: ärikuludest, klientide hulgast, sisendhindadest, konkurentsist, paiknemisest ja ruumilistest lahendustest. Need tegurid ei toimi isoleeritult, vaid mõjutavad üksteist vastastikku. Seetõttu ei saa tänavakaubandust käsitleda kui lihtsalt turujõudude tulemust – siin saavad strateegilist arengut kujundada nii poliitikud, linnaplaneerijad, arendajad ja elanikud. (Sevtšuk, 2020)

Südalinna elavdamiseks on Hospersi (2017) sõnul aluseks ühine visioon. Ent ta rõhutab, et pelgalt visioonist linnasüdame kaubanduse elavdamisel ei piisa, see tuleb ka ellu viia, eeldades teadlikku juhtimist ning kõigi osapoolte panustamist ja osalust eesmärgi saavutamisel. Seetõttu on mitmed Euroopa linnad rakendanud “linnakeskuse juhtimise” (TCM) mudelit, mille raames luuakse platvorm erinevate osapoolte vaheliseks koostööks ja vastutuste jagamiseks (Hospers, 2017).

Linnasüdame konkurentsivõime kujundamisel on tähtis mõista, kuidas erinevad osapooled protsessi mõjutavad. Avaliku sektori roll seisneb kohalike huvide tasakaalustamises ja linna taristu arendamises, samas kui erasektorit esindavad jaemüüjad, kinnisvaraomanikud ja investorid, kelle peamiseks huviks on kasumi teenimine. Lisaks veel ka mittetulunduslik sektor ja vabatahtlikud organisatsioonid. (Hospers, 2017)

Ka transpordipoliitika ja kaubanduse paiknemine on omavahel tihedalt seotud – kui linn soosib autoliiklust, soodustatakse hajutatud, äärelinna poole kaldu suunatud arengut. Kui eelistatakse jala käimist ja ühistranspordi kasutamist, luuakse sellega tingimused, mis toetavad linnakeskuse arengut. Seda kinnitab näide Tallinnast, kus kiire autostumine ja autokeskne linnaruum soodustasid äärelinna kaubanduskeskuste kasvu ning linnasüdame hääbumist, vastupidiselt Melbourne'ile, kus järjepidev töö jalakäijakeskse linnaruumi arendamisel on elavdanud tänavakaubandust. (Sevtšuk, 2020)

Ka Medrano et al. (2016) rõhutavad vajadust strateegilise tegutsemise järele: tänavakaubanduse taaselustamine on võimalik läbi professionaalse ja meeldiva kogemuse loome. Lisaks soovitatakse sihtgrupipõhiseid turunduslahendusi, näiteks noori ostlejaid kõnetab meelelahutuslik lisandväärtus, samas kui vanemad ostjad hindavad mugavaid jalutamisevõimalusi ja valiku mitmekesisust (Medrano et al., 2016).

Tänavakaubanduse toetamine eeldab muuhulgas ka tugevat kohaliku tasandi kehtestamisvõimet, läbirääkimisoskust ja koostöövõimet. Arendajad kipuvad sageli eelistama suurte kaubanduskeskuste rajamist, kui pole poliitilisi ega majanduslikke mehhanisme, mis soosiks väiksemat ja mitmekesisemat jaekaubandust. Ehk seega lasub suuniste andmise ja kehtestamise roll kogukondlikult kasulike lahenduste kasuks just kohalikele omavalitsustele. (Sevtšuk, 2020)

1.3 Tallinn

1.3.1 Kaubanduskeskused Tallinnas

Tallinna linnas asub 19 kaubanduskeskust, mis jagunevad linnaositi järgnevalt:

- Haabersti linnaosas Rocca al Mare keskus,
- Kristiine linnaosas Kristiine Keskus,
- Kesklinna linnaosas Solaris Keskus, Viru Keskus, Tallinna Kaubamaja, Nautica Keskus ja Foorum Keskus,
- Lasnamäe linnaosas Ülemiste Keskus, T1 Mall of Tallinn, Lasnamäe Centrum, Mustakivi Keskus, Sikupilli Keskus ja Tähesaju City,
- Mustamäe linnaosas Mustikas Keskus, Mustamäe Keskus ja Magistrali Keskus,
- Nõmme linnaosas Järve Keskus
- Põhja-Tallinna linnaosas Balti Jaama Turg ja Arsenali Keskus (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2025).

1.3.1 Linna strateegilised eesmärgid

Louis Albrechts (2004) rõhutab, et strateegiline planeerimine pakub võimalust kutsuda esile ning juhtida linnaruumilisi muutusi, planeeringud ja strateegiad väljendavad seejuures võimu poliitilist ettepanekut tulevikuarengute kujundamiseks.

Faludi (2000) käsitleb strateegilist ruumiplaneerimist kui vahendit, mis aitab koordineerida mitmete osapoolte – sealhulgas avaliku ja erasektori – tegevusi ja otsuseid. Ta rõhutab, et strateegiline planeerimine ei seisne lõplikult kehtestatud plaanides, vaid pigem pidevalt toimivas protsessis, mille käigus koostatakse raamistik, millega edasisi otsustamisprotsesse juhtida. Faludi (2000) hinnangul tuleks vaadelda strateegilisi dokumente ennemini hetkeseisuna kokkulepetest kui lõplikku tegevuskava, sest tulevik kujuneb alati jooksvalt ning avatult muutustele.

Strateegilised plaanid aitavad otsustajatel mõista oma võimalike valikute tagajärgi, pakkudes taustaks kas eelnevalt analüüsitud tegevuskäike või senist teadmisi, mida eksperdid on planeerimisprotsessides kogunud (Faludi, 2000).

Olemuselt iseloomustab strateegilist planeerimist prioritseerimine. Kuna kõigi väljakutsetega korraga pole võimalik tegeleda, tuleb plaanides keskenduda olulisemale. Seejuures tagavad strateegiate õnnestumise reaalsed teod, mitte üksnes kirja pandud abstraktsed eesmärgid. Planeerimisprotsess peab arvestama võimu ebavõrdset jagunemist ning vältima ekspertide ja mõjuvõimsate huvigruppide domineerimist – tõhus strateegiline planeerimine nõuab osapoolte vahelist koostööd, vastastikust usaldust ja jagatud arusaama olukorrast kõigis planeerimisfaasides. (Albrechts, 2004)

Enamikus riikides on strateegiadokumendid ja arengukavad juriidiliselt siduvad ning neid iseloomustab seaduslik raam. Tavaliselt ei ole neil kindlat kehtivusaja piirangut ning neid saab muuta ainult uute plaanide kehtestamisega. (Albrechts, 2004) Autor peab siinkohal vajalikuks märkida, et Tallinna linnas arengustrateegiad juriidiliselt siduvad ei ole.

Tallinna linn on välja töötanud mitmeid arengukavasid ja -strateegiaid, mille abil kujundada linnaruumis toimuvad tulevikuarenguid. Peamiseks neist on “Tallinn 2035” arengustrateegia, milles on seatud strateegilised sihid aastani 2035, et viia ellu linna pikaajaline visioon rohelisest maailmalinnast (Tallinna Linnavolikogu, 2020).

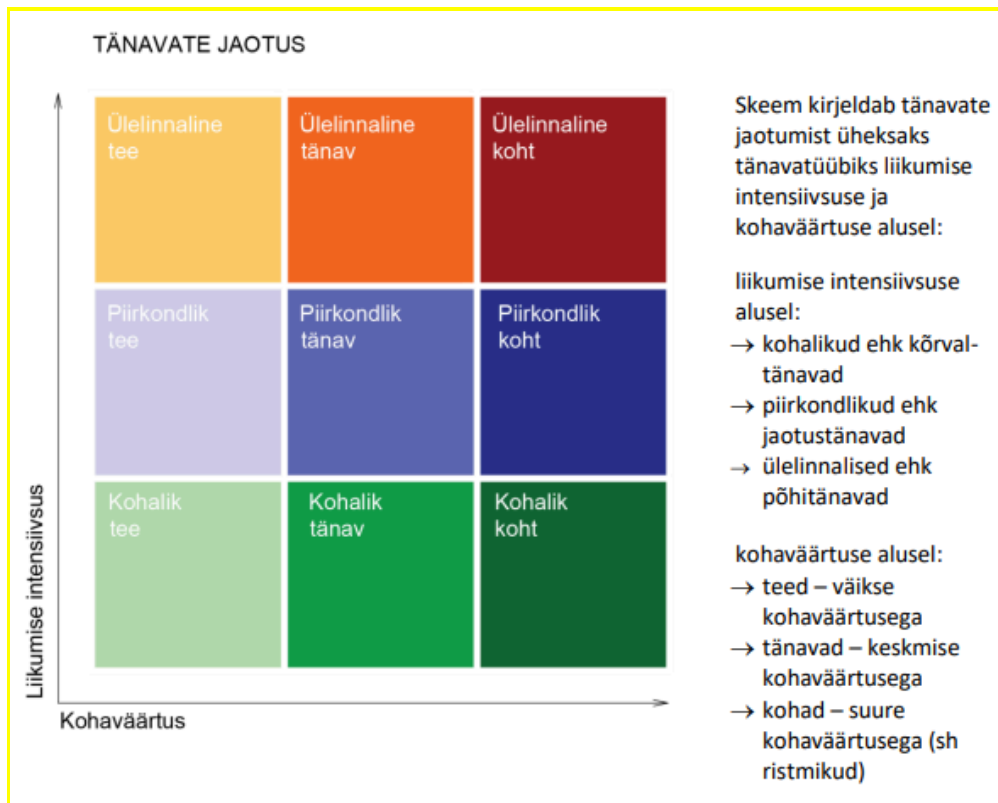
Linnaruumi vaatest on seatud arengustrateegia sihtideks ruumiliselt sidus linnaregioon, kutsuv linnasüda ja 15-minuti linn. Muuhulgas on eesmärgiks, et aastaks 2035 tehakse vähemalt 70% igapäevastest liikumistest ühissõidukiga, jalgsi või jalgrattaga. Samuti keskendub strateegia Tallinna kesklinna kui linna südame atraktiivsuse tagamise olulisele, tuginedes maailma kogemusele näidetest vähenenud linnasüdame atraktiivsusest, mille on tinginud valglinnastumine, teenuste väljakolimine, kasvanud kinnisvarahinnad või segregatsioon. Eelpool mainitud võimalike arengute vältimiseks nähakse linna südame tugevdamise võimalusena eeskätt uusi elu- ja töökohti, millega täita seni vähe kasutatud piirkondi. (Tallinna Linnavolikogu, 2020)

Strateegiliseks eesmärgina on seatud 15-minuti linna kontseptsiooni rakendamine, mille järgi oleks tulevikus Tallinna elanikele igapäevased tegevused ja teenused kättesaadavad 15 minuti jalutuskäigu kaugusel kodust. Lisaks arendatakse kontseptsiooni alusel kolme tüüpi keskusalasid – ülelinnalised, linnaosa- ja asumikeskused – et need oleksid jalakäijasõbralikud ning hästi ühendatud ühistranspordivõrgustiku ja jalgrattateedega. (Tallinna Linnavolikogu, 2020)

Koostatud on ka “Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035”, mis täpsustab “Tallinn 2035” arengukavas seatud eesmärged liikuvuse vallas. Arengukava kohaselt on linna prioriteediks tasakaalus ja säästlik liikuvus, kus linlaste liikumisvõimalused on tagatud; ühistransport, mis on konkurentsivõimeline ning lähtub inimeste vajadustest ja paiknemisest; autostumise vähendamine läbi inimsõbraliku linnaruumi ning jalgsi ja rattaga liiklemise soosingu. (Tallinna Linnavolikogu, 2023)

Linnaliikuvuse arengukavas on sõnastatud ka Tallinna üheksa tänavatüübi kirjeldus (vt Joonis 3). Selle koostamisel on võetud aluseks Londoni üheksa tänavatüübi põhimõte, mille kohaselt määratletakse tänavaruum koha iseloomu, selle olulisust, liikumisviise ja tänavate hierarhiat arvesse võttes. Tänavatüübi määratlemisel on võetud aluseks põhimõtted:

- mida madalam liiklusintensiivsus ning suurem kohaväärtus, seda väiksem on autode liikumiskiirus;
- mida kõrgem kohaväärtus, seda rohkem tuleb luua tänavaruumis mitmekesisust, pakkuda funktsioonide paljusust ja vähendada visuaalset müra, jalakäijate liikumiskeskond peab hõlmama sinna sobivaid liiklusmärke ja foore ning muud tänavainventari;
- jalakäija ohutus on kõige tähtsam. (Tallinna Linnavolikogu, 2023)



Joonis 3. Tallinna tänavatüüpide jaotus. Allikas: Tallinna Linnavolikogu, 2023.

Tallinna linnal on koostatud ka “Kliimaneutraalne Tallinn. Tallinna säästva energiamajanduse ja kliimamuutustega kohanemise kava 2030”, mis näeb ette Tallinna muutumise säästlikuks ja kliimaneutraalseks linnaks, kus väheneb autostumine ja soositakse säästlikku liikuvust. Ühistranspordi eeliskasutuse ja jalgsi liikumise soodustamine on arengukava kohaselt olulised, et linna liikuvus oleks tasakaalus ja säästlik. Samast põhimõttest peavad lähtuma ka uued arengupiirkonnad. (Tallinna Linnavolikogu, 2021)

Tänaeni puudub Kesklinna linnaosal erinevalt teistest Tallinna linnaosadest oma üldplaneering. Dokument on hetkel Tallinna linnal koostamisel ning selle eesmärgiks on sõnastatud:

“luua elamisväärne, funktsionaalselt mitmekesine, sidus ja konkurentsivõimeline keskus; tugevdada kesklinna identiteeti merelinnana ning kavandada kasutajagruppide liikumisvajadusi arvestav mugav kesklinlik tänavavõrgustik. [...] Linnaosa pikaajaline areng on suunatud mitmekesise ja inimõõtmelise linnaruumi kujundamisele, kus eriilmelised piirkonnad säilitavad oma identiteedi ja moodustavad ruumiliselt loogilise terviku. Soodustada tuleb elanike arvu kasvu ja erinevate

maakasutusfunktsioonide koostöömismist, transpordivajaduse vähendamist ning väikekaubanduse elavdamist.” (Tallinn, 2024)

Pealinna kaubanduse ruumilise paiknemise peamised suunad on lähtunud 2001. aasta algul kehtestatud Tallinna üldplaneeringust, mis kehtis aastani 2010, nagu selgub Tallinna kesklinna ettevõtluskeskkonna uuringust (Lepik, 2023).

Magistritöö autor vaatles ka linna arengustrateegia dokumente kaubanduskeskuste vaatenurgast ning tõdeb, et sõna “kaubanduskeskus” esines neis minimaalselt. Tallinna 2035 arengustrateegia järgi on kaubanduskeskuste puhul sageli tegu *de facto* ruumiliste keskustega, mis ei vasta avaliku ruumi kvaliteedi ja ligipääsetavuse vaatest keskusala kirjeldusele, lisaks tuleks neid planeerides silmas pidada hea avaliku ruumi loomet, et vältida jalgsi liikumisvõimaluste tükeldamist (Tallinna Linnavolikogu, 2020). Lisaks toodi kliimamuutustega kohanemise kavas välja, et kaubanduskeskuste näol on tegu ohualadega, kus pikad sajuperioodid ja hoovihmad võivad põhjustada üleujutusi (Tallinna Linnavolikogu, 2021).

1.3.2 Linlaste rahulolu linnaruumiga

Tallinna 2024. aasta elukeskkonna uuringus selgus, et elukeskkonnaga rahulolu on langenud viimase kümnendi madalaimale tasemele – vaid 87% vastanutest oli üldiselt rahul, kusjuures kõige suurem langus toimus just nende seas, kes varem hindasid oma keskkonda „väga heaks“. (Turu-uuringute AS, 2024)

Linnaosade võrdluses on rahulolu keskkonna ja linnaruumi ning liikluse ja parkimise aspektidest vaadatuna madalaim Kesklinna linnaosa elanike seas, kusjuures ainsana oli varasema aastaga võrreldes kasvanud hinnang jalgrataste parkimisvõimalustele kesklinnas. Oluliselt langesid uuringu järgi hinnangud liikluskultuurile, autode parkimisvõimalustele kesklinnas, Pargi&Reisi teenusele, tasuta parkimise info kättesaadavusele ning ühistranspordi seisukorrale. Tallinlaste hinnangud näitavad, et kõige enam ollakse rahul kesklinna linnaväljakute seisukorra, linnaruumi puhtuse, ühistranspordi seisukorra ja rannaaladega. Kõige vähem ollakse rahul liikluskultuuriga ja autode parkimise võimalustega kesklinnas ja vanalinnas – vaid 36% avaldas oma rahulolu. (Turu-uuringute AS, 2024)

Tallinlased tõid murekohana välja ühistranspordi puhul sageda ümberistumiste vajaduse, seda nimetas koguni 38% küsitletutest. Teede ja liikumisvõimaluste hindamisel on linlased pigem negatiivsed – 10 hinnatava teguri puhul jääb rahulolevate elanike osakaal vahemikku 56–77%. Alates 2020. aastast on küll elanike hinnangul kasvanud jalgrattateede piisavus ja hoiustamisvõimalused, kuid rahulolu teede olukorra ja liikumisvõimaluste kohta tervikuna on hinnang kehv, madalaim on see Kesklinnas, kui välja arvata autoparklate piisavus. (Turu-uuringute AS, 2024)

Vaatamata sellele, et üldine hinnang Tallinna jalakäijasõbralikkusele on kõrge (78%), on kõige kriitilisemad hinnangud just nende inimeste seas, kes liiklevad peamiselt jalgratta (56%) või jalgsi (73%) abil (Turu-uuringute AS, 2024). See viitab sellele, et kuigi autokasutajad hindavad Tallinnat jalakäijasõbralikuks, näevad aktiivsed liiklejad arenguruumi ning just Kesklinnas – kus jalgsi ja rattaga liiklemine on intensiivsem – avalduvad need puudused ilmselt kõige selgemalt.

Uuringu tulemused näitavad, et liikumisviiside valik Tallinna elanike seas varieerub oluliselt sõltuvalt aastaajast ning elupiirkonnast. Kuigi linlaste seas on peamisteks liikumisviisideks tööpäevadel endiselt auto ja ühistransport (talvel vastavalt 40% ja 42%; kevadel/suvel/sügisel 38% ja 37%), siis Kesklinna elanikud eristuvad oma liikumisharjumuste poolest selgelt. Kõige aktiivsemalt kasutatakse jalgratast just Kesklinnas – suveperioodil sõidab seal rattaga 43% elanikest, neist 19% igapäevaselt. Ka kevadel ja sügisel on Kesklinna rattakasutus kõrgeim (40%, sh 8% igapäevaselt). (Turu-uuringute AS, 2024) Selle põhjal võib väita, et kesklinnas on suur potentsiaal jalgrattasõbralikuma linnaruumi loomiseks – piirkonna elanikud näevad jalgratast kui igapäevast, mitte pelgalt vaba aja veetmiseks mõeldud liikumisvahendit.

Ka ühistranspordi kasutatavus Kesklinnas on sage. Tööpäeviti toimuvad olulised ümberistumised kolmes sõlmpunktis, mis kõik asuvad Kesklinna piires: Estonia teatri/Solarise piirkond (18%), Hobujaam (16%) ja Vabaduse väljak (15%). (Turu-uuringute AS, 2024) See kinnitab, et Kesklinnal on linna transpordisüsteemis keskne roll, kandes liikumisel nii siht- kui lähtekoha rolli.

