

Valdo Kalm: rohepöörde võti on uued tehnoloogiad

„Rohepöore on kinni meie mõtlemises – meie oleme need, kes me peame selle läbi viima. Olles kahekordne vanaisa, mõtlen selle peale väga, kuidas need põlvkonnad elavad ja milline on nende elukvaliteet,“ rõhutas Tallinna Sadama juhatuse esimees Valdo Kalm saates „Siin Tallinn“.
Regulaarliinidele on kaldaelekter juba tehtud.

[embedded content]

Tallinna Sadam uueneb tormilise hooga. Pealinlasi, linna külalisi ja turiste rõõmustavad augusti lõpus Vanasadamas avatud jalakäijate pöördavatav sild, mis ühendab A- ja D-reisiterminali, ning kruisiterminali katuse promenaad. Tallinna Sadam hoiab arendusplaani „Masterplan 2030+“ raames kindlalt valitud kurssi, et kui linnaruum meie ümber meeldib linlastele, siis meeldib see ka turistidele.

Vanasadama sild vähendab jalavaeva

Sadama üldplaani esimesed õied on Vanasadama sild ja kruisiterminali promenaad. „Inimesed tahavad olla ikka seal, kus inimesed on, samamoodi ka turistid. Kuna praeguse ajani oli see ala pigem vähematraktiivne ja siit käidi ainult läbi, siis luues head uut linnaruumi, kus ka kohalik inimene tahaks aega veeta, kutsume siia ka rohkem turiste,“ avas Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsal sadama uuenduskuuri ideelist poolt.

Tallinna sadama juhatuse esimees Valdo Kalm ütles, et vanasadama pöördavatav sild on tehniliselt ja arhitektuuriliselt ülimumoodne. „Praegu on ta põhiliselt suletud, sest on tegelikult mõeldud jalakäijatele, aga ta peab avanema, kui meie Vanasadama Jahisadamast jaht või kaater välja sõidab ja tellib silla avanemise.“

„See ei seostu selle tavapärase sillaga, mida me näeme Tartus või Pärnus, ta kannab teistsugust keelt. Selles mõttes on Tallinna Sadam olnud väga eeskujulik,“ tõi Eesti arhitektide liidu esimees Andro Mänd välja aspekti, et Tallinna sadam viis parima

pealinn.ee

Estonia teater
Teater

lahenduse looja leidmiseks väga eeskujulikult läbi arhitektuurikonkursi, mitte ei korraldanud hanget.

Metsal ütles, et uut silda kasutavad aktiivselt nii linnakodanikud kui ka külalised. „Siin on olnud mitu silda, aga viimane lammutati 1990-ndate alguses. Silla praktiline pool on see, et kui oled linna küllastajana eksinud terminaliga ja laeva peale minemas, siis oleks suur ring minna ühest terminalist teise,“ tõi ta välja, et uus sild vähendab tunduvalt jalavaeva. „Aga see sild võiks kutsuda inimesi ka niisama siia tulema, ta on maamärk ja kahe kalda ühendaja.“

Linn tuleb tuua sadamasse

„Kas Tallinna Sadama rekonstrueerimine avab Tallinna täielikult merele ja kas jäävad ka mõned kinnised sadamaalad?“ uuris saatejuht Neeme Raud.

„Meie ambitsioon on sadamaalad maksimaalselt avada nii linlastele kui ka külalistele ning tuua linn sadamasse. Meie visioon on tulevikus näha ühte Tallinna keskust meie aladel. See tähendab seda, et sa pead loomulikult inimesed mere äärde laskma,“ selgitas Kalm, et valminud kruisiterminal ja promenaad on üks konkreetne samm suurest visioonist. Vastvalminud kruisiterminali katus on avatud kõikidele, kes tahaksid minna ja seal jalutada ning tunda mere ääres tuult ning vaadata laevu ja nautida Tallinna vaadet, mis avaneb 360-kraadise nurga alt.

„Promenaadil inimesed käivad suure rõõmuga nagu Reidi teel ehk see on väga populaarseks osutunud,“ sõnas ta.

„Sadamaala ei tohi olla monofunktsionaalne piirkond, nagu on kujunemas näiteks Maakri tänava piirkonda või Ülemiste linnakusse, et kui kell kukub, siis see piirkond jääb tühjaks. Seal peavad olema erinevad funktsioonid ja ka erinevad ühiskonnaklassid peavad olema esindatud. See ei tohi olla elitaarne, nagu on kujunemas näiteks Noblessneri piirkonda,“ toonitas Mänd, et monofunktsionaalsed hooned on Lääne-Euroopas minevik.

