

VAADE TALLINNA LINNAVALITSUSE HOONELE MERE POOLT

Heino Levald

(Sõnavõtt Eesti Arhitektide Liidu ja Tallinna Linnavalitsuse koostöös toimunud linnakeskuse-raekoja teemalisel seminaril 05. 12.2006)

Lugupeetud härra linnapea ja koosviibijad! Ma ei ole varem palju arhitektuuri ja linnaplaneerimise küsimustes esinenud, seetõttu tutvustan ennast:

Olen Heino Levald, algselt erialalt laevaehitusinsener, tõlkes inglise keelde *naval architect*, tagasitõlkes eesti keelde – merearhitekt. Olen tehnikakandidaat laevade projekteerimise alal. Päris arhitektiks ma ennast siiski ei pea, kuid sellele lisaks on mul teine teaduslik eriala – keskkonnaökonoomika ja sel alal on mul doktorikraad. Tulenevalt sellest tahaksin lisada siin kuulnud kõnedele Tallinna Linnavalitsuse hoone ja linnakeskuse tulevase asukoha teemal mõned minu arvates väga vajalikud mõtted lähtudes vaatest mere poolt. Ma ei pea silmas Tallinna siluetti ja vaadet merelt Tallinna vanalinnale, ehkki olen seda meelt, et need tuleb maksimaalselt säilitada. Pidasin silmas vaadet Tallinnale merenduse ja kaugema tuleviku seisukohast.

Ühinen täielikult hr. Jüri Soolepi poolt öelduga, et Tallinn on tekkinud ja tuhande aasta jooksul arenenud selliseks, nagu ta on, tänu oma sadamatele ning lisaksin, et ka järgmised tuhat aastat areneb Tallinn suuresti tänu sadamale ja lähtuvalt sadamast. Ehkki kaubasadamad Tallinna rannikutelt taanduvad, on sadamatel Tallinna tuleviku suhtes tõusev tähtsus reisi- ja turismisadamatena. Paratamatult kaasneb sellega ka suur inimeste ja autode liiklus ja kaubavoog, sest tänapäeva ja tuleviku reisilaevad veavad ka autosid ja ro-ro kaupu. Seda on vaja hoolsalt arvestada juba täna.

Mereäärne maa on kogu maailmas kordades väärtuslikum ja kallim kui merest kaugemal asuv maa. See tuleneb mereäärse maa sellise kasutamise võimalustest, milliseid annab mere lähedus. Neid võimalusi on mitmeid. Kuid Tallinnas peetakse praegu silmas põhiliselt vaid seda, et mere rannaala on huvitav piirkond elamiseks – ilus vaade merele, head võimalused jalutamiseks mere rannal, tegelemiseks merega seotud harrastustega jm. See kõigile arusaadav võimalus tekitab paljudes inimestes soovi seal elada ja tööl käia ning kinnisvara arendajates soovi ehitada elamuid ja muid hooneid Tallinnas mere äärde. Mis sest, et meie laiuskraadidel realiseeruvad mere ranniku kasutamise eelpoolnimetatud võimalused vaid suvel ja linna tingimustes sedagi piiratud ulatuses. Muul ajal on mererand elamiseks ja vaba aja veetmiseks ebamugav – niiske ja tuuline. Pealegi varjavad linnas merevaateid teised majad ning sügava veega rannaäär on vettesattunutele ohtlik. See kõik tuleb välja alles hiljem. Praegu aga valitseb soov võtta see maa just sellisesse kasutusse nagu supelrand ehk *beach* ja seda võimalust peetakse Tallinna mereäärse maa peamiseks väärtuseks. Mere rannaäärne sügavus nendes kohtades ei omaks nagu mingisugust tähtsust.

Kuid palju enam kui mere ääres elamise võimalus tõstab rannaäärse maa väärtust selle kasutamise võimalus sadamana. Tagavad ju sadamad pääsu maalt merele ja mere kaudu kogu maailma ning vastupidi – turistide ja kaupade tuleku kogu maailmast. See võimalus on olemas vaid siis, kui meri ranna ääres on küllalt sügav ja kaitstud avamere lainetuse eest looduslike tõketega ning kui sellele lisaks on olemas tagamaa, mis kindlustab sadama käibe. Veelgi suurem on sellise mereäärse maa väärtus siis, kui sadam sinna on juba rajatud või siis on seda võimalik suhteliselt lihtsalt taastada. Tallinnas on kõik need tingimused olemas. Neid on vaja kasutada ja jätta võimalus arendada Tallinnas välja reisi- ja turismilaevadele samasuguse ülemaailmselt tunnustatud kõrge kvaliteediga sadamad, nagu on Pirita sadam jahtidele ja väikelaevadele.

