

Tallinna üldplaneeringu ideekorje

Tallinna Linnaplaneerimise Amet 2026



Tallinn

Sisukord

Kokkuvõte	4
Uuringu taust	6
Metoodika	8
Küsimused	11
Tulemused	13
1. Parandamist vajavad võimalused või tingimused	14
2. Enim hinnatud linnaruumi väärtused	15
2.1. Linnalise ja loodusliku keskkonna põimumine	16
2.2. Ühistransport ja ühendused	17
2.3. Linnaruumi mitmekesisus, arhitektuur ja pärand	18
2.4. Meri ja mereäärsed alad	19
3. Enim esile tõstetud murekohad linnaruumis	20
3.1. Rohelus kui Tallinna tugevus ja murekoht	21
3.2. Autokeskne ruumikasutus	22
3.3. Katkenud liikumisteed	23
3.4. Müra, saaste ja turvatunne	24
3.5. Linnaosadevahelise ühenduvuse probleemid	24
3.6. Linnaruumi hooldus ja korrashoid	25
4. Tallinna identiteeti kujundavad omadused	26
4.1. Tallinn kui eeskuju ja Tallinnale eeskujuks toodud linnad ning lahendused	28
5. Elanike visioonid tuleviku Tallinnast	30
5.1. Rohelisem, vaiksem ja kliimakindlam linn	30
5.2. Liikumisvabadus ja terviklikud ühendused	31
5.3. Turvaline ja ligipääsetav linnaruum	33
5.4. Elavad ja mitmekesised linnaosad	33
5.5. Linnaruumi mitmekesisust toetav areng	34
6. Teemade ja vastajarühmade vahelised seosed	34
6.1. Tasakaal olemasoleva säilitamise ja arengu vahel	35
6.2. Liikuvus ja igapäevane ligipääs	35
6.3. Roheluse erinevad funktsioonid	35
6.4. Kultuur, teenused ja ühendused	36
6.5. Hooldus ja kasutatavus	36
6.6. Keelevalik	36
6.7. Vanuserühmad	37

Sisukord

7. Linnaosade erinevused	38
7.1. Haabersti	39
7.2. Kesklinn	39
7.3. Kristiine	40
7.4. Lasnamäe	40
7.5. Mustamäe	41
7.6. Nõmme	41
7.7. Pirita	42
7.8. Põhja-Tallinn	43
Lisad	44
Lisa 1. Ideekorje avaleht	45
Lisa 2. Eestikeelne ankeet	46
Lisa 3. Inglisekeelne ankeet	48
Lisa 4. Venekeelne ankeet	50

Kokkuvõte

Tallinna Linnaplaneerimise Amet kutsus 2026. aasta suvel linlasi ja teisi Tallinnaga seotud inimesi kaasa rääkima Tallinna uue üldplaneeringu koostamise lähteseisukohtade etapis. Ideekorje eesmärk oli teada saada, **mis Tallinnas hästi toimib, mis on siinsed väärtused, mis vajab muutmist ja millest tuntakse linnas puudust ning millist Tallinna soovitakse näha järgmise 15–20 aasta jooksul**. Ideekorje toimus 29. maist 31. augustini 2026 ning selles osales 2276 inimest.

Peamised taipamised:

- **Tallinna peamiste väärtustena** tõusevad ideekorjes esile rohelus ja looduse lähedus, meri ja mereäärased alad, linnaruumi mitmekesisus, ajalooline kihistus ja eriilmelised asumid, ühistransport ning kultuuri-, teenuse- ja vaba aja võimalused.
- **Tallinna eripära** nähakse eelkõige erinevate keskkondade kooseksisteerimises ja läheduses: suhteliselt lühikese vahemaa jooksul on võimalik liikuda tihedast linnakeskkonnast ajaloolistesse asumitesse, parkidesse, linnametsadesse või mere äärde.
- **Arenguvajadustena toodi** esile paremad ja terviklikumad liikumis- ja ühistranspordiühendused, autokesksuse vähendamine ning jalgsi ja rattaga liikumise turvalisemaks muutmine. Samuti oodatakse roheluse ja olemasolevate loodusväärtuste säilitamist, rohkem tänavahaljastust ning sidusamat rohevõrgustikku. Olulised on väiksem müra ja õhusaaste, turvaline ja ligipääsetav avalik ruum ning parem linnaruumi hooldus ja korrashoid. Arenguvajadusena nähakse ka mereäärsete alade paremat ligipääsetavust ja sidusust ning kohalike teenuste, kultuuri- ja vaba aja võimaluste kättesaadavust.
- **Tuleviku Tallinna nähakse eelkõige** rohelisema, vaiksema, kliimakindlama, turvalisema ja paremini ühendatud linnana, kus terviklikud jalgsi-, ratta- ja ühistranspordiühendused võimaldavad eri vanuses ja erineva liikumisvõimega inimestel iseseisvalt liikuda. Soovitakse elavaid ja mitmekesiseid linnaosi, kus igapäevased teenused, haridus, kultuur ja vaba aja võimalused oleksid kodu lähedal ning avalik ruum toetaks nii liikumist kui ka viibimist.

Uuringu taust

Tallinna Linnaplaneerimise Amet korraldas 2026. aasta mai lõpust augusti lõpuni ideekorje, et kaardistada tallinlaste ning teiste Tallinnaga kokku puutuvate inimeste seisukohti linnaruumiliste küsimuste kohta. Kogutud sisendit kasutatakse Tallinna üldplaneeringu lähteseisukohtade koostamisel.

Metoodika

Ideekorje viidi läbi isetäidetava veebiküsitlusena ajavahemikul 29. mai kuni 31. august 2026. Ankeedi koostas Tallinna Linnaplaneerimise Amet. Ideekorje viidi läbi Microsoft Forms veebiplatvormil ning selleni pääses läbi Tallinna üldplaneeringu kodulehe www.tallinn.ee/2050. Üleskutset ideekorjes osalemiseks jagati nii erinevates Tallinna linna sotsiaalmeediakanalites (TikTok, Instagram, Facebook), Tallinna linnaosade Facebooki kanalites, erinevates Facebooki asumigruppides, raadios, kesklinna väliekraanidel, linnaosades tootemitel, linnaosade ajalehtedes ja linna raamatukogudes plakatitel. Ideekorjes osales kokku 2276 inimest. Nende seast valis 1929 inimest vastamiseks eesti, 265 vene ja 82 inglise keele.

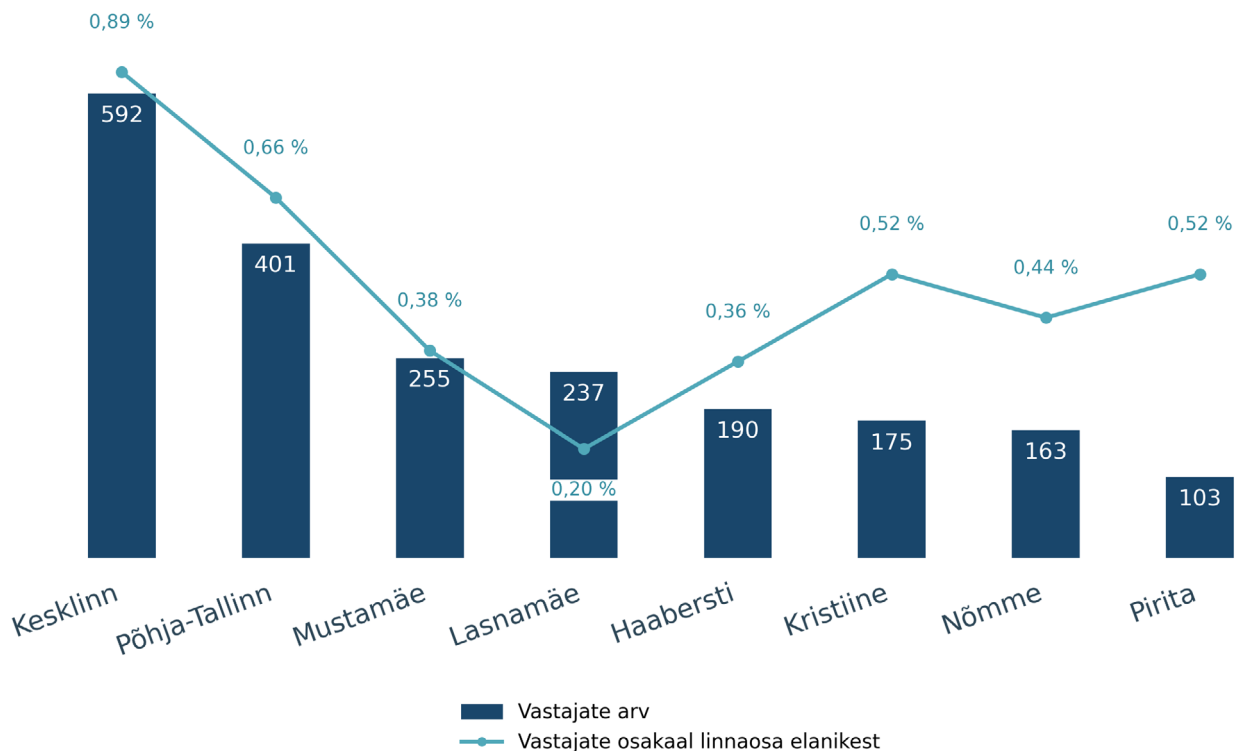
Ideekorjes osalemine oli anonüümne, kohustuslikuks olid märgitud vaid demograafilisi näitajaid puudutavad küsimused, kuid ka nende puhul oli võimalus vastusest keelduda või vastata oma sõnadega. Sisuküsimused ei olnud kohustuslikud ning vastajad said ise valida, millistele neist vastata – sellest tulenevalt esines ka küsimustele laekunud vastuste arvus mõõdukat kõikumist.

Andmete analüüs viidi läbi Microsoft Exceli keskkonnas. Avatud vastuste töötlemisel rakendati kvalitatiivse sisuanalüüsi (kontentanalüüsi) põhimõtteid, mille käigus toimus iteratiivne ja mitmeetapiline kodeerimine. Analüüsiprotsess hõlmas koodide loomist, nende süstematiseerimist koodipuudeks ning koodide pidevat võrdlemist ja täpsustamist, sealhulgas sisuliselt kattuvate koodide ühendamist. Seejärel koondati koodid temaatilisteks kategooriateks ning analüüsiti vastustes esile kerkinud tähendusmustreid, seisukohti ja teemasid. Tulemuste tõlgendamisel pöörati tähelepanu nii vastuste vahelistele seostele ja korduvatele trendidele kui ka nende võimalikule seotusele vastajate sotsiaaldemograafiliste tunnustega.

Ideekorje tulemused ei ole statistiliselt representatiivsed kogu Tallinna elanikkonna suhtes, kuna osalemine oli vabatahtlik ja kõigile avatud ning vastajaskond kujunes isevaliku teel. Seetõttu kajastavad tulemused ideekorjes osalenute hinnanguid, kogemusi ja ootusi ning neid ei saa üldistada kõigile Tallinna elanikele. Andmestikus esines üksikuid omavahel vastuolus olevaid vastuseid. Neli vastajat märkisid korraga nii Tallinnas elamise kui ka selle, et nad ei ela, tööta ega õpi Tallinnas, kuid külastavad linna sageli. Samuti esines üksikuid juhtumeid, kus Tallinna-seos ja märgitud peamine elukoht ei olnud omavahel kooskõlas või kus „Miski ei vaja minu elupiirkonnas parandamist“ märgiti koos konkreetsete parandamisvajadustega. Kokkuvõttes oli vastuolulisi vastuseid vähe ning need ei mõjutanud ideekorje põhijäreldusi.

Kõik Tallinna linnaosad olid ideekorjes esindatud, kuid osalus jagunes piirkonniti ebaühtlaselt (vt Joonis 1). Suurim osa vastajaid

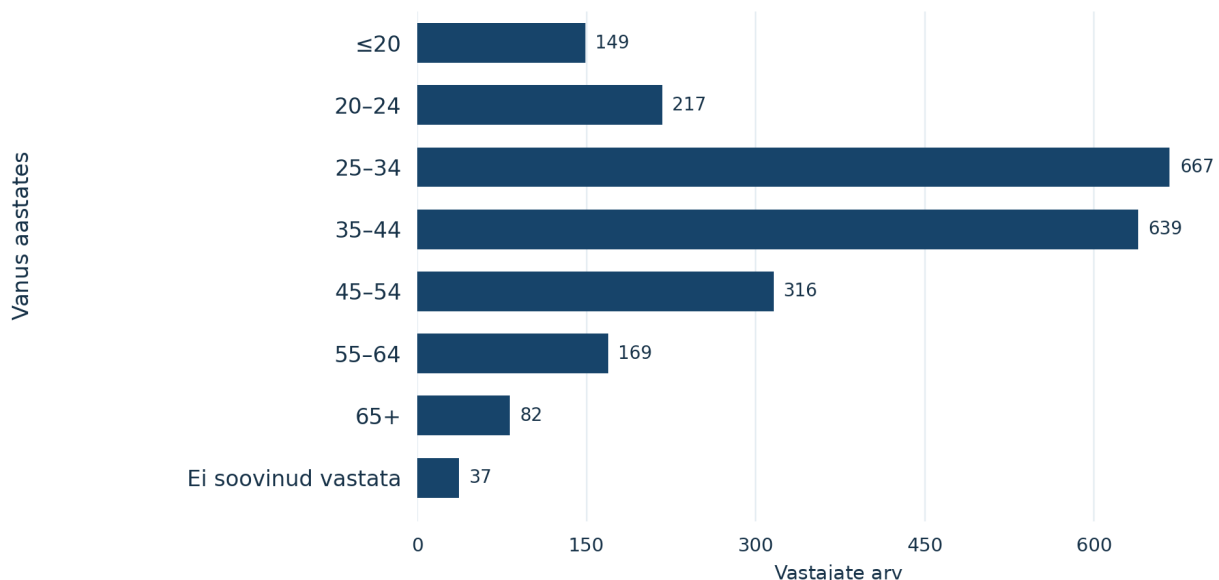
oli Kesklinnast ja Põhja-Tallinnast ning nende kahe linnaosa elanikud moodustasid kokku ligi poole kõigist osalejatest.