Arhitektide liidu juht tõi veel välja, et sadamapiirkond vajab ka üht suurt kultuuriga seotud ankrueobjekti. „Teine teema on see, et kogu mereäär Noblessnerist kuni kai otsani peaks olema ühendatud, tegelikult peaks see olema ühendatud ka Piritaga

Reidi teed mööda. Ja tuleb jätta ruumi ka suurematele avalikele hoonetele – on see siis Estonia teater või filharmoonia,“ ütles ta, et üks märksõna on kultuuriturism.

„Need samad kultuurituristid, kes meile tulevad, neile tuleb pakkuda seda, et kui tuled laevaga sadamasse, siis õhtul lähed kontserdile või ooperisse. See on väga suur ressurss, mis on kasutamata,“ nentis Mänd.

Park kui roheline liikumistee

Tallinna ruumiloome osakonna arhitekt Jaak-Aadam Looveer ütles, et sadama ja linnaga koostöös on korraldatud üldise arenguplaani võistlus. „On visioon, mida me täpsustame ja täiendame – see on päris keeruline, sest me näeme, et see osa kesklinnast on väga suur ja oluline. See on uus vanalinn ja me mõtleme, kuidas seda sinna mere ja vana vanalinna vahele luua, nii et ta hakkaks elama ja tööle ning oleks linlastele kättesaadav ja atraktiivne,“ andis ta ülevaate hetkeseisust.

D-terminali rekonstrueerimise käigus rajatakse sadama alale ka park, kuhu on teretunud kohalikud elanikud, kes parasjagu ei reisi. Looveer selgitas, et sadamaala roheliseks muutev park mahub samuti sinna, kus inimesed liiguvad – sadamaalast läbi on mõeldud kulgema ribapark, lai puiestee liikumiseks.

„Kui me kujutame ette, kuidas kruisikailt saada Admiraliteedi basseini juurde, siis sealt peaks tulema ribapark kuni sillani ja sealt Reidi teeni ja edasi haljastatud ruumi pikemalt, kui see täna on,“ osutas ta, et rajatav park on nagu roheline liikumistee, mis juhatab olulistesse punktidesse ja loob alale selgroo.

„Me tegelikult oleme juba seda rohediaagonaali ehitamas, et siduda Reidi tee Kultuurikilomeetriga, luues D-terminali uut roheala. See on juba töös ja saab olema väga huvitav nii jalakäijatele kui ka jalgratturitele,“ täpsustas Kalm.

Rohepööre toimub tehnoloogia abil

„Aga kui rääkida, mis roheteemas tõelise muutuse toob, siis need on tehnoloogiad. Me peame väga tõsiselt tegutsema, et rohepööre tõesti toimuks. See on kõigepealt kinni meie mõtlemises – meie oleme need, kes me peame selle läbi viima.

Olles kahekordne vanaisa, mõtlen selle peale väga, kuidas need põlvkonnad elavad ja milline on nende elukvaliteet," ütles Kalm, et tegutseda tuleb kohe ja praegu.

Ta selgitas, et regulaarliinidele, milleks on Viking Line, Tallink, Eckerö Line, on kaldaelekter juba tehtud. See tähendab, et teatud hetkest peab laev lülituma kaldaelektrisse ja ei tohi enam tossutada. „Tallinna linn teab, kui palju me CO2 õhku paiskame ja praegu töötamegi uute tehnoloogiate kallal, et ka kruisilaevad, kellel on väga suur tarve, lülitavad end kaldaelektrisse, et ei oleks müra ja CO2-te. Üks tehnoloogia on vesiniksalvesti," tõi ta näite, kuidas rohepöoret tegelikult ellu viia, nii et sellel on mõju.

Arhitektidele tähendab rohepööre seda, et peab kohanema. „See ei ole midagi ületamatut. Arhitektuursed põhitõed linnaplaneerimises on ikka põhimõtteliselt samad: 15 minuti linn, millest on pikalt räägitud, on olnud ka enne rohepööret. See tähendab seda, et inimene saab 15 minuti jalakäigu või jalgrattasõiduga kõik oma teenused kätte ja ei pea sõitma autoga teise linna otsa," ütles Mänd, et autostumine on Tallinnas probleem. „See on teema, mis tuleb tõsiselt kätte võtta ja vajab linna poolt struktuurset reformi ja analüüsi," märkis ta.