Seejuures on oluline välja tuua, et kuigi suurem osa auto kasutajatest ei näe olulisi põhjusi liikumisviisi vahetamiseks, siis kiire ja sobiva liinivõrguga ühistransport on siiski tegurid,

mis võiks nende hoiakuid muuta (Turu-uuringute AS, 2024). Võib järeldada, et Kesklinna atraktiivsust liikuvuse vaates mõjutab tugevalt just ühistranspordi kasutajamugavus, ent ka aktiivsete liikumisviiside (ratas, kergliikur, jalgsi) omavaheline integreeritus.

Uuringust väärivad eraldi välja toomist ka linnaelanike arvamus piirkiiruste vähendamise vajaduse kohta – 40% linlastest toetas ning 54% avaldas vastumeelsust kiiruste vähendamisele keskkonnas (Turu-uuringute AS, 2024). Linlaste hinnangute taga võib peituda nende vähene teadlikkus või usk selle muudatuse positiivsele mõjule liiklusohutusele.

II. Metodoloogia

Käesoleva magistritöö empiirilises osas selgitatakse välja ekspertide ja valdkonna huvirühmade esindajate hinnang Tallinna kaubanduskeskuste mõjust linnasüdame atraktiivsusele ning seda kujundavatest teguritest. Lisaks uurib töö autor võimalikke lahendusi, mis muudaks linnasüdant atraktiivsemaks konkurentsivõimelisemaks kaubanduskeskustega.

Empiirilises osas on töö autor viinud läbi kvalitatiivsed poolstruktureeritud temaatilised intervjuud, et mõista eri valdkondade esindajate arusaamu linna arengu kujunemisest ning kaubanduskeskuse rollist nendes protsessides. Intervjuudes uuriti küsitletavate hinnanguid kaubanduskeskuste mõjust Tallinna tänavaelule, linnaruumi kvaliteedist ja atraktiivsusest, linnaruumi elavdamise meetmetest, linna ja erasektori vahelisest koostööst, arengukavades võetud sihtide rakendamise linnaplaneerimisel, liikuvuse ja ligipääsetavuse kvaliteedist ning strateegilisi samme, mida linn plaanib või peaks astuma, et tasakaalustada linnaäärsete kaubanduskeskuste mõju linnasüdamele.

Intervjuud viidi läbi poolstruktureeritud formaadis järgides Laherandi (2008) käsitlust, mille järgi on tegu paindliku andmekogumismeetodiga, võimaldades vastajail anda vabas vormis pikki ja põhjalikke vastuseid, lisaks pakub poolstruktureeritud intervjuu formaat teemade käsitlemiseks võrreldavat ja süstemaatilist andmestikku. Poolstruktureeritud intervjuud on antud töö jaoks autori hinnangul sobivaim meetod, kuna võimaldab süvitsi mõista erinevate osapoolte – linnaplaneerijate, kaubandusvaldkonna esindajate ja liikuvuseksperptide – taju kaubanduskeskuste mõjust linnaruumile ning nende arusaamasid atraktiivse linnaruumi loome võimalustest Tallinna linnas.

Poolstruktureeritud intervjuudega kaasnevad ka teatud piirangud, mida autor on tööd koostades arvesse võtnud. Töö esinduslikkuse vaatest võib osutada kitsaskohaks valimi väiksus, mis vähendab võimalusi esitada töös üldistusi. Siinkohal rõhutab töö autor, et uurimuse eesmärk ei ole intervjuudes esitatud väidete objektiivne hindamine, vaid erinevate osapoolte hoiakute analüüsimine ja tõlgendamine. Subjektiivne info on seejuures oluline, kuna avab teema käsitlemiseks erinevaid perspektiive läbi isiklike kogemuste, tõekspidamiste ja erialase valdkondliku kokkupuute. Arvestada tuleb ka sellega, et kuigi intervjuud annavad teemast laiapindse ülevaate, võib keeruliseks osutada vastuste omavaheline võrdlemine ja analüüs, kui vastuste detailsusaste varieerub oluliselt.

Magistritöö teooria peatükis on autor analüüsinud ka Tallinna linna poliitika- ja strateegiadokumente, mis aitavad tasakaalustada valimi väiksuse võimalikke mõjusid ning võimaldavad võrrelda vastajate seisukohti ametlikes materjalides avaldatud eesmärkide ja strateegiliste kavadega. Seeläbi saab hinnata, kas vastanute arvamused on kooskõlas linna ametlike visioonidega või esineb nende vahel ka lahknevusi.

Alternatiivsete meetoditena oleks teema uurimisel saanud rakendada ka kvantitatiivset küsitlust või ruumianalüüsi. Kvantitatiivne küsitlus on sobiv meetod, kui on soov koguda andmeid suurema hulga inimeste hoiakute ja arvamuste kohta, näiteks küsitledes inimesi tänaval või viies läbi veebipõhise ankeetküsitluse (Lagerspetz, 2017). Kvantitatiivsete andmete põhjal oleks mugav teha statistilisi analüüse, tuvastada mustreid ja koguda arvamuste paljusust, kuid käesolev magistritöö pretendeerib rohkem eksperthinnangutele. Teine võimalik lähenemine oleks viia läbi ruumianalüüs, mille käigus kasutada GIS-andmeid, et uurida kaubanduskeskuste mõju linnasüdame külastatavusele ja tänavaelule. Selle meetodi puhul ei ole aga süvitsi võimalik analüüsida südalinna ja kaubanduskeskuste atraktiivsust mõjutavaid tegureid ning paraku ei paku see ka lahendusi nende mõjutamiseks. Täiendavaks takistuseks oleks ka vajalike detailsete andmete kättesaadavus, eeskätt näiteks mobiilpositsioneerimise andmete puhul.

Erinevalt kvantitatiivsest küsitlusest või ruumianalüüsist annavad poolstruktureeritud intervjuud võimaluse esitada ka intervjuueeritavatele täiendavaid küsimusi ja täpsustada vastuseid, mis teeb meetodi paindlikuks ja töö avatumaks uutele uurimissuundadele (Lagerspetz, 2017).

2.1 Valimi moodustamine

Magistritöö empiirilise osa läbiviimiseks intervjueris autor ruumilise planeerimisega seotud Tallinna linna juhtivaid ametnikke erinevatest linna üksustest, allasutustest ning -ametitest, lisaks viidi läbi intervjuu kahe Tallinna kaubanduskeskuse juhiga, ühe Tallinna uusarenduse turundus- ja kommunikatsioonijuhiga ning ühe liikuvuseksperdiga.

Kokku toimus kümme intervjuud, mis leidsid aset vahemikus 19. veebruar kuni 27. märts 2025. Intervjuueeritavad valiti välja lähtudes võimalikult suurest ametialasest seotusest

teemavaldkonnaga, et tagada vastuste adekvaatsus. Intervjuud leidsid aset nii personaalselt kui läbi Microsoft Teamsi keskkonnas toimunud videokõne.

Magistritöö autor mõõnab, et valimi suurus on küll tagasihoidlik, kuid kuna uurimus keskendub kvalitatiivsele andmekogumisele, ei ole eesmärk teha statistilist üldistust kogu Tallinna elanikkonna kohta, vaid uurida ekspertide ja valdkonna esindajate seisukohti ja kogemusi ning mõista, millised strateegilised valikud linna tasandil domineerivad. Kvalitatiivsetes uurimustes peetakse olulisemaks andmete sügavust ja tähenduste mitmekesisust, mitte valimi kvantitatiivset ulatust (Laherand, 2008).

Tulemuste usaldusväärsust toetab ka valimi erinäolisus – intervjueritute hulgas on juhte linna erinevatest struktuuriüksustest, kaasatud on ka erasektori esindajad ja liikuvusekspert, mis annab uuritavale teemale võimalikult laia vaate.

Kuna töö keskendub juhtimistasandi otsustusprotsesside analüüsile, ei olnud otstarbekas kaasata kohalikke elanikke ega väikeettevõtteid, kelle vaatenurk jääb väljapoole töö fookust. Samas võib nende sihtgruppide kaasamine pakkuda väärtuslikku lisaperspektiivi, mistõttu tasuks kaaluda nende kaasamist tuleviku uuringutes.

Magistritöös on tagatud intervjueritavate anonüümsus, et mitte seada ohtu nende ametialast positsiooni ning võimaldamaks intervjueritavatel vabalt väljendada oma seisukohti, vajadusel ka kriitilisi. Selleks on intervjueritavad jaotatud kolme kategooriasse vastavalt nende tööalasele taustale, ning igale intervjueritavale on omistatud koodid järgnevalt (vt Tabel 1).

grupp 1: linnavalitsuse ja selle allasutuste esindajad	LV1; LV2; LV3; LV4; LV5; LV6
grupp 2: kaubanduskeskuste esindajad	KK1; KK2; KK3
grupp 3: liikuvusekspertid	LE1

Tabel 1. Intervjueritud eksperdid ja huvigruppide esindajad ning neile vastav tähistus.

2.2 Intervjuude läbiviimine

Magistritöö autor oli intervjuueeritavatele ette valmistanud 9 avatud küsimust (vt LISA 1). Küsimuste struktuur võimaldas täpsustusi ja täiendavaid küsimusi, et tagada sügavam mõistmine ilma vastajat mõjutamata. Intervjuud viidi peaaegu eranditult läbi individuaalselt, et tagada vastuste puhul erinäolisus ja vältida vastuste samastumist või üksteisest lähtumist. Erandiks olid kaks linnavalitsuse allasutuse esindajat, kes avaldasid soovi teha intervjuud koos.

Küsitluse koostamisel lähtuti Laherandi (2008) poolt esitatud poolstruktureeritud intervjuu soovitusi, et soodustada neutraalset ja tasakaalukat andmekogumist. Intervjuud koostati nii, et vastaja saaks avaldada oma arvamusi ja hinnanguid võimalikult vabalt ilma täiendava suunamiseta. Küsimused olid avatud, sõnastatud neutraalselt ning julgustasid arutlema, mitte valima pooli. Näiteks ei küsitud „Kas kaubanduskeskused kahjustavad linnasüdant?“, vaid pigem „Milline on Teie üldine arvamus kaubanduskeskuste mõjust Tallinna tänavaelule?“.

Kõikide intervjuude eel küsiti vastajatelt kirjalikul või suulisel teel nõusolek nii intervjuu läbiviimiseks kui heli salvestamiseks, lisaks jagas magistritöö autor kõigile intervjuueeritavatele informeeritud nõusoleku vormi (vt LISA 2), kus vastajatele selgitati töö eesmärki, andmete kasutamise põhimõtteid ning rõhutati, et nende osalemine on vabatahtlik. Samuti selgitati neile, et intervjuu salvestatakse helifailina, mida kasutatakse ainult töö autori poolt andmete transkribeerimiseks ja analüüsimiseks. Intervjuude helifailid hoiti turvaliselt ja neid ei jagatud kolmandatele isikutele.

Intervjuude tulemused esitatakse töös viisil, mis ei võimalda vastajate isikut otseselt tuvastada. Tsitaatide kasutamisel on isikustatud viited asendatud koodidega lähtuvalt nende ametialasest kokkupuutest temaga, tagades seeläbi konfidentsiaalsuse. Salvestisi ja transkriptsioone kasutatakse ainult uurimistöö eesmärgil, neid säilitatakse turvalises keskkonnas isikustamata kujul ning ei avalikustata tööväliselt. Magistritöö kaitsmise järgselt kogutud materjalid hävitatakse.

2.3 Andmeanalüüs

Intervjuu tulemuste analüüsimisel kasutas autor temaatilist analüüsi, mille eesmärgiks oli leida korduvaid mustreid ja tähenduslikke mõtteavaldusi, mis kirjeldavad kaubanduskeskuste

mõju Tallinna linnaruumile. Analüüs viidi läbi käsitsi, ilma spetsiaalse tarkvara abita. Töö autor lähtus temaatilist analüüsi läbi viies erinevatest etappidest, mille on kirjeldanud Virginia Braun ja Victoria Clarke (2006): andmetega tutvumine, esmaste koodide genereerimine, teemade otsimine, teemade ülevaatamine, teemade määratlemine ja nimetamine ning lõpparuande koostamine.

Andmete kodeerimine toimus käsitsi. Analüüsi esimeses etapis tutvus autor põhjalikult kogutud andmetega: kuulas läbi kõik intervjuude helisalvestised ning koostas neist võimalikult täpsed transkriptsioonid. Teises etapis valmistati ette koodid konkreetsete teemaarenduste osas – tõsteti tekstist esile eraldi välja toomist väärivaid lõike ning määrati neile vastavad koodid, mis peegeldaks nende tähendust. Koodidega kirjeldati näiteks selliseid nähtusi nagu „tänavaelu kadumine“, „autokeskne planeerimine“ või „linna strateegiline suund puudub“. Kolmandas etapis koondas autor sarnase sisuga koodid laiemateks temaatilisteks kategooriateks. Teemade määratlemisel lähtuti uurimisküsimustest ning püüti tagada nende üldistatavus, samas säilitades nende tähenduslikkuse. Neljandas etapis valideeriti tekkinud teemad, võrreldes neid originaalandmetega ning täpsustati teemade sõnastusi ja seoti need uurimistöö põhiteesidega. Lõpliku analüüsi käigus kujunesid välja järgnevad teemad:

- Kaubanduskeskuste roll linnaelus
- Kaubanduskeskused ja traditsiooniline tänavakaubandus
- Liikuvus ja ligipääsetavus
- Tänavaruumi kvaliteet
- Tallinna linna arengu strateegiline planeerimine ja juhtimine

Teemade selgitamisel ja illustreerimisel kasutas autor intervjuudest avaldunud tsitaate, mis esitati taandrega, lisades juurde intervjuueeritava kategoriseeritud tiitli. Tsitaate on järjestatud temaatiliselt, mitte lähtudes vastaja või intervjuu järjekorrast.

III. Empiirika

3.1 Kaubanduskeskuste roll linnaelus

Intervjuudest ilmnes, et kaubanduskeskused on muutunud kaasaegseteks linnakeskusteks, kus lisaks ostlemisele pakutakse üha rohkem ka vaba aja veetmise võimalusi, näiteks kinod, laste mängutoad ja -keskused, toidlustus, ilu- ja sporditeenused ning muu meelelahutus. Kaubanduskeskustesse on loodud mugav keskkond, kus inimesed saavad rahuldada mitmeid vajadusi üheaegselt.

KK1: "Igal linnal on oma hotspotid – Tallinna kontekstis on kaubanduskeskused kohad, mis tõmbavad inimesi massides. Mitte sedasi, et üks päev tehakse midagi ägedat, vaid stabiilselt."

KK3: "Keskus ei ole täna enam üksnes ostlemiseks, vaid on muutunud vaba aja veetmise kohaks."

LV2: "Kaubanduskeskused on muutunud kaasaegseks linnakeskuseks."

Kaubanduskeskused on vastanute hinnangul hakanud toimima sotsiaalsete ruumidena, kus inimesed kohtuvad ja veedavad aega, muuhulgas osalevad näiteks ka mitmesugustel ühistegevustel.

KK3: "Tegevused kogu perle ühes kohas, samal ajal saab igapäevased sisseostud tehtud. Linna südames sellist tõmbenumbrit ei ole."

Mitmed eksperdid tõid välja, et kaubanduskeskuste roll linnaelus võib tulevikus kasvada veelgi. Tallinna linnal on ekspertide sõnul plaan integreerida kaubanduskeskused liikuvuskeskuste loomesse, mis koondaks erinevaid ühistranspordiliike ühte kohta, võimaldades mugavamaid ümberistumisi ja alternatiivi autotranspordile ning tooks teenused ja kaubad mugavalt inimeste liikumisteedele. Selleks sobivate kohtadena nimetatakse Järve, Kristiine ja Rocca al Mare keskuseid, lisaks on Rail Balticu valmimisel tugevnemas veelgi

Ülemiste keskuse roll linna liikuvuskeskusena. Täna on liikuvuskeskusest juba põhimõtteliselt toimiv näide Viru Keskus, mis asub bussiterminali kohal ning trammipeatuste vahetus läheduses.

LV5: “Kaubanduskeskustel on oluline roll ühistranspordisõlmede asukoha kujundamisel. [...] Ühistranspordiga saabuvad leiaksid sealt ka kõik eluks vajalikud teenused.”

LV3: “Tulevikus on keskused linnalogistikaga palju rohkem ühendatud, mis tähendab, et sealt hakkab läbi käima palju rohkem inimesi kui ainult need, kes sinna autoga tulevad. Loomulikult saab sinna praegu ka ühistranspordiga, aga siin räägime palju suuremast sümbioosist. [...] Muuhulgas veel saaks kaubanduskeskusi kasutada Pargi & Reisi süsteemi tõhusamal sidumisel.”

Üks ekspert tõi ka esile, et Helsingi äärelinnas on sarnaseid lahendusi juba edukalt kasutusele võetud, kus metroopeatus on ühtlasi piirkondlik kaubanduskeskus:

LV2: “Metroo tuli sisse, kohalikud bussid läksid laiali, kogu süsteem oli hästi läbimõeldud, samaaegselt oli seal rõivapoode, raamatukogu, noortekeskus, lasteaed, kohvikud, söögikohad.”

Tulevikuprognosisid kinnitavad ekspertide hinnangul kaubanduskeskustega seotud ühistranspordisõlmede järele kasvavat vajadust. Rõhutati, et järgneva 30-40 aastaga ennustatakse Tallinnasse pea 100 000 täiendavat elanikku:

LV3: “Tundub igati loogiline, et kaks funktsiooni – kaubandus ja ühistransport – omavahel kokku tuua, muutes kaubanduskeskused monofunktsionaalsetest hoonetest mitme-funktsioonilisteks kogumiteks.”

3.2 Kaubanduskeskused ja traditsiooniline tänavakaubandus

Kaubanduskeskused on aastakümnete jooksul koondanud enda alla arvestatava osa linna kaubanduslikust tegevusest, pakkudes seeläbi külastajatele mugavaid tarbimisvõimalusi, mitmekülgset teenusevalikut ning vaba aja veetmise võimalusi. Leiti, et see on toimunud tänavakaubanduse ja elava linnaruumi arvelt.

LV6: "Kaubandus on üks peamisi põhjusi, miks inimesed avalikku ruumi satuvad. Kui koondada kaubandus ühte siseruumi, kaob ajend viibida väliruumis ja oma tegevusega linnaelu rikastada."

Kaubanduskeskuste tugevusena nähakse nende kompaktsust ning laia teenuste ja kaupade valikut, mis on ühtlasi ka üks põhjuseid, miks traditsiooniline tänavakaubandus on Tallinnas kannatanud:

KK3: "Kaubanduskeskustest on saanud tugevad tõmbekeskused ja nii mitmedki klassikalised tänava-äärsed ärid on sunnitud kliendivoo vähesuse tõttu tegevuse lõpetama."

KK2: "Paratamatult selline euroopalik linnasüda, kus liigutakse jala, on kaubanduskeskuste linna äärtesse koondumise läbi kannatanud. Mingis mõttes on väikekaubandus kesklinnas välja surnud."

LV2: "Südalinna mõttes halvendab see oluliselt tänavaelu, sest tegevusi jääb linnaruumis ära, lisaks läheb see kaubanduslik ruum õhtusel ajal veel lukku ka."

Kui eksperdid võrdlesid kaubanduskeskuseid traditsioonilise tänavakaubandusega, toodi esimeste puhul eeliseks kliimatingimusi ja kinnisvarahindasid. Leiti, et Eestis on kaubanduskeskuste populaarsuse üks olulisi tegureid eeskätt kehv ilmastik, mis ei soosi enamikul osas aastast aktiivset tänavaelu. Mitme eksperdi sõnul on mõju eriti suur just jahedatel ja vihmastel perioodidel:

KK2: "9 kuud halba suusailma, üks inimene siis ikka tahab katuse alla minna. See mõjutab ka harjumusi – inimene enam ei mõtlegi, vaid läheb automaatselt kaubanduskeskusesse, mitte näiteks Rotermanni poode avastama."

