

Intervjuu üleriigilisest planeeringust ja seotud temaatikast

Ilmunud ajakirja Õu 7. numbris 2013. aastal. Küsisid Karin Bachmann, Anna-Liisa Unt ja Merle Karro-Kalberg Õu toimetusest.

Töötasid üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ koostamisega aastatel 2009–2010. Vabariigi Valitsus kehtestas selle dokumendi 2012. aastal. Kas lõplik planeering on Sinu arvates hea?

Kehtestatud üleriigilise planeeringu põhimõtted on ideeliselt samad, milleni kolm aastat tagasi jõudsimel. See visioon kõlab lühidalt umbes nii: „Eesti kui mugavalt ühendatud kompaktsete asulate mitmekesine võrgustik, mille arendamisel peetakse ehitatava keskkonna kvaliteeti kõikjal tähtsaks, kultuuripärandist ja loodusest peetakse lugu, roheline võrgustik toetab inimtegevust, veekogudele avanetakse, riik ühendub muu maailmaga jne.“ Sellised suunad said laiapõhjaliselt läbi arutatud ning vaevalt et keegi väga vastu vaidleb. Üldise visiooniga jäin ise rahule ja ma arvan, et ka lõppdokument liigutab Eesti ruumi õiges suunas.

Üldisest mõtttest edasi tuleb aga käia pikk tee. Ma ei saa lõpuni rahul olla „Eesti 2030+“ lõppdokumendi vormi ja rakendamise ebaselgusega. Sisu poolest õige tekst jääb vormiliselt niipalju laialivalguvaks, et riigiasutuse või kohaliku omavalitsuse ametnikul on seda raske üksikotsustes kasutada. Ka näiteks domineeriv mõiste „hajalinnastunud ruum“ ei kirjelda minu arvates hästi seda ruumi, mille poole me selle dokumendiga tegelikult püüdleme. Nendes küsimustes me Siseministeriumis ühisele meelele ei jõudnud ning läksime sõpradena lahku. Tulevikku silmas pidades ei saa ignoreerida ka tõsiasja, et kui riik ei suurenda hüppeliselt ruumilise arenguga süsteemselt töötavat meeskonda ega loo [--] koordineerivat riigiasutust, siis jääb mistahes visioon vähemalt poolenisti riulisse.

Kuidas viia üleriigiline planeering ametnikele lähemale, teha selgeks lõppeesmärk? Kas oleks tarvis eraldi rakendusdokumenti, kus on samahaaval käidud lahti seletatud, nõ manuaali, kust ametnik saaks näpuga järele pidades otsuseid teha? Et need väikesed vahesammud viiks kõik lõppeesmärgile lähemale, mitte ei lammutaks veel viimaseidki potentsiaale.

Rakendusmehhanismi puudumine oli „Eesti 2010“ peamine puudus ning see jääb ka „Eesti 2030+“ juures küllaltki pealiskaudseks ega pole päris veenev. Kui vaatasin teiste riikide samalaadseid dokumente, jäi mulle kõige parema eeskujuna silma Sloveenia „Spatial Development Strategy of Slovenia“. Sloveenia on meile ka oma suuruse ja lähiajaloo poolest üks sarnasemaid riike. Selles töös olid kõik olulised ruumilise arengu suunad teemade ja punktide kaupa nii hästi esitatud, et iga ametnik võib tõesti näpuga järele ajada. Seepärast ma ei ole kuidagi nõus, et dokumendile oleks juurde vaja eraldi dokumenti esimese dokumendi mõistmiseks. Sama kehtib meie seaduste, määruste või ka detailplaneeringute kohta. Dokumendid peavad ise arusaadavad olema. Samas ei saa isegi maailma parimad dokumendid ise tööd teha. [--].