Muidugi võib sadamates rahulikel perioodidel nautida ka ilusat merevaadet. Kuid selleks, et seal hakkaksid käima ülemaailmsed turismilaevad nagu me kangesti tahame, sest see on Tallinna elusoon, siis peab olema võimalik tagada seal ka vastavaid turvanõudeid. On vaja neid laevu varustada, on vaja, et Ro-Ro autod reisilaevadelt saaks laevadele ja laevadelt minema ilma, et nad jalakäijaid alla ajaks, et neil oleks kohad, kus seista ja et see kõik ei tekitaks ummikuid. Siin on rida probleeme, mis Tallinna jaoks on jäänud täiesti lahendamata, sest on küll olemas ranna-alade planeering, kuid see ei hõlma sadamaid. Kas sadamad planeeritud ja planeerimata aladele kaasaegsete nõuete kohaselt mahuvad või mitte, sellele ei ole keegi isegi mõelnud. Praegu soovitakse sadamatesse ehitada vaid elumaju ja äripindu. Neile lisaks on küpsemas kava ehitada sinna ka Linnavalitsuse hoone. See on tõmbekeskus, mis toob endaga kaasa veel mõndagi ning on teadmata, mida ütlevad kunagi selle otsuse kohta. meie järeltulijad Ma ei hakka seda võimalust rohkem kritiseerima. Ütlen vaid, et selle üle tuleks veel korralikult järele mõelda ja selle käigus teha ka majanduslikke kalkulatsioone.

Praeguste Eesti seaduste järgi hinnatakse mereäärset maad majanduslikult samal viisil kui merest kaugemal asuvaid maid, merealune maa aga on praeguste seaduste kohaselt hoopis väärtusetu. Seda nagu polegi olemas, on vaid vesi. Kuid mereäärse maa kasutamine sadamana väärtustab tegelikult uskumatult kõrgelt mitte ainult maa mere rannikul, vaid ka selle juurde kuuluva rannalähedase merealuse maa ehk sadama põhja sõltuvalt sellest, kui sügav see on ning kui sügav ja ohutu on sadamasse toov mereteede. Tegelikult võrdub nende maade summaarne väärtus võrdväärse sadama rajamise maksumusega teise kohta, kui selline sobiv koht on üldse olemas. Tuleb märkida, et Eestis ollakse õiguslikult jõudmas mereäärse maa ja merealuse maa just sellise hindamiseni. Selle tulemused on kindlasti üllatavad. Oleks vaja teha kõik, et see üllatus liiga hilja ei tuleks.

Kui paigutada sadamatesse või sadamate arenguks vajalikele aladele elamud, asutused ja lisaks neile ka selline tõmbekeskus nagu Linnavalitsuse hoone, siis on see mitte ainult kõrge väärtusega maa raiskamine vaid ka Tallinna edasiste arenguvõimaluste piiramine. On ju Tallinna tulevik kavandatud suuresti turismilinnana, kusjuures enamik turiste külastab Tallinnat kindlasti ka tulevikus meritsi. Selleks peavad tal olema korralikud sadamad, mis võimaldavad laevadel turvaliselt seista, laevu teenindada ja varustada, laevadele ro-ro kaupu autodel lastida ja lossida, autodel lastimise ja reisijate ootel parkida, mõningaid kauba ja laevavarustuse varusid kontsentreerida jne. Ning seda mitte ainult südasuvel vaid ka halvema ilmaga. Sellised “kassisabad”, nagu kruisilaevade jaoks on sadamasse rajatud, ei võimalda Tallinnal saada ülemaailmse kruisiturismi mainekaks lülits, millist arengut ta tegelikult väärrib. Selline võimalus tal on, kui normaalsete reisi- ja turismisadamate arendamisse suhtuda soosivalt ja kui mitte raisata olemasolevaid looduslikke ja ajaloolisi võimalusi akendest merevaadete loomiseks või enamus aastast inimtühjade promenaadide loomiseks. Selleks, et mitte olemasolevaid võimalusi ja eeldusi ära raisata või lähedalasuva linnakeskusega blokeerida, tuleks veel kord kriitiliselt läbi vaadata kavandatud ehitusprogramm sadamate piirkonnas ja Linnavalitsuse hoone paigutamine mere rannikule. Tavalise linnakodaniku jaoks oleks see võrdne selle asutuse paigutamise maailma servale, sest vee poolt ta sellele läheneda ei saa.

Lõpetaksin oma sõnavõtu kõigi meie arhitektide poolt tunnustatud Eliel Saarineni tsitaadiga Suur Tallinna võistlustöö seletuskirjast: ”Rannaala... tuleb reserveerida uutele sadamaehitistele, kaubatallidele ja laoplatesidele. Oleks lühinägelik paigutada siia elurajoon ja sel teel sadama arengule takistusi luua, sest sadama areng on linna edasise kasvu oluline tingimus” (E. Saarineni projekti seletuskiri pt. XVII). Märgin siinjuures tõika, et Saarinen kavandas oma võistlustöös sadamateks kogu Kadriorust lääne poole jääva Tallinna ranniku.

Kindlasti peaks linnavalitsuse hoone olema esinduslik ja heas kohas, kuid see koht tahaks veel läbi mõtlemist. Loodetavasti saan ma selles protsessis ka edaspidi mere poolt vaadates kaasa rääkida. Aitäh!