KK1: "Meil on üsna keeruline ilmingimuste mõttes teha mastaapset tänavakaubandust. [...] Ilus ilm, jalutad kuskil Oxfordi tänaval või Pariisis, on ju tore kauplusest-kauplusesse käia, kuid sellise ilmaga nagu meil see mõte hästi ei tõmba."

Paar eksperti tõid ka välja, et Eestiga samas kliimavöötmes asuvates Skandinaavia suurlinnades ei ole samuti tänavakaubandus nii laialt levinud, kui näiteks Kesk-Euroopas:

KK1: "Stockholmis ju midagi justkui on, aga tegelikult eriti mitte."

LV3: "Kaubanduskeskuste mahu osas on tipus ka teised Põhjamaad, kus umbes poole turust moodustavadki kaubanduskeskused. [...] Seevastu Ühendkuningriigis liiga palju kaubanduskeskuseid pole, fookus on rohkem kaubandustänavatel ja high streetidel."

Südalinna kaubanduslikku atraktiivsust vähendab ekspertide hinnangul kesklinnas sobivate kaubanduspindade puudumine – ajaloolises linnaruumis on jaekaubandusettevõtetel sageli keeruline leida suuri pindasid, mis vastaks nende vajadustele – ning mureks on ka kõrged kinnisvarahinnad, mis soosivad kinnisvaraarendajatel rajada kaubanduspindade asemel rohkem kontoripindasid:

LV5: "Kesklinnas arendamine on võrreldamatult kallim võrreldes linnaäärsete aladega. [...] Kontoripindade puhul on tulusus suurem, mis tingib ka vähem kaubanduspinda ja rohkem kontoriruumi."

KK1: "Kesklinnal ei ole paraku suuri kaubanduspindasid ja -kohti, kuhu koonduda. [...] Kesklinn on täis ehitatud, ligipääsetavus nigel ja Tallinnas pole ka korralikku ühistransporti."

LV1: "Maht, mida on võimalik ühes hoones linnakeskuses pakkuda, ei suuda konkureerida kaubanduskeskustega, lisaks ka autoga ligipääsetavuse mured."

Mitmed eksperdid tõid välja, et südalinna on äärmiselt keeruline kohalikke meelitada tõmbekeskuste vähesuse tõttu. Nenditi, et kuigi toitlusvõimaluste pakkumus on südalinnas hea, on muude eluvaldkondadega seis oluliselt kehvem ning pakkumuse valik läinud oluliselt kitsamaks:

KK2: "Kohvikute-restoranide puudust kurta ei saa, ent pole väikepoode. Elaksin hea meelega vanalinnas ja teeks ostud nii, et ei peakski kaubanduskeskusesse sisenema – liha, singipood jne. Seda sisuliselt ei eksiteeri."

LV3: “Kaubagruppide valik on linnaruumis kitsamaks läinud. Teeninduse ja toitlustuse pool on ilusti järgi tulnud, aga kui räägime sellistest pisikestest tänaväärdest, nendega on teine küsimus.”

Toodi ka välja, et linnasüdames leidub piirkondi, kus teenuste ja kaupade kontsentratsioon on piisava tihedusega. Korduvalt mainiti Rotermanni kvartalit, mida peeti edukaks ja terviklikuks arenduseks, mis järgib 15-minuti linna kontseptsiooni, lisaks mainiti Roosikrantsi tänavat.

KK3: “Rotermanni kvartal on näide sellest, kuidas tuleb leida see nišš, mida keskus ei paku – luua jalgsi liiklemiseks keskkond ning arendada õues ajaveetmise võimalusi kogu perele. Küll sinna juurde tekib siis kõik muu ka.”

15-minuti linna kontseptsiooni olulisust rõhutati mitmel korral, öeldes, et inimesed peavad saama oma igapäevased teenused kätte kodu lähedalt:

LV5: “See vähendab ka vajadust auto järgi. Suured keskused linna äärealadel seda paratamatult aga suurendavad. Seetõttu on oluline, et ka Kesklinnas oleks piisavalt kaubandusvõimalusi.”

Vanalinna osas jäi ekspertidelt kõlama tõdemus, et piirkond on muutunud turismikeskseks alaks, kus kohalike elanike arv on tuntavalt langenud ning peale restoranide ja suveniiripoodide seal suurt midagi ei ole. Toodi välja, et vanalinna püsielanike arv on tipphetkedel ulatunud koguni üle 10 000, kuid nüüd on see langenud pea 2500 inimeseni. Vanalinna puhul rõhutati, et oma ajaloolise keskkonna ja visuaalse ilu poolest on säilinud selle atraktiivsus jalutamiseks, kuid sealne linnaruum ja kaubandus ei paku piisavalt elamusi kohalikele – lähiaastatel on mitmed asutused sealt välja kolimas, veninud on ka Linnateatri renoveerimine ning suvisel ajal domineerivad tänavapildis kruiisituristid.

KK1: “Südalinn on eelkõige turistidele, kohalikel seal peale söömise midagi teha pole.”

Linna ühe olulisema tuiksoone Viru tänava puhul jäi intervjuudest kõlama, et ka see on üksnes turistidele suunatud tänav ning kohalikele elanikele see kaubatänav funktsioone ei paku. Seejuures öeldi, et ka mujal südalinnas ei leidu ühtki toimivat kaubatänavat.

Ekspertid on üksmeelel, et vanalinna elujõu säilitamiseks ja kohalike elanike tagasi meelitamiseks on vaja tasakaalu turismi ja igapäevaelu vajaduste vahel. Üks võimalusi selleks on hinnapoliitika kujundamine. Mitmel juhul kõlas ekspertidelt soovitus, et Tallinn vajaks rohkem kureeritust hinna- ja rendipoliitika vaatest. Mitu eksperti leidsid, et linnal on eeldused mitmekesisema teenuste ja äride valiku kujundamiseks südalinnas, sest neile kuulub arvestatav osa sealsest kinnisvarast:

KK2: "Ruumiomanikuna on võimalik öelda, kes sinna tuleb – kas võtad hunniku juuksureid ja küünetehnikuid või püüad kureerida. Üks omanik suudab tekitada oluliselt parema teenuste valiku kui kümme erinevat."

LV3: "Linn saab eeskuju näidata heaperemeheliku kinnisvara omanikuna. Näiteks Telliskivi mudeli alusel tuua sisse väikekaubandust, keda sooviks vanalinnas näha ja läbi selle saab luua doominoefekti, et ka muud pakkujad sooviks tulla."

KK3: "Mõelda läbi, kus mingi valdkond (meelelahutus, kohvikud, poed jne) võiks asuda ja koondada rohkem tegevusi kokku."

Hea näitena kureeritusest toodi esile Londonis King's Crossi ümberehitust ning Helsingi linnaruumi kujundamise praktikaid, kus linn on võtnud juhtrolli linnaruumi kujundamisel ning määratakse selged kriteeriumid pakkujatele:

LV3: "H&M-id jm suuretevõtted olid King's Crossil välistatud. Loodi mitmekesisust läbi erinevate pakkujate, keda sinna taheti. Ankurrentnik saab madalama üüri ja seeläbi saab teisi kvaliteetseid pakkujaid juurde."

LV5: "Helsingis linn ise kujundab linnaruumi, sh eramaad. Linn ütleb, et mingi piirkond tuleb selline – enne midagi ei arendata, kui sinna tuuakse tramm, sama ka kaubandusega. Nad otsustavad, kui palju seda kuskil piirkonnas olla võib."

Kuigi Tallinna linnasüdames on kaubandustänavatele omane teenuste tihedus tagasihoidlik, mõnede hinnangul isegi puudulik, rõhutati, et potentsiaali nende tekkeks on. Kaubandustänavate arendamisel tuleks arvestada linna ajaloolist identiteeti ja mitmete eraldi toimivate piirkondade ühendamist. Selleks pakkus üks ekspert välja kaks marsruuti, kus võiks tekkida kaubandustänavale omast kontsentratsiooni:

LV3: "Sadamast hakkaks tänav tulema, läbi Rotermanni ja Viru keskuse ümbruse, sealt Kaubamajast mööda Maakri tänavani. See on telg, kus meil ärilist, kaubanduse ja teenuse tiheduse potentsiaali on kõige rohkem. Aga miks mitte ka vanalinnas Viru tänavalt Harju tänavale, sealt kuni Vabaduse väljakuni välja. Seal on samamoodi juba praegu neid kohti, aga oluline on need sõlmed või otsad üksteisega kokku siduda."

Potentsiaali tänavakaubanduse tekkeks nähti näiteks ka Lastekodu tänaval, kuid selle eelduseks on mugavam tänavaruum kergliiklejatele, mida hetkel südalinnas napib:

Tallinna linnasüdame vaatenurgast toodi välja ka potentsiaalse tänavakaubanduse sihtgrupi küsimus. Kuigi südalinnas on juba praegu suur kontsentratsioon töökohti, kes võiksid ka olla linnasüdames tegutsevate äride sihtgrupiks, sooritab siiski suur hulk neist oma igapäevaoste äärelinna kaubanduskeskustes, kombineerides tööle- ja koolisõidud kiire poeskäiguga. Seejuures rõhutati, et muutusi on inimeste harjumustes väga keeruline esile kutsuda:

LV3: "Tihtipeale mis juhtub peale tööd, on see, et nad hüppavad autosse, lähevad koduteel ikkagi Roccasse, see on lihtsalt selline käitumuslik või harjumuslik asi ka."

LV6: "Kuidas neid inimesi südalinna tagasi tuua, see on miljoni dollari küsimus. Julgeks isegi väita, et kui kaubakeskused kõik jäävad sellisel kujul nagu nad täna on, siis ega need inimesed nii kergelt tagasi ei tulegi."

LV2: "Inimesed on harjunud tegema oma igapäevased ostud autoga liikudes ja oma kodutee äärest."

3.3 Liikuvus ja ligipääsetavus

Linna elukeskkonna juurprobleemina nähakse autoliikluse ülemäärast prioritseerimist. Leitakse, et linna põhitänavad on valdavalt kõik orienteeritud läbivale autoliiklusele, mis pärsib ka kõikide teiste liikumisviiside arendamist ning vähendab inimeste soovi selles ruumis viibida. Selle ilmekaks näiteks tuuakse Liivalaia tänavat, kus autoliiklus on selgelt ruumi kvaliteeti kahjustanud – tänav on kitsas, rattateed ebakvaliteetsed ning sootuks puudub haljastus. Selline keskkond ei soosi tänavaelu ja kaubanduse arengut ning suunab inimesi pigem kaubanduskeskustesse, kus keskkond on kontrollitum ja mugavam.

LE1: "Süsteematiselt kõigi muude vajaduste ignoreerimine on viinud selleni, et avalikus ruumis ei tehtagi muid asju ega liiguta teiste liikumisviisidega, kui siis ainult hädavajadusel. [...] Inimesed ei soovi sellistes kohtades jalutada ega viibida, mistõttu kaubandus ja väikeärid seal ka hääbuvad."

Linnaplaneerimine peaks lähtuma erinevate liikumisviiside vahelisest tasakaalust ning tänavaruumi ümberjaotamisest nii, et kõik liikumisviisid – jalgsi käimine, rattaga sõitmine, ühistransport ja autoga liikumine – oleksid tagatud. Seda nähakse peamise võimalusena, mis aitaks kujundada kvaliteetsemat linnaruumi.

LV5: "Paratamatult peame tänavaruumi ümber mängima nii, et tekib ruum, kus on kõigil hea olla. Aga see tuleb alati millegi arvelt. [...] Kui tänav on autosid täis, ei elavda seda kuidagi ilma tänavaruumi muutmata."

LV4: "Näiteks Peatänava projekt keskendub autoliikluse vähendamisele ning jalakäijate ja ratturite tingimuste parandamisele."

KK3: "Ohutud jalgrattateed, kvaliteetsed kõnniteed, võimalusel autoteest pisut eemal, et vältida märgumist talvel ning liiklusmüra, ja ühistranspordi arendamine – eelkõige tramm ning rongiliiklus – on olulised."

Liikuvuse arendamiseks peab transpordivõrk olema mitmekesine. Kuigi 15-minuti linna kontseptsioon on hea alus linnaruumi planeerimiseks, nenditakse, et selle teostamine üksnes jalakäiguraadiuses on keeruline. Tuuakse välja, et ühistranspordi ebaühtlane tase ja liikumissagedus ning autoliiklusest tingitud ummikud vähendavad nende liikumisviiside efektiivsust. Seetõttu leitakse, et enim potentsiaali on jalgrattaga liikumisvõimaluste arendamisel. Hea rattataristu looks suurema liikumisvabaduse ja pakuks tõsiseltvõetavat alternatiivi autole:

LV2: "15 minuti linn on populaarne idee, kuid jalgsi jääb see raadius väga väikeseks. [...] Jalgratas aga võimaldab jõuda väga paljudesse kohtadesse kiiremini ja paindlikumalt. Tehes Tallinnas korraliku jalgrattateede võrgustiku, paraneb liikuvus märkimisväärselt."

LV1: "Mida rohkem ruumi anname aktiivsetele liikumisviisidele nagu jalgsi liikumine, rattasõit ja kvaliteetne ühistransport, seda parem on linnaruum. [...] Kui need

tingimused on loodud, töötavad ka teised liikumisviisid paremini ning linn muutub elavamaks ja atraktiivsemaks.”

Ühe eksperdi sõnul on juba täna võimalik 15 minutiga jõuda jalgrattaga Vabaduse platsilt lennujaama, Lasnamäe Pae parki, Tallinna Tehnikaülikooli ning Järve Keskusesse, mis kinnitab, et hästi planeeritud rattataristu võiks olla oluline osa Tallinna liikuvuslahendustest.

Intervjueeritavad leidsid, et tulevikus peab linnaruumi planeerimine keskenduma oluliselt enam ka ohutusele, kuna hetkel leidub Tallinnas rohkelt näiteid sellest, kus vähene ohutus tingib halva elukorraldusliku lahenduse. Selle heaks näiteks on Liivalaia tänaval asuv Südalinna kool, kuhu sisenemine käib laste ohutuse tagamiseks tagauksest:

LE1: “Tänavale avanev peauks on koolil kinni, sisenemine-väljumine toimub läbi tagaukse. Põhjuseks autode liiklemismugavus – lapsed ei saa turvaliselt tänavat ületada, sest ümbrus on liiga ohtlik.”

Linnavalitsuse eksperdid tõid välja, et ohutus on juba saanud liikuvust kavandades esmaprioriteediks ning liikluse rahustamiseks on võetud kasutusele uusi meetmeid – eeskätt piirkiiruste alandamine, aga ka tänavaruumilised muudatused, mis ei võimalda kiiremini sõita, näiteks šikaanid, kitsamad teed ja mitmed teised levinud võtted.

Et tänavaruum oleks mugav ja turvaline kõigile, on lisaks ohutusele vaja arvestada ka kõigi sihtgruppide vajadustega. Näiteks vajab Tallinna linnaruum oluliselt enam mugavuselemente nagu pingid, haljastus ja ülekäigurajad, mis on samuti atraktiivsuse puhul olulised komponendid.

Nenditakse, et kõik linnaruumilised muutused võtavadki kaua aega ning kuigi hetkel on veel uuendatud põhimõtetel loodud tänavaruumist näiteid vähe, on siiski kõigis praegustes ja tulevastes projektides eelnevalt mainituga arvestatud. Selle kinnituseks saab olema peagi valmiv Lastekodu tänav, millest saab kohalik peatänav. Selle puhul avaldas üks intervjueeritavatest isegi lootust, et tänav võib tulevikus pakkuda tõsiseltvõetavat liikumisalternatiivi kesklinna suunal Rae valla elanikele, mis suurendaks ka tänaval elavust:

LV3: “Kui saame Rae valla inimesed mööda Lastekodu tänavat jalgrattaga Kaubamajani otse tulema, siis jalgratturid ilmselt tekitavad sinna oluliselt rohkem

poode, kohvikuid ja linnaelu. Pead korraks kinni, paned ratta ära, läheb võtad kohvi, ostad mingid asjad.”

Samas leidub ka kriitilisemaid vaateid, kes kahtlevad, kas ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamine toob soovitud tulemusi. Kriitikas toodi välja, et tuleks küsida ka nende tänavate ääres paiknevatelt äridelt, kas plaanitud muudatused ikka teevad neil elu paremaks:

KK1: “Kui fookus on ainult kergliiklusel ja ühistranspordil ning tõmmatakse autoliiklust vähemaks, siis on küsimus, kas sel ikka on potentsiaali. Ma ei kujuta ette, et väljaspool kesklinna elades on ühistranspordiga võimalik kesklinna kiiremini jõuda kui autoga. [...] Kui suurlinnades toimib autovaba kesklinn, siis Tallinnas võib lihtsalt inimesi puudu jääda. [...] Teooria ju on, et kui teeme linnaruumi mugavamaks ja kergliikluse paremaks, siis öeldakse, et küll need inimesed tulevad ja külastavad. Ma ei ole selles kindel. See on paras väljakutse.”

Avalikus diskussioonis kohtab aeg-ajalt ekspertide sõnul ka väiteid, nagu Tallinna avalik ruum ei võimaldagi kõigile võrdselt ruumi jagamist. Sellele vastab aga liikuvusekspert järgnevalt:

LE1: “Mis ruumipuudusest me räägime? Kui ruumi on vähe, siis ei laiuta. Siis ei eelista kõige ruumiraiskvamat liikumisviisi, vaid üritadki suunata selle ruumi raiskava kuhugi eemale, sõitku ringi.”

Ühe eksperdi hinnangul tasuks linnal hoopis kaaluda teatud piirkondades autoliikluse maa alla viimist, mis parandaks tema hinnangul oluliselt ligipääsetavust ja liikumiskiirust, säilitades samaaegselt mugava keskkonna jalakäijatele ja kergliiklejatele. Ta mõonab, et linnal selle tegemiseks tõenäoliselt ambitsioon puudub:

KK1: “Linn ütleb, et see on nii kulukas ja ei tasu ära. Aga linn ei pea alati mõtlema tasuvusele. Asjad tuleb ära teha – see, et see oli kallis, ununeb varsti ära, aga asi jääb. [...] Meil Eestis julget mõtlemist on, aga ei julgeta suuri asju läbi viia.”

Üks peamisi tegureid, mis annab kaubanduskeskustele eelise linnasüdame ees, on mugav ligipääsetavus autoga ning tasuta või soodsamad parkimisvõimalused ning see on kujundanud ka inimeste harjumusi. Ehkki südalinna puhul mainitakse ka parkimismajade olemasolu, nähakse ligipääsetavuses kitsaskohana just lühiajalise parkimise võimaluste vähesust:

LE1: "Kui me võtame ükskõik millised põhitänavad, siis ei ole võimalust, et ma autoga peatun või pargin tänava ääres 15 minutiks. Läbivaid sõiduradu on tehtud maksimaalselt. [...] Autoga sõidan mööda, sest pean mõtlema, kuhu ma saan parkida, aga kohti ju ei ole."

Kuigi linnasüdame ühendatus suurte linnaosakeskuste ja piirkondadega on üldjoontes hea, ei tähenda see alati, et linnaruumi kasutus oleks optimaalne ja mugav kõigile liiklejatele. Linnaruumi kujundades tuleks ekspertide sõnul vaadata alati tervikpilti, mis mõnede piirkondade puhul on jäänud tagaplaanile:

LE3: "Linnakeskus on hästi ligipääsetav – kõik ühistranspordiliinid lõikuvad siin. Probleem on selles, kui kauaks inimesed siia jäävad. Maakri asumis näiteks on viimase kümne aasta jooksul lisandunud minimaalselt elamispindu, mistõttu muutub piirkond õhtuti kõledaks ja tühjaks. Tulevikus tuleb mõelda, kuidas muuta kesklinn ka elukeskkonnana atraktiivsemaks."