Rakendusüsteem peab eristama ka seda, kus ja millises mõttes on ruumiline areng riiklikult tähtis ja kuivõrd jääb kohalikuks küsimuseks. Näiteks Tallinna sadama-ala ja väikevalla põllulapi arengut ei tohi riigi poolt vaadata nii,

et sealsed otsused on võrdväärselt kohaliku omavalitsuse pädevuses. Koostasid siseministeriumis 2010. aastal ühe töö riigi üldiste huvide kohta, kuid kahjuks seda „Eesti 2030+“ lõppversiooni ei lisatud. Midagi sellist saaks teoreetiliselt võtta riigi edasise töö, sealhulgas riigiasutuste loomise või ümberorganiseerimise vajaduse lähtepunktiks. Sealt edasi tuleb töötada riigi huvidele selgema ruumilise väljenduse loomisega, kaardirakenduste, temaatiliste lahenduste, dünaamiliste planeerimissüsteemide, koostöö alustega. Kui need asjad on hästi tehtud, siis hakkavad institutsioonid loomulikult viisil jooksvalt ise tööle. Omavalitsuste üksikotsustesse ja ehitusprojektidesse on riigil, samuti teoreetiliselt riigiarhitekti, mõtet sekkuda üksnes niipalju, kui see seostub kuidagi riigi visiooniga või huvidega.

Paljude ruumiotsuste (head ja halvad) taga, mis linnades ja mujal realiseeritakse, on ametnikud – nende otsustamisjulgus, maitse ja hari(d)tus. Palju on räägitud sellest, et omavalitsustel puudub suutlikkus, ametnikel vastav haridus, et ruumi puudutavaid otsuseid langetada. Kuidas saaks omavalitsusi aidata?

Meil on sellised ametnikud nagu on – asjatundjad ja visiooniga mõtlejad võiks omavalitsustes rohkem olla, aga ka praegused ametnikud püüavad enamasti teha võimalikult head tööd. Mulle näitab viimaste aastate töö kodanikuühenduse esindajana tihti hoopis seda, et planeerimisvaldkonnas on omavalitsuse ametnikud pealesurutud menetlustest ning segasest õiguskeskkonnast liiga vaevatud. Sisulised küsimused võiksid lahenduda paremini, kui koostöö saaks toimuda vabamal viisil. Kuigi kehtiv planeerimis-seadus oleks justkui loodud kogukonna osalemise jaoks, näitab kogemus, et see eesmärk töötab üksnes näiliselt, kulutades pigem aega ja avaliku sektori energiat. Kui kohalik omavalitsus ise ei soovi oma ruumiga töötada, julgeid visioone pakkuda, kodanikega koostööd teha või nende häält kuulata, siis ei aita ka bürokraatlikud reeglid.

Kui rääkida võimaliku uue riigiasutuse loomise eesmärgist, olgu sellel nimeks riigiarhitekti meeskond või midagi muud, siis selline asutus saaks kõige muu hulgas aidata omavalitsusi liigest planeerimisbürookraatiast vabanemisel kas õigusloome kaudu või ka harimise ja nõuandmise kaudu.

Kas ongi lõpuks tarvis hunnikut dokumente, kus on detailideni reguleeritud ruumi puudutavad otsused (teed linnukesed erinevatesse kastidesse ja vastavalt linnukeste arvule, teed mingi otsuse). Kas inimlik mõõde ruumi loomisel hakkab ära kaduma ja asendumine erinevate tabelitega?

See on nii olnud juba pikka aega. Omavalitsused teevad praegu palju ülearust või dubleerivat tööd, paljuski sellel põhjusel, et riigi seadusi mõistetakse liiga järgalt ning kardetakse eksida. Tänapäev vaevab riiki ja omavalitsusi ka viimaste aastakümnete tohtu hulk kehtestatud planeeringuid, mida pole kerge kaotada. Need loovad ühtpidi ülemäärased õigustatud ootusi, teistpidi piiravad paljusid omanikke ning mitmeid häid lahendusi ilma põhjusega. Vanade planeeringute õiguslik tähendus tuleb ümber

