



HETKEL OLULINE

Harvardi ülikooli professor Andres Sevtšuk: Tallinn võiks Reidi teega teha hüppe 21. sajandisse

UMMIKUTE RAVIMINE SUUREMATE TEEDEGA ON KUI ÜLEKAALU RAVIMINE KUMMIST PÜKSIRIHMAGA

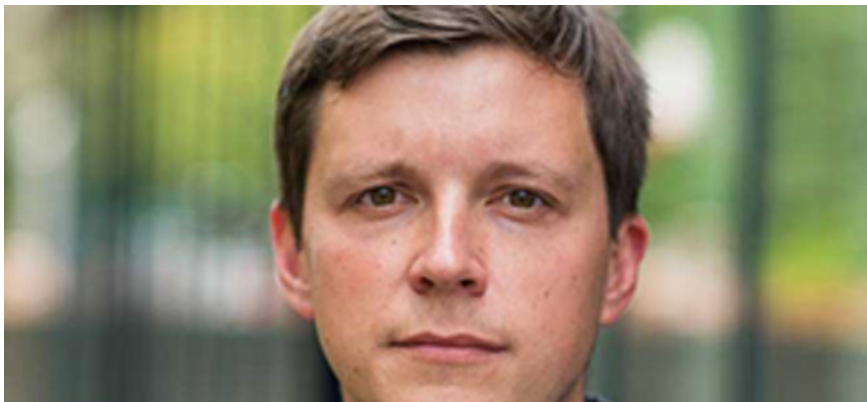
3

Andres Sevtšuk: Reidi tee suur võimalus



Andres Sevtšuk

18. august 2016 10:38

*Andres Sevtšuk Foto: Harvard University Graduate School of Design*

Reidi tee praegune lahendus – magistraal – peegeldab eelmise sajandi lähenemist linnakeskkonnale. Selle ümberkujundamisest võiks saada positiivne pretsedent, kirjutab Harvardi ülikooli linnaplaneerimise professor Andres Sevtšuk.

Uue mereäärse tee üle Tallinnas on arutatud vähemalt ajast, mil raudne eesriie Nõukogude Liidu merepiiri eest langes. Reidi tee on Tallinnale niivõrd strateegiline, et selle ümbruse muutmiseks on viimase kahekümne aasta jooksul tehtud rohkem arhitektuurikonkursse kui ühelegi teisele piirkonnale Eestis.

Ühelt poolt võiks endine ligipääsmatu tööstuspiirkond Tuukri, Nafta ja Petrooleumi tänaval avada hulga maad kesklinna laienemiseks. Vanalinna ja Tornimäe kõrvale võiks tekkida huvitav kolmas külg, mille teljeks oleks just Reidi tee. Juba teenimedest ja piirkonna ajaloost hõngub karakterit, mis annaks uusarendustele ajaloolist sügavust. Teisalt võiks uus tänav siduda kesklinna merega.

Praegune kesklinna tänavavõrk ulatub sadama territooriumini, kuid Reidi ristmikud võiksid seada ka raamistiku kesklinna ühendamiseks merega tulevikus, mil veokid ja autoreisijad on Muugale või Paljassaarele viidud. Lisaks asub tee Russalka-poolses otsas Tallinna vanim supelrand, kus on potentsiaali väärrika mereäärse promenaadi tekkimiseks.

Pärast pikka unistamist ja diskussiooni on nüüd linnavalitsuse lauale jäänud lahendus, mis kahjuks kaugeltki ei rahulda Reidi tee ülalmainitud potentsiaali, vaid pakub välja hoopis liiklustiheda magistraaltee. Lahendus peegeldab möödunud sajandi lähenemist liiklusplaneerimises ega loo sadama äärde kesklinna-väärilist teed.