Liikuvuse parandamisel nähakse Tallinnas suurt potentsiaali näiteks ka Pargi & Reisi süsteemi arendamisel. Kuna Tallinna kesklinna siseneb igapäevaselt palju autosid nii linnaäärtest kui ka ümberkaudsetest valdadest, aitaks linnaliikuvust oluliselt parandada autode arvu vähendamine, milleks Pargi & Reisi sobivaid ühendusi tagades pakuks inimestele head alternatiivi:

LV5: "Pargi & Reisi süsteemi arendamine on oluline, kuid vajab taristuinvesteeringuid."

Ühistranspordi kvaliteedi parandamist ja ühtse liinivõrgu loomist peetakse samuti oluliseks teguriks linnaliikuvuse parandamisel. Selleks pakuti muuhulgas näiteks kiiremate trammühenduste rajamist, millel on rohkelt potentsiaali ka kuldse ringi valdade ja linnaäärsete asumite inimeste teenindamisel ja kesklinna ühenduste parandamisel:

LV6: "Lõpuks võiks tramm Roccani jõuda, Paldiski maantee on selleks hea koridor. Saaks teha ka näiteks Pargi & Reisi lahenduse sinna otsa, kuhu Tabasalust inimesed autoga saavad tulla ja sealt edasi sõita kesklinna juba trammiga."

Linna ühistranspordisüsteemis nähakse probleemkohana vähest koostoimet linnasisesel ja maakondlikul ühistranspordil. Kuigi linnal on hetkel poliitiliselt kokku lepitud ühtne

piletisüsteem lähivaldadega, ei paku see optimaalsemat lahendust linnas dubleeriva liikluse vähendamiseks. Leiti, et tuleks kaaluda liinivõrkude ühendamist ja optimeerimist, mis võiks vähendada südalinnas liiklustihedust:

LV3: “Täna on meil ühtne piletisüsteem poliitiliselt kokku lepitud, aga ikkagi roheline ja sinine buss sõidavad samas koridoris. Tihtipeale on nii, et mõlemad bussid on pooltühjad, aga sõidavad mõlemad Balti jaama. Võrgud tuleks ühendada nii, et kahe bussi asemel sõidaks üks ja sellega saaks hoida tänaval ruumi kokku.”

Eelpool mainitud kaubanduskeskuste juurde valmivate liikuvuskeskuste kontekstis nähti ka vajadust vaadata strateegiliselt üle kogu Tallinna ühistranspordi liinivõrk, et vähendada sellega koormust südalinnale:

LV5: “Kui tekivad sõlmjaamad, tekib võimalus paremini valida neid suundi, et ei peaks kõik liinid läbi kesklinna käima.”

Mõneti põneva ja väljatoomist vääriva lahendusena leidsid paar intervjuueeritavat, et Tallinna ühistranspordi muresid leevendaks eritasapinnaline ühistransport, eelkõige metroo näol. Samas mõnsid nad, et selle realiseerumise tõenäosus on Tallinna puhul väga väike:

LV6: “Kuigi metroo idee on huvitav ja mõnes Euroopa linnas, kus on alla poole miljoni elaniku, on see olemas, on tegu siiski kalli projektiga. Tallinnas on juba trammivõrgu areng võrreldes Helsingiga olnud aeglane – linn on viimasel kahekümnel aastal saanud juurde vaid paar trammiliini, samas kui Helsingis on trammivõrk kahekordistunud. Kiirem tramm või metroo ei ole praegu Tallinna prioriteet.”

KK1: “Suurtes linnades muutub ühistransport efektiivseks ainult siis, kui on korralik teise tasapinna transport, näiteks metroo. Seda ei tehta, sest rahvast on vähe.”

3.4 Tänavaruumi kvaliteet

Südalinna linnaruum muutub ekspertide hinnangul atraktiivseks ennekõike siis, kui see on inimestele igapäevaselt elamiseks meeldiv ja mugav keskkond. Mitmed intervjuueeritavad

toonitasid, et ruumi elavdamine ei sõltu üksnes arhitektuurist ja linnaruumist, vaid ka funktsioonide mitmekesisusest ja inimeste tegelikust kohalolust.

Eksperdid pakuvad mitmeid lahendusi, kuidas muuta Tallinna südalinna tänavaruum elavamaks ja atraktiivsemaks. Ollakse enamasti üksmeelel selles osas, et linnaruumis on vaja kriitilist hulka inimesi, et see muutuks atraktiivseks nii ettevõtjale kui linnasüdames viibijale.

Üsna selgelt joonistus välja olulise tegurina linna tihendamise ja elanikkonna vajalik kasv südalinnas. Kestliku ja jätkusuutliku linnaruumi loomiseks on vaja piisavalt elanike tihedust, mis aitaks tagada, et kesklinnas teenustel ja ettevõtetel oleks ka tarbijaskond. Tiheda linnaruumiga linnadest on Euroopas mitmeid näiteid – Pariis, Barcelona, Lissabon, Madrid – kus piisav hulk elanikke tagab aktiivse elu linnasüdames. Mitu korda kõlas intervjuudest ka läbi murekoht linna “hambaaukude” kohta, mis on elava linnaruumi tekkimiseks oluline likvideerida ning hoonestada:

LV6: “Kriitiline tihedus – Tallinnas seda Euroopa mõistes täna ei ole ehk kesklinn on jätkuvalt liiga hõre. [...] Linn võiks seejuures suunata arendajaid, et soosida ja seada fookusesse kesklinna.”

LE1: “Üks tegur, mis on pidurdanud linna arengut – meil on II maailmasõjast linnas küllalt auke, mida arendada.”

LV4: “Kui need tühjad platsid, mida kasutatakse näiteks ajutiste autoparklatena, täis ehitada, anda neile võimalus mitmeotstarbeliseks elukeskkonnaks ja täita need kvaliteetsete ehitistega, see annaks linnasüdamele igas mõttes palju juurde.”

Tegeleda tuleks ekspertide sõnul eraldi ka vanalinna atraktiivsuse kasvatamisega, et seal suureneks elanikkond, mitte üksnes soov omada korterit AirBnB-s välja rentimiseks.

Südalinna väljaehitamisel nähakse suurt potentsiaali mereäärsetel aladel, mis täna on suuresti seisnud kasutuseta.

KK1: „Kogu mereäärne ala tuleb teha inimeste jaoks põnevaks. [...] Kesklinnas pole palju enam klassikalises mõttes muuta, aga mereäär kindlasti on üks neist kohtadest.“

Elanike piirkonda lisandumine võiks ekspertide hinnangul toetada kohalike teenuste ja ettevõtete arvu kasvu ning vähendada nende sõltuvust turistidest. Südalinna tihendamise prioriteediks seadmisel toodi aga välja, et see peab käima käsikäes linnaäärte arengu piiramisega. Seejuures peetakse oluliseks suurendada kesklinnas elamupindade kättesaadavust ka noortele ja vähemjõukatele, et linnasüdames tekiks mitmekesine elanikkond. Toodi välja ka välislinnade praktikaid, mida oleks võimalik Eesti õigusruumis rakendada, nentides, et Eestis on seni olnud takistuseks väga turukeskne mõtteviis. Võimalikku muutust oleks mõne sul tuua läbi üldplaneeringute, kus saab anda arendajatele selge sõnumi, et linna poolt eelisarendatavad alad on Kesklinnas ja Põhja-Tallinnas ning linnaäärtesse enam elukondlikku kinnisvara juurde ei soovi arendada:

LV6: "Meil on välislinnade praktika, mida Eesti õigusruumis rakendada – kogukonnapõhised arendused, osakupõhiselt kinnisvara arendused või siis seada arendajale selged juhised, et teatud protsent uusarendusest peaks olema taskukohane. [...] Või locked-in lepingud, et noore perena näiteks ostad uusarenduses odavama siseviimistlusega kortereid, mille ruutmeetrihind on kõrvaltrepikojast 20-30 protsenti odavam, aga sa ei saa seda 10 aasta jooksul edasi müüa. Näiteid on palju."

Märgiti, et kui eluase jääb kesklinnas paljudele kättesaamatuks, jätkub äärelinnastumine, mis suurendab sõltuvust autotranspordist, soodustades seeläbi ka kaubanduskeskuste eelistamist linnasüdamele, sest need asuvad mugavalt pendelrände teekonna ääres:

LV6: "Palju noori peresid ja keskmist töötasu või sellest vähem teenivad inimesed kolivad linnast ära kuldse rõnga valdadesse. See suurendab autostumist, sest ühistranspordiga ei ole sealt enam nii lihtne, autoga on kaks-kolm korda kiirem. Ja siis jääb kaubanduskeskus hästi tee peale ning vanalinn igapäevaselt enam ei pakugi huvi."

Südalinna tasakaalustatud arengu puhul toodi ka välja, et adresseerimist vajaks ka suurte ettevõtete kontorite koondumine linnakeskuse veerele, mis vähendab inimeste kontsentratsiooni südalinnas:

LV3: "Näiteks Telia maja Hipodroomil juba tõmbab kontsentratsiooni südalinnas vähemaks."

Mõned eksperdid hoiatavad, et kuigi linnaruumi on südalinnas tarvis tihendada, tuleb aga hoiduda liiga agressiivse tihendamise eest, mis võib linnakeskkonda hoopis halvendada. Tegevus tuleb selleks selgelt eesmärgistada ning veenduda, et see ei tuleks teiste linnaliste elukvaliteetide arvelt, vaid koos teenuste, haljasalade ja kõige muuga, mis linnaelu kvaliteeti tagavad. Vastasel juhul võib linn muutuda niivõrd tihedaks, et kaotab oma atraktiivsuse:

LV2: "Lõpuks võib see linnakeskkond olla nii tuksis, et inimesed tahavad siit ära minna ja kolitakse välja. See on paljudes suurlinnades juhtunud, et kesklinnad getostuvad, sest nad on liiga tihedad."

LV3: "Hetkel on diskussioon läinud hoonete tiheduse suunas, kuid peame arvestama ka teenuste, haljasalade ja muude kvaliteetide mitmekesisust, et linn oleks elukõlblik. [...] Keegi meist ju ei taha, et lõpuks on ainukesed kohad, mis meil alles jäänud, majade katustel mingid avalikud ruumid või pargid."

Avalikkuses on ekspertide sõnul kõlanud erinevaid optimaalseid tihedusnumbreid, kuid Euroopas on näiteid ka Tallinnale sarnase tihedusega linnadest, kus on mitmekesine ja elav linnaruum:

LV2: "Olen ka kuulnud, et tihedus võiks olla 15 000 elanikku ruutkilomeetrile. Ei ole mujal Euroopas igal pool nii. Zürichis 5000, Kopenhaagen 6000. Ainult uusarendustes saadakse see number kätte. Peame natuke pikema perspektiiviga mõtlema, et kas me tahaksime elada kolmekümne aasta pärast ka siin või mitte."

Üks linnavalitsuse ekspertidest märgib, et siin tuleb arvestada ka kultuurilist eripära ning mõnab, et pole kindlust, kas eestlane soovib elada sarnase tihedusega linnades, nagu Lõuna-Euroopas:

LV6: "Eestlane tahab elada kesklinnas mere ääres teistest eraldi. Ehk et see tihedus, mida Barcelonas naudime, võib-olla meile endale elamiseks ei meeldi. Aga ilma kriitilise massi inimesteta ja funktsioonide mitmekesisuseta meil elavat linna ei teki."

Prognoosid kinnitavad ekspertide sõnul, et Tallinna elanikkond võib kasvada järgneva 25 aastaga kuni 100 000 elaniku võrra, kellest suur osa kolib Kesklinna või Põhja-Tallinnasse. See aga tähendab seda, et rahvast ja ostjaid tuleb juurde, ehk potentsiaali tihendamiseks on.

Tänavaruumi kvaliteedi tõstmisel nimetavad eksperdid olulise faktorina inimõõtmelise linnaruumi – meeldiv atmosfäär, vaheldusrikas hoonestus ning mugav taristu kergliiklejatele. Selleks saab linnavalitsus rakendada erinevaid meetmeid, näiteks jalakäijate alade laiendamist, tänavakaubanduse võimaluste toetamist ning kergliiklejatele suunatud infrastruktuuri arendamist. Ekspertide poolt välja toodud ning aastaid Tallinnas kõneainet pakkunud peatänavade projekt on üks näide paljudest, mis neid probleeme ka adresseerib.

Muuhulgas toodi korduvalt esile, et autoliikluse vähendamine võiks olla linnasüdames üks prioriteete, mille osas on ka Eestis on edukaid ruumisekkumiste näiteid. Tartu linnas on mitu suve järjest loodud kaheks kuuks Autovabaduse puiestee, mis on vabastanud ala jalakäijate ja kergliiklejatele. Eksperiment on andnud kinnitust, et autovabad tsoonid toovad inimesed tänavale ja elavad keskkonda. Tallinnast on autoliikluse vähendamisest headeks näideteks Vana-Kalamaja ja Soo tänavate ümberkorraldused, mis kinnitavad, et kergliiklejatele ruumi juurde andmine parandab linnakeskkonna kvaliteeti ja suurendab käidavust:

LV5: “Autovabaduse puiestee Tartus tõi inimesed tänavale. Piltlikult tähendas see tänava sulgemist autoliiklusele või vähemalt olulist ümberkorraldamist. [...] Kohvikud, lauad tänava ääres – selleks on vaja ruumi. Autode keskel ei tunne ennast seal hästi.”

KK2: “Vanalinnas tegutsevad ärid ütlevad, et inimene nende juurde ei satu, sest ta pole harjunud liikuma jalgsi. [...] Vana-Kalamaja on sellest hea näide, kus on loodud mõnusam tänavaruum, mis ka jalutamist soosib.”

Sihtkohtade loomine on samuti üks linnaruumi elavdavaid tegureid. Kui kesklinna ja vanalinna piirkondades on töökohti, teenuseid ja vaba aja veetmise võimalusi, suureneb ka sealviibivate inimeste hulk, mis omakorda toetab ettevõtlust ja muudab linnaruumi mitmekesisemaks. Varasematel aastatel oli mitme vastanu sõnul Tallinna vanalinn elavam, sest seal paiknesid mitmed ministriumid ja kontorid, mis töid piirkonda igapäevaselt töötajaid ja külastajaid.

LE1: „Tänaseks on paljud neist lahkunud, mistõttu on sihtkohtade arv vähenenud.”

Kuid toonitatakse, et sihtkohtade olemasolu ei tähenda ainult töökohti – oluline on ka kultuuri- ja meelelahutusasutuste, teenuste ning avaliku ruumi kvaliteet. Tuuakse välja

näiteks Liivalaia tänavat, kus uute kontoripindade rajamine, sealhulgas Swedbanki uus peakontor ja tulevane kohtumaja kvartal, mis toovad küll piirkonda inimesi juurde, kuid nüüd peavad ka teenused ja vaba aja veetmise võimalused järgi tulema:

LE1: „Need annavad inimestele põhjuse piirkonnas viibida ka väljaspool tööaega.”

Ka teised eksperdid kinnitasid, et kesklinnas on vähe sihtkohti, mis meelitaks seal aega veetma. Lisaks jõuluturule tuleks linnal leida ka teisi sündmusi ja põhjuseid, mis inimesi sinna meelitaks:

KK1: “Kesklinn ei tekita pidevat liikumist – käid ehk näitusel ära, aga 365 päevast aastast äkki 1-2 päeva veedad südalinnas midagi tehes.”

Intervjuudest kõlas ka korduvalt, et tänavaruumi liigitamine vastavalt funktsioonile ja kasutusotstarbele aitab tõsta nende kvaliteeti. Selge klassifikatsioon aitab tänavaruumi paremini planeerida, arvestades nii liikluse sujuvust kui ka jalakäijate, jalgratturite ja ühistranspordi vajadusi. Selle näiteks toodi Londoni linna, kus tänavad on erinevate kategooriate alusel liigitatud ning see aitab linnavõimul teha teadlikumaid otsuseid ruumi kasutuse ja arendamise osas. Linna arengu puhul on see oluline abivahend, millega juhtida muutusi, et saavutada seatud strateegilisi eesmärke:

LV5: „Tallinnal on plaanis jagada tänavad erinevate tänavatüüpide alusel. Kõik tänavad saavad klassi, mis teeb tänavaruumi kujundamise tulevikus oluliselt lihtsamaks.”

Kategoriseerimine lihtsustab tänavate planeerimisprotsessi. Järvevana tee puhul on selge, et see jääb oma olemuselt alati transiitmagistraaliks ning seetõttu ei ole realistlik seda muuta rahulikuks ja roheliseks tänavaks. Samas Kesklinna lävivate suurte tänavate puhul on otsustamise koht, millist rolli see linnaruumis täidab – kas need peaks mõningas hulgas jääma magistraaliks või võiks seal liikluskoormust vähendada ja tänavaruumile uue kvaliteedi anda:

LV5: „Kui vähendame autoliiklust, peame mõtlema, kuhu see liiklus läheb. Seepärast peame pidevalt vaatama tulevikku ja kujundama tänavaruumi vastavalt sellele.”

Tänavate kujundamisel on liikuvuseksperdi sõnul tekkinud huvitav nähtus. Eestis on tema hinnangul hakanud levinud arusaam, justkui peaks hästi toimiv tänav olema alati erilise arhitektuurilise disainiga, ent tegelikkuses määrab selle kvaliteedi kasutusmugavus ja kohanduvus elanike vajadustele:

LE1: „Linnatänav peab eeskätt ikka lähtuma selle kasutajate liikumisvajadusest kui ka kohaväärtusest.”

Linnaruumis on võimalik muutusi tuua juba ka väikeste, kuid läbimõeldud lahendustega. Tänavaruumi disain mõjutab otseselt linna atmosfääri ja ohutust ning kui prioriteediks seatakse jalakäijad ja kergliiklejate mugavus, saab tänavapinda kasutada oluliselt efektiivsemalt. Näiteks saab ruumi kokku hoida tänavaruumis mitmesuguste mahapöörangute arvelt. Tallinnas on ristmike disainis levinud lahendus, kus lisaks otse suunduvatele sõiduradadele on kasutusel ärapöörderead. Nende arvelt annaks aga linnaruumi oluliselt optimeerida, eeldades ka madalamaid kiiruseid:

LV6: “Kui vaadata Lääne- ja Lõuna-Euroopasse, siis seal toimuvad pöörded äärmisest sõidureast. Ristmiku nurk on antud jalakäijatele ja haljastusele, aga meil on seal ohutussaar ja nurk maha sõidetud parempöördega.”

Linnaruumi kvaliteedi üheks määrajaks peab lisaks noortele ja tööealistele inimestele olema ka eakate mugavus, kelle liikumisvõimalused on sageli piiratud. Hästi läbimõeldud tänavaruum, kus on piisavalt istumiskohti, turvalised ülekäigukohad ja ligipääsetavad teed, võimaldab eakatel olla oma igapäevaelus aktiivsem ja iseseisvam, mida peaks ka linn soosima. Kui linnaruumi planeerimisel sellele aga tähelepanu ei pöörata, võib see viia olukorrani, kus eakad sõltuvad üha enam lähedaste abist või hooldusteenustest, mis suurendab ka koormust ühiskonnale nii sotsiaalses kui majanduslikus vaates:

LE1: "Pingid ja puhkevõimalused igal viiesajal meetril on vajalikud, et nad saaksid oma igapäevaasju ajada. [...] Juba väikesed muudatused, nagu lisandunud foor või uus tunnel, võivad muuta varem kvaliteetse linnaruumi eakatele keeruliseks, piirates sellega nende iseseisvust."

