

TARTU ÜLIKOOL
Sotsiaalteaduste valdkond
Ühiskonnateaduste instituut
Muutuste juhtimine ühiskonnas õppekava

Elina Kivisoo

Lastesõbralik linn

Uurimistöö

Tartu 2025

Sisukord

1. Sissejuhatus.....	2
2. Meetod ja valim.....	4
3. Laste vajadused linnaruumis.....	5
3.1. Turvaline linnaruum.....	5
3.2. Arengut toetav füüsiline ruum.....	7
3.3. Kaasamine, ligipääsetavus ja lapse hää planeerimises.....	11
3.4. Lastesõbraliku linna tunnused.....	12
4. Tallinna juhtumialalüüs.....	14
4.1. Füsioloogilised vajadused.....	14
4.2. Ohutus.....	16
4.2.1. Andestavad linnatänavad.....	16
4.3. Armastus ja kuuluvus.....	18
4.4. Autonoomsus ja tunnustus.....	18
5. Järeldused ning soovitud.....	21
5.1. Tallinna praktika võrdluses ideaalse lastesõbraliku linnaruumiga.....	21
5.2. Soovitud.....	21
6. Kokkuvõte.....	24
Kasutatud kirjandus.....	25
Lisa 1.....	32
Lisa 2.....	33
Lisa 3.....	35

1. Sissejuhatus

- Mis teeb linnaruumist lastele turvalise ja sõbraliku ruumi?
- Milline on tänapäeva Tallinn võrreldes ülaltooduga?

Tallinna 2025. aasta eelarve-eesmärk on luua “õnnelike laste linn” – fookusega haridusele, tervisele ja võrdsetele võimalustele (*Järgmise aasta Tallinna eelarve keskmes on lapsed ja lastega pered*, 2024). Teenuste kõrval jääb tagaplaanile aga füüsiline linnaruum. Milline linnaruum laseb lastel mitte lihtsalt ellu jääda, vaid toetab nende arengut? Vaadates seda, kuidas politsei pressiteadetes liikluses viga saanud lapsed “ootamatult ülekäigurajale ilmusid” ja poliitilist tahtmatust tänavaid turvaliseks disainida, on pikk tee minna.

Viimastel aastatel on muuhulgas urbanistid, arhitektid ja keskkonnapsühholoogid mitmeid põhjalikke analüüse lastesõbralikest linnadest ja sekkumistest, mida igas linnas saaks ette võtta. Eri riikidest ja kultuuridest autorite käest käivad aga läbi samad juhtumiuuringud ja linnad. Kui linn võtab eesmärgiks parandada lastesõbralikkust, lähtugu nad siis rahvastikupüramiidi murest, kadunud kogukonnatundest, ebapiisavast jätkusuutlikkusest või otseselt laste õigustest ja heaolust, on igal pool võimalik muutusi ellu viia (Gill, 2021).

Tim Gill (2021) kaardistanud mitte ainult lastesõbralikud linnad, vaid ka üheksa lastesõbraliku linna põhimõtet, 4 alustala lastesõbralikeks naabruskondadeks ja 18 tööriista lastesõbralikuks linnaplaneerimiseks (Lisa 2). Ruumile keskenduv konsultatsioonifirma ARUP on raportis “Cities Alive: Designing for Urban Childhoods” (2017) 40 juhtumiuuringu põhjal välja töötanud 14 soovituslikku sekkumist ja 15 tegevust. “Social Capital for a Child-Friendly City” (2024) pakub välja üle saja “mustrikeele” (*pattern language*) ehk üldised põhimõtted, mida saaks linnades laialdaselt kasutada.

Kanada urbanisti Charles Montgomery raamat *The Happy City* (2013) on üks käesoleva uurimuse alustekste. Ehkki ta ei kirjuta otseselt lastest, on läbiv järeldus tema raamatus, et õnnelike inimeste linn on lastele ohutu ja arendav. Montgomery kirjutab, et kui laste kaitsmine oleks päriselt jõukates riikides prioriteet, oleks linnad ehitatud jalakäija- ja ratturisõbralikuks, kõrvutades päris maailma näiteid ääremaastumisest – kus vahavad antisotsiaalne käitumine ja laste vaimse tervise probleemid – linnadega, mis on disainitud nii ohutult, et lapsed sõidavad juba lasteaeda iseseisvalt rattaga (Montgomery, 2013: 216).

Töö käsitleb “lapsi” üldiselt, võttes aluseks, et laste vajadused ja kogemused linnaruumis muutuvad vanusega ning kus võimalik, toob sisse eri vanuses laste vajadusi ja kogemusi. Üldiselt eeldab töö aga, et “lapsed” on eraldiseisvad “täiskasvanutest”: nad kogevad linnaruumi teistmoodi ning nende vajaduste ja õiguste eest seismine on eraldi vajalik. See ei tähenda, et lapsed oleks töös käsitletud passiivsete linlastena, vaid vastupidi – uurimus näitab, kuidas õiges keskkonnas kasvavad lastest agentsed ja hoolivad kogukonna liikmed.

Gill (2021) mainib oma töös, et poliitikute jaoks on laste teema pea alati isiklik ning seda ka minu puhul – nii ohud linnaruumis kui kasutamata jäetud võimalused on muutunud pärast lapsevanemaks saamist nähtavamaks. Ehkki töö käsitleb ohutust ja laste arengut tasakaalukalt, siis kõige olulise taipamise, mis jookseb läbi iga viimse kui lastesõbraliku linna allika, võin kohe alguses ära mainida: autokesksus on lastesõbralikuks pürgivale linnale kui parasiit (mh ARUP, 2017; Gill, 2021; Montgomery, 2013; Yang et al., 2024).

Sissejuhatuse järel on töö üles ehitatud järgmiselt:

- Teine peatükk esitab lühikese ülevaate meetodist.
- Kolmas peatükk uurib laste vajadusi linnaruumis: milline on turvaline linnaruum, milline linnaruum arendab lapsi; kaasamine ja ligipääsetavus; vi
- Neljas peatükk uurib, mis määral ja mis viisidel on Tallinna linnaruum lastesõbralik.
- Viies peatükk annab eelnevate peatükkide põhjal kahes jaos soovitusel Tallinna lastesõbralikumaks muutmiseks: kiired võidud ja pikaajalised, sügavama mõjuga sekkumised.
- Töö lõppeb kokkuvõtte ja kirjanduse loeteluga.

2. Meetod ja valim

Antud töö on kriitiline analüüs, mitte empiiriline uuring. Töös kasutan kirjutuslauaanalüüsi meetodit, kombineerides kirjanduse ülevaadet ja dokumendianalüüsi.

Kolmas peatükk kujutab endast teoreetilise kirjanduse ülevaadet. Vaatluse all on kaks teemat: kõigepealt kaardistan, milline linnaruum on lastele turvaline kolmes jaos – (1) ohutus, (2) müra- ja õhureostus ning (3) subjektiivne turvatunne. Seejärel uurin, kas ja kuidas saab füüsiline linnaruum laste arengut toetada taas kolmes osas: (1) sotsiaalset, füüsilist ning kognitiivset areng, (2) iseseisvus, mänguruum ja rohealad ning (3) kaasamine ja lapse hääl planeerimises.

Neljas peatükk on olukorra kaardistus läbi dokumendianalüüsi – töö vaatleb kriitiliselt, mis on kirjas Tallinna strateegiadokumentides ning seotud arengukavades, aga ka mis suundi näitavad raportid ja eelkõige ajakirjandusele toetudes, mis on linnas viimastel aastal toimunud, sh hiljutiseimat koalitsioonilepet.

Kuna töö ambitsioon on suur, siis kasutasin töö mõnes etapis tehisaru abi. 3. ja 4. peatükis leiduvate rohkete allikate leidmiseks ning sorteerimiseks kasutasin Scopus AI-d. Selle loodud kokkuvõtete abil sirvisin läbi abstraktid, millest moodustus osa kirjanduse ülevaatest. Töö struktuuri aitas täiendada ChatGPT, millelt küsisin soovitusi teksti sidumiseks ja hiljem toimetamiseks. Samuti pani see kokku algse maatriksi peatükis 5.2. ja tegi eeltõlke inglise keelest Lisa 2 tekstist.

3. Laste vajadused linnaruumis

Mida peaks linn pakkuma, kui baasvajadused on kaetud? Õnnelike linnade uurija Montgomery (2013: 43) on töötanud välja järgmise “retsepti”, mille järgi õnnelik linn:

- Pakub võimalikult palju rõõmu ja vähe raskuseid
- Soodustab tervist, mitte haigust
- Pakub vabadust vabalt elada ja liikuda
- Tugevdab säilenõtkust majanduslike ja keskkondlike šokkide vastu
- Jagab ruumi, teenuseid, liikuvust, rõõmu, raskuseid ja kulusid õiglaselt
- Annab ohtralt võimalusi luua ja tugevdada sidemeid sõprade, perede ja võõraste vahel
- Toob meid kokku, avab ukSED empaatialle, koostööle, aidates meil ühiselt vastu astuda selle sajandi suurimatele väljakutsetele

Ülaltoodu ei ole piiratud täiskasvanutele ja kehtib ka lastele. Küll aga on lapsed täiskasvanutest sõltuvad, füüsiliselt väetimid ning pidevalt kasvavad, arenevad ja muutuvad. Käesolev peatükk uurib just neid aspekte.

3.1. Turvaline linnaruum

Turvalisuse all mõistetakse ingliskeelses kirjanduses tavaliselt kaht eri asja: *safety* ja *security*. Kuivõrd eesti keeles on need samad, siis käsitleme neid kaht aspekti samuti koos. *Safety* all mõistetakse üldiselt kaitstust õnnetuste ning *security* all kaitstust ohtude eest.

Linnaruumi mõistes on olulised mõlemad. Lastesõbraliku planeerimise kõrval on linnaplaneerijate roll ka leida ja likvideerida linnaruumi võimalikud ohud liiklusest ja mujalt, et olemasolev avalik ruum lastesõbralikuks muuta (Ahmed et al., 2019; Krishnamurthy, 2019).

Alapeatükk vaatleb kolme põhilist ohuallikat linnaruumis: liiklus ning õhu- ja mürareostus ning lõppeb arutlusega subjektiivsest turvatundest.

Liiklusohutus

Eestis on liikluses viimase 5 aastaga surnud 20 last (Statistikaamet, 2025).

