

KOHALIKUD VALIMISED 2017

Telliskivi selts pöördus Tallinna Linnavolikogusse kandideerivate erakondade ja valimisliitude poole ja küsis Kalamaja ning Pelgulinna puudutavaid valimisteemalisi küsimusi.



Kirjad saadeti kõikidele valimisliitudele, parteidele ning üksikkandidaatidele.

Vastasid: Valimisliit Hääled – Juhana Eirikki Kari, Valimisliit Metroolinn (Metroo) – Andrei Sosnin, Valimisliit Meie Tallinn – Jane Snaith, Vaba Tallinna kodanik – Õie-Mari Aasmäe, IRL – Hendrik Agur ja Henrik Aavik, EKRE – Argo Luude, Sotsiaaldemokraadid (SDE) – Jaak Juske ja Siim Tuisk, Reformierakond (REF) – Yoko Alender, Keskerakond – Raimond Kaljulaid.

Reastasime vastused nõnda, et väiksemad ees ja suuremad taga.

1. Tallinna on planeeritud üldjuhul nõnda, et uute elamualade arendajale tekivad vaid õigused, kuid mitte eriti kohustusi panustada linna tulevikku näiteks rekreatsioonivõimaluste, sotsiaalse taristu või madalapalgalise elanikkonna eluruumide arendamise näol (mis hoiaks piirkonnad ka mitmekesisemad). Milline on teie seisukoht, kas arendajad peaks lisaks saadavale kasule panustama ka linna arengusse eelpool nimetatud investeringute näol?

HÄÄLED

Yes - this is so normal everywhere else – would be hard to name a single world class European city where this wouldn't be the case. The legacy of anti-communism colours issues like this far too much. Cities have to function as complicated machines – it isn't a left right political battle but what works best – we need to look to more successful cities for the answers. Tallinn is great but has a long way to go.

METROO:

Minu arust idee on hea. Kui linnavalitsus või volikogu suudaks arendajad motiveerida, et nemad investeeriks rohkem rekreatsioonivõimaluste ja sotsiaalse taristu arendamisse, see parandaks linnaelul kvaliteedi küll. Rekreatsioonivõimaluste ning sotsiaalse taristu arendamine käib tihti peale käsikäes elamurajooni arendamise eesmärkidega – head võimalused vaba aja veetmiseks või sotsiaalsete teenuste kättesaadavus tõstab ka arendatava kinnisvara väärtust. Mis puudutab „madalapalgalise elanikkonna“, siis seda minu arust peaks linn lahendama mitte sunniviisiliselt arendajate arvelt (see mõjutab arengut negatiivselt), vaid vastavate sotsiaalsete projektide kaudu (sotsiaalsete majade, korterite jms finantseerimisel).

MEIE TALLINN:

Mida aeg edasi, seda enam peab tugevnema nii ühiskondlik kui seaduslik surve nii ettevõtjatele üldiselt kui kinnisvara arendajatele nende hulgas sotsiaalse vastutuse kandmisel. Sotsiaalne vastutus, mis sisaldab teie poolt nimetatud panust ja investeringuid, peab sisalduma ja tulevikus lausa kohustuslik olema igasuguses äriprojektis.

VABA TALLINNA KODANIK:

Mulle tegelikult väga meeldib see mõte, mida kasutatakse osades Euroopa riikides, et arendajal on kohustus teha majadesse ka odavamaid kortereid, mida siis saavad osta ja rentida hal-

vemal järjel elanikud, vastavalt siis elatustasemele. Eesmärgiks on mitmekesistada piirkondade elanikkonda, vältida getostumist. Ehk siis ma arvan, et peaks küll. Ühiskonna tugevamad peavad alati toetama ning aitama ühiskonna nõrgemaid.

IRL:

Ei.

Linna planeerimine peaks olema linna juhtide teha ning sotsiaalne taristu rahastatav linna eelarvest. Täiendavad maksud kinnisvaraarendajatele või omanikele ei ole mõistlikud kuna

linnal on oma kohustuste täitmiseks juba tulubaas olemas. Siiski peaks linnavalitsus kandma hoolt, et piirkondades vastaks koolide ja puhkealade kogus elanikkonna suurusele. Samuti peaks linn reguleerima elanikkonna profiili läbi kinnisvaraarendajatele ettekirjutuste tegemise – näiteks nõue luua igasse majja mingi % suuri kortereid loomaks arenevatesse linnaosadesse elamufondi ka suurtele peredele.

EKRE:

Jah, leian, et see peaks nii olema, sest terviklikult arendatud piirkond on ka arendajale endale parem. Kusjuures, et vältida hilisemat skeemitamist ja pettusi, peaksid arendajad enne oma objektile ehitusloa saamist ehitama valmis kaasneva taristu.

SDE:

Kindlasti peaks. Samuti tuleb hinnata konkreetse planeeringu mõju laiemalt Põhja-Tallinnale. Näiteks liikluskorraldusele ja haridusvõrgule. Eriti suuremate planeeringute juures tuleb mõelda ka ajalisele piirangule, et ei realiseeritaks 10+ aastat tagasi loodud visiooni ilma kaasajasse sobivate muutusteta, vajadusel tunnistades kehtetuks vanu detailplaneeringuid. Teiseks, tuleb kaasata lisaks transpordi ja liikuvusega seotud inimestele ka linnaruumi laiemalt mõtestavaid sotsiaalteadlasi, näiteks psühholooge või sotsiolooge, et tekiks aastakümneteks väärtustatud ala.

REF:

Jah, Viimsis juba toimib sarnane süsteem, kus ehitusõiguse saaja panustab proportsionaalselt nn sotsiaalfondi. Oluline on, et tekiks pidev ja pikema perspektiiviga koostöö kohaliku kogukonna, arendajate, spetsialistide ja linna vahel. Samuti oluline, et linn koostab sarnases koostöös, avalikustab ja järgib arenguplaane, planeerimisprintsippe.

KESK:

Jah, mõistagi peaks. Siit näide nt Londonist, kus linnapea nõuab kohalikult volikogult, et nad ei nõustuks arendaja ettepanekuga vähendada omapoolseid kohustusi planeeringu muutmise käigus.