Samas on linnas toimunud ka positiivseid muutusi – näiteks Kaubamaja piirkonnas kaotati maa-alune tunnel ning loodi jalakäijatele parem ligipääs, mis on samm inimsõbralikuma linnaruumi suunas.

3.5 Strateegiline planeerimine ja juhtimine

Intervjueeritud ekspertide seas paistis olevat üksmeel, et Tallinna linna strateegiline planeerimine on muutunud viimaste aastatega oluliselt paremaks – muuhulgas nimetati selle edukaks kinnituseks korduvalt Vana-Kalamaja tänava valmimist, linnaarhitekti ametisse nimetamist, peatänava taas päevakorda toomist, tänavatüüpide juhendi koostamist ning strategiadokumentide kasutuselevõttu. Samas nenditi, et jätkuvalt on ka kitsaskohti, millele tuleks rohkem tähelepanu pöörata.

KK3: “Loodud on rohepöörde kompetentsikeskus, samuti on Tallinn seadnud arengustrateegiates eesmärgiks luua inimsõbralikku linnaruumi.”

LV1: “Diskursuse muutus on selgelt toimunud, isegi kui see ei ole veel ruumis nii selgelt nähtav ja tajutav, ruumilised muutused võtavadki aega.”

KK2: “Ent vahepealne tühimik tundub nii suur, et seda on raske täita.”

Kõlas ka mitmelt eksperdilt väide, et paljud muutused on pikki aastaid jäänud suuresti poliitilise tahte puudumise taha. Nüüd kui on toimunud mõtteviisi muutus, on sellest lähtuvalt ka muutunud personalivalik ning tekkinud selge ootus strateegilise vaate järgi:

LE1: “Kõik algas ikkagi sellest, et poliitiliselt ei tahetud muutust.”

Suurimad muutused Tallinna arengus on toimunud alles viimase kümnendi jooksul, kui põhjamaine arusaam linnaruumist on jõudnud järjest rohkem ka Tallinna arengudokumentidesse ja tänavaruumi disainipraktikatesse. Varem olid planeeringute aluseks pigem *ad hoc* otsused või suured tehnilised lahendused, mitte läbimõeldud strateegiline visioon. Nüüd on aga tekkinud linnajuhtimisse andmepõhine otsustamine:

LE1: “Kuna strateegilisi arengudokumente üldse polnud, polnud ka suunda, tehti nii kuidas asi kulges.”

LV5: “Varem oli tegevus kaootiline. Neid aluseid nagu meil täna, toona polnud. [...] Meie otsused baseeruvad nüüd kindlatel arvutustel ja stsenaariumitel.”

LV5: “Selline inimsõbralik linnaplaneerimine on viimase viie aasta asi, seda enne nii tugevalt pildis ei olnud. Põhjamaades on see juba varasemalt olnud ning Lõuna-Euroopas kuidagi intuiitiivselt samamoodi.”

Paljuski lähtusid varasemad linnaruumilised muutused sellest, mis poliitilisele juhtkonnale kõige meelepärasem oli. Aastakümneid olid põhifookuses suurobjektid, suured ristmikud, väljad, läbimurded ja kõik, mis aitas leevendada ummikuid. Inimsõbralik linnaruum ja strateegilistest eesmärkidest lähtuv planeerimine ei ole alati olnud poliitiline eesmärk, sest seda on avalikkusele ka raskem kommunikeerida. Kohati nenditakse, et lindilõikamise mõtteviis on tänaseni linnajuhtide mentaliteedis sisse juurdunud:

LE1: “Kogu see säästev liikuvus on igavesti vastik inimestele kommunikeerida, teed natuke siin ja seal, mõjust otseselt aru ei saa, linti läbi lõigata ei saa. Ehitad suure ristmiku, lõikad lindi läbi, ummikud on kohe väiksemad – lihtne ja arusaadav. See on mentaliteet, millest on olnud väga raske välja tulla, natuke siinamaani. Vanasadama trammi pidi ka mingi palaganiga avama.”

Arengukavade ja strateegiatega tuleviku visiooni sõnastamine on alati oluline, sest kui on soov tuua muutust, peab see jõudma igale töötasandile, millest tulenevate muutuste tulemusi näeb alles 10-20 aasta pärast.

LV6: “Strateegiates seatud sihid tuleb kirjutada veel üldplaneeringusse, seejärel linn menetleb selle alusel detailplaneeringuid, et oleks kooskõla suure pildiga, ning alles siis asud ehitama. See kõik võtab tohutult aega.”

Strateegiate elluviimist takistavad sageli aeglased menetlusprotsessid ning vähene poliitiline julgus või erinevate huvigruppide ühtse tegutsemisvaimu puudumine, mida võiks oluliselt rohkem olla. Muuhulgas on ekspertide hinnangul takistuseks ka sotsiaalsed muutused ühiskonnas – NIMBY-hoiakud, inimeste pidev vastuseis muutustele, mõne sõnul isegi ka otsustajate vajadus välisele survele, mis annaks suuniseid:

LV6: „Inimesed täna on hästi turris ja vastu üldse kõigele. [...] Kuidas siis muutusi juhtida? [...] Aga siin on tihtipeale ka otsustusjulgest poliitikute poolt vajaka, lisaks elanikel see NIMBY-mõtteviis.”

LE1: “Põlvkondade kaupa oleme harjunud nii, et olulised asjad ütleb keegi ette. Meil ka peab lõpuks Brüsselist tulema mingi ütlus, enne kui järgima hakatakse.”

LV2: “Ilusate ideede elluviimine igapäevatasemel on vahel päris vaevaline.”

Strateegiadokumentide olemasolu aga ei tähenda osade ekspertide sõnul ka alati nende järjepidevat rakendamist. Levinud on väidetavalt olukorrad, kus strateegiad küll koostatakse, kuid neid ei järgita või puuduvad nende elluviimiseks vajalikud ressursid või ka otsustusjulgest. Sellist lähenemist nimetab üks ekspert Eestile omaseks kultuuriliseks mustriks, kus strateegiad ei ole käsitletavad juriidiliselt siduva plaanina, vaid pigem deklaratiivse unistuste kogumina. Selle kinnituseks on tema sõnul näiteks rattastrateegia, mille linnavõim kuulutas avalikkuses läbikukkunuks. Ta küsib aga vastu, et kuidas saab kuulutada midagi läbikukkunuks, kui seda pole järgitud:

LE1: “Enamik tegevusi, mis liiklusohutusprogrammides on kirjas, on rahastamata ja tegemata. Imestame, et eelmine aasta oli 69 liiklussurma, aga sellepärast oligi. Liiklusohutuse programmi ei ole läbi kukkunud vaid, tuletades meelde Sandor Liivet, kes ütles, et: “Me paneme oma unistused strateegiatesse kirja, aga me lihtsalt ei järgi neid.” Kas need on siis unistused või reaalne tegevuskava? Kui me asjad ära teeme, siis ka eesmärgi saavutame. Aga kui jätame kõik tegemata, ütleme, näete - ei saavutanud midagi, siis see on probleem.”

Intervjuudes tuli teravalt esile mitme eksperdi kriitika kaubanduskeskuste jätkuva laienemise kohta. Suurte kaubanduskeskuste levik on mitme eksperdi hinnangul ületanud tasakaalu piiri ning muuhulgas leiti, et küsimus pole enam vaid nende ruumilises mõjus, vaid ka majanduslikus otstarbekuses. Märgiti, et linn peaks strateegiliselt võtma tulevikus oluliselt radikaalsema lähenemise kaubanduspindade planeerimises. Sarnast vaadet on ühe eksperdi sõnul jaganud ka Helsingi arhitektid, eelkõige logistikasõlmede juures paiknevate kaubanduskeskuste kontekstis. Ühtpidi on keeruline linnal seada piiranguid, kui siis ainult planeeringutega, kuid muutust on selgelt vaja:

LV1: “Kaubanduskeskuste lisandumine enam heaolu olulisel määral ei tõsta. Kõiki juurdeehitusi oleks saanud läbi üldplaneeringute mitte lubada. [...] Minu jaoks on arusaamatu, miks juba 2010ndatest aastast, kui kõigile, kes linnaplaneerimisega tegelesid, oli selge, kuhu me oleme jõudnud ja kuhu liigume, et kuidas ei tahetud või suudetud tuua muutusi juba toona.”

LV2: “Iseenesest oleks loogiline, et turg reguleerib ennast ise ära, aga samas kui seda mahtu aina tuleb ja tuleb, siis tarbijaskond ei pruugi järgi jõuda, rääkimata näiteks elukallinemisest.”

Pakuti välja, et linn võiks välja töötada ülelinnalise kaubandusstrateegia, mis muuhulgas seaks mahupiirangud uutele kaubanduskeskustele. Seejuures peeti oluliseks märkida, et sellega ei soovi keegi vastanduda kaubanduse juurdekasvule, vaid luuakse eeldused ruumiliselt kvaliteetsema kaubanduse ja multifunktsionaalse mitmekesisuse tekkeks. Senine praktika on tootnud linna juurde monofunktsionaalseid kaubanduskeskuseid, mis mõjuvad linnaruumile negatiivselt ja ei haaku üldise tänavaruumiga. Samas aga kõlas ka teiselt linnavalitsuse eksperdilt väide, et keelamise ja piiramisega on linnal üksjagu keeruline. Kuigi üldplaneeringutes saab määrata maakasutuse põhimõtted, on tegelik praktika tema sõnul näidanud, et arendajate surve viib sageli algse visiooni muutumiseni.

LV1: “Mitte et me uusi ostukeskusi ei tahaks, aga panna sellele suurusele mingid limiidid, et me ei tee näiteks üle 10 000-15 000 ruutmeetrilisi ostukeskusi. [...] Kaubandus on peamine ja kõige olulisem funktsioon, mis aitab ruumi rikastada. Absoluutselt tuleks soodustada kaubandust, aga nii, et see ei kontsentreeruks üksikutesse kohtadesse üksikusse hoonesse.”

LV2: “Tulevad mingi hetk arendajad ikka sellega, et äri pole kuskil mõtet teha, teeme siia ainult elamud.”

Samas pakuti välja, et efektiivne meetod kvaliteetsema linnaruumi saavutamiseks võiks olla kvaliteedinõuete kehtestamine kaubandusarendustele. Nende abil saaks näiteks anda arendajatele ette suunised, et esimene korrus ei tohi olla parkla, vaid rendipinnad, mis avanevad tänavale:

LV2: "Pigem saaks kvaliteetset linnaruumi saavutada nii, et mis iganes kaubandus tuleb, peab järgima nõudmisi, mille alusel valmib kvaliteetne linnaruum."

Omaette küsimus on ekspertide hinnangul ka kaubanduskeskuste ja -pindade paiknemine. Nende juurde ehitamist või laiendusi tuleks vaadelda asukohapõhiselt. Linnas on ka mitmeid piirkondi, millel on potentsiaali tugevama tänavakaubanduse või kvaliteetsemate kaubanduspiirkondade tekkeks. Näiteks Lasnamäel on selleks Pae tänava turg ja Saarepiiga silla ümbrus, kus on tekkinud omanäolised äri, kaubanduse ja teeninduspiirkondade alad, kus küll pole rahvusvahelisi brände ja kaubanduskeskustega võrreldavat pakkumist, kuid on tagatud vähemalt mitmekesisus:

LV3: "See mitmekesisus, mis seal on ja kes seda külastavad, järsku saaksime selliseid piirkondi paremini võimestada. [...] Aga kui nüüd ehitada järgmine angaar või kast kuhugi Lasnamäele, siis ilmselgelt on need olemasolevad aja jooksul kujunenud kohad need, mis kaotavad selle võrra oma atraktiivsust veelgi."

Monofunktsionaalsete hoonete juurde tootmist enam aga eriti ei usuta. Kuna linnal on ka töös Kesklinna üldplaneering, saab sellega tulevase arenduse suunata konkreetselt nende väärtuste või printsiipide alusel, milles on kokku lepitud:

LV3: "Kui me sellist maakasutust enam näha ei taha, siis me ei pane seda planeeringusse sisse, ütleme selle ala kohta, et tegemist on segahoonestus- või kasutusala, kus tahame näha kõiki funktsioone erinevates proportsioonides."

Seevastu leidis üks ekspert, et lisaks kaubanduskeskustesse koondumise negatiivsete mõjude vähendamisele tuleks linnal ka läbi positiivsete vastumeetmete mõjusid kompenseerida. Linn peaks ka läbi repressiivsete meetmete sekkuma, ehk mitte ainult soodustama positiivset arengut, vaid piirama ka negatiivset, nentides, et hetkel on tekkinud justkui skisofreeniline olukord, kus linn võimaldab nii positiivseid kui negatiivseid arenguid üheaegselt:

LV1: "Me väga pingutame selle nimel, et luua positiivne keskkond, aga samal ajal lubame arendada Maxima XXX suure parklaga poode kuskile, et ikka see ülesande oleks meile eriti raske."

Seejuures jääb ka õhku küsimus, kus on lõpuks Tallinnas kaubanduspindade küllastumuse piir. Lõputult Rotermanni ja Telliskivi stiilis linnaruumi pole võimalik luua:

LV1: "Mingil hetkel tuleb kasutajate arvu piir ette ja kui samal ajal kaubanduskeskuste arendamine ka edasi läheb, siis lõpuks ikkagi kliente kõigjale ei jätku."

Linna strateegiliste eesmärkide täitmisest tõstatas üks ekspertidest, et 2001. aastal vastu võetud Tallinna üldplaneeringus paika seatud maakasutusfunktsioonide osas on selgelt rõhutatud, et linna väliskaarel – Haabersti, Mustamäe, Lasnamäe – peaksid arenema välja suured piirkonnakeskused. Kaubanduskeskuste teke nendes piirkondadesse on seega igati olnud loomulik areng, kuna linnaosadel on puudunud terviklikud keskused, ehk selle rolli on võtnud enda kanda kaubanduskeskused:

LV3: "Mõnes mõttes võiks öelda, et see 2001. aasta Tallinna üldplaneering on ju ka läbi kaubanduskeskuste selle eesmärgi realiseerinud."

LV1: "Mittmel linnaosal ongi keskne element kaubanduskeskus. Üks parimaid näiteid on Mustamäe Keskus. Selle tekkimine sisuliselt põlistas selle ruumi ja väga raske, sisuliselt võimatu, on seal teha mingit avaliku ruumi muudatust. [...] Need kohad, kus juba Rimi, Maxima ja Selver ees istuvad, on väga raske positiivset muutust tekitada."

Tallinna linnaplaneerimise ja arenguprojektide edukus sõltub ekspertide hinnangul suuresti ka koostööst erasektoriga. Koostöö linna ja eraettevõtjate vahel ei ole seni olnud piisavalt süsteemne ja pikaajaline, kuid mitmed rõhutavad, et kui eesmärgiks on ka näiteks elavdada südalinna, on koostöö ettevõtjatega võtmetähtsusega. Paraku esineb sageli takistusi protsessides ning planeeritud arendustes, mis viib investeringute kadumiseni ja linna arengupotentsiaali vähenemiseni. Kõlas ka väide, et Eestis julget mõtlemist jagub, kuid suurte projektide läbiviimine takerdub sageli regulatiivsete piirangute ja otsustusjulguse puudumise taha.

KK1: "Meil Eestis julget mõtlemist on, aga ei julgeta suuri asju läbi viia. [...] Kui asjad muutuvad keerukaks, võib ettevõtja oma raha vabalt ka mujale paigutada."

Ettevõtjad ootaks linnalt suuremat koostöövalmidust, võttes arvesse, et investor mängib oma rahaga ja vajab investeringuks turvalist keskkonda. Näide heast koostööst avaliku ja erasektori vahel on Liverpooli linn, kus linn mõistis samuti, et kesklinn jookseb tühjaks ilma kaubanduseta. Seepärast otsustas linn koos ettevõtjatega seljad kokku panna, et rajada

terviklik ja toimiv kaubanduspiirkond. Kuigi sellist laadi ühisalgatusi Tallinnas napib, tuleks need kindlasti linna arendamisel kasuks:

KK1: "Linn oli organisatsioon, kes tükeldas oma vara ära. Erainvestorid investeerisid sinna, kuhu oskasid, kuid sidusus tekkis linna eestvedamisel nii logistiliselt kui funktsionaalselt. Üks maja – üleval korterid, all äri- ja teeninduspinnad, kuhu investeerib eraettevõtja, korteritega tegeleb linn, sümbioosi põhimõttel."

Muuhulgas toodi välja, et ettevõtjatele annaks investeerimiskindluse selge reeglistik, mis peab paika kogu arendusprotsessi vältel. Samas on aga näiteid sellest, kuidas protsesside vältel kokkulepped muutuvad ning see vähendab ettevõtjate kindlustunnet:

KK1: "Oluline on järjepidevus – mis on kord lubatud, tuleb lõpule viia. Et kui miski järsku enam ei meeldi, tõmmatakse pidurit – selline mõtteviis peab kaduma. Hea näide on Rävala arendus, detailplaneeringut tehti 20 aastat ja tuli suure hurraaga avalik teade, kuid siis järgmisel päeval teatati detailplaneeringu tühistamisest."

Üheks linna arengu takistajaks peetakse ka poliitiliste otsuste aeglast tempot. Sageli on keeruline saavutada konsensust, sest otsustajate seas on mitmeid osapooli, kellel on erinevad huvid ning mõjutav tegur on ka pidev valimistsükkel, mille rütmis käib otsuste tegemine:

LV4: "Paljude lahenduste realiseerimine on kinni poliitilistes otsustes ja nende paikapidavuses. [...] Kuna oleme pidevalt valimistsükklis, on näha, et iga osapool püüab elektoraadile meeldida, ent see dünaamika muudab linna arenguks vajalike suurprojektide elluviimise raskeks."

LV3: "Küsimus on ka tempos. Näiteks Peatänava projekt, mille üks lähteülesandeid on anda äridele rohkem võimalusi tegevuseks. Selle projekti projekteerimistingimusi hakatakse nüüd jälle kooskõlastama, mis kõik võtab jõe kaua aega."

IV Arutelu

Magistritöö uuris kaubanduskeskuste mõju linnasüdame atraktiivsusele Tallinna linna näitel. Selles peatükis arutleb autor töö teoreetiliste lähtekohtade ning empiirilise osas avaldunud tulemuste vahel leiduvaid seoseid ning erinevusi.

Cvetkovic et al. (2021) ja Lontoc et al. (2023) on kirjeldanud kaubanduskeskuste muutumist ostlemispaigast kohaks, mis ühendab lisaks ostlemisele ka töötamise, sotsialiseerumise ja vaba aja veetmise. Antud töö empiirilises osas leidis see väide ekspertide poolt kinnitust – ka Tallinnas kirjeldatakse kaubanduskeskuseid kui “stabiilseid tõmbekeskusi” ja “uusi linnasüdameid”, mis pakuvad palju eriilmelisi kogemusi ja teenuseid. Tänapäevased kaubanduskeskused pakuvad neid mugavusi tarbijatele ühest kohast, nagu on ka kirjeldanud Wong (2018), vajaduseta viibida selleks linnaruumis. Küllastajate jaoks on üheks oluliseks argumendiks seejuures ka mugav ligipääsetavus autoga, mis teeb neist mugava peatuspaiga inimeste igapäevasel pendelrände teekonnal, ent ka sihtkohana aja sisustamiseks, selgitasid intervjuueeritavad.