Lastel, nagu ka vanuritel, on perifeerne nägemine kehvem kui täiskasvanutel ning nõrgem võime tajuda kiiruseid ning ohte (Montgomery, 2013). Euroopa Komisjoni (2021) tellitud raport toob välja, et teedel, kus on võimalikud konfliktid autode ning jalakäijate ja ratturite

jm kergliikurite vahel, on ohutu kiirus 30 km/h. Kiiruse kasvades üle 30 km/h tõuseb eksponentsiaalselt vigastuste ning surmade oht (Euroopa Komisjon, 2021).

Eri liiklejate vahel jagatud linnaruum peab olema andestav ehk lubama eksida ilma eluohtlike tagajärgedeta – näiteks lapsel ootamatult palli järele sõiduteele joosta. Kiirusepiirang kuni 30 km/h pakub just seda.

Müra- ja õhureostus

Klišee, et linn on olemuselt mürarohke koht, ei ole tõsi: inimesed ise ei ole valjud. Valdav osa mürast linnades on transpordimüra. Transpordisektor on linnades ka põhiline heitgaaside allikas. Lapsed (ning rasedad naised, looted ja imikud) on mürakahjustustele eriti haavatavad (Gupta et al., 2018). Mõlemad on lastele ohtlikumad kui täiskasvanutele: nende immuun-, hingamisteede- ja kesknärvisüsteemid veel arenevad ning nad hingavad oma kehakaaluga võrreldes rohkem õhku kui täiskasvanud (Bateson & Schwartz, 2008).

Mürareostusel tundub olevat eriti suur negatiivne mõju laste tervisele. Leedu laste uuring näitas, et kellel on pikaajaliselt liiklusrumaga kokku puutunud lastel on 77% kõrgem risk hüperaktiivsuse ja 48% suurenenud risk psühholoogiliste probleemide tekkeks (Dédelé et al., 2025). Saksa uurijad leidsid, et lapsed, kes puutusid tihedalt liiklusrumaga kokku, olid lapsed koolivalmid hiljem kui eakaaslased, samaset müra vähendamine iga 2 dB(A) võrra andis sama efekti, mis üks kuu lisaks lasteaias veeta (Makles & Schneider, 2019). Tirolis läbi viidud uuring näitas, et liiklusrum põhjustab lastes uneprobleeme, kuid elamut ümbritsev rohelus (eriti oma aed) leevendavad selle negatiivset efekti (Dzhambov et al., 2024). Ka bronhiit ägeneb pikaajalise (eriti öise) müraga kokkupuute tagajärjel ning vererõhk kõrgeneb – kusjuures leiti, et müral on mõlema tervisemure tekkel suurem roll kui heitgaasidel (Bilenko et al., 2015; Ising et al., 2004; Liu et al., 2014).

Kuid ka õhureostusel – eriti NO₂-l, mida paiskab linnades õhku transport – on laste kognitsioonile negatiivne mõju. (Van Kempen jt., 2012) uuring leidis, et heitgaasidega rohkem kokku puutunud lastel oli ka kehvem mälu ning nad tegid kognitiivsete ülesannete lahendamisel rohkem vigu. Samuti on õhureostus laialdaselt seostatud laste hingamisteede tervise halvenemisega, suurendades nende vastuvõtlikkust haigustele ka hilisemas elus (Arriazu-Ramos et al., 2025; Roche et al., 2024).

Kui lastel on pikaajaline kokkupuude nii õhu- kui mürareostusega, moodustub eriti negatiivne liitmõju kognitiivsele funktsioonile ja psühholoogilisele stressitasemele (Tzivian et al., 2015; van Kempen et al., 2012).

Subjektiivne turvatunne

Linnaruumis mängib rolli mitte ainult füüsiline keskkond, vaid oluline on ka psüühika. Näiteks loovad turvalised kõnniteed, mängualad ja hooldatud rajatised vanemates turvatunnet, avaldades olulist mõju sellele, kas nad oma lapsi iseseisvalt mängima lubavad (Ahmed et al., 2019; Sari et al., 2023).

3.2. Arengut toetav füüsiline ruum

Lapse areng toimub üksteisega tihedalt seotud valdkondades, milleks on:

- intellektuaalne, vaimne, kognitiivne areng,
- sotsiaalne, emotsionaalne areng,
- füüsiline, kehaline, psühhomotoorne areng (Maas, 2025).

Linnaruumi ja lapse suhtest rääkides võib tunduda loogiline keskenduda viimasele — *ruum* on ju füüsiline. Urbanistid ja keskkonnapsühholoogid on aga leidnud, et keskkonnal on oluline mõju laste arengule tervikuna (Montgomery, 2013; Gill, 2021, 2024; Lange, 2018 jt.)

Lastesõbralik linn peab olema mitmekesine, sest laste vajadused eri arenguetappides on erinevad. Väikelaste jaoks on oluline just kodutänav, kuna kaugus vanematest on väga oluline. Vanemad lapsed vajavad seevastu just kohti, kus eraldi olla – parke jms.

Lisaks tuleb linnaruum disainida nii, et kõik lapsed, hoolimata füüsilisest ja vaimsest võimekusest või sotsiaalmajanduslikust taustast, saaksid ruumis viibida ning elemente kasutada. Laste arengu seisukohast on oluline kindlustada igas naabruskonnas ligipääs avalikule ruumile ja kättesaadavad põhiteenused igale lapsele (Chen & Knöll, 2024; Wang et al., 2025). Montgomery (2013, lk 239) näeb suve- või mängutänavate kujul tänavate ajutiselt autovabaks muutmises võimalust linna õiglasemaks muuta, sealjuures rõhutab ta, et “...olulisim on, et miljonid inimesed, kellel ei ole tagahoove või autosid, millega linnast põgeneda, saavad nautida lühiajalist parki ja vabaduse tunnet mõneks tunniks igal pühapäeval.”

3.2.1. Füüsiline, kognitiivne, sotsiaalne ja emotsionaalne areng

Füüsiline areng ja tervis

Ligipääs turvalistele tänavatele, mänguväljakutele ja vabale ruumile ajendavad lapsed liikuma, mis on omakorda füüsilise tervise ja arengu tala. Linnaruumi disain peaks kaasama elemente, mis soodustavad aktiivset mängu ja liikumist (Bao et al., 2021; Ostermeier et al., 2024; Yuniastuti & Hasibuan, 2019). **Yoshinaga (2024)** täheldas, et lapsed liiguvad linnas kui kassid: neile pakub põnevust kitsas ruum ja kõrgused.

Rahvusvahelised uuringud näitavad, et laste iseseisev liikumine on seotud nende üldise heaoluga. Aktiivsel ehk jala või rattaga liikumisel on laste tervisele tugev positiivne mõju, mis on muutunud eriti oluliseks ajastul, kus eluviisid on aina istuvamad (Gill, 2021). Vabalt liikuvatel lastel, kes on madalama sissetulekuga peredest, on iseseisva liikuvuse korral ka parem ligipääs nii haridusele kui terviseteenustele, sest ligipääs ei sõltu teistest (ibid).

Kognitiivne ja loominguline areng

Linnaruum peaks olema vaheldusrikas ja põnev. Kohad ja elemendid, mis lasevad avastada ning kujutlusvõimel lennata, toetavad kognitiivset ja loomingulist arengut (Affandi et al., 2019; McAteer et al., 2024; Zhang et al., 2023). Lange (2018) peab eriti oluliseks liivakaste kui ülimalt loovat mänguvõimalust.

Montgomery (2013) tutvustab “mitte-ruumi” kontseptsiooni: ruum, millest on välja imetud inimlikkus, kus linnaruum on disainitud elu tänavalt minema viimaks: suure kasti tüüpi hiigelhooned, ukseavadeta, vahelduseta majad. Taolist arhitektuuri kritiseerib ka Taani mõjukas arhitekt Jan Gehl (2015), rõhudes oma töödes sellele, kui oluline on linnaruumi vahelduvus ja põnevus. Aga ka mitte-ruumi on võimalik laste jaoks väärindada. Üks ARUPi (2017) soovitatud sekkumisi on lapsed kaasata ehitusplatsidele koosloomeks, andes lastele võimaluse reaalselt ehitusest osa saada, mõista, mida ehitus üldse tähendab, ning oma oskuseid arendada. See on põnev näide, sest ehitusplatsid on muidu lapsed piiravad ja võivad mastaabist sõltuvalt nende autonoomsust oluliselt vähendada (meenutades, et lapse mugav liikumisraadius on umbes 800 meetrit).

Sotsiaalne areng ja autonoomia

Linnaruum peaks looma võimalusi lastevaheliseks sotsialiseerumiseks. Gill (2021, 2024) näeb laste võimalust mängida seda püramiidina, mille põhielementideks on koht, aeg, täiskasvanute suhtumine ja teised lapsed, kusjuures täiskasvanute suhtumine on olulisim imikute ja väikelaste puhul, kelle puhul iseseisvusest rääkida veel ei saa. Koha mõistes on vajalikud ka kättesaadav avalik ruum, rohealad ning mänguväljakud (Yuniastuti & Hasibuan, 2019).

Lastel on vaja ruumi, milles nad saavad autonoomselt liikuda – see arendab neis enesekindlust ja -usaldust (Rakhimova et al., 2025; Zhou et al., 2022).

ARUPi raport püstitab kaks fundamentaalset kontseпти lastesõbraliku linnaruumi väljatöötamiseks: argivabadus (*“everyday freedoms”*) ja laste infrastruktuur. Argivabaduse all on mõeldud seda, kas olulised kohad on piisavalt lähedal. Laste jaoks on sobiv distants kuni 800 meetrit: kui sihtpunkt on kaugemal, langeb selle külastamise tõenäosus (ARUP, 2017). Laste infrastruktuur on võrgustik avalikku ruumi, tänavaid, linnaloodust ja teenuseid, mis toovad kasu mitte vaid lastele, vaid kõigile linlastele. Kodutänavad ja majaesised on eriti olulise tähtsusega, moodustades vähemalt 25% linnaruumist ning hoides suurt potentsiaali vahendada nii argivabadust kui sotsiaalset läbikäimist (ARUP, 2017).

Lange (2018) toob välja, et ohtlike tänavate tõttu laste hoovidesse pagendamise üks mõjudest on see, et lastel ei teki piisavalt võimalusi juhuslikeks kohtumisteks teiste lastega, et moodustada emotsionaalseks arenguks vajalikud grupeeringud. Valglinnastumise tagajärg on sotsiaalse kapitali nõrgenemine: inimesed ei tunne enda naabreid, kaotavad kogukonnatunde ja taganevad ühiskondlikust elust — sotsiaalne isolatsioon on aga heaolule halvema mõjuga kui need probleemid, mille eest äärelinnadesse põgeneti: müra, reostus ja ülerahvastatus (Montgomery, 2013). Kusjuures, kui täiskasvanutel on naabruskonnas lihtsaid sõprussidemeid, on nende lapsed paremini hoitud vanemate stressi mõjude eest (ibid). Lapsed on naabruskondades sotsiaalse kapitali katalüsaatorid: neil on oluline roll perekondade sidumiseks kogukondadeks (Jansson, 2024).