Joonis 1.

Vastajate jaotus elukoha järgi ja osakaal linnaosade elanikest. (TLPA, 2026)

Vanuseliselt olid ülekaalus 25–44-aastased vastajad, keda oli üle poole osalejatest (vt Joonis 2). Soolise jaotuse järgi moodustasid naised ligikaudu 58% ja mehed ligikaudu 38% vastajatest.



Joonis 2.

Ideekorjes osalenute vanuseline jaotus. (TLPA, 2026)

Valdav enamus vastajatest olid Tallinna elanikud, paljudel osalejatel oli Tallinnaga ka mitu samaaegset seost – näiteks elukoht ja töökoht, õppimine või lapse käimine Tallinna lasteaias või koolis. Samas esines ka vastajaid, kes ei ole praeguses eluetapis Tallinnaga otseselt seotud, kuid kes on lapsepõlves Tallinnas üles kasvanud/aega veetnud.

Küsimused

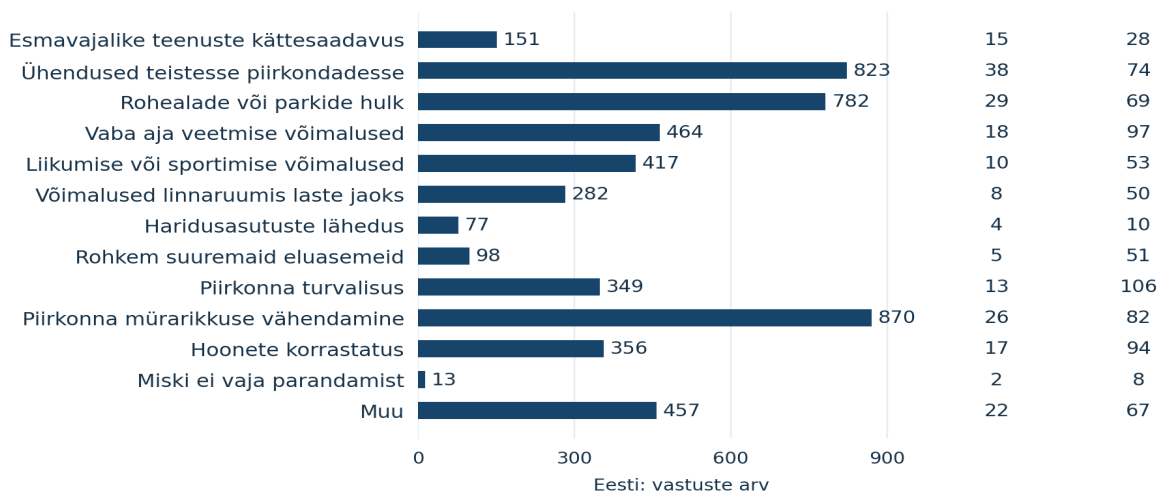
Raportis on tulemused esitatud ankeedi küsimuste kaupa:

- Mis nendest võimalustest või tingimustest vajaks parandamist Teie tänases elupiirkonnas? Valige kolm Teile enim tähtsamat võimalust/tingimust. Soovi korral põhjendage eelnevat vastust.
- Mis Teile Tallinna linnaruumis meeldib ja miks?
- Mis Teile Tallinna linnaruumis ei meeldi ja miks?
- Mis teeb Tallinna linnaruumi võrreldes teiste Eesti linnadega eriliseks, millest võiks eeskuju võtta?
- Milline võiks Tallinna linnaruum olla 20 aasta pärast?

Tulemused

1. Parandamist vajavad võimalused või tingimused

Ideekorje esimesele küsimusele „Mis nendest võimalustest või tingimustest vajaks parandamist Teie tänases elupiirkonnas?“ olid ette antud valikvastused (vt Lisa 2).



Märkus: inglise- ja venekeelsete vastuste kodeering on ligikaudne ja märksõnapõhine.

Joonis 3.
Mis vajab elupiirkonnas
parandamist? (TLPA, 2026)

Vastajatel oli võimalik valida kuni kolm elupiirkonna parandamist vajavat võimalust või tingimust. **Eesti- ja ingliskeelsetes vastustes kujuneb selgelt esile kolm peamist prioriteeti: ühendused teiste piirkondadega, rohealade ja parkide hulk ning müra- ja turvalisuse vähendamine (vt Joonis 3).** Eestikeelsetes vastustes on neist enim esindatud müra- ja turvalisuse vähendamine, millele järgnevad ühendused teiste piirkondadega ning rohealade ja parkide olemasolu. Inglisekeelsetes vastustes on esikohal ühendused teiste piirkondadega, järgnevad rohealad ja pargid ning müra- ja turvalisuse vähendamine.

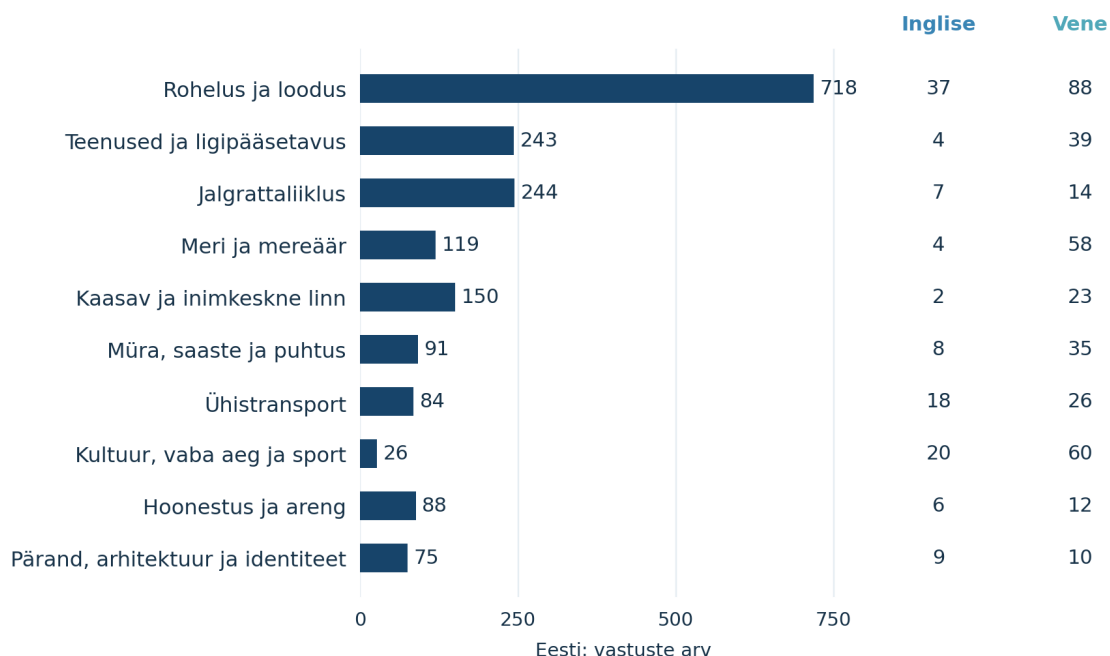
Venekeelsetes vastustes on prioriteetidid teistsuguse rõhuasetusega. Kõige sagedamini nimetatakse piirkonna turvalisust, vaba aja veetmise võimalusi ning hoonete seisukorda ja korrastatust. Neile järgnevad müra- ja turvalisuse vähendamine ja rohealade hulk, samal ajal kui ühendused teiste piirkondadega ei kuulu kolme enim valitud prioriteedi hulka.

Küsimusele järgnevalt oli vastajatel võimalik soovi korral ka oma eelnevat vastust kommenteerida – seda võimalust kasutati kokku 1230 korral. Üldjuhul täpsustati kommentaarides peamiselt prioriteetide taga olevaid konkreetseid igapäevaseid probleeme. **Kõige sagedamini kirjeldati ühistranspordi ja liikumisteede mittetoimivust, sealhulgas ebapiisavaid ühendusi, katkendlikke rattateid, kõnniteede seisukorda ja liiklusohutust.** Samuti pöörati tähelepanu roheluse säilitamisele, kodulähedastele puhke- ja tegevusvõimalustele, mürale ning kohaliku elukeskkonna

korras hoiule. Kommentaaridest ilmnese, et neid küsimusi käsitletakse sageli omavahel seotuna ning elupiirkonna kvaliteeti hinnatakse pigem tervikliku igapäevase kasutuskeskonna kui üksikute rajatiste põhjal.

2. Enim hinnatud linnaruumi väärtused

Järgmisena küsiti vastajatelt avatud vastusega küsimust, mis neile Tallinna linnaruumis meeldib. **Meeldivat linnaruumi käsitlevates vastustes korduvad eelkõige roheluse ja looduse, ühistranspordi ja ühenduste, kultuuri- ja vaba aja võimaluste, rattaliikluse, arhitektuuri ja pärandi ning mere ja mereäärsete aladega seotud teemad (vt Joonis 4).**



Märkus: inglise- ja venekeelsete vastuste kodeering on ligikaudne ja märksõnapõhine.

Joonis 4.
Meeldiva linnaruumiga seonduvad teemad.
(TLPA, 2026)

Vastajad hindavad Tallinna juures linnakeskkonna mitmekesisust ning võimalust kogeda ühe linna piires erineva iseloomuga linnaruumi. Samuti väärtustatakse nende keskkondade suhtelist lähedust ning võimalust ühendada igapäevane linnaline elu looduse, kultuuri ja vaba aja tegevustega.

„Tallinn on väike ja mitmekesine ja roheline – vahemaad on rattaga liikumiseks ideaalsed, linnaruum on kultuuriliselt mitmekihiline ja põnev.“

— 35-44-aastane naine, Põhja-Tallinn

2.1. Linnalise ja loodusliku keskkonna põimumine

Rohelust ja loodust seostatakse vastustes tihedalt linnakeskkonna üldise kvaliteediga. Positiivsena tuuakse esile võimalust liikuda ühe linna piires tihedast linnakeskkonnast parkidesse, metsadesse, mere äärde ja rahulikumatesse asumitesse. Tallinna väärtusena ei tajuta seega üksnes looduslike alade olemasolu, vaid ka nende paiknemist igapäevaste liikumiste ja tegevuste läheduses.

„Väga lühikese vahemaa jooksul võib liikuda ajaloolisest vanalinnast modernsesse kesklinna, rahulikesse puitasumitesse, mere äärde või rohelistele puhkealadele.“

— 35-44-aastane naine, Kesklinn

Oluliseks peetakse kodulähedasi parke ja haljasalasid, suuri puid, linnametsi ning rohelist liikumist. Positiivse linnakogemuse võivad kujundada ka väiksemad haljastatud tänavalõigud, üksikud kodu lähedale istutatud puud ja looduslikuma ilmega alad. Vastustes kajastub seejuures erinev arusaam soovitud linnaloodusest: ühelt poolt hinnatakse korrastatud parke, selgeid liikumisteid ja head valgustust, teisalt looduslikumaid ja vähem intensiivselt hooldatud alasid.

“I like the quieter districts or old wooden houses, with small roads, green spaces and the ability to cycle, walk.”

„Mulle meeldivad vaiksemad linnaosad ja vanad puitmajad, väikeste tänavate, rohealade ning rattaga ja jalgsi liikumise võimalustega.“

— 45-54-aastane mees, Põhja-Tallinn

Roheluse väärtustamine seostub sageli ka Tallinna kompaktsuse, mere läheduse, tänavate puhtuse ja ühistranspordi kasutamise võimalusega. Nii moodustavad linnaline keskkond, loodus ja liikumisvõimalused vastajate jaoks ühe tervikliku linnakogemuse.