Kaubanduskeskuste kujunemisel linna tugevateks tõmbekeskusteks Tallinnas on olulist rolli mänginud ka kohalik omavalitsus, kelle ruumilised otsused ja üldplaneeringud on aastakümnete jooksul soodustanud sellist arengusuunda. Nii nagu kirjeldab Lepik (2023), sätestas 2001. aastal kehtestatud Tallinna üldplaneering uued keskusalad linna äärtele, eelkõige just nendes linnaosades, kus need polnud veel selgelt välja kujunenud. Üks linnavalitsuse eksperte kinnitas intervjuus, et mõneti võib ka pidada üldplaneeringu eesmärki täidetuks, küll aga kaubanduskeskuste näol. Töö empiirilised tulemused kinnitavad, et Tallinn on kaubanduskeskustele loonud soodsa pinnase linnakeskusteks kujunemisel, kuid intervjuudest selgus, et see pole peamine tegur, vaid üks paljudest. Muuhulgas on seda kujundanud ka kinnisvara hind, mis on kesklinnas oluliselt kallim kui linna äärtes. Lisaks sellele kõlas intervjuudes ka korduvalt väide, et suurtel jaekaubandusettevõtetel on selged kriteeriumid kaubanduspindade osas, kuid paraku südalinnas sobivaid pindu sageli ei leidu, sest ajalooliselt paiknevad seal väiksemad hooned.

Seejuures on intervjuueeritud eksperdid üksmeelel, et peab paika avalikus diskussioonis sageli esinev väide – kaubanduskeskuste arengut on soodustanud ka Eesti heitlik kliima. Selle kinnituseks toodi esile ka teiste Põhjamaade suurlinnade kogemus, kus mitme eksperdi väitel

võib näiliselt olla tunduvalt rohkem kaubandustänavaid, kuid tegelikkuses on ka neis linnades kaubanduskeskuste pindala oluliselt suurem võrreldes enamiku Kesk- ja Lõuna-Euroopa linnadega. Seda suundumust kinnitab ka Inimarengu aruande graafik (Joonis 1), kus näiteks ka Stockholm, Helsingi ja Oslo paistavad silma kõrge kaubanduspinna suhtarvuga, ent samas vähese juurdekasvuga. Sellest võib eeldada, et muutus juurdekasvus tuleneb linnavõimu tegutsemisest, millele viitasid ka mõned eksperdid. Tallinna puhul sarnast suundumust töö tulemustest paraku ei ilmne – pigemini kinnitasid ka intervjuueeritavad, et kaubanduskeskuste puhul on veel näha lähitulevikus mahu olulist kasvu.

Kaubanduskeskuste roll tugevneb tulevikus läbi nende lähedusse valmivate liikuvuskeskuste. Sarnaseid suundumusi on kirjeldanud Lontoc et al. (2023), kes näeb tulevikus suuremat sümbioosi kaubanduskeskuste ja ühistranspordi sõlmjaamade näol. Sellega lähtub Tallinn ekspertide sõnul ka näiteks Helsingi linna kogemusest, kus mitmed metroo- ja ühistranspordi sõlmjaamad on edukalt seotud kaubanduskeskustega. Valglinnastumisest lähtuv autostumise kasv vajab linnalt lahendusi, kuidas vähendada inimeste sõltuvust autost ja pakkuda mugavat alternatiivi liiklemiseks. Kaubanduskeskuste juurde rajatavaid liikuvuskeskusi ning Pargi&Reisi sõlmede loomist nähakse selleks hea lahendusena. Seejuures pidasid eksperdid vajalikuks tagada neist head ühendused ka linnakeskuse ja teiste oluliste sõlmpunktidega, et arengutest tugevneks ka ühendused linnasüdamega. Ühtlasi pakuvad liikuvuskeskused ka lahendusi linnasüdant läbiva liikluse vähendamisele, et tagada seal meeldivam linnaruumiline kogemus.

Intervjuudes leidis enamjaolt kinnitust Källström et al. (2021) tõdemus, et tänavaruumis toimuv jaekaubandus loob omanäolise õhkkonna ja hea linnaruumilise kogemuse. Küll aga vastandus sellele Tallinna kontekstis üks kaubanduskeskuste esindajaid, kelle väitel on see kogemus Pariisi või Londoni tänavatel igati meeldiv, ent Eesti ilmastikus see nii atraktiivsena ei mõju, juhul kui jätta kõrvale kord aastas toimuv jõuluturg Tallinna vanalinnas. Samaaegselt ilmnis kõigis intervjuueeritavate gruppides, et Tallinnas pakub kaubandustänavale omaseid elamusi Rotermanni kvartal, kus linnaline kogemus on meeldiv ning ruum pakub häid ajaveetmisvõimalusi kogu perele. Seepärast leiab autor, et kliimatingimused ei pruugi olla otsustavad, vaid hoopis meeldiv ja terviklikult toimiv, tihe linnaruum on see, mis atraktiivsust suudab luua. Seda kinnitab ka ühe linnavalitsuse eksperdi sõnul Ühendkuningriigi linnades valdav poliitika kaubandustänavate soosimisel keskuste asemel, mis on tema hinnangul taganud neile edu. Empiiriliste tulemuste põhjal võib eeldada, et kui Tallinna linnasüdames

oleks oluliselt rohkem kaubandustänavatele omast teenuste ja kaubandustihedusega linnaruumi, külastaks seda ka rohkem inimesi ning seda kaalutaks tõenäolisema alternatiivina kaubanduskeskusele.

Ekspertide hinnangul on Tallinnal küllaga potentsiaali euroopalike kaubandustänavate tekkeks. Linnavalitsuse eksperdid ja kaks kaubanduskeskuse eksperti leidsid, et siinkohal saaks linn näidata head eeskju ning haarata juhtrolli läbi hinna- ja rendipoliitika kureerimise, mida senimaani on Tallinnas nappinud. Ortuño Padilla et al. (2017) uuring kinnitab, et teadlik suunamine ning avaliku ja erasektori koostöö aitab kujundada elavamat tänavaruumi. Selle headeks näideteks kõlasid empiirilises osas Londoni King's Crossi piirkond ja Helsingi linn, kus linnavõim kujundab mitmekesisust ja teenuste tihedust läbi erinäoliste pakkujate ja kaupmeeste, luues soodustingimusi äridele, mis rikastavad ruumi või millest enim piirkonnas puudust on. Küll aga nendivad mitmed linnavalitsuse eksperdid Tallinna kontekstis, et linnale ei kuulu ülemäära palju kinnisvara, millega suuri muutusi kujundada. Küll aga pakuks siin ekspertide sõnul tuge linnaruumilised muutused, mis looks eeldused kaubandustänavate tekkeks. Selleks pakuti välja ka kaks marsruuti, mis võiks sobida – ühe variandina väärriks kaalumist ala Tallinna Sadamast läbi kesklinna Maakri tänavani ning teise variandina Viru tänavalt läbi Harju tänava Vabaduse väljakuni. Need on piirkonnad, kus juba praegu eksisteerib teatud osades kaubanduslikku tihedust, kuid hetkel pole need omavahel piisavalt hästi seotud ja koostoime on väike. Teisisõnu ei vaja linn üksnes mõnesid häid asukohti, vaid need peaksid olema ühendatud sõlmpunktide võrgustikega, mis on omakorda seotud ülejäänud linna sõlmpunktidega.

Intervjueeritavad tõid linnasüdame hääbumise jätkumise ühe potentsiaalse ohuna esile ka kaubanduskeskuste kaubanduspindade jätkuva laienemise. Nagu on kirjeldanud Lontoc et al. (2023), on traditsioonilise linnasüdame atraktiivsus uute kaubandusvormide tekkest kannatanud, asendades ühekeskuselise linnamudelit mitmekeskuselisega, mille käigus omistavad kaubanduskeskused ka funktsioone, mis varasemalt on olnud linnaruumile omased. Kuna kaubandus on ekspertide hinnangul üks peamisi põhjusi, miks inimesed avalikku ruumi satuvad, on selle aina kasvav koondumine monofunktsionaalsetesse ruumidesse oht linnaruumile. Sellised arengud avaldavad linnavalitsuse ekspertide ja liikuvuseksperti sõnul negatiivset mõju tänavaelule, kuna sellest jääb vähemaks potentsiaalset klientuuri, mis on ettevõtete asukoha paiknemisel üks põhitegureid. Kui linnasüdames muutub ärikeskkond vähem kasumlikumaks, tähendab see ka

kaubanduskeskuste atraktiivsuse kasvu ettevõtjate seisukohast. Üks linnavalitsuse eksperte avaldas seejuures ka arvamust, et kaubanduskeskuste jätkuv kasv võib süvendada linna kaubanduslikku küllastuvust, mistõttu ei pruugi kliente enam kõikjale jätkuda ning sellest kannatab paraku enim linnasüda.

Nii nagu kaubanduskeskuste üks atraktiivsuse põhitegureid on mugavus, on see ka võtmetegur Tallinna südalinna atraktiivsuse puhul. Moreno et al. (2021) kirjeldatud 15-minuti linna kontseptsioon pakub selleks häid võimalusi, kui lähtuda eesmärgist tagada linlastele kõik eluks vajalik 15-minuti raadiuses. Töö empiirilises osast selgub, et ka intervjueeritavad peavad seda oluliseks ning linnavalitsuse ekspertide sõnul on see suund võetud eesmärgiks ning hakatud esimestes kohtades ka eesmärgistatult rakendama, ent sellele tuleks liikuvuseksperdi ja kaubanduskeskuste esindajate hinnangul oluliselt rohkem tähelepanu pöörata. Kõigis intervjueeritavate gruppides kõlas sellest toimiva näitena Tallinnast näiteks Rotermanni kvartal. Üks linnavalitsuse ekspertidest tõi seejuures esile, et 15 minuti linna idee on üks olulisi põhimõtteid, millest linnaplaneerimises lähtuda, kuid seda ei tohiks vaadelda üksnes jalakäiguraadiusest väikese mõjuala tõttu. Võtmemärksõnaks on Tallinna puhul tema väitel hoopis jalgratas, millega on võimalik juba praegu jõuda südalinnast mitmesse muusse linnaosa keskusesse. Selle edendamist näevad eksperdid ühe võimaliku lahendusena nii autostumise ohjeldamisel, aga ka linnaelu elavdamisel.

Isidori (2015) on rõhutanud linnasüdame tähtsust kollektiivse mälu ja kogukonna identiteedi kandjana, ent empiirilises osas selgus, et Tallinnas on see roll mitmel viisil nõrgenenud: vanalinna tugev identiteet on juba aastaid hääbumas, olles muutunud turismikeskseks alaks, mille elujõulisust ohustab teenuste ja ettevõtete ühekülgsus. Peaasjalikult on intervjueeritavate sõnul hõivanud piirkonna AirBNB lühiajaline üüriturg, tuues sellega kaasa ka püsielanike tugeva languse. Kui aga puuduvad püsielanikud, pole ka turismile mitteorienteeritud kaupmeestel ja teenusepakkujatel piisavat püsiklientuuri, kes teenuseid ja tooteid tarbiks. Sedasama peegeldas ka enamiku intervjueeritavate tõdemus, et kuigi toitlustuse olukord on piirkonnas hea, ei saa sama öelda kaubanduse ja meelelahutuse kohta. Muuhulgas nägi intervjueeritud liikuvuseksperdi viimase puhul ka tulevikus veelgi suuremat potentsiaalset langust, sest mitmed asutused plaanivad sealt lähiaastatel välja kolida. Nagu märgib Hospers (2017), viib selliste arengute jätkumine elanike ja ettevõtete lahkumiseni, mis süvendab veelgi linnakeskuse hääbumise protsessi.

Linnaruumi atraktiivsuse aspektist lähtudes rõhutavad autorid nagu Gehl (2010) ja Öner (2017), et oluline pole pelgalt füüsiline ruum, vaid inimkeskne arhitektuur, tihedus ja funktsioonide paljusus. Tallinna südalinna puhul ilmnes nii intervjuudest kui teooria osas käsitletud elanike linnaruumiga rahulolust just nende elementide nappus: tänavaruumi kvaliteeti kirjeldati puudulikuna ning rõhutati vajadust mitmekesisema tänavaelu ja jalakäijasõbralikuma ruumi järele. Elukeskkonna üheks suurimaks probleemiks on liikuvuseksperdi sõnul autoliikluse ülemäärane prioritseerimine, mis on võtnud ruumi ära kõigelt muult. Sevtšuk (2020) näeb seda aga otsese tegurina, mis äärelinna kaubanduskeskuste rolli tugevdab ja linnasüdame konkurentsivõimet langetab. Autoliikluse prioritseeritust kinnitavad südalinnas paiknevad suurmagistraalid – Liivalaia, Pärnu mnt, Narva mnt, Tartu mnt – kus tänavad on muudele liikumisvõimalustele ahtad ja ebakvaliteetsed ning paljudes kohtades puudub ka elementaarne tänavaruumi inventar. Samanentisid ka kaks kaubanduskeskuste esindajat, kelle sõnul võiks Tallinna tänavaruum olla oluliselt ohutum, pakkuda vaheldusrikkust ning ka mugavamat taristut kergliiklejatele. Seejuures nenditi, et tänavaruum peaks oluliselt enam arvestama kõigi sihtgruppide vajadustega – näiteks on Tallinnas aastakümneid jäänud linnaruumi kujundamisel tagaplaanile eakate vajadused, kelle jaoks on pingid, haljastus ja ohutud ülekäigukohad olulised funktsioonid tänavaruumis.

Linnavalitsuse ekspertide väitel on enamik eelpool mainitud murekohti linnal teada ning järgemööda puudujääke ka vähendatakse. Seda kinnitavad ka Tallinna linna kehtestatud arengustrateegiad, kus seatakse esikohale inimsõbralik linnaruum ja kõigile ligipääsetava linna kontseptsioon. Paraku aga nentisid kõik osapooled, et Tallinnas võtavad arengud kaua aega, sageli põhjendamatu. Seda selgitas ka üks linnavalitsuse eksperte, kelle sõnul on kaasava ja inimsõbraliku linnaruumi loomeni jõudmine võtnud linnal pea 10 aastat strateegiate väljatöötamisest reaalses elus valmivate näideteni. Intervjuudes kõlas korduvalt hea linnaruumi näitena Vana-Kalamaja tänav Põhja-Tallinnas, mille ideest teostuseni jõudmiseks kulus aastaid. Lisaks majanduslikele ja funktsionaalsetele eelistele loovad sarnased tänavaruumilahendused Gehli (2010) ja Sevtšuki (2020) sõnul rohkem sotsiaalset elu ja inimestevahelist suhtlust, seejuures on ka oluline Maransi & Stimsoni (2011) väide, et lisaks infrastruktuurile kujundavad atraktiivsust rohealad, õhukvaliteet, liikuvusvõimalused, sotsiaalne sidusus ja linna identiteet.

Ent lisaks uue tänavaruumi loomele peetakse linnaruumi elavdavaks autovaba linnaruumi suurendamist. Üks linnavalitsuse eksperte tõi positiivse näitena suviti Tartus toimuvat Autovabaduse puiesteed, mille kogemusi võiks ka Tallinnas julgemalt rakendada. Teaduskirjandusest kinnitab selle mõju ka Jan Gehli (2010) toodud Kopenhaageni linna näide, kus aastatel 1962-2005 seitsmekordistus jalgsi liikumiseks ja linnas viibimiseks mõeldud ruum, mis tõi omakorda kaasa märkimisväärse jalgsi liikujate kasvu.

Siinkohal toob autor välja ülejäänud intervjueeritavatest eristuva kaubanduskeskuse eksperdi, kes kõigi linnaruumiliste muudatuste kiuste kahtleb, et need tegelikkuses linnasüdamele konkurentsi vaates võiks edu tuua. Ta leiab vastupidiselt töö teoreetilistele lähtekohtadele, et autoliikluse vähendamine ja kergliikluse suurendamine kõlab teoorias hästi, kuid sellega inimeste linna meelitamine on jätkuvalt suur väljakutse. Kaubanduskeskustel on tema hinnangul väga tugevalt oma roll ja klientuur välja kujunenud ning seda on äärmiselt keeruline muuta. Märkimist väärib autori hinnangul seegi, et ka kahe linnavalitsuse eksperdi seas leidis viimasele väitele kinnitust – kui inimesed on keskustega juba igapäevaelus tugevalt seotud, on harjumuste ümberkujundamine keeruline. Seda iseloomustava näitena tõi üks linnavalitsuse eksperte välja linnasüdames paiknevate töökohtade rohkuse, mis võiks eelduslikult tagada linnasüdame funktsioonidele vajaliku klientuuri. Paraku on aga senine kogemus näidanud, et suur hulk neist sooritab oma igapäevaoste kaubanduskeskustes, kuna need asuvad pendelrände teekondade ääres ning inimeste harjumused ja kaubanduskeskuste pakutavad mugavused teevad otsustamise inimesele lihtsamaks. Nii nagu on ka De Nisco et al. (2008) leidnud, on ligipääsetavus ja kaubandusvaliku mitmekesisus üks atraktiivsuse võtmetegureid.

Rääkides tänavaruumi kvaliteedi tõstmisest, pakkus üks kaubanduskeskuse ekspert välja ühe võimaliku arenguna kesklinna autoliikluse osalist maa alla viimist. Sarnast mõtet aga ükski linnavalitsuse ekspert ei jaganud ning eesmärgi täitmiseks nähti siiski oluliselt rohkem potentsiaali linnaruumi ümberjagamisel ja alternatiivsete liikumisvõimaluste soosimisel. Sellest järeldeb autor, et linnavõimu fookus on autoliikluse vähendamisel, mitte selle süvendamiseks uute võimaluste loomisel.

Tänavaruumi kõrval kerkis esile ka teine murekoht, mis atraktiivsusele mõju avaldab. Paljude intervjueeritavate hinnangul on Tallinna kesklinn hetkel liiga hõre, et pakkuda atraktiivset

linnaruumilist kogemust. Linna avaliku ruumi kvaliteedi kasv võib küll selle potentsiaali suurendada, kuid ilma inimeste ja igapäevaste linnaruumis toimuvate tegevusteta jääb see poolikuks lahenduseks. Seetõttu peavad liikuvuse ja linnavalitsuse eksperdid elutiheduse kasvu keskseks linnasüdame elavdamisel. Prognoosid lubavad tulevikus linlaste kasvu ning see on üks võimalusi, mille abil südalinna elavdada, sest kestlik linn vajab piisavat elanike tihedust, et teenustel ja ettevõtetel oleks tarbijaskonda. Ehkki ka varasemalt tõi autor välja intervjuudes mitmel korral kõlanud väite, et kaubanduskeskuste klientuuri harjumusi on raske ümber kujundada, pakub lisanduv elanikkond selleks oluliselt lihtsamini piirkonnaga seostatavat klientuuri. Kui linn võtab eesmärgiks kujundada uusarendusi ja lisanduvat elukondlikku pinda lähtudes 15-minuti linna kontseptsioonist, võiks potentsiaalselt väheneda ka uuselanike side kaubanduskeskustega, mille asemel suudaks kodulähedased teenused ja poed pakkuda tõsiseltvõetavat alternatiivi. Südalinnas nähakse potentsiaali tihendamiseks eeskätt “hambaukude” täitmisel – tühjad ja kasutamata alad, mis on enamasti jäänud taastamata II maailmasõja järgsest ajast, killustavad Tallinna linnaruumi terviklikkust. Samaaegselt pakuvad linna tihendamiseks häid võimalusi ka mereäärsed alad, mis on seni seisnud suuresti kasutuseta. Viimast nimetasid võimalusena ka kaubanduskeskuste eksperdid, kelle sõnul pole Tallinn sealset potentsiaali piisavalt rakendanud.

