

Tallinna Ülikool, Ühiskonnateaduste instituut

Lõpparuanne

VANALINNA PÜSIELANIKE UURING

Erik Terk

Jüri Sakkeus, Silja Lassur, Külliki Tafel-Viia

Tallinn, 2016

Sisukord

Sisukord	2
Sissejuhatus	3
Teostatud tööd ja metoodika	4
Vanalinna elanikkonna arvu mõjutavad tegurid, probleemid ja võimalikud lahendused	7
I Kinnisvaramaaklerite nägemus vanalinna elanikkonnast, probleemidest ja trendidest	7
II Vanalinna probleemide pingerea koostamine ja hinnangud nende lahendamise teedele	8
III Transpordikorraldusest Vanalinnas	12
IV Meelelahutusasutustega seostuvad probleemid Vanalinnas	17
V Teiste linnade – Lüübek, Breemen – kogemused	22
Lisad	32
Lisa 1. Vanalinna arengute ja probleemide üldise kaardistamise aruteluring	32
Lisa 2. Transpordikorralduse probleematika aruteluring	34
Lisa 3. Meelelahutusasutuste probleematika aruteluring.....	35
Lisa 4. Lüübeki ja Breemeni külastuse aruanne	36

Sissejuhatus

Ajalooliste vanalinnade puhul on õigustatult rõhutatud, et elanikkonna tugev vähenemine vähendab teatud kriitilise piiri ületamisel oluliselt nende väärtust. Ka juhul kui vanalinna hooned leiavad kasutust kaubanduses, mitmesuguste turismiga seotud teenuste osutamises, administratiivhoonetena jne, on püsielanike vähesusel mitmeid negatiivseid mõjusid. Õhtuti tühjenev vanalinn on meelitatav objekt vandaalidele, väikese elanike arvu puhul pole kasulik välja arendada elamiseks vajalikku spetsiifilist taristut. Lisaks elukohtade vähenemisele hakkab vähenema ka traditsiooniliste jaemüügi ja teenindusettevõtete osatähtsus, see omakorda vähendab turistide huvi. Külustusobjektina alaneb elukeskkonnana mittekasutatava või vähekasutatava vanalinna väärtus, sest ta mõjub kunstlikuna, vaid turistide jaoks kohaldatud keskkonnana: külastaja ei taju teda huvipakkuva elava organismina, sest vähenevad võimalused õhtusteks kontaktideks kohaliku elanikuga, kellelt saada autentset informatsiooni kohaliku elu kohta. Ajalooliste vanalinnade asustuse säilitamine on probleem paljude Euroopa keskaegsete vanalinnade jaoks. Ajaloolised linnakeskused kaotavad oma tähtsust linna tuumikaladena ning muutuvad üha enam vabaõhumuuseumide taolisteks teemaparkideks. Üheks äärmuslikuks näiteks on Carcassonne Lõuna-Prantsusmaal. Taoliste näidetega võrreldes on Tallinna vanalinna olukord isegi suhteliselt hea, tegemist on vähemalt formaalsest küljest hinnates funktsioonide ja tegevuste küllalt kõrge mitmekesisusega.

Eelnevalt tulenevalt oli käesoleva töö eesmärgiks selgitada välja põhilised tegurid, mis takistavad stabiilse ja vanalinnasobilikku elulaadi eelistava püsielanikkonna teket ning pakkuda välja meie õigusruumi ja sotsiaalmajanduslikku olukorda sobivaid lahendusi, kuidas püsielanikkonna arvu suurendada.

Töö käigus selgitati välja asjaolud, mis tekitavad praegustes püsielanikes diskomforti, survestavad lahkuma, takistavad uute püsielanike tulekut. Algetapis määratleti põhiprobleemid, mille lahendamise või leevendamise kaudu saaks olukorda parandada. Edasi viidi läbi sõlmprobleemi-põhised rühmaarutelud erinevate osapooltega, mille raames anti hinnangud selle probleemi mõjutatavusele ning mõjutus- või lahendamismeetmetele. Probleeme ja võimalikke lahendamismeetmeid täpsustati arvestades kahe nn analooglinna, Lüübeki ja Breemeni küllastamisel hangitud informatsiooni.

Aruanne koosneb teemapõhistest peatükkidest, Lüübeki ja Breemeni vanalinnade toimimise põhijoonte võrdlusest Tallinna vanalinnaga ning kokkuvõtvast, põhilisi järeldusi ja soovitusi väljatoovast peatükist.

Töö viidi läbi koostöös vanalinna arengust huvitatud isikute ja institutsioonidega (sh Vanalinna Selts, Kesklinna Linnaosavalitsus), neid kaasati nii probleemide määratlemisse kui lahenduste otsimisse.

Teostatud tööd ja metoodika

1. Tutvuti temaatikat käsitleva dokumentatsiooniga (sh ka linnavalitsuses olemasoleva vanalinna probleeme ja nende lahendamiskatseid käsitleva kirjavahetusega) ning rahvaloenduse¹ andmetega. Lisaks rahvaloenduse andmetele tutvusime töö hilisemas staadiumis ka Tallinna Linnavalitsuse poolt spetsiaalselt Tartu Ülikooli teadlaste poolt läbiviidud vanalinnas inimeste liikumist käsitleva mobiilpositsioneerimise uuringuga. Kahjuks on ülimalt raske tuvastada vanalinna tegelikku elanike arvu. On mitmeid põhjuseid, miks inimesed võivad kirja järgi elada vanalinnas, tegelikult mitte (soov panna laps vanalinnas asuvasse prestiižsesse kooli, saada odavalt parkimisluba vanalinnas, saada vanalinna elanikuna kasutada elanikele ettenähtud madalamat maamaksutariifi) või vastupidi, tegelikult elada vanalinnas, kirja järgi mitte (mitteregistreeritud üürnikud).²
2. Viidi läbi esialgsed intervjuud: Eero Kotli (vanalinna elanik, Vanalinna Seltsi aktivist) Tiina Mägi (vanalinna elanik, Kodulinna liikumise eestvedaja), Mati Heidmets (Tallinna Ülikooli professor, ruumipsühholoog), Andres Alver (arhitekt, omab kontorit vanalinnas), Linnar Viik (ekspert kaasaegsete tehnoloogiate osas, on tegelnud vanalinna funktsioonide teemaga nn loovklassi vanalinnameelitamise ja uute tehnoloogiate rakendamise asprktist) ülesandepüstituse ja mõjufaktorite täpsustamiseks. Samal eesmärgil analüüsiti ka vanalinna probleemide ja nende lahendamise alast Linnavalitsuses säilitatavat kirjavahetust.
3. Vanalinna kinnisvaraga seotud arvamuste, hoiakute ja arengute kaardistamiseks viidi läbi poolstruktureeritud intervjuud kinnisvaramaakleritega, kes valdavad olulist informatsiooni elanikkonna liikumise ja elukohavalikut määravate tegurite kohta. Selleks, et hankida neilt informatsiooni selle kohta millised inimesed on huvitatud korteri hankimisest vanalinnas, kes lahkuvad vanalinnast ja miks, milline on nimetatud protsesside dünaamika, mille üle kaevatakse seoses elamisega vanalinnas jne – koostati poolstruktureeritud intervjuuküsimustik. Septembris-oktoobris 2015 viidi läbi

¹ 2011. aasta rahva ja eluruumide loenduse (REL 2011) Vanalinna elanikkonda puudutavad andmed.

² Kahjuks ei ole võimalik piisavalt kindla alusena kasutada ka Tallinna LV poolt tellitud ja Positium OÜ poolt läbiviidud uuringut „Tallinna Vanalinna rahvastikudünaamika“ (2016). See uuring annab linnavalitsusele olulist informatsiooni vanalinna külastavate turistide kohta, kuid elanike arvu hindamist selle tulemuste järgi on mitmel tehnilist laadi põhjusel teha väga riskantne. Kui mõned moonutused oleks tõenäoliselt võimalik neist tulemustest eksperthinnangute kaudu ka välja filtreerida (nn ööeluasutuste teenindajate arv), siis põhiprobleemiks on nn mastide probleem. Mobiilpositsioneerimise pole võimalik eristada vanalinna ja mõningate vanalinna lähipiirkonnaalade elanikke. Seetõttu saab öelda, et mobiilpositsioneerimise alusel tuvastatud elanike arv on suurem kui tegelik vanalinna elanike arv; kui palju suurem, seda pole aga võimalik öelda. Siiski annavad mobiilpositsioneerimise alusel saadud andmed indikatsiooni, et viimasel perioodil vanalinnaelanike arvu vähenemist toimunud ei ole. Mobiilpositsioneerimise andmetel oli 2015 a elanike arv selgelt suurem kui 2012 aastal; on alust arvata, et metoodikast tulenev moonutuste suund või suurus ei ole selle aja jooksul sedavõrd muutunud, et trendi vastupidiseks hinnata.

ekspertintervjuud kuue kinnisvaraspetsialistiga erinevatest vanalinna piirkonnas tegutsevatest kinnisvarabüroodest.

4. Esmase analüüsi põhjal otsustati töös keskenduda järgmistele põhitemaatikatele ning korraldada töö järgmiste tööühmade moodustamise kaudu:
 - a. Vanalinna üldine funktsioon, roll ning probleemide prioritseerimine, sh tsoneerimise vajalikkus ja võimalikkus
 - b. Liikluskorraldus, sh parkimine ja läbisõit (nn transiitliiklus vanalinnas)
 - c. Müra ja elanikke häiriv lõbustusasutuste tegevus
 - d. Kinnisvaraarendus ehk kinnisvara ostjate ja müüjate tüübid ja põhjused.

Arutelu all oli ka hoonete ümberehitamise ja kohandamisega seotud teema lülitamine võtmeprobleemide hulka, kuid kuna selle probleemi teravus tundub olevat osapoolte kommunikatsiooni paranemise tõttu vähenemas, siis sellest loobuti.

5. Rühmaarutelu Vanalinna üldise funktsiooni, rolli ja probleemide osas (nn generalistide grupp) viidi läbi 20. novembril 2015 kohvikus „Sinilind“, kus osales vanalinna elanike, seal töötavaid inimesi, linnavalitsuse esindajaid ja teisi huvilisi kaasamõtlejaid. Arutelu üldteema oli formuleeritud järgmiselt: Kuidas säilitada Tallinna vanalinna unikaalsust, tõsta atraktiivsust ja samal ajal luua tingimused vanalinna ja vanalinnaelu austava ja armastava püsielanikkonna säilimiseks ja suurenemiseks? Arutelu läbiviimiseks koostati ankeet (vt lisa 1), mille täitis iga arutelul osaleja ning mille vastuseid arutati ürituse raames kahes laudkonnas. Ankeet sisaldas kolme tüüpi küsimusi:
 - a. Kas on vajalik ümber mõelda või täiendada vanalinna rolli ja arengueesmärgi, sh tsoneerimise vajalikkus?
 - b. Millist tüüpi elanikkonda vanalinna tahetakse ja mis põhjustel nad ei tule?
 - c. Mis on prioriteetsed probleemid vanalinnas, mille lahendamise tulemusel võiks elanikkond kasvada? Millisel viisil võiks neid probleeme lahendada hakata?
6. Transpordikorralduse teemalises aruteluringis, mis toimus 17. detsembril 2015 Tallinna Ülikoolis, osales 8 inimest, sh vanalinna elanikke, seal äri omavaid inimesi, transpordi eksperte, linnavalitsuse esindajaid jt. Arutelul keskenduti 4 teemale (vt Lisa 2 päevakava):
 - d. Probleemsete kohtade kaardistamine (millised tänavad)
 - e. Transpordiprobleemide tüpiseerimine: parkimine, transiit, kitsas tee jm
 - f. Probleemide põhjuste määramine: kellaajalised ummikud, ümberkaudne liikluskorraldus jms
 - g. Võimalikud lahendused ja nende rakendamise kergus/raskus: tehnoloogilised, regulatiivsed jms

7. Meelelahutusasutuste poolt tekitatavate häiringute teemaline aruteluring toimus Tallinna ülikoolis 04. veebruaril 2016. Arutelul osales 10 inimest, sh vanalinna elanikke,

baaripidajaid, politsei esindajaid. Põhilised aruteluteemad keskendusid a) baaride lahtiolekuaegadele, sh kas kõigile ühised ajad või mitte; b) kes ja kus võib korda pidada – turvamees, MuPo, politsei rollid; c) millistest lahendustest võidaksid võimalikult paljud osapooled.

8. Uurimisgrupi liikmed külastasid 9.-11. mail 2016 koos Tallinna kesklinna linnaosavalitsuse esindajaga Lüübekit ja Breemenit, kus kohtusid linnavalitsuste ja Kaubandus-Tööstuskoja esindajatega, et selgitada, kuidas neis linnades tullakse toime vanalinna erinevate funktsioonide balansseerimisega. Külustusvisiidil osales 3 inimest ning selle tulemustest on koostatud eraldi aruanne, mis on lisatud ka antud tööle (vt lisa 4). Lühike kokkuvõte on toodud linnade võrdleva tabelina V peatükis.

Vanalinna elanikkonna arvu mõjutavad tegurid, probleemid ja võimalikud lahendused

I Kinnisvaramaaklerite nägemus vanalinna elanikkonnast, probleemidest ja trendidest

Üldisest elanikkonna dünaamikast vanalinnas

Liikumine vanalinna sisse või välja praegu väga aktiivne ei ole. Masslahkumise periood on juba möödas. Suur osa nõukogudeaegseid elanikke on lahkunud, kas majanduslikel põhjustel, elamismugavuste tõttu või õigusjärgsete omanike surve tõttu. Kes tahtsid lahkuda, on reeglina lahkunud. Ka uute elanike sissetulek ei ole väga aktiivne.

Kes eelistavad elada vanalinnas?

Kinnisvaramaaklerite hinnangute järgi võib selles inimeste kontingendis eristada nelja suurt gruppi:

1. „ Jõukad härrasmehed vanuses 40 pluss“. Nii üksikud kui abielus. Varem võis öelda, et üldjuhul lasteta paarid, viimasel ajal seda enam nii üheselt väita ei saa. Motiivid: vanalinna eksklusiivsus, prestiiž, õhkkond. Kõik on lähedal: teater, kino, söögikohad.
2. Noored hästiteenivad (edukad, krediivõimelised), vanuses kuni 35 eluaastat. Lisaks motiividele, mis olid olulised eelmisele grupile, on nende puhul oluline veel töökoha lähedus, paljud töötavad vanalinnas või selle läheduses. Peale abiellumist ja laste sündi kalduvad neist paljud vanalinnast kui elukohast lahkuma.
3. Nn teise kodu soetajad. See trend algas juba enam kui 10 aastat tagasi. Elatakse tavaliselt linna taga, aga laps õpib näiteks vanalinna või kesklinna prestiižes koolis. Hommikuti-õhtuti tuuakse laps linna autoga, vanalinna korter on koht, kus ta saab viibida ja puhata näiteks tundide või trenni vaheajal. Teine motiiv: ööbimiskoht vanematele peale õhtust teatrikülastust. „Suvila linnas“.
4. Rahapaigutajad, st inimesed kellel on vaba raha. Vanalinnakorter kui hea investeering. Korteri reeglina väljaüürimisel, osa omanikest arvab, et võib tulevikus siia ka elama asuda. Kas see reaalselt toimub, sõltub asjaolude kujunemisest. Sellesse kontingenti kuulub nii eestlasi (näiteks eestlased, kes töötavad ajutiselt välismaal) kui välismaalasi.

Lisaks võib spetsiifiliste allgruppidega eristada veel näiteks kunstnikke/boheemlasi, väliseestlasi, Tallinnas töötavaid ja ise neis kortereis elavaid muid välismaalasi (see kontingent on positiivses mõttes küllalt aktiivne), abielupaare, kus üks osapool, tavaliselt naine on eestlane ja teine välismaalane.

Väga suur nõudlus on kaasaegselt renoveeritud hoonetele (näiteks näit endine KGB hoone Pagari tänaval), aga taolisi on vanalinnas vähe.

Kinnisvaraspetsialistide grupis tõstatunud mõningad aruteluteemad:

- Eelnimetatud nelja gruppi ühendab see, et tegemist on jõukate inimestega. Siit küsimus: kuivõrd on vanalinnapüsielanikkonna suurendamine keskklassi arvel üldse realistlik eesmärk. Suurem keskklassist elanike arv tõenäoliselt isegi suurendab konflikti vanalinna muude kasutusotstarvete: turism, äritegevus, teenindus. Alternatiiv oleks kujundada vanalinnast midagi „Tallinna Monaco“ taolist, linnaosa rikkastele. Vastuargument: inimestest tühi linnaosa kaotab oma atmosfääri, oleks isegi turistidele vähem atraktiivne.
- Kas võib eeldada trendimuutust, et lastega pered kolivad vanalinna tagasi? Argumente selle toetuseks: vanalinnas ja selle läheduses paiknevad eliitkoolid, huvialaringid jms. Liiklusummikute suurenemine, mis muudab pideva pendeldamise linnataguse elamise ja kesklinna vahel tülikaks.

Kellele vanalinn elamiseks (praegu) ei sobi? Kes lahkuvad ja miks?

Vanalinn ei sobi elamiseks vanuritele. Jätkub trend, et osa inimesi vananedes lahkub vanalinnast. Hästi ei sobi elamiseks ka lastega peredele, aga see trend on võib-olla muutumas.

Tervikuna: Lahkutakse tulenevalt perekondliku seisu ja elustiili muutustest. Vahel müüakse korter maha ka selle pärast, et tekib vajadus raha välja võtta. Mõnedel juhtudel võib lahkumise põhjuseks olla see, et elamuühistu toimub väga halvasti, ei suudeta omavahel kokku leppida, mida majaga ette võtta, tüdinetakse konfliktidest jne.

Kuhu lahkutakse? Lahkutakse rahulikumas, turvalisemas ja enam mugavusi pakkuvasse keskkonda. Lahkutakse Kadrioru, Kalamajja, Rottermanni kvartalsse, Veerenni arenduspiirkonda.

Üldistusena: Kui jätta kõrvale vanalinna spetsiifiline aura, siis mujal saab sama raha eest enam (mugavusi).

Üldtendi positiivsus-negatiivsus püsielanikkonna kujunemise seisukohalt

Ennustatakse pigem negatiivset trendi, vähemalt juhul kui keskkond muutub püsielanikkonna jaoks veel lärmakamaks ja ebaturvalisemaks, vanalinna läbiv transiitliiklus suuremaks jne. Sel juhul püsielanikkond väheneb, rendikorterite % tõuseb, sealjuures kõrge hinnatase pigem säilib või isegi kasvab.

Probleem on konkurents lähialadega. Nendega ei ole vanalinnal kerge konkureerida, atraktiivseid arendusi tekib lähipiirkondades küllaldaselt.

II Vanalinna probleemide pingerea koostamine ja hinnangud nende lahendamise teedele

Vanalinna arengukontseptsioonist

Kohvikus „Sinilind“ toimunud arutelu ja täidetud ankeetide põhjal võib üldistada, et enamuse arvamusel vajaksid nii küsimus Tallinna vanalinna rollidest kui vanalinna arengukontseptsioon täpsustamist. Valikuid tuleb teha eelkõige järgmises kolmnurgas: vanalinn kui muuseum – vanalinn kui elupaik – vanalinn kui äripaik. Oluline oleks leida tasakaal nende kolme funktsiooni osas.