3.2.2. Mänguruumid ja ligipääs rohealadele

Mänguruumid, sealhulgas rohealad, on linnaruumi mõistes kohad, kus lapsed saavad areneda kõigis eeltoodud valdkondades: füüsiliselt, kognitiivselt ja sotsiaalselt.

Loodus ja loodus

Chawla (2015) leidis, et puud ja looduslad on laste heaoluks asendamatud: see keskkond arendab keskendumisvõimet, loovust, emotsionaalset taastumist, annab rohkem energiat ning toetab autonoomia arengut läbi vabaduse seigelda täiskasvanute poolt mittekontrollitud aladel, kusjuures tuleb neid elemente integreerida läbivalt: nii koolide, kodude, lasteasutuste ümber kui parkides, rohekoridorides ja muudes linnasisestes rohealades. Linnaloodus on sealjuures eriti oluline võimalusena toetada nõrgema sotsiaalmajandusliku taustaga lapsi, kelle ligipääs “külastada” metsikut loodust on piiratum. Looduses veedetud aeg arendab linnas elavates lastes nii suunatud tähelepanu- kui empaatiavõimet (Kol & Taşçı, 2024). Samuti tõmbavad looduskeskkonnad mitmekesiseid lapsi ligi sõprussidemeid looma, toetades sotsiaalset arengut (Coley, R. L. et al., 1997).

Mäng ja mänguväljakud

Kyttä (2004) loonud maatriksi, mille järgi saab keskkonda laste ümber analüüsida kasutatud võimaluste (*actualised affordances*) ja iseseisva liikumise ulatuse (*degree of independent mobility*) maatriksi järgi. Astrid Lindgreni lugudest pärit Bullerby on selle järgi ideaalne keskkond lastele, sest seal on, mida teha, ning vabadust, et seda teha. Lapsed on igapäevaelu agentsed osalised. Bullerby kõrval võivad keskkonnad end laste jaoks kujutada ka tühermaad, kongi või klaasmaja, kus jääb puudu kas võimalustest midagi teha, vabast liikumisest või mõlemast.

	Kasutatud võimalused		
Iseseisva liikumise ulatus		Madal	Kõrge
	Kõrge	Tühermaa	Bullerby
	Madal	Kong	Klaasmaja

Tabel 1. Laste kohtade või Bullerby mudel, Marketta Kyttä (2004) põhjal.

Üks viis linna lastesõbralikkust hinnata on niisiis ruumi just selle maatriksi järgi hinnata. Laste vaatepunktist oleks kontrollküsimused “kas mul on seal midagi teha?” ja “kas ma saan seal iseseisvalt liikuda?”

Mänguväljakud võivad vastavalt disainile kuuluda kõikidesse kategooriatesse, niisiis on vajalik analüüsida mitte ainult mänguväljakute kvantiteeti, vaid ka kvaliteeti. **Sandseter (2007)** on kategoriseerinud kuus tüüpi riskantset mängu: suured kõrgused, kiirused, ohtlikud

vahendid, ohtlikud elemendid, müramine ja äraeksimine. Riskantsed kogemused on hädavajalikud laste psühholoogiliseks arenguks ja täiskasvanute roll on kõrvaldada vaid need riskid, mida lapsed ei oska näha või hakkama saada (Lange, 2018) – kuid mänguväljakute turvalisemaks muutmine on nad teinud igavamaks ja lihtsamaks, mis pärsivad laste füüsilist ja emotsionaalset arengut (Montgomery, 2013; Lange, 2018). Gill (2021: 151) on oma hinnangus veel teravam: “Lameda, väsinud, steriilse, eraldatud, ühetaolise mänguala parim enne on juba ammu möödas.”

Muuhulgas on eesmärgipäraselt ehitatud laste mänguväljakud, mis 20. sajandiga laialt levisid, on pälvinud ka kriitikat, et ajavad lapsed ära elavatelt tänavatelt ja isoleerivad nad piiratud ruumi, luues koha lastele, mitte laste koha (Moll & Purkarthofer, 2024).

Peale vanuse ja eneseületusvõimaluste pakkumise on oluline, et mänguväljak oleks koht ka erivajadustega lastele: tänapäeva mängukohti saab puudega lastele ligipääsetavaks muuta lihtsate muudatustega (Lange, 2018).

3.3. Kaasamine, ligipääsetavus ja lapse hääli planeerimises

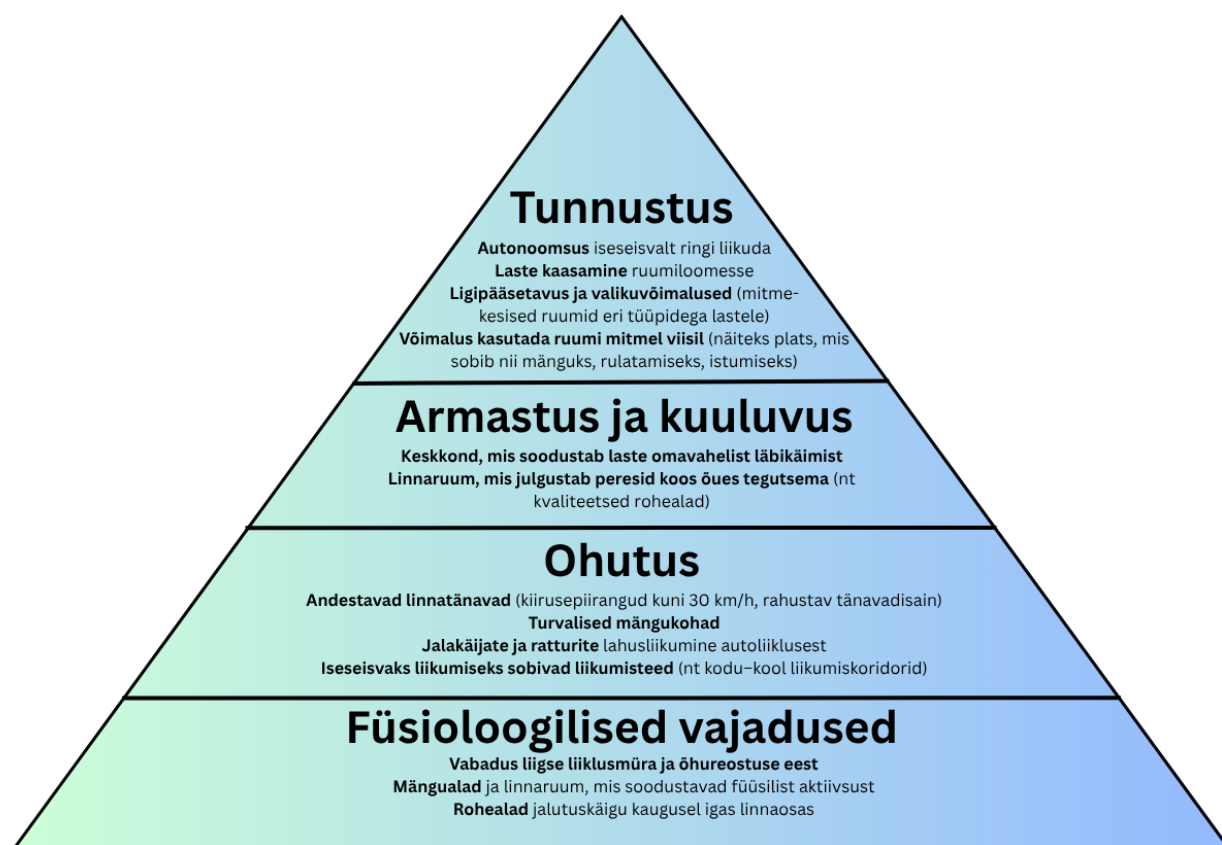
Linnaruumiga seonduvad tegevused on pikaajalise vaatega. Kuna ÜRO hinnangul elavad aastaks 2050 pea 60% lastest ülemaailmselt linnades ning alaealised moodustavad selleks ajaks ka suure osa linnaelanikest, siis on laste huvide kaasamine seda olulisem (UNICEF, 2024). Planeerimisel ja disainil tuleks kasutada lastesõbralikkuse indikaatoreid (Krishnamurthy, 2019; Rakhimova et al., 2025). Lapsi ja hooldajaid tuleks ruumiloomesse kaasata, et kindlustada laste (ja hooldajate) päris vajadused ja eelistused (Affandi et al., 2019; Ahmed et al., 2019; Sevilla et al., 2021).

Helsingi linnaosa uurides leidsid Moll & Purkarthofer (2024), et linna tihendamine (*urban infill*) võib toimuda laste struktureerimata mängukohtadele ning rõhutavad laste kaasamise olulisust planeerimisel, et tuvastada lastele tähendusrikkad kohad. Samas ei tähenda see seda, et tihendada ei tohiks: oluline on, et oleks nii planeeritud kui planeerimata avatud ruumi ning et see oleks kvaliteetne. Rootsi väikelinna juhtumiuuring näitab, et nii valglinnastumine kui tihendamine võtavad lastelt olemise kohti, nügides neid täiskasvanute poolt disainitud kohtadesse (Jansson, 2024), vähendades laste autonoomiat.

Laste kaasamine on eriti oluline neile mõeldud aladel. Taanist ja Jaapanist tuttavad kolahoovid (*junk* või *adventure playgrounds*) luuakse koostöös lastega inspireerituna ehitusplatsidest; need moodustised on tahumata ja võimaldavad struktureerimata mängu, kus lapsed loovad, hindavad ja ületavad riske valdavalt ise (Harrik, 2023). Kolahoovid sobivad hästi aladesse, kus täiskasvanud saavad teha järelevalvet, nt lasteaedade, koolide ja huvikeskuste hoovidesse.

3.4. Lastesõbraliku linna tunnused

Selle peatüki kokkuvõtteks laenan Maslow'i vajaduste hierarhiat, et näidata, kuidas linnaruum saab laste vajadusi toetada. Eneseteostusvajadus lapsi üldjuhul ei puuduta ning seega on püramiid veidi lühem.



Joonis 1. Linnaruumipõhine lastest lähtuv Maslow vajaduste püramiid (tekstina Lisa 3).