Tiheda ja mitmekesise linnaruumi tekkeks on vaja tagada ka taskukohaste elamispiindade kättesaadavus. Eksperdid kinnitavad, et kui südalinn jääb kättesaamatuks noortele, peredele ja madalama sissetulekuga inimestele, jätkub sellega hoogsalt ka äärelinnastumine, autostumine ja kaubanduskeskuste tugevnemine. Trendid loovad nõiaringi, kus südalinna ei pruugi tekkida terviklikuks elukeskkonnaks vajalikku mitmekesisust, mis on Moreno et al. (2021) 15-minuti linna mudeli üks peamisi sambaid. Linnavalitsuse üks eksperte tõi ka välja, et Tallinna linn võiks oluliselt rohkem rakendada teiste Euroopa linnade häid kogemusi uute elumualade arendamisel – näiteks luua tingimused, mis nõuaks arendajatelt taskukohaste eluruumide teatavat osakaalu, või "lukustatud" omandiõigusega korterid, mida ei ole võimalik kokkulepitud aja jooksul edasi müüa.

Eelpool mainitud linna tihendamise mõttele oponeerisid osaliselt kaks linnavalitsuse eksperti. Nad pidasid oluliseks rõhutada, et elukondliku hoonestuse tiheduse kasv peab käima kooskõlas ka kõigi muude funktsioonidega, et vältida liigset elutihedust, mis pikas perspektiivis võib hakata vastu töötama algsele eesmärgile. Fookus peab olema tasakaalul – tihendamine peab käima käsikäes rohealade, avaliku ruumi ja teenuste arendamisega. Kuigi

mitmed Euroopa linnad on Tallinna eeskujuks tiheda linnaruumi edulugudena, tuleb sel juhul võtta arvesse ka kultuurilist ja sotsiaalset konteksti, nimelt võivad mitme eksperdi sõnul eestlaste eelistused elamistiheduse ja privaatsuse osas erineda paljuski Lõuna-Euroopa elanikest. Siiski, nagu üks ekspert tabavalt märkis, „*ilma kriitilise massi ja funktsioonide mitmekesisuseta meil elavat linna ei teki*“. Seega järeldeb empiirilistest tulemustest, et Tallinnal tuleb leida oma kesktee piisava elavuse ja tiheduse saavutamisel, arvestades seejuures linna identiteeti, inimeste elustiili ja ootusi linnale.

Louis Albrechti (2004) sõnul aitab linna strateegiline planeerimine kutsuda esile ning juhtida linnaruumilisi muutusi ning planeeringud ja strateegiad väljendavad seejuures võimu poliitilist ettepanekut tulevikuaarengute kujundamiseks. Empiirilisest uurimusest leidis kinnitust väide, et linna tulevikuplaanide kujundamisel on ka Tallinnas kandev roll strateegiatel. Nagu autor teoreetiliselt peatükis esile toob, on viimase viie aasta jooksul Tallinna linn koostanud mitmesuguseid strateegiaid – linna terviklikku vaadet kujundab arengustrateegia “Tallinn 2035”, mida toetavad arengukavad näiteks liikuvuse ja rohe-eesmärkide vallas. Lisaks arengukavadele on linna tuleviku kujundamisel veelgi olulisemad üldplaneeringud, mis on erinevalt arengukavadest linnajuhtimises juriidiliselt siduvad.

Empiirilised tulemustest peegeldus väide, et kuigi Tallinn on seadnud olulisi strateegilisi eesmärke, jäävad need kaubanduskeskuste esindajate ja liikuvuseksperdi hinnangul sageli deklaratiivseks ning leitakse, et dokumentidel üksinda on vähe jõudu. Murekohana nähti ka seda, et strateegiate olemasolust hoolimata on senini valdav mulje, nagu linnal puuduks konkreetne tegevuskava seatud eesmärkide päriselt elluviimiseks. Selline olukord viitab aga probleemile, mida kirjeldab ka Albrecht (2004), rõhutades, et strateegilise planeerimise tulemuslikkus sõltub mitte ainult visioonide olemasolust, vaid nende seostamisest konkreetsete tegevustega. Linna planeerimispraktikat iseloomustavad mitme intervjuueeritava sõnul tihti ka aeglased menetlusprotsessid ja linna vähene usaldatavus partnerina. Eraldi probleemina tuuakse esile avaliku ja erasektori koostöö vähesust. Samas nähakse just siin suurt potentsiaali, näiteks üks kaubanduskeskuse esindaja kirjeldab sageli esinevat olukorda, kuidas erasektor tahaks midagi ära teha ning linn võiks olla selles hea suunanäitaja ja koostööpartner, kuid sageli sellist koostööd ei teki. Selline mõtteviis haakub ka teoreetiliselt osas kajastatud Faludi (2000) ja Albrechti (2004) väitega planeerimisest kui koostööl põhinevast protsessist, milles avalik võim ei tegutse üksinda, vaid loob tingimused, et

erinevad osapooled saaksid ühiselt linna arendada. Empiirilisest osast selgus, et avaliku ja erasektori koostöö linnakeskuse elavdamisel on seni olnud pigem killustatud. Hospersi (2017) käsitletud linnakeskuse juhtimise mudel, mis põhineb eri osapoolte tihedal koostööl ja vastutuse jagamisel, võiks Tallinna südalinna arendamisel pakkuda selleks head raamistikku.

Ekspertide hinnangul on Tallinna südalinna arengu ja elavdamise üheks oluliseks eelduseks toimiv ja järjepidev koostöö linna ja erasektori vahel. Praegu tajutakse nii ettevõtjate, aga ka mõne linnavalitsuse eksperdi sõnul, et koostöö on olnud pigem episoodiline ja vajaduspõhine, mitte niivõrd süsteemne ja kaasav, kui see võiks olla. Seejuures rõhutatakse, et arvestades linna eesmärki kujundada atraktiivne ja elujõuline linnasüda, on partnerlus eraettevõtjatega selle täitmisel vägagi oluline. Investeeringute edukus ja linnaruumi elavnemine sõltuvad usaldusest, tuleviku prognoositavusest ja ühisest sihist, kuid need eeldused pole sageli täidetud. Kaubanduskeskuste esindajad ootaksid linnalt suuremat järjepidevust ja kokkulepetest kinnipidamist, millele investeeringuid tehes tugineda, vastasel juhul võivad mõned olulised arendused jääda soiku ja ellu viimata. Nagu märkis üks kaubanduskeskuste esindajaid: „*Kui asjad muutuvad keerukaks, võib ettevõtja oma raha vabalt ka mujale paigutada.*”

Intervjuudes linnavalitsuse esindajatega ilmnes aga selge arusaam, et Tallinna kaubanduspindade areng on aastatega ületanud jätkusuutlikkuse piiri. Ruumilise tasakaalu kadumine, kus suur osa kaubandustegevusest on koondunud äärelinna keskustesse, on toonud kaasa kesklinna kaubandusliku rolli vähenemise ning linnaruumi monofunktsionaalsuse süvenemise. Selline olukord kinnitab Auge (1995) kirjeldatud suundumust tähendusrikastelt “kohtadelt” isikupäratute “mittekohtade” suunas. Kaubanduskeskused iseloomustavad tema sõnul kohtasid, mis on loodud kindla funktsiooni nimel, kuid nende suhe ülejäänud linnaruumiga jääb seejuures pinnapealseks. Nimetatud suundumuse puhul kannatab avalik ruum üha enam oma tähendusliku kogemuse funktsiooni pakkumisel. Ühe võimaliku lahendusena nägid eelmainitud suundumustele mitmed vastajad vastukaaluks ülelinnalise kaubandusstrateegia koostamise vajadust. Selline strateegia võiks potentsiaalselt suunata arengut läbi mahupiirangute, funktsionaalse mitmekesisuse ja üldiste kvaliteedinõuete. Seejuures peeti vajalikuks rõhutada, et see ei tähendaks keeldude kehtestamist, vaid uue väärtusruumi kujundamist, kus eelistatud on elavad ning tänavatasandi aktiivsust soosivad lahendused. Planeerimise tasandil tähendaks see liikumist deklaratiivsetest arengudokumentidest konkreetsete ruumiliste suuniste suunas. Nagu märkis üks vastaja,

vajame oluliselt kvaliteetsemaid kaubanduspindu, mitte üksnes uusi monofunktsionaalseid kaste linna äärtesse.

Kokkuvõte

Magistritöö eesmärk oli selgitada välja, milline on kaubanduskeskuste mõju linnasüdame atraktiivsusele Tallinna linna näitel. Autor uuris muuhulgas ka seda, kuidas linnasüdame roll saaks muutuste keskel säilida ning millised on võimalused kaubanduskeskuste mõjusid linnaruumis tasakaalustada. Teemapüstitus lähtus Tallinnas viimaste aastakümnete jooksul aset leidnud suundumusest, mille tulemusel on linnast saanud elaniku kohta üks Euroopa kõrgemaid kaubanduskeskuste pindalaga linnasid, muuhulgas nähakse seda tendentsi jätkuva protsessina. Paraku on aga nende muutuste keskel saanud Tallinna südalinnale osaks kasvav surve konkurentsivõimelisusele, kuna jaemüük, teenused ja inimvood on üha rohkem liikunud linna avalikest ruumidest kaubanduskeskustesse, kaubagruppide ja teenuste valik on linnaruumis oluliselt langenud ning linnasüdame üht olulisemat osa, vanalinna, iseloomustab turismikesksus.

Teema uurimiseks viis autor läbi kümme poolstruktureeritud ekspertintervjuud Tallinna Linnavalitsuse ning selle allasutuste ja -ametite juhtidega, liikuvuseksperdiga ning kolme kaubanduskeskuse esindajaga. Töö tulemused on kajastatud empiirilises osas ja analüüsi peatükis ning kokkuvõtte osas esitab autor tööst selgunud järeldused ja soovitusel.

Inimesed külastavad igapäevaselt kaupluseid ja toitlustusasutusi, kasutavad mitmesuguseid teenuseid ning tarbivad meelelahutust – ajalooliselt on nende vajaduste katmiseks pakkunud häid võimalusi linnasüda oma erinäoliste pakkujate ja elava linnaruumiga. Ent 20. sajandi keskpaigast alguse saanud kaubanduskeskuste buum on seadnud selle traditsiooni püsijäämise küsimärgi alla. Kaubanduskeskustest on saanud uued linnakeskused, kuhu on koondunud nii ostlemine, sotsialiseerumine ja vaba aja veetmine, nad pakuvad mugavat ligipääsu ja parkimist autoga, kõiki teenuseid kompaktselt ühest kohast ning see teeb neist igapäevaelus atraktiivse peatuspaiga.

Tallinna linnas on kaubanduskeskuste laia levikut soodustanud mitmed tegurid. Eeskätt on nende väljakujunemiseks loonud soodsad tingimused linn, kui seadustas 2001. aastal linna üldplaneeringus uued keskuslad linna äärtesse. Mõneti on arengukava oma eesmärgi ka täitnud, ent seda kaubanduskeskuste näol, mis pakuvad linna avalikele ruumidele sarnaseid funktsioone, jäädes samaaegselt eraomandisse kuuluvaks hooneks, kus viibimine on selgelt reguleeritud ning keskkond orienteeritud tarbimisele. Muuhulgas on aga suundumust

kujundanud ka teised tegurid – näiteks Tallinna kinnisvarahinnad, mis on mõistetavatel põhjustel kesklinnas oluliselt kallimad kui linna äärtes. Lisaks sellele on suurte kaubandusettevõtetele üsna selged kriteeriumid kaubanduspindadele, mis seab kaubanduskeskused oluliselt soodsamasse positsiooni, kuna linnasüdames sobivaid pindu napib. Ent arvestatav tegur kaubanduskeskuste tugevnemisel on olnud ka Eesti kliima, sarnast tendentsi kinnitab ka Põhjamaade suurlinnade kogemus, mis peegeldub ka neis riikides keskmisest kõrgemas kaubanduspindade suhtarvus.

Töö tulemustest selgub, et kaubanduskeskuste rolli nähakse tulevikus veelgi tugevnevat. Mured linnaliikuvuses, jätkuv autostumine ja äärelinnastumine on Tallinnas muutunud üha suuremateks väljakutseteks, mis vajavad linnalt lahendusi. Kaubanduskeskuste juurde rajatavaid liikuvuskeskusi ning Pargi&Reisi sõlmede loomist nähakse eelmainitule ühe võimaliku lahendusena. Sarnast lähenemist on rakendatud paljudes suurlinnades üle maailma, Tallinna linn lähtub sellega näiteks Soome pealinna Helsingi kogemusest, kus mitmed metroo- ja ühistranspordi sõlmjaamad on edukalt seotud kaubanduskeskustega. Seejuures selgus töö tulemustest, et oluline on tagada uutest sõlmjaamadest head ühendused linnasüdame ja teiste sõlmpunktidega, et kasu oleks maksimaalne ka linnaruumile, sest läbiva liikluse vähendamine südalinnas on äärmiselt vajalik.

Tallinn peab senisest oluliselt rohkem keskenduma tänavaruumi kvaliteedi parandamisele ning autoliikluse vähendamisele. Inimsõbralik linnaruum, mis pakub häid võimalusi nii jalgsi kui rattaga liikumiseks on üks olulisemaid tegureid, mis linnasüdamele funktsionaalse eelise võiks luua. Avalikus ruumis autokesksuse vähendamine ja liikumisvõimaluste mitmekesistamine aitavad suurendada linna kui elukeskkonna konkurentsivõimet.

Atraktiivse linnaruumi üheks peamiseks eelduseks on ka tänavakaubanduse soodustamine. Siinkohal saaks linn olla aktiivne osapool, kes läbi kureeritud rendipoliitika ja ärikeskkonna loome saaks võimestada väikekaupmehi ja kohalikku ettevõtlust. Ülimalt oluline on seejuures linnal soodustada ärikeskkonna mitmekesisust ning siduda omavahel erinevaid funktsioone, mis looksid võimalikult laia ja omanäolise pakkumuse prioriteetsetes piirkondades. Tallinn vajab südalinnas oluliselt enam sihtkohti ja elavat ruumi, mis pakuks inimestele põhjuseid seal viibida.

Empiirilistest tulemustest kerkis esile ka ettepanek rakendada Tallinnas senisest oluliselt julgemalt eksperimentaalseid linnaruumilisi sekkumisi. Heaks näiteks sellest on autovaba tänavaruumi loomine, sarnaselt Tartus iga-aastaselt toimuvale Autovabaduse puisteele. Hästi toimib ka avaliku ruumi ümberjagamine teatud perioodiks, mis võiks taasluua inimestes harjumust südalinna avalikus ruumis viibida.

Elava linnaruumi üheks peamiseks teguriks on tihedus. Nii nagu eksperdid näevad probleemina Tallinna puhul, on elukondlik tihedus paljudes teistes Euroopa linnades peamine põhjus, miks linnasüdamed püsivad elavad. See aga viitab Tallinna kontekstis vajadusele pöörata enam tähelepanu eluasemepoliitikale ning südalinnas püsiva elanikkonna suurendamisele, sest vastasel juhul jääb elava linnaruumi teke pigem ebatõenäoliseks. Töö tulemused rõhutavad seejuures vajadust kesklinna elamispindade puhul pidada silmas ka selle võimalikult laiale sihtgrupile kättesaadavust. Kui linnasüdamel elamine jääb vaid jõukale elanikkonnale jõukohaseks, jätkub Tallinnas äärelinnastumine ja sellest tulenev autostumine, mis omakorda tugevdab kaubanduskeskuste rolli.

Tallinna strateegilistes dokumentides, eelkõige arengustrateegias “Tallinn 2035”, on seatud sihiks sidus, kutsuv ja mitmekesine linnasüda. Toetatakse elukeskkonna tihendamaks muutmist, aktiivsete liikumisviiside eelistamist ja linnasüdamel täiendamist elu- ja töökohtadega. Nende eesmärkide kaudu toetatakse linnasüdamel elavdamist suunatult ja lähtuvalt visioonist. Empiirilises osas intervjueritud linnaametnikud, arendajad ja liikuvuseksperdid rõhutasid, et Tallinna strateegiline juhtimine on küll viimastel aastatel arenenud – seda kinnitavad vastuvõetud arengukavad, aga ka hiljuti valminud Vana-Kalamaja tänava projekt, linnaarhitekti ametikoha taastamine ja tänavatüüpide juhendi koostamine – ent töö toob välja ka jätkuvad kitsaskohad. Ühelt poolt on strateegiadokumendid, näiteks „Tallinn 2035“, küll sisukad ja visioonipõhised, kuid samas tunnistatakse, et strateegiad on Tallinnas seni paljuski jäänud deklaratiivseks. Arengukavas seatud eesmärkide elluviimine kipub takerduma aeglase otsustamise ja poliitilise konsensuse puudumise taha. Paljusid eesmärke käsitletakse ka üldsõnaliselt, ilma konkreetsete kohustuste ja vastutusega, mistõttu jääb nende mõju linnaruumi arengule ebaselgeks. Intervjuudes toodi korduvalt välja, et puudub ka piisavalt konkreetne tegevuskava eesmärkide elluviimiseks. Erasektori esindajate hinnangul ei ole linn ka sageli usaldusväärne koostööpartner ning puudub koordineeritud ühte-tegutsemine, mis sageli takistab võetud eesmärkide elluviimist. Samas aga nähakse just avaliku ja erasektori koostöös suurt potentsiaali linnasüdamel atraktiivsuse tõstmisel.

Töö autor juhib ka tähelepanu, et kuigi strateegiates räägitakse elavast ja mitmekesisest südalinnast, ei sisalda ükski dokument selgesõnaliselt linna kaubandusliku tuleviku visiooni. Kaubanduskeskusi käsitletakse pigem ruumiliste faktidena, mitte juhitavate objektidena.

Töö tulemustest joonistused välja mitmed ettepanekud, mis toetaks Tallinna linnasüdame jätkusuutlikku arengut. Vajadust nähakse Tallinnas ülelinnalise kaubandusstrateegia välja töötamise järgi, et tekiks selge visioon linna kaubanduspindade ruumilisest arengust. Muuhulgas tuleks linnal seada mahupiirangud uutele kaubanduskeskustele, et vältida linnaäärtes monofunktsionaalsete keskuste edasist juurdekasvu. Ühe võimaliku lahendusena pakuti ka kvaliteedinõuete kehtestamist uutele kaubandusarendustele, mis aitaks tagada avaliku ruumi kõrgemat kvaliteeti ja funktsionaalset mitmekesisust.

Kokkuvõtteks võib öelda, et Tallinna südalinna atraktiivsus ei ole kadunud, kuid selle säilitamine eeldab linnalt teadlikku ruumilist planeerimist, tarka juhtimist ja poliitilist tahet. Linna keskuse rolli säilimine ei sõltu üksnes tarbija valikutest, vaid ka sellest, millist linnaruumilist ja majanduslikku raamistikku linn luua suudab, seejuures tuleb konkurentsivõimet mõtestada laiemalt kui vaid kaubanduslik atraktiivsus – südalinna tugevus seisneb selle identiteedis, kogukondlikkuses, jalakäijasõbralikus keskkonnas ning tähenduslikus avalikus ruumis.

SUMMARY

The aim of the thesis was to find out the impact of shopping malls on the attractiveness of the city centre of Tallinn. Among other things, the author examined how the role of the city centre could be preserved in the midst of change and what possibilities there are to balance the effects of shopping centres in urban space. The thesis was based on the trend in Tallinn over the last decades, which has resulted in the city becoming one of the highest per capita shopping centre cities in Europe, which is seen as a continuing process. However, amidst these changes, Tallinn's city centre has come under increasing pressure to remain competitive, as retail, services and flows of people have increasingly shifted from public spaces to shopping centres, the choice of goods and services in the urban space has been significantly reduced, and one of the most important parts of the city centre, the Old Town, is characterised by a touristic focus.