Vanalinna elanikkond

Enamik arutelus osalejaist nõustus, et praegu on vanalinnas hea elada eelkõige a) noortel pereta inimestel, sest neil on hea ligipääs võimalikele meelelahutustele; b) ajutistel elanikel ja välismaalastel, kes viibivad siin lühikest aega aastas; c) teise kodu omanikel, kellele see on peatuspaik tööpäevadel (muidu elatakse linnast väljas või teises linnas). Loomulikult sõltub kõik ka elupaiga asukohast, vaiksemates kohtades on hea elada kõigil, sest vanalinn on kesklinnas ja seetõttu on hea ligipääsuga kõigile nii ametiasutustele, meelelahutusele, kultuurile ja kaubandusele. Rohkem soovitakse näha vanalinnas pereinimesi ja eriti lastega peresid. Samuti haritlasi ja pensionäre. Viimaste puhul on aga eelkõige takistuseks kinnisvara kallis hind.

Vanalinna probleemid

Probleemide nimekirjast valiti üsna üksmeelselt välja kolme kõige olulisema ja kiiremat lahendust vajava probleemina järgmised: a) Öine kära ja korrarikkumine tänavatel, b) Liikluse ülekoormus vanalinnas läbisõidu või sissesõidu tõttu, c) Vanalinna üldist õhkkonda, ruumikasutust, imagot, stiili jms puudutavad küsimused, mis alandavad selle kui unikaalse keskkonna kvaliteeti seal elava inimese jaoks. Probleemide lahendamise võimalikkust paluti hinnata järgmiste koodide alusel:

- a- Selle probleemi lahendamist ei sega suurt midagi, lihtsalt kokkuvõtmise ja äratagemise asi;
- b- Probleemi lahendamist segavad vastuolud vanalinnas opereerivate erinevate huvigruppide huvide vahel. Probleemi lahendamine eeldab kokkulepet nende vahel, mis ei pruugi olla kerge;
- c- Probleemi lahendamist segab linna- või riigiametnike liigne jäikus asjaajamisel;
- d- Probleem on põhimõtteliselt lahendatav, aga nõuab väga palju rahalisi vahendeid;
- e- Polegi selge, mismoodi seda probleemi üldse lahendada saab, tuleks kõvasti nuputada, et sobilik lahend leida;
- f- See probleem polegi lahendatav, vanalinnas elav inimene peaks olema valmis sellega koos elama.

„Öine kära ja korrarikkumine tänavatel“ lahendamiseks pakuti enamasti koodi b, mis tähendab, et vaja on erinevate huvigruppidega läbi rääkida. Kahjuks on aga mitmeid negatiivseid näiteid baariomanike poolelt, kes ei ole huvitud läbirääkimistest ja kõigile osapooltele sobivate lahenduste leidmisest. Sellisteks puhkudeks on siiski vaja teatud karmimaid regulatsioone ja võimalik, et seadusandlikul tasemel. Tsiteerides:

„Teine probleem on kära-müra. /.../ Turvalisus – minul isiklikult oli tunda, kui konstaablipunkt Mündi tänaval ära kaotati. Minu arust MuPo nii hästi ei tegele asjaga kui Politsei tegeles.“

„Siin on siis kaks lahendust: on teatud baariomanikud, kellega läbi rääkida ei saa, nendega on vaja sõda pidada. Ja teine grupp, kellega saab rääkida.“

„... esialgne õiguskaitse andis baaridele õiguse./.../ Arvan, et sõda on alles noor. Elanikud igal juhul järele ei anna, kui nende praegused liidrid ära väsivad, siis tulevad uued võitlejad“

„Vanalinnas on operaatoreid, kellega saab rääkida küll. On häid näiteid. Näiteks kui „Sinilind“ siia tuli, ma elan siin kõrval ja kui nad hakkasid pidusid korraldama, siis nad ise palusid, et ma jälgiksin, mis toimub. Ma jälgisin ja andsin tagasisidet, siis nad tõstsid mingeid asju ümber. See on normaalne. Keegi ei taha mingit sõda. Aga on ka lihtsalt omanikke, „Bermuuda kolmnurgas“, keda lihtsalt ei huvita, mis probleeme nad elanikele tekitavad, nad ei ela isegi Eestis. Ja nendega ei saa muudmoodi kui tulebki sõda pidada.“

„Tegelikult peaks ka riigi tasandilt saama reguleerida lubatava müra piire, teha neid rangemaks.“

„Liikluse ülekoormus vanalinnas läbisõidu või sissesõidu tõttu“ probleemi lahendamist nähti eelkõige koodi a läbi, ehk et selle probleemi lahendamist ei sega suurt midagi, lihtsalt kokkuvõtmise ja ärategemise asi. Teisena toodi esile ka koodi d, mis tähendab, et see võib tähendada teatud olulisi investeeringuid tehnoloogilistesse lahendustesse. Tsiteerides:

„see probleem on kontsentreeritud. Sealsamas on kohad, kus seda üldse ei ole. Enne kui need „tuvid“ olid tänavaatstes, siis oli see liiklus kuidagi sujuvam või ühtlasem. /.../ kõige jubedam on nüüd Niguliste tänav, mis on kitsas tänav ja see tehti kahesuunaliseks. /.../ põhiprobleem on ikkagi transiitliiklus. Taksojuhid ja need, kes tunnevad hästi vanalinna, need teevad short-cut'e. Eriti tiptundidel saavadki vanalinna kaudu kiiremini.“

„... seda saab lahendada numbrituvastusega kaameratega, sest inimjõul kontrollimine on täiesti mõttetu. Aga see on investering. /.../ Kas see lahend, kuidas seda tehnoloogiliselt teha on olemas ja lihtsasti kohaldatav? /.../ Stockholmis töötab, Kopenhagenis töötab. Ja Eestis ka kiiruskaameratega töötab.“

„Et mis saaks kui vanalinn muutuks autovabaks? /.../ Muidu võiks võib-olla olla autovaba, aga elanikud peaksid ju laste ja raskete kottidega kodule ligi pääsema /.../ Mina koliksin siis välja, lastega pered koliksid välja kui oleks täiesti autovaba, see on fakt.“ „Isegi mina koliksin välja. Ma suurte poekottidega küll ei jaksaks ringi käia.“

„Vanalinna üldist õhkkonda, ruumikasutust, imagot, stiili jms puudutavad küsimused, mis alandavad selle kui unikaalse keskkonna kvaliteeti seal elava inimese jaoks“ – antud teema lahendamist peeti samuti võimalikuks läbi b koodi, mis tähendab, et vajalik on läbirääkimine erinevate osapooltega selleks, et ühiseid arengusuundi paika panna, ühiseid regulatsioone kehtestada, et kõigil oleks vanalinnas hea – elada, tegutseda ja külastada. Tsiteerides:

„See tähendaks kokkulepet Vanalinna mängureeglite osas ja ettevõtte, kes hakkab siin baari või restorani pidajama, teaks juba enne tulekut nendest reeglitest. Ja ei alusta oma tegevust lootusega, et teen, mis tahan ja ehk ei tule sellest jama või mind ei huvita. Osade omanikega on ju ka praegu mõistlik mitteametlik kokkulepe olemas.“

„Ühised reeglid on ju OK, aga kas on mehhanismi, kuidas neid kehtestada. Kas saab läbirääkimistega, või kuidagi ülevalt poolt ja administratiivsete piirangutega. /.../ seadusandlust peab ka muutma. Täna pole KOVil suurt võimalust midagi reguleerida. Nt kuidas tsoneeringut läbi viia, täna pole juriidiliselt KOVil võimalust seda teha. Näiteks. kui keegi tahab bordelli pidada ning ametlikult ta võitis konkursi söögikoha pidamisele, paneb kuivanud võileiva leti peale jne, siis ta saab seal bordelli pidada, kõik on juriidiliselt korrektne. See ei ole normaalne olukord. Ja temaga ei saagi mitte midagi teha, sest see võileib on leti peal ja ta tegeleb toitlustusega. See näitab seda, et meil on seadused liiga liberaalsed.“

Ühe mõttena, kuidas aidata kaasa taoliste probleemide lahendamisele pakuti välja millegi loomist, mida võiks esialgses versioonis nimetada Vanalinna Omavalitsuseks. Leiti, et see ei peaks olema veel üks linnaosavalitsus, vaid pigem teatud kogukondlik organisatsioon, mis viiks ellu elanike ühishuvist lähtuvaid ülesandeid vanalinnas. Selleks aga peaks see saama tugevama mandaadi kui praegu Vanalinna Seltsil. Ühe näitena toodi elanikkonna registri pidamist, mis võimaldab ümberkaudsetele koolidele jagada tõepärast infot laste elamise kohta vanalinnas. Tsiteerides:

„Vanalinna Selts peab registrit, kes siin elab – seda tõendit aktsepteerivad kõik koolid. Ehkki taoline tegevus ei ole juriidiliselt MTÜle ette nähtud, siis seda paberit nad aktsepteerivad, sest see on ainukene reaalne info, et kindlaks teha, kas laps ja lapsevanem ka tegelikult elab vanalinnas või mitte. Meil on see süsteem välja töötatud ja me teeme seda. See on tegelikult KOVi funktsioon – pidada registrit. Me suudame seda teha paremini kui kesklinnaalitsus.“

Vanalinna tzoneeringute rakendamine

Antud teema osas – kas vanalinna erinevatel kvartalitel võiksid olla selgelt määratletud erinevad põhifunktsioonid – erinesid osavõtjate seisukohad enam kui eelmiste küsimuste osas, positsioonid olid üldse mõneti ebalevamad. Arutelu järel jäi kõlama hoiak: ranget tzoneeringut mitte rakendada. Kalduti arvama, et mitmekesisus rikastab ning et teatud probleemi tekitavate funktsioonide kuhjumine ühte piirkonda mitmekordistab probleemi suuruse. Seega tuleks jõuda lahendusteni, mis ei laseks halbadel asjadel kontsentreeruda ja headel asjadel ei keelaks koonduda. Tsiteerides:

„Tzoneeringu potentsiaalne miinus on see, et probleemide kuhjumine paneb need ruutu. Kultuuri kuhjumisel seda vast ei teki, aga lõbustusasutuste kuhjumisel küll. Seda peaks vältima. /.../ kultuuri puhul ehk tõesti mürgistust ei teki. Minu arust niipalju kui ma urbanistika kirjandust lugenud olen – linnad ikka püüdlevad selle poole, et igas linnaosas oleks mitmekesisust. Mitmekesisust ja hajusust.“

„Olevimäelt ei ole näiteks mugav minna läbi, eriti lastega. Prostituudid kõnetavad sind seal ja püüavad sisse kutsuda. Ja kujutage nüüd ette kui neid asutusi oleks seal 3 tükki järjest. Inimesed hakkaks valima teist teed. Või siis see nn Bermuuda kolmnurk. Kui need baarid oleks laiali vanalinnas, siis tegelikult ei oleks see nii hull probleem. Nüüd tulevad tänavale – oo vaatame sinna ka, seal on praegu happy hour jne. Kõik on 10 meetri sees. See kindlasti võimendab seda müra ja kära.“

„Tzoneeringule ütleks pigem ei. Kui siiski teha, siis hästi pikalt ette teatades, sest see ju mõjutab kinnisvarahindu. Kinnisvara omanikul peab olema võimalus reageerida. Üle ei ole mõtet reguleerida, vanalinn on liiga väike.“

Kokkuvõttes, tzoneeringu poolt räägib võimalus tekitada naabruskondades omavahel võimenduvaid klastreid (näiteks kultuuriklaster), raskelt lahendatav küsimus oleks aga see, kuhu paigutada naabreid häirivad tegevused.

Arutelu käigus ülestõstetud täiendavad teemad

Lisaks ankeedis pakutud võimalikule probleemide loetelule avaldusid arutelu käigus veel paar teemat, millele edasises tähelepanu pöörata.

Kinnisvara poolelt kerkis üles lühiajaliste rendilepingute/üürilepingute probleem, eriti see, kuidas vältida korterite muutumist majutusasutusteks. Selles osas on ka elanikud ise püüdnud osapoolte kokkuleppeid saavutada, tsiteerides:

„Näiteks Pikk tn 36 on natuke halvasti läinud elanike jaoks. Seal on 13 korterit, mis antakse lühiajalisele rendile. Ja see hakkab häirima kogu maja. Me oma ühistus, kus mul on korter võtsime taolise olukorra tekke takistamiseks vastu ühistu otsuse, et meie majas lühiajalisi rendilepinguid ei tohi teha. Juriidiliselt ei ole see küll siduv, aga me kõik hääletasime ja olime nõus sellega.“

Osa osalejaid pidas oluliseks probleemiks seda, et vanalinnas ei ole noortel kohta, kus koguneda ja tegutseda. Noorte kohad liiguvad pigem vanalinna lähedastesse asumitesse nagu Telliskivi loomelinnak. Kurdeti ka laiemalt, et Tallinna elanikud ei leia teed eriti vanalinnas, sest neil ei ole seal

suurt midagi teha. Üks võimalus on anda linna pindu odavale kasutusrendile just sellistele rentnikele, kes tooks „loovat melu“ vanalinna pilti, tsiteerides:

„See vanalinn on nii väike, et siin aitaks see, et linn annaks mingi protsendi pindasid kunstirühmitustele peaaegu tasuta kasutamiseks, ainult kommunaalkulude katmise kohustusega. Seda igal pool vanalinnas, mitte ainult ühel tänaval. Siis me näeme, et tekib mingi muutus – osad tegevused hakkavad võimenduma ja edasi teevad ka kinnisvaraomanikud juba sama.“

III Transpordikorraldusest Vanalinnas

Probleemsed kohad

Probleemsemad kohad vanalinna territooriumil paiknevad eelkõige vanalinna sissepääsude juures ehk nõ välimises ringis. Tegemist on eelkõige turvalisuse küsimustega, sh parkimisest tekitatud mitteturvalisus, sest nähtavus on vähendatud. Täpsemalt toodi arutelugrupis välja järgmised kohad:

- Nn „**korstnapühkija ümbrus**“ (Karjavärava plats, Suur-Karja ja Müürivahe ristmik) – seal on liiklustiheduse ja parkivate autode tõttu jalakäijatel keeruline turvaliselt liigelda.

„Teatud kellaaegadel on ülimalt raske seda ala turvaliselt läbida. See on väheseid võimalusi (autodele) vanalinnast välja pääseda, seal on parkimised ja taksopeatused. Samas inimesed Vabaduse väljakult ja mööda Suur-Karjat liiguvad siit üle. Hämaras ja tiiptunnil siit läbi pääseda on tõsine probleem. Küsimus pole ainult skulptuuri asukohas (kuivõrd segab liiklust), tuleks mõelda liiklusskeemi ümberkorraldamisele.“

- Eelneva kohaga sarnane probleem on Vana-Viru tänava otsas. „**Vana-Viru nurk** on öösiti tõsine dejavu. Ohutuse teema.“
- **Nunne tänava** sissesõit vanalinna:

„Nunne tänaval üldse see probleem, et lapsed kes tulevad kõrgemalt jalakäijate alalt treppidest alla, parkivate autode vahelt läbi ei oska vaadata neid autosid ja nad ei ole ka autodele nähtavad. Eriti pimedamal. See seostub ka Nukuteatris käivate lastega.“

„Nukuteatri kinnistu ümbrus (kui potentsiaalne probleemikoht). Nukuteatri sissepääs on olnud kogu aeg laialt tänavalt, nurga tagant, kus autodel on tempod juba igatepidi maas. Ja Nuku saalid on olnud siiani pisikesed. Nüüd, 2016 a teisel poolel avab Nuku juurdeehituse, mis tähendab, et päeva jooksul on ajahetki, kus korraga tuleb 700 last. Kusjuures peasissekäik hakkab olema Nunne tn-lt ehk siis kõige kiirema liiklusega kohast. Kuigi ees on märgid, et see on õueala, aga kas autod seda arvestavad? Sellest teadlik ja julgem õpetaja võtab oma 20 mudilast ja läheb julgelt mööda munakiviteed.“

Nunne tn märgiti ka kiiruseületamise probleeme ja sealt edasi ka Lai tänaval. Mõlemad on suhteliselt laiad tänavad ja nõ võimaldavad kiiremini sõita kui õuealal lubatud.