vaadata, mõeldes tulevikule. See ei pruugi tähendada tühistamist, vaid ümbermõtestamist. Riigi ja omavalituste asjakohane rollijaotus ning jooksev eesmärgistatud tahtejõuline töö võiks tuleviku õigusloomes asendada jäigalt ja igikestvalt kivisse raiutud kehtestamisotsuseid. See muudaks protsessid ladusamaks. Kahjuks justiitsministeeriumis toimuv planeerimis- ja ehitusõiguse kodifitseerimine, mis idee järgi on positiivne ettevõtmine, sellist olemuslikku muutust ei kavanda. Arvestades aga üldiseid poliitilisi suundi õhukese riigi poole, võiks iga-suguse loogika järgi olla riigil ju tahe vähendada omavalitsuste halduskoormust, see aga nõuaks värskemaid tuuli riigiasutustes.

Üks olulisemaid teemasid on meie linnade ja mõis-tagi ka asulate avaliku ruumi kvaliteet. Eriti torkab see silma muidugi suuremates linnades, kus avalik ruum on tihtipeale lihtsalt see tükike, mis majadest-parklast-teest üle on jäänud. Ning kui muudele linnaruumi osadele kulutatakse hea meelega, siis avalik ruum jääb tihtipeale selleks, nagu ta peale ehitust jääb. Teine asi on see, et sageli lahendatakse avalik ruum odavaima projektiga konkurssi korraldamata ja tulemuseks tekib midagi veel hoopis hullemat kui lihtsalt tühi (kuid säilinud potentsiaaliga) koht – halvasti, pealiskaudselt ja igas mõttes odav lahendus. Kas ja kuidas saaks avaliku ruumi kvaliteedi olulisust vastutajatele tõestada? Kuidas organiseerida linnade ehitamist selliselt, et avalik ruum ei oleks viimane, millele mõeldaks, vaid esimene?

Minu ettekujutus üleriigilisest planeeringust oli selline, et avalik ruum võiks olla selle dokumendi keskne objekt. Erinevalt vaba ettevõtluse arendamisest saab riik avaliku ruumi arendamist teadlikult suunata või seda samm-sammult ise arendada. Sellest, kuidas ja kus me avalikku ruumi arendame, sõltuvad tegelikult ka erainvesteeringud, arendajate valikud, inimeste elu- ja töökohtade valikud ning muud muutused, mida planeeringutega jäigalt reguleerida ei saa, kuigi planeerimissüsteem justkui üritaks seda. Avalik ruum on kõige kõikehaaravam mõiste, mis suudab tähistada kogu riiki hõlmavat, ühiselt kasutatavat terviklikku võrgustikku. Selle areng peaks seisnema kõigi transpordiliikide, jalgsiliikumise, era- ja ühistranspordi ning sealhulgas isegi looduses ja merel liikumise võimaluste omavaheliste seoste järjekindlast parandamisest. Lisaks tuleb oluliseks pidada kõigi eriliste, väärtuslike, populaarsete, ilusate, sümboolselt või mingis muus mõttes oluliste kohtade rõhutamist avaliku ruumi arengus. Avalik ruum võib ulatuda ka hoonete ja ühistranspordivahendite sisse. Hoonete arhitektuurse lahenduse riigipoolse suunamise vajadus sõltub samuti sellest, kuivõrd on see hoone avaliku ruumi osaks. Avaliku ruumi mõiste aitab riigil olulist ebaolulisest eristada. Kui üleriigilise planeeringu olulised teemad koondada avaliku ruumi mõiste alla, muutuks see dokument selgemaks. Miskipärast mitteamarhitektidest kolleegid avaliku ruumi mõistet aga ei armasta kohe üldse ja seepärast ei läinud läbi ka idee selle mõiste seadmisest „Eesti 2030+“ keskseks objektiks. Peame edaspidigi püüdlема selle poole, et ühiskondlik suhtumine ja õigusruum asendaks formaalse ehitusõiguse planeerimise avaliku ruumi tahtejõulise arendamisega – siis leiaks ka planeerimine oma õige koha.