Projekti järgi tuleks kõnniteede vahele 30–60 meetri laiune teeala, mis meenutab Järvevanat, mitte linnatänavat. Ristmike ümber laieneb gabariit tänu pikkadele pööramisradadele kuuerajaliseks ning ristmikud on kujundatud ümarate raadiustega, optimeeritud autodele ja veokitele, mitte jalakäijatele.

Jalakäijad ja jalgratturid on sarnaselt Järvevanaga paigutatud eraldi kergliiklusteele, mis asub autoteest seitse kuni üksteist meetrit eemal. Puudub visioon hoonestusest, kuhu võiks jalgsi minna ning ülekäigud on üksteisest kaugel. Teel ei ole ette nähtud uusi trammiliine Piritale, Kalamajja ja Lasnamäele, mis suurendaks ligipääsu ilma autota.

Lahendus ei ühenda kesklinna ka merega – pigem loob liiklusvööndi, millest üle käia oleks vaearikas ja ohtlik. Tee ei ole planeeritud mitte ainult mere lähedale, vaid näeb ette konstruktsioone, mis ulatuvad üle praeguse mereääre, kaotades ära lauge ligipääsu veele.

Reidi tänavat on käsitletud kui koridorina, kust läbi sõita, mitte kui kohana kuhu minna. Arvan, et Reidi teed on Tallinnale tõepoolest vaja, kuid teistsugust kui seda, mis hetkel sõelale on jäänud.

Lisaks tänavaprojektile on Reidi lõunapoolses ääres juba eelnevalt vastu võetud Narva mnt 67 ja Nafta 1 detailplaneeringud mis Reidi teega ei suhestu. Planeeritud hoonestus, mis asub otse Reidi tee ääres, on parkümmend meetrit eemal ning ei loo aktiivseid tänavafrente, kuhu võiks tekkida kaubandus- ja teeninduspinnad ning kesklinnale omased kõnniteed. Isegi maaomanikud näevad siin probleemi ja sooviks detailplaneeringuid vastavalt uuele tänavale muuta.

Nafta 1 krundile on ette nähtud järjekordne suur ja introvertne kaubandus ja vabaajakeskus, mis tänavale selja keerab ja kuhu kõigi eelduste kohaselt autoga minnakse. Ainult tee põhja poolsem külg meenutab linnalikku tänavafrenti, kuhu on õnneks kaasatud möödunud aasta sadamaala konkursi võidutöö hoonemassid.

Ühest küljest on praeguse lahenduse kujunemine arusaadav. Vanasadamasse suunduvad iga päev sajad veokid. Viimsi ja Lasnamäe autojuhid, kes tiptunnil mööda Narva maanteed linna sõidavad, kogevad iga päev ummikuid.

Reidi tee näib kui loogiline lahendus, mis võiks kesklinnast mööda sõitva liikluse koos sadama veokitega Narva maanteest eemale viia. Viimase kahekümne aasta jooksul on suurenevat liiklust Tallinnas ikka suuremate teedega lahendatud – Järvevana teel, Mere puiesteel, Tartu maanteel, Pärnu maanteel jne.

Kuid sel ajal, kui Tallinn on üha suurematesse ristmikesse, laiematesse teedesse ja liikluse läbilaskvusesse panustanud, pole autoga liikumise ajakulu linnas silmanähtavalt vähenenud; pigem on liiklus isegi halvenenud. Teid laiendades paraneb liiklus vaid ajutiselt, kuid ajapikku suureneb nõudlus ja ajakulu taandub tagasi varasemale tasemele.

Kipume ära unustama, et suuremad teed toovad kaasa suurema nõudluse ja kutsuvad autoga liiklema rohkem inimesi. Lewis Mumford on öelnud, et ummikute ravimine suuremate teedega on kui ülekaalu ravimine kummist püksirihmaga.