<https://www.theguardian.com/uk-news/2017/jul/08/london-mayor-battersea-power-station-wandsworth-council-affordable-homes>

2. Põhja-Tallinna sisenevate liiklussõlmede läbilase on ammendunud ning ei võimalda lisanduv alarajoonil tulla siia autoga. Milline on teie seisukoht, kas liiklussõlmi tuleks oluliselt laiendada (näiteks Merimetsa, Kopli kaubajaama ja Skoone esise "magistraliseerimise" ja suurte ristmike loomise näol) või tuleks oluliselt panustada ühistranspordi ja omal jalal liikumise (sh rattakasutus) arendamisse ning elu ja ärialade planeerimisse moel, mis vähendaks sundliikumisi?

HÄÄLED

Road layout and road routes may not be optimal considering all the changes of the last 25 years but expanding space for traffic in cities doesn't usually benefit either traffic flow or the cities themselves.

Public transport routes are in need of some re-planning to take better account of the huge changes that have taken place in Tallinn in the last 25 years.

But even without that, increasing public transport use, walking and cycling would be the quickest routes to easing traffic congestion

METROO:

Minu seisukohalt peab probleemi lahendama komplekselt. Arendama peab kõikides suundades mõistlikult, arendades mitte ainult ühe võimaluse, vaid parandades ka võimaluste vahel tasakaalu. Ma usun, et meie linnas peab olema sama mugav ja turvaline liigelda nii autoga, jalgrattaga, jalgsi kui ka ühistranspordiga. Kindlasti peab panustama ka linna de-centraliseerimisse, ehk kohalike elu ja ärialade planeerimisse ning arendamisse. Peab vaatama ka tulevikku – mehitamata sõiduautod võivad aastakümne jooksul muuta linnas liiklemise radikaalselt.

MEIE TALLINN:

Teine valik kindlasti – inimeste elukeskkonna elamisväärsena säilitamine on esimesel kohal. Magistraalid, betoonehitised ja –kuhjumised ei loo elamisväärses keskkonda. Ühistranspordi erinevad vormid, jalgsi liikumine ning muul moel linna planeerimine peab saama ja jääma prioriteediks.

VABA TALLINNA KODANIK:

Mulle ei meeldi magistraalid. Armastan väga jala käimist ja armsaid pisikesi tänavaid. Ja need suured magistraalid ei lahenda ju probleemi, need lihtsalt võimaldavad probleemil ennast kohati ära paigutada. Peaksime leidma lahenduse parendada ühistranspordi võrku ja inimesed võiks rohkem jala liikuda, kuidagi vastuvõetamatuks on see muutunud. Igas

linnaosas peaks olema oma transpordisõlm, kust siis vastavalt elanike vajadustele lähevad üle linna transpordiliinid. Ei pea me elama põhimõttel "kõik teeb viivad Viru Keskusesse".

IRL:

Põhja-Tallinn peaks olema vähem autostunud ning olemasolevatele magistraalidele pole lisa vaja. Asumisisesed teed tuleks pigem aeglustada loomaks paremat ühisruumi jalakäiatele, autodele ja kergliiklejatele. Autostumise vähendamine on võimalik vaid ühistranspordi kvaliteedi parandamisega.

EKRE:

Esmalt tuleb hinnata kui palju uusarendusi olemasolev taristu veel lisaks kannatab ja vajadusel üldse piirata uusarenduste rajamist. Minu põhimõte on, et uusarendus ei tohiks rikkuda linnaosa miljööd, ega halvendada märgatavalt juba olemasolevate elanike olukorda. Teiseks tuleb arendada mõlemat nii liiklussõlmi kui ühistransporti. Ühistranspordi osas on Tallinna probleem, et see pole alternatiiviks autole. Kui ühistranspordiga on ebamugavam ja aeglasem liikuda kui autoga, siis olgu ta või tasuta, autode hulka ta ei vähenda. Seega peaks olema ühistranspordi arengul oluliseks faktoriks, et sellega saab kiiremini ja mugavamalt kui autoga, see toob kaasa liikluskoozumise vähenemise. Aga ka ühistransport vajab korralikke liiklussõlmesid.

SDE:

Suuremad või uued tänavad tähendavad veelgi rohkem autosid. Seega tuleb panustada ühistranspordi arendamisse ja ehitada välja omavahel ühendatud turvalised rattateed. Jalakäijatele suunatud ruumiga saab taastada omanditunnet, et tänavad ei oleks "mittekohad" vaid külastama kutsuvad alad.

REF:

Laiendamine toob ainult autosid juurde. Aeg on investeerida nüüd eraautole tegelike alternatiivide loomisesse – kvaliteetne ühistransport, uued bussi- ja trammiliinid, jalgrattateede võrgustik, korras kõnniruum.

KESK:

Ma paneks väga tõsiselt lauale mõtte, et Tallinnas ei tohi ühtegi suurt uut ristmikku, teed, läbimurret, viadukti jne – selle asemel tuleb korda teha olemasolevad teed, viia võimalikult kiiresti ellu rattastrateegia (mis on vastu võtmisel) ning arendada tugevalt ühistransporti.

Noored Berliinis ja Londonis, linnades, mida ma väga armastan, ei mõtlegi eriti auto ostmisele. Sama raha eest saab

reisida või õppida. Aga selleks peab olema väga väga hea ühistransport.

Samas ma ei nõustu kriitikaga, et Tallinnas on nende teemadega vähe tegeletud. Kui ma võrdlen rattaga liiklemist 10 aasta taguse ajaga, siis kindlasti on olukord parem. Ja tuletan meelde, et need erakonnad, kes täna nõuavad kõige rohkem panustamist trammidesse ja bussidesse, olid omal ajal väga raevukalt vastu nii bussiradade loomisele kui ka tasuta ühistranspordile jne.

3. Väga olulise osa linna liiklusprobleemidest tekitavad koolid. Milline on teie arvamus, kas koolide ümbrused tuleks edaspidi kujundada selliseks, kus koolide juurde enam autoga mugavalt ei pääse ja lapsed liiguksid vähemalt viimase kilomeetri jala, või vastupidi, laiendades parkimisvõimalusi ja muutes autoliikluse lihtsaks?

HÄÄLED

Children should be encouraged to walk or cycle to school by themselves. Tallinn is a safe city and this is good for character development.

If there are concerns about safety then grouping up children to walk together is a much better and healthier alternative to parental mollycoddling.

METROO:

Oleks hea kui lapsed saaksid kooli minna iseseisvalt, ilma et vanemad peaksid neid kooliukseni viima. Samas peab arvestama ka lapsevanemate huvidega nende laste turvalisuse suhtes. Mõned koolid on juba praegu sellised, kus kõige mugavam ongi tulla jalgsi eemalt. Samas mõni teise kooli puhul, eriti Kesklinnas, oleks see minu arust liigne risk, et väikesed lapsed jalutaks ise üle tiheda liiklusega teid kooli.

MEIE TALLINN:

Selles küsimuses tuleb vaadata igat kooli ja selle asukohta eraldi – mida annab antud asukohas ja olukorras teha ning mis oleks optimaalseim ja ka ohutuim lastele, sest koolide juures liigub pidevalt suuri lastemasse.

VABA TALLINNA KODANIK:

Aga miks need lapsed peaksid üldse autoga kooli minema? Siin tuleb hakata ikkagi arendama koolide võrgustikku. Lastele tuleb tagada kvaliteetne kooliharidus kodu vahetus läheduses. Jala kooliskäimine on tohutu väärtus ja meie ühiskond on piisavalt heal järjel, et selle tagamine on võimalik.

IRL:

Koolide ümbruse liiklus tuleks rahustada ja aeglustada kuid mitte keelata. Rahvatervise arendamine läbi sunni ei ole IRLi tee. Parklate täiendav lisamine koolide kõrvale ei ole samuti mõistlik. Laias laastus me vaataks iga olukorda eraldi ja käitaks vastavalt vajadusele.

EKRE:

Ma leian, et laste kooli toomine ja koolist viimine peab olema lahendatud eraldi nn koolibussidega, nagu on see väga paljudes riikides mujal maailmas. Kuidagi ei ole normaalne see,

et hommikul iga vanem toob autoga lapse kooli ja õhtul viib ära. See on ebapraktiline, keskkonnaaenulik, tekitab linnas ummikuid, jne. Ka jala kõndimine ei tee ühelegi lapsele halba (ise kõmpisin lapsena 4km kooli ja õhtul koju, seda külas kus polnud ei tänavavalgustust, ega kõnniteid), kuid probleem on turvalisuses, kahjuks on meie keskel igasugu inimesi igasugu mõtetega, seega on minu arvates õige koolibussi lahendus, kusjuures autoga kooli juurde üldse lapsevanemat tavaolukorras ei lubatakski.

SDE:

Mõne kooli puhul on autoga juurdepääs lihtsam, mõnede puhul keerulisem. 1. klassi lapsel pole aga mingi probleem ka mõnisada meetrit ise kooli kõndida. GAGi Kotzebue maja puhul kardetud ummikuid ei tulnud. Lisaks ühtluskoolide tugevdamisele tuleks kaaluda koolibusse, et vähendada tippunni koormust.

REF:

Pooldan arengut, kus soositakse kooli tulemiseks muid viise kui eraauto, loomulikult ei saa keelata, vahel on autoga tulek tööpoolest ka vajalik, aga saab teha muud viisid mugavaks ja turvaliseks. Laste liikumine on oluline teema nii tervise kui turvalisuse aspektist. Kõikide koolide ümbrused peavad olema ühendatud jalgratta- ja kõnniteede võrgustikuga. Lisaks infrale tuleb arendada lapsevanemate ja laste teadlikust, sügiseti mänguliselt harjutada läbi teekonnad, võib katsetada ka näiteks Rootsisis toimivat nn koolipolitseid, kus vanemate klasside lapsed aitavad ristmikel koolipäeva alguses liiklust reguleerida, et jala kooli tulevad lapsed saaks hõlpsasti ja turvaliselt üle tee.

KESK:

Kui nende vahel valida, siis mõistagi selliselt, et viimane kilomeeter oleks jala. Aga üldiselt peaks KOGU linnaruum olema nii turvaline, et julgeksime oma lapse lubada liiklusesse jala või rattaga ja ei muretseks selle pärast liiga palju. Olgu siis distants 1, 2 või 5 kilomeetrit. Mina käisin koolis jala. Igasuguse ilmaga. Kõndida oli üle 20 minuti. Trennis käisin kesklinnas bussiga.

4. Reisijate tänav on kujunenud linna üheks paremaks ja ohutumaks jalakäijate liikumiskoridoriks kodudest kesklinna ja raudteejaama suunas . Räägitakse samas, et sinna võidakse kavandada suuremat sorti sõidutee. Milliseks peaks teie arust tulevikus kujunema Reisijate tänav?

METROO:

Minu arvates peaks Reisijate tänavat korrastada ning jätta jalakäijatänavaks. Mingit suuremat magistraali seal pole vaja. Telliskivi tänav teisel pool asuv kaubajaam võiks aga ära kaotada ning selle asemele ehitada elamurajooni (Kalamaja ning Ristiku vaimus) ning haljastada pargiks.

MEIE TALLINN:

Ei mingit sõidutee laiendamist. Autode voo saab suunata mujalt. Selliseid tänavaid ja võimalusi on niigi vähe, kust saaks rahulikult ja ohutult liigelda nii lähedal ja lühikese ajaga nii transpordisõlmeni kui kesklinna poole mingist elurajoonist, kus elab märkimisväärne hulk inimesi.

VABA TALLINNA KODANIK:

Mulle on see mõte nii vastumeelt, et sinna tuleb sõidutee. Paremini võiks teha laheda planeeringu nii, et seal oleks jalakäijate ala.

IRL:

Jääma jalakäijatele. Siiski ei pea ka välistama sinna VÄIKESE autode raja lisamist, ruumi teoreetiliselt ju on.

EKRE:

Mu seisukoht on, võimalusel tuleb püüda säilitada linnaosa miljööd, unikaalsust ja kujunenud traditsioone. Samas on selge, et elu ei ole võimalik seisma panna ja teatud juhul on tarvis rajada ka uusi tänavaid, parke, ristmikke, jne. Oluline on, et sellistest arengutest saadav kasu peab olema linnaosale märkimisväärselt suurem kui arenguga kaasnev võimalik kahju või häiring.

SDE:

Telliskivi ja Balti jaama turu ümbrus on kiiresti arenev linna-keskkond, kus täna peamiselt jalakäijate ala. Reisijate tänavat kui peamist ühendusteed vanalinna ja Telliskivi vahel tuleks laiendada, aga kõnni- ja rattateena, ning mitte ainult kohalikele mõeldes, vaid ka turistidele. Lisaks peab Balti jaama perroonide laiendamisel kindlasti jõudma kõnnitee laiuse osas kokkuleppele, et ei jääks liiga kitsaks.

REF:

Reisijate tänav peaks jääma 1+1 rajaga juurdepääsuteeks. Võib kaaluda ka lausa jagataud tänavaruumi mudelit, kui ümbritsevad arendajad on nõus osalema tee ja ümbritseva ruumi sel moel välja ehitamises. See toetaks kindlasti kohalikku ettevõtlust ja head avaliku ruumi kvaliteeti, mida põhja-tallinlased ja külalisedki siin juba väga hindavad. Tulevikus võiks kaaluda ka trammi viimist kitsalt Kopli tänavalt ära piki Reisijate tänavale ja sealt edasi mööda endist Kopli Kaubajaama ala, aga see on juba kaugem tulevikumuusika.

KESK:

Tuleb piirkonda tervikuna vaadata. Hetkel on Kalamaja ja selle ümbruse liiklusskeem minu arvates kujunenud mingite ajutiste muudatuste ja kompromisside tulemusena. Järgmise 3-4 aasta üks olulisemaid eesmärgi linnaosa valitsuse jaoks peab olema nõudmine, et selle piirkonna liiklust vaadatakse tervikuna nii autoliikluse, rattaliikluse kui ühistranspordi seisukohast ja otsuseid tehtaks vastavalt sellele. Reisijate tänaval pole tänasel kujul viga midagi. Raudtee ülekäigud peab mugavaks ja ohutuks muutma, eriti lapsevankriga inimestele. Nagu ma kirjutasin, ma olen väga skeptiline kui keegi ütleb, et olukorda parandab mingi uus tee või läbimurre.

5. Meie piirkonnas asub tundlik objekt, millise üle käisid tulised vaidlused – Kalarand. Millisena näete linna rolli, et tagada eramaal asuva Kalaranna püsimine ja areng linnarahvale avatud, meeldiva ja kutsuva kohana nii ujumiseks, kui olemiseks, kui jalutamiseks.

HÄÄLED

Tallinn by the sea - Too many marinas already - Real urban city beaches for Tallinn families and visitors. Kalluranna – could become a real a disgrace No more private seaside

The seaside is of enormous value to the whole of Tallinn. For businesses, visitors, incoming families and everyone who lives here already. This area is central, open and sandy and could firmly define Tallinn as a capital city on the sea. The current plans to build 4 or 5 storey apartment blocks, more marinas for fancy boats – these must be stopped! Tallinn cannot afford to lose such an important site for private apartments.

We need urban beaches and seaside cafés even if it is a bit cold sometimes! Seaside promenades around an endless

series of private marinas for rich men's yachts are not what we need. Concrete promenades are no fun for children and in winter may be deadly. Beaches are fun for all the family and safe places to walk even in the coldest temperatures.

New access links, footpaths, changes in road layouts and public transport links should all take this into account. We are hopeful that the new port redesign is in line with these ideas, but other parts of Tallinn need a lot more work.

The Tallinn Cable car – we believe that the cable car proposal which would link the old town (Toompea) with the seaplane museum, the restored Linnahall, the port and possibly also Pirta is worth looking into to see if it possible and how it can be funded.

(The Patarei needs urgent work to keep it standing. We would support a strictly controlled sale of the building in return for guarantees on restoration, public access and public facilities.)

METROO:

Kalarannaga on mul seotud lapsepõlvest emotsioonid ning mälestused ning mina pooldan seda, et see ala jääks linnarahvale avatud, meeldiva ning kutsuva kohana jalutamiseks ning seal aja veetmiseks. Ala tuleb korrastada ning jätta üldkasutatavaks maaks.

MEIE TALLINN:

Kalaranna omanikuga tehtavad lepingud ja nende tingimused peavad silmas pidama kohalike elanike huve. Eramaad avaliku kasutuskohana ei saa olla ainult erahuvides arendatavad.

VABA TALLINNA KODANIK:

Alustaks sellega, et pakuks neile selle maa eest õiglast hinda aga riigil on ka vahendeid mida kasutada, kui õiglane hind ei sobi. See on see koht kus ühishuvid kaalivad üle igasugused muud huvid. Sellele tuleb läheneda selliselt, et me loome sinna püsivat väärtust elanikele ja see peab olema tagatud.

IRL:

Linn peaks jälgima sõlmitud kokkulepete järgimist ning ranna säilitama. IRL programmi kandev osa on inimestele ligipääsu tagamine mere äärde ning just Kalarand on paik kus kavatsetakse selle eest seista mõistuse ja kokkulepete piires.

EKRE:

Eesti on õigusriik ja seadusega on sätestatud eraomaniku õigused ja riigi/omavalitsuse võimalused neid õigusi piirata. Linn saab planeeringuga määrata ära, millised maad kuulu-

vad täisehitamisele ja mis peab jääma avalikku kasutusse. Ja nõnda seda tulekski teha, nähes ette linnarahva pääsu randa. Miks tänane linnavõim seda teinud pole? Võib-olla tuleb vastust otsida käimasolevaist kohtuasjust, mis räägivad kuidas linnas asju aeti (näiteks altkäemaksu eest sooviti nõmmel seadustada illegaalne ehitis).

SDE:

Kalaranna liivariba on unikaalne linnakeskkond, mida tuleb igal juhul säilitada. Õnneks on Telliskivi Seltsi võitluse tulemusena see ka piirkonna detailplaneeringus fikseeritud.

REF:

Avatud linnarand saab üksnes kohaliku kogukonna ja linna koostöös muutuda atraktiivseks ajaveetmiskohaks. Kui on tegemist kõrval asuvate majaanike poolprivaatse paigaga, ei saa külastajad seal kunagi oodatud olema ja tekib ka kasutusega seotud konfliktide oht. Kalarand on ainulaadne linnarand, kui on otsus, et tegemist on avaliku alaga, tuleb arhitektuurselt lahendada sealne linnaruum soosima avalikel aladel tõesti avaliku kasutust ja privaatset alad lahendada hoonete sisehoovidesse vms.

KESK:

Kalaranna detailplaneeringu osas saavutati kokkulepe ja tuleb jälgida, et seda kokkulepet täidetaks. Märksa suurem küsimärk on Kalarannast vasakut kätt (kui näoga mere poole seista). Kogu Patarei territoorium. Mis sellest riigile kuuluvast alast saab? Sinnagi on menetluses detail, mis lubab kinnistule uusi hooned ehitada, eesmärk on see vana kindlus müüa. Huvitaval kombel ei paista see eriti kellelegi korda minevat, et see ala saaks mõistliku lahenduse. Peame hoidma silmad lahti, et siin ei tekiks vaidlust siis kui otsused on juba tehtud.

6. Milline on teie seisukoht – kas asumites tegutsevad huvigrupid peaks saama suurema kaasrääkimisõiguse asumit puudutavates küsimustes ning juhul kui jah, siis kuidas te näete, et selliste huvigruppide hääl ja arvamus ka tegelikult ametites kohale jõuaks, ehk et mida teete, et saada ametid ja huvigrupid projektide (planeeringud ja tänavate ehitusprojektid) läbirääkimiste laua taha juba nende koostamise algfaasis?

HÄÄLED

The main role of District and city councillors is to listen and to learn from real people. The only power they should have is the power to give away their power to communities and local activists.

METROO:

Asumite elanikud peavad saama kaasrääkimise võimalusi nende asumite puudutavates küsimustes kindlasti. Kaasarääkimise vorm peab olema avatud ning läbipaistev, et tagada kõikide linnaelanike huvidega tegeliku arvestamist.

MEIE TALLINN:

Ilmselgelt. Olen suur kodanikeühenduste tegeliku kaasamise pooldaja, kahjuks on see "kaasamise" mõiste meil hetkel pigem "teavitamise ja informeerimise" mõistena kasutusel

ametiasutuste ja ametnike poolt. Linnavalitsemist saab ümber muuta nii, et huvigruppide "nõukojad" on kohustuslikud osad projektide läbiarutamise faasis ning nende sõnaõiguse kaalukus peab saama selliseks, et sellel on võimalus täiesti ebasoodsatele muudatustele kohalikus elus veto panna.

VABA TALLINNA KODANIK:

Asumites tegutsevad huvigrupid ja elanikud peavad saama kaasa rääkida kõikides oma piirkonda puudutavates küsimustes juba algfaasis ning nende sõna peab lugema. Pooldan ka seda, et kohalikel huvigruppidel on planeeringutele vetoõigus. Tulevikus võiks ühendamise rolli täita kaasamiskeskond koos kaasamisäpiga, kus iga inimene saab täpselt niipalju kaasa rääkida kui ta soovib. Täna veel peavad täismahus seda rolli täitma volikogu ja linnaosakogu liikmed. Viima info inimesteni ja nende arvamus tagasi ametnikeni. Ja viimase puhul piisavalt kõva häält tegema, et asjad töötaks.

Planeeringute vetoõiguse puhul tulevad muidugi arendajad ja ütlevad, et siis ei saa miskit tehtud. Kohalikud elanikud ei ole lambakari, kes ehmatub iga muutuse peale. Me oleme targad ja nutikad inimesed, kes saavad aru, et linna peab arenema aga areng peab arvestama elanike huve, mitte arendajate kasuminumbreid.

IRL:

Juriidiliselt ei sega ka praegu miski asumiseltside ja kõigi huvigruppide kaasamist aruteludesse, puudu on vaid tahe. Aastakümme ainuvõimu on kinnistanud linnavalitsuse suhtumise kõigisse teistesse kui vaenuparteisse kes mitte ei anna nõu vaid tahab õõnestada nende poliitikat ja/või suhteid nende sponsoritega. Kui võimule saame siis kirjutame koos ametnike ja huvigruppidega kokku hea pinnaplaneerimise kaasamise tava ning järgime seda.

EKRE:

Põhimõttes pole küsimustki – on täiesti selge, et kui jutt käib kellegi elukeskkonda puudutavatest küsimustest, siis peab olema õigus kaasa rääkida. Probleem on selles, et huvigruppe võib olla palju, pole täpselt aru saada, keda keegi esindab ja nende huvid võivad olla diametraalselt erinevad. Võib tekkida olukord, kus mingit huvigruppi kasutatakse ära konkurendi tegevuse halvamiseks või jonnib keegi lihtsalt soovist jonnida. Üks lahendus võiks olla, et kui huvigrupp esindab näiteks rohkem kui mingi kindlaks määratud % asumi elanikest, siis on planeeringu heakskiitmisel nõutav ka selle huvigrupi nõusolek ja nõusoleku puudumist võib eirata vaid kindlatel tingimustel. Aga sel juhul peab ka nimetatud huvigrupp olema võrdset pädev.

SDE:

Linnaruumi tuleb planeerida koostöös kohaliku kogukonnaga. Nii saame parima linnakeskkonna. Häid näiteid on – alates Soo tänavast. Käivitada tuleb Tallinnas ka kaasav eelarve, kus kogukonnad saavad ise investeringuid suunata. Ka teedeehi-

tuse ja tänavate rekonstrueerimisel tuleb mõelda tänapäeva vajadustele ja kogukonnale, vajadusel selleks näiteks kaasamisnõudeid muutes.

REF:

Vastan kahe väljavõttega #TulevikuTallinna visioonist:

Rakendame Koostöö Hea Tava ehk põhimõtted Tallinna linnavalikogu ja linnavalitsuse ning Tallinnas tegutsevate vabaühenduste vaheliseks koostööks. Vabaühendused on linnaasutustele strateegilisteks partneriteks, pakkudes asjatundlikkust probleemide kaardistamisel ja ettepanekute tegemisel. Tallinna tasakaalustatud ja kestliku arengu nimel sünnivad kompetentsamad, läbipaistvamad, paremini rakendatavad ja legitiimsemad otsused siis, kui linnaasutused ja vabaühendused teevad koostööd.

Kaasava planeerimise rakendus linnakodanikule Linnalooja. Loomes planeeringute registri juurde mugava rakenduse ehk kaasava planeerimise rakenduse Linnalooja. Siin kohtuvad linnakodanik, linnaplaneerija, arendaja ja kõik teised linnaloojad. Märjastades rakenduses huvipakkuva piirkonna, saab kasutaja teate, kui alal midagi planeeritakse, ja edasises protsessis osaleda. Samuti saab kaardile märkida oma ideid linnaruumi arendamiseks ja korrastamiseks.

KESK:

Jah, peavad. Ma ei arva, et seda peaks paika panema mingi määruse või korruga, küll aga tuleks ilmselt asumiseltsidega läbi rääkida, kuidas täpselt seda korraldada ja millised rutiinid selleks luua. Näiteks leppida kokku, et tänavate projektide puhul on rutiin, et asumiseltsi teavitatakse ja kui neil huvi siis toimub põhjalikum arutelu jne. Ma arvan, et tark omavalitsusjuht näeb asumiseltsis väga tugevat kohalike olusid tundvat partnerit. Mis on aga samuti selge on see, et lõpuks peab ikkagi keegi otsuseid tegema ja selliseid, mis sobivad alati kõigile inimestele, seltsidele jne, saab teha ainult muinasjutus.

7. Meie piirkonnas on mitmed kohad, kus jalakäijate ja jalgratturite olukord on halb või eba-meeldiv.

7.1 Olemasolevad jalakäijate foorid tekitavad pikki ooteaegu. Kas oleksite valmis loobuma fooridest jalakäijate ülekäiguradadel läbiva põhimõttena Põhja-Tallinnas, rõhutades seejuures füüsiliste vahenditega sõidukitele kiiruse vähendamise vajadust?

HÄÄLED

Pedestrians need to have priority overall everywhere in the city area. Smart technology can be better used to predict pedestrian demand, but pedestrians at present wait far too long to cross roads.

METROO:

Minu arust peaks vaatama konkreetsete fooridega seotud probleemid eraldi ning lahendama need. Füüsilised vahendid ei pruugi olla alati parim lahendus.

MEIE TALLINN:

Võib olla mitte kogu Põhja-Tallinnas, aga kindlasti teatud piirkondades, taaskord asukohtade eraldi läbivaatamise küsimus - kiiruse vähendamine ja fooride mahavõtmine. Siinkohal juba tuleks mängu kohalike "Nõukodade" vajadus nende muudatuste vajaduste läbivaatamisel.

VABA TALLINNA KODANIK:

See mõte vähendab väga tugevalt kindlustunnet. Meil on mitmeid väga suuri ristmikuid, kus see mõte ei tule kõne allagi. Aga kindlasti võiks mõelda väiksematel tänavatel pigem sellele, et vähendada kiirust ja kasutada erinevaid muid lahendusi jalakäijate ja jalgratturite ohutusele, igale poole neid valgusfoore pole küll vaja.

IRL:

Jah.

EKRE:

Jah, jalakäijate foorid on kohati väga ebapraktilised nii autojuhile kui jalakäijale. Olen näinud USAs lahendust, kus jalakäijate ülekäigu kohas oli tavalisele liiklusemärgile monteeritud tugevasti sähvivad oranžid tuled ja postile lisatud nupp. Jalakäija, kes soovis teed ületada, vajutas nuppu, vastavad tuled hakkasid vilkuma ja andsid autojuhile juba kaugele märku, et inimene soovib teed ületada või on teed ületamas. Seetõttu reageeriti varakult alandati kiirust ja lasti jalakäija üle tee. Paljud ülekäigurajad võiksid mitte ainult Põhja-Tallinnas, vaid üle linna olla selliselt lahendatud.

SDE:

Mõnes kohas on foorid vajalikud, aga alternatiivsed lahendused liikluse rahustamiseks tuleb üle vaadata.

REF:

Olen nõus lahendustega, mis on koos spetsialistidega läbi kaalutud, kogukonnaga läbi arutatud, mis teevad jalakäijate liikumist mugvamaks, kiiremaks, turvalisemaks. Oluline on, et linnajuhtimises ja planeerimises oleks fookus senisest enam inimhõõtmel, inimesel (ka ilma autota). Linnalises liikuvuses ei toii asjad ka alati nii nagu esmapilgul tundub, seega on koostöö kogunud spetsialistidega ja linlastele selgitamine koos muudatusi tehes ülioluline.

KESK:

Konkreetselt fooride kohta ma paraku ei oska vastata. Tahaksin selle idee kohta palju rohkem teada saada ning valdkonna spetsialistidega nõu pidada. Mida see tähendab jalakäijate ohutuse seisukohast suurematel tänavatel nagu Sõle jne. Kiiruse aeglustamine kohtades, kus jalgratturi või jalakäia ning autode teed ristuvad on vajalik.

7.2 Kuidas lahendaksite teie Toompuiestee tuleviku, millel on praegu liiga kitsad kõnniteed, samas kui sõidurajade hulk ületab märgatavalt liikluskoormuse?

HÄÄLED

Pedestrians need to have priority overall everywhere in the city area. Smart technology can be better used to predict pedestrian demand, but pedestrians at present wait far too long to cross roads.

METROO:

Ei oska kommenteerida.

MEIE TALLINN:

Keeruline küsimus, kuna ma ei tea terve linna liiklusplaani hetkel – aga olen kindel, et Toompuiestee sõidukoormust on võimalik vähendada, sest pudelikael on ka ju Balti jaamast edasi tulev Paksu Margareta ristmik. Toompuiestee sõidukoormuse vähendamine aitaks ka seda olukorda parandada.

VABA TALLINNA KODANIK:

Toompuiestee on tegelikult üks hea näide sellisest planeeringust, mis on läbikukkunud. Sinna on loodud suur magistraal aga liiklust pole kunagi sinna tulnud väga kahtlen selles, et kas tuleb ka. Õnneks on võimalik asju ümber teha. Seal kõrval on park mida võib ju julgelt laiendada.

IRL:

Kui Toompuiestee uuendamine päevakorda tõuseb siis planeerime seda koos spetsialistidega kes saavad välja pakkuda mõistliku alternatiivi kui seda peaks vaja olema. Valimisprogrammis meil Toompuiestee kitsendamist ei ole aga kui see on mõistlik siis kindlasti ei ole IRL selle vastu.

EKRE:

Toompuiestee on pikk tänav ja enamuse tänava ulatuses on nõuetele vastav kõnnitee laius tagatud mõlemal pool tänavat. Kui jalakäijate hulk peaks kasvama nõnda, et pole võimalik kõnniteed ohutult kasutada, siis loomulikult on tarvis kõnniteed laiendada, aga selleks on mitmeid erinevaid viise, mis on parim, seda peavad ütleva selle ala asjatundjad.

SDE:

Kaaluda ühistranspordirada ja vaba tänavaruumi arvel kõnniteede laiendamist.

REF:

Siin saaks ühe raja arvelt laiendada kõnni- ja rattateid, liikluskiirus on madal nagunii, saaks teha ka rohkem ülekäigukohti, sellest võiks kujuneda ka Tallinna hotellide tänav, vanalinna ja bastionaalvööndi ümber, külalistel kena vändata ja käia. Siia kaalume ka miljööalasi ja sadamaala ühendava ringtrammi liini loomist.

KESK:

Ma ei ole Toompuiestee temaatikaga nii hästi kursis, et sellele vastata.

7.3 Kuidas lahendaksite Rohu tänava viaduktialuse jalakäijate olukorra, kus jalakäijal ei ole sisuliselt ruumi, samas kui autod ei kasuta korruga rohkem kui üht sõidurada?

HÄÄLED

Pedestrians need to have priority overall everywhere in the city area. If there isn't enough space for cars then you can't have cars.

METROO:

Võib tõesti kaaluda Rohu tänava muutmist üherajaliseks ning jalakäiate rada laiendamiseks.

MEIE TALLINN:

Ma ei ole ehitusspetsialist – pigem küsiks ma ise erialainimestelt, kas viaduktialust oleks võimalik laiendada nii, et tekiks mõlemale paremad võimalused – nii jalakäijatele kui autodele. Või ehitada jalakäijatele üle viadukti korralik sild. Siin jään kompetentse vastuse võlgu.

VABA TALLINNA KODANIK:

Teeks sõidutee kitsamaks, teeks täpselt ühe sõiduraja laiuse, selle läbi saaks jalakäijad rohkem ruumi juurde. Ja ma tegelikult asuks seda kohe tegema kui saaks, ma olen üks neist, kes seda jalakäijana pidevalt läbib ja küllaltki vastik.

IRL:

Autode osa tuleb kitsendada ja luua mõlemale poole inimlik läbipääsuvõimalus.

EKRE:

Sealne kõnnitee on tõesti ohtlik ja põhimõtteliselt on võimalikud kolm lahendust – uus kaasaegne viadukt, olemasoleva ümberehitus nii, et kõnnitee on vaid ühel pool ja senisega võrreldes märksa laiem või siis kõnnitee laiendamine sõidutee arvelt. Parima võimaluse peavad leidma liikluskorralduse spetsialistid.

SDE:

Rohu tänava puhul võiks kaaluda Soo tänava toimivat lahendust, laiendades ühe sõiduraja arvel jalakäijate ja ratturite ruumi

REF:

Valgustada, ühe liiga kitsa autoraja arvelt anda ruumi juurde jalgratturitele ja jalakäijatele, ümbruses mitmeid lasteaedu, koole, oluline liita mugavalt ja turvaliselt ülejäänud ratta- ja kõnniteede võrguga. Praegu kole koht kõigile.

KESK:

Neil päevadel kui tulen rattaga tööle ja töölt, sõidan ise sealt alt läbi. Autod läbivad selle nagunii peamiselt ükshaaval. Sealt tuleb ratturitele ja jalakäijatele anda võrdselt ruumi ja jätta autodele üks sõidurida. Valgustust samuti parandada. Hetkel väga pime ja ebamugav koht, mida läbida õhtul.

7.4 Kas toetate Telliskivi tänava kergliiklustee pikendamist kuni lõpuni, st kuni Paldiski maanteeni, sarnaselt Soo tänava lahendusega?

HÄÄLED

We do not understand the translation we have of this question

METROO:

Toetan!

MEIE TALLINN:

Toetan. Igasugused lahendused, mis soodustavad elupiirkonnades jalakäijate ja jalgratturite liiklust, on esmajärgulised.

VABA TALLINNA KODANIK:

Ma enne tahaks teha uuringu, et kuhu need autod kõik lähevad ja kust tulevad, kes seda lõiku läbivad. Tiptunni ajal on see korralikult umbes. Peaks kuskil 20% autodest ümber suunama ja siis teeks kohe ära. Mida rohkem jalgratta ja jalakäijate võimalusi seda parem, siis äkki hakkavad inimesed ka rohkem õues olema ja ennast liigutama.

IRL:

Jah.

EKRE:

Jah, loomulikult. Kergliiklusteed loovad võimaluse ohutuks liiklemiseks ja terviseharrastusteks, mis on linnas väga olulised.

SDE:

Jah.

REF:

Jah, osana jalgrattateede võrgust vastavalt Tallinna jalgrattateegiale.

KESK:

Ma toetan rattastrateegia ellu viimist, et Tallinnasse tekkiks võimalikult kiiresti korralik rattateede võrgustik. Alustada tuleb südalinnast ja Põhja-Tallinnast, arvestades, et meie kogukond on ilmselt kõige enam rattaid soosiv Tallinnas. Kas just Telliskivi tänava kergliiklusteest peab alustama või mitte ja kas just see ühendus on prioriteet (või tuleks esmalt investeerida ühendustesse südalinna pool), see on küsimus, mis tuleb läbi vaielda ka rattastrateegia ellu viimist koordineeriva ametkonnaga linnas.

7.5 Kas peate vajalikuks ja võimalikuks Kalaranna tänavale endisele kultuurikilomeetrile rajatud jalgrattatee pikendamist piki raudteekoridori Kopli kaubajaamani ja sealt edasi selle ühendamist samuti endisesse raudteekoridori rajatud Lääne-Tallinna kergliiklusteega?

HÄÄLED

Many more cycle paths are needed throughout Tallinn

METROO:

Toetan sellise jalgrattatee ehitamist! See peab olema ka üldiselt võimalik. Kopli kaubajaama võiks ära kaotada (viia see linnast väljapoole või Suur-Sõjamäe tänava sõlm peale).

MEIE TALLINN:

Vt eelmine vastus

VABA TALLINNA KODANIK:

Mida rohkem kergliiklusteid seda parem. Ma lihtsalt väsimatu koeraga jalutaja ja iga selline lisa võimalus on ainult tervitatav.

IRL:

Jah. Rattateede kokku viimine ja Stroomi ning Russalka promenaadide omavahel ühendamine nendega on IRL programmi oluline osa.

EKRE:

Kuna ma pole vastava haridusega teedeehitusinsener, siis on mul raske hinnata, mis on tehniliselt võimalik ja mis mitte. Aga põhimõttes ma toetan nii ühistranspordi kui muude alternatiivsete liiklemisvõimaluste arendamist, mis aitavad vähendada autostumist.

SDE:

Jah, see oleks hea lahendus.

REF:

Vt 7.4.

KESK:

Jälle, üksiküsimus, mida tuleb vaadata kogu tulevase võrgustiku kontekstis. Kui see aitab kaasa sellele, et inimesed saaksid kodu juurest paremini liikuma, sinna, kuhu vaja – muidugi. Kui see on lihtsalt niisama tore mõte, et võiks seal olla, siis mitte.

7.6 Kas toetate Mere pst, Põhja pst ja Ahtri tn liiklussõlme lahenduse muutmist, ülekäiguradade lisamist, glassiipuiestee taastamist ja sõiduradade vähendamist, et selle arvel tekitada jalakäijatele ning turistidele inimväärseid liikumisvõimalused asumite, sadamate, mereääre, vanalinna ja kesklinna vahel?

HÄÄLED

We do not fully understand the details of the question but we do feel very strongly about relinking Tallinn with the sea.

METROO:

Toetan.

MEIE TALLINN:

Jah. Hetkel on ka kogu sadamast liiklev turistidevoog üsna segaduses, sest turvaline, silmailu pakkuv ja rahulik liiklemisvõimalus Tallinna kesklinna puudub. Esimene mulje laevaturistidele on üsna kaootiline meie linnast. Seda peab lahendama – nii kohalikele kui turistidele inimlikumaks ja ka linna ja ka riigi esindamisel väärikamaks.

VABA TALLINNA KODANIK:

Muidugi olen poolt.

IRL:

Jah

EKRE:

Sama vastus, mis eelmisele küsimusele.

SDE:

Jah, täna on see liiklussõlm ääretult jalakäijavaenulik. Seda tuleks aga teha koos plaanitava linna uue esindushoone ja peaväljaku rajamise ning linnahalli ümbruse korrastamisega.

REF:

Kindlasti, tegemist on jalakäijate ja ratturite seisukohast ühe hullema ja kummalisema lahendusega, seda enam, et tegemist on ka turistide jaoks strateegilise alaga.

KESK:

Minu jaoks ei ole glassiipuiestee taastamine eesmärk omaette. Praegu on see piirkond rattaga või jala erakordselt ebamugav. Mul oleks loogiline ja kiirem nt tulla tööle just sealtkaudu, aga tulen hoopis Tehnikast, sest ühendus on nii kehv. See peaks olema eesmärk, et saab südalinna ja Põhja-Tallinna vahel mugavalt liikuda. Kuidas see täpselt saavutada, vajab terviklikult läbi mõeldud lahendust, millesse panustavad nii Põhja-Tallinna kui Kesklinna valitsused, linnaplaneerimise amet ja teised.

7.7 Mida võtaksite ette Suur-Patarei ja Kalaranna tänavat ühendava reformimata riigimaal asuva jalakäijate trepiga (mida momendil pidevalt torupiiretega kinni topitakse), mis on teekonnaks Kalamaja kodudest bussipeatusesse?

HÄÄLED

Rights of way are rights of way and anyone who blocks them needs to pay. If the blockage is unavoidable then full compensation needs to be paid to all those inconvenienced by the blockage.

METROO:

Eemaldaks kõik takistused selle maa linnakodanike poolt kasutamise ees ning võimaldaks bussipeatuse kasutamist.

MEIE TALLINN:

Taas – inimeste ja kohalike elanike vajadusi arvestades – kas pole võimalik saavutada vajalikke kokkuleppeid korraliku trepi ehitamiseks? Ei saa olla väga palju ülemaid huvisid kui kohalike elukorralduse järjest elamisväärsemaks muutmine.

VABA TALLINNA KODANIK:

Teeks ilusa ja korraliku trepi.

IRL:

Sulgemise ja takistamise asemel tuleb see remontida ja avada!

EKRE:

Nii kaua kui tuleb mingi parem lahendus tulevikus, remondiks selle trepi pigem ära, seda enam, et jalakäijad sealt pidevalt käivad. See ei maksaks väga palju ka.

SDE:

See oleks tulnud juba ammu korda teha

REF:

Tuleks korda teha, kõik sellised jalakäijate ja ratturite otseteede rajamised, korrastamised, välja toomised, mis muudavad liikumise mugavaks ja kiireks on hädavajalikud, et inimesed eelistaks lühemaid vahemaid just nii liikuda, nii jääb ka rohkem ruumi neile, kel tõesti hädasti tarvis eraautoga kohale jõuda.

KESK:

Sellised maatükid oleks normaalne anda üle linnale, et linn saaks need korda teha. Hetkel riigi omandis. Riik oma kohustusi ei täida (pole huvi), linnalt sinna raha saada keeruline, sest riigi maa. Tuleb munitsipaliseerida ja siis normaalne turvaline trepp teha.

**Telliskivi selts tänab
kõiki vastajaid!**