„Мне нравится, что Таллинн – зелёный город, где парки, лес и море находятся совсем рядом. Также ценю чистоту улиц и удобный общественный транспорт.“

„Mulle meeldib, et Tallinn on roheline linn, kus pargid, mets ja meri asuvad väga lähedal. Samuti hindan tänavate puhtust ja mugavat ühistransporti.“

— 35-44-aastane naine, Lasnamäe

2.2. Ühistransport ja ühendused

Ühistransporti nähakse vastustes olulise võimalusena liikuda linnas iseseisvalt ja vähendada sõltuvust autost. Positiivsena nimetatakse olemasolevat liinivõrku, peatuste paiknemist, tasuta ühistransporti ning võimalust jõuda igapäevaste sihtkohtadeni ilma isikliku autota. Eriti tõstetakse esile trammi- ja rongiühendusi, mida peetakse mugavaks, selgeks ja meeldivaks liikumisvõimaluseks.

„Meeldib tramm ja rong, sest need on kõige mugavamad ja meeldivamad ühissõidukid.“

— 25-34-aastane naine, Põhja-Tallinna elanik

Ühistranspordi positiivne hinnang ei piirdu üksnes sõidukite või liinidega. Seda seostatakse ka peatusteni jõudmise, kõnniteede ja rattateede, istumisvõimaluste ning sihtkohtade lähedusega. Mitmes vastuses moodustavad ühistransport, jalakäiguruum ja rattaliiklus ühe tervikliku liikumissüsteemi.

„Общественный транспорт чистый и своевременный. Парки, обилие скамеечек и велодорожек. Тротуары в приличном состоянии. Красиво оформленные места у моря.“

„Ühistransport on puhas ja sõidab õigeaegselt. Leidub parke, palju pinke ja rattateid ning kõnniteed on korralikus seisukorras. Mereäärsed kohad on kaunilt kujundatud.“

— 35-44-aastane mees, Lasnamäe

Ühistransporti hinnatakse ka selle tõttu, et see võimaldab korraldada igapäevaelu ilma oma sõidukita. Positiivsena tuuakse lisaks ühistranspordile sageli esile rohelust, kompaktsust, teenuste lähedust ja rattaga liikumise võimalusi.

“Decent public transport and decent cycling network so I don't need to own a vehicle.”

„Korralik ühistransport ja rattavõrk võimaldavad mul elada ilma isikliku sõidukita.“

— 20-24-aastane mees, Lasnamäe

Samas sisaldavad ka positiivsed vastused sageli täpsustusi ühistranspordi edasise arendamise vajaduse kohta. Olemasolevat süsteemi väärtustatakse, kuid paremat ühenduvust seostatakse eelkõige ühistranspordi sõidukiiruse, väljumissageduse ning linnaosadevaheliste ühendustega. Seega käsitletakse

ühistransporti korruga Tallinna olemasoleva tugevuse ja arenguvõimalusena.

2.3. Linnaruumi mitmekesisus, arhitektuur ja pärand

Tallinna identiteeti seostatakse vastustes linnaruumi mitmekesisuse, eriilmeliste asumite ja ajaloolise kihistumisega. Väärtustatakse vanalinna, puitasumeid, erineva iseloomuga elamupiirkondi, nüüdisaegseid kvartaleid, rohelist ja merd. Nende elementide kooseksisteerimist peetakse Tallinna üheks olulisemaks omaduseks.

„Meeldivad eriilmelised linnaosad ja nende lähedus ehk linna kompaktsus.“

— 25–34-aastane naine, Kesklinn

Positiivselt hinnatakse piirkondi, kus on säilinud äratuntav ruumiline iseloom ning kus ajalooline hoonestus, uus arhitektuur, tänavaruum ja hoonetevaheline ruum moodustavad tajutava terviku. Sageli nimetatakse vanalinna, Kalamaja, Kadriorgu, Telliskivi, Rotermanni kvartalit ja Noblessnerit. Uute arenduste juures väärtustatakse vanade hoonete kasutuselevõttu ning eri ajastute arhitektuuri kooseksisteerimist.

“Tallinn has a great diverse architectural mix that should be treasured. Areas like Old Town, Kalamaja, Telliskivi or Rotermanni each have their own urban feel and environment.”

„Tallinnas on väärtuslik ja mitmekesine arhitektuur, mida tuleks hoida. Vanalinnal, Kalamajal, Telliskivil ja Rotermanni kvartalil on kõigil oma linnaline ilme ja keskkond.“

— Kuni 20-aastane mees, Kesklinn

Vastustes hinnatakse ka linna inimhõõtmelisust. Väiksemad tänavad, madalam hoonestus, tänavatasandil paiknevad tegevused, väikeettevõtted ja rohelus muudavad vastajate hinnangul piirkonnad kutsuvaks ning loovad võimalusi seal viibimiseks, mitte ainult läbimiseks. Arhitektuuri väärtus ei seisne seega üksnes hoonete välisilmes, vaid ka selles, millise igapäevase ruumikogemuse need koos tänavate ja avaliku ruumiga kujundavad.

2.4. Meri ja mereäärsed alad

Merd ja mereäärseid alasid käsitletakse vastustes Tallinna olulise loodusliku ja ruumilise väärtusena. Positiivsena nimetatakse mere lähedust, randu, promenaade ning avalikkusele avatud endisi sadama- ja tööstusalasid. Eriti hinnatakse võimalust ühendada mereäärne liikumine jalutamise, rattasõidu, sportimise, arhitektuuri ja vaba aja veetmisega.

„Suured lehtpuud ja väärikad puiesteed, mida võiks alati rohkem olla. Palju toredaid miljööväärtuslikke asumeid. Meri ja aina avatumaks muutuv mereäär. Tramm, sest see on loodussäästlik ja mugav ühistransport. Vanalinn kogu oma ilus.“

— 25-43-aastane naine, Põhja-Tallinna elanik

Mereäärseid alasid ei käsitleta üksnes vaatamisväärsusena, vaid igapäevase avaliku ruumina. Positiivse kogemuse kujundavad ligipääsetavus, promenaadide sidusus, rattateed, istumis- ja tegevusvõimalused ning ühendused ülejäänud linnaga.

„Мне нравятся променады вдоль моря и велодорожки. Я на велосипеде часто езжу и считаю его очень удобным видом транспорта.“

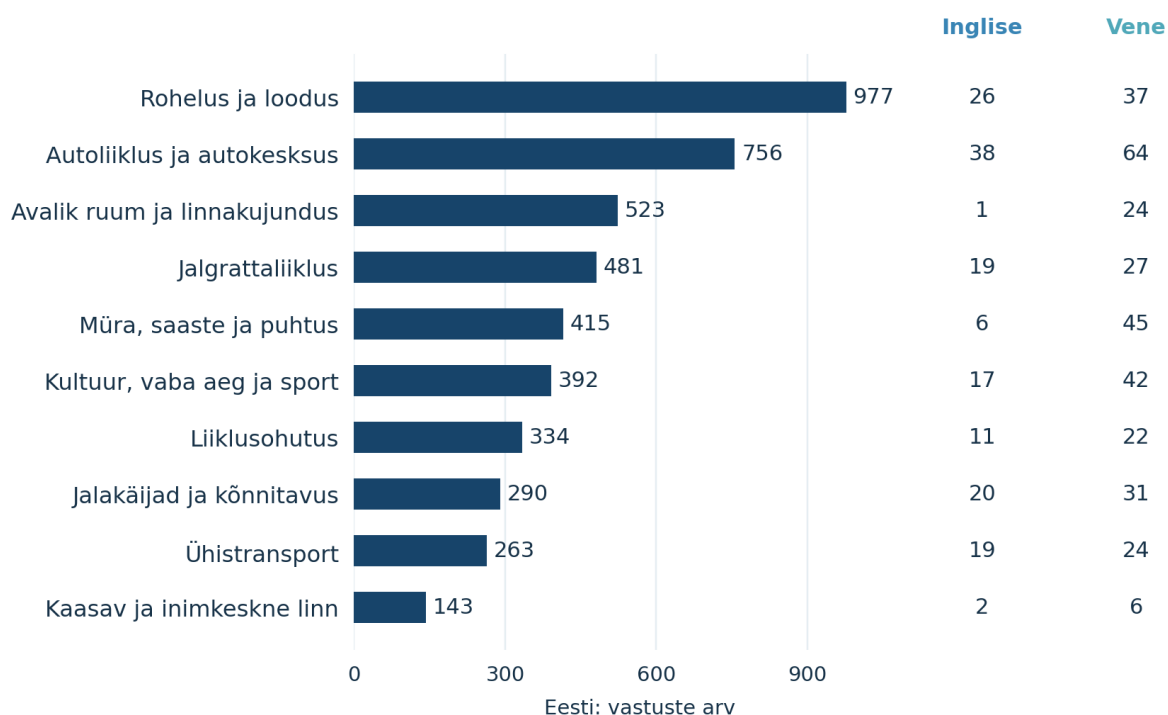
„Mulle meeldivad mereäärsed promenaadid ja rattateed. Sõidan ise sageli rattaga ning pean seda väga mugavaks liikumisviisiks.“

— 35–43-aastane naine, Kristiine

Mereäärsete alade avanemist märgatakse ja väärtustatakse, kuid positiivseteski vastustes ilmneb ootus, et need alad moodustaksid senisest sidusama ning mitmekesisema avaliku ruumi. Mere lähedus on Tallinna tugevus eelkõige siis, kui sinna pääseb mugavalt jalgsi, rattaga või ühistranspordiga ning mere ääres leidub võimalusi nii liikumiseks kui ka pikemaks viibimiseks.

3. Enim esile tõstetud murekohad linnaruumis

Avatud küsimusele „Mis Teile Tallinna linnaruumis ei meeldi ja miks?“ vastas 2091 inimest. Tähelepanuväärne on, et kõige sagedamini käsitleti ka selles küsimuses roheluse ja loodusega seotud teemasid, mida esines kolmandikus kõigist vastustes. See täiendab meeldiva linnaruumi küsimuse tulemusi, kus rohelus ja loodus olid samuti kõige nähtavamad. Kahe küsimuse koostoimes ilmneb, et rohelus on korraga üks Tallinna olulisemaid tugevusi ja üks selgemaid murekohti. **Vastajad kritiseerivad roheluse vähenemist, puude raiumist, vähest tänavahaljastust, rohealade täisehitamist ning haljastuse ebaühtlast kvaliteeti ja hooldust (vt Joonis 5).**



Märkus: inglise- ja venekeelsete vastuste kodeering on ligikaudne ja märksõnapõhine.

Joonis 5.
Märksõnad, millega seoses Tallinnas esineb puudusi.
(TLPA, 2026)

Roheluse ja looduse järel tõusid kõige sagedamini esile autoliikluse ja autokesksusega seotud puudused. Vastajad viitasid suurele liikluskoormusele, autode domineerimisele avalikus ruumis, parkimissurvele ning vajadusele tasakaalustada erinevate liikumisviiside ruumikasutust. Samuti mainiti sageli avaliku ruumi ja linnakujunduse probleeme, sealhulgas vähest ruumilist kvaliteeti, ebaatraktiivseid tänavaruume ja väheseid viibimisvõimalusi.

Jalgrattaliiklusega seotud puuduste puhul toodi esile rattateede katkendlikkus, tervikliku võrgustiku puudumine, ebaturvalised ristmikud, ratturite ebapiisav eraldamine auto- ja jalakäijate liiklusest ning taristu ebaühtlane kvaliteet ja hooldus. Lisaks tõusid vastustes esile müra, saaste ja puhtusega seotud probleemid,

kultuuri- ja vaba aja võimaluste puudujäägid, liiklusohutuse küsimused, jalgsi liikumise ebamugavus ning ühistranspordi ja ühenduste puudused. Kategooriad kattuvad, sest üks vastus võis sisaldada mitut omavahel seotud teemat, näiteks vähest tänavahaljastust, autokeskset tänavaruumi, kitsast kõnniteed, katkendlikku rattateed, liiga kiiret autoliiklust ja sellest tulenevat müra.

3.1. Rohelus kui Tallinna tugevus ja murekoht

Roheluse kohta esitatud kriitika puudutab mitut erinevat tasandit. Ühelt poolt tuntakse muret olemasolevate puude, parkide, linnametsade ja looduslike alade säilimise pärast. Teisalt soovitakse rohkem igapäevast tänavahaljastust, eriti suuremate liikluskoridoride, peatuste ja jalakäiguteede äärde. Kolmandaks kritiseeritakse haljastuse hooldust, sealhulgas uute puude ebapiisavat hooldust, korrastamata rohealasid või vastupidi liiga sagedast niitmist ja looduslike alade liigset korrastamist.

„Kesklinnas on nii vähe rohelist ja haljastust. Ülimalt piinlik on mööda Narva maanteed liikuda. Pole olemas koledamat magistraali.“

— 25–34-aastane naine, Kesklinn

Roheluse vähesust ei käsitleta ainult esteetilise probleemina, vaid seostatakse ka õhutemperatuuri tõusu, liiklusrumina, õhusaaste, tolmu, varju puudumise ja jala käimise ebamugavusega. Seetõttu ei pruugi suur park ühes linnaosas asendada puid ja haljastust inimese igapäevasel teekonnal teises.

“Some areas, especially within Kesklinn or around the larger main roads, lack greenery like trees, and also feel very car-centric at the cost of the pedestrian.”