Eelmises üleriigilises planeeringus „Eesti 2010“ olid muuhulgas eesmärkideks seatud maakohtades elu edendamine, peamiste teenuste kättesaadavus jne. Ometi on tänaseks suletud kümneid koole,

postkontoreid, pangakontoreid, kauplusi, kaotatud bussiliine. Lihtsalt ja otse küsides – kas sellisel dokumendil on üldse mõtet, kui tegelikkuses läheb kõik vastupidi? Kui tehtud reegleid täitmisele ei pöörata?

Selle teema juures tuleb esimese asjana mõelda, mida üldse saame korraldada planeeringutega ning mida muude vahenditega. Kahtlemata on Eestimaa erinevate paikade elujõu säilitamine tähtis, kuid kuivõrd me saame seda planeerida? Tegelikult kerkib sama küsimus näiteks väike-poodide säilitamise kohta linna-asumites, kust teenused siirduvad suurtesse kaubanduskeskustesse. Traditsiooniline ehitiste või maakasutuse planeerimine neid küsimusi ei lahenda. Planeeringutega saab seada piiranguid, kuid kedagi ei saa sundida ehitama, teenust pakkuma ega ka olemasolevat teenusepakkumist jätkama. Riik saab planeerida üksnes avaliku sektori teenuseid. Erasektori teenuseid saab suunata üldiselt vaid dotatsioonide kaudu. See kõik tähendab juba riigieelarve planeerimist.

Analüüsid on näidanud, et kõige tähtsamaks teenuseks ja külade ellujäämise peamiseks tagatiseks on kättesaadavas kauguses toimiv põhikool. Ilma selleta eemalduvad noored pered, küla vananeb ja sureb välja. Isegi pood ja ühistransport pole nii olulised. Vajalikud koolihooned on enamasti ammu olemas. Seega ei saa riik ehitusõiguste planeerimisega midagi teha, küll aga hariduspoliitikaga. Üleriigiline planeering saab riigi otsustele anda küll vajaliku sisendi, kuid rakendusmehhanism väljub ruumilise planeerimise valdkonnast.

Ruumilise planeerimise abil tuleb rohkem tähelepanu pöörata hoopis asulatele, sest üheks külade elujõu tagatiseks on tugevad, kompaktsed ja omavahel hästi ühendatud väikelinnad või alevikud, kus peamised teenused kompaktselt koos toimiksid. Esmatasandikeskusest veelgi tähtsamad on suuremad sõlmpunktid kõigis riigi osades, tavaliselt on nendeks maakonnakeskused, kustkaudu selle tagamaaks olev maapiirkond ühendub teiste riigi osade ning kokkuvõttes ka muu maailmaga. „Eesti 2030+“ ning selle rakenduskava pöörab teenimatult vähe tähelepanu linnade ruumile. Kui linnad jätta üksnes omavalituse mureks, siis muutub riigiplaneerimise vajalikkus tõesti mõneti küsitavaks.

Maa-asulate ja ka linnade toimimise eelduseks on hea transpordivõrgustik. Millise suuna üleriigiline planeering sel teemal võtnud on?

Transpordivõrgustiku suunamist võib pidada „Eesti 2030+“ kõige tähtsamaks osaks, sest sellel tundub olevat ka mõningane mõju. Näiteks 2009. aastal tegelesime veel sellega, et parandada läänemereeriikide kokkuleppe aluseks olevat kaarti, mille ühel versioonil ulatus Rail Baltic vaid kuni Riiani. See on rahvusvahelise ühenduse kõige tähtsam projekt, kuid me ei tohi selle kõrval unustada riigisiseseid ja linnasiseseid võrgustikke. Näiteks vahepealsel ajal tekkinud võimalus 1435 mm uue euroopa-suunalise otseliini kavandamiseks tekitab mõningase ohu, et nüüd teenib selle võrra vähem tähelepanu 1520 mm Tartu-suunaline raudtee, mida pidasime riigisisese transpordi selgrooks ning mille viimine kiirusele 160 km/h ei ole üleliia raske.