Peatüki lõpuks võib õhku jääda küsimus – miks peaks linnaruum seda kõike pakkuma? Kas armastust ja kuuluvust ei võiks arendada koduseinte vahel, hoovis või maakodus?

Linnaruum saab olla rohkemat kui läbikäigukoridor, aga siin ristuvad linna- ja väärtusruum. Linnas peab valitsema (nii otsese kui kaudses mõttes) tahe hoolitseda nõrgemate eest. Linnaruum saab näiteks efektiivset laste infrastruktuuri investeerides pakkuda tuge peredele, kel ei ole majanduslikku võimalust lastega autoga loodusesse sõita (laps saab ise jala, ratta või ühistranspordiga parki minna). Jaapani uurija Miwa (2024) arendab uurimuses kontseпти “kogukond kui lastehoid”, mis võib Eesti kultuuriruumis tunduda võõrana – kuid see võib olla väga väärtuslik võimalus luua tugivõrgustik lastele, kes kasvavad keerulistes peredes, kuid on selle mõjust hoitud, sest neid ümbritsevad hoolivad naabrid ja turvalistel tänavatel loodud sõprussuhted.

4. Tallinna juhtumianalüüs

Peatükk uurib kriitiliselt läbi Tallinna linna strateegiate, arengukavade, raportite, uurimuste ja ajakirjanduses kajastatu kui lastesõbralik on Tallinna linnaruum.

Tallinna arengudokumentide seas on viimastel aastatel lapsi eraldi uuritud vaid vaimse tervise ja nutikasutuse poolest (*Tallinna arengudokumendid, 2024; Tallinna koostamisel olevad arengudokumendid, 2025*). Uuringuid lastest ja linnaruumist läbi viidud ei ole. Linnaruumi arengut kujutavad aga liikuvuse valdkonna arengukava, kus lapsi mainitakse vaid põgusalt (*Tallinna Linnavolikogu, 2023*).

4.1. Füsioloogilised vajadused

Füsioloogiliste vajaduste all on müra- ja õhureostus; rohealad ja mänguväljakud.

4.1.1. Müra- ja õhureostus Tallinnas

Müra peetakse Euroopa Liidus õhusaaste järel teisel kohal olevaks tervist mõjutavaks teguriks ja autod tekitavad mõlemat. Tallinnas on kõige olulisemaks müratekitajaks liiklus, mille põhjuseks on üha intensiivistuv autostumine (*Tallinna LV*).

Triin Veber kirjutas 2020. aastal magistritöös, et ligi 60% tallinlastest puutuvad kokku tervistkahjustava müratasemega ning tõi välja, et kuigi probleem on autokeskses linnaplaneerimises, siis aitaks piirkiiruste langetamine oluliselt liikluse müra vähendada (*Veber, 2020*). Sama soovitus andis keskkonnatervishoiu professor Hans Orru (*Voltri, 2024*). Linnavalitsusel on oma endi sõnul olnud komme mürakaarte koostada mitte mitte sisendiks müra vähendamiseks, vaid Euroopa Liidu nõudmiste paberil täitmiseks (*Tallinna keskkonnamüra vähendamise tegevuskava 2025-2029, Lisa 8.1 Tallinna müra vähendamise tegevuskava avalik arutelu MEMO, 2025*). Siiski ei ole ka järgnevateks aastateks planeeritud mürakava liikluse müra aspektist kuigi ambitsioonikas. Ehkki nenditakse, et liikluse müra on olulisim müraallikas, on müra vähendamise kavas siiski põhiliselt plaanis mõõta, modelleerida, plaanida.

Müravähendamise kavas leiduv investeeringute tabel näitab, et järgmise viie aasta jooksul on plaanis rekonstrueerida 16 tänavat, mille mõjualas elab tuhandeid inimesi; see on aga väga väike osa mõjutatud tallinlastest ning on kaheldav, et kõik projektid kava sees valmis saaksid: Peatänav projekt on seal näiteks perioodiga 2025-27, kuid ehitusega enne 2029. aastat

alustada ei plaanita (Tooming, 2024). Selleks ajaks on suur osa lastest, kes täna mürarohkes keskkonnas elavad, juba täiskasvanuks saanud – sekkumisi on vaja kohe. Poliitiline tahe selleks koalitsioonilepingu ja poliitikute väljaütlemiste (nt Krjukov, 2024; Nael, 2024; Peegel, 2024; Tooming & Kiisel, 2024) ning tegude järgi aga puudub.

Õhusaaste on Tallinnas aga aastatega paranenud. Sellegipoolest leidis Orru, et õhusaaste võib Eestis põhjustada üle tuhande enneaegse surma aastas ja et linlaste ootused paranevale õhukvaliteedile on õigustatud (Ert & Libe, 2024).

4.1.2. Mänguväljakud ja rohealad

Tallinn 2035 strateegias leidub linnamaastiku peatüki all mõõdik “nõuetekohaselt hooldatud avalikud mänguväljakud”, mille baastase ja sihttase on mõlemad 100%. Mõõdetakse ka mänguväljakute koguarvu, kuid sihttase on seni määramisel, ehkki võiks olla ambitsioonikas proportsioonis linna eeldatava kasvuga.

Kui Tallinnal on fookus mänguväljakute hooldamises, siis struktureerimata mängualasid jääb ehitamise käigus aina vähemaks. Sellega ei tegele ainult linn: kui Tartus vedasid struktureerimata õuemängudeks võimaluste loomist lapsevanemad, siis näiteks uusarenduses Uus-Veerennis olid arendajad need, kes palkasid maastikuarhitektid välja töötama mänguplatsi ajutisele, ehitusjärku ootavale alale. Üks arhitektidest rõhutas intervjuus samuti laste autonoomsuse arengu olulisust, tuues välja, et traditsioonilistel liumägi ja trepp stiilis mänguväljakutel on puudu kolmest laste arengule olulisest elemendist: lahtised osad, mis annaks lastele võimalus endale ise mäng ehitada; võimalus täiskasvanutest eralduda; võimalus väikesteks eneseületusteks (Harrik, 2024).

Ehkki Tallinn on Euroopa mastaabis roheline linn, siis on rohealad Tallinnas linnaosade väga ebaühtlaselt jaotunud (Tallinna Linnavalitsus, 2021). Lasnamäel, Mustamäel ja Kristiines on rohealasid kõige vähem, kusjuures viimases on kaduvväike linna rohevõrgustik: pea kõik roheline on suletud eraaedadesse (ibid). Nõmmel ja Pirital on rohealasid kõige rohkem – seal asuvad ka kaks linna kolmest suurest maastikukaitsealast. Samuti tuuakse välja, et linnaruumi tihendamine toimub tihti rohealade arvelt (ibid). Peale rohealade kaovad selle käigus ka laste kohad, mis võimaldavad struktureerimata mängu.

Liikumispuudega laste ligipääsu rohealadele Tallinna kontekstis teadaolevalt uuritud ei ole, kuid kogemust aitab mõista magistritöö, mis täiskasvanud liikumispuuetega tallinlasi

intervjueerides leidis, et ehkki on ligipääsetavaid rohealasid, siis on ligipääsetavus siiski terav probleem ning õiglase linna tagamiseks on oluline puudega inimesi ruumiloomesse kaasata (Joamets, 2023).

4.2. Ohutus

Tallinn 2035 strateegia järgib suuresti inimkeskse linnaruumi disaini põhimõtteid, mis on oma olemuselt sobilikud ka lastesõbraliku linna printsiipidega (turvalised tänavad, rohealad, jne). Tallinn 2035 arengukava loob läbivalt pildi tõeliselt lastesõbralikust linnaruumist; kuuest sihist on sellega otseselt seotud kolm: “sõbralik linnaruum”, “terve Tallinn liigub” ning “kodu, mis algab tänavast” (*Arengustrateegia Tallinn 2035*, i.a.). Tallinna Strateegiakeskuse tellitud analüüsis (Liikuvusagentuur OÜ, 2024) on läbiv järeldus, et 2050. aasta vaates on liikuvuslahendusteks eelkõige ühistranspordi, aga kesklinnasiseselt (5 km raadiuses tehtavad sõidud) ka rattatranspordi arendamine.

4.2.1. Andestavad linnatänavad

Tallinna mureks on läbivalt strateegiate rakendamine: euroopaliku linnaruumi arendus on aeglane ning tulemused ei vasta plaanitule. 2024. aastast ametis olnud linnavalitsuse koalitsioonilepingus seisab siht teha Tallinnast “Euroopa kõige laste- ja peresõbralikum linn”, mille tarbeks töötatakse praegu välja linna lastega perede programmi (*Koalitsioonileping*, 2024). Koalitsioonileppe linnaplaneerimise peatükis on punkt “Muudame lasteaedade ja koolide ümbruse ohutuks ning peresõbralikuks”. Kõrvallauseks on sealjuures uute jalgratta parkimiskohtade rajamine.” Rattaparkimiskohtade rajamise kasutegur on autokeskses linnas madal. Samas peatükis leiduvad ka viis järgmist punkti:

- Analüüsimine **jõustunud kiiruspiirangute põhjendatust ja mõju**. Täiendavaid lausalisi **kiiruspiiranguid me ei toeta**.
- Linnaruumi planeerimisel tuleb tagada **liikluse sujuvus**. Selle kavandamisel võtame aluseks **põhimõtte tagada piisav ja ohutu ruum kõigile liikumisviisidele**.
- Me ei laienda linnas tasuta parkimisala, ei suurenda parkimistasusid ja säilitame elanike soodusparkimise.
- Otsime uusi lahendusi **parkimisprobleemide** lahendamiseks kortermajade ja vähese tänavaruumiga piirkondades.
- Liigume edasi Tallinna peatänavate projekteerimisega, tagades, et **autoliikluse sujuvus ei halvene** (*Koalitsioonileping*, 2024)

Autoliikluse sujuvus, kiirusepiirangud üle 30 km/h ja soodne parkimine kujutab endast *dog whistle* poliitikat,¹ olles otseses vastuolus lastesõbraliku linnaruumiga. Koalitsiooni linnaruumipoliitika keskendub turvalisele koolitänavale, hoomates üksikuid koole ning jättes välja koduümbruse ning koolitee. Linna lastesõbralikkus jäetakse haridus-, kultuuri- ja sotsiaalpoliitika valdkondade pärusmaaks ehk teenustekeskseks, arvestamata linnaruumi mõju laste heaolule.

Eelmises peatükis käsitletud eksimusi lubava liikluskeskkonna loomine on nullvisiooni (eesmärk, et liikluses ei sure aastas ühtki inimest) alustala, mida aga Eesti transpordiamet käsitleb rohkem teoreetilise soovunelmana kui strateegiana. Eesti liiklusohutusprogrammi 2016-2025 sihiks on, et liikluseks sureks aastas maksimaalselt 40 inimest.