„Mõnes piirkonnas, eriti Kesklinnas ja suuremate põhiteede ääres, napib rohelist ja puid ning autokesksus tuleb jalakäijate arvelt.“

— Kuni 20-aastane mees, Kesklinn

Vastustes ilmneb ka roheluse säilitamise ja hooldamise vaheline vastuolu. Osa vastajaid soovib korrastatuid rohealasid, teised aga vähem niitmist, rohkem elurikkust ja looduslikuma ilmega linnakeskkonda. Mõlemat vaadet ühendab ootus, et roheluse kujundamine ja hooldamine oleks teadlik tegu ning vastaks ala funktsioonile.

„Не нравится, что слишком коротко и слишком часто стригут траву и рубят деревья. Короткая уродливая трава без полевых цветов - это некрасиво, выглядит как нищий ландшафт. Спеленные деревья - это просто боль.“

„Mulle ei meeldi, et muru niidetakse liiga madalalt ja liiga sageli ning puid raiutakse. Madal muru ilma põllulilledeta ei ole ilus ja jätab vaese maastiku mulje. Langetatud puud teevad lihtsalt haiget.“

— Kesklinna elanik

3.2. Autokeskne ruumikasutus

Autokesksuse kriitika puudutab eelkõige tänavaruumi korraldust: sõiduteedele ja parklatele määratakse suur ruum, kuid jalakäija ja ratturi teekond võib selle tõttu katkeda või muutuda ebamugavaks. Haljastus jääb seejuures sageli tahaplaanile ning liikluskiirus ja autode hulk määravad tänava üldise iseloomu.

„Ei meeldi autokeskne tänavaruum. Ruum on võetud haljastuselt, jalakäijatelt, avalikult ruumilt ja on antud erasõidukitele.“

— 25-34-aastane mees, Kesklinn

Eriti kriitiliselt kirjeldatakse kesklinna ja elamupiirkondi läbivaid suuri magistraale. Neid tajutakse ruumiliste barjääridena, mis eraldavad linnaosi, muudavad jalakäijate liikumisteed konnad pikemaks ning vähendavad tänavaruumi atraktiivsust viibimiskohana. Tänav ei toimi sellisel juhul elukeskkonnana, vaid eelkõige liikluskoridorina.

“I don't like how big roads divide up the inner city. Even just outside old town you have 4 lane roads where cars speed through. This creates these barriers and dead space where it is not nice to be.”

„Mulle ei meeldi, kuidas suured teed kesklinna osadeks lõikavad. Juba vahetult vanalinna kõrval on neljarealist teed, kus autod kiiresti sõidavad. Need tekitavad barjääre ja surnud ruumi, kus ei ole meeldiv viibida.“

— 45–54-aastane mees, Põhja-Tallinn

Samas leidub ka vastuseid, milles kritiseeritakse autoliiklusele eraldatud ruumi vähendamist, rattaradade rajamist sõiduradade arvelt või autoga liikumise ebamugavamaks muutmist.

3.3. Katkenud liikumisteed

Jalgsi- ja rattaliikluse taristu puhul on üks keskseid probleeme katkestuste rohkus. Rattatee, kõnnitee või roheline ühendus võib olla mõnes lõigus hästi lahendatud, kuid üks halb ristmik, kõrge äärekivi, liiga kitsas teelõik või ootamatult lõppev rada muudab kogu teekonna ebameeldivaks. Seetõttu on kriitika sageli vähem seotud lahenduste täieliku puudumisega ning rohkem nende katkendlikkuse ja ebajärjekindlusega.

„Jalgratta infrastruktuuri läbimõtlematu rajamine – jalgrattateed on katkendlikud ja paljudes kohtades jalgratturile eluohtlikud, puudub ühtne ja loogiline võrgustik.“

— 20–24-aastane mees, Haabersti

Katkendlikkus tekitab omakorda konflikte eri liikujate vahel. Kui rattur ei tunne end sõiduteel turvaliselt või eraldatud rattatee puudub, kandub rattaliiklus kõnniteele, kus võivad tunnetada ohtu jalakäijad, väikelapsed, eakad ja liikumisraskustega inimesed. Vastustes kritiseeritakse seega nii rattateede vähesust kui ka lahendusi, mis on rajatud jalakäijate ruumi arvelt või jätavad eri liikumisviiside piirid ebaselgeks.

„Мне не нравится что велосипедные дорожки сделаны только в одном направлении, из-за этого велосипедисты, мини мопеды и скутеры едут на тротуарах мешая пешеходам. Сейчас у пешеходов не остается места безопасно передвигаться пешком по городу.“

„Mulle ei meeldi, et rattateed on rajatud ainult ühes suunas, mistõttu sõidavad ratturid, minimopeedid ja tõukerattad kõnniteedel ning häirivad jalakäijaid. Jalakäijatele ei jää enam piisavalt ruumi, et linnas turvaliselt liikuda.“

— 25–34-aastane naine, Kesklinn

Tervikvaates osutavad need vastused vajadusele hinnata kogu teekonna toimivust. Rattatee või kõnnitee pikkusest üksi ei piisa, kui see ei ole ühendatud teiste lõikude, peatuste ja sihtkohtadega.

„Главные проблемы городской среды Таллина связаны с наследием автоцентричного планирования 1990–2000-х годов и фрагментарностью инфраструктуры. Городу пока не хватает единого связующего каркаса, из-за чего удачные урбанистические решения остаются изолированными.“

„Tallinna linnakeskkonna peamised probleemid on seotud 1990.–2000. aastate autokeskse planeerimise pärandi ja taristu killustatusega. Linnal puudub seni ühtne ühendav raamistik, mistõttu jäävad õnnestunud linnaruumilahendused üksteisest eraldatuks.“

— 34–44-aastane naine, elukoht väljaspool Tallinna

3.4. Müra, saaste ja turvatunne

Vastustes seostatakse müra lisaks üldisele häirivusele ka puhkamise, vestlemise ja tänavaruumis viibimise võimaluste vähenemise ning elukeskkonna kvaliteedi halvenemisega.

„Müra, õhusaaste, liiga kiiresti sõitvad autod kihutavad ka väikestel tänavatel.“

— 25–34-aastane naine, ei ela Tallinnas

Liiklusohutust kirjeldatakse konkreetsete olukordade kaudu: laps ei saa iseseisvalt kooli, lapsevankriga ei mahu ohutussaarele ootama, rattur ei julge sõiduteel liikuda või tuleb ülekäigurajal seista kiiresti liikuvate autode vahetus läheduses. Turvalisus ei tähenda seega ainult õnnetuste arvu, vaid ka seda, kas inimene julgeb tänavat kasutada ilma pideva pinge ja valvelolekuta.

“I dislike that there are not enough physically separated bike lanes. I dislike the tremendous noise and that cars are worshipped by the towns government instead of treating all inhabitants the same e.g. children, elderly, pedestrians, bicycles... Pedestrians have to wait two or three traffic light phases to cross one street while cars only need one and also shower people in water when it rains.”

„Mulle ei meeldi, et füüsiliselt eraldatud rattateid ei ole piisavalt. Samuti häirib tugev müra ja autode eelistamine selle asemel, et kohelda võrdselt kõiki linnaelanikke, sealhulgas lapsi, eakaid, jalakäijaid ja rattureid. Jalakäijad peavad ühe tänava ületamiseks ootama kaks või kolm fooritsükli, autod aga ainult ühe.“

— 55–64-aastane naine, Kesklinn

3.5. Linnaosadevahelise ühenduvuse probleemid

Ühistranspordi kriitika keskendub eelkõige sõidukiirusele, väljumissagedusele, ümberistumistele ja linnaosadevaheliste

ühenduste puudulikkusele. Mitmes vastuses kirjeldatakse, et ühistransport võimaldab küll sihtkohta jõuda, kuid teekond on võrreldes autoga märgatavalt pikem või eeldab kesklinna läbimist.

„Из района в район на общественном транспорте нужно ехать через центр.“

„Ühest linnaosast teise tuleb ühistranspordiga sõita kesklinna kaudu.“

— 45–54-aastane naine, Põhja-Tallinn

Ühenduse kvaliteeti ei hinnata ainult liini olemasolu järgi, vaid vaadatakse kogu teekonda. Olulised on sõiduaeg, ümberistumise mugavus, graafikute sobivus ning peatuseni ja peatusest edasi liikumine. Seetõttu võivad tasuta ühistransport ja ulatuslik liinivõrk olla hinnatud tugevused, kuid konkreetsed igapäevased läbitavad teekonnad siiski ebamugavad.

“Most of the public transportation connections go through Hobujaama as a hub. For example, there is no public transport that would take me without that connection from my residence place in Kadriorg to my work place in Fahle.”

„Enamik ühistranspordiühendusi läbib Hobujaama sõlmepunkti. Näiteks ei ole ühendust, mis viiks mind Kadrioru kodust Fahle piirkonnas asuvasse töökohta ilma Hobujaama kaudu sõitmata.“

— 25–34-aastane naine, Kesklinn

3.6. Linnaruumi hooldus ja korrashoid

Prügi, katkised teekatted, kulunud kõnniteed, ebapiisav lumekoristus, puudulik valgustus, ebamugavad peatuste asukohad ja hooldamata tänavamööbel võivad eraldi vaadates tunduda väikeste probleemidena. Vastustes kirjeldatakse neid siiski sageli koos ning nende koosmõju kujundab hinnangu sellele, kas linn on hooliv, töökindel ja järjepidev.

„Korrastamata alad, lohakus, hoolimatus jms. Rajatakse kalleid rekreatsiooni- ja istutusalasid ning siis jäetakse nõuetekohaselt hooldamata, ei kasteta, rohita jne.“

— 45–54-aastane naine, Kesklinn

Hooldusprobleemid mõjutavad otseselt ligipääsetavust. Katkine kõnnitee, kõrge äärekivi, koristamata lumi või ebapiisav istekohtade

arv muudab ruumi eriti keeruliseks eakatele, liikumisraskustega inimestele ja lapsevankriga liikujatele. Hooldus ei ole seega ainult tehniline järeltegevus, vaid üks linnaruumi kasutatavuse põhieeldusi.

„Не нравится: новые остановки общественного транспорта, где на скамейке могут сидеть только 2 человека. Я инвалид и не могу долго стоять. Поставьте хотя бы рядом с остановками ещё скамейки или переделайте их, чтобы было больше сидячих мест.“

„Mulle ei meeldi uued ühistranspordipeatused, kus pingil saab istuda ainult kaks inimest. Mul on puue ja ma ei saa kaua seista. Peatuste juurde tuleks paigaldada rohkem pinke või teha need ümber nii, et istekohti oleks rohkem.“

— 35–44-aastane naine, Pirita

4. Tallinna identiteeti kujundavad omadused

Avatud küsimuse, mis teeb Tallinna linnaruumi võrreldes teiste Eesti linnadega eriliseks ja millest võiks eeskuju võtta, vastuste põhjal seostatakse Tallinna eripära eelkõige **ruumilise mitmekesisuse ja eriilmeliste keskkondade lähedusega**. Ühe linna piires paiknevad ajalooline vanalinn, puitasumid, eri ajastute elamualad, uuemad kvartalid, sadamaalad, meri, rannad, pargid ja linnametsad. Vastajate jaoks ei seisne erilisus üksnes nende elementide olemasolus, vaid võimaluses kogeda neid suhteliselt lühikeste vahemaade jooksul.

„Tallinna teeb võrreldes teiste Eesti linnadega eriliseks eelkõige selle ruumiline mitmekesisus ja suur potentsiaal ühendada tihe linnakeskkond, mereäär, ajaloolised asumid ning väga lähedal asuv mitmekesine linnaloodus.“

— 35-44-aastane, Põhja-Tallinna

Tallinna ajaloolist iseloomu ei seostata ainult vanalinnaga. Oluliseks peetakse ka puitasumeid, eri ajastute arhitektuuri, vanade tööstusalade uut kasutust ning linnaruumi ajaloolist kihilisust. Eriilmelised piirkonnad kujundavad linna, kus naabruskondadel on erinev hoonestus, tänavaruum, elurütm ja avaliku ruumi

kasutus. Mitmekesisust hinnatakse ka seetõttu, et Tallinn ei ole ainult ajalooline ega ainult nüüdisaegne linn. Positiivselt tuuakse esile vanade hoonete korrastamist ja uut kasutust, eri ajastute arhitektuuri kooselinemist ning piirkondi, kus uus hoonestus ei ole varasemat linnakihti täielikult asendanud.

“It is diverse, its cool that we can mix old architecture with new architecture and so on plus keep a lot of the old just by renovating it..”

„Tallinn on mitmekesine. Tore on see, et vana ja uut arhitektuuri saab omavahel ühendada ning suure osa vanast renoveerimise kaudu säilitada.“

— 25–34-aastane naine, Põhja-Tallinn

Vanalinna väärtuseks peetakse lisaks arhitektuurile selle keskset asukohta ja igapäevast kasutatavust. Ajalooline linnakeskus ei ole ülejäänud linnast täielikult eraldatud vaatamisväärsus, vaid osa kohalike elanike igapäevastest liikumistest ja tegevustest.

“The Old Town that is very much the centre of the city. It feels like locals and tourists alike can make use of the historic city centre as part of their daily life.”