Samasuguse kogemuse on läbi elanud pea kõik arenenud linnad Euroopas, Ameerikas ja Aasias. Mussolini ehitas kuueralalise Via dei Fori Imperiali otse läbi Rooma Foorumi. Pariisis kohandati mõlemad Seine'i kaldad liiklusingimusteks. San Franciscos, Bostonis ja Soulis ehitati ülestõstetud kiirteed otse läbi kesklinna. Kuid vaatamata suurematele teedele liiklus ei paranenud, pigem halvenes.

Toronto ülikooli teadurid, kes võrdlesid aastast 1980 kuni 2000 linna, kus teedevõrku järjest laiendati, linnadega, kus seda ei tehtud, jõudsid järeldusele, et iga uus kilomeeter asfaldi tõi keskmiselt kaasa ühekilomeetrise sõitmise kasvu auto kohta.

Sajandivahetuseks asendus ulatuslik tee-ehitus ühistranspordi parandamisega, jalgsi ning jalgrattaga liikumise edendamiseks. Stockholm ja London maksustasid autoga kesklinna sisenemise ning viimases suunati saadud tulu ühistransporti. Pariisi praegune linnapea Anne Hidalgo ei ole mitte ainult suurendanud investeeringuid ühistransporti, vaid ka vähendanud liiklusteedele ja parklatele jäänud linnaruumi.

New Yorgi linnapea Michael Bloombergi juhtimisel muudeti Manhattani 17 hektarit liiklusteid enam kui 70 linnaplatsiks ning autoteedele lisati rattarajad. Helsingi plaanib aastaks 2025 kesklinna eraautodest tühendada.

Boston, San Francisco ja Soul on nüüdseks kesklinnast tõstetud kiirteed lammutanud ja asendanud need jalakäijakeskse avaliku ruumiga, kuhu pääseb kõige hõlpsamini ühistranspordiga. Magistraalteedest on saanud mitmeotstarbeline linnaruum, ka reisijate ajakulu on enamasti vähenenud.

Ühe autoraja liiklusläbilaskvus tunnis ühes suunas on kuni 3000 autot, olenevalt tee laiusest ja kiirusest. Ühistransport on palju efektiivsem. Trammiliin, mis võtab sama palju ruumi, suudab sõidutada kuni 15 000 inimest tunnis ühes suunas.

Lisaks töötab ühistranspordi puhul sama printsiip mis liikluses – suurem pakkumine tekitab omakorda suurema nõudluse. Reidi teega võiks teha hüppe 21. sajandisse, leida lahenduse, mis investeerib kvaliteetsesse ühistransporti ja jalgsi liikumisse.

21. sajandi linnatänavad, mis panustavad ühistransporti ning jalakäidavusse ei peegelda vaid efektiivsemat lahendust liiklusprobleemidele, vaid kätkevad endis ka teadlikku lähenemist linna elukvaliteedi tõstmisele.

Uheski linnade elukvaliteedi indeksi esikümnes – Economistis, Merceris, Monocle'is – ei kohta linnasid kus poleks olemas efektiivset ühistranspordi süsteemi ning jalakäijasõbralikke tänavaid tiheda ja mitmekasutusliku hoonestusega. Hoonestus, ühistransport ja jalakäidavus on omavahel lahutamatu seotud. Hoonestus tekitab nõudluse liikumise järgi. Ühistransport tagab piirkondade vahelised ühendused.

Esimese ja viimase kilomeetri ühistranspordi ümber võib käia jala, kuid see nõuab omakorda, et jalutuskäik oleks mugav, turvaline ja huvitav. Linnaplaneerijale tähendavad need seosed seda, et liiklemist ei saa lahendada vaid liiklusteede planeerimisega, nagu praeguses Reidi tee projektis, vaid lahendus peab sisaldama ka hoonestust, ühistransporti ning jalakäijate ja ratturite ühendusi.

Kuid kas Pirita ja Viimsi rahvas oleks nõus sõitma linna ühistranspordiga? Arvan, et oleks, kui trammid liiguks sageli ja usaldusväärses graafikus, kui sõidu hind, sealhulgas ka aeg, oleks samasugune kui autoga liigeldes ning kui jalutuskäik trammi peale ja trammi pealt sihtpunkti oleks meeldiv.