Ideeliselt kujundasime „Eesti 2030+“ üheks peamiseks mõtteks inimeste valikuvõimaluste hulga suurendamise, nii et inimene saab valida elu- ja töökoha, arvestades nende punktide vahelise hea transpordiühendusega. See tõstab kokkuvõttes riigi iga piirkonna võimalusi. Erinevalt erasektori äride otsesest suunamisest, on riigil võimalik ühistransporti ja ühendusi selgelt ise arendada. Kui räägime ühenduse kiirusest, siis üleriigilise planeeringu selgeks otsuseks on rõhu asetamine raudteedele

ja rongiliiklusele, mille abil saab oluliste linnade vahelise ühenduse kiirust hüppeliselt tõsta. Maanteede võrgustiku arendamisel tuleb tähelepanu suunata aga ohutusele, mitte kiirusele. Kuna soovime ühistranspordi kaudu parandada ühendusi kodude ja töökohtade vahel, ei piisa linnadevahelisest kiirrongist, vaid vaja on ka lõppjaamade ühendust jalakäijasõbraliku avaliku ruumiga ning linnasisese ühistranspordisüsteemiga. Ma näen mitmeid positiivseid märke, et riigiasutused võtavad tasahilju uusi põhimõtteid omaks. Näiteks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) transpordiarengu spetsialist Toomas Haidak seab ajakirjas Inseneeria 8/2012 prioriteetidid järgmiselt: „Kõigepealt jalakäija, siis ühistranspordiga sõitja ja siis autojuht“. Selline seisukohavõtt MKM poolt näitab, nagu rõhuasetused hakkaksid paika loksuma, sealt edasi on aga vaja süsteemset tööd iga üksiku projektiga.

Kui praegu ka perekonnad sooviksid maal elada ja autota hakkama saada, siis see ei ole lihtsalt võimalik, kui päevas liigub heal juhul üks buss. Kas üleriigilise planeeringu põhimõtete abil on võimalik pikemas perspektiivis võrgustik selliselt toimima saada, et elu ka külades edasi kehtaks?

Võrreldes linnadega toob maapiirkondade integreerimine ühistranspordisüsteemi kaasa teistsuguseid küsimusi. Suurte busside liigutamine iga talukoha juurde ei ole kuigi tõhus meetod probleemide lahendamiseks. Kui linnaelu korraldamine ilma autota on asjakohase planeerimise abil tegelikult võimalik, siis maal jääb eratransport arvatavasti hädavajalikuks ka tulevikus. Maal elamine on mõneti luksus. Samas tuleb mõelda, et maapiirkondade elujõu hoidmise eesmärgi ja hea tahtmise korral saab riik selle luksuse kasutamist soodustada. Elu oleks seal veelgi loomulikum, kui vabalt liikuda saaks ka teismelised või eakad, kes ise autot ei juhi. Kui tahame, et maal ilma autota hakkama saaks, siis riigile võib olla odavamaks ja inimestele kasulikumaks lahenduseks väikeste busside kasutamine või lausa vajadusepõhine takso kohaletellimise võimalus, võrreldes suure pooltühja bussi sõidutamiselega. Julgen arvata, et paljud igapäevased autojuhid ei soovi veeta suurt osa elust autoroolis, see on pigem sunnitud, kuid ka raiskav ja ühiskonnale koormav valik.