Liikuvuse arengukavas on autosid mainitud 54 korral. Seda iga kord kontekstis, et arendada tuleb säästvaid liikumisviise – ühistransport, kergliikurid, kõndimine – kuid see ei sobitu mõõdikutega, mis on järgmised:

- Sõiduautode arv 1000 elaniku kohta, mille sihiks on 350 aastaks 2035 (baastase 399).
- Autode parkimiskohtade arvu siht on seda mitte baastasemest (245 000) kasvatada.
- Autoga tehtavate lühisõitude osakaal kõigist sõitudest baastase 32%, sihttase: väheneb
- Sõiduautode summaarne läbisõit Tallinnas 441 miljonit km, sihttase sarnasel tasemel (Tallinna Linnavolikogu, 2023)

Kui linna strateegia on ambitsioonikas, siis arengukavas on selgelt näha lahjenemist. Eesti on üks Euroopa autostunumaid riike: kui 1000 elaniku kohta on Euroopas keskmiselt 570 autot, siis Eestis 630 – jõuline kasv baastasemest (Eurostat). Sealjuures on ühissõidukiga, jalgrattaga ja jalgsi töökäijate osatähtsus viimase 25 aasta jooksul peaaegu kaks korda vähenenud (Lisa 1).

¹ *Dog whistle* ehk koeravile eesmärk on koguda toetust teatud sihtrühmalt ilma vastuseisu esile kutsumata. Mõiste on saanud nime ultrahelivile järgi, mida kuulevad koerad, aga mitte inimesed. Koeravile kasutab sõnastust, mis tundub enamusele tavaline, kuid edastab spetsiifilisi sõnumeid valitud sihtgruppidele.

4.3. Armastus ja kuuluvus

Kui linnaruumi Tallinna arengudokumentides laste heaolu vaatepunktist käsitletakse, siis seondub see eelkõike füüsiliste võimaluste ja liikuvusega (nt liikuvuse strateegias on mõõdikuteks laste iseseisvalt kooli ja huviringidesse liikumise osas).

Üks füüsilise heaolu arendamise programme, millel on oluline potentsiaal lapsi läbi liikuvuse omavahel läbima suunata, on Liikuma Kutsuv Kool, Eestis juurutatud tõenduspõhine haridusuuendusprogramm, mille eesmärk on kujundada liikumissõbralik koolikultuur läbi erinevate sekkumiste. Liikuma Kutsuva Kooli võrgustikuga liitunud Tallinna koolide arv on üks arengustrateegia mõõdik ning viimaste aastatega jõudsalt kasvanud ([Tallinna Strateegiakeskus, 2024](#)). Peale selle, et see on oluline võimalus laste füüsilise aktiivsuse tõstmiseks, julgustab see läbi liikumise sotsiaalseks tegemise (liikuv koolibuss jms) ka sotsiaalset sidusust.

Esitatud kriitika Tallinna rohealade ebaühtlase jaotumise ning autostumise osas pädeb ka siin, sest laialivalguv linn võtab väga palju täiskasvanute aega sõitmiseks ja sõidutamiseks, jättes perele vähem aega (Montgomery, 2013) ja rohealade ebaühtlane jaotumine paneb teatud linnaosade lapsed ebasoodsasse seisukorda.

4.4. Autonoomsus ja tunnustus

4.4.1. Iseseisev liikuvus

Me teame, et Eesti lastest vaid veerand liigub piisavalt õues ([Tartu Ülikooli liikumislabor, 2022](#)). Arengukava mõõdikutest on ka näha, et kehaliselt aktiivsete Tallinna laste osakaal on võrreldes baastasemega langenud ning ülekaaluliste ja rasvunud õpilaste osakaal tõusnud ([Tallinna Strateegiakeskus, 2024](#)).

Need näitajad on tervise ja tervishoiu ning spordi- ja liikumisharrastuste all, linnaruumist lahutatud, sotsiaal- ja tervishoiu-, kultuuri- ja spordiameti pärusmaana. Linnaplaneerimise ja liikuvuse mõõdikud seevastu vaatavad aga menetluskiirust ja avaliku linnaruumi meeldivust ning liiklusõnnetuste arvu, ühistranspordi kiirust ja ehitatud rattakilomeetreid.

Tallinnas liigub väljaspool talve ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi kooli 81% ning huviringi ja trenni 73% 7–14-aastastest lastest ([Tallinna Strateegiakeskus, 2024](#)). Eraldi rattamõõdikut laste jälgimiseks ei ole, aga arvestades, et ka soojemal perioodil liigub

tööpäeval peamisesse sihtkohta jalgrattaga vaid 5% üle 15-aastastest elanikest ning kõrvutades seda rattaomamise tõenäosusega (väikseim linnaosades, kus liikumine muul viisil kui autoga on levinum) ja Tallinna puudulikku rattataristut, võib järeldada, et pigem on kõrge protsent sellest, et lapsed elavad kas koolile lähedal ja jalutavad, või liiguvad ühistranspordiga sunnitud seni, kuni on piisavalt vanad, et ise autot juhtida. Just nagu rohealade jaotuses, siis linnaosade vahel on siin suured erisused: kui Tallinnas liiguvad keskmiselt 58,7% inimestest peamisesse sihtkohta ühistranspordiga, jalgsi või rattaga, siis Pirital ja Nõmmel on see tublisti alla poolte inimeste ja Kristiines napilt üle poole (ibid).

Tallinnale koostati ka 2017. aastal järgnevas 10. aastaks rattastrateegia. Põhikooli- ja gümnaasiumiõpilased on seal üks kahest põhisihtrühmast, eesmärgiks tagada igast koolist 1 km raadiuses ohutu rattaga liikumise tee – see tähendab, et iga linnalaps saab julgelt rattaga kooli sõita, sest 1 km raadiusesse jääks alati ühendus rattateede põhivõrguga (Jüssi et al., 2017). Taaskord joonistub aga sama muster: rattastrateegiat ei ole ellu viidud ja 2021. aastal kommenteerisid strateegia autorid, et “linnaavalitsuse tegevus [on] kaootiline ning ei vasta üldse rattastrateegias olevale” (Tooming, 2021).

Tõenduspõhist kasu linnaruumile toovad Tallinna linna aga hiljutised muutused nagu koolide spordiväljakute avalikkusele avamine suveks. 2024. aastal alustati “Turvalise koolitee” programmi, mille raames korraldatakse järk-järgult koolitänavatel ajutisi pilootprojekte ja ehitatakse vähesel määral püsivat taristut, et koolitänavad turvalisemaks muuta (Tallinn tõstab kooliümbruste ohutust, 2024). Tegemist on eksperimendiga, aga head linnaruumilahendused vajavadki proovimist enne kui nende mõju ja efektiivsus selguda saab.

4.3. Laste kaasamine planeerimisse Tallinnas

Lapsed – isegi kehva disainiga linnades – eelistavad ülekaalukalt iseseisvalt kooli minna (Montgomery, 2013). Tallinna kaasamispraktikat analüüsides leidis Paula Johanna Rõuk (2024), et “avaliku sektori kaasamispraktikatel [on] oht sümboliseks jääda [...] kindlakskujunenud normide või kohustuste puudumise ning ja ressursipuuduse tõttu. See loob olukorra, kus kodanike kaasamine jääbki juhuslikuks ning sõltuma vaid ametnike väärtushinnangutest ja soovist panustada. Selline kaasamine ei ole jätkusuutlik ning täidab vaid informeerivat rolli.”

Tallinna uuringute infosüsteemi kohaselt ei ole tehtud laste ja linnaruumi teemalisi uuringuid. Vähemalt 2023. ja 2024. aastatel viidi läbi elanike küsitlused teemadel “kultuur,

liikumisharrastused ja elukvaliteet” ning 2024. aastal “linna planeerimine”, kus alla 18-aastaseid ei küsitletud.

Lapsi teadaolevalt planeerimisse ei kaasata, puuduvad lastega koosloomes rajatud struktuurid (nt kolahoovid).

5. Järeldused ning soovitused

5.1. Tallinna praktika võrdluses ideaalse lastesõbraliku linnaruumiga

Lastesõbraliku linna loomine algab planeerimisest. Täna ei vasta Tallinn veel lastesõbraliku linna põhimõtetele. Linnakeskkond ei arvesta piisavalt laste turvalisuse, liikumisvabaduse ega arengu toetamise vajadustega.

5.2. Soovitused

Kergesti teostatavad ja kiire mõjuga

- **Mängutänavate korraldamine** — ajalise piiritlusega strateegiline tänavate autoliiklusele sulgemine. Tallinna kontekstis võiks seda teha ka talvel. Eesti lastel on juba olemas soojad õueriided ning eestlased on valmis suusatama, kelgutama, uisutama – seega ei ole külm ilm iseenesest takistus õuesolekuks. Lumised tänavad pakuvad pingutamata (linna raha kulutamata) põnevust (lumesõjad, lumest struktuuride ehitamine, isetekkelised künnad).
- Tallinna kaardistamine läbi laste silmade (nt teatud arvu koolide ja elamurajoonide ümbruses), et tuvastada laste jaoks olulisi alasid ning ka murekohti.
- Arengustrateegia 2035 seires lisada laste kaasamine juhtimise ja tugiteenuste all (“Elanike osakaal %, kes on rahul võimalustega kaasa rääkida Tallinna puudutavate otsuste tegemisel”)

Strateegilised ja pika mõjuga

- Laste kaasamine planeeringuprotsessides, sh kindlustada erivajadustega laste osalus
- Avaliku ruumi koostamine laste ja vanemate/hooldajatega. ARUP (2017) toob välja, et lastesõbralik lähenemine tuleb integreerida planeerimisprotsessi, olema tõenduspõhine, kasutajakeskne; vähem tähtis ei ole ka väljatöötatud lahenduste seire ja hindamine.
- Planeerimisel ja projekteerimisel tuleks kasutada lastesõbralikkuse indikaatoreid, kaasates nii lapsi kui hooldajaid
- Vähendada parkimiskohti nii kodude kui töökohtade juures, sest see mõjutab inimeste autoga sõitmist kõige enam. Viia parkimiskohad kaugemale, sest mida

pikem teepikkus parkimiskohani, seda vähem tõenäosus autot kasutada. See vabastab ruumi. (Christiansen et al., 2017)