Praegune autoga liiklemise nõudlus Tallinnas on ühelt poolt tingitud efektiivse ja laia haardeulatusega ühistranspordi puudumisest ning teisalt viimase kahekümne aasta autokeskse linna ehitamisest, mis on nõudlust kasvatanud. Linna liikumismustritel on väga lihtne alus: saame sellise liikumismudeli, mille ehitame. Kui tahame näha Tallinna kui kõrge elukvaliteediga Euroopa linna, kus ilma autota hõlpsalt hakkama saab, on viimane aeg ka taristusse selles suunas investeerida. Londonis, Kopenhaagenis ja Zürichis ei oota keegi, et autoga peab igale poole kiirelt ligi saama, kiiremini saab ühistranspordiga.

Tänapäeva linnad võistlevad omavahel tööjõu ja makse maksvate elanike üle. London, Kopenhaagen ja Zürich ei panusta jalakäija sõbralikku linnaruumi ainult selleks, et ohjata liiklusprobleeme, vaid ka selleks et alles hoida ning juurde kutsuda elanikke ja töölisi, kes üha rohkem linna elukvaliteedist hoolivad. Ka Tallinnale on oskustöölised ja maksud olulised. Kui Tallinn soovib juurde meelitada turiste, haritud töölisi ning ühtlasi hoida maksumaksjatena linnas praegust elanikkonda, siis peaks iga uus planeering, eriti nii oluline objekt kui Reidi tänav, linna elukvaliteedile panustama.

Oponentid väidavad, et tallinlased on ehk teiste linnade elanikest erinevad, et meil on indiviidi kesksel ühiskond ja et autokeskne Tallinn on just see, mida linnakodanikud loomupäraselt nõuavad. Sarnaseid argumente on kasutatud üle kogu maailma, sealhulgas ka ülalmainitud linnades, mis olid veel 1960ndateni palju autokesksemad.

Kuid ühistranspordi ja jalakäijasõraliku suuna muutusega oli rahul valdav enamus, inimesed hakkasid taas linnatänavaid kasutama, ärid liikusid kaubandusekeskustest tänavatele, kinnisvara hinnad tõusid, firmadel oli lihtsam tööjõudu palgata ja linnade maksujõud kasvas. Iga muutusega kaasnevad konarused. Kergem on liikuda edasi suunas, kus on ikka liigutud. Kuid linnaplaneerijate ülesanne ei ole mitte oma tööd lihtsustada, vaid linna elukvaliteeti parandada.

Avalik huvi Reidi tee vastu on tekitanud olukorra, kus võiksime ametlikult lõpetada suuremate liiklusteede ja ristmike planeerimise Tallinna kesklinna ja haarata kinni võimalusest teha Reidi teest projekt, mis demonstreeriks 21. sajandi lähenemist Tallinna planeerimises. Eesistujamaana oleks see vastutustundlik ja Euroopa Liidu rahastamine Reidi teele on olemas kuni aastani 2023.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium on andnud märku, et parema lahenduse nimel ollakse nõus uusi projekteerimistöid toetama. Ka linnavalitsuses ja linnaplaneerimisametis on tulevikku vaatavaid ametnikke, kes on huvitatud paremast lahendusest. Olukord, kus kiirustatakse vaatamata sellele, et on olemas nii aeg, raha kui ka enneolematult võimas ühiskondlik tung teha parem lahendus, tekitaks paratamatult küsimusi linna ja projektiga seotud ettevõtete motiivides ja huvides.

Ma ei ole Reidi tee vastu, olen selle poolt. Olen ka selle poolt, et teeruumi jagaksid autod, ühistransport, jalakäijad ja ratturid koos. Arvan, et isegi 2 + 2 liiklusraja saaks teele linnalikult paigutada. Kuid linnaliku tee tekkimiseks peavad ristmikud olema nelinurksed, ilma pööramisridadeta.

