

kommen taar

«eesti 2030+»

toomas paaver

siseministeriumi planeeringute
osakonna nõunik, arhitekt

küsis **teele pehk**
linnalabor

hästi kui Šveitsist või Singapurist. Sellele järgneks reaalne majanduskasv, investeeeringud ja professionaalsed inimesed.

Kokkuvõttes oleks see väga hea ka poliitikule. Kuidas siis tõmmata linnateemaline mõtlemine mainstream-areenile? Loogiline samm number üks on luua oma teadmistevoog ühiste keskkondade ja ürituste näol.

Minule tundub, et Eesti2030-st tuleb väärt strateegia, kuna juba algaasis kaasatakse hulganisti erinevaid osapooli ning antakse võimalus avalikule arvamusele. Kuidas Sulle tundub, kas laialdasest kaasamisest on strateegia sisule kasu?

Oleme võimalikult laia kaasamise algusest peale eesmärgiks seadnud, ma pean seda väga vajalikuks. Meenutame, et eelmise üleriigilise planeeringu Eesti 2010 sisust ei teadnud isegi paljud erialainimesed mitte midagi. See seisis riulitel ja paljud ei teadnud, et selline dokument üldse olemas on. Kokkuvõttes jäi selle mõju viimase kümnendi tegelikule ruumilisele arengule väga väikeseks.

Olen nõus, et lai vaidlejate ring võib tööpoolest ka tervikpilti hägustada, aga niiviisi valmiv töö ongi ühiskonna soovide peegeldus. Ainult avalik diskussioon viib selleni, et planeeringut tuntakse ning tunnustakse kui kokkulepet riigi ruumilise arengu suundade kohta.

Praegusest kaheleheküljelisest ruumilise arengu visioonist jäi minule silma kaks rõhuasetust: hajalinnastunud ruum ning võrgustunud ühiskonna- ja ruumikorraldus. Kas linnadel ja võrgustikel saab Eesti ruumilises arengus olema kandev roll?

Ideaalis peaks kandev roll olema tõesti kompaktsel ja kvaliteetse ruumiga linnadel ning neid võimalikult hästi siduval ühendus- ja kommunikatsioonivõrgustikel. Omaette võrgustiku moodustab roheline võrgustik, mis omakorda võiks tungida ka linnastruktuuridesse. Võrgustikuna peaks käsitlema ka terviklikku omavahel seotud kergliiklus- ja ühistranspordiruumi. On üllatavalt meeldiv, et eksperdid on üsna ühel meelel, et kiire ja kvaliteetne linnadevaheline rongiühendus peaks saama üheks peamiseks eesmärgiks.

Isiklikult olen kahtlev küsimuses, kas mõiste "hajalinnastunud ruum" sama struktuuri tegelikult kirjeldada suudab. Eksperdid pidasid seda heaks mõisteks, aga paljude lugejate jaoks läheb hajalinn segi valglinnaga ja see on väga halb. Eesmärk on just valglinnastumisele piir panna, arendades linnu pigem seestpoolt tihendades ja ruumilist kvaliteeti tõstes.

Kõige rohkem peaksime vältima kohapealsete teenusteta põllupealseid kinnisvarakülasid, kus iga pereliige sõidab eraldi autoga, ummistades linna sisenevad teed jne. Eesti linnades on piisavalt tühja ruumi ja need pakuvad rohkelt võimalusi sellisteks ruumilisteks lahendusteks, kus paljudel inimesel on ka kesklinnas elades oma privaatne hoov näiteks. Selle elluviimine sõltub arendajate, omavalitsuse ametnike ja arhitektide tahtest ja kujutlusvõimest. Näiteks Kalamaja on faktiliselt tihedam kui tavaline valglinn, aga ruum on nii hästi organiseeritud, et tunnetuslikult on siin nii avalikku kui privaatset ruumi justkui isegi rohkem.

Maapiirkondade ruumis võiks säilida loodustähedane elu. Hajalinnast räägiti juba kümmekond aastat tagasi ja see tähendas eelkõige linnaliku eluviisi võimaluste loomist ka maapiirkondadesse, kasutades tänapäevaseid tehnoloogilisi võimalusi ja säilitades sealseid väärtused. See on ka praeguse visiooni üks osi ning selles kohas on mõiste «hajalinn» omal kohal. Loodan, et kui visioonist areneb välja teemadeks jagatud planeeringu tekst, siis mõisted selginevad.

7. juunil toimus KUMUs esimene avalik aruteluüritus. Kas visioonikonverentsil esinejad pakkusid ruumilise arengu jaoks välja uusi ideid, mille kallal saavad töörühmad edasi töötada?