„seal on see liikluskoormuse teema, aga viimasel ajal järjest enam ikkagi liiklusohutuse teema, seal sõidetakse juhmalt 50-60 km/h“

- **Müürivahe tänav, selle Rüütli tänavani ulatuv osa.**

„Selle ümber toimus omal ajal võitlus, et autod võiksid sealt läbi sõita, sest muidu oleks see vanalinna elu täiesti ära lõiganud. Seda jalakäijate tänavaks teha pole erilist mõtet, võrreldes teiste tänavatega on jalakäijatel seal suhteliselt vähe teha. Aga ka praegune poolsuletud variant ei tööta hästi. Seal tänaval pole kitsuse tõttu ümber pöörata võimalik, seetõttu peab sealt tagasisaamiseks sõitma jalakäigualasse. Ja siis autod ukerdavadki seal kitsal tänaval.“

- **Harju tänav (Rüütli tn ja Müürivahe tn vahel).**

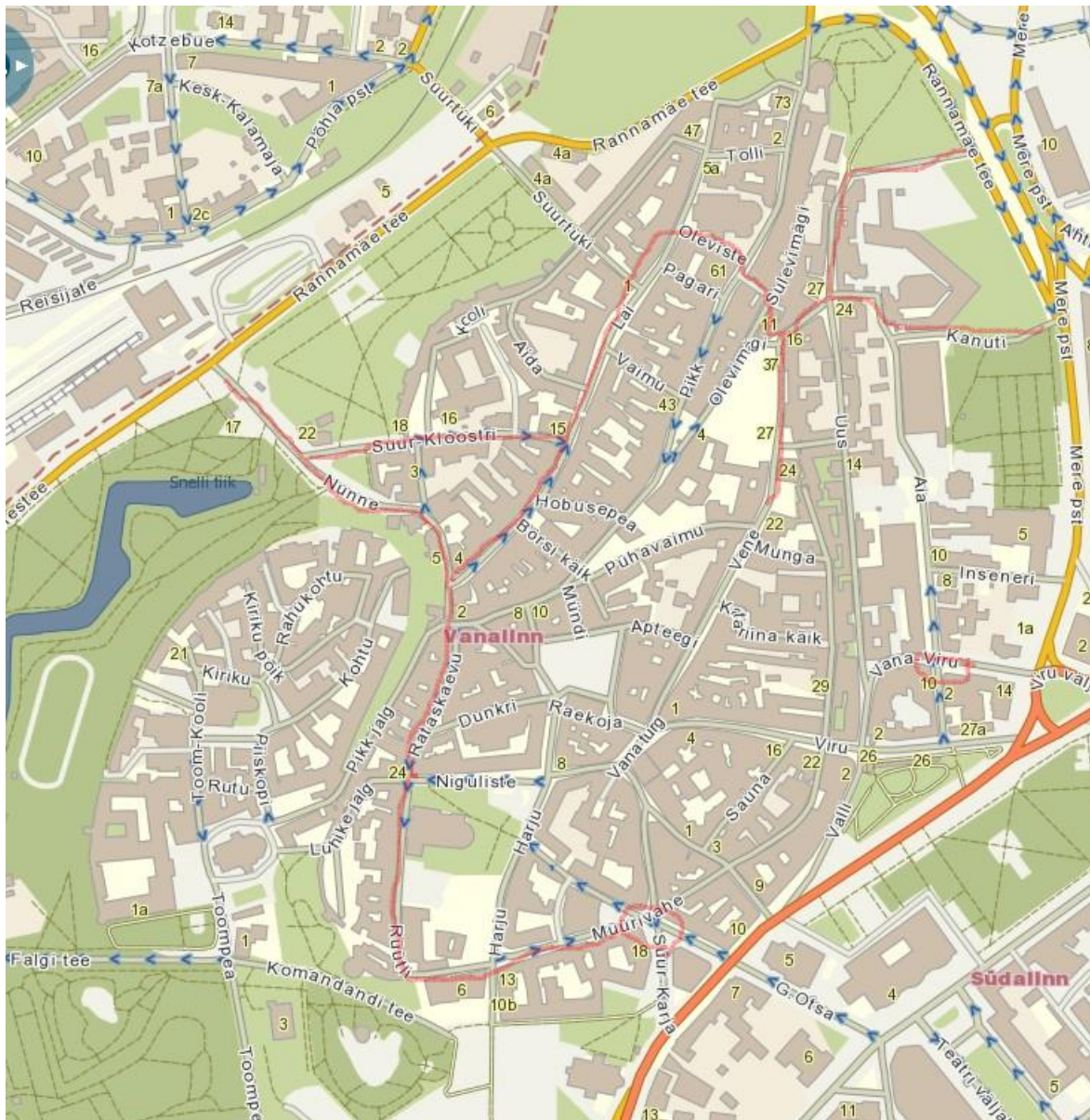
„Harju tn tehti jalakäigualaks. Probleem see, et jalakäijal on seal turvaline tunne ja ta ei oota, et sealt tänavalt võiks auto üle sõita.“

- **Vene tänav ja Vene-Olevimäe ristmik.**

„Üks probleem on ikkagi see, et ristmike peal pargitakse täitsa umbe need ristmikud. Kui lapsed lähevad kooli, siis tegelikult ei ole ristmikel mingisugust nähtavust.“

„Siin tänaval ka väga palju pargitakse. Pargivad vanalinna elanikud. Ja parkiv auto on ka lapsele ohtlik, sellepärast, et laps ei paista sealt tagant välja.“

- Olulise probleemina on esil ka suur liikluskoormus osadel tänavatel seoses vanalinnast läbisõiduga. Põhiliselt on kaks sellist läbisõidukoridori: a) **Balti jaamast Pärnu maanteele:** Nunne – Rataskaevu – Rüütli – Müürivahe; b) **Mere pst-lt Balti jaama:** Kanuti – Sulevimägi – Oleviste – Lai – Suur-Kloostri – Nunne.



Transpordikorralduse olulisemad probleemvaldkonnad

Olulisemate probleemvaldkondadena, mis liiklusohutust ja liikluskorraldust vanalinnas iseloomustavad, võib arutelus osalejate hinnangul tuua välja järgmised:

1. Transiitliiklus läbi vanalinna;

Eelpool kirjeldatud kaks transiidikoridori on olulised liikluskoormuse tekitajad Vanalinnas ja seeläbi mõjutavad oluliselt liiklemist. Kuigi kogu vanalinn on õueala, siis transiitteedel kipuvad kiirused suuremaks minema ning jalaliiklejatega arvestatakse vähem. Tegelikult on ka Rataskaevu ja Rütli tn vahel läbisõitu keelav märk, kuid kahjuks sellest märgist ei peeta kinni.

2. Kitsad tänavad ja läbipääsu tagamine;

Kitsastel tänavatel on ummikute tekkimine väga kerge, sest ümberpööramiseks pole ruumi. Mitmed tänavavaotsad on aga suletud tuvidega, mistõttu tuleb leida koht ümberpööramiseks. Sellised tänavad

on kindlasti ohu allikaks nii kiirabi kui tuletõrje ligipääsu seisukohast. Lisaks tekitavad ummikuid ka hommikused kaubaveod oma kaubikutega ning samuti lapsi autoga kooli toovad lapsevanemad.

„ Kui Imperial hotelli tuukse kaupa või tuleb suur turismibuss – jällegi suured ummikud. Juhul kui prügivedaja ei pea kinni veoagadest või on veoaja erisus – siis on jälle ummikud ja liiklustakistus“

Tugevalt takistavad normaalset liiklust parkivad kaubaautod kui nad kauplusi, restorane jm varustavad. Eriti suvel kui paljudes kohtades on väliterrassid, mis vajavad ka varustamist, siis hommikuti kella 10 paiku on olukordi, kus peab mõnes kohas väga pikalt ootama, et läbi pääseda:

„Ühel pool on kaubaauto ees ja teisel pool „tuvid“.“

Tervikuna jõuti arutluste käigus siiski järeldusele, et ei kohalike elanike autod ega linnaasutuste inimeste autolembus ole põhiliseks vanalinnas liiklus- (ega ka parkimisprobleemide) põhjuseks. Probleemi tekitab liiklussituatsioon tervikuna: kaubaveod, kullerteenused, taksod oma lapsi autodega kooli viivad lapsevanemad (vt eraldi lõik) ja seda koos liikluskorralduse mittepiisava läbimõeldusega ja autoomanike (valdavalt mitte vanalinnas elavate inimeste) suhteliselt madala liikluskultuuriga. Märkidest ei peeta kinni, kiirusepiirangutest ei peeta kinni. Üheltpoolt on see järelevalve küsimus, teisalt ka vohav kultuuritus. Vanalinnas peaks kehtima nn õueala kiiruse jm piirangutega, nendest reeglina kinni ei peeta.

3. Laste autodega kooli toomine

See on üks olulisemaid liikluskoormuse ja -ohutuse teemasid Vanalinnas – nii GAGi kui VHK ja teiste Vene tn koolide ümbruses. Kuigi tegelikult toovad lapsi autoga kooli vähesed vanemad, siis vanalinnas kitsastel tänavatel suudetakse tekitada korralikud ummikud ja liiklusohutlikud olukorrad.

„... see koolide ligipääs on teema. Ise olen seal Nunne tn piirkonnas igapäevaselt. ... See on ring ehk transiidi koht hommikustel ja õhtustel aegadel. Kui vanemad viivad lapsi kooli, nad lähevad Nunne tänavalt sisse, ümberpõige Väike-kloostri ja Suur-Kloostri kaudu välja. Seal on kellaajad, kus on parkimise probleem, liiklustiheduse probleem, ohutuse probleem.“

„...meil on tuhat peret, neist 50 tuleb autoga. Sellest aga piisab, et selline ummik tekitada.“

Liikluskoormuse probleemi võimendab ka asjaolu, et laste koolitoomise aeg langeb kokku **restoranide, hotellide kaubaveo teenindamise aegadega** hommikul.

„...üks asi on meie enda lapsevanemad, teine asi on see, et see langeb ajaliselt kokku hommikuse transpordiga kaubaveoga. Kui saaks siin tänavas kehtestada kaubaveole teised kellaajad. Leiame, et Vene tänavale kauba toomise võiks hilisemaks tõsta.“

4. Parkimiskorraldus.

Parkimiskorraldusega seoses saab eristada kahte tasandit. Esiteks ohutusega seotud probleemid, mida mainiti eespool – lapsed ei paista parkivate autode tagant välja; ristmikud on täispargitud. Teiseks on parkimisprobleemid autoomanikest vanalinnaelanike jaoks: parkimiskohti piisavalt ei jätku. Vanalinnaelanikud hoiavad oma autosid tänaval, eelistatavalt võimalikult oma maja läheduses. Tihti pole see võimalik, kuna tegemist on autotranspordile suletud tänavatega. Seetõttu on ülejäänud tänavad vanalinnas tihedalt täis pargitud. Linn ei pea parkimismajade rajamist oma prioriteediks, kuna panustab ühistranspordi kasutamisele. Vanalinnas elanikkond aga väärtustab auto kasutamist ja omamist. Rõhutatakse ka seda, et neil on ka lapsi ja vanu vanemaid ja seetõttu peaks neile normaalsed liiklemis- ja parkimisvõimalused säilima.

Kuna parkimiskohti on vähe, siis nende kohtade jagamine tekitab ka süüdistusi: näiteks, et linnavalitsus annab endaga seotud inimestele liiga palju parkimislubasid, mis ummistab vanalinnas ja raskendab elanikel parkimist. Ametnikud kostsid sellele süüdistusele vastu, et „linnaametnikele antavad load puudutavad teatud tänavaid ning ametnikud pargivad päeval, elanikud õhtul.“ Osadel

kesklinna linnavalitsuse ametnikest on oma kohustuste tõttu vaja päeva jooksul palju ametisõite teha, vajadus teatud hulga parkimiskohtade järele neile on seega objektiivne.

Elanikele väideti ka vastu, et paljude vanalinnas paiknevate organisatsioonide ja asutuste töötajad ei trügigi vanalinna parkima. Näiteks Vanalinna Hariduskolleegium ajab teadlikku poliitikat, et tema töötajad ei üritaks autoga vanalinna tulla. Samamoodi on asja lahendanud Maaeluministerium: nende töötajatele on antud parkimiskohad Põhja pst Statoili kõrvale parklasse. Ka Nukuteatril on ainult kaks parkimiskohta.

5. Liikluskultuuritus

Arutelu käigus tõdeti, et väga paljud probleemid seostuvad kehva liikluskultuuriga: ei peeta märkidest kinni, ületatakse kiirust, pargitakse valesti. Ühelt poolt seostub see ka puuduliku järelvalvega – MUPO-l ja politseil ei ole ressursi, et Vanalinnas piisavalt järelvalvet teostada. Teisalt on see ikkagi kultuuri ja kultuurituse küsimus nii märkidest kinnipidamise osas kui ka lapse kooli ukse ette toomise osas. Vanemad ei anna endale aru, et laps suudab kooli tulla ka 100 või 200m kaugemalt kooliuksest ja teda ei pea autoga ukse ette tooma. Samuti ei pea kaubaauto alati ukse ette parkima. Väga paljudes teistes vanalinnades viiakse „paar kasti õlut“ väiksema käruga sihtpunktini.

Võimalikud lahendused

Rühmaarutelu raames püüti leida lahendusi eelkirjeldatud probleemidele ning anda hinnang nende rakendamise kergusele/raskusele jms.

- Transiitliikluse lõpetamiseks tehti ettepanek muuta vanalinna liikluskeem nõ sõlmedeks, st et igasse punkti saab ligi, kuid pikalt läbi vanalinna sõita ei saa.
„Paljudes vanalinnades, kus on see liikluskorraldus käsile võetud, on tehtud nii, et ligipääs on igalt poolt vanalinna tagatud. Aga see on jagatud sektoriteks, mis tähendab, et sa ei saa lõputult seal sektorite vahel sõita, ei saa transiiti läbi vanalinna teha.“
Antud lahendus on vastuvõetav nii elanike kui linnaametnike poolt vaadatuna. See ei nõua väga palju ressursse. Vaja on teha korralik liikluskeem ja põhimõtteliselt on see suhteliselt kiiresti teostatav lahendus, mis võiks anda vanalinna liikluskoormuse vähenemisele ka kiire mõju.
- Teine väike, suhteliselt odav ja kiire mõjuga lahendus on Nunne tänavale nn küüru ehitamine.
„...“küür“ on ka, mis aitab kiiruse vastu. Mulle tundub, et teatri juurde peaks selle tegema.“
Antud lahendus aitaks vähendada vanalinna sissesõitvate autode kiirust ning tõstaks seeläbi uuenenud Nukuteatrisse minevate laste turvalisust.
- Kolmandaks suhteliselt odavaks lahenduseks kellaajaliselt kuhjuva liikluskoormuse vähendamiseks oleks koolide läheduses asuvatel tänavatel muuta toitlustus- ja majutusasutuste kaubaveo teenindamise aegu. Praegu langeb nii laste koolitulek kui kaubavedu, lisaks ka elanike tööle minek ja vanalinnas töötavate inimeste saabumine hommikul kõik ühele ajale. Kui saaks teatud tänavatel muuta kaubaveo ajad hilisemaks, siis see vähendaks liikluskoormust hommikul tippunnil. Lahendi miinus on aga see, et siis satuks kauba vastuvõtt ilmselt osadel juhtudel ajale kui kaubandus või teenindusasutused on juba avatud.
- Neljanda lahendusena pakuti välja ka tänavaatstesse reguleeritavate posttökete paigaldamine. See ei ole eriti odav, ehkki mitte ka hirmkallis lahendus, seda on Eestis seni suhteliselt vähe rakendatud. On kartus, et nende korrashoid ja hooldus on keeruline. Kuid see lahendaks mõnede kitsaste tänavate probleemid, kus hetkel on tänavaatstes „tuvid“ – st et elanikul oleks võimalus sealt läbi sõita ja ka teenindaval kaubaautol, aga teised sinna ei pääseks. Samuti oleks ligipääs avariisõidukitel. Lisaks takistaks see ka autodega kooli ukse ette sõitmist. Juhul kui sellised posttõkked osutuvad tehnoloogiliselt kapriisseteks võiks mõelda liikuvate kettide peale, mis on odavamad ja meie kliimas töökindlamad.
- Väga oluliseks peeti vanalinna ümber paiknevate parklate korralikku kaardistust ja märgistust, et iga elanik ja külastaja teaks, kuhu tal on võimalik parkida kui ta vanalinna tuleb. Parklate osas soovitati ka seada rangemad nõuded eelkõige valgustuse ja pinnakatte osas, et oleks turvaline seal autot hoida ka pimedal ajal ja saaks edasi liigelda puhta jalaga (mitte läbi pori). Kuigi

linnaalitsus ei soovi paigaldada liiga palju infotahvleid, siis paremat viidastamist parklatele oleks vaja ning selle korraldamine ei tohiks olla väga kulukas.

- Lisaks eelnevale peaks ehk üle vaatama ka vanalinna parkimisload ning vajadusel tegema korrekture elanikkonna kasuks.

IV Meelelahutusasutustega seostuvad probleemid Vanalinnas

Probleemi eripära ja dünaamika

Meelelahutusasutustega seoses on peamiseks probleemiks vanalinna tänavatel liikuvad purjus ja lärmavad inimesed, eelkõige öisel ajal. Probleem on kontsentreerunud nn Bermuuda kolmnurga piirkonda vanalinnas. Enamasti on tegemist baaridest välja tulnud inimestega (näiteks suitsetama), aga eriti suvisel ajal ka lihtsalt oma alkoholiga linnamelu nautima tulnud inimestega. Tänavast on saanud justkui avatud ruumi baar. Linnaelanikel on tihti reaalseid probleeme selle ala läbimisega, see on tülikas ja ebaturvaline. Antud ala olemasolu alandab vanalinna keskkonna imagot tervikuna väga mitmete sihtgruppide hulgas, sh kultuurituristid, kohalikud elanikud, teised tallinlased. Lisaks õhtusele ja öisele melule, võib järgmise päeva hommikul tihti leida seal väga palju prügi ja klaasikilde jms.

Baarides sees on kord majas, sest seal on oma turvamehed ametis. Sellest võib tuleneda isegi selline efekt, et nn paha element ei tulegi sisse ja jääb ukse taha tänavale pidutsema. Samuti kui kaklejad visatakse baarist välja, siis laiemas mõttes ei ole see lahendus, sest tihti kakeldakse väljas edasi. See on aga väga suur turvalisuse risk piirkonnas.

Suuresti on tegu kontsentratsiooniefekti negatiivse mõjuga. Liiga palju baare lähestikku tähendab ka rohkem inimmassi, keda ohjeldada. Raske on seostada väljas lärmitsejat konkreetse baari küllastajaga.

“Seitse baari eraldi võivad olla kõik toredad inimesed ja tublid ettevõtjad. Aga nad kokku tekitavad halva olukorra.”

“Heidetakse ette, et inimesed lärmavad tänaval – kuidas me teame, et see just meie publi klient on, kes lärmab?”

Baaridel ei ole kohustust ega ka erilist õigust tänava peal korda pidada. Turvateenistus saab tänaval korda pidada ainult konkreetsete ürituse raames. Turvamehed nagu ka iga teine kodanik võivad öelda, et ärge jooge tänaval ja võivad kutsuda politsei. Üldiselt turvamehed sellist rolli endale ei ole võtnud. Ühelt poolt ei ole see nende kohustus, teisalt teavad ka need korralekutsutavad, et turvamehel ei ole tänaval sõnaõigust nagu kirjeldas üks rühmaarutelul osaleja:

“Pudeliga noormehed on suht seaduseteadlikud – ütlevad kohe: Mis õigus sul, turvamees, on!”

Samuti ei ole MuPo-l õigusi avaliku korra pidamise osas. MuPo-l on heakorra kohtustus ja õigus selles aspektis baare ja inimesi korrale kutsuda.

Politseil on piiratud ressursid ning ta ei saa pidevalt tegeleda ja kohal olla üheks linna piirkonnas. Hoolimata avaliku korra rikkumistest “Bermuuda kolmnurgas” ei pruugi olla see kõige pakilisem ja kõige ohtlikum. Politsei prioritseerib oma väljakutsed raskusastemete järgi ning seetõttu:

“Kehalise väärkohtlemise väljakutseid on enam kui öörahu rikkumise ja avaliku korra rikkumisega seostuvaid. Esimesed on ka pakilisemad.”

Kui aga politsei jõuab kohale suure hilinemisega on sellest vähe kasu. See, kes korda rikkus ja laamendas on selleks ajaks juba läinud või ei ole enam võimalik juhtunut taastada. Samas politsei nendib, et teatud aeg nad teostasid seal rohkem patrulle ning seeläbi olukord paranes. Sellegipoolest ei tundu hea lahendus 24h politseipatrulli kohalolek antud piirkonnas. Turvalisemaks peaks olukord muutuma piirkonna tegevusena tervikuna, mitte läbi politsei.

Rühmaarutelus tõdeti, et “Bermuuda kolmnurga” probleemi lahendamise võimalused on suuresti koostöö mitteklaarimisest tingitud. Suhted ettevõtete ja elanike vahel tikuvad muutuma väga emotsionaalseks ning ei toimu konstruktiivset arutelu selle üle, kuidas leida sobiv reeglistik. Vanalinnas on näiteid sellest, kuidas sarnaseid probleeme on lahendatud.

Piirkonnas on üritatud probleeme eri osapoolte vahel arutada. Eelmisel suvel istuti koos: ettevõtjad, politsei, Vanalinna Selts, kohalikud elanikud. Selle dialoogi tulemusena osad baarid investeerisid müraisolatsiooni, tänavale tekkisid välikohvikut tänavast eraldavad eraldusnöörid, et elanikud said mööda purjus inimestest. Turvafirmad hakkasid rohkem tänavale vaatama. Kuid kui ettevõtjad esimesel ringil kohtus võitsid, siis muutus kõik endiseks. See lõi väga halva fooni edasisteks läbirääkimisteks.