„Vanalinn on selgelt linna keskpunkt. Tundub, et nii kohalikud kui ka turistid saavad ajaloolist linnakeskust kasutada oma igapäevaelu osana.“

— 25–34-aastane mees, Kesklinn

Tallinna erilisust kujundavad vastajate hinnangul ka meri ja linnaloodus. Mere lähedus, rannad, avanevad sadamaalad, linnametsad ja pargid võimaldavad ühendada linnalise elu looduses viibimisega. Rohelus ei ilmne eraldiseisva väärtusena, vaid osana linna üldisest ruumilisest mitmekesisusest.

Eripärana nimetatakse ka pealinnale omast teenuste, töökohtade, kultuuri ja tegevuste koondumist. Tallinn pakub võrreldes väiksemate Eesti linnadega rohkem töö-, õppimis-, kultuuri- ja vaba aja võimalusi, kuid säilitab samal ajal suhteliselt kompaktsed vahemaad. Tallinna eripära kujuneb seega kolme omaduse koostoimes: suurlinnaline valik, eriilmelised piirkonnad ja looduse lähedus.

4.1. Tallinn kui eeskuju ja Tallinnale eeskujuks toodud linnad ning lahendused

Kui vastajad kirjeldasid, millest võiksid teised linnad Tallinna puhul eeskuju võtta, nimetati eelkõige ajaloolise pärandi säilitamist, rohealade ja linnalooduse lähedust, ühistransporti, kultuurielu ning endiste tööstus- ja sadamaalade avamist uutele kasutustele. Eeskujuväärseks peetakse seega eelkõige lahendusi, mis seovad olemasoleva linnaruumi uute funktsioonidega, mitte üksikuid silmapaistvaid objekte.

Üks selgemaid eeskujuväärseid omadusi on ajaloolise linnaruumi püsimine igapäevases kasutuses. Vanalinna ja miljööväärtuslike asumite puhul hinnatakse seda, et pärand ei ole ainult säilitatud, vaid selles elatakse, töötatakse, liigutakse ja kasutatakse teenuseid.

“The presence of a walkable old town with no car circulating there.”

„Kõnnitava vanalinna olemasolu, kus autod ei liikle.“

— 25–34-aastane naine, Lasnamäe

Samuti nähakse eeskuju eriilmeliste piirkondade säilitamises. Vastuste põhjal ei tähenda hea linnaruumi areng kogu linna ühetaoliseks muutmist. Väärtuslikuks peetakse seda, et piirkondadel säilib oma hoonestuslaad, tänavaruum ja kohalik identiteet. Eeskujulikuks peetakse vanade hoonete kohandamist uueks kasutuseks ning lahendusi, kus uus arhitektuur täiendab olemasolevat keskkonda.

Ühistranspordi puhul nimetatakse eeskujuna selle laia kättesaadavust ja tasuta kasutamist registreeritud Tallinna elanikele. Samuti tõstetakse esile trammi- ja rongiliiklust ning ühistranspordi rolli igapäevase liikumise võimaldamisel. Positiivne hinnang ja kriitika esinevad siiski kõrvuti: süsteemi olemasolu ja ulatust peetakse tugevuseks, kuid selle kiirust, linnaosade vahelisi ühendusi ja ümberistumiste mugavust nähakse jätkuvalt arengukohana. Võimalik eeskuju seisneb seega pigem ühistranspordi põhimõttelises tähtsustamises kui süsteemi kõigi osade praeguses toimimises.

Eeskujulikuks peetakse ka endiste tööstus- ja sadamaalade muutumist avalikkusele ligipääsetavateks piirkondadeks. Rotermanni kvartal, Noblessner ja Telliskivi näitavad vastajate jaoks, kuidas varem suletud või üheotstarbelisi piirkondi saab avada elamiseks, töötamiseks, kultuuriks ja vaba aja veetmiseks. Positiivne hinnang ei tähenda siiski kriitikavaba toetust: mitmes vastuses osutatakse ka nende piirkondade kõrgele hinnatasemele,

ärilisele iseloomule ja piiratud sotsiaalsele mitmekesisusele.

Paljud vastajad pöörasid küsimuse ümber ja nimetasid linnu, kellelt Tallinn võiks ise õppida. Eesti linnadest tõsteti kõige sagedamini esile Tartut, mida seostati linnaruumiliste muudatuste julgema elluviimise, jalgrattaringluse, avaliku ruumi arendamise ning spetsialistide kaasamisega.

„Linnaruumil on väga palju potentsiaali ja inimesi, kasutajaid on väga palju. Tallinn võiks eeskuju võtta nt Tartust, kus on ellu viidud mitmeid suuri projekte linnaruumi parendamiseks kaasates nii linnaplaneerijaid, maastikuarhitekte kui ka arhitekte.“

— 25–34-aastane naine, Lasnamäe

Eesti linnadest nimetati korduvalt ka Pärnut ja Viljandit. Pärnu puhul tõsteti esile tänavate rekonstrueerimist, rannaga seotud avalikku ruumi, haljastust ja liiklusohutust. Viljandit, Haapsalut, Kuressaaret ja Elvat seostati eelkõige inimliku mõõtkava, kompaktse keskuse, meeldiva avaliku ruumi ja kohaliku ettevõtluse võimalustega.

„Eeskuju peaks võtma Pärnust. Rekonstrueeritakse linnatänavad, pidevalt lisatakse ilusaid kujusi, puid rannas. Samuti hoolitakse liiklusohutusest.“

— 20-24-aastane naine, Põhja-Tallinn

„Mulle tundub et Tallinn võiks teistelt rohkem eeskuju võtta. Vaadates linnaruumilisi arenguid, siis me ainult kakleme ja ei tee midagi aastaid, teised (Tartu, Pärnu, Viljandi nt) on 10 sammuga juba ära teinud parendusi.“

— 25–34-aastane naine, Põhja-Tallinn

Välisriikide linnadest nimetati kõige sagedamini Helsingit, mida seostati hea ühistranspordi taseme, rattaliikluse, mereäärsete alade, linnaregiooni ühenduste ja rohelise avaliku ruumiga. Sageli nimetati ka Kopenhaagenit, mida peeti eelkõige tervikliku rattavõrgu, autovabade piirkondade ja inimesekeskse tänavaruumi eeskujuks.

„Eriliseks teeb inimeste rohkus ja eeskuju võiksime võtta Helsingist või Gdanskist. Rohkem oleks vaja tunneleid ja sildu ning kiireid läbipääse linnaosade vahel“

— 35–44-aastane naine, Haabersti

Korduvalt toodi eeskujudena välja ka Stockholm, Amsterdam, Pariis, Oslo, Oulu ja Vilnius.

5. Elanike visioonid tuleviku Tallinnast

Tallinna linnaruumi tulevikku kirjeldavaid eraldiseisvaid ettepanekuid oli ca 4500. **Tuleviku-Tallinna nähakse eelkõige rohelisema, ratta- ja jalakäijasõbralikuma, vaiksema ning turvalisema linnana.** Samuti soovitakse kiiremat ja paremini ühendatud ühistransporti, rohkem trammi- ja rongiliine, vähem autokeskset tänavaruumi ning mitmekesisemaid kultuuri- ja vaba aja veetmise võimalusi.

Vastustes ei domineeri tehnoloogilised uuendused ega üksikud suurobjektid. Pigem keskendutakse muutustele, mis parandaksid igapäevast elukeskkonda: rohkem rohelist ja tegevusvõimalusi, vähem müra ja saastet ning mugavamad teekonnad jalgsi, rattaga ja ühistranspordiga. Üks vastaja võtab selle kokku tervikliku ja inimesekeskse visioonina:

„Kõikide inimestega arvestav. Rohkem ohutuid rattateid. Tänaval saab kõndida ka nii, et kuuled, mida sõber räägib (vähem müra), rohkem mitmekülgset haljastust. Ühistranspordiga saab kiirelt ja mugavalt liikuda erinevate sihtkohtade vahel.“

— 25–34-aastane naine, ei ela Tallinnas.

Vastajate jaoks ei ole rohelus, liikuvus, vaikus ja turvalisus üksteisest eraldiseisvad eesmärgid. Soovitud tulevikulinnas toetavad need omadused üksteist ning kujundavad tervikliku igapäevase linnakogemuse.

5.1. Rohelisem, vaiksem ja kliimakindlam linn

Kõige enam soovitakse, et tuleviku-Tallinnas oleks rohkem rohelist. Vastustes nimetatakse suuri puid, tänavahaljastust, parke, linnametsi, rohekoridore, kogukonnaaedu ja väiksemaid kodulähedasi haljasalasid. Oluliseks peetakse ka olemasolevate looduslike alade säilitamist ja nende omavahelist ühendamist.

Rohelus peaks olema osa tänavatest, elamupiirkondadest ja igapäevastest liikumisteedest, mitte paiknema ainult üksikutes parkides. Ühes vastuses kirjeldatakse soovitud tänavaruumi väga konkreetselt:

„Midagi sellist nagu enda koduhoov. Kõike mida enda koju ei paneks neid oleks ka linnaruumis vähem. Vähem asfalti ja rohkem puid, pöösaid, vähem ajutisi lillepotte ja rohkem püsilahendusi, vähem mudateid ja rohkem püsihõnniteid jne. Minimaalne seegi.“

— 20–24-aastane mees, Mustamäe

Koduse hoovi võrdlus osutab ootusele, et linnaruumi kujundataks sama läbimõeldult ja pikaajaliselt nagu inimeste vahetut elukeskkonda. Eelistatakse püsivat haljastust, suuri puid ja kvaliteetseid teekatteid ajutiste või kiiresti vananevate lahenduste asemel.

Venekeelsetes vastustes seostati rohelisemat tulevikku ka kliimamuutustega kohanemise, energiatõhususe ning laste ja noorte tegevusvõimalustega:

„Больше зелени и адаптация к климату, современные детские и спортивные зоны, новые высотные здания будут появляться точечно, новые районы будут более энергоэффективными, развитие порта и их окраины.“

„Rohkem rohelust ja kliimaga kohanemist, tänapäevased laste- ja spordialad, uued kõrghooned kerkivad üksikutes kohtades, uued piirkonnad muutuvad energiatõhusamaks ning arenevad sadam ja seda ümbritsevad alad.“

— 25–34-aastane naine, Lasnamäe

Roheline Tallinn ei ole ainult ilusam, vaid ka kliimamuutustega paremini kohanev, energiatõhusam ja igapäevaelu toetavam linn.

Vaiksemat tulevikulinna seostatakse eelkõige väiksema liiklusrumina, puhtama õhu ja rahulikuma tänavaruumiga. Vastustes soovitakse, et tänaval saaks kõndida, vestelda ja viibida ilma, et liiklusrumina kogu ruumikogemust määraks. Vaikus ei tähenda selles kontekstis tegevusetut või inimtühja linna. Pigem soovitakse vähendada liiklusest tulenevat müra ja närvilisust, et tänavatele saaks tekkida rohkem suhtlemist, viibimist ja kohalikku elu.

5.2. Liikumisvabadus ja terviklikud ühendused

Tuleviku-Tallinnas soovitakse liikuda mugavalt jalgsi, jalgratta ja ühistranspordiga nii, et isiklik auto ei oleks igapäevaste käikude tegemiseks vältimatu. Liikumisvabadust kirjeldatakse võimalusena valida sobiv liikumisviis vastavalt teekonnale, vanusele ja vajadustele.

Inglisekeelsetes vastustes väljendatakse seda sageli selge prioriteetide muutusena:

“Much more emphasis on public transport, cycle infrastructure and walking. Less focus on road building.”

„Palju suurem rõhk ühistranspordil, rattataristul ja jalgsi liikumisel. Vähem rõhku autoteede ehitamisel.“

— 45–54-aastane mees, Põhja-Tallinn

Rattasõbraliku linna all peetakse silmas eelkõige katkematut, turvalist ja füüsiliselt sõiduteest eraldatud rattavõrku. Rattateed peaksid ühendama elukohti töökohtade, koolide, teenuste, parkide ja ühistranspordisõlmedega. Üksikutest kvaliteetsetest lõikudest ei piisa, kui rada katkeb ristmikul või suunab ratturi ootamatult sõiduteele või kõnniteele.

„Trammiühendus igasse linnaosasse. Eraldatud jalgrattateed nii sõiduteest kui ka jalakäijatest, mis ühendavad kõiki linnaosi. Kitsamad sõiduteed, mis ei laseks kihutada, mis omakorda tähendab vaiksemaid tänavaid. Rohkem puid, hbaseid parke.“

— 25–34-aastane naine, Põhja-Tallinn

Selles vastuses ühendatakse rattateede terviklikkus, ühistransport, liikluskiirus, müra ja rohelus üheks linnaruumi korraldamise põhimõtteks. Rattatee ei ole lihtsalt eraldiseisev rajatis, vaid osa linnaosast ühendavast võrgust.

Jalakäijasõbralik Tallinn tähendab vastajate kirjeldustes laiemaid ja korras kõnniteid, mugavamaid teeületusi, jalakäijaga arvestavaid fooritsükleid, väiksemaid liikluskiirusi ning rohkem puid, pinke ja varjualuseid. Oluliseks peetakse, et teekond oleks meeldiv juba iseenesest, mitte ainult võimalus sihtkohta jõuda.

„Oluliselt mõnusamalt ühendatud ka siis, kui sa parasjagu ei soovi autoroolis olla. Tänavad ja teekonnad võiksid olla mõnusad juba iseenesest.“

— 25-34-aastane naine, Põhja-Tallinn

Ühistranspordilt oodatakse suuremat sõidukiirust, töökindlust ja ekspressliine. Eriti soovitakse parandada linnaosade vahelisi ühendusi, et teekonnad ei peaks alati kulgema läbi kesklinna. Vastustes nimetatakse rohkem trammi- ja rongiliine, ühistranspordi eelissõiduradu, mugavamaid ümberistumisi ning tihedamat graafikut.

„Roheline, korraliku rattateede võrgustikuga [...]. Rongiga

saab sõita Koplisse, trammiga Lasnamäele [...]. Vanalinnas on autoga liikumine keelatud [...]. Linnas on turvaline liigelda nii 5aastasel kui ka 85aastasel inimesel.“

— 35–44-aastane naine, Kristiine

See visioon seob transpordivõrgu ja ligipääsetavuse. Hästi ühendatud linna mõõdupuuks ei ole üksnes liikumiskiirus, vaid ka see, kas võrgustikku saavad iseseisvalt kasutada eri vanuses inimesed.

5.3. Turvaline ja ligipääsetav linnaruum

Tulevikuvisioonides ei tähenda turvalisus ainult väiksemat õnnetuste arvu, vaid võimalust linnas iseseisvalt liikuda. Eriti seostatakse seda laste kooli- ja huvitegevuste teekondade, eakate vajaduste ning nägemis-, kuulmis- ja liikumisraskustega inimeste ligipääsuga.

„Чтобы дети безопасно могли передвигаться по улицам [...]. чтобы слабовидящим и слабослышащим больше было помощи на улицах и в транспорте, ну и естественно маломобильным людям.“

„Lapsed peaksid saama tänavatel turvaliselt liikuda ning nägemis-, kuulmis- ja liikumisraskustega inimestele peaks tänavatel ja ühistranspordis olema rohkem tuge.“

— 25–34-aastane naine, Lasnamäe

Ligipääsetavust ei käsitleta tulevikuvisioonides eraldiseisva erivajaduste teemana. Turvalise ja kasutatava linna mõõdupuuks on see, kas erinevas vanuses ning erineva liikumis-, nägemis- või kuulmisvõimega inimesed saavad tänavatel ja ühistranspordis iseseisvalt hakkama. Seetõttu mõistetakse ligipääsetavust laiemalt kui üksikute kaldteede või madalate äärekivide rajamist.

5.4. Elavad ja mitmekesised linnaosad

Tulevikuvisioonides soovitakse, et kultuur, teenused, sündmused ja vaba aja veetmise võimalused oleksid senisest ühtlasemalt jaotunud. Vastajad kirjeldavad kohalikke keskusi, kus igapäevased teenused, kultuur, sport ja kohtumispaidad asuvad kodu lähedal ning on mugavalt ligipääsetavad jalgsi, rattaga ja ühistranspordiga.

Elav linn ei tähenda ainult suuri sündmusi või kaubanduskeskusi. Soovitakse väiksemaid kultuuri nautimise kohti, raamatukogusid, kogukonnaruume, noortele mõeldud tegevuspaiku, turge, kohvikuid, mänguväljakuid, sportimisvõimalusi ja tasuta

viibimiskohti.

Kohalike keskuste arendamine võiks vähendada vajadust sõita iga tegevuse pärast kesklinna. See muudaks elamupiirkonnad mitmekesisemaks, toetaks kohalikku ettevõtlust ja looks rohkem tänavaelu.

„Veelgi enam selliseid Rotermanni laadseid kogukonna kohtumispaiku, kus ägedaid lahendusi ja enam kunsti.“

— 45–54-aastane naine, Kesklinn

Ingliskeelsetes vastustes rõhutatakse ka öhtuse ja öise linnaruumi elavust ning teenuste kättesaadavust:

“I hope Tallinn is a city that is alive day and night - more 24/7 pharmacies, groceries or shops, restaurants.”

„Loodan, et Tallinn on päeval ja öösel elav linn, kus on rohkem ööpäev läbi avatud apteek, toidukauplusi, teisi poode ja restorane.“

— 35–44-aastane naine, Kristiine

5.5. Linnaruumi mitmekesisust toetav areng

Tuleviku-Tallinna uusarendustelt oodatakse paremat seost olemasoleva linnaruumi ja kohalike vajadustega. Vastustes peetakse tähtsaks kvaliteetset hoonetevahelist ruumi, tänavatasandil paiknevaid teenuseid, mitmekesist arhitektuuri, piisavat haljastust ning häid ühendusi ülejäänud linnaga.

Mõnes vastuses nähakse tehnoloogial olulist toetavat rolli. Nimetatakse autonoomseid sõidukeid, tunnelühendusi, energiat tootvaid hooneid, linnafarme, metrood ja uusi ühistranspordilahendusi.

„Tunneliühendus Helsingiga, kiire ühistransport [...] linnafarmid, energiat isetootev ja äramajandav, varjend igale elanikule, köisraudtee ühendus Naissaarega.“

— 45–54-aastane mees, Mustamäe

6. Teemade ja vastajarühmade vahelised seosed

Järgnev osa hõlmab kahte analüüsitasandit: teemade omavahelisi

seoseid vastustes ning samade teemade erinevaid rõhuasetusi vastajarühmade ja linnaosade lõikes. Käsitlus keskendub roheluse, liikuvuse, turvalisuse, teenuste ja avaliku ruumi kvaliteedi koosmõjule ning nende tähenduse varieerumisele vastamise keele, vanuserühma ja piirkondliku konteksti järgi.

6.1. Tasakaal olemasoleva säilitamise ja arengu vahel

Ideekorje vastustes kirjeldatakse Tallinna peamiste väärtustena rohelust ja looduse lähedust, merd ja mereäärseid alasid, ajaloolist kihilisust, eriilmelisi asumeid ning kultuuri-, teenuse- ja vaba aja võimalusi. Tallinna eripära ei seostata ühe kindla sümboliga, vaid erinevate linnaliste ja looduslike keskkondade koosmõju ning suhtelise lähedusega.

Mitmed Tallinna tugevused tõusevad esile ka arenguvajadustena. Roheluse puhul juhitakse tähelepanu selle säilimisele ja tänavahaljastuse vähesusele, mereäärsete alade puhul ligipääsetavusele ning ühistranspordi puhul aeglastele ja ümberistumist nõudvatele ühendustele. Laiem probleemistik seostub katkendlike jalgsi- ja rattateedega, liiklusohutuse, müra, saaste ning autoliikluse ruumilise ülekaaluga.

Tuleviku-Tallinna kirjeldatakse rohelisema, vaiksema, turvalisema ja paremini ühendatud linnana. Vastustes soovitakse säilitada linna olemasolevat looduslikku ja ruumilist eripära, parandades samal ajal igapäevaste teekondade terviklikkust, avaliku ruumi kasutatavust ning teenuste ja tegevusvõimaluste kättesaadavust eri linnaosades.

6.2. Liikuvus ja igapäevane ligipääs

Ühistransport, jalgsi liikumine ja rattaliiklus seostuvad vastustes juurdepääsuga töökohtadele, haridusele, teenustele, kultuurile ja vaba aja võimalustele. Liikumisvõimalusi kirjeldatakse enamasti kogu teekonna kaudu. Teekonna kasutatavust võivad mõjutada puuduv kõnniteelõik, katkev rattatee, keeruline ristmik, ümberistumise vajadus või ühistranspordi sõiduaeg. Seetõttu ei käsitleta vastustes liikumisviise alati eraldi, vaid omavahel seotud võrgustikuna.

Liikuvuse ja iseseisvuse seos tuleb esile eri vanuses ning erineva liikumisvõimega inimeste kirjeldustes. Laste puhul käsitletakse kooli ja huvitegevuste juurde jõudmist, noorte puhul hariduse, töö ja kohtumispaikade ligipääsetavust ning eakate puhul teenuste lähedust, ühistransporti ja teekonnal puhkamise võimalusi.

6.3. Roheluse erinevad funktsioonid

Rohelus seostub vastustes lisaks parkidele ja looduslikele aladele

ka tänavaruumi, liikumisteede ning elamute lähiümbrusega.

Roheluse puhul käsitletakse kolme peamist mõõdet:

- olemasolevate puude, parkide, linnametsade ja looduslike alade säilitamist;
- puude, põõsaste ja väiksemate rohealade lisamist;
- rohealade ja roheliste liikumisteede omavahelist sidumist.

Haljastust seostatakse varju, kuumuse ja müra vähendamise, sademevee juhtimise ning jalgsi ja rattaga liikumise mugavusega. Samuti kajastuvad vastustes erinevad ootused rohealade hooldusele. Osa vastajaid eelistab looduslikumaid ja vähem niidetud alasid, teised rõhutavad korrastatust, nähtavust ja hooldatud liikumisteid.

6.4. Kultuur, teenused ja ühendused

Kultuuri- ja vaba aja võimalusi käsitletakse vastustes koos nende asukoha, lahtiolekuaegade, hinnataseme ja ligipääsetavusega. Tegevuskohtade kasutamist mõjutab see, kas sinna saab ühistranspordiga, jalgsi või rattaga ning kas ühendused toimivad ka öhtul ja nädalavahetusel. Samuti seostatakse ühistranspordipeatuste ümbrust kohalike teenuste ja avaliku ruumiga. Vastustes käsitletakse seega nii tegevuste olemasolu kui ka võimalust nendeni jõuda.

6.5. Hooldus ja kasutatavus

Hooldusega seotud küsimused esinevad vastustes mitme teema juures. Nimetatakse teekatete seisukorda, lumekoristust, valgustust, prügi, haljastuse hooldamist, ühistranspordipeatusi, pinke ja muud tänavamööblit. Hooldus seostub eelkõige linnaruumi aastaringse kasutatavusega. Sama teekonna kasutamist võivad mõjutada nii teekatte seisukord, valgustus, talvine hooldus kui ka istekohtade olemasolu. Samuti käsitletakse vastustes uute lahenduste pikaajalist korrashoidu ja nende ühendamist olemasoleva linnaruumiga.

6.6. Keelevalik

Keelepõhises võrdluses käsitletakse vastamise keelt, mitte vastaja rahvust. Küsimustiku keelevalik ei anna piisavat alust järelduste tegemiseks inimese rahvuse, emakeele või kultuurilise kuuluvuse kohta. Samuti võivad keelevalikut mõjutada küsimustiku kättesaadavus, keeleoskus ja vastaja isiklik eelistus.

Kõigis kolmes keelerühmas korduvad üldjoontes samad põhiteemad: rohelus, turvalisus, liikumisvõimalused, teenuste kättesaadavus, avaliku ruumi kasutatavus ning kultuuri- ja vaba

aja võimalused. Erinevused avalduvad peamiselt selles, millisel üldistustasandil neid teemasid käsitletakse ja milliste näidete kaudu vajadusi kirjeldatakse.

Eestikeelsetes vastustes seostatakse konkreetseid tähelepanekuid sagedamini üldisemate linnaruumi ja planeerimise küsimustega. Näiteks käsitletakse üksikuid rattateid või tänavaid osana terviklikust liikumisvõrgust, rohelist rohevõrgustiku ja linnalooduse säilitamise küsimusena ning autoliiklust tänavaruumi jaotuse ja autokesksuse kaudu. Samuti esinevad nähtavalt arhitektuurilise pärandi, linnaosade eriilmelisuse ja planeerimise järjepidevuse teemad.

Ingliskeelsetes vastustes kasutatakse sagedamini võrdlusi teiste Euroopa linnadega. Rattaliiklust, ühistransporti, jalakäiku, tänavahaljastust ja aktiivset tänavaelu käsitletakse sageli ühe tervikliku linnakvaliteedi osadena. Vastustes pööratakse tähelepanu ka eri liikumisviiside omavahelisele sidumisele, tänavaruumi inimhõõtmelisusele ning sellele, kuidas Tallinn paigutub rahvusvahelisse linnaruumi arengu konteksti.

Venekeelsetes vastustes kirjeldatakse linnaruumi sagedamini konkreetsete igapäevaste kasutusolukordade kaudu. Nähtavamad on tänavate ja hoonete korrashoid, kõnniteede seisukord, valgustus, istekohtade ja prügikastide olemasolu, laste tegevusvõimalused, ühistranspordiliinide otsekohesus ning kohalike teenuste kättesaadavus. Turvalisust käsitletakse nii liiklusohutuse kui ka avalikus ruumis viibimise ja korra vaatenurgast.

Keelerühmade erineva suuruse ja vastuste erineva detailsusastme tõttu tuleb neid tähelepanekuid käsitleda kvalitatiivsete rõhuasetustena. Nende põhjal ei saa teha Tallinna elanikkonnale üldistatavaid järeldusi ega hinnata, kui levinud on mõni seisukoht vastavat keelt kasutavate elanike seas tervikuna.