Maapiirkondade jaoks on põhiline tõsta võimalusi tööjõu liikumiseks ning sedakaudu elu säilimiseks regioonides. Selleks tuleb riigil Eestimaa osi omavahel paremini ühendada. Kui külade ühendamiseks tasub otsida erilahendusi, siis tavalist bussiliiklust on vaja suuremate sõlmpunktide vahele, eriti nendel liinidel, kus raudtee puudub. 2010. aasta sügisel korraldasime „Eesti 2030+“ avalikke arutelusid piirkondades. Tekkis mõte vähemalt proovida liikuda erinevate punktide vahel mööda Eestimaad ühistranspordiga. Näiteks toimusid arutelud kahel järjestikusel päeval Haapsalus ja Pärnus. Aga selgus, et nende linnade vahel liigub üks buss nädalas, mis tähendab et ühendus käis ikkagi ringiga Tallinna kaudu. Praegu liigub sellel liinil üks buss päevas, aga see on väga aeglane buss ning mõeldud pigem just külade jaoks. Sõlmpunktide vahelised kiiremad ühendused oleks väärt riigipoolset doteerimist, kuid jäänud praegu ilma igasuguse hooleta. Lisaks ühendustele peaks riik hoolitsema ka inimeste teenindavate riigiasutuste paiknemise eest jalakäidavas kauguses ühistranspordi lõpp-punktide läheduses kesklinnade avalikus ruumis.

Teine linnade teema on kergliiklus, eriti jalgrattateed. Kõikides valimislubadustes ja kõnedes rõhutavad kõik poliitikud kergliikluse olulisust ja vajadust

korraliku võrgustiku järele. Ja ka projektides nõutakse ruumi reserveerimist. Ometi, kui läheb ehituseks, kaob tee kusagile ära ja sõidutee on sellevõrra laiem. Vähem ükskõikselt ei suhtuta olemasolevate autoteede õgvendamisse eesmärgiga ratastele ruumi teha. Samas on inimeste hulgas jalgratta populaarsus järjest tõusmas ja seda propageerivad ka isetekkelised sündmused (nt Tour*d*ÖÖ). Kui on nõudlust, peaks olema ka pakkumist. Millised hooavad on puudu või nõrgad, et parkimiskohti endiselt jalgrattateest olulisemaks peetakse ja kuidas saaks üleriigiline strateegia olla mõtteviisi reguleerijaks? Meil on puudu riigiasutus, kes seda teemat oluliselt peaks. On maanteeamet, keskkonnaamet, muinsuskaitseamet, maa-amet, tehnilise järelevalve amet jne. Mõeldakse ehitistele, teedele, autodele, rongidele, ka loodusele, õhule, veele, aga inimesele ruumis ei mõtle keegi. Mulle vahel tundub, et kergliiklejast veelgi vähem mõeldakse kõige tavalisemale jalakäijale. Riigiasutustes ja omavalitsustes tegutsuvad suured üksused autoteede ja parkimisküsimustega, kuid jalakäija huve ei kaitse keegi. Ometi on iga autojuht mõnikord jalakäija. Seepärast mõjub avaliku sektori selline tööjaotus paradoksina. Jalakäidava ja kergliikluse poolt kasutatava ruumi mugavusest, samuti selle seostumisest ühistranspordi võrgustikega, sõltub tegelikult lisaks ka kogu riigi maine, sest külaline ei tule siia autoga. Külaline tunneb ruumi teisiti kui kohalik, kes igapäevaselt töö ja kodu vahel autoga liikleb. Seepärast julgen arvata, et kui riik panustaks isegi suure raha sellisele uuele asutusele, kelle eesmärgiks seataks üldine jalakäidava avaliku ruumi terviklikkuse koordineerimine, siis see raha teeniks end pikas perspektiivis paljukordselt tagasi. Mõnusaal kasutatav ruum meelitab mitte ainult turiste, vaid ka välisettevõtteid ja nende töötajaid end siia sisse seadma, mis tõenäoliselt elavdab majandust tunduvalt. Selle eesmärgi elluviimiseks ei piisa mõnest planeeringust, vaid see nõuab erinevate ehitusprojektide ja planeeringute süsteemset koordineerimist. Sellega tegelemine muide saaks olla riigiarhitekti meeskonna üks olulisemaid töid, õigemini peakski olema.