- Kommuniqueerida laialdaselt kättesaadava parkimise negatiivset mõju liiklusele ja autokasutusest loobumise majanduslikke ja sotsiaalseid eeliseid (Shuangli et al., 2020); kasutada kombinatsioone piiravatest ja nõudlusele orienteeritud parkimiskorraldusest (Kirschner & Lanzendorf, 2020). Vabastab nii füüsilise ruumi (millega inimesed võivad nt kodu juures täitsa rahul olla eelnevate uuringute põhjal) kui vähendab üldist autokasutust, mis muudab liikluse kokkuvõttes sujuvamaks, kuna ei pea muretsema läbilaskvuse pärast.
- Koostada kulu-tulu analüüs müravähendamise kavaks laste tervise vaatepunktist (Makles & Schneider, 2019). Mürakaartidel võtta fookusesse elumajad ja kooliümbrused.
- Laste heaolu spetsialistid tuua valdkonnaülesteks (kaaluda nt öölinnapea stiilis lastelinnapead), et anda sisendit ja kindlustada laste huvide arvestamine linnaplaneerimise ja liikuvuse valdkondades.
- Liita keskkonna- ja kommunaal-, transpordi- ja linnaplaneerimisametid, sest valdkonnad on tihedalt seotud. Seda näitab Jätkusuutliku linnaliikuvuse kava lõpus leiduv "Liikuvuse valdkonna suunised linnaplaneerimisele". Kuna linna funktsioonide ja -ametidevahelised suhted on keerukad, siis peavad eri toimijad ja valdkonnad laste huvide eest vastutama; linn vajab integreeritud lähenemist, vaid et võimaldada mitte lihtsalt mänguväljakuid, vaid tervet võrgustikku laste infrastruktuuriks vajalikke elemente.
- Suunata autotaristu investeeringud ühistranspordi, kõnniteede ja turvaliste rattateede arendusse.
- Kehtestada linnapiirkondades kiirusepiirang 30 km/h. Rehvimüra ja andestav keskkond.
- Luua tihedalt ruume struktureerimata mänguks, sh kolahoovid.
- Ehitada rattastrateegia põhjal välja rattateede põhivõrk ning rattateed koolitänavatel, et lapsed saaksid turvaliselt rattaga koolis käia. Peale ilmselge kasu laste füüsilisele tervisele tooks see kasu ka laste autonoomia arengule ning vähendaks oluliselt liiklust ja ummikuid tiipitudidel (Gill, 2021).

	Kergesti teostatav	Raskemini teostatav
--	---------------------------	----------------------------

Kiire mõju	- Märgutänavate korraldamine (ka talvel) - Tallinna kaardistamine läbi laste silmade - Mõõdiku täiendamine: laste kaasamine - Kolahoovide rajamine	- Ajutine parkimiskohtade ümberkorraldus (nt piloot) - Kommunikatsioon parkimise mõjudest ja alternatiividest - Rattateede põhivõrgu väljaehitamine ja rattateed koolitänavatel
Pikaajaline süsteemne mõju	- Laste heaolu spetsialistide toomine planeeringutesse - Müravähenduse kulu-tulu analüüs (kui vaadata alusuuringuna)	- Laste kaasamine planeeringuprotsessides (sh erivajadustega) - Avaliku ruumi koosloome - Indikaatorite kasutuselevõtt - Ametite liitmine ja lastelinnapea rolli juurutamine - Taristuinvesteeringute ümberprioritseerimine - Kiirusepiirang 30 km/h

Tabel 2. Kokkuvõtlik tabel teostatavuse maatriksina.

Maatriksi kasutamisel oleks parim alustada kergetest võitudest (kerge ja kiire), et lastesõbraliku linna poliitika käivitada. Tõelise muutuse toovad ellu paremal all olevad sekkumised, kuid vajavad tugevat poliitilist tahet. Ülejäänud kaks kasti on üleminekupiirkond, vajades elluviimiseks head poliitilist ajastust.

6. Kokkuvõte

Käesolev uuring on ilmselt esimene laste ja linnaruumi spetsiifiliselt käsitlev ning läbi selle võiks pakkuda head sisendit linnavalitsusele ja -ametitele. Lastesõbralik linn käsitleb endas ühelt poolt elementaarset ohutust, mis lähtuks laste spetsiifikast ning samas pakuks mitmekesiseid võimalusi arenguks. Oluline on siinkohal arvestada kõikide lastega, sealhulgas kindlustada võimalused linnaruumist osa võtta erivajadustega lastele ning jälgida, et igas linnaosas ja naabruskonnas oleks võrdselt võimalusi.

Linn, kus müratase ületab tervislikke norme, ei ole lastesõbralik, ükskõik kui palju mänguväljakuid ehitatakse. Linnaruumis ei ole laste jaoks vaja leiutada ratast: kolahoovid näitavad ehtsalt, kuidas vääringdada eksisteerivat ruumi. Küll aga on laste jaoks hädavajalik nende vajadusi arvestav infrastruktuur ja argivabadused, et nad saaksid turvaliselt end igal rindel arendada: nii sotsiaalselt, füüsiliselt kui kognitiivselt. Esikohale tuleb panna nende turvalisus ja areng, mitte vanemate ebakindlus muutuste ees.

Praktikas on ülioluline ka mõista, et lastesõbralik linn maksab dividende. Põhimõtete ja sekkumiste elluviimise tagajärg on muuhulgas keskkonnasõbralik linn, majanduslikud hüved ja täiskasvanute endi õnnelikkus (Montgomery, 2013).

Uurimus täiendab senist vähest fookust lastele Tallinna linnaruumis ning pakub olulist sisendit linna juhtidele ning ametnikele mõistmaks linnaruumi olulisust lastesõbralikus linnas ning pakkudes tõenduspõhiseid, konkreetsete mõjudega sekkumisi, mida saab kohe ja tulevikus rakendada.

Kasutatud kirjandus

- Adamidis, F., Al Haddad, C., Abouelela, M., & Antoniou, C. (2025). Mode choices under car-reducing scenarios: Measurable factors and latent attitudes. *Travel Behaviour and Society*, 40. Scopus. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2025.101001>
- Affandi, T. M. I., Said, I., Rasidi, H., & Za'bar, Z. (2019). *Place-Making a Child-Friendly Urban Environment Through Artworks*. 385(1). Scopus. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/385/1/012064>
- Ahmed, M. M., Shawket, I. M., Gabr, H. S., & Dorra, M. M. (2019). Responsive open spaces for children in residential communities in Cairo: A child participatory approach. *International Journal of Engineering Research and Technology*, 12(12), 2169–2178. Scopus.
- Arengustrategia Tallinn 2035. (s.a.). Salvestatud 1. juuni 2025, <https://strateegia.tallinn.ee/>
- Arriazu-Ramos, A., Santamaría, J. M., Monge-Barrio, A., Bes-Rastrollo, M., Gutierrez Gabriel, S., Benito Frias, N., & Sánchez-Ostiz, A. (2025). Health Impacts of Urban Environmental Parameters: A Review of Air Pollution, Heat, Noise, Green Spaces and Mobility. *Sustainability (Switzerland)*, 17(10). Scopus. <https://doi.org/10.3390/su17104336>
- ARUP. (2017). *Cities Alive: Designing for Urban Childhoods* (lk 72). <https://www.arup.com/insights/cities-alive-designing-for-urban-childhoods/>
- Bao, Y., Gao, M., Luo, D., & Zhou, X. (2021). Effects of Children's Outdoor Physical Activity in the Urban Neighborhood Activity Space Environment. *Frontiers in Public Health*, 9. Scopus. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2021.631492>
- Bateson, T. F., & Schwartz, J. (2008). Children's response to air pollutants. *Journal of Toxicology and Environmental Health - Part A: Current Issues*, 71(3), 238–243. Scopus. <https://doi.org/10.1080/15287390701598234>
- Bilenko, N., Van Rossem, L., Brunekreef, B., Beelen, R., Eeftens, M., Hoek, G., Houthuijs, D., De Jongste, J. C., Van Kempen, E., Koppelman, G. H., Meliefste, K., Oldenwening, M., Smit, H. A., Wijga, A. H., & Gehring, U. (2015). Traffic-related air pollution and noise and children's blood pressure: Results from the PIAMA birth cohort study. *European Journal of Preventive Cardiology*, 22(1), 4–12. Scopus. <https://doi.org/10.1177/2047487313505821>
- ChatGPT. (2025). (GPT-4o). [suur keelemudel]. <https://chatgpt.com>
- Chen, S., & Knöll, M. (2024). Environmental Justice in the Context of Access to Urban Green Spaces for Refugee Children. *Land*, 13(5). Scopus. <https://doi.org/10.3390/land13050716>
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Fearnley, N., & Usterud Hanssen, J. (2017). Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. *Transportation*

- Research Part A: Policy and Practice, 95, 198–206. Scopus.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.10.025>
- Coley, R. L., Kuo, Frances E., & Sullivan, William C. (1997). Where Does Community Grow?: The Social Context Created by Nature in Urban Public Housing. *Environment and Behavior*, 29(4), 468–494. <https://doi.org/10.1177/001391659702900402>
- Dedelė, A., Nemaniūtė-Gužienė, J., Gražulevičienė, R., Andrušaitytė, S., & Miškinytė, A. (2025). Association Between Residential Exposure to Road Traffic Noise and Psychological Health in Preschool Children. *Journal of Urban Health*, 102(1), 113–124. Scopus. <https://doi.org/10.1007/s11524-024-00947-8>
- Dzhambov, A. M., Lercher, P., & Botteldooren, D. (2024). Childhood sound disturbance and sleep problems in Alpine valleys with high levels of traffic exposures and greenspace. *Environmental Research*, 242. Scopus.
<https://doi.org/10.1016/j.envres.2023.117642>
- Euroopa Komisjon. (2021). *Road Safety Thematic Report—Speeding* (Road Safety Thematic Report). Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat.
https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf#page=4.08
- Eurostat. (2024, detsember). *Passenger cars in the EU*.
https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU
- Gehl, J. (2015). *Linnad inimestele*. Yoko Oma.
- Gill, T. (2021). *Urban Playground: How child-friendly planning and design can save cities*. RIBA Publishing. <https://doi.org/10.4324/9781003108658>
- Gill, T. (2024). Children's outdoor play and social capital. I. Kinoshita & M. Terada, *Social Capital for a Child-Friendly City* (1. tr, lk 129–145). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781003456223-13>
- Gupta, A., Gupta, A., Jain, K., & Gupta, S. (2018). Noise Pollution and Impact on Children Health. *Indian Journal of Pediatrics*, 85(4), 300–306. Scopus.
<https://doi.org/10.1007/s12098-017-2579-7>
- Harrik, A. (2023, august 16). Valvsust uinutavale mänguäljakule pakub vaheldust arendav kolahoov. *ERR*.
<https://novaator.err.ee/1609064009/valvsust-uinutavale-mangualjakule-pakub-vaheldust-arendav-kolahoov>
- Harrik, A. (2024, oktoober 30). Maastikuarhitekt: Mänguäljakud on praegu täiesti vanemate hirmude nägu. *ERR*.
<https://novaator.err.ee/1609505407/maastikuarhitekt-mangualjakud-on-praegu-taiesti-vanemate-hirmude-nagu>