Veokid ja autoreisijad peab Vanasadamast varem või hiljem Muugale või Paljassaarde suunama, kesklinna mereäärne ala ei ole nende võõrustamiseks sobilik. Teeprojekt peaks sellise tulevikuga juba arvestama.

Jalakäijate ja jalgratturite tarbeks pole tarvis ainult ülekäike ja valgusfoore, vaid peenelt välja

loodatud detailide koos lastekarude kaitsete, jalakäijate sadade, haljastuse, teeparkimise, turvaliste jalgrattaradade ja ootealadega.

Kõnniteed ja rattarajad peaks asuma autotee kõrval, eraldatud vaid madalhaljastuse või parkimiskohtadega, ning jalakäijate ülekäigud peaks olema võimalikult lühikesed ja turvalised. Vahetult kõnniteede kõrval võiks olla hoonestus ja kommertspinnad, nende peal aga piisava tihedusega kontorid ja korterid. Lahendusega peaks kaasas käima väärikas tänavamööbel, haljastus ja valgustus.

Selle asemel, et Russalka-poolses otsas ehitada tee üle mere, võiks praeguse rannajoone ette jääda paarikümne meetri laiune puhvertsoon rannaäärse haljastuse ja puhkealadega, kust saaks jalgupidi vette minna. Sinna võiks tekkida Tallinna jaoks unikaalne merepromenaad veel kenama suplusranna, välitoitlustusasutuste ja kioskidega, või isegi nüüdisaegse kuursaali või avaliku saunaga, mis inimesi aasta ringi vee äärde kutsuks.

Tulevikus saaks promenaadi pikendada läbi kogu Vanasadama territooriumi Noblessnerini ja sealt edasi. Mööda Reidi teed ja Narva maanteed võiksid paariminutilise vahega sõita Viimsi, Lasnamäe ja Kalamaja suunal trammid. Trammipeatusi ümbritsevat hoonestust peaks käsitlema tee-elukeskustena. Ülekäigurajad võiks paikneda ligi 100–150-meetrise vahega.

Uushoonestuse juures oleks tarvis ka ette näha elamispinnad erinevate sissetulekutega inimestele. Kui Tallinna sadamast tekib vaid luksustlik elamukvartal koos jahtide, luksuskaupluste ja tipprestoranidega, kaob enamus linnakodanikel põhjus Sadamasse minna. Sadama ümber on mitmed krundid riigi ja linna omandis; on olemas unikaalne võimalus neist osasid kasutada taskukohaste munitsipaal korterite loomiseks Tallinna kesklinna.

Jättes maa linna ja riigi omandisse ning liisides selle välja arendusteks tagame, et ka tulevikus saab linn lahendusi vajaduse korral korrigeerida. Erainitsiatiivil loodud elamispindade arendajatelt peaks samuti nõudma panustamist taskukohastele korteritele. Näiteks võiks 30 protsenti kõikidest uutest korteritest sadamas olla kättesaadaval ainult peredele, kelle sissetulek on 25 protsenti madalam kesklinna keskmisest. Mitmekesise sissetulekuga elanikkond sadamas tagaks, et avaliku rahaga loodud piirkond ei toeta vaid uusrikkaid ja välismaalasi, vaid on mõeldud kõigile Tallinna elanikele.

Lisaks aitaks mitmekesine elanikkond elus hoida mitmekesisemaid äri ja teenindusettevõtteid, mis kogu Tallinna elanikkonnale huvi pakuks ja piirkonda elustaks.