Riigiarhitekti institutsioonist olen päris paljudes seltskondades kuulnud erinevaid mõtteid. Eriala-välistes on pigem peale jäänud arvamus, et milleks on tarvis veel ühte, kes kõike keelab, et praegune seadusandlus on isegi liiga keeruline ja piirav ning ehitussooviga kodanik jääbki selles segaduses ekslema. Ometi räägib linnade rikutud ruum teist – pigem seda, et piiranguid oleks justkui vähe või siis ebamõistlikke. Milliste küsimuste lahendajana näed riigiarhitekti (meeskonda), kuidas saaks ta kaasa aidata nii linnade kui külade arukale arengule?

Riigiarhitekti üks peamisi ülesandeid on idee järgi nende ruumiliste otsuste koordineerimine, kus riik on ise tellija ja investeerija. Riigiasutused, riigiettevõtted, avalik-õiguslikud asutused kokku tellivad väga palju ning nendest tellimuste koostmõjust sõltub riigi ruum kõige rohkem. Riik saaks paljuski olla omavalitsustele ja erasektorile eeskujuks, see mõjutaks palju. Riigiarhitekti abiga saaks ka seadusruumi praegusest lihtsamaks, üldisemaks ning bürokraatiasvabamaks muuta – õigusloome taga peab aga olema sügav ühiskondlik tunnetus, arusaam ruumiliste struktuuride olemusest, samuti arendajate ja tavainimeste loomulikest õigustest. Riigiarhitekti töös saab planeerimise ja ehituse valdkondi vaadata teineteist täiendava tervikisüsteemina. Senine riigiasutuste vahel killustunud süsteem pole selliste väljakutsetega hakkamasaamiseks olnud võimeline.

Hetkeseis on ju selline, et isegi lihtsat mõistet „ehitusaalne pindala“ käsitletakse erinevates määrustes ja dokumentides nii vastuoluliselt, et see muudab need dokumendid poolenisti mõttetuks.

Ka negatiivsete arengute lahendus pole keelamine, vaid ennetamine. Selleks on palju võimalusi. Praegused ülereguleeritud menetlused, moraalselt aegunud planeeringud, omanike õigustatud ootused ja ametnike juurdunud kinnisideed kasvavad üha enam inimestel üle pea ning see kokku takistab tänapäevaste ruumiliste nägemuste ja avatud koostöö esiletõusmist. Riigiarhitekti institutsiooni loomine ja uue meeskonna tööle hakkamine saaks tuua kogu süsteemi palju värsket hingamist. Muudesse lahendustesse on hetkel raske uskuda.

50 ja 80 aastat tagasi ilmunud ruumist rääkivas ajakirjanduses (Horisont, Olion) räägitakse miljööväärtusest, sellesse sobivatest lahendustest, avaliku ruumi puudumisest, muretsetakse väärte prioriteetide ja visiooni puudumise üle. Täpselt nagu täna. Miks need probleemid on ajatud?

Need probleemid on ajatud, sest inimese loomuses on huvituda oma elukeskkonnast ning tahta alati paremat. Avalik ruum on inimeste ühine elutuba olnud minevikus ning on seda ka tulevikus. Selle kvaliteet, struktuur ja ulatus võib aegade jooksul muutuda, olemuselt jääb avaliku ruumi muutumine alati ruumilise planeerimise keskseks teemaks. Ühiskonna väärtused ja visioonid kalduvad samuti ajas muutuma, kuid seal leidub ka midagi püsivat. Kogu XX sajandi jooksul kasvas üldiselt usk uutesse struktuuridesse, tööstusesse, autodesse, aga alates sajandi lõpust nähakse järjest rohkem väärtusi olemasoleva ruumi paindlikus ümberkujundamises. 50 aastat tagasi täitusid Eesti linnade kesklinnad ühesuguste hruštšovkadega. See oli tollase võimu poolt dikteeritud, kuid ka viimase aastakümne ehitus- ja kinnisvarafirmade mõju eelistab lihtsaid tüüpprojekte. See erinevus ajastute vahel pole suur. Kuuekümnendatel nimetati arhitekti ebatäiuslikuks inseneriks, kuid ka tänapäeva inimene näeb arhitekti tihti pigem fassaadivärvi valijana kui ruumiliste lahenduste pakkujana. Samas on ühiskond mitmetahulisem. Hruštšovkade ajastust pärineb näiteks ka üks Eesti XX sajandi tippteoseid – oma sümboolse jõu ning ajatu väärtuse poolest peaaegu ületamatu Tallinna laululava. See on selline avaliku ruumi osa, mis on kaasa aidanud ka ühiskonna muutumisele. Ühiskonna muutused mõjutavad ruumilist arengut ja vastupidine mõju on ka olemas. See ilmselt on ajatu.