Situatsiooni interpretatsioon

Diskussiooni käigus kristalliseerusid välja vähemalt kolm eri vaatenurka situatsioonile: elanike vajadusi rõhutav vaatenurk, ettevõtjate vajadusi rõhutav vaatenurk ja laiem, üldregulatsiooni ja õigusregulatsiooniga seostuv vaatenurk.

Vanalinna elanikud leiavad, et regulatsioonid on ettevõtete poole kaldu ja ei taga, et vanalinn oleks inimestele sobiv ja väärikas elukeskkond. Vanalinn on elurajoon ja seetõttu peaks vanalinnas kehtima öörahu nagu mujal elurajoonides. Lisaks tuleb tagada inimeste turvalisus: tänavad peavad olema läbitavad tavainimese jaoks, see on elementaarne igas elurajoonis.

Vanalinna elanikel on palju küsimusi, millele ei ole hetkel ühest vastest: Miks peaks vanalinn olema öiste klubide koht? Miks peaks just siin saama hommikuni pidu panna? Linnal ei ole vastuseid selle kohta, miks ühes või teises kohas lubatakse klubidel tegutseda, antud küsimusele ei ole linna tasandil strateegilise planeerimise vaatekohast lähenetud.

Vanalinna elanike vaatenurka toetab fakt, et vanalinn on UNESCO pärandikaitse nimekirjas inimeste elukeskkonnana. Kui inimesed lähevad vanalinnast ära, siis langeb Tallinna vanalinn sellest nimekirjast välja. See avaldaks kindlasti olulist mõju turismitööstusele. Teisalt on öörahu oluline ka turismitööstusele – *“ega ainult elanik öösel magada taha vanalinnas ööbiv turist tahab samuti”*. Öörahu rikkumine läheb seetõttu ka turismitööstuse huvidega vastuollu.

Ettevõtjate vaatenurgast on vanalinnad enamuses riikides turistide Mekaks. Seetõttu peaksid pubid, klubid ja söögikohad just vanalinnas olema. Lisaks turistidele tulevad ka paljud tallinlased vannalinnas

selleks, et lõbutseda. Ka ettevõtjatel tekkis sama küsimus, mis elanikel, ainult et teise nurga alt: Kui inimene tahab pidutseda, kus siis linnas oleks need kohad, kus võiks pidu pidada öö läbi? Öösündmustele tullakse kell üks või kaks, see on rahvusvaheline tava.

Osad ettevõtjad olid nõus, et osaliselt on problem kontsentratsioonis ning mitmedki oleks selle poolt, et meelelahutusasutused oleks rohkem hajutatud vanalinna piires.

Üldisemad, regulatsiooniga seotud vaatenurgad: Eestis on seda tüüpi õigusruum, kus omavalitsusel on väga raske mingeid piiranguid seada. Samas õigusruumi koha pealt on teatud mängumaa siiski olemas: avaliku ruumi toimimise reeglid ütlevad, et kui osapooled kokku ei lepi, siis korraldab linn või riik ning alles seejärel politsei kui repressiivorgan.

Võimalikud lahendused

Põhjalikult käsitleti aruteluringis baaride jt meelelahutusasutuste **lahtiolekuaegadega seonduvaid piiranguid**. Aruteluobjektiks olid nii lahtiolekuaegade piirangud ise, st kui varasele ajale on ikkagi mõistlik sulgemine viia kui nende võimalik diferentseerimine ettevõtjate. Elanikud olid sulgemisaja suhtes loomulikult radikaalsemad kui ettevõtjad. Ettevõtjad olid vastandlikul seisukohal diferentseerimise küsimuses: ühed arvasid, et kellaajalised piirangud peaks olema kõigile ühesugused, teised leidsid, et see kindlasti ei peaks niimoodi olema. Ühe võimaliku diferentseerimisalusena pakuti välja põhimõtte, et kauem lahti olev asutus ei tohiks asuda elumajas, kus on suur võimalus elanike öörahu rikkumiseks. Samas leiti, et kriteeriumiks võiks olla ikkagi ka kokkulepped naabritega – kui enamus ümberkaudseid elanikke on nõus, siis võiks lubada baaril lahti olla kauem, aga ta peab tagama elanikele turvalise keskkonna.

Lisaks pakuti välja, et võiks algatada ka **turvaseaduse muudatuse**, et turvamehed saaksid ka oma valvatava asutuse ees tänaval korda pidada. Ühelt poolt annaks see turvamehele rohkem õigusi korda pidada, teisalt kohustaks see baariomanikke korra hoidmisele oma baari ukse taga.

Kaaluti ka suitsetamise keelu sisseseadmist vanalinna tänavatel, kuid leiti, et see on praktiliselt võimatu teostada, sest sellist järelvalve suutlikust ei ole hetkel saadaval.

Leiti, et kindlasti peaks enam reguleerima neid asutusi, mis tegutsevad linna pinnal. Sel juhul on võimalus linnal rohkem sekkuda **üüritingimuste kehtestamisega** ja seda võimalust peaks linn enam rakendama. Reeglite rikkumise korral saab tegevusloa peatada.

Politsei arvates parandaks situatsiooni ka asjaolu kui baarides **ei müüda alkoholi purjus inimestele**. Seda saaks enam kontrollida. Rootsis käivad pubides erariides politseinikud ja vaatavad kellele kallatakse juurde. Eesti politseil on ressursse vähe ja hetkel erariides politseinikuid baaridesse saatma ei hakata. See oleks hea tahte märk baaride poolt kui nad sellele aspektile rohkem tähelepanu pööraksid. See aitaks ehk parandada ka üldist alkoholi tarbimise kultuuri.

Meelelahutusasutustega seonduvate probleemide lahendamise üldstrateegiast

Ülesande lahendamisel tuleks lähtuda järgmistest lähtealustest:

- a) Elanike öörahu ja turvalisuse tagamine kuulub probleemi lahendamise alustingimuste hulka. Vanalinnas asuva kvartali kuulutamise nn lõbustuskvartaliks, kus elementaarsed

elukeskonna tingimused ei kehti, oleks nii juriidiliselt keerukas ja kulukas (kompensatsioonide vajadus) kui ka sobimatu vanalinna kui UNESCO kultuuripärandisse kuuluva objekti staatusega.

- b) Söögikohad, pubid ja baarid on nii Tallinna kui tema vanalinna funktsioneerimise üks keskseid elemente, mida tuleb ka väärtustada. Piirangute tegemine nende tegevusele nt liikluskorralduslikel, rahu- ja vaikuse jm põhjendustel on aktsepteeritav, kuid peab olema läbi mõeldud, arvestama, laiemaid kaasmõjusid turismimajandusele ja vanalinna atraktiivsusele. Võiks arvestada ka ettevõtete ärimudelite eripära.
- c) Probleemi lahend peab olema tagatud realselt töötava elluviimismehhanismiga. Keeldudest ja deklaratsioonidest, mida ei suudeta täita, pole kasu.
- d) Võib eeldada, et parimad lahendused on saavutatavad juhul kui koos teatud administratiivsete regulatsioonide kehtestamisega panustatakse ka vanalinna nn enesekorraldusvõimele, st vanalinnas tegutseva ettevõtluse, elanikkonna ja linnavõimu esindajate soovile ja võimele leppida kokku kõiki pooli rahuldavad mängureeglid ja võtta endale ka teatud kohustused, sh hea tahte kohustused. Sellise olukorra teke aitab ühelt poolt vähendada vajadust avaliku sektori administratiivse ressursi kasutamise järele (kui näiteks omanikud annavad turvatöötajatele juhise mitte suhtuda tänaval toimuvasse ükskõiksest vaid teha oma võimaluste raames pingutusi, et olukord seal kontrolli alt ei väljuks) ja teiselt poolt võimaldavad orienteeruda paindlikumatele, mitte "ühtsed reeglid kõigile" lahenditele.

Kokkulepetele jõudmine eeldab, et oleks olemas nende suunas liikumise strateegia, osapoolte tunnustatud esindajad läbirääkimisteks (ettevõtjate osas on see praegu probleem), nn läbirääkimisväljak ja inimesed linnavalitsuses, kes saaksid põhjalikumalt tegelda vanalinna asjadega.

Eelnevast lähtudes pakuvad töö autorid välja järgmise lahendusstrateegia:

- Tallinna linn peaks kõigepealt täpsustama oma nägemust vanalinna üldisest arengumudelist, selle prioriteetidest. Siit saaks tuleneda ka arusaam sellest, **millist tüüpi ööelu sellesse mudelisse sobib, mil määral ja millist ööelu tahetakse vanalinnas näha.**

Kui taolist positsioneerumist ei tehta hakkavad küsimused sellest, mis tüüpi melu ja ööelu vanalinna sobib või ei sobi kerkima üha uuesti ja linnaametnikel pole selget platvormi, kuidas neile vastata. Tekib liigne lengerdamine, kord võetakse äridele sobivam, siis elanikele sobivam seisukoht. Selle all kannatab linnajuhtide autoriteet, rääkimata sellest, et taoline positsioonide hajusus ei aita kaasa probleemi tegelikule lahendamisele.

Teadaolevatest mudelitest võiksid otsustamisel abiks olla näiteks **Lüübeki ja Breemeni analoogiad** (Vt lähemalt lisa 4). Mõningase lihtsustusega võiks neid kirjeldada järgmiselt:

a) konservatiivsem Lüübeki mudel. Vanalinn kui (kultuuri)turismi, elamise ja kaubanduskeskkond. Söögi ja joogikohad on selle keskkonna loomulik element, aga mitte ööelu. Ööklubisid vanalinna rajada ei lasta, baarid ja kõrtsid pannakse kinni vara, kell 11 või 12. Ööelu on koondatud väljaspoole vanalinna, sh Travemündesse. Sulgemistähtaja osas erandi saamise võimalused tunduvat olevat seoses vaid kultuurimajanduse eripäraga (džässibaar võib kauem lahti olla).

b) liberaalsem Breemeni mudel. Vanalinn kui valdavalt ärikeskkond, suur tähtsus töökohtadel (kaubandus, nii turistide kui oma elanike teenindamine). Elanike arv võrreldes töökohtadega

väike. Elanikele vaikse ja rahuliku elukeskkonna tekitamine ei kuulu esmaste prioriteetide hulka. Põhimõtteks on: Breemeni vanalinn on osa Breemeni city`st³, kui tahad citys elada, siis ei saa Sa eeldada suurt rahu ja vaikust. Palju söögi ja joogikohti vanalinnas on püütud kontsentreerida vanalinna jõeäärsesse serva, hiljutirajatud Schlachte promenaadi äärde kus asuvad ka pikad õlleaiad. Ööelu on põhimõtteliselt aktsepteeritud, söögi-ja joogikohad peavad küll kell 11 või 12 lõpetama teenindamise välisterassidel ja tänavatel, siseruumides võib tegevus toimuda hommikuni. Ööklubid kuuluvad siiski asutuste hulka, mille rajamist vanalinna linnavalitsus ei soosi (et mitte öelda: piirab).

Elanike öörahu rikkumisega seotud probleeme ei mainitud kumbagis vanalinnas. Küll aga on õhtuti Breemenis Schlachte promenaadi kandis kaunis kärarikas, mistõttu ongi seatud kellaajaline piirang, et väline teenindamine lõppeb kell 23.00 kui algab tavaliselt öörahu elurajoonides.

Lüübeki mudeli rakendamine Tallinna vanalinna puhul kujutaks endast väga radikaalset muutust, kogu ööelu väljaviimist vanalinnast, mida võib äri- ja turismimajanduslikust vaatepunktist hinnatas vastustada. Küll aga esitaks see variant väiksemaid nõudeid avaliku sektori võimekusele. Pole öösiti töötavaid joomakohti, pole tõenäoliselt ka vajadust sedavõrd suures ulatuses korra hoidmise ja tagamisega tegelda. Probleem küll iseenesest ei kaoks vaid liiguks lihtsalt kuhugi mujale, vanalinnast väljaspoole. Võimalik, et mõneti dekontsentreeruks.

Breemeni variandi rakendamine "Breemeni moodi" s.o. ilma joomakohtade lähistel lärmitsejatega võiks olla sobilik kompromiss, kuid eeldab avalikult sektorilt küllalt suurt administratiivset koormust, võimekust praeguste probleemidega hakkama saada ja olukord normaliseerida. Piltlikult öeldes, kord majja saada.

Valikul eelnimetatud kahe mudeli vahel tuleks **lähtuda mitte mingi ühe osapoole seisukohtadest, vaid linna huvidest tervikuna.**

Kõne alla võib tulla järgmine positsioon: eelistame liberaalsemat mudelit, kuid kui teatud aja jooksul korda majja ei saa, siis liigume konservatiivsele (Lüübeki sarnasele).

- Praegu domineerima pääsenud seisukoht, et elanike öörahu saavutamiseks on lahtiolekuaegade oluline kärpimine õigustatud (praeguseks on seda tunnistanud ka kohus) ja seda tuleks rakendada kõigi osaliste suhtes ühtemoodi, ei pruugi olla optimaalne, kuid võib olla päris heaks stardipositsiooniks edasiliikumisel probleemile mõistliku lahendi leidmise teel.

Kui püüda jõuda kompromissile ööelu ja vanalinna elanike õigustatud ootuste vahel ning jõuda ka piisavalt paindlike lahendusvariantideni, siis tuleks **alustada liikumist kahes suunas korraga:**

1. **Mitmepoolse dialoogi taastamine.** Lähtuda arusaamast, et kohtuprotsessid võivad küll tugevdada või nõrgendada ühe või teise osapoole positsioone antud vaidluses, kuid ei saa anda pikaajaliselt toimivat ja head lahendust. Taolise lahenduseni jõudmiseks tuleks taastada sobival momendil, arvestades ka kohtukaasuse dünaamikat normaalne dialoog asjaga seotud osapoolte vahel. Seda dialoogi peaks juhtima Tallinna linn. Linn aga ei peaks sellesse dialoogi sisenema n.ö. puhta lehena vaid omama juba enne seda praegusest selgemat positsiooni vanalinna rolli ja sellest tulenevalt ka ööelu rolli kohta vanalinnas. See positsioon ei peaks olema liiga jäik, kuid sisaldama siiski teatud selgeid printsiipe ja nn punaseid jooni, millest ei

³ Kaasaegsest city`st erinevaks on küll raekoja vahete ümbrus, mis on UNESCO muinsuspärandi nimekirjas ja vanalinna kaguosas asuv keskaegse hoonestusega Schnoor`i kvartal.

taganeta. Samuti üheselt mõistetavat argumentatsiooni. Eesmärgiks oleks leppida kokku edasiseks nii mängureeglid kui ka see, mis osas on üks või teine osapool nous probleemi lahendamisse panustama, kuidas edaspidi oma head tahet näitama.

2. **Koordineeritud aktsioonid situatsiooni kontrolli alla võtmiseks.** Kuna varasem probleemilahendamise ajalugu on näidanud, et osade baaride omanikud ei ole huvitatud normaalsest läbiräälimistest ja/või ei pruugi neid ausalt pidada pidada, siis tuleks leppida kokku linna ja riigi vastavate teenistuste vahel kaasates sealjuures ka elanikke, võtta "Bermuda kolmnurga" ala kuni olukorra normaliseerumiseni tugevdatud kontrolli alla. See ei pruugi nõuda eraldi üheltki institutsioonilt mingeid väga erakorralisi pingutusi, küll aga seda, et teatud ajaperioodi jooksul tegelevad kõik nimetatud ala ettevõtetega mõnevõrra enam, süstemaatilisemalt. Politsei tihendab mõnevõrra patrulle ja kohalesõite, MuPo kontrollib enam heakorrast kinnipidamist. Jälgitakse süstemaatiliselt müra taset ja tehakse vastavaid ettekirjutusi. Jälgitakse, et juba liigselt purjus inimestele ei müüduks täiendavalt alkoholi, et kliendid ei väljuks ruumidest joogiklaasid käes jne. Vajadusel minnakse tegevuslubade peatamisele jne.

Taolisel viisil antakse ettevõtjatele selge signaal, et **olemasolev olukorra jätkumist ei tolereerita ja et avalik sektor on vajadusel võimeline ka nn administratiivseks pressinguks.** See sunnib ka mittekoostöölembesed ettevõtjad läbirääkimiste laua taha.

Linna poolt rakendatav loogika peaks olema järgmine. Deklareeritakse, et linn võib rakendada nii varasemaid kui hilisemaid sulgemisaegu. Ta on põhimõtteliselt nõus ka neid diferentseerima. Seda teeb ta aga vaid juhul kui ettevõtted tagavad reeglitest kinnipidamise, kui näidatakse üles omapoolset head tahet ollukorra parandamiseks ja kui suudetakse piirkonna elanikega kokku leppida nende elanikele sobilikud tingimused. Kui seda ei õnnestu saavutada läheb linn (uuesti) varasemate sulgemisaegade peale ja/või rakendab reeglirikujate suhtes administratiivset survet. Teiste sõnadega: kõik on niikaua turjas kinni kui asi hakkab normaalset toimima.

Võib eeldada, et taolise loogika rakendamine sunnib ka ettevõtjaid avaldama reeglirikujatele omapoolset survet, et nad ei kahjustaks üldist ettevõtjate huvi tegevuse jätkamiseks piirkonnas.

Eeldame, et teatud perioodi jooksul administratiivse ressursi suurem koordineeritud koondamine tasub pikemas perioodis end ära.

V Teiste linnade – Lüübek, Breemen – kogemused

Lüübeki ja Breemeni kogemuste üldistuse alusel võib öelda, et erinevate funktsioonide ühitamine vanalinna ruumikasutuses on küll võimalik, kuid selle juures tõusevad siiski paratamatult mõned esiplaanile, saavad prioriteedi. Lüübekis on prioriteet antud vanalinnale kui elukeskkonnale ja (kultuuri)turismi sihtkohale. Samuti on vanalinn oluline kaubanduspiirkond. Potentsiaalsed konfliktkohad vanalinnas elava inimese ja vanalinnas tegutseva ettevõtluse vahel on lahendatud enamikus elaniku kasuks. Breemenis on prioriteet vanalinnal kui ärikeskkonnal ja inimeste töökeskkonnal. See tähendab suurt hulka

kaubanduse aga ka muid töökohti. Turistide külastus ja ajaviitmise piirkonnad on vanalinnas küllalt lokaliseeritud. Keskkonna kvaliteedile vanalinnas elava inimese seisukohast on pööratud suhteliselt vähem tähelepanu. Lähtutakse seisukohast: kui inimene tahab *city's* elada, siis peab ta arvestama, et see ei ole kõige vaiksem ja rahulikum koht.

Erinevalt Tallinnast on mõlemas vanalinnas küllalt palju nõ kontoreid: pangahooneid, ametiasutusi jms. Võimalik, et ka Tallinna vanalinna puhul tuleks mõelda, kas asutuste väljaliikumine sealt on ikka positiivne trend, see aitab ju kaasa tavatallinlase suhtluse vähenemisele vanalinnaga.