- Ising, H., Lange-Asschenfeldt, H., Moriske, H.-J., Born, J., & Eilts, M. (2004). Low frequency noise and stress: Bronchitis and cortisol in children exposed chronically to traffic noise and exhaust fumes. *Noise and Health*, 6(23), 21–28. Scopus.
- Jansson, M. (2024). Bullerby and the value of physical environments for social capital. I. Kinoshita & M. Terada, *Social Capital for a Child-Friendly City* (1. tr, lk 102–114). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003456223-10>
- Joamets, R. (2023). *Ligipääsetavus kui lahutamatu komponent liikumispuudega inimeste ruumiloomes Tallinna rohealade näitel* [Magistritöö]. Tallinna Ülikool.
- Järgmise aasta Tallinna eelarve keskmes on lapsed ja lastega pered. (2024, november 15). Tallinn. <https://www.tallinn.ee/et/uudis/jargmise-aasta-tallinna-eelarve-keskmes-lapsed-ja-la-stega-pered>
- Jüssi, M., Kalvo, R., Rannala, M., & Savi, T. (2017). *Tallinna rattastrateegia 2018-2027*.
- Kaarli puisteel muudetakse kehtivat piirkiirust. (2025, juuni 5). Postimees. <https://www.postimees.ee/8262798/kaarli-puisteel-muudetakse-kehtivat-piirkiirust>
- Kirschner, F., & Lanzendorf, M. (2020). Support for innovative on-street parking policies: Empirical evidence from an urban neighborhood. *Journal of Transport Geography*, 85. Scopus. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102726>
- Koalitsioonileping. (2024). Tallinn. <https://www.tallinn.ee/et/koalitsioonileping>
- Kol, S., & Taşçı, T. (2024). Examination of the Relationship Between Children's Biophilia (Affinity Towards Nature) and Empathy Skills of 60-72 Months-Old Children. *Universal Academic Research Journal (TUARA)*, 6(1), 29–40. <https://doi.org/10.55236/tuara.1313049>
- Krishnamurthy, S. (2019). Reclaiming spaces: Child inclusive urban design. *Cities and Health*, 3(1–2), 86–98. Scopus. <https://doi.org/10.1080/23748834.2019.1586327>
- Krjukov, A. (2024, oktoober 9). *Pere: Autoga peab saama siin linnas sujuvalt sõita*. ERR. <https://www.err.ee/1609485736/pere-autoga-peab-saama-siin-linnas-sujuvalt-soita>
- Kyttä, M. (2004). The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of Environmental Psychology*, 24(2), 179–198. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(03\)00073-2](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(03)00073-2)
- Lange, A. (2018). *The design of childhood: How the material world shapes independent kids*. Bloomsbury Publishing.
- Lapsed. (s.a.). Statistikaamet. Salvestatud 3. märts 2025, <https://stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/heaolu/lapsed>
- Liiklusohutusprogramm 2016-2025. (2025). Transpordiamet. <https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm>
- Liikuvusagentuur OÜ. (2024). *Tallinna linnakeskuse ligipääsetavuse ja liikuvuse uuring*.
- Liu, C., Fuertes, E., Tiesler, C. M. T., Birk, M., Babisch, W., Bauer, C.-P., Koletzko, S., von Berg, A., Hoffmann, B., & Heinrich, J. (2014). The associations between traffic-related air pollution and noise with blood pressure in children: Results from the GINIplus and LISAplus studies. *International Journal of Hygiene and*

- Environmental Health*, 217(4–5), 499–505. Scopus.
<https://doi.org/10.1016/j.ijheh.2013.09.008>
- Maas, H. (2025). *Kasvame koos: Lapse areng esimesel eluaastal*. Varrak.
- Makles, A. M., & Schneider, K. (2019). The ear has no lid – the effect of inner-city traffic noise at night on cognitive development of children. *Larmbekämpfung*, 14(2), 42–49. Scopus.
- McAteer, B., Loudon, E., & Higgins, K. (2024). ‘We live here and play here, we should have a say’: An exploration of children’s perceptions of place-making in the Market community, Belfast. *Children and Society*, 38(5), 1602–1621. Scopus.
<https://doi.org/10.1111/chso.12827>
- Michelson, T. (1998, juuni 12). Liiklusõnnetused lastega on mitmekordistunud. *SL Õhtuleht*.
<https://www.oh tuleht.ee/23044/liiklusonnetused-lastega-on-mitmekordistunud>
- Miwa, N. (2024). Sharing the street and town is essential for children’s growth. I. Kinoshita & M. Terada, *Social Capital for a Child-Friendly City* (1. tr, lk 146–157). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781003456223-14>
- Moll, V., & Purkarthofer, E. (2024). Children’s planned and unplanned places of play and encounter in West Herttoniemi, Helsinki. I. Kinoshita & M. Terada, *Social Capital for a Child-Friendly City* (1. tr, lk 87–101). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781003456223-9>
- Montgomery, C. (2013). *Happy City: Transforming our lives through urban design*. Farrar, Straus and Giroux.
- Nael, M. (2024, oktoober 31). Järvan: Tallinna linnaruumi küsimuses on poliitiline lõhe. ERR.
<https://www.err.ee/1609508104/jarvan-tallinna-linnaruumi-kusimuses-on-poliitiline-lohe>
- Ostermeier, E., Gilliland, J., Irwin, J. D., Seabrook, J. A., & Tucker, P. (2024). Developing community-based physical activity interventions and recreational programming for children in rural and smaller urban centres: A qualitative exploration of service provider and parent experiences. *BMC Health Services Research*, 24(1). Scopus.
<https://doi.org/10.1186/s12913-024-11418-w>
- Peegel, M. (2024, detsember 12). Eksperdid: Linnamüra vähendamises kiireid lahendusi pole. ERR.
<https://www.err.ee/1609548748/eksperdid-linnamura-vahendamises-kiireid-lahendus-i-pole>
- Rakhimova, N., McAslan, D., & Pijawka, D. (2025). Measuring child-friendly cities: Developing and piloting an indicator assessment tool for sustainable neighborhood planning. *Journal of Urbanism*, 18(1), 1–27. Scopus.
<https://doi.org/10.1080/17549175.2022.2111589>
- Roche, I. V., Ubalde-Lopez, M., Daher, C., Nieuwenhuijsen, M., & Gascon, M. (2024). The Health-Related and Learning Performance Effects of Air Pollution and Other Urban-Related Environmental Factors on School-Age Children and Adolescents—A

- Scoping Review of Systematic Reviews. *Current Environmental Health Reports*, 11(2), 300–316. Scopus. <https://doi.org/10.1007/s40572-024-00431-0>
- RV56: SURNUD | Aasta, Surmapõhjus RHK-10 järgi, Sugu ning Vanuserühm. Statistika andmebaas. (s.a.). Salvestatud 11. juuni 2025, https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik_rahvastikusundmused_surmad/RV56/table/tableViewLayout2
- Rõuk, P. J. (2024). *Tallinna kaasamiseetodite analüüs tänavate rekonstrueerimise näitel* [Magistritöö]. Tallinna Ülikool.
- Sandseter, E. B. H. (2007). Categorising risky play—How can we identify risk-taking in children's play? *European Early Childhood Education Research Journal*, 15(2), 237–252. <https://doi.org/10.1080/13502930701321733>
- Sari, Y. A., Lai, L. Y., & Said, I. (2023). Spatial Mobility of Children Going to School in the Archipelago of Indonesia: A review. *Journal of Sustainability Science and Management*, 18(1), 198–214. Scopus. <https://doi.org/10.46754/jssm.2023.01.012>
- Scopus AI. (2025). Microsoft Copilot [suur keelemudel]. <https://www.scopus.com/pages/ai>
- Sevilla, J., Corrochano, D., Gómez-Gonçalves, A., & Rato, H. (2021). Is the city recoverable as a space for children? Theoretical approach from the perspective of social, participatory and sustainable urban planning. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 53(207), 77–94. Scopus. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.207.05>
- Shuangli, P., Guijun, Z., & Qun, C. (2020). The psychological decision-making process model of giving up driving under parking constraints from the perspective of sustainable traffic. *Sustainability (Switzerland)*, 12(17). Scopus. <https://doi.org/10.3390/su12177152>
- Statistikaamet. (2025). SN11: SÄÄSTVA ARENGU NÄITAJAD ÜRO EESMÄRKIDE PÕHJAL | Näitaja ning Aasta [Dataset]. Säστεv areng ja Eesti 2035 strateegia. Sõbralik linnaruum | Arengustrateegia Tallinn 2035. (s.a.). Sõbralik Linnaruum | Arengustrateegia Tallinn 2035. Salvestatud 3. märts 2025, <https://strateegia.tallinn.ee/sobralik-linnaruum>
- Zhang, D., Gao, T., Tian, J., & Zhou, H. (2023). *Interactive Design of Children's Creative Furniture in Urban Community Space*. 1835 CCIS, 671–677. Scopus. https://doi.org/10.1007/978-3-031-36001-5_86
- Zhou, Y., Wang, M., Lin, S., & Qian, C. (2022). Relationship between Children's Independent Activities and the Built Environment of Outdoor Activity Space in Residential Neighborhoods: A Case Study of Nanjing. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(16). Scopus. <https://doi.org/10.3390/ijerph19169860>
- Tallinn tõstab kooliümbruste ohutust. (2024, jaanuar 31). Tallinn. <https://www.tallinn.ee/et/uudis/tallinn-tostab-kooliumbruste-ohutust>
- Tallinna arengudokumendid. (2024). Tallinn. <https://www.tallinn.ee/et/strateegia/arengudokumendid>
- Tallinna keskkonnamüra vähendamise tegevuskava 2025–2029, Lisa 8.1 Tallinna müra vähendamise tegevuskava avalik arutelu MEMO. (2025).

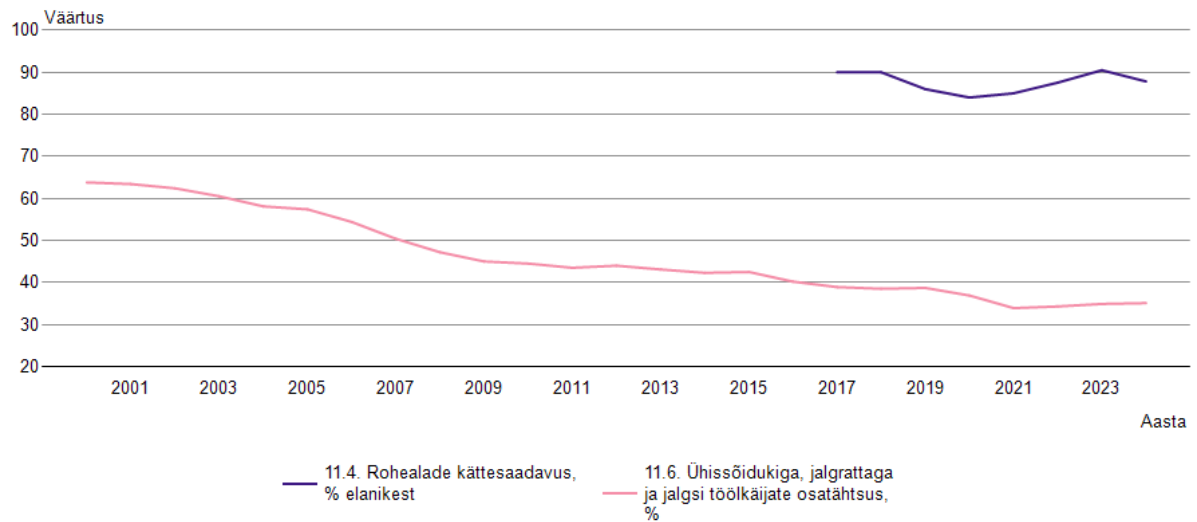
- <https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Tallinna%20keskkonnam%C3%BCra%20v%C3%A4hendamise%20tegevuskava%202025-2029.pdf#page=64.32>
- Tallinna koostamisel olevad arengudokumendid. (2025). Tallinn.
<https://www.tallinn.ee/et/strateegia/tallinna-koostamisel-olevad-arengudokumendid>
- Tallinna Linnavalitsus. (2021). *Kliimaneutraalne Tallinn: Tallinna säästva energiamajanduse ja kliimamuutustega kohanemise kava 2030*.
- Tallinna Linnavolikogu. (2023, november 16). *Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava: Liikuvuse valdkonna arengukava 2035*.
- Tallinna Strateegiakeskus. (2024). *Tallinn 2024 aastaväljaanne*.
https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Tallinn_2024_aastav2ljanne_web_v1.1.pdf#page=11.05
- Tartu Ülikooli liikumislabor. (2022). *LIIKUMINE, ÕPPIMINE JA HEAOLU. Ülevaade teadusuuringutest ja parimatest praktikatest koolides*. Haridus- ja Teadusministeerium.
- Tervise Arengu Instituut. (s.a.). *Ülemaailmne rasvumise päev: Probleem on Eestis suur nii täiskasvanute kui laste seas*. Salvestatud 20. mai 2025,
<https://www.tai.ee/et/uudised/ulemaailmne-rasvumise-paev-probleem-eestis-suur-nii-taiskasvanute-kui-laste-seas>
- Tooming, M. (2021, aprill 26). Rattastrateegia koostajad: Tallinn pole teinud vähimatki õigesti. *ERR*.
<https://www.err.ee/1608184132/rattastrateegia-koostajad-tallinn-pole-teinud-vahimutki-oigesti>
- Tooming, M. (2024, november 22). Tallinna peatänav projekteeritakse ikkagi 2016. Aasta võidutöö alusel. *ERR*.
<https://www.err.ee/1609528279/tallinna-peatänav-projekteeritakse-ikkagi-2016-aasta-voidutoo-alusel>
- Tooming, M., & Kiisel, I. (2024, november 19). Tallinn plaanib kaotada ära Paldiski maanteel ummikuid tekitanud rattatee. *ERR*.
<https://www.err.ee/1609525558/tallinn-plaanib-kaotada-ara-paldiski-maanteel-ummikuid-tekitanud-rattatee>
- UNICEF. (s.a.). *The Necessity of Urban Green Space for Children's Optimal Development*. Salvestatud 14. märts 2025,
<https://knowledge.unicef.org/resource/necessity-urban-green-space-childrens-optimal-development>
- UNICEF. (2018). *Child Friendly Cities and Communities Handbook*.
<https://www.childfriendlycities.org/reports/child-friendly-cities-and-communities-handbook>
- UNICEF. (2024). *The State of the World's Children*.
<https://www.unicef.org/reports/state-of-worlds-children/2024>

- Veber, T. (2020). *Lüklusmüra tervisemõjude hindamine Tartu ja Tallinna linnas* [Magistritöö]. Tartu Ülikool.
- Vidal, D. G., & Castro Seixas, E. (2022). Children's Green Infrastructure: Children and Their Rights to Nature and the City. *Frontiers in Sociology*, 7. Scopus.
<https://doi.org/10.3389/fsoc.2022.804535>
- Wang, X., Huang, J., Qin, Z., Gan, W., He, Z., & Li, X. (2025). Is the Children's 15-Minute City an Effective Framework for Enhancing Children's Health and Well-Being? An Empirical Analysis from Western China. *Buildings*, 15(2). Scopus.
<https://doi.org/10.3390/buildings15020248>
- Wells, N. M., & Evans, G. W. (2003). Nearby Nature: A Buffer of Life Stress among Rural Children. *Environment and Behavior*, 35(3), 311–330.
<https://doi.org/10.1177/0013916503035003001>
- Yang, Y., Wang, Q., Wu, D., Hang, T., Ding, H., Wu, Y., & Liu, Q. (2024). Constructing child-friendly cities: Comprehensive evaluation of street-level child-friendliness using the method of empathy-based stories, street view images, and deep learning. *Cities*, 154. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105385>
- Yoshinaga, M. (2024). Bullerby children in today's Japan. I. Kinoshita & M. Terada, *Social Capital for a Child-Friendly City* (1. tr, lk 115–125). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781003456223-11>
- Yuniastuti, E., & Hasibuan, H. S. (2019). *Child-friendly green open space to enhance the education process for children*. 243(1). Scopus.
<https://doi.org/10.1088/1755-1315/243/1/012161>

Lisa 1

Allikas: Statistikaamet (2025) andmete põhjal koostanud autor.

SN11: SÄÄSTVA ARENGU NÄITAJAD ÜRO EESMÄRKIDE PÕHJAL | Näitaja ning Aasta.



Allikas: Statistikaamet

Lisa 2

Allikas: Tim Gill (2021: 99-100):

9 põhimõtet lastekeskseks linnaplaneerimiseks:

- **1. põhimõte:** Võta omaks mitmekesisu, võrdsus ja kaasatus
- **2. põhimõte:** Ehita ühine visioon ja väärtuste kogum
- **3. põhimõte:** Kaasa lapsi tõhusalt
- **4. põhimõte:** Keskendu naabruskonna tasandile
- **5. põhimõte:** Kaasa õiged inimesed ja kujunda sobivad poliitikad
- **6. põhimõte:** Mõõda seda, mis tõeliselt loeb
- **7. põhimõte:** Ära jäta tähelepanuta reguleerimist, haldust ja hooldust
- **8. põhimõte:** Kasuta ära lihtsad võidud
- **9. põhimõte:** Arenda toetavat tegevuskeskkonda

Lastekeskselt kujundatud naabruskonna neli alustala:

1. **Elamisväärsed tänavad** – tänavad, kus on turvaline ja kus autod ei domineeri
2. **Jalakäija- ja jalgrattavõrgustikud** – terviklik ja turvaline kerginfrastruktuur, hea ligipääs ühistranspordile ning koolidele, lasteaedadele, poodidele ja vaba aja tegevustele
3. **Mänguline avalik ruum** – mitmekesised, turvalised, ligipääsetavad ja kaasavad kohad mängimiseks ja vaba aja veetmiseks, sealhulgas ohtralt rohealasid
4. **Elamisväärsed elamispinnad** – kodud, kust hooldajad saavad lapsi väljas mängimas silmas pidada, millel on vahetu juurdepääs õuealale ja mis loovad turvatunnet tänavapildi kaudu ("silmad tänaval")

Tööriistad lapsekeskseks linnaplaneerimiseks:

1. Kaasavad mõõdikud
2. Linnale visiooni loomine
3. Riskide ja kasude hindamine
4. Kaasamise lähteülesande koostamine
5. Kaasamise meetodid
6. Nõuanded, nipid ja refleksioonipunktid
7. Play space web
8. Hub and spoke rakendusmudel

9. Poliitikareformide *hit list*
10. Näitajate pikk nimekiri (*longlist*)
11. Võimaluste hetked ja asukohad
12. Programmide ideede menüü
13. Kümme tegevust, mis muudavad tänavad lastele paremaks
14. Kõigi vanuste ja võimekustele sobivate rattateede kujundusjuhis
15. Kümme maastikupõhist mängukujunduse eesmärki
16. Mänguala ideed alla kolmeaastastele lastele
17. Kontrollnimekiri teismeliste sobilike parkide loomiseks
18. Toronto: kõrge asustustihedusega elamualade parkide ja avatud ruumide *checklist*

Lisa 3

Vajadus	Linnaruumi aspektid
Tunnustus	• Autonoomsus iseseisvalt ringi liikuda • Laste kaasamine ruumiloomesse • Ligipääsetavus ja valikuvõimalused (mitmekesised ruumid eri tüüpidega lastele) • Võimalus kasutada ruumi mitmel viisil (näiteks plats, mis sobib nii mänguks, rulatamiseks, istumiseks)
Armastus ja kuuluvus	• Keskkond, mis soodustab laste omavahelist läbikäimist • Linnaruum, mis julgustab peresid koos õues tegutsema (nt kvaliteetsed rohealad)
Ohutus	• Andestavad linnatänavad (kiirusepiirangud kuni 30 km/h, rahustav tänavadisain) • Turvalised mängukohad • Jalakäijate ja ratturite lahusliikumine autoliiklusest • Iseseisvaks liikumiseks sobivad liikumisteed (nt kodu–kool liikumiskoridorid)
Füsioloogilised vajadused	• Vabadus liigse liikluse müra ja õhureostuse eest • Mängualad ja linnaruum, mis soodustavad füüsilist aktiivsust • Rohealad jalutuskäigu kaugusel igas linnaosas

Tabel 3. Linnaruumipõhine lastest lähtuv Maslow vajaduste püramiid