Kui teemad, millest me täna räägime, olid aktuaalsed ka 80 aastat tagasi, siis miks linnaruum paremaks ei muutunud?

Püüan olla positiivsem ning mõelda nii, et üldiselt tundub meie linnade ruum ikka veidikene parem kui 20 aastat tagasi. Aga mitte nii hea, kui võinuks eeldada selle perioodi võimalusterohkuse ja vabaduse põhjal. Samuti tuleb kriitiliselt küsida, kas formaalsed menetlused, kuhu on läinud palju ametnike tööaega, on ruumi paremaks muutnud. Lepida tuleb sellega, et ühiskonnas leidub alati midagi, mida peetakse ruumi kvaliteedist tähtsamaks. See on mõneti loomulik ja ruumi loomisel tuleb sellega arvestada. Näiteks eelmise sajandi keskel olid hruštšovkade ehitamise otsused tingitud suurest sõjajärgsest odava elamispinna vajadusest. Üheksakümnendatel oli aga vaja läbi viia kiire maareform, et majandus käima lükata. Olen kuskil öelnud välja tõdemuse, et maareformi ajal planeerimine on sama lootusetu kui maavärina ajal ehitamine. Praeguseks on maareform juba läbi, aga planeerimine on nüüd kinni jooksanud formaal-juriidilisse puntrasse. Praegu tuleb mõelda, kuidas sellest vabaneda. Kui tahaksime näiteks eramaal avalikku ruumi arendada, siis selleks sobiv vahend pole mitte planeeringumenetlus, vaid omanditehing. Helsingi linn näiteks käitubki planeerimisel nagu arendaja, ostes ja müües maad – sealt on üht-teist õppida. Maareformi mõju on ruumis praegugi tunda – uute hoonete kuju ja avaliku ruumi piirid tulenevad sageli maakorraldaja joonistatud krundipiiridest või erastamise otsustest. Mõnikord on see isegi hea, aga kui pole, siis kindlasti on mineviku otsused paratamatuseks, kust tuleb edasi mõelda. Ütleme nii, et uuel ajal pole riik veel leidnud eriti oskusi või tahet ruumi paremaks muuta. Ruumi loomiseks on valitud valed vahendid. Lihtsustatud näide – kehtivad seadused ei räägi avaliku ruumi kvaliteedist, vaid näiteks sihtotstarvete planeerimisest. Samal ajal kujunevad sihtotstarbed vabaturumajanduse reeglite kohaselt. Riik on omavalitsustele liiga palju sellist ülearust halduskoormust peale pannud, mis pole loomulike protsessidega päris kooskõlas. See raiskab energiat. Meie ametnikud on enamasti tublid, kuid nende seadusekohane töö ei pruugi olla tulemuslik. Julgen arvata, et aastakümnete pärast tuleb aeg, kus vaadeldakse praeguse aja detailplaneeringuid, milles juriidilised mängud ja formalism domineerivad võimsalt ruumi üle, tagantjärele üsna kentsaka nähtusena. See ajaperiood teenib siis kindlasti ka oma nime, näiteks „ehitusõiguse ajastu“ või midagi sellist. Igal ajastul on omad eripärad, nendest tuleb aru saada. Küllap meie praegune vestluski liigutab midagi natuke paremuse poole.