Tallinna lmselt on ka Tallinna vanalinna puhul mõtet senisest selgemalt püstitada küsimus mitte ainult funktsioonide kokkukõlast, aga ka nende prioriteetsusest. Loomulikult ka funktsioonide jaotusest vanalinna ja teda ümbritsevate teiste linnaruumi osade vahel. See diskussioon võiks aidata väljuda olukorrast, kus Tallinna vanalinnas on küllalt pärsitud kõik funktsioonid peale turismiga seotute ja teatud määral ka kultuuritarbimise.

Antud peatükis toome ära lühikokkuvõtte Lüübeki ja Breemeni võrdlusest Tallinnaga. Pikem raport on aruande lisa 4.

	Lüübek	Breemen	Tallinn
Elanike arv linnas / vanalinnas	218000 / 13000	550000 / 4000-5000	408000 / orienteeruvalt 3000 ⁴
Staatuse	linn Schleswig-Holsteini liidumaal	linn iseseisva liidumaa õigustes	riigi pealinn
UNESCO režiimi ulatus	kogu vanalinna ala	kitsas ala raekoja ümbruses	kogu vanalinna ala
Linnade laiem roll geograafilises ruumis	keskmise arengutasemega regiooni keskus (Saksamaa mõttes pigem lokaalne tähendus);	kõrgtehnoloogilise areneva regiooni keskus, oluline tööhõive kontsentratsioon	vabariigi pealinn, pealinnaregiooni koondub üle 60% Eesti majanduspotentsiaalset, potentsiaalselt osa Talsinki kaksiklinnast
Linnakeskuse rolli täitmine	täidab suure osas edasi	täidab osaliselt, keskuseroll on jaotunud mitme lineaarselt (piki jõge) kulgeva linnaosa vahel	eriti ei täida, linnakeskus on liikunud vanalinnast välja
Vanalinna põhifunktsioonid	(kultuuri)turism, elukeskkond, kaubandus	kaubandus, äri, kontorid (valitsusasutused). Elanikud peavad kohanduma <i>city's</i> elamise tegelikkusega	turism, osaliselt kultuuriasutused, teised funktsioonid kas suhteliselt ebaselge profiiliga (kaubandus) või pärsitud (elukeskkond)
Turismi profiil	domineerib kultuuriturism, sakslasi enam kui välismaalasi	domineerib äriturism, sakslasi palju, trend suurendada välismaiste ostuturistide osatähtsust	(kultuuri)turism, valdavalt välismaa turistid, kruisituristide oluline osatähtsus
(Püsi)elanikkonna	suureneb	pigem suureneb	statistika puudulikkuse

⁴ Number on leitud eksperthinnanguna rahvaloenduse tulemuste ja mobiilpositsioneerimise uuringu vahepealse hinnanguna.

dünaamika vanalinnas			tõttu raskelt määratletav, vaatamata vanalinna kinnisvarahindade tõusule oht püsielanikkonna vähenemiseks
Transiitliiklus läbi vanalinna	tõkestatud vanalinna keskel paiknevate jalakäigualadega	väheneb või lõpeb peale ringmagistraali väljaehitamist	esialgu transiitliikluse võimalus läbi vanalinna jätkub
Parkimine ja autoga ligipääsu liberaalsus	olemas parkimismajad vanalinna territooriumil; trend pigem autovastane (poliitilised debatid)	olemas parkimismajad vanalinna territooriumil; trend pigem autovastane, ühistranspordi eelisarendamine, <i>car sharing</i> , jalgratas, poliitilised debatid	trend küllalt ebamäärane, pigem suund ühistranspordile.
„Rahu ja vaikus“-e parameeter	peetakse silmas, kõrtsid vara kinni, melurikkam tegevus Travemündesse	suhteliselt liberaalne hoiak, öine melu suletud ruumides, suur osa melu koondatud jõeäärsesse tsoon	tõsine probleem, kohtukaasused, toimivat koondamis- või hajutamispoliitikat ei ole
Ruumikasutuse planeerimine vanalinnas	linnal suhteliselt tugev roll hoonete kasutusotstarbe määramisel, <i>case by case</i> otsused	linnal oluline roll hoonete kasutusotstarbe määramisel, teatud tsoonipõhisuse elemendid ruumikasutuse määramisel (üldorientatsioon, mitte juriidiliselt siduv), konkreetotsused detailsemal tasandil tsoonide sees	tsoneeringuideestik on teoreetiliselt olemas, kuid realsuses ei tööta, kontseptuaalne segadus tsoonide vajalikkuse küsimuses

Vanalinna püsielanikkonna suurendamise perspektiivid

Aruande viimases peatükis vaatleme kõigepealt vanalinna (püsi)elanikkonna ja selle suuruse küsimust vanalinna üldise rolli ja üldiste funktsioonide foonil ning seejärel vanalinna elanikkonda ja selle kasvamise perspektiivi läbi majandusliku ja demograafilise prisma. Püüame anda põhiliste tegurite ja trendide loetelu, mille mõju jätkumine või muutumine loob fooni vanalinna elanikkonna tuleviku käsitlemisele. Viimasena pakume välja arusaama sellest, milliste probleemide likvideerimine ja abinõude rakendamine võiks aidata kaasa vanalinnas elavate inimeste elukvaliteedi tõusule ja vanalinna elanike arvu suurenemisele.

Elufunktsiooni ja teiste funktsioonide vahetõrge vanalinnas. Kui palju elanikke võiks vanalinn vajada?

Nagu näitab ka teiste Euroopa ajalooliste vanalinnade kogemus on elanike arvu järskul vähenemisel vanalinnas mitmeid negatiivseid tagajärgi: see alandab nii vanalinna toimimise efektiivsust kui muudab selle külastajate jaoks vähem atraktiivseks. Elanikkonna vähenemine võib mingil momendil muutuda iseenest kiirendavaks protsessiks, peale elamisfunktsiooni võivad sellega seoses kahjustuda ka vanalinna teiste funktsioonide sh turismiga seotud funktsioonide täitmine. Seega, suur vähenemine on probleem, aga küsimus „kui vähe on vähe“ või „kui palju on palju“ ei ole vastatavad väljaspool konkreetse vanalinna soovitava funktsioneerimise mudeli analüüsi. Erinevate linnade puhul on tasakaal elamisfunktsiooni ja teiste funktsioonide vahel ning elamise seostamine muu olulise tegevusega vanalinnas erinev. Seetõttu on praktiliselt võimatu rääkida ühest nn optimaalsest mudelist – palju sõltub sellest, millist rolli nähakse vanalinnal laiemas asustussüsteemi kontekstis.

Tallinna vanalinna eripäraks on kuulumine UNESCO maailmapärandi nimekirja. UNESCO väärtustab nii ajaloolise keskkonna säilitamist kui elutegevust vanalinnas. Loomulikult väärtustab ka laiemat osasaamist säilitatavast ajaloolisest keskkonnast, sh (kultuuri)turismi. Seetõttu võiks sobivaks võrdlusbaasiks võtta teise UNESCO maailmapärandi nimekirja kuuluva objekti – nt Lüübeki vanalinna. Tallinna ja Lüübeki turismikoormused on enam-vähem võrreldavad (vt lähemalt V ptk). Jämearuanded⁵ näitavad, et võrreldes Tallinna vanalinnaga on Lüübeki vanalinna asustustihedus kõrgem. See vahe ei ole ülisuur. Kui Tallinna vanalinna puhul (räägime praegu vaid linnamüüri piiratud alast ja Toompeast) võime rääkida töö autorite hinnangul umbkaudsest elanike tihedusest 60-70 inimest ha kohta, siis Lüübekis peaaegu 100 inimest ha. Samas näiteks Breemenis, mille vanalinnast on küll UNESCO maailmapärandi nimekirjas ja üldse tugeva kaitseriimi all palju väiksem osa vanalinna ja mis moodustab ühe osa Breemeni nn äricity`st on asustustihedus Tallinna vanalinna omast madalam. Kuna Lüübekis on spetsiaalselt panustatud vanalinna elanike huvide silmaspidamisele, hoonete korruselisus on Tallinna vanalinna omast natuke kõrgem

⁵ Tegemist on vaid jämearuandega, sest Tallinna osas olemasolev statistika ei võimalda määrata vanalinna elanike arvu piisava täpsusega (seda just üürnike osas) ja teiseks on Tallinna ja Lüübeki puhul mõnevõrra erinevalt eristatud vanalinn ja selle lähiterritooriumid.

ja sõja ajal hävinud hoonete asemele on mõnes kohas ehitatud ka uusi suuremaid elumaju, siis võiks autorite arvates Lüübeki vanalinna elaniketihedust hektarile võtta Tallinna vanalinna jaoks maksimaalse piirväärtusena. Selle tiheduse saavutamise, kui seda soovitakse, oleks teostatav vaid spetsiaalsete poliitikate järjekindla rakendamise kaudu, sellest suurem arv ei ole eesmärgina kindlasti realistlik.

Millised inimesed saavad ja tahavad tulla vanalinna elama?

Sellele küsimusele on pühendatud eelkõige käesoleva aruande IV peatükk. Senised arutelud teemal, millised inimesed elavad vanalinnas ja millised võiksid või peaksid olema vanalinna elanikud tulevikus, mida on peetud näiteks Vanalinna päevade raames keerlevad tavaliselt inimeste hoiakute ja väärtusorientatsioonide ümber. Neil aruteludel on rõhutatud, et Vanalinna oodatakse inimesi, kes väärtustavad siin olevat unikaalset ajaloolist ja kultuurilist keskkonda, on nõus selle nimel taluma ka mõningaid ebamugavusi, olgu selleks autokasutusega seostuvad piirangud, tänavate munakivivate või midagi muud. Jõudmaks analüüsiga teatud tulemusteni tuleb kindlasti võtta kesksete parameetritena vaatluse alla esiteks, nõuded, mida esitab vanalinna korteri muretsemine sellest huvitatud inimeste varanduslikule seisundile ja teiseks, elanikkonna demograafiline struktuur. Need parameetrid on omavahel seotud.

Lühidalt: tulenevalt kinnisvara hindade tasemest (2000 kuni 3000 eurot ruutmeeter) saavad endale vanalinna korterit lubada vaid küllalt jõukad inimesed. Siia lisanduvad ka kulud, mis seostuvad vanalinna korteri ümberkohandamisega kaasaegsemaks elamiseks. See on muinsuskaitseõuetest tulenevalt kulukas ja keerukas protsess. See, et vanalinnas omavad kortereid suhteliselt jõukamad inimesed, tähendab ühtlasi ka seda, et tegemist on oma elukeskkonna suhtes nõudlikkumate inimestega.

Eelnev ei tähenda muidugi, et vanalinnas ei saaks elada ka madalama sissetulekutasemega inimesi, seda juhul kui nad on endale korteri muretsevad juba varasemal perioodil, sh ka Nõukogude Liidu perioodil. Stabiilselt kõrge kinnisvarahinnatase vanalinnas aga muudab paratamatult elanikkonda kõrgemate sissetulekugruppide suunas. Mõõdukate sissetulekutega vanematel elanikel või endiste elanike pärijatel, kui nad ei ole emotsionaalselt vanalinnaga tugevalt seotud, on kõrgete hindade juures tugev stiimul vanalinnas asuv korter maha müüa. Kui näiteks Kalamaja asum on, vaatamata seal viimasel ajal toimunud kinnisvarahindade tõusule, populaarne elamaasumispiirkond noortele peredele, siis vanalinna asumist takistab üle noorte kesklassiperede majanduslike võimaluste ulatuv hinnatase.

Tõenäoliselt ei ole olulist materiaalist sisenemisbarjääri juhul kui tahetakse asuda vanalinna elama üürikuna. Praeguse (väljakujunemata ja osaliselt „halli majanduse“ tsooni kuuluva) üürituru puhul on see variant siiski pigem lühiajaliseks lahenduseks üksielavatele inimestele kui noortele perekonna juurdekasvule mõtlevatele abielupaaridele.

Demograafilisest aspektist vaadelduna on vanalinna põhiliseks eripäraks see, et tegemist on väikesearvuliste leibkondadega. Statistiliselt domineerivad väga selgelt 1-2 liikmelised pered, seda nii omanike (2/3 leibkondadest) kui üürnike (80%) hulgas.⁶

Intervjuud kinnisvarafirmade esindajatega näitasid, et (vähemalt uute) vanalinna korterit omandavate inimeste hulgas võib eristada kahte selgemalt eristuvat ealist gruppi. Esiteks nn 45+ vanuses härrasmehed, kas abielus, aga ilma kooselavate lasteta või vallalised; teiseks noored, edukad ja hästiteenivad mehed, valdavalt vallalised. Kui esimest gruppi võib valdavalt lugeda potentsiaalseteks püsielanikeks, siis noorte edukate puhul võib praeguse trendi jätkumisel näha ette, et peale perekonna soetamist ja laste sündi kolib neist enamik mujale. Teiste sõnadega: Mõlemat eelkirjeldatud omanike gruppi iseloomustab keskmisest kõrgem jõukusaste kombinatsioonis väikese leibkonnaliikmete arvuga.

Pole alust eeldada, et vanalinna ehitataks tulevikus juurde täiendavat elamispinda, samuti pole selgeid indikatsioone, et praegu ärilises kasutuses olevad pinnad muutuksid massilisemalt elamispindadeks. Seega selleks, et vanalinna elanikkond saaks olulisel määral suureneeda peaks toimuma vanalinnas elavate leibkondade keskmise suuruse kasv. Põhimõtteliselt saab see toimuda kahel teel: a) suureneb juba praegu vanalinnas elavate leibkondade liikmete arv, näiteks juhul kui paljud eespool noorteks ja edukateks nimetatud korteriomanikest ei lahkuku vanalinnast ka peale perekonna juurdekasvu; b) vanalinna elanike struktuur muutub uute juurdetulnud suuremate, st reeglina lasterikkamate perekondade osatähtsuse tõusu arvel. Ükskõik, kas siis korteriomanikena või üürnikena. Mõlemad eelkirjeldatud nihked on põhimõtteliselt võimalikud, seda juhul kui vanalinn muutub lastesõbralikumaks, kuid kumbalgi juhul pole alust eeldada väga olulist suurenemist.

Vanalinna elanike arvu kasv ei saa olla eesmärk omaette. Oluline pole mitte ainult arv, vaid teadliku ja aktiivse püsielanikkonna olemasolu vanalinnas. Kui vanalinnaelu väärtustav ja siin sobilikku elulaadi harrastav püsielanikkond väheneb, siis ei tähenda see seda, et korterid jääksid müümata ja täielikult kasutuseta, küll aga ohtu, et paljud korterid ostetaks ära eelkõige rahapaigutamise huvitatud investorite poolt, ning nende kasutamisintensiivsus vähemalt lähiperioodil langeb (kortereid võidakse kasutada sesoonselt, nn külaliskorteritena, üürida neid periooditi välja lühiajalistele üürnikele), et senine elanikkond võib asendada juhuslikumaga, pidetumaga.

Kui praegu kurdetakse, et vanalinn ei sobi hästi elamiseks lastega peredele ega vanadele inimestele, siis põliselanikerikas vanalinn peaks sobima elamiseks kogu nn elukaare ulatuses, lastest kuni vanadeni. Õnneks võib mõningaid positiivseid trende selles suunas märgata, kinnisvarafirmad väidavad, et vanalinna kinnisvara vastu huvitundjate hulgas on lastega perede arv mõnevõrra suurenenud. Võimalik, et positiivselt võiks mõjuda lasteaia rajamine vanalinnas.

⁶ 2011. aasta rahva ja eluruumide loenduse (REL 2011) Vanalinna elanikkonda puudutavad andmed.

Arvu dünaamikat mõjutavad tegurid

Alljärgnevalt toome välja järgmised tegurid, mille mõjuga tuleb vanalinna elanike arvu prognoosimisel arvestada:

- vanalinn on unikaalne ajalooline ja kultuuriline keskkond, seda mitte ainult Eesti, aga ka rahvusvahelises ulatuses. Selliste keskkondade arv nii Euroopas kui maailmas on piiratud, enam neid juurde ei teki. Kuna on tegemist defitsiitse ressursiga, siis see väärtustub. Pole alust eeldada, et tulevikus toimuks sellele ressursile järsk nõudluse langus, et vanalinna kinnisvara oluliselt odavneks. Iseküsimus on see, kas seda kinnisvara omandatakse eesmärgil sinna ise oma perega elama asuda või mingitel muudel kaalutlustel: rahapaigutus, lootus kinnisvara hiljem kallimalt maha müüa, ka prestiižikaalutus. Ostjad ei pruugi olla ainult eestlased jne. Juhul kui kinnisvarahind püsib kõrge piirab see muidugi paljude inimeste võimalusi seda soovi realiseerida. Osade puhul jääks võimalus asuda sinna elama üürnikuna ja uue põlvkonna noorte seas võib see olla isegi eelistatum variant.
- vanalinn keskkonnana tulevikus pigem väärtustub, sellest ei tulene, et ta väärtustuks kõigi, isegi mitte kõigi maksujõuliste jaoks. Väljaspool vanalinna on tekkinud atraktiivsed elukeskkonnad (näiteks Kalamaja, Kassisaba jt), mis on konkurentideks vanalinnale nii seal juba elavate kui potentsiaalselt sinna paikneda võivate inimeste osas. Vanalinnas elamisel on mitmeid piiranguid ja ebamugavusi, neist osa on objektiivsed, osa tulenevad vanalinnaelu korralduslikest ebakohtadest. Kui arvestada elumugavuste ja kinnisvara maksumuse vahekorda, võib kaalukauss paljude jaoks kalduda vanalinnast lahkumise suunas. Kui eeldada, et tegemist on inimestega, kes vanalinnakeskkonna spetsiifilisi väärtusi eriliselt ei hinda, võiks seda protsessi lugeda normaalseks, see võib aga kergesti laieneda ka inimestele, kes põhimõtteliselt vanalinnaelu küll väärtustavad, kuid kelle jaoks mõningad selle miinused (kasvõi näiteks probleemid öörahu) võivad saada kaalukeeleks lahkumisotsuse suunas.
- nõuded elukeskkonna kvaliteedile nii majast väljas kui majas sees tõusevad. Kaasaegsete tehnoloogiliste süsteemide mahutamise muinsuskaitse all olevasse majja on raskendatud ja kallid. Juba praegu näitavad kinnisvarahinnad, kuivõrd väärtustatakse kaasaegselt renoveeritud ja kaasaegsete elutingimustega elamuid vanalinnas. Vajadus taoliste investeeringute järele mõjutab oluliselt sisenemisbarjääri vanalinna kolimiseks.
- teiste linnade kogemus näitab, et abinõud ja regulatsioonid, mida rakendatakse vanalinnade kohta sõltuvad kaunis tugevalt sellest, milles nähakse vanalinna rolli laiema asustussüsteemi arengus (tööhõive, finantsseisund, sümbolväärtuse kandmine). Kesksel kohal on turismiga seotud teenused ja kaubandus. Kuulumine UNESCO kultuuripärandi nimistusse annab vanalinnas toimuvale teatud raamid ja piirangud, kuid ei muuda põhimõtteliselt eelöeldut. Siit tulenevalt pole ilmselt realistlik eeldada, et vanalinna üldises ruumikasutuses hakataks oluliselt suurendama elamisfunktsiooni teiste täidetavate funktsioonide arvel. Ilmselt säilitab turismiga seotud tegevuskompleks ka tulevikus oma vanalinna kujundava keske rolli. Iseküsimus on see, et turismi ja sellega seotud teenuste suunitlust peaks olema tulevikus võimalik muuta Tallinna eripäralt enam sobilikuks. Nii linna kui riigi poliitika seisukohalt jääb elamine vanalinnas ikkagi vaid üheks vanalinnas toimuvatest tegevustest, mitte esmaseks prioriteetseks taotluseks.

Vanalinnas elamist kui sellist võidakse hakata väga jõuliselt stimuleerima vaid siis, kui vanalinna elanikkond hakkaks katastroofiliselt kukkuma. Üldiste trendide pildist on hetkel keeruline sellist stsenaariumit tuletada.

- inimeste elulaad, eriti põlvkondade vahetusega muutub. Ei ole põhjust eeldada, et see elulaad, mis praegu tundub iseenesestmõistetavana 50-60-aastaste vanalinna korteriomaniike hulgas, on niisama iseenesestmõistetav kasvõi 10-20 aasta pärast. Osa neist muutustest on juba praegu ette nähtavad, kuna vastavad trendid, kui mitte meil, siis välismaal on juba vallandunud. Võiks arvestada selliste trendidega nagu inimeste eluasemekäitumise varasemast suurem dünaamilisus, sõltuvus elustaadiumist (kui me tahame suurendada vanalinnas ühtede ja samade inimeste elamist nõ kogu elukaare ulatuses, lapseast kuni pensionieani, siis ei pruugi see taotlus olla küll täielikult ebarealistlik, kuid peame arvestama, et see käib üldise trendi vastu ja seetõttu vajab elluviimiseks väga tugevaid motiive ja stiimuleid). Eluaseme üürimise populaarsuse tõus korteri omamisega võrreldes, teatud ulatuses ka nn kommuunitüüpi elamise populaarsuse tõus. Siia kuulub loomingulisemate elukutsete puhul ka elamise ja loometöö põimumine, ateljeekorterid jms. Vanalinna puhul on olnud pikka aega jutuks idee soodustada elamute ärklikorruste väljaehitamist loomeettevõtjate ateljeedeks või ateljeekorteriteks, mis võiks sobida just noorematele loomeinimestele. Selle idee rakendamisevõimalused võiks üle vaadata.
- üheks elulaadi komponendiks, mis tulevikus väga suure tõenäosusega muutub, on elanike autokasutus. Kui momendil on sellised küsimused nagu autodega juurdepääs ja autode parkimine vanalinnaelanike jaoks ühed kesksematest, siis nagu näitab teiste Euroopa linnade kogemus, võib küllalt suure tõenäosusega prognoosida autostumise vähenemist ja alternatiivsete liiklemisevõimaluste populaarsuse tõusu. Ka Tallinna ja Tallinna vanalinna jaoks tuleks need võimalused läbi vaadata.

Kokkuvõttes saab väita, et vanalinna elanike arvu ja elukvaliteeti mõjutavate tegurite tervikpilt on kaunis mitmekesine. Selle pildi alusel ei saa ennustada mingeid väga dramaatilisi muutusi kummalegi poole, ei elanike arvu järsu vähenemise ega suurenemise poole, pigem teatud kvalitatiivseid muutusi.

Probleemid ja (üksik)abinõud

Analüüs näitas, et on ülimalt raske leida paari keskset abinõud, mille elluviimine tõstaks momentselt vanalinna elanike elukvaliteeti ja looks sellega aluse vanalinna püsielanikkonna suurenemiseks. Probleeme on erinevaid ja abinõusid on erinevaid. Olukord tervikuna paraneb vaid siis kui õnnestub edasi liikuda korraga mitmete ebakohtade kõrvaldamisel ja leevendamisel ning sellega seoses ei teki juurde uusi.

Arvestades nii kohvikus „Sinilind“ läbi viidud probleemide tähtsuse ja lahendatavuse kohta läbiviidud arutelu kui ka Vanalinna Seltsi poolt läbiviidud analüüse⁷ võib esile tuua järgmised

⁷ Marten Lauri (2016) Kokkuvõtte analüüsist “Kuidas tuua Tallinna vanalinna senisest rohkem püsielanikke?”

edasiliikumissuunad. Refereerime neid järgnevas vaid lühidalt, mitmete pakutud abinõude täpsema kirjelduse leiate käesoleva aruande eelnevatest peatükkidest.

- Transpordikorraldus: oluline teema ja olulisel määral lahendatav, sealjuures ilma suuremate kulutusteta. Siia alla kuulub vanalinnast läbisõidu tõkestamine, nn sõlmsüsteemile üleminek, mõningate transpordiskeemide ümberkorraldamine, osadesse teetstonesse kellaajaliselt reguleeritavate posttõkete või kettsüsteemide paigaldamine. Natuke pikemas perspektiivis on kvalitatiivseks edasiminekuteeks automaatse numbrituvastusega süsteemi rakendamine vanalinna liikluskorralduses, see aga eeldab nii märkimisväärt investeringuid kui aega. Juriidilised eeldused, mis võimaldaksid taolise süsteemi rakendamist on juba ettevalmistamisel.
- Öörahu ja avaliku korra rikkumine ning vanalinna imago kahjustamine ööklubide, baaride poolt: probleem on üks teravamaid, lahendamise muudab keerukaks tasakaalupunkti leidmise raskus ärihuvide ja vanalinna elanike huvide vahel. Probleem on põhimõtteliselt lahendatav radikaalsemal või vähemradikaalsel moel – kas asutuste lahtiolekuaegade olulise lühendamise teel või asutuse omanikega sellise koostöölepe ja sellest kinnipidamise teel, kus meelelahutusasutused suudavad tagada elanike öörahu.
- Parkimiskorraldus (elanike seisukohalt): probleem on praegu aktuaalne ja pole head lahendit territooriumi piiratuse tõttu. Pikemas perspektiivis tõenäoliselt leevendub autokasutuse vähenemise ja alternatiivsete mobiilsusvõimaluste osatähtsuse tõttu (nt *car sharing*). Vajadus tegeleda linna tasandil alternatiividega autokasutusele ning vanalinna ümbruse parklate korra korrastamise ja uute rajamisega.
- Renoveerimistoetused: meede sobib ajaloolise vanalinna spetsiifikaga, sõltuvalt linna finantsseisundist võiks tulla kõne alla toetuste laiendamine.
- Üürikorterite piiramine omanike elukorterite kasuks: mitteotstarbekas, kui eesmärgiks on vanalinna elanike arvu tõus võiks pikaajalisi üürisuhteid pigem soodustada.
- Linnapoolne ruumikasutuspoliitika eesmärgiga suurendada elupindade osatähtsust vanalinnas äripindade arvel või keelud muuta elupindasid äripindadeks. Et suuri muutusi eri tüüpi pindade vahel vahetades pole toimunud ega ette näha, siis arvatavasti mitte väga aktuaalne probleem. Võib aktualiseeruda seoses nn külaliskorteritega kui nende osas saab täheldada suurt tõusu
- Linnapoolne selektiivsem poliitika vanalinna äripindade kasutamistotstarvete muutmisel: otstarbekas ja vajalik, tuleb leida sobivad juriidilised võimalused ja toimivad lahendused selle elluviimiseks.
- Tzoneeringu kehtestamine vanalinnas, mis määratleks täpsemini prioriteetsed funktsioonid vanalinna eri osades: teema nõuab täiendavat läbitöötamist (sh tzoneeringu juriidilise kohustuslikkuse aste). Juhul kui leitakse olevat otstarbekas nõuab pikaajalist juurutamisperioodi, linnavõimude head koostööd vanalinna elanike ja ettevõtjatega ning linna nõustamisteenuse (konsulenditeenuse, vt järgmine punkt) rakendamist

- Linnapoolse nõustamisteenistuse (konsulenditeenuse) loomine tagamaks erinevate tegevusklastrite loomise vanalinnas koostöös vanalinna elanike ja ettevõtjatega: väga oluline abinõu, nõuaks kohest käivitamist.
- Vanalinna perspektiivse arengu ja funktsioneerimismudeli täpsustamine (vanalinna roll Tallinnas, Eestis ja rahvusvaheliselt, prioriteetsed tegevusalad, turismiarendusstrateegia vanalinna puudutavad aspektid jm): oluline, tuleks täpsustada vanalinna arengukava uuendamise käigus.
- Senisest suurema mandaadiga Vanalinna elanike esindusorgani, nn Vanalinna omavalitsuse loomine: tõenäoliselt mõistlik ellu viia kodanikualgatuse ühenduse vormis. Selline organ oleks heaks partneriks linnapoolsele konsulendile vanalinna elu korraldamisel kui ka linnavalitsuse organitele tervikuna.

Lisad

Lisa 1. Vanalinna arengute ja probleemide üldise kaardistamise aruteluring

Aruteluringi ankeet

1. **Kas Teie arvates vajaksid Tallinna vanalinna rollid ja arengukontseptsioon olulist täpsustamist.** Tõmmake sobivale vastusevariandile ring ümber.
 - a. Jah kindlasti, ilma selleta on väga raske lahendada vanalinna funktsioneerimise ja arendamise küsimusi
 - b. On mõningaid ebaselgusi, mida võiks täpsustada, aga probleemide lahendamiseks pole see praegu vist esmajärguline
 - c. Need on piisavalt selged, probleemide lahendamine seisab muude põhjuste taga kui ebaselgus neis küsimustes

2. **Kui vastasite esimesele küsimusele „jah“, siis püüdke palun märksõnade kaudu markeerida vähemalt kahte konkureerivat arusaama vanalinna rollidest ja arengust, mille vahel tuleks teha valik.** Tõmmake palun neist sellele, mida ise pooldate joon alla
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. **Tooge välja 2-3 tüüpi inimesi, kellel on Teie arvates praegustes tingimustes vanalinnas suhteliselt hea ja sobilik elada. Selgitage, miks just neil inimestel?**
.....
.....
.....
.....

4. **Tooge välja 2-3 tüüpi inimesi, kes Teie arvates peaksid põhimõtteliselt sobima vanalinna elama, kuid kellele seal elamine on praegu väga ebamugav. Selgitage, miks?**
.....
.....
.....
.....

5. **Järgnevalt on toodud rida probleeme, mis segavad inimestel vanalinnas elamast ja püsielanikkonna väljakujunemist. Palun lahendage järgmised ülesanded kasutades alltoodud probleemide loendit:**
 - 5.1.) Täiendage loendit, kui tunnete vajadust

 - 5.2.) Hinnake probleemi lahendamise raskusastet, märkides ristiga sobiva lahtri. Lahtrite koodid on järgmised:
 - g- Selle probleemi lahendamist ei sega suurt midagi, lihtsalt kokkuvõtmise ja äratagemise asi;
 - h- Probleemi lahendamist segavad vastuolud vanalinnas opereerivate erinevate huvigruppide huvide vahel. Probleemi lahendamine eeldab kokkulepet nende vahel, mis ei pruugi olla kerge;
 - i- Probleemi lahendamist segab linna- või riigiametnike liigne jäikus asjaajamisel;
 - j- Probleem on põhimõtteliselt lahendatav, aga nõuab väga palju rahalisi vahendeid;

- k- Polegi selge, mismoodi seda probleemi üldse lahendada saab, tuleks kõvasti nuputada, et sobilik lahend leida;
- l- See probleem polegi lahendatav, vanalinnas elav inimene peaks olema valmis sellega koos elama.

5.3.) Palun valige probleemidest tähtsuse järjekorras kolm, mis kõige enam takistavad vanalinnas sobiva püsilanikkonna kujunemist. Märkige need esimesse veergu probleemi ette vastavalt 1, 2 ja 3.

5.4.) Palun tõmmake ring ümber 1-2 probleemile, mis on Teie arvates PAKILINE, st et vajaksid ja sealjuures võimaldaksid kiiret lahendamist

	a	b	c	d	e	f
Liigselt ranged piirangud korterite ja elamute ümberehitamisel ja/või kaasajastamisel sh kommunikatsioonid						
Õine kära ja korrarikkumine tänavatel						
Liikluse ülekoormus vanalinnas läbisõidu või sissesõidu tõttu						
Tänavate olukord (raske liigelda)						
Elanike jaoks sobivate kaupluste (eriti toidupoeid) puudus						
Parkide, puhkealade, sportimiseks sobivate alade, laste mänguväljakute jms vähesus või puudumine						
Prügiveo korraldus						
Periooditi liigne turistide hulk						
Parkimisprobleemid						
Vanalinna üldist õhkkonda, ruumikasutust, imagot, stiili jms puudutavad küsimused, mis alandavad selle kui unikaalse keskkonna kvaliteeti seal elava inimese jaoks						
...						
...						

6. Kas vanalinnas selgete tzoneeringute rakendamine, mis annaksid vanalinna eri osades selge prioriteedi teatud laadi linnaruumikasutuseks ja kehtestaksid seal teistest vanalinnaosadest erinevad tingimused, nõuded, aga ka eelised, oleks Teie arvates oluline tee olukorra parandamiseks. Märkige risti kõige sobivama vastuse kasti!

kindel jah	pigem jah	pigem ei	kindel ei
------------	-----------	----------	-----------

Kui valisite „ei“, siis põhjendage palun lühidalt, miks te seda mõtteviisi ei toeta: kas see pole mõistlik, pole õiglane, pole realiseeritav või mõni muu põhjus.

.....

.....

.....

.....

.....

Lisa 2. Transpordikorralduse probleemaatika aruteluring

Aruteluringi päevakava

Aeg: 17.12. kell 15.30-17.30

Koht: TLÜ

TEEMAD:

- 1. Probleemsete kohtade kaardistamine** – märgime vanalinna kaardile ära teadaolevad probleemsed tänavad / piirkonnad (Niguliste kiriku piirkond; Vene tänav jt).
Ülesanne: kohtade täpsustamine ja täiendamine

- 2. Transpordiprobleemide tüpiseerimine:**

- a) Parkimine
- b) Transiitliiklikus
- c) Kitsaste tänavate muutmine mitmesuunaliseks
- d) Mis veel?

Ülesanne: täiendada tüüpide nimekirja ja seostada kaardil markeeritud probleemsed kohad probleemide tüüpidega. Seostada ka inimesega, kelle jaoks see on probleem: elanik, töötaja/ettevõtja, klient/külastaja

- 3. Probleemide põhjuste määratlemine:**

Mõelda siia loetelu võimalikest variantides, nagu nt:

- a) Probleem on kellaajaline, s.t põhjustatud millegi (nt kooli-, tööpäeva) algamise / lõppemise kellaegadest, mis põhjustab liiklejate ajutise koondumise teatud piirkondadesse;
- b) Probleem tuleneb vanalinna ümbritsevate teede/tänavate liikluskorraldusest;
- c) Probleem tuleneb inimeste harjumustest kasutada teatud liiklemistrajektoori;
- d) Probleem tuleneb inimeste laiskusest / mugavusest kasutada otseteid;
- e) Põhjuseks on (taskukohaste) parkimiskohtade vähesus vanalinna ümbritsevatel aladel;
- f) Põhjuseks on vanalinna tänavate kitsus;
- g) Ligipääsu keerukus
- h) Mis veel?

Ülesanne: täiendada põhjuste loetelu ning seostada kaardil markeeritud probleemsete kohtadega ja nendega seotud probleemi tüüpidega

- 4. Võimalikud lahendused** ja nende rakendamise kergus/raskus

Arutada eelnevalt võimalikke lahendusi Eriku kontaktinimesega/Villega ...?

Üldjoontes räägime järgmistest lahenduste tüüpidest:

- a) Tehnoloogilised: 1) ..., 2) ...
- b) Regulaatiivsed:
- c) Soovituslikud:

Lisa 3. Meelelahutusasutuste probleemaatika aruteluring

Aruteluringi päevakava

Aeg ja koht: 04.02.2016 15.00-17.00 Tallinna Ülikool

Sissejuhatus

I Linna ja baaride kohtuasi:

- võimalikud lahendid?!
- kuidas tegutseda seni kuni kohtulahend teada?

II Mida võiks oodata politseilt? – Triin Poolen

III Millised võiks olla võimalikud kompromissid olukorra lahendamisel?

- Kuivõrd need vastavad eri osapoolte huvidele:
 - a) Vanalinna elanikele
 - b) Vanalinnas tegutsevatele ettevõtetele (baaridele, kohvikutele, klubidele)
 - c) Vanalinna külastajatele (nii turistid kui teised linnaelanikud)
- Milliseid probleeme tegelikult üks või teine kompromiss lahendab ja mil määral:
 - a) Lärm
 - b) Suitsetamine
 - c) Lagastamine / koristusvajadus
 - d) Turvalisus
- Kui raske oleks seda (sellist kompromissi) praktikas ellu viia?

Kokkuvõte

LÜÜBEKI JA BREEMENI VANALINNAPIIRKONDE FUNKTSIONEERIMISE JA ARENDAMISE KOGEMUS ARENGUIDEEDDE LEIDMISEKS TALLINNA VANALINNA JAOKS

Tööülesanne: Miks ja mida uuriti?

Tallinna vanalinna funktsioneerimise korraldamine selliselt, et oleksid võimalikult hästi ühendatud unikaalse arhitektuuripärandi säilimine, linnaruumi kasutamine 21. sajandile iseloomulikeks vajadusteks (turism, kultuur, äri) ja vanalinna elanikele vastuvõetavate elamistingimuste tagamine on kaunikesti keeruline ülesanne. Nende erinevate taotluste ühendamise võimalustest paremaks arusaamiseks on kasulik tutvuda ka teiste ajaloolisi vanalinnu omavate linnade arengute ja kogemustega.

Lähtusime hüpoteesist, et meiega ajalooliselt samasse kultuuripiirkonda kuuluvates endistes Hansalinnades võiks olukord olla meiega piisaval määral võrreldav saamaks Tallinna vanalinna arengute korraldamiseks olulist tunnetust ja informatsiooni: kuidas vanalinna linnaruumi kasutamise erinevad aspektid võivad olla seotud omavahel ja laiemas arengukontekstiga, milline on kõne alla tulevate lahendite spekter meie jaoks oluliste probleemide lahendamiseks, kuidas taolisi lahendeid saab ellu viia. Võib ju ka eeldada, et meist oluliselt jõukamas Saksa riigis on tõenäolisemalt mõnede küsimuste lahendamisel jõutud meist kaugemale, et on võimalik õppida nii Saksa linnade positiivsest kogemusest kui möödalaskmistest.