Hiljuti on meedias ka pinnale tõusnud diskussioon Reidi teest kui tunnelist maapealse jalakäijate tänavaga, mis aastate eest üldplaneeringusse sisse kirjutati. Tunneli ehitus oleks siiski vales suunas liikumine. Esiteks toovad mastaapsed maa-alused tunnelid endaga alati kaasa ettenägematud kulud, viies projektid pikalt üle eelarvete ja graafikute. Erandeid on väga vähe, värvikaid näiteid aga palju.

Teiseks, tunnelisse hiigsummade paigutamine suunaks investeeeringuid ikkagi autokesksema Tallinna suunas ja edastaks linna arengust vale signaali. Selle asemel võimaldaks sarnane hiigsummaga palju suuremat edasiminekut ühistranspordis, mis kokkuvõttes parandaks Tallinna mobiilsust hulga rohkem. Ning kolmandaks, autode tasakaalukas hulk linna tänavatel on pigem positiivne, kui negatiivne.

Kõigil ühiskonna liikmetel ei ole võimalik liikuda jala ja ühistranspordiga. Autoga ligipääs suurendab liikumisvalikuid ja ei lubaks Reidi tänavale pääseda mitte ainult väikelastel, vanuritel ja haigetel, kes jala ligi ei pääse, vaid ka kõigil meile kes me aegajalt auto või taksoga eelistame liikuda - kui kiire on, kui vihma sajab või kui palju pagasit kaasas on. Autod ei ole heade tänavate vaenlased. Probleemaatiline on see kui autoliiklus linnaruumis domineerib.

Et praegusest olukorrast konstruktiivselt edasi liikuda, võiks luua komisjoni, mis hõlmab linnavalitsuse, sadama, maaomanike, arendajate, transpordiinseneride, planeerijate ja maastikuarhitektide esindajaid, ning kes koostöös uute projekteerijatega töötaks välja soovitusliku eskiislahenduse Reidi teele.

Lahendus peaks sisaldama teeprojekti koos uute trammiliinide, teeäärse hoonestuse ja maakasutute, jalakäijate sihtpunktide ja turvaliste ristmike, mereäärse promenaadi ja rannaäärse äritegevusega. Esikiisi tuleks algusest peale jagada ka avalikkusega, luues uue pretsedendi avaliku arutelu protsessist Tallinna planeerimisel.

Samal ajal tuleks teha ettepanekud, kuidas praeguse Reidi teeprojektiga edasi liikuda. Vastavalt soovituslikule eskiisile ja parandatud teeprojektile saaks linnavalitsus algatada läbirääkimised Reidi

tee äärsete maaomanikega, et leida koos linnalikum ja terviklikum lahendus tulevasele hoonestusele Tallinna ühe olulisema tee ääres.

Autorist. Andres Sevtšuk on töötanud arhitekti, linnakujundaja, õppejõu ja teadlasena Eestis, Prantsusmaal, USAs ja Aasias. Praegu õpetab ta Harvardi ülikooli disainikõrgkoolis linnaplaneerimist.

ARVAMUS

KIRJUTA TOIMETAJALE

LIITU POSTIMEHE UUDISKIRJAGA
ja ole kursis huvipakkuvate uudistega!

E-posti aadress

LIITU



Huvitavat statistikat: kuidas on 25 iseseisvusaastaga muutunud eestlaste palk

(1)

Rein Veidemann: kuniks mälu, seniks elu (2)

See lendlause käib nii inimeste, sündmuste kui ka kohtade puhul. Enne kinnistumist lineaarseks jutustuseks on ajalugugi inimõõtmeline nii kaua, kuni seda ümbritsevad mälestused. Ja seejärel mälestuste mälestused. Siis jäävad vaid faktid, nende tõlgendused ning nõhivõtte teaduslike lasked.



Hanna-Kaisa Lepik: viha Clintoni ja Trumpi vastu aitab USA kolmandatel parteidel esile tõusta (2)



Sirbis sel reedel: rahvusülene ajalugu



Georg Männik: sotsiaalpoliitika alaab

Õpetajate Lehes sel reedel: