

Millisest Tallinnast unistavad tallinlased?

Tallinn 2021+ arengukava I ideekorje kokkuvõte

Tallinna arengukava esimene ideekorje on tehtud. Meil on selle üle ühtepidi väga hea meel, teistpidi aga näitab see meile, et peame rohkem pingutama. Hea meel on meil selle üle, et saime terve hulga väga asjalikke ettepanekuid, mida meil on võimalik arengukava koostamisel kasutada ja mis kinnitavad meie veendumust, et inimesed unistavad uuenevast Tallinnast. Pingutama aga seetõttu, et Tallinnas elab 1. novembri 2018 seisuga 453 328 inimest, meie ideekorjes osales aga ainult 60 inimest.

Siinkohal raputame ise endale tuhka pähe ja katsume edaspidi paremini inimesi kaasa kutsuda. Ent nagu kirjutas ideekorjes üks elanik: „Usaldus algab väikeste lubaduste täitmisest.“ Tunnetame oma vastutust teie ideede kogumisel, analüüsimisel ja neile vastamisel. Ja katsume väikseid lubadusi ka ellu viia, et jõuda arengukava koostamise ja elluviimise kaudu ka suuremateni. Mida rohkem te meile mõtteid annate – olgu need kasvõi korduvad – ja arengukava koostamises osalete, seda paremini on teie soovid tuleviku Tallinna arendamisel arvestatud. Ja me oleme tõesti õnnelikud, kui te meile oma unistusi kirjeldate.

Ideekorje oli jaotatud kolme suurde teemasse: 1. Parim argipäev, 2. Ägedad naabruskonnad ja 3. Aktiivsed ja hoolivad inimesed. Kõige rohkem ettepanekuid saime parima argipäeva kohta (18 koos 27 kommentaariga). Ägedate naabruskondade kohta esitasite 14 ettepanekut, mida kommenteeriti kaheksal korral ning aktiivsete ja hoolivate inimeste teemal tuli kümme ettepanekut üheksa kommentaariga. Lisaks tuli 5 ettepanekut e-postile.

Ideekorje põhjal võib öelda, et kõige rohkem on inimestel südamel liikuvus linnas ja ka linna piiri taha. Alustamegi kolme paljudes ettepanekutes välja toodud liikuvuse teemaga – jala käimine, ühistransport ja jalgratas. Ent liikuvus seostub ka roheluse ja haridusega ja ägedusega ja. Liikuvust on võrreldud linna vereringega ning see seostub kõikide teemadega.

Jalgsi käimise ja jalgrataste linn

Kogu sellele temaatikale tuli konkreetne üleskutse: „Tallinn kõige jalakäija- ja jalgrattasõbralikumaks pealinnaks!“ Meil saab sellega üsna keeruline olema – arvestades Amsterdami ja Kopenhaageni, aga ka teiste pealinnade kõrgele seatud latti.

Kõikide liikuvusteemaliste ettepanekute tagant kumab mure Tallinna liigse autostumise pärast: selle asemel võiks Tallinn olla „jalakäijate paradiis ja elavate/kihavate tänavate musterlinn“. Kuigi mõned ettepanekud pakuvad välja ka autode ärakeelamist piiratud aladel (nt Vanalinn), keskenduvad enamused pigem autode võimu vähendamisele. Need ettepanekud tulenevad vajadusest anda ka teistele liikumisviisidele ja tegevustele linnas ruumi. Väga hästi võtab teema kokku see postitus: „Jalakäijana on mõnus liigelda ning jalakäija ei tunne end liikluses teise- või kolmandajärgulisena. Jalakäija ei tunne end ohustatult ega „kellelgi ees“. Jalakäijate teekondadel on võimalikult vähe katkestusi, fooride taga ootamised on lühikesed, sünkroniseeritud trammide saabumisega peatustesse ja ristmike ületamiseks ei pea jalakäija

suuri ringe tegema. Ristmike äärekivide pöörderaadiused on teravamad, et autoliiklust rahustada ja jalakäija ülekäigukohta ristmikule lähemale tuua“. Väga head, konkreetset ettepanekud, mida liikuvuse planeerimises arvestada. Koostöös mitme teise Euroopa linna ja uurimisasutusega oleme välja töötamas linna tänavate kategoriseerimise ja disainimise juhust, mis neid aspekte arvestab.

Lisaks jalakäimisele soovivad linnaelanikud ka jalgratta-sõbralikku linna. Üks ettepanek toob välja, et eriti „Tallinna kesklinnas jalgsi liikumine ja jalgrataste kasutamise kodaniku vaatest ebamõistlikult ebaatraktiivseks muudetud“. Jalgrattateid pole, sageli sunnitakse nad segama jalakäijaid, fooritsüklid soovivad autosid ja ristumiskohad teiste tänavatega on ohtlikud. Lahendusena nähakse kõikidele (mitte ainult uutele...) teedele turvalise rattaradade ja -parklate loomist, ning fooritsüklite muutmist jala- ja rattaga liikuja-sõbralikuks. Sarnaseid ettepanekuid teeb ka Tallinna rattastrateegia 2018-2027 ja loodame arengukava loomisega neid eesmärke veelgi toetada.

Eraldi teemana kasvab liikuvuses välja see, et Tallinnas võiks saada inimlikult ratastooli ja lapsekäruga liikuda – et avalik ruum oleks disainitud universaalse disaini põhimõtete järgi. Eriti ratastooli puhul on ülimalt keeruline üle saada juba 2,5 cm takistusest. Samuti tuleb just ratastooliga liikujate puhul välja, et neil peaks olema võimalus autoga enam-vähem kõikjale ligi pääseda.

Ideekorjes osalenud kodanikud muretsevad ka liikumisvajaduse põhjuste üle: „Lasteaed, kool, jalgpalliväljak, ujula, raamatukogu, pood, turg jms „teenused“ on igas asumis olemas ja jalutuskäigu kaugusel.“ Siin on koos päris mitmed erinevad teenused ning päris jalutuskäigu kaugusel pole ei võimalik ega vajalik kõike pakkuda. Lasteaedade ja koolide puhul – mis on nendest kõige selgemalt linna teenused, mis peaksid olema elanikele lähemal – katsume hoida mõistlikku tasakaalu. Vastavas eas olevate laste arv kõigub ning näiteks uusi lasteaedu ehitades võime leida end tühjade majadega. Raamatukogude puhul on küsimus aga olemuslikum: kui palju ja milliseid raamatukogusid vajame? Mida 21. sajandi raamatukogus tehakse, mis on tema roll ühiskonnas?

Näeme, et elutähtsate teenuste koduläheduse saavutamiseks on lisaks linnale oma vastutus ka arendajatel ja linnaelanikel endil. Kas Sina valid oma elukoha selle järgi, et kas seal on pood, turg, lasteaed ja kool lähedal? Kas Sina nõuad oma arendajalt rohkem kui ainult kodu ruutmeetrid?

Sama murega, aga teiselt poolt tegeleb ettepanek, mis pakub välja, et kõikide oluliste hoonete („koolid, lastaiad, tervishoiuasutustel, suurtel büroohonetel“) puhul teha tuleb liikuvuskava, mis peab olema kooskõlas linna liikuvuskavaga. Eesmärk on vältida ette teadaoleva suurest liikluskoormusest tulenevat pinget linnaruumile ning katsuda juba ennetavalt inimeste liikumisvajadusi ühistranspordiga ära katta. Sellele ettepanekule vastame, et me ei soovi tekitada lisabürokraatiat ning seetõttu ei toeta liikumiskava kohustuse loomist. Küll aga on mure selle taga täiesti asjakohane – uus ühiskondlik hoone võib selle naabritele paljude sõitjate ja parkijate tõttu peavalu valmistada. Arutame, kuidas praegune planeerimisprotsess võiks liikuvust ja kasvavat ühistranspordi vajadust paremini arvestada.

Jala käimine vajab infrastruktuuri. Linnaelanik tõi välja, et teid jalakäijatele saab rajada ka autoteed kõrvale rajamata. Arvame, et linna arenguks kõige olulisem peamiselt jalakäijatele mõeldud tee on rannapromenaad. Aga kas on veel kohti, kus jala käimisele võiks tingimused luua? Palun pörgatage mõtteid!

Ühistransport, mis on kiirem ja mugavam kui auto

Mitu ettepanekut seadsid eesmärgiks inimeste vajadusi arvestava, puhta ja mugava ühistranspordi, mis on kiirem kui auto. Ühistranspordiliikidest eelistavad elanikud trammi, mida soovitakse kõikidesse linnaosadesse. Konkreetselt pakutakse välja „trammiliinid Lasnamäele, Reisisadamasse, Mustamäele, Õismäele, Pelguranda, Paljassaarde ja ehk mujalegi“. Tramm on ühistranspordi liik, mis on uuringute järgi koos rongiga kõige tõhusam autode asendaja. Trammil on üks häda: see on kallis. Näeme asja nii: arengukavas seame koos eesmärgi, millist Tallinna me soovime. Kui selle protsessi tulemusena tuleb välja, et soovime autoliiklusele tugevat alternatiivi ning edasised uuringud tõestavad, et tramm seda ühes või teises linnaosas pakub, tuleb see raha leida.

Kiiret ja mugavat ühistransporti võib aga ette kujutada ka teistmoodi. Üks teine linnaelanik soovib dünaamilist, väiksemõdulist ja paindlikku ühistransporti. Kas väiksemõduline ja paindlik transport peaks tulema trammide asemel või tramme-busse täiendama (sõidud trammi ümberistumiskeskusest kodu uksele lähemale), peaksid näitama uuringud. Sellised muudatused ei ole lihtsad ega kiired, aga praegu seamegi atra: palun mõelge praegusest edasi, milline peaks tuleviku ühistransport olema.

Kahe eelneva ettepanekuga seostub mõte, et Tallinn peaks looma mugavaid ümberistumiskeskusi. Oleme uurinud linna keskele ümberistumiskeskuste loomise võimalust (Viru Keskuse alune terminal töötab juba maksimumvõimsusel). Mõeldav on ümberistumiskeskuste loomine Narva maantee, Pärnu maantee ja Rävalla puiestee, Laikmaa ning Kaubamaja tänavate piirkonnas- kui Viru terminali „laiendus“, Teatri väljak jne. Kesklinnast väljas on sellisteks potentsiaalseteks kohtadeks näiteks Kristiine keskus (mis töötab juba tänases olukorras ümberistumissõlmena), Ülemiste/lennujaama piirkond ja Balti jaama piirkond.¹Kodanik pani ette, et ühistranspordi planeerides peaks lähtuma Suur-Tallinna liikuvusest, mis tähendab, et kõik otsused tehakse koos naabervaldadadega. Strateegiaüksuse liikmed tõi välja, et praegune seadusandlus ei toeta seda üldse. Koostöö peab olema kahepoolne, kuid selge on see, et ilma koostööd tegemata ei lahenda me üle piiri ulatuvaid liikuvusprobleeme.

Selleks, et teised liikuvusviisid üldse võimalikud oleks, soovivad elanikud autode arvu vähendamist poole võrra ja väikeärde eelistamist suurtele kaubanduskeskustele. Mis puudutab erasõidukite arvu ja kaubanduspindade olemust, ei saa linn kuigivõrd palju ette võtta, v.a ummikumaks, mida on mitmete pealinnades ka rakendatud. Auto omamine on iga inimese enda valik ja samamoodi kaubanduskeskuses ostlemine. Küll aga saab linn pakkuda

¹ Tallinna Tehnikaülikool 2017. Tallinna ühistranspordisüsteemi arendamine, liinivõrgu optimeerimine II etapp, aruande 1. osa. Ettepanekud Tallinna ühistranspordisüsteemi kasutatavuse suurendamiseks lähiaja perspektiivis. Tallinn: Tallinna Linnavalitsus.

kiiret ja mugavat ühistransporti ning soodustada aktiivsete tänavafrentide – st väikeste poodide ja äride – teket.

Ohutuse ja väiksema mürataseme saavutamiseks pakuti ka kesklinnas liikluskiiruse piiramist 30-40 km/h ning auto- ja ummikumaksu. Liikluskiiruse piiramine kesklinnas on meil juba töös, uurime praegu selle mõjusid ja enne rakendamist kindlasti katsetame seda. Auto- ja/või ummikumaksu ei ole praegu Tallinnas plaanitud kehtestada. Ent see ei olegi eesmärk omaette, vaid tegevus suuremate eesmärkide (näiteks puhta õhu, vähese müra ja rahulikult jala käidava linna loomine) elluviimiseks. Palun mõelge neil teemadel edasi ja kirjutage meile! Kokkuvõtteks võib öelda, et linnaelanike ettepanekud liikuvuse osas on tulevikku vaatavad, teaduspõhised ja inimkesksed, mida ka meie strateegiaüksuses soovime teoks teha. Samas on Tallinnas küllap teistsugusegi arvamusega inimesi – huvitaval kombel ei pidanud keegi oluliseks suuremate teede, ristmike ja parklate ehitamist ning linna autosõbralikumaks muutmist. Kuivõrd soovime võimalikult erinevate inimeste arvamust, katsume edaspidi oma üleskutset veelgi laiemalt levitada. Otsime unistusi ja katsume leida nende vahel tasakaalupunkti.

Rohelisus linnas ja säästlik jäätmekäitlus

Teise suurema teemana – mis loomulikult on liikuvusega seotud – kasvab välja linna rohelisuse temaatika. Elanikud soovivad, et rohelus võiks olla „meie ümber igalpool ja koguaeg“. Selle jaoks soovitatakse üle vaadata Tallinna haljastusele kehtivad nõuded – mõte seisneb selles, et rohelus ei oleks ainult parkides ja rohealadel, vaid kõikjal linnaruumis. Kodanikud tõid selle välja ka tervise seisukohalt: aktiivselt puhtas õhus liikuvad inimesed on tervemad. Selle põhimõttega oleme nõus, nüüd tuleb vaadata, kuidas seda ellu viia.

Linnaelanikud soovivad puhta õhuga Tallinna. Strateegiaüksuses seda arutades toodi välja, et Tallinn juba on üks puhtama õhuga pealinnu maailmas. Ent kas ka piisavalt puhta õhuga meie enda jaoks ja kõikjal Tallinnas? Otsustasime kaaluda parema seire – see tähendab õhupuhtuse sensorite laialdasemat kasutamist, et ülevaade oleks täpsem. Sellest lähtuvalt saame siis ka otsustada, kuidas tegutseda.

Soovitakse ka kodulähedasi parke ja pargikesi – vanal heal Pariisi põhimõttel, et ühestki kodus poleks park kaugemal kui 4 minuti jalutuskäik. Tähelepanu on pööratud ka päris metsikute looduskeskkondade (nt Õismäe raba) säilitamist, sest need on „linna kopsud“. See toetab meie veendumust, et rohelisuse teema linnas peaks olema strateegiline ja põhimõtted, kuidas linna rohelisuse eest hoolitsetakse, läbivad kõiki tegemisi. Mõtleme, kuidas seda ellu viia.

Prügimajanduses ei tegele Tallinn tagajärgedega, vaid ennetamisega. Kõik pakendid ja tootmismaterjalid sorteeritakse ringmajanduse põhimõttel. „Tallinnal on võimalus olla eeskujuks kogu maailmale uudse biojätmete käitlussüsteemi rajamisega. See on biomajanduse sektor, mis on seni suuresti tähelepanuta jäänud. Tänapäeval on teada tõhusaid, aga lihtsaid tehnoloogiaid, mis vähendavad tunduvalt kulusid ning muudavad toidujätmetest põhjustatud keskkonnakoormuse kliimapositiivseks lahenduseks.“

Ringmajanduse idee tuli esile ka ühes teise ettepanekus: „Linna prügimajandus on läbinud ekspertide poolt välja töötatud uuenduse ning Tallinn ei tegele tagajärgede, vaid

ennetamisega. Tallinna linna kodanik on keskkonnateadlik maailmakodanik, ning linna ettevõtted ei mata maha oma tegevuse jälgi, vaid sorteerivad ja taaskasutavad kõik pakendid ja tootmismaterjalid. Linna maataiteprügilad tühjendatakse ja maa-alad suunatakse tulevikus kasutusse elamu-, äri- ja tootmispindade arenduseks.“ See ei ole teema, milles me saaksime kohe midagi lubada. Samas on täiesti selge, et olla jätkusuutlik ja atraktiivne pealinn, peame oma prügimajanduse saama niivõrd tulevikuvaatavaks kui võimalik. Ja vastutus on siin nii elanikel kui linnal.

Kliimaeesmärkide täitmine on kindlasti uue arengukava ülesanne – neid mitte arvestada oleks kujuteldamatu – ja oleme väga tänulikud kõikide ideede eest, mis seda teemat kasvõi piiratud ulatuses käsitlevad.

Hariduse omandamine Tallinnas

Hariduse osas tuli erinevaid ettepanekuid, mis enamikus puudutasid korralduslikku poolt. Ent oli ka sisulist: leiti, et õpikäsitus peab muutuma kaasaegsemaks ja et on muuhulgas kooli ülesanne õpetada nii õpilastele kui lapsevanematele empaatiat. Sooviti kiusamisvaba kooli, millega me ei saaks mitte nõus olla. See on Tallinna koolides käsil, aga eks see võtab oma aja Küll aga tervitame kõiki konkreetseid ideid ja algatusi, mis koolikiusamist vähendavad. Samal ajal saame igaüks empaatiliselt ühiskonda oma käitumisega kasvatada ja kiusamist hukka mõista.

Toodi välja, et praegune koolivõrk ei ulatu sageli uute elamupiirkondadeni (konkreetselt: „Rannamõisa ja Vana-Rannamõisa vahelised elurajoonid, Paldiski mnt ja Rannamõisa tee vahele jäävad alad“) ja loodetakse, et munitsipaalkoole luuakse ka nende lähedusse. Koolivõrgu üle vaatamine on arengukava koostamisel üks osa .

Sooviti, et vahetunnid võiksid olla aktiivsemad. Oleme päri. Tallinna koolides on tehtud õuesõppeklasse, aga võiks neid rohkem soodustada. Selle jaoks peab tekkima ka koht või kohad, kus tunde õues läbi viia. Linn saab siin neid soodustada, ent koolid ise peavad sellised algatused ette võtma ja läbi viima.

Rõhutati ka paremat suhtlust lapsevanemaga, millega oleme nõus ja ootame ettepanekuid, kuidas seda võiks teha. Samuti toodi välja koolide ülerahvastatus - koolide ja klasside suurus. Oleme sellest teadlikud ning Tallinna haridusamet koos koolijuhtidega otsivad sellele leevendust.

Koolipäev võiks alata kell 9. Praegu on see koolide valida, mis kell koolipäev algab ja linn pole sellesse keskselt sekkunud. Samalt kodanikult tuli ka mõte, et väljapuhkamise võimaldamiseks ei tohiks esmaspäevasteks tundideks anda kodutöid. Seegi on seni olnud koolide otsustada ning päris mitu on selle ka rakendanud. Tahame võimalusel õppe korralduslikud otsused jätta koolidele, sest nii saavad õpilased ja lapsevanemad kooli hoolekogu kaudu ise need asjad otsustada.

Pakuti ka seda, et koolis võiks pakkuda ainult mahetoitu. Toetame seda põhimõtet ja peab katsetama, kasvõi alternatiivina. Probleem seisneb põhiliselt ikkagi hinnas – kas me suudame seda kinni maksta?

Tallinn on äge, kodanikukeskne ja atraktiivne

Tuli ka väga konkreetseid ruumilisi ideid, mille kohta võiks vast öelda, et need teevad linna ägedamaks või paremaks. Kõige parem näide on vast soojendatud väliujula-ujuvehitis otse merre, nagu Helsingis, Kopenhaagenis (Havnebed) või Antwerpenis (Badboot). Kodanik pakub seda näiteks Reidi tee kanti. Idee on hea, kuid ütleme ausalt, et me ei tötta seda rajama. Samas oleme valmis teemat arutama eraomanikuga, kes sellise atraktsiooni rajamisest huvitatud.

Merega seondub ka idee pakkuda ühistransporti Tallinna lähel. Meretrammi või –takso mõte on suurepärase, eriti arvestades Tallinna piklikku kaju mere ääres. Samas, seda on mitu korda uuritud ja seni on selle rakendamine on seni jäänud raha taha. Nii et ütleme ausalt, et me seda praegu rohkem uurima ei hakka ja väga tõenäoliselt seda lähemalt ajal ei tule. Et oleks äge jalutada, soovitab elanik linnal eesmärgiks seada mitmekesise linnaruumi, milles on ka rohkem kunstiobjekte. Ettepanek leidis strateegiaüksuses elavat vastukaja. Ettepanekuga oldi väga nõus, sest kunstiobjektid muudavad linna põnevamaks ja tekitavad tõmbepunkte.

Välja käidi ka idee, et Toompeale Riigikogu ette tehtaks „laste ja sõnavabaduse väljak“. Elanik küsib õigustatult, et miks on „meie Olümposel“ parkimisplats, mis jätab meie rahvast „vale ja ebaadekvaatse rahva mulje, kui kohas, kus peaks saama lapsed joosta ja vaba sõna levida, on takistuseks parkla“. Platsi saaks kasutada: „oluliste kõnekoosolekute pidamiseks, näitusteks, pildistamiseks (turistid pildistavad praegu vene kirikut, mitte Riigikogu, sest autod on ees), laste õiguste ja vabaduste tähtsustamiseks [ühendatakse] koos mänguväljakuga, uhkeala, kus emad-isad saaksid Patkuli trepist jalga puhata, põhiseaduse tutvustamiseks (lüüa meie põhiseadus tänavaplaatidesse).“ Oleme väga nõus ja edastasime ettepaneku Riigikogu kantseleile.

Turismi seisukohalt rõhutati üle hea ühistranspordi ja näiteks puhaste avalike käimlate olemasolu. Kõige olulisema teemana turismivaldkonnas kerkis mitu korda üles see, et Tallinn peaks kruiisituristide – kes ummistavad linna ja siia eriti raha ei jäta – asemel meelitama mitmeks ööks jäävaid puhkajaid ja ärituriste. Strateegiaüksuses toetati seda seisukohta ja selle nimel töötatakse. Samas ei plaani me praegu mingeid piiranguid, vaid katsume pigem luua tingimusi mitu ööd ööbivate turistide meelitamiseks.

Tuleviku Tallinna juhtimine

Ideekorje raames tuli ka erinevaid ideid linna juhtimise kohta. Päris mitut, näiteks koostööd naabervaldadega, oleme juba puudutanud. Sellise üldisema adraseadmise ettepanekuna palub üks elanik meil analüüsida, mida peaksime tegema, et me ei oleks tuleviku Talsingis Helsingile lihtsalt „äärelinn“? Küsimus on õigustatud ja esimene vastus sellele on, et uut arengukava selleks teemegi.

Kõige suuremahulisem ettepanek, mis juhtimise kohta tuli, oli „Tallinna haldusreform“, mille mõte oleks „esindus- ja osalusdemokraatia suurendamine.“ Elanik kirjutab: „Ideaalne peaks kehtima mõistlik tasakaal ülelinnaliste- ja konkreetse asumi huvide vahel. Tallinna linnas puudub kahjuks toimiv administratiivne mehhanism, mis selle tasakaalu tagab.“ Ta pakub selle parandamiseks osavaldade loomist, alustades Vanalinnaga. Samas on üks teine elanik sellele ettepanekule vastu, sest see killustab Tallinna. Selleks, et anda asumitele rohkem jõudu, tuleks

teha seda üksikute projektide raames, kirjutab ta. Oleme nõus, et halduse ja identiteedi küsimused on olulised. Samas jõudsime seisukohale, et kodanikuühiskonda ja laiapõhjalist otsustamist on võimalik arendada ka haldusstruktuure muutmata, et struktuuride muutmine ei ole võluvits. Katsume teile olla ausad ja abivalmid partnerid ning loodame, et suudame oma tegevusega kodanikualgatust julgustada ja võimendada.

Ühe innovatiivsema mõttena käidi välja kogukonnanõustaja ametikoht, mis tekitab strateegiaüksuses elavat vastukaja. Leiti, et mõte on hea, kuid et üks nõustaja linnaosa kohta võib väheks jääda, igas asumis võiks olla mõni. Aga 80 uue ametniku palkamine ei pruugi samas olla parim mõte. Kogukondlikud tegevused on sageli vabatahtlikud tegevused, mida linn saab toetada. Ehk on kogukondade professionaalse nõustamise vajadust võimalik lahendada ka muudmoodi, kui ametikohti luues? Siinsamas ideekorjes on ettepanek „Linnaruumi probleemide ühesuurimine ja lahendamine koole, kodanikke ja piirkonna tegijaid kaasavas kodanikuteaduses“, mis meie arvates käsitleb sama probleemi. Juhtimisteemalistest ettepanekutest tuleb välja ka see, et linna erinevate ametite strateegiatöötajad peaksid olema sõltumatud valimistsüklistest ning koonduma üheks strateegiaüksuseks. Meil on hea meel teatada, et selle asjaga oleme juba hakkama saanud: strateegiaüksus koondab erinevate ametite helgemaid päid, kes ei sõltu valimistsüklist ja on arutanud läbi kõik teie ettepanekud. Katsume ka mitte „uppuda igapäeva manageerimisse“. Kuigi vahel ei õnnestu seda vältida, hoiame oma pilku unistustel.

Pakuti välja ka üks juhtimisteemaline ettepanek, mis on ka meie arvates arengukava koostamise üks olulisi aluseid: et linna arengukava on tihedamalt seotud ruumilise planeerimisega. Ideekorjes saame lisaks ideedele endile ka väärtusi, mida elanikud oluliseks peavad.

Oleme teie ettepanekud läbi töötanud ja uurime nüüd nende elluviimise võimalusi. Mõned ettepanekud on aga nii suured, et vastused peavad küpsema arengukava koostamise käigus. Sel teel avastame koos – nii linnaelanikud kui linna juhid ja ametnikud – nii mõndagi uut. Liigume lapsedammul ja katsume mitte väga koperdada.