Erinevalt näiteks Visbyst või Brüggest peavad nii Tallinna, Lüübeki kui Breemeni vanalinnad funktsioneerima suhteliselt suurte, mitmesajatuhandeliste kaasaegsete linnatervikute kontekstis. Tegemist on kas mere ääres või väga mere lähedal asuvate linnadega, kõikidel juhtudel piirab vanalinna endise fortifikatsioonivööndi asemele rajatud parkide vöö, sarnasusi on teisi. On siiski ka teatud erisusi, range muinsuskaitse all oleva ala osatähtsused on linnati erinevad, tegemist on mõnevõrra erineva vanusega hoonestusega, on erisusi vaadeldavate linnade üldises tegevusprofiilis jm. Mõtestatud käsitluse puhul võib aga ka erisuste ja neist tulenevate järelduste analüüs anda samuti alust olulisteks järeldusteks.

Oluline oli ka see, et Lüübek ja Breemen on piisavalt lähestikku, et neid ühe reisiga külastada.

Töölähetus toimus ajavahemikul 9.-11. mai 2016. Tallinna delegatsiooni kuulusid Aigar Palsner Tallinna Kesklinna Linnaosavalitsusest ning Silja Lassur ja Erik Terk Tallinna Ülikoolist.

Täname Tallinna Kesklinna Valitsust töölähetuse ettevalmistamise eest ja Tallinna Vanalinna Seltsi uuritavate küsimuste täpsustamise eest, samuti meie vastuvõtjaid Lüübeki ja Breemeni Linnavalitsusest ja Breemeni Kaubanduskojast. Lüübekis tegelesid meie delegatsiooni vastuvõtmise ja meie informeerimisega Tino

Wunderlich, Conja Grau (äriarendus ja kinnisvaraprobleemid) ning Breemenis Markus Haacke ja Marianne Grewe-Wacker (Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen), Rainer Imholze (Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr), Olaf Orb Bremeni Kaubanduskojast. Lisaks kohtusime eraldi veel EV aukonsuliga Breemenis **dr. Til Assmann'iga**.

LÜÜBEK

Üldist: Lübeckis elab ligikaudu 218 tuhat inimest, seal paikneb üle 90 tuhande töökoha. Linn kuulub Schleswig- Holsteini Liidumaale. Kuni 1937 a oli tal vabalinna staatus, siis see likvideeriti.

Tegemist on kaasaegse teenindusmajandusliku linnaga: väga olulised on transport-logistika (sh kõige suurem Saksamaa merepraamisadam Läänemeresel), turism (sh ka kultuuriturism), meditsiin, kaubandus. Mõned kümned aastad tagasi oli Lüübek tuntud ka suure metallurgiakombinaadi ja laevaehituse poolest, praeguseks on metallurgiatehas juba hulk aega suletud ja ka laevaehitusest väga vähe järgi jäänud. Tööstusest on toiduainetetööstust, mõnel määral ka erinevat masinaehitust jm. Majandusstruktuurilt erineb Lüübek märgatavalt kõrgtehnoloogilise rõhuasetusega Breemenist.

Lüübeki sadamale (25 miljonit tonni kaupa ja 400 tuhat reisijat aastas) osutub tugevnevat konkurentsi endise Saksa DV territooriumil asuv Rostocki sadam, kus tänu suuremale süvisele saab vastu võtta suuremaid laevu.

Lüübeki lähistel asub ka väike lennujaam, kuid see erakapitalile kuulunud ettevõtte läks 2014 a pankrotti ja on peale seda vahetanud mitu korda omanikku. Praegu lennuväljalt regulaarseid reise ei toimu. Kuna ka liidumaa on teatanud, et ta ei kavatses Lüübeki lennuväljale investeeringuid teha on lennuliikluse taastamine ka tuleviku seisukohalt ebaselge. Linnaga seotud reisivajadusi rahuldab oluliselt kaugemal asuv Hamburgi Lennujaam.

Oluliselt töötab Lüübeki logistilist positsiooni parandada Fehmarni tunneli käikuandmine (planeeritud 2021 aastasse), mis muudab väga mugavaks ühendusepidamise Skandinaaviaga.



Vanalinn

Vanalinn paikneb igast küljest veest ümbritsetuna Trave jõe ja kanali vahel, sisuliselt saarel ja võtab enda alla umbes 100 ha territooriumi. Keskajal kuulus ta oma linna- ja linnasarase territooriumiga Euroopa kõige suuremate linnade hulka. Võrdluseks: Tallinna vanalinna territoorium koos Toompeaga, aga ilma bastionide vööndita on alla 40 ha. Sakslased eristavad Lüübeki puhul vanalinna kitsamas mõttes (**Lübecker Altstadt**) ja nn sislinna (**Innenstadt**). Viimasesse kuulub lisaks saarele ka riba maad teisel pool Trave jõge. Innenstadtis elab 14 – 15 tuhat inimest.

Lüübeki vanalinnale on iseloomulikud just 15. kuni 16. sajandist pärit jõukade linnakodanike eluhooned. Lisaks muidugi suured uhked kirikud jms.

Lüübeki üldine territoorium on 21400 ha, seega moodustab vanalinn linna üldterritooriumist kaunis väikese osa. Samas on ta jäänud, erinevalt Tallinna vanalinnast, kus keskus on liikunud selgelt vanalinnast välja (ja ka lineaarse piki jõge kulgeva asustusega Bremeni omast) ka praegu linna küllalt orgaaniliseks keskuseks, kus asub administratiiv – ja pangahooneid, kultuuriasutusi, kõige prestiižikam elamispiirkond jne.

Vanalinna elanike arv on viimasel ajal suurenenud, sinna elamispinda leida on küllalt raske, vanalinna imago on inimeste jaoks elukohana kõrge, ka noorte jaoks. Hinnatakse, et seal on kõik lähedal: restoranid ja kohvikud, kinod, teatrid. Kui veel 1970ndatel aastatel vanalinnast lahutati, siis nüüd tahetakse sinna tagasi. Sinna ümber paikneda pole aga lihtne, sest lisaks üldisele korterite defitsiitsusele tuleb seal kaunis palju kulutada ka ajalooliste hoonete kaasaegseks eluks sobilikule ümberkohandamisele (muinsuskaitse nõuete raames). Linn seda rahaliselt ei toeta.

Suuremad investeeringud vanalinna renoveerimisprojektidesse ei tehta mitte linna poolt vaid muudest rahadest, sh ka Saksamaal küllalt jõukate kultuuripärandiga tegelevate erafondide (**stiftung**-ite) rahadest.

Innenstadt moodustab ühe kümnest Lüübeki linnarajoonist. See on aga pigem statistiline kui sisuline eristus. Eraldi linnaosavalitsusi Lüübekis ei ole, linna valitsetakse nõ unitaarse üksusena.

Linna valitseb volikogu (**bürgerschaft**) poolt paika pandud linnavalitsus ehk Senat, mis koosneb bürgermeistrist (linnapeast/meerist) ja abilinnapeadest (senaatoritest). Senaatorid on reeglina poliitikud, kuid ametipostile vastava professionaalse taustaga **poliitikud**. **Süsteemi eripära Saksamaal on see, et linnapea on vaid „esimene võrdsete seas“**. Talle allub kantselei ja mõningad funktsionaalsed osakonnad, iga senaator vastutab oma valdkonna eest iseseisvalt (vastavalt poliitilisele mandaadile oma erakonnalt), linnapea teda otseselt käsutada ei saa. Seetõttu võtvat keeruliste probleemide lahendamine linnavalitsuses tihti küllalt palju aega.

Volikogus on praegu võrdsel arvul esindajaid kahel suurel poliitilisel parteil, sotsiaaldemokraatidel ja konservatiividel (kristlikel demokraatidel). Oluliste probleemide lahendamine ilma konsensuseta nende kahe partei vahel on väga raske.

Sõja ajal sai Lüübek nagu ka Breemen tugevalt pommitamiste tõttu kannatada. Enamik purustatud hooned vanalinnas (sh kuulsad kirikud) taastati endisel kujul, kuid mitte kõik hooned. Mõned väiksemad piirkonnad vanalinnas kaeti peale sõda ka uushoonestusega (koolid, elamud jm). Kuna see ei oma ajaloolist väärtust ja pole ka reeglina kvaliteetne, siis kavandatakse need nüüd lammutada ja asendada uute, mitte küll vanu hooned imiteerivate kuid nendega stiililiselt sobivate elamutega (200-300 aasta vanuste hoonete stiilis). See lisab vanalinna kinnisvaraturule, erinevalt Tallinna vanalinnast, enam paindlikkust⁸.

Vanalinna kui terviku muinsuskaitsega hakati tegelema 1970ndatel aastate keskel, 1987 a arvati kogu Lübecki vanalinn UNESCO maailmapärandi nimekirja. Vanalinnas on umb. 1800 ajaloolist hoonet.

Lüübeki ajalooline keskus on kaitstud nii spetsiaalse muinsuskaitse kaitsemäärusega kui planeerimismäärusega (**preservation statue** ja **design statue**). Linn vastutab muinsuskaitse all olevate objektide määndžmendi eest. Muinsuskaitse tegevust valitsetakse Liidumaa tasandilt aga linnavalitsuses on ka spetsiaalne World Heritage Comissioner'i ametikoht. Tema ülesandeks on erinevate ajaloopärandiga seotud osapoolte tegevuse koordineerimine ja muinsuskaitse seisukohalt relevantsete teemade lülitamine planeerimisprotseduuridesse. Eesmärgiks on hoonestuse jätkusuutlik säilitamine ja kasutamine. Spetsiaalne kontroll laieneb ka vanalinnaga piirnevatele aladele: vaatekoridorid, siluett jms.

Lüübeki turistide arv mõõdetuna nn üleöö-öobimistega majutusasutustes oli ligikaudu 1,6 miljonit. See arv suureneb tasapisi, eesmärgiks on jõuda 2 miljonini (viimane arv on natuke suurem kui praegu Breemenis). Tallinnas on turistide üleöö-öobimiste arv praktiliselt sama, meil aga lisandub juurde veel umbes pool miljonit kruisituristi

⁸ Olevat siiski olnud vaidlusi vanalinna ehitatavate uute hoonete lubatava kõrguse üle.

aastas⁹. Küllalt palju hotelle paikneb vanalinnas. Suhtelist palju hotelle asub aga ka vanalinnast eemale jäävas Travemündes, kus lisaks sadamale asuvad ka puhkerannad. Travemündes tegutseb ka populaarne kasiino.

Huvitav teema on nn külaliskorterid vanalinnas, st korteriomanike poolt harrastatav majutusäri. Vahel on nendega hädas naabrid (külalised ei pea öörahu, lärmavad) ja ka linn ei vaata neile väga hästi, sest tihti ei maksa korteriomanikud taolise majutusteenuse eest ausalt maksu. Samas linn neid teatud piires siiski tolereerib, kuna nad aitavad tuua külastajaid linna. Jälgitakse, et nende arv mingis asumis ei tõuseks liiga kõrgele (näiteks üle 20-30 %). Eriti siis kui on ka naabrite poolt pretensioone võtab linn kasutusele nn administratiivsed meetmed majutusäri piiramiseks, hakkab esitama omanikele tavapärasest kõrgemaid nõudeid näiteks rangeid nõudeid näiteks evakueerimisvõimaluste kindlustamiseks tulekahju puhul (olgu teine trepp) või midagi muud taolist ja saavutab nii selle äri mastaapide kontrolli all hoidmise.

Kui Tallinnas on lõviosa turistidest välismaalased, siis Lüübekis vastupidi (1,2 miljonit ööbimist 1,6-st) sakslased. Välismaa turistide hulgas on kõige suuremateks gruppideks rootslased ja taanlased. Keskmise turisti poolt hotellis veedetud aeg on sealjuures natuke suurem kui Tallinna puhul.

Kaubanduse seisukohalt on oluline, et Lüübekit külastavate turistide ostuvõime on märgatavalt kõrgem kui kohalike sakslaste oma.

Linnal on välja töötatud spetsiaalne Lüübeki Turismi Arendamise Kontseptsioon.

Linna valitsevad sotsiaaldemokraadid ja kristlikud demokraadid olevat hiljuti põhimõtteliselt kokku leppinud turismimaksu kehtestamise Lüübekis, mida hakatakse koguma turismist kasu saavatelt hotellidelt, restoranidelt, kauplustelt jne. Olevat aga väga raske täpselt määratleda, kes ikkagi allutatakse turismimaksule, kes mitte. Mis juhul saab kauplust lugeda just turistidele orienteeritud kaupluseks, kas turismimaksu peaksid maksma ka nn teise astme kasusaajad, kes teenivad turismisektori ettevõtteid jne.

Linnavalitsusele vanalinnas ei eluhooneid ega ärihooneid praktiliselt ei kuulu (mõne erandiga, nt **Ratskeller**). Küll kuulub linnale hulk muuseume, nende remontimine ja korrashoidmine on paras probleem.

Tagasihoidlikuma korteri puhul on hind vanalinnas 3-5 tuhat eurot ruutmeeter, 40 ruutmeetrise korter võiks maksma minna kusagil 150 tuhande euro kanti. Aga neid on turul saada väga harva.

Erilist selektiivset poliitikat või isegi ideaali, milliseid elanikke tahetakse just vanalinnas näha, reserveerida vanalinn mingit tüüpi eliidile (kasvõi kultuurilisele) ei ole märgata. **Pigem arusaam: "Tahame vanalinna igasuguseid inimesi".** Ka uute hoonete rajamisel vanalinnas (vt eespool) peetakse silmas, et seal oleks kortereid

⁹ Lüübekis on kruisituristide vastu võtma hakkamise teema arutlusel (suurte kruisilaevade vastuvõtmiseks üle 200 meetri pikkuse kai rajamine Travemündesse), aga vist ei ole veel lõplikult otsustatud.

erinevatele elanike kategooriatele. Õeldakse siiski, et oleks hea kui oleks enam noori peresid, neid kes maksaksid linnale korralikult maksu jne, aga need prioriteedid ei tundu olevat väga tugevad.

Ehkki vanalinnas on tähendatavad juba hansaaegadest pärit piirkonnad (kus asusid valdavalt mingit liiki käsitöölised, kus meremehed jne) siis kaasajal formaalset tsoneeringut ja selle alusel toimuvat ruumilist poliitikat linnas ei toimu. See ei tähenda, et linnavalitsus ei püüaks vanalinna ruumikasutust korraldada. Hoonete kasutamistarbe muutmise peab hoone omanik kooskõlastama linnavalitsusega ja tihti linnavalitsus taolisteks muutusteks luba ei anna. Nii näiteks ei lubata Lüübeki vanalinna rajada kasiinosid ega ööklubisid. Piirangutegemise õigused ei tulene niivõrd vanalinna staatusest muinsuskaitse all oleva territooriumina vaid üldisest Saksa Planeerimis- ja Ehitusseadusest, mis võimaldavad omavalitsustel mõjutada hoonete ja territooriumi kasutamist oluliselt suuremal määral kui see on võimalik Eestis. Taolisel praktikal on kindlasti olulisi plusse, samas on probleemiks see, et iga linnavalitsuse vahetumisega võivad varem rakendatud printsiibid ka mingil määral muutuda ning see nii omanike kui reguleerijate jaoks ebamäärasust.

Restoranid ja kohvikud suletakse vanalinnas kõik õhtul argipäeviti kell 11 ja nädalalõppudel kell 12 või 01. Ainsaks erandiks pidi olema üks džässikohvik vanalinna äärealal, mis saab tegutseda paar tundi kauem. Seega saab väita, et vähemalt sellest aspektist on Lüübeki poliitika kaunis vanalinnaelaniku sõbralik (enam vanalinnaelanikku arvestav kui Breemenis).

Lüübeki vanalinna keskosa on päeva ajal suhteliselt müra- ja kärarikas, kuid see äritänavate müra ei levi eriti kaugele. Jõe ja kanali poolt piiratud vanalinna äärealadel, siseõuedega idülliliste eluhoonete piirkondades on isegi ootamatult vaikne.

Eraldi survegrupe, mis tegutseksid vanalinna elanike huvide kaitseks ei pidavat Lüübekis olema. Vajaduse korral tegutsevad elanikud linnavolikogus tegutsevate poliitiliste parteide, näiteks Roheliste või Sotsiaaldemokraatide kaudu. Küll on aga olemas vägagi tugev ja autoriteetne kodanike organisatsioon: **BIRL („Kodanike Initsiatiiv Lüübeki kaitseks“)**. See organisatsioon aga näeb oma missiooni just muinsuspärandi kaitseks. Ta esindajad võtavad osa kõikide olulisemate renoveerimis või uushoonete ehitamise projektide läbivaatamisest ja tavaliselt nende seisukohtadega ka arvestatakse.

Liiklus ja parkimine vanalinnas.

Sellega on probleeme, seda sesoonselt (märtsist oktoobrini ja jõuluturu ajal). Just jõuluturgude ajal (need on väga populaarsed, neid külastab palju Põhjamaade inimesi, ka soomlasi) on liiklus väga suur probleem.

Liiklusprobleeme tekitavad suured turistide bussid vanalinnas, leitakse aga, et mis parata, turistide hulgas on palju pensionäre ja need ju jala ei käi.

Ka autoturistid tahavad ikka oma autoga vanalinna kohe sisse sõita. **Turismibrošüür**ides on küll rõhutatud, et vanalinnas on kõige parem liikuda jalgsi.

Vanalinnas on sarnaselt Tallinnale koole, mis on populaarsed ja kus õpivad paljud vanalinnas mitte elavate perede lapsed, aga nende autodega koolitransportimine ja sellega seotud liiklushäiringud ei ole probleem. Need lapsed käivad koolis ikka lõviosas ühiskondliku transpordiga, mitte et neid veetaks vanemate autoga. Lasteaedu olevat väidetavalt vanalinnas piisavalt.

Vanalinna saab autoga sisse sõita, aga liiklusskeemid on korraldatud selliselt et vanalinnast autoga läbi sõita ei saa (ringsüsteem või sõlmeline liiklusskeem).

Ainult jalakäijatele mõeldud tsoone on Lüübeki vanalinnas rohkem kui Tallinnas. Vanalinna keskel asuvaid peatänavaid, Breite Strasse muudeti autovabaks umbes 40 aastat tagasi. Jalakäijate ala on juba mitmel korral pikendatud ja autovabadust **laiendatud ka temaga ristuvatele tänavajuppidele. Viimane taoline „jupp“ loodi juurde umb 5 a tagasi.**

Vanalinna keskosas asuv Breite strasse autovaba ala takistab ka autode vanalinnast läbisõidu.

Autoparkimine on elanike jaoks probleem, parkimislubade arv on oluliselt suurem kui parkimiskohtade arv, teatud aegadel on ka elanikul oma auto ärapaigutamine raske.

Vanalinna territooriumil on paar parkimismaja ja üks vanalinna piiril (enamik parkimismaju on erakapitali ettevõtmised) ja parkimisplatse. Neist aga ei jätku, poliitika on suruda parkimine teisele poole Trave jõge.

Sotsiaaldemokraadid ajavad autode vanalinnast välja tõrjumise poliitikat, konservatiivid, kes kaitsevad äriomanike huve on sellele vastu. Autoga ostja ostab ju reeglina ka rohkem kaupa!

Vanalinn on oluline ostupiirkond, ehkki mitte nii intensiivse äritegevusega kui Breemeni oma. Vanalinnas on mitmeid ostukeskusi, ehkki mitte väga mastaapseid. Kaubavaliku piiranguks on vanalinna ärides suurus, st siit ei leia eriti suuremõdulise kodutehnika (külmikud jms) ja sisutuse (diivanid jms) poode, sest kaupadele suurte autodega ligipääs on keeruline.