6.7. Vanuserühmad

Vanuserühmade vastustes korduvad suures osas samad teemad, erinevused ilmnevad peamiselt selles, milliste igapäevaste tegevuste ja vajadustega neid teemasid seostatakse.

Kuni 24-aastaste vastustes seostuvad ühistransport, rattaliiklus ja jalgsi liikumine võimalusega jõuda iseseisvalt haridusasutustesse, tööle, kultuuri- ja vaba aja tegevustesse ning kohtumispaikadesse. Nähtavad on ka taskukohasuse, noortele sobivate tegevuskohtade ja avalikus ruumis tasuta viibimise teemad. Liikumisvõimaluste puhul on oluline nii ühenduste olemasolu kui ka nende toimimine öhtuti ja nädalavahetustel, mil ühistranspordi hõredam graafik võib piirata tegevustes osalemist.

25–44-aastaste vastustes seostuvad tänavaruumi ja liikuvuse

küsimused sagedamini pere igapäevase korraldusega. Esile tulevad laste iseseisev liikumine, turvalised kooli- ja lasteaia teed, rattataristu, kõnniteede kvaliteet ning liiklusohutus. Samuti käsitletakse teenuste, haridusasutuste ja vaba aja võimaluste paiknemist elukoha suhtes. Kui laps ei saa iseseisvalt kooli või huviringi liikuda, suureneb pere sõltuvus autost ja lapse saatmisele kuluv aeg. Seetõttu kirjeldatakse linnaruumi kvaliteeti selles rühmas sageli igapäevaste teekondade toimivuse kaudu.

45–64-aastaste vastustes tõusevad rohkem esile taristu töökindlus, linnaruumi korrashoid ja planeerimise järjepidevus. Tähelepanu pööratakse teekatete seisukorrale, talihooldusele, ühistranspordi usaldusväärsusele, kohalike teenuste säilimisele ning uute lahenduste sobivusele olemasoleva keskkonnaga. Samuti on nähtavad ajaloolise pärandi, väljakujunenud rohealade ja linnaosade iseloomu hoidmise teemad.

65-aastaste ja vanemate vastustes keskendutakse sagedamini lähiümbruse praktilisele kasutatavusele. Olulised on teenuste ja ühistranspordipeatuste lähedus, sõiduplaanide sobivus, kõnniteede seisukord, libeduse ja lume mõju, piisav valgustus ning istekohtade olemasolu. Tähelepanu pööratakse kogu teekonnale kodust peatuse, kaupluse, tervishoiuteenuse või muu igapäevase sihtkohani. Selle vanuserühma väiksema vastajate arvu tõttu tuleb tulemusi käsitleda ettevaatlikult ning vältida nende üldistamist kõigile Tallinna vanemaealistele elanikele.

7. Linnaosade erinevused

Linnaosades korduvad üldjoontes samad teemad, eelkõige rohelus, ühendused, kohalikud teenused, liiklusohutus ja avaliku ruumi kvaliteet. Erinevused avalduvad selles, milline on linnaosa ruumiline struktuur, milliseid funktsioone piirkond täidab ning millised probleemid kohalikes ja ülelinnalistes liikumistes esile tulevad.

Linnaosade võrdlus ei osuta erinevatele linnavisioonidele, vaid erinevatele lähteolukordadele. Ühised teemad avalduvad piirkonniti erinevalt: tihedamates ja kesksamates linnaosades seostuvad need sagedamini liikluskoormuse, hajusamates piirkondades pikemate vahemaade ning väljakujunenud elamualadel olemasoleva hoonestuse, roheluse ja avaliku ruumi uuendamisega.

Linnaosadevahelise liikuvuse puhul kirjeldatakse keskusesuunalisi ühendusi üldjuhul paremini toimivana kui ristisuunalisi ühendusi. Mitme suure elamupiirkonna vaheline teekond võib eeldada Kesklinna läbimist, ümberistumist või autokasutust ka siis, kui lähte- ja sihtkoht asuvad geograafiliselt suhteliselt lähedal. Eriti ilmneb see Lasnamäe, Mustamäe,

Haabersti, Pirita, Nõmme ja Põhja-Tallinna vahelistes ühendustes.

7.1. Haabersti

Haabersti märkis peamise elukohana 190 vastajat. Kõige sagedamini nimetati probleemsete valdkondadena ühendusi teiste piirkondadega ning vaba aja võimalusi. Järgnesid müra vähendamine, rohealad, turvalisus ja hoonete korrastatus. Haridusasutuste lähedus tõusis Haaberstis esile rohkem kui enamikus teistes linnaosades.

Haabersti tugevustena käsitletakse Öismäe rohelust, Harku järve ja metsa, mere lähedust, mänguväljakuid ning suuremate vaba aja ja kaubanduse sihtkohtade olemasolu. Samuti hinnatakse eri piirkondi ühendavaid kergliiklusteid, kuigi nende sidusust ülejäänud linnaga peetakse ebaühtlaseks.

Piirkonna hajusam struktuur ja pikemad vahemaad mõjutavad igapäevaseid liikumisvalikuid. Vastustes kirjeldatakse ühistranspordi aeglust, ümberistumisi ja Kesklinna läbimise vajadust. Ühenduste puhul nimetatakse Kesklinna, Mustamäe, Kristiine, Põhja-Tallinna, lennujaama ja teiste läänepoolsete piirkondade suundi. Autokasutust käsitletakse sageli ruumilisest struktuurist ja teenuste asukohast tuleneva praktilise vajadusena.

Haabersti tulevikku seostatakse kiiremate ühistranspordiühenduste, terviklikuma rattavõrgu ja kohalike teenuste tugevdamisega. Samuti nähakse võimalust parandada mereäärseid ja Põhja-Tallinna suunalisi ühendusi. Piirkonna puhul on keskne küsimus, kuidas vähendada pikkadest vahemaadest tulenevat liikumiskoormust ilma kohalikke rohealasid vähendamata.

7.2. Kesklinn

Kesklinna märkis peamise elukohana 592 vastajat. Kõige sagedamini nimetati parandamist vajavate valdkondadena müra vähendamist ja rohealade hulka. Järgnesid ühendused teiste piirkondadega, liikumis- ja sportimisvõimalused ning laste võimalused linnaruumis.

Kesklinna tugevusena kirjeldatakse töökohtade, teenuste, kultuuri ja ühistranspordi koondumist ning võimalust teha suur osa igapäevastest käikudest jalgsi. Samuti väärtustatakse vanalinna, Kadriorgu, ajaloolist hoonestust, parke ja eriilmelisi asumeid. Need omadused kujundavad Kesklinna nii kohaliku elukeskkonna kui ka ülelinnalise sihtkohana.

Probleemid seostuvad peamiselt autoliikluse, magistraalide, liikluse müra, õhusaaste ja vähese tänavahaljastusega. Liivalaia tänavat, Pärnu maanteed, Narva maanteed ja teisi suuremaid

liikluskoridore kirjeldatakse sageli kohalikke teekondi katkestavate või ebameeldivaks muutvate ruumidena. Jalakäijate puhul nimetatakse kitsaid ja halvas seisukorras kõnniteid, pikki fooritsükleid ning väikeseid ohutussaari. Lastega liikujate ja ratturite puhul tõusevad esile liiklusohutus ja teekondade katkendlikkus.

Kesklinna tulevikku seostatakse väiksema liiklusrumina, rohkema tänavahaljastuse, tervikliku ratta- ja kõnnivõrgu ning parema avaliku ruumiga. Samal ajal soovitakse säilitada teenuste, kultuuri ja ajaloolise keskkonna mitmekesisus. Kesklinna keskne teema on seega ülelinnalise ligipääsetavuse ja kohaliku elukeskkonna koostoime.

7.3. Kristiine

Kristiine märkis peamise elukohana 175 vastajat. Probleemkohtadena toodi esile müra vähendamist ja ühendusi teiste piirkondadega nimetati võrdselt kõige sagedamini, neile järgnesid rohealad ja vaba aja võimalused.

Kristiine tugevustena tuuakse esile keskset asukohta, rohelist eramupiirkondi, majadevahelisi haljasalasid ning teenuste suhtelist lähedust. Piirkonna paiknemine Kesklinna ja läänepoolsete linnaosade vahel loob võimaluse liikuda eri suundades, kuid suured liikluskoridorid mõjutavad kohalike teekondade kvaliteeti.

Sõpruse puiestee, Mustamäe tee, Tulika tänava ja Kristiine ristmiku puhul kirjeldatakse müra, keerukaid teeületusi ning jalgsi- ja rattateede katkemist. Vastustes osutatakse ka sellele, et magistraalid võivad jagada linnaosa osadeks, mille vahel on ühistranspordiga või kergliiklejana ebamugav liikuda. Samuti käsitletakse tihendamise mõju parkimisele, kõnniteedele ja olemasolevale rohelusele.

Kristiine tulevikku seostatakse kohalike ühenduste parandamise, liiklusrumina vähendamise, tänavahaljastuse lisamise ning terviklikumate kõnni- ja rattateedega. Linnaosa keskne eripära on erinevus geograafilise läheduse ja tegeliku kohaliku ligipääsetavuse vahel.

7.4. Lasnamäe

Lasnamäe märkis peamise elukohana 237 vastajat. Kõige sagedamini nimetati parandamist vajavate valdkondadena vaba aja võimalusi, hoonete korrastatust ja turvalisust. Nendele järgnesid müra vähendamine ja ühendused teiste piirkondadega.

Lasnamäe tugevustena tuuakse esile igapäevaste teenuste lähedust, ühistranspordi olemasolu, hoonetevahelist vaba ruumi, parke ning laste mänguväljakuid. Pae park ja teised korrastatud

rohealad esinevad positiivsete näidetena. Piirkonna planeeritud struktuur võimaldab paljudes kohtades jõuda poodide, koolide ja muude teenusteni suhteliselt lühikese teekonnaga.

Arenguvajadused puudutavad eelkõige hoonete ja avaliku ruumi uuendamist, kohalikku kultuuri- ja tänavaelu ning ühendusi teiste linnaosadega. Ühistranspordi puhul hinnatakse kesklinnasuunaliste ühenduste olemasolu, kuid kirjeldatakse nõrgemaid ristisuunalisi ühendusi. Eriti nimetatakse liikumist Mustamäe, Nõmme, Pirita ja teiste piirkondade suunal. Samuti soovitakse rohkem kohvikuid, restorane, kohalikke sündmusi ning lastele ja noortele mõeldud tegevuskohti.

Lasnamäe tulevikku kirjeldatakse olemasoleva struktuuri kvalitatiivse uuendamise kaudu. Oodatakse hoonete renoveerimist, turvalisemaid kõnni- ja rattateid, paremat ühistransporti ning mitmekesisemaid kohalikke keskusi. Samal ajal väljendatakse soovi säilitada hoonetevahelist rohelist ja vältida selle vähendamist uue hoonestuse või parkimisalade kaudu.

7.5. Mustamäe

Mustamäe märkis peamise elukohana 255 vastajat. Kõige sagedamini nimetati murekohtadena ühendusi teiste piirkondadega ja müra vähendamist. Järgnesid rohealad, vaba aja võimalused, hoonete korrastatus ja turvalisus.

Mustamäe tugevustena kirjeldatakse majadevahelist rohelist, parkide ja suuremate looduslike alade lähedust, igapäevaste teenuste olemasolu ning ühistransporti. Piirkonna paiknemine töökohtade, ülikoolide ja teiste linnaosade suhtes loob eeldused headeks ühendusteks, kuigi vastajate kogemustes ei realiseeru need kõigil suundadel võrdselt.

Mustamäe tulevikku seostatakse rohevormi säilitamise, hoonete uuendamise, kiiremate linnaosadevaheliste ühenduste ja kohalike tegevusvõimaluste parandamisega. Piirkonna keskne küsimus on olemasoleva rohelse elukeskkonna ajakohastamine viisil, mis parandab hoonete, liikumisteede ja avaliku ruumi seisukorda.

7.6. Nõmme

Nõmme või Pääsküla märkis peamise elukohana 163 vastajat. Kõige sagedamini nimetati parandamist vajavate valdkondadena ühendusi teiste piirkondadega. Järgnesid müra vähendamine, vaba aja võimalused ja esmavajalike teenuste kättesaadavus. Rohealade hulka nimetati parandamist vajava teemana harvem, kuna olemasolevat rohelist käsitleti valdavalt linnaosa tugevusena.

Nõmme peamiste väärtustena kirjeldatakse rohelist,

metsi, Pääsküla raba, aedlinlikku miljööd, vaikust, suuri aedu ja rongiühendust. Rong tagab paljude vastajate hinnangul kiire ühenduse Kesklinna ja Põhja-Tallinnaga. Samal ajal on olukord Nõmme eri asumites erinev ning rongipeatustest kaugemal sõltutakse rohkem bussidest või autost.

Probleemidena nimetatakse Nõmme ühendusi Mustamäe, Haabersti, Ülemiste, Lasnamäe ja teiste piirkondadega. Samuti käsitletakse Vabaduse puiestee, Pärnu maantee, Kadaka puiestee ja Männiku tee transiitliiklust, müra ja kiirust. Kõnniteede puudumine või halb seisukord tõuseb esile mitmel suurema liiklusega tänaval. Kohalike teenuste ja tegevuste kättesaadavus varieerub asumiti, eriti Pääsküla, Raku, Raudalu ja teiste kesketest peatustest kaugemate piirkondade puhul.

Nõmme tulevikku kirjeldatakse valdavalt olemasoleva rohelise ja aedlinliku iseloomu säilitamise kaudu. Muutmisvajadus puudutab paremaid ühistranspordi- ja rattateid, turvalisi kõnniteid, väiksemat transiitliiklust ning kodulähedasi teenuseid ja tegevusvõimalusi. Keskne küsimus on seega rohelise elukeskkonna säilitamine koos igapäevase ligipääsetavuse parandamisega.

7.7. Pirita

Pirita märkis peamise elukohana 103 vastajat. Murekohtadena nimetati ühendusi teiste piirkondadega ning vaba aja võimalusi. Järgnesid müra vähendamine, turvalisus, laste võimalused ja rohealad.

Pirita tugevustena kirjeldatakse merd, randa, jõeorgu, metsi, kergliiklusteid, vaikust ja madalamat hoonestustihedust. Piirkond täidab korraga kohaliku elukeskkonna ja kogu linna jaoks olulise puhkeala funktsiooni. Seetõttu kujundavad selle kasutust nii kohalike elanike igapäevased teekonnad kui ka teistest piirkondadest saabuv külastuskoormus.

Probleemidena nimetatakse ühendusi Kesklinna, Haabersti, Mustamäe, Kristiine ja Nõmmega ning ühistranspordi konkurentsivõimet autoga. Mõnes Pirita asumis tõusevad esile kohalike poodide, koolide ja muude teenuste vähesus. Kõnniteede puudumist ja talihooldust nimetatakse eelkõige väiksemates elamupiirkondades. Samuti kirjeldatakse Pirita teed ja teisi ühenduskoridore liikluskoormuse ning müra kaudu.

Pirita tulevikku seostatakse parema ühistranspordi, katkematute mereäärsete jalgsi- ja rattateede ning kohalike teenuste tugevdamisega. Piirkonna keskne teema on kohaliku elukeskkonna vajaduste ja mereäärsete puhkealade ülelinnalise kasutuse koostoime.

7.8. Põhja-Tallinn

Põhja-Tallinna märkis peamise elukohana 401 vastajat. Murekohtadena nimetati ühendusi teiste piirkondadega, müra vähendamist ja rohealade hulka. Samuti tõusid esile turvalisus, liikumis- ja sportimisvõimalused, hoonete seisukord ning vaba aja võimalused.

Piirkonna tugevustena nimetatakse mere lähedust, Kalamaja ja Pelgulinna miljööd, Stroomi randa, Paljassaaret, Putukaväila, rongi- ja trammiühendust ning kultuuri- ja vaba aja sihtkohti. Telliskivi, Noblessner, Balti jaama ümbrus ja endised tööstusladad esinevad näidetena kohtadest, kus hooned, teenused ja avalik ruum moodustavad mitmekesise keskkonna.

Piirkonna kiire arenguga seostuvad samal ajal kasvav kasutuskooormus, uusarenduste sobivus, liiklus ja rohealade säilimine. Ühenduste puhul nimetatakse eelkõige Kopli ja Kalamaja ühendusi Kesklinna, Lasnamäe ja teiste linnaosadega. Probleemidena kirjeldatakse aeglast või piiratud ühistransporti, katkendlikke rattateid ning olukordi, kus jalakäijad ja ratturid peavad jagama kitsast ruumi.

Põhja-Tallinna tulevikku seostatakse uusarenduste parema sidumisega olemasolevate asumite, ühistranspordi ja avaliku ruumiga. Samuti soovitakse säilitada mereäärsete ja looduslike alade avalik kasutus ning parandada laste, noorte ja kohalike elanike tegevusvõimalusi. Piirkonnas põimuvad seega kohaliku elukeskkonna, ülelinnalise sihtkoha ja kiire arengu küsimused.

Lisad

Lisa 1. Ideekorje avaleht

* – kohustuslik küsimus

Tallinna üldplaneeringu ideekorje
Milline võiks olla tuleviku Tallinn?

Tallinn koostab uut üldplaneeringut ja ootab Sinu mõtteid linnaruumi tuleviku kohta. Anna teada, mis teeb Tallinna eriliseks, mis Sulle linnaruumis meeldib ja mis võiks olla paremini. Iga kogemus ja arvamus loeb, sest Tallinna tulevik puudutab meid kõiki.

Küsimustik on lühike ja vastamine võtab umbes 1-2 minutit.

Aitäh, et aitad Tallinna tulevikku kujundada - Sinu panus on päriselt oluline!

ENG

Tallinn is beginning to prepare a new city-wide master plan and invites you to share your thoughts about the city's future. What makes Tallinn special? What do you enjoy about it, and what could be improved? Every opinion matters.

The questionnaire is short and takes about 1–2 minutes to complete. Thank you for helping to shape the future of Tallinn – your contribution truly matters!

Mis keeles soovite küsimustikule vastata? / In what language would you prefer to answer the questionnaire? / На каком языке вы хотите ответить на анкету?*

- ☐ Eesti keeles
- ☐ In English
- ☐ По-русски

Lisa 2. Eestikeelne ankeet

* – kohustuslik küsimus

Teie seos Tallinnaga:*

- ☐ Elan Tallinnas
- ☐ Töötan Tallinnas
- ☐ Õpin Tallinnas
- ☐ Laps käib Tallinnas lasteaias või koolis
- ☐ Minu pereliikmed või sõbrad elavad Tallinnas
- ☐ Ei ela, tööta ega õpi Tallinnas, kuid külastan linna sageli
- ☐ Ei soovi vastata
- ☐ Muu (sisestage vastus)

Mis on Teie peamine elukoht:*

- ☐ Kesklinn
- ☐ Kristiine
- ☐ Põhja-Tallinn
- ☐ Lasnamäe
- ☐ Mustamäe
- ☐ Haabersti
- ☐ Piritu
- ☐ Nõmme
- ☐ Väljaspool Tallinna linna
- ☐ Ei soovi vastata
- ☐ Muu (sisestage vastus)

1. Mis nendest võimalustest või tingimustest vajaks parandamist Teie tänases elupiirkonnas? Valige kolm teile enim tähtsamat võimalust/tingimust.

- ☐ Esmavajalike teenuste kättesaadavus (toidukauplused, apteek vms)
- ☐ Ühendused teistesse piirkondadesse (ühistransport, teed)
- ☐ Rohealade või parkide hulk
- ☐ Vaba aja veetmise võimalused piirkonnas (söögikohad, kultuurisündmused, meelelahutus)
- ☐ Liikumise või sportimise võimalused
- ☐ Võimalused linnaruumis laste jaoks (mänguväljakud, pargid vms)
- ☐ Haridusasutuste kodulähedus (lasteaed, kool)
- ☐ Rohkem suuremaid eluasemeid lastega peredele
- ☐ Piirkonna turvalisus
- ☐ Piirkonna mürarikkuse vähendamine
- ☐ Hoonete korrastatus
- ☐ Miski ei vaja minu elupiirkonnas parandamist

☐ Muu (sisestage vastus)

Soovi korral põhjendage eelnevat vastust:
(Sisestage oma vastus)

2. Mis Teile Tallinna linnaruumis meeldib ja miks?
(Sisestage oma vastus)

3. Mis Teile Tallinna linnaruumis ei meeldi ja miks?
(Sisestage oma vastus)

4. Mis teeb Tallinna linnaruumi võrreldes teiste Eesti linnadega eriliseks, millest võiks eeskuju võtta?
(Sisestage oma vastus)

5. Milline võiks Tallinna linnaruum olla 20 aasta pärast?
(Sisestage oma vastus)

Kui vana Te olete?*

- ☐ Kuni 20-aastane
- ☐ 20-24
- ☐ 25-34
- ☐ 35-44
- ☐ 45-54
- ☐ 55-64
- ☐ 65+
- ☐ Ei soovi vastata

Milline on Teie sooline kuuluvus?

- ☐ Naine
- ☐ Mees
- ☐ Ei soovi vastata
- ☐ Muu (sisestage vastus)

Lisa 3. Ingliskeelne ankeet

* - kohustuslik küsimus

Your connection to Tallinn:*

- ☐ I live in Tallinn
- ☐ I work in Tallinn
- ☐ I study in Tallinn
- ☐ My child attends kindergarten or school in Tallinn
- ☐ My family members or friends live in Tallinn
- ☐ I do not live, work or study in Tallinn, but I visit the city often
- ☐ I prefer not to answer
- ☐ Other (insert answer)

What is your primary place of residence?*

- ☐ City Center (Kesklinn)
- ☐ Kristiine
- ☐ North Tallinn (Põhja-Tallinn)
- ☐ Lasnamäe
- ☐ Mustamäe
- ☐ Haabersti
- ☐ Piritu
- ☐ Nõmme
- ☐ Outside Tallinn
- ☐ I prefer not to answer

1. Which of these opportunities or conditions in your current neighborhood could be improved?

- ☐ Access to essential services (grocery stores, pharmacies, etc.)
- ☐ Connections to other areas (public transportation, roads)
- ☐ Number of green spaces or parks
- ☐ Leisure opportunities in the area (restaurants, cultural events, entertainment)
- ☐ Opportunities for exercise or sports
- ☐ Facilities for children in the urban environment (playgrounds, parks, etc.)
- ☐ Proximity of educational institutions (daycare, school)
- ☐ More larger housing units for families with children
- ☐ Safety in the area
- ☐ Reducing noise levels in the area
- ☐ The condition of buildings
- ☐ Nothing in my neighborhood needs improvement
- ☐ Other (insert answer)

If you wish, please explain your previous answer:
(Insert answer)

2. What do you like about Tallinn's urban environment, and why?
(Insert answer)

3. What do you dislike about Tallinn's urban environment, and why?
(Insert answer)

4. What makes Tallinn's urban environment unique compared to other Estonian cities?
(Insert answer)

5. What should Tallinn's urban environment look like in 20 years?
(Insert answer)

How old are you?*

- ☐ Up to 20 years old
- ☐ 20-24
- ☐ 25-34
- ☐ 45-54
- ☐ 55-64
- ☐ 65+

What is your gender?

- ☐ Female
- ☐ Male
- ☐ Prefer not to answer
- ☐ Other (insert answer)

Lisa 4. Venekeelne ankeet

* – kohustuslik küsimus

Что связывает вас с Таллинном?*

- ☐ Живу в Таллинне
- ☐ Работаю в Таллинне
- ☐ Учусь в Таллинне
- ☐ Мой ребёнок ходит в детский сад / школу в Таллинне
- ☐ Мои родственники или друзья живут в Таллинне
- ☐ Я не живу, не работаю и не учусь в Таллинне, но часто посещаю город
- ☐ Не хочу отвечать

Где находится ваше основное место жительства?*

- ☐ Центр города (Kesklinn)
- ☐ Кристийне
- ☐ Пыхья-Таллинн
- ☐ Ласнамяэ
- ☐ Мустамяэ
- ☐ Хааберсти
- ☐ Пирита
- ☐ Нымме
- ☐ За пределами Таллинна
- ☐ Не хочу отвечать

Что из перечисленного, по вашему мнению, нуждается в улучшении в вашем районе проживания?

- ☐ Доступность основных услуг (продуктовые магазины, аптеки и т.п.)
- ☐ Сообщение с другими районами (общественный транспорт, дороги)
- ☐ Количество зелёных зон и парков
- ☐ Места для отдыха и досуга (кафе, мероприятия, развлечения)
- ☐ Возможности для прогулок и занятий спортом
- ☐ Возможности для детей в городской среде (детские площадки, парки и т.п.)
- ☐ Близость образовательных учреждений (детский сад, школа)
- ☐ Доступность более просторного жилья для семей с детьми
- ☐ Безопасность района
- ☐ Снижение уровня шума в районе
- ☐ Состояние и благоустройство зданий
- ☐ В моём районе ничего не требует улучшения
- ☐ Other (insert answer)

При желании поясните предыдущий ответ:

(Insert answer)

Что вам нравится в городской среде Таллинна и почему?

(Insert answer)

Что вам не нравится в городской среде Таллинна и почему?

(Insert answer)

Что делает городскую среду Таллинна особенной по сравнению с другими городами Эстонии?

(Insert answer)

Как, по вашему мнению, должна измениться городская среда Таллинна за следующие 20 лет?

(Insert answer)

Сколько вам лет?*

- ☐ До 20 лет
- ☐ 20-24
- ☐ 25-34
- ☐ 45-54
- ☐ 55-64
- ☐ 65+
- ☐ не хочу отвечать

Ваш пол?*

- ☐ Женщина
- ☐ Мужчина
- ☐ Не хочу отвечать
- ☐ Other (insert answer)