In order to research the topic, the author conducted ten semi-structured expert interviews with the heads of Tallinn City Government and its subdivisions and agencies, a mobility expert and three shopping centre representatives. The results of the work are presented in the analysis section, and the conclusions and recommendations are presented in the summary section.

People visit shops on a daily basis, use a wide range of services and consume entertainment - historically, the urban heart, with its distinctive providers and vibrant urban space, has provided a good opportunity to meet these needs. However, the shopping boom since the mid-20th century has called into question the survival of this tradition. Shopping malls have become the new urban centres of shopping, socialising and leisure, offering easy access and parking, all services in one compact location, making them an attractive everyday destination.

In Tallinn, the development of shopping centres has been fuelled by a number of factors. In particular, the city has created favourable conditions for their development by setting up new central areas in the outskirts of the city in the 2001 city master plan. To some extent, the development plan has fulfilled its objective, but in the form of shopping centres that offer functions similar to those of the city's public spaces, while remaining privately owned, with a

clearly regulated presence and a consumption-oriented environment. However, the trend is also shaped by other factors, such as property prices in Tallinn, which are understandably much higher in the city centre than in the inner city. In addition, large retailers have fairly clear criteria for retail space, which puts shopping centres in a much more favourable position, as suitable space is scarce in the city centre. However, the Estonian climate has also been a significant factor in the strengthening of shopping centres, and a similar trend is confirmed by the experience of the Nordic metropolitan areas, which is also reflected in the higher than average ratio of retail space in these countries.

The results of the study suggest that the role of shopping centres is expected to increase in the coming future. Concerns about urban mobility, continued car ownership and suburbanisation have become growing challenges in Tallinn, requiring solutions from the city. Mobility hubs in shopping centres and the creation of Pargi&Reisi hubs are seen as one possible solution to these challenges. A similar approach has been implemented in many major cities around the world, with the City of Tallinn building on the experience of the Finnish capital Helsinki, where several metro and public transport hubs are successfully linked to shopping centres. However, the results of the work showed that it is also important to ensure that new hubs are well connected to the city centre and other hubs to maximise the benefits. Mobility hubs were also found to support the reduction of through-traffic in the city centre, in order to improve the urban experience.

Tallinn needs to focus much more on improving the quality of street space and reducing car traffic. A human-friendly urban space that offers good opportunities for walking and cycling is one of the most important factors that could create a functional advantage for the city centre. Reducing car-centricity in public spaces and diversifying mobility options will help to increase the competitiveness of the city as a place to live.

Encouraging shopping streets is also a key prerequisite for an attractive urban environment. Here, the city could play an active role in empowering small traders and local businesses through a curated rental policy and the empowering of a business environment. It is also essential that the city, as a leading player, promotes a diverse business environment and links different functions to create the broadest and most distinctive offer in priority areas. Tallinn

needs significantly more destinations and vibrant spaces in the city centre that would give people a reason to stay.

The empirical results also suggested that Tallinn should be much bolder in its use of experimental urban spatial interventions. A good example of this is the creation of a car-free street space, similar to the annual *Autovabaduse* boulevard in Tartu. The reallocation of public space for a certain period of time, which could potentially re-establish people's habits of spending time in public space in the city centre, also works well.

Density is one of the key factors for a vibrant urban space. Just as experts see Tallinn as a problem, residential density is a major reason why urban cores remain vibrant in many other European cities. However, in the context of Tallinn, this points to the need to pay more attention to housing policy and to increasing the permanent population in the city centre, otherwise the emergence of a liveable urban space will remain rather unlikely. The results of the study underline the need to consider the accessibility of housing in the city centre to the widest possible target group. If living in the city centre remains an option only for the affluent, suburbanisation and the resulting car-dependency will continue - reinforcing the role of shopping centres and reducing the attractiveness of the city centre.

Tallinn's strategic documents, in particular the development strategy Tallinn 2035, aim for a cohesive, welcoming and diverse urban heart. It supports the densification of the living environment, the preference for active modes of transport and the complementing of the city centre with places to live and work. Through these objectives, the revitalisation of the urban heart will be supported in a targeted and vision-driven way. The city officials, developers and mobility experts interviewed in the empirical part stressed that while Tallinn's strategic governance has evolved in recent years - as evidenced by the development plans adopted, but also, for example, by the recently completed Vana-Kalamaja street project, the restoration of the post of city architect and the development of a street type guide - the work also highlights persistent bottlenecks. On the one hand, while strategy documents such as Tallinn 2035 are substantive and vision-based, it is recognised that strategies in Tallinn have so far remained largely declarative. The implementation of the objectives set out in the development plan tends to be bogged down by slow decision-making and lack of political consensus, and many

objectives are addressed in general terms without concrete commitments and responsibilities, leaving their impact on the development of urban space unclear. The lack of a sufficiently concrete action plan to implement the objectives was also repeatedly highlighted in the interviews. The private sector also considers that the city is often not a reliable partner and that there is a lack of coordination, which often hinders the implementation of the objectives. At the same time, however, public-private partnerships are seen as having the potential to be harnessed for the benefit of a more attractive city centre.

The author also points out that although the strategies talk about a vibrant and diverse city centre, none of the documents explicitly includes a vision for the city's commercial future. Shopping centres are treated as spatial facts rather than as manageable objects.

The results of the study have highlighted a number of proposals that would support the sustainable development of Tallinn's city centre. There is a need to develop a city-wide commercial strategy for Tallinn to provide a clear vision for the spatial development of the city's commercial space. Among other things, the city should set capacity limits for new shopping centres to avoid further growth of mono-functional centres on the periphery. The introduction of quality standards for new retail developments was also suggested as a possible solution to ensure higher quality and functional diversity of public space.

In conclusion, the attractiveness of Tallinn's city centre has not disappeared, but preserving it will require conscious spatial planning, wise management and political will on the part of the city. Maintaining the role of the city centre depends not only on consumer choice, but also on the kind of urban spatial and economic mix that is needed to sustain the city.

Kasutatud kirjandus

Albrechts, L. (2004). Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31(5), 743–758. <https://doi.org/10.1068/b3065>

Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2021). 15-Minute City Model: Proximity and Its Environmental, Social and Economic Benefits for Sustainability. *Sustainability*, 14(1), 220. <https://doi.org/10.3390/su14010220>

Augé, M. (1995). *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity* (J. Howe, Trans.). Verso.

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

Colliers. (2019, november). *Retail market in 13 CEE countries: Entertainment & leisure sector*. <https://www.colliers.com/download-article?itemId=e32ded18-f9d0-4f35-b0fe-b96e01446bca>

Cvetković, M., Dinkić, N., Djukić, A., & Joković, J. (2017). Post-socialistic shopping malls as new gathering places: Case study Belgrade. *Periodica Polytechnica Architecture*, 48(2), 101–105. <https://doi.org/10.3311/PPar.11754>

De Nisco, A., Riviezzo, A., & Napolitano, M. R. (2008). The role of stakeholders in town centre management: Guidelines for identification and analysis. *Journal of Place Management and Development*, 1, 166–176. <http://dx.doi.org/10.1108/17538330810889998>

Eesti Inimarengu Aruanne. (2019/2020). *Linnastunud ühiskonna ruumilised valikud*. Eesti Inimarengu Aruanne. <https://2020.inimareng.ee/>

Elton, C. (2023). Take back our city: Reclaiming shopping malls in Hong Kong. *City*, 27(5–6), 778–794. <https://doi.org/10.1080/13604813.2023.2256527>

ERR. (2020, 28. mai). Tallinn tahab segregatsiooni vähendamiseks kesklinna odavamaid kortereid. *ERR*. <https://www.err.ee/1095100/tallinn-tahab-segregeerumise-vahendamiseks-kesklinna-odavamaid-kortereid>

- Faludi, A.** (2000). The performance of spatial planning. *Planning Practice & Research*, 15(4), 299–318. <https://doi.org/10.1080/713691907>
- Gehl, J.** (2010). *Linnad inimestele* (Ü. Mark, Tlk.). Eesti Arhitektuurikeskus. (Tõlge teosest *Cities for People*)
- Hidman, E.** (2018). *Attractiveness in urban design: A study of the production of attractive places* (Doctoral thesis, Luleå University of Technology). Luleå University of Technology. <https://orcid.org/0000-0001-9191-9677>
- Hospers, G.-J.** (2017). People, place and partnership: Exploring strategies to revitalise town centres. *European Spatial Research and Policy*, 24(1), 65–79. <https://doi.org/10.1515/esrp-2017-0004>
- Isidori, F.** (2015). A structural project: Redevelopment of the historic center of Wuhu. *Frontiers of Architectural Research*, 4(2), 100–118. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2015.01.001>
- Källström, L., Persson, S., & Westergren, J.** (2021). The role of place in city centre retailing. *Place Branding and Public Diplomacy*, 17. <https://link.springer.com/article/10.1057/s41254-019-00158-y>
- Laherand, M.-L.** (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tartu Ülikool. <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/c733aed7-977a-4438-8485-c8ac2057c7b1/content>
- Lagerspetz, M.** (2017). *Ühiskonna uurimise meetodid*. Tallinna Ülikooli Kirjastus.
- Lepik, K.-L.** (Toim.). (2023). *Tallinna kesklinna ettevõtluskeskkonna uuringu aruanne*. Tallinna Ülikool.
- Lontoc, D., Arellano, A., & Baquiran, R.** (2023). Shopping mall as new urban core? A morphological study of contemporary urban fabric influenced by shopping malls. *Journal of Architecture and Urbanism*, 47, 114–124. <http://dx.doi.org/10.3846/jau.2023.17677>
- Madanipour, A.** (2010). *Whose public space? International case studies in urban design and development*. Routledge.

Marans, R., & Stimson, R. (2011). Investigating quality of urban life: Theory, methods, and empirical research. *Social Indicators Research Series*, 45, 1–29. https://www.researchgate.net/publication/284831296_Investigating_quality_of_urban_life_Theory_methods_and_empirical_research

Millington, S., Ntounis, N., Parker, C., & Quin, S. (2015). Multifunctional centres: A sustainable role for town and city centres.

Moreno, C. (05.10.2016). *La ville du quart d'heure: Pour un nouveau chrono-urbanisme*. [Moreno-web.net](http://www.moreno-web.net). Kasutatud 5. mai 2025, <https://www.moreno-web.net/la-ville-du-quart-dheure-pour-un-nouveau-chrono-urbanisme/>

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*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

Nelson, A. (2024, June 21). The high street: Are out-of-town shopping and retail centres responsible for the decline of the UK high street? *Yorkshire Evening Post*. <https://www.yorkshireeveningpost.co.uk/business/consumer/high-street-out-of-town-shopping-centres-4674010>

Ortuño Padilla, Armando & Hermosilla, Antonia & Ozores, Olga. (2017). The impact of out-of-town shopping centres on town-centre retailers and employment: The case of the Region of Murcia. *Land Use Policy*. 65. 277-286. 10.1016/j.landusepol.2017.04.014.

Paaver, T., & Kiivet, E. (2020). Avalik ruum kui elukeskkonda siduv võrgustik. Teoses H. Sooväli-Sepping (toim.), *Eesti inimarengu aruanne 2019/2020: Linnastunud ühiskonna ruumilised valikud* (lk 105–115). SA Eesti Koostöö Kogu.

Postimees. (2025, 7. aprill). Vanalinna arengukava otsib tasakaalu turismi ja elanike vajaduste vahel. *Postimees*. <https://www.postimees.ee/8225253/vanalinna-arengukava-otsib-tasakaalu-turismi-ja-elanike-vajaduste-vahel>

Ribeiro, F. L. (2008). Urban regeneration economics: The case of Lisbon's old downtown. *International Journal of Strategic Property Management*, 12(3), 203–213. <https://doi.org/10.3846/1648-715X.2008.12.203-213>

Rochmińska, A. (2017). Shopping centers as elements of the functional and spatial structures of cities. Location, impact, change tendencies, development perspectives. *Barometr Regionalny. Analizy i Prognozy*, 15, 55–65. <https://doi.org/10.56583/br.437>

Sevtšuk, A. (2020). *Street commerce: Creating vibrant urban sidewalks*. University of Pennsylvania Press. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/tallinn-ebooks/detail.action?docID=6208832>

Sooman, T. (2022, mai 20). Tallinna vanalinn on hääbumas – pidu käib ainult Bermuda kolmnurgas. *Postimees*. <https://majandus.postimees.ee/7528010/sooman-tallinna-vanalinn-on-haabumas-pidu-kaib-ainult-bermuda-kolmnurgas>

Tallinna Linnaplaneerimise Amet. (n.d.). *Tallinna veebikaart*. Kasutatud 5. mai 2025, <https://gis.tallinn.ee/veebikaart/>

Tallinna Linnavalitsus. (2024). *Kesklinna linnaosa üldplaneering*. <https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/kesklinna-linnaosa-uldplaneering>

Tallinna Linnavolikogu. (2020). *Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“*. Määrus nr 26, vastu võetud 17. detsembril 2020. <https://www.riigiteataja.ee/akt/429122020009>

Tallinna Linnavolikogu. (2021). *Kliimanutraalne Tallinn. Tallinna säästva energiamajanduse ja kliimamuutustega kohanemise kava 2030*. Määrus nr 14, vastu võetud 3. juunil 2021. <https://www.riigiteataja.ee/akt/416062021001>

Tallinna Linnavolikogu. (2023). *Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035*. Määrus nr 24, vastu võetud 16. novembril 2023. <https://www.riigiteataja.ee/akt/424112023019>

Thomas, C., Bromley, R., & Tallon, A. (2007). New ‘high streets’ in the suburbs? The growing competitive impact of evolving retail parks. *International Review of Retail*,

Distribution and Consumer Research, 16(1), 43–68.

<https://doi.org/10.1080/09593960500453484>

Turu-uuringute AS. (2024). *Liikuvus ja elukeskkond. Tallinna elanike küsitlus 2024.*

Tallinna

Strateegiakeskus.

<https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2024/Liikuvus-ja-elukeskkond-Tallinna-elanike-kusitus-2024>

Öner, Ö. (2017). Retail city: The relationship between place attractiveness and accessibility to shops. *Spatial Economic Analysis*, 12(1), 72–91.

<https://doi.org/10.1080/17421772.2017.1265663>

Wong, S. C. (2018). Mall patronage: Dimensions of attractiveness in urban context. *International Journal of Business and Society*, 19(2), 281–294.

Zirnask, V. (2009, 25. november). Kas kaubanduskeskused tapavad linnasüdame? *Ärileht*.

<https://arileht.delfi.ee/artikkel/51183252/kas-kaubanduskeskused-tapavad-linnasudame>

LISA 1. Intervjuu küsimustik

1. Milline on Teie üldine arvamus kaubanduskeskuste mõjust Tallinna tänavaelule? Kas ja kuidas on teie hinnangul Tallinna tänavaelu aktiivsus muutunud võrreldes ajaga enne suuremate linnaäärsete kaubanduskeskuste teket?
2. Kuidas hindate Tallinna südalinna tänavaruumi üldist kvaliteeti ja selle atraktiivsust vaba aja veetmise ning teenuste kättesaadavuse vaates?
3. Millised tegurid on teie arvates peamised, miks Tallinna linnasüda jääb kaubanduskeskustele konkurentsisis alla?
4. Millised meetmed on teie hinnangul tõhusad linnaruumi elavdamisel?
 - a. Kas tänavakaubandus, avalikud üritused või muud initsiatiivid on linnasüdame elavdamisel olnud tõhusad?
5. Kas teate näiteid teistest linnadest, kus linnaäärsete kaubanduskeskuste mõju on edukalt vähendatud?
 - a. Milliseid õppetunde on neist Tallinnale?
6. Kuidas saaks linnaplaneerimine paremini toetada kohaliku väikeettevõtluse ja tänavakaubanduse püsijäämist linnasüdames?
 - a. Millist koostööd tehakse Tallinna linna ja erasektori vahel, et toetada linnasüdame arengut?
7. Linnal ja riigil on juba tegelikult aastaid tagasi valminud mitmed arengukavad, näiteks transpordi ja liikuvuse arengukava (2021); Tallinna arengustrateegia 2035 (2020), Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava (2023); Tallinna kliimakava 2030. Need kõik rõhuvad vajadust soodustada inimsõbralikku linnaruumi. Teisisõnu – suunised ja tööriistad on ette antud, ent päriselus muutusi me paraku liiga palju veel märganud ei ole.
 - a. Kas ja kui palju seal väljatoodut on teie hinnangul arvesse võetud linnaplaneerimisel?
 - b. Mis on olnud takistuseks?
 - c. Kui palju on mänginud rolli poliitiline tahe või selle puudumine?
8. Kuidas tuleks parandada Tallinna linnas liikuvust ja ligipääsetavust, et linnasüda oleks atraktiivsem?
9. Mis on teie hinnangul olulisim strateegiline samm, mida Tallinn peaks astuma, et tasakaalustada linnaäärsete kaubanduskeskuste mõju linnasüdamele?

LISA 2. Teadliku nõusoleku infoleht

Teadliku nõusoleku eesmärgiks on püüid määratleda ja vältida potentsiaalseid riske (füüsilised, psühholoogilised, sotsiaalsed) uurimuses osalejale.

Osalet Tallinna Ülikooli linnakorralduse magistrant Kristofer Renneli magistritöö „Kaubanduskeskuste mõju linnaelu kujunemisele Tallinna näitel“ uurimuses.

Tööga soovib uurija selgitada välja, kuidas on Tallinna linnasüdame tänavaelu muutunud kaubanduskeskuste arvu kasvades ning millised strateegilised sammud võiksid arenguid mõjutada.

Uurimistööd toetab Tallinna linn Raestipendiumiga. Lisaks võib uurimistulemusi kasutada ka Tallinna Ülikooli teadustöö ja linnaplaneerimise aruteludes.

Intervjuud on osa laiemast uurimistööst, mis sisaldab ka dokumendianalüüsi ja linna arengustrateegiate ülevaadet. Lisaks intervjuudele kogutakse ja analüüsitakse Tallinna linna planeeringudokumente, arengustrateegiaid ning võrdlusandmeid teiste linnadega.

Intervjueeritavateks on eksperdid, kes on seotud Tallinna linnaplaneerimise ja juhtimisega. Nende hulka kuuluvad Tallinna linna juhtimisüksuste juhid, linnaplaneerijad ning teised valdkonna spetsialistid, kaasatud on ka kaubanduskeskuste juhid.

- Kogutud andmeid kasutatakse ainult uurimistöö eesmärgil.
- Intervjuud salvestatakse turvalises keskkonnas ja isikustamata kujul. Detailseid intervjuumaterjale ja salvestisi säilitatakse vaid uurimistöö esitamise ja kaitsmiseni, mille järel need hävitatakse.
- Andmetele on ligipääs üksnes uurimuse autoril Kristofer Rennelil ja tema juhendajal Merlin Rehemal.
- Andmeid kasutatakse magistritöö koostamisel ja esitamisel Tallinna Ülikoolis. Tulemusi esitletakse lisaks ka Tallinna linnale Raestipendiumi ettekandes.

NB! Uuritav võib uurimuses osalemisest igal hetkel loobuda ilma lisapõhjendusi toomata, sellest uurijale teada andes.

Kui on lisaküsimusi või soovite osalemise kohta täiendavat teavet, võite ühendust võtta töö autor Kristofer Renneli (krennel@tlu.ee) või juhendaja Merlin Rehemaga (merlin.rehema@gmail.com)