BREEMEN

Breemenis elab peaaegu 550 tuhat inimest ja seal paikneb umbes 300 tuhat töökohta (see vahekord näitab, et linna näol on tegemist piirkondliku tööhõivekeskusega). Koos ca 60 km kaugusel asuva sadamalinna Brementhaveniga (sealne sadam asutati lisaks Breemeni sadamale 1827 aastal) moodustab ta Breemeni Liidumaa, kus elab peaaegu 660 tuhat elanikku. Bremenile on iseloomulik kaasaegne kõrgtehnoloogiline tööstus, kuhu kuuluvad näiteks ka kosmonautika, autotööstus, tuuleenergeetika arendamine jm. SKT töötaja ja või elaniku kohta on ka Saksamaa keskmisest märgatavalt kõrgem (ehkki vahe pole nii suur kui Tallinnal võrreldes Eesti kui tervikuga).

Erinevalt suhteliselt kompaktselt Lüübekist on Breemeni puhul tegemist pikaksvenitatud lineaarse asustuspriirkonnaga. Ka vanalinnale omased funktsioonid ei ole nii kontsentreeritud vaid jagunevad mitme linnaruumi lüli vahele.



Vanalinn ja kesklinn

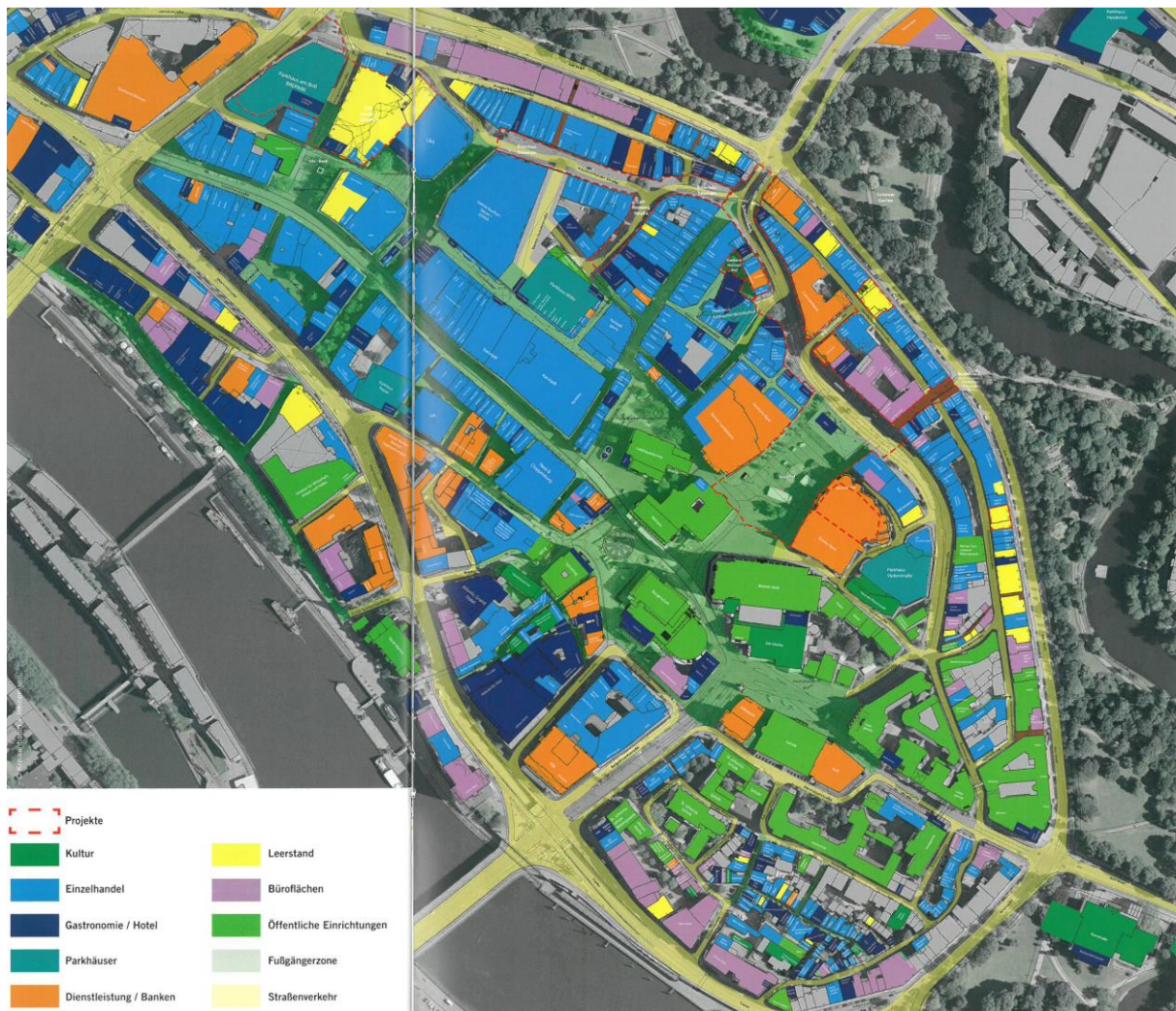
Nii nagu Lüübeki puhul eristatakse ka Breemeni puhul vanalinna ja siselinna (kesklinna), **altstadt** ja **innenstadt** (viimase ingliskeelse vastena kasutatakse ka terminit **downtown**). Ellipsikujuline vanalinn on surutud Weseri jõe ja teda põhja poolt ümbritseva endise vallikraavi vahele, sarnaselt Lübeckiga on ta kõikidest külgedest välja arvatud lääneserv, veega ümbritsetud. Vallikraavist vanalinna poole asuvad varem kaitsekindlustused, praegu on seal parkide võõnd. Kui Lüübekis oli **innenstadt** **altstadt**ist vaid natuke suurem, siis Breemenis on asi teisiti. **Innenstadt** võib võrrelda pigem Tallinna Kesklinnaga, peale vanalinna kuulub sinna veel päris mitu linnapiirkonda nagu Alte Neustadt teisel pool Weseri jõge, huvitava hoonestusega Ostertor idas. Vanalinnast lääne pool on Überseestadt linnaosa, põhjast piirneb ta raudteejaama sisaldava **innenstadt** osaga (Bahnhofsvorstadt). Lisaks veel paar väiksemat asumit. Vanalinna pindala on ligikaudu 130 ha, seal elab umbes 4-5 tuhat, töötab aga 15 tuhat inimest. Innenstadt pindalaks on ligikaudu 1000 hektarit, seal elab üle 50 tuhande inimese (üle 9% Breemeni elanikest) ja seal on üle 78 000 töökoha (üle veerandi linna töökohtadest). Seega võib öelda, et vanalinn on võrreldes Breemeni kui tervikuga väike ja ka elanike arvult väikese tähtsusega, suure tähtsusega aga töökohtadelt/äridelt. **Innenstadt** kui tervik on oluline tööhõivelt, aga juba oluline ka eluasemete vaatepunktist. Mõned **Innenstadt** väga prestiižikad elamispiirkonnad asuvad vanalinnast küll väljaspool, aga selle vahetus läheduses üle jõe ja vanalinnast idas (elamispinna hinnaga umbes 2000 eurot ruutmeeter). Vanalinnas avalikule sektorile kuuluvaid elamispindu praktiliselt pole, küll on neid jällegi vanalinna piiri lähedal **Innenstadt**is (umb 10 min jalutuskäigu kaugusel vanalinna piirist).

Vanalinn

Breemeni ajalooline hiilgeperiood on Lüübeki omast natuke hilisem, see seostub kaubandusega lääne poole jäävate maadega, Madalmaadega, Suurbritanniaga, hiljem nn atlandikaubandusega (USA, kauplemine puuvillaga jm). Seetõttu esindavad ka vanalinna hooned valdavalt natuke hilisemat perioodi. UNESCO muinsuspärandi hulka loetakse vaid renessansfasaadiga raekoja lähemat ümbrust koos linnavabaduse sümboliks oleva Rolandi kujuga, teiste sõnadega linna keskturuväljaku ümbrus (UNESCO nimekirjas aastast 2004). Ülejäänud vanalinna hoonestus esindab pärineb erinevatest ajastutest sh ümberehitused, tervikuna Tallinna vanalinnast uuem ja kõrgem hoonestus. Siin võib leida küllalt suuremahulisi pangahooneid, administratiivhooneid jms. Küllalt suur osa hoonestusest hävis sõjas. Muust vanalinnast eristub küllalt selgelt Schnoor`i kvartal vanalinna kagunurgas oma kitsaste tänavate ja tiheda keskaegse hoonestusega, mis sarnaneb mõneti Tallinna vanalinnale. See on lisaks Marketplatz`i ümbrusele põhilisi turistide külastuspiirkondi, siin asuvad väikekauplused, käsitööpoed, väikesed kohvikud ja söögikohad.

Võrreldes UNESCO muinsuskaitse all oleva Lüübeki vanalinnaga ei eristu Breemeni vanalinn ümbritsevast nii selgesti, üleminekud on sujuvamad.

Erinevalt Lüübeki vanalinnast saab Breemenis siiski teatud tsooneeringualasest tegevusest rääkida. Linnavalitsuses eksisteerib vanalinna kaart, kus see on jaotatud tsoonideks, kus turismitsoon, kus kultuurikvartal(id), kus kaubandus ja muu äri. Viimast tähistavat värvi on tsooneeringukaardil kõige enam, Breemeni vanalinn on valdavalt ikka ärilinn. Samas ei tähenda kuulumine kaardil mingi tsoonina tähistatud alasse otseselt veel seda, et seal ei võiks paikneda muu valdkonna objekte, tsoonis ei kehtestu veel automaatselt mingit tüüpi spetsiifiline regulatsioon. Pigem on vanalinna tsoonideks jaotamine võtte üldpildi tekitamiseks linnaplaneerijatele, ettevõtjatele ja elanikele selle kohta, mis funktsioonid seal domineerivad ja millise käitumisega linnavõimude poolt seal tegutsemist kavandades tõenäoliselt võib kokku puutuda. Nagu juba Lüübeki osas kirjas on linnavõimudel Saksamaal Eestiga võrreldes suuremad õigused mõjutada hoonete kasutusotstarvete muutmist, seda aga teostatakse tsoonist detailsemal, pigem kvartali tasandil (mikrotasandil).



Breemendis on üldse enam rõhku pandud pikaajaliste arengustrateegiate koostamisele, need on olemas enamike linnaelu valdkondade kohta. Väga põhjalikku tööd on tehtud transpordistrateegia koostamiseks, viimase osas mängiti töö käigus läbi viis erinevat stsenaariumi. On olemas aga ka **Innenstat**, mille osa vanalinn on, arengustrateegia aastani 2025.

Elanike vähenemist vanalinnas ei toimu. Kuna seal elavaid inimesi ei ole võrreldes just vanalinnas töötajatega eriti palju, siis tundub, et nende agenda ühiskondlikus diskussioonis eriti mõjule ei pääse ja mingeid erilisi samme just sellele kategooriale vastutulekuks ei tehta. Hoonete renoveerimistoetusi elanikele linna poolt ei ole. Hoiakuks tundub olevat: siin on elamisel omad positiivsed küljed, kes tahab see elab. Tõsi, elamispindade osatähtsuse tõus vanalinnas on linna poliitilistes dokumentides kirjas, silmas peetakse analoogiliselt Lüübekiga seda elamuehitust, mis saab toimuda sõja ajal purustatud kvartalites, kuhu peale sõda ehitati arhitektuuriliselt väheväärtuslikud hooned, mis nüüd lammutatakse ja uutega asendatakse.

On avaldatud arvamust, et kui areneb endise Breemeni sadama kokkutõmbumisega seotud territooriumide uuskasutuseks kohandamine, võivad selles piirkonnas

toimuvad kinnisvaraarendused tekitada konkurentsi jõukamate elanike pärast nii vanalinnale kui temaga piirnevatele linnaosadele.

Erilisi konflikte elanikega müra ja muude vanalinna kui elukeskkonna kvaliteeti rikkuvate asjaolude pärast pole märgata. Sellist restoranide ja baaride varast sulgemist nagu Lüübekis Breemenis ei ole. Nad võivad olla ka öö läbi avatud kui soovivad, küll aga tuleb kella 11 ajal lõpetada klientide teenindamine väliterassidel ja tänavatel¹⁰, sh ka sellistes spetsiaalseks elanikele ja turistidele mõeldud melupiiirkonnas nagu Schlachte oma ruumikate õlleaedadega. Turistidel palutakse selle kellaaja saabumisel lihtsalt restoranide siseruumidesse ümber kolida. Diskoteeke ja ööklubisid siiski vanalinnas näha ei taheta, linn jälgib ka seda, et selliste asutuste nagu sekspoed ja kasiinod arv liiga suureks ei läheks. Seda tegevust piirataksegi tegevuslubade andmisega.

Turistide (umbes 2 miljonit ööbimist aastas, palju on just ärituriste) poolset vanalinna ummistamist ei kurdeta. Palju tuleb neid küll lihavõtte ajal ja analoogiliselt Lüübekiga jõuluturu ajal. Ka septembris. Turistide päritoluareaal on võrreldes Lüübekiga mõnevõrra erinev, küllalt palju tullakse Hollandist ja Inglismaalt.

Liiklus vanalinnas

Vanalinnaliiklus ja parkimine on probleemid, aga mitte just üliteravad. Autoliikluse ülekoormust pidurdab see, et bussi ja trammiühendus vanalinnaga on hästi välja arendatud (tõsi Breemeni ühistransport olevat suhteliselt aeglane) ja see, et elanikud kasutavad palju jalgratast. Breemen on Saksamaal unikaalne kõrge jalgrattakasutuse poolest. Üle 20% kõikidest breemenlaste poolt tehtud sõitudest (sõitude arvust) tehakse jalgrattaga, see on umbes 2 korda kõrgem näitaja kui enamikes võrreldava suurusega Saksa linnades. Alla 5 km pikkusega sõitude puhul on jalgratas osutunud Breemeni linnaliikluses igati konkurentsivõimeliseks, jalgratta kasutamine näitab ka laienemistrendi.

Tihe trammiliiklus läheb mõnes kohas konflikti autodevabade tsoonide loomise loogikaga, viimaste kasutamine on inimesele vähepakkuv kui iga paari minuti järel sealt tramm üle tuhiseb¹¹. Arutlusele on tõusnud variandid osades kohtades trammiliinide maa alla viimiseks.

Breemen on väga uhke **CarSharing** süsteemi (autode lühiajalise rentimise võimalus lokaalseteks sõitudeks) arendamise üle Breemenis. Ta alustas seda Saksamaal esimesena ja on ka praegu selle laiendamisel esirinnas. Inimesel on võimalus tellida endale linnaosade /asumite teatud punktides asuvasse kohta rendiauto kasutamise õigus, tavaliselt kuni tunniajane. Ta siseneb **smart card** iga autosse, sõidab oma sõidu ära ja jätab auto oma sihtlinnaosa **CarSharing** punkti. Sõidu pikkuse arvestus ja arveldamine toimuvad automaatselt. Vanalinnas ja selle lähistel asuvates **Innenstadt**i asumites on **CarSharing** punkte tihedalt. Arvestus on selline, et elanikul ei kuluks sellisesse punkti jõudmiseks üle 5 minuti. Kuna lõviosa ajast tavaautoomaniku auto ju lihtsalt seisab, siis peetakse süsteemi väga efektiivseks just parkimisruumi

¹⁰ Tänavatel teenindamine on Breemenis väga levinud, sh ei nõuta kohvikutelt ja restoranidelt selleks tingimata korrektsete horisontaalse pinnaga puitterasside väljaehitamist.

¹¹ See on küll rohkem innenstadt'i kui kitsamas mõttes vanalinna probleem. Viimast läbib trammiliin vaid äärmises lääneosas.

kokkuhoidmiseks. Süsteemi reklaamlause kõlas: „Sa ei hakka ju endale ometi lehma ostma kui tahad klaasi piima juua!“. Süsteemi opereerib erafirma: Cambio Group.

Vanalinnas on parkimisprobleem siiski vähem terav kui tema naabruses asuvas tiheda ja suhteliselt madalakorruselise asustuses Ostetoris¹². Vanalinnas on 6 parkimismaja, mitmed neist bastionidevööndi/parkidevööndi tsoonis maa all ja 4000 autoparkimiskohta. Kui mõned soovivad vanalinna mõni suurem maalune parkimismaja juurde ehitada, siis teised soovivad vastupidi, tulevikus parkimismajad üldse vanalinnast välja viia. Radikaalse mõtteviisi mõjulepääsu **tugevdab see, et „rohelised“ on koos sotsiaaldemokraatidega Bremenis valitsev partei.**

Praegu käib Bremenis autoringteesüsteemi ehitamine, kui see valmib on võimalik lõpetada autodega linna keskosast läbisõit.

Vanalinnas ja mujal kesklinnas reguleeritakse liikluskorraldust kellaajaliselt reguleeritavate posttõketega.

Kui arhitektuuripärandi säilitamise küsimustes on linnavolikogus esindatud parteid kaunis üksmeelsed, siis transpordi- ja parkimiskorralduse osas on vaidlused ägedad. **Opositsioonis olevad paremparteid kardavad, et „roheline utopia“ võib hukutada Breemeni ärielu.** Autoga vanalinnas viibiv turist ostab rohkem kaupa jne.

Kui radikaalseks autotranspordi piiramine ikkagi läheb pole praegu veel selge. Seda **ideed seotaks eelkõige linnavalitsuses võimukoalitsioonis olevate „rohelistega“.** Radikaalset varianti on küll püütud läbi mõelda ja detailiseerida, kuid momendil esineb ta ametlikult siiski vaid ühena mitmest transpordi korraldamise stsenaariumist koos hinnanguga, et ta sisseviimine läheb maksma teistega võrreldes oluliselt enam. Linnaelarve seis praegu väga roosiline ei olevat, linn olevat kaunis palju võlgu võtnud.

Väga suureks ja Breemeni ja tema vanalinna tervikimagot muutvaks projektiks oli jõeäärse Schlachte promenaadi väljaehitamine. Keskajal asus selles piirkonnas, kohe vanalinna kõrval Breemeni sadam, Sadam viidi sealt välja juba 19. sajandil, ta liikus mööda jõge mitu kilomeetrit edasi jõesuudme poole edasi¹³. Schlachte projekt läks maksma umbes 50 miljonit eurot, osa neist kuludest kaeti ka EL'i Regionaalarengu fondi rahadest. Jõeäärne 1,6 km pikkune promenaad kujundati eelkõige turistide vajadusi arvestades, külastamis ja ajaviitmispirkonnaks, kus asub hulgaliselt nii katusealuseid kui vabas õhus asuvaid söögi ja joogikohti, sadade ja sadade meetrite ulatuses nn biergardenèid. Piirkonnas on loodud merelinnale omane miljöö , jõeale on toodud suured purjekad, milledest osa tegutseb restoranidena, on ehitatud välja väike eelkõige turistidele mõeldud jm.

Schlachte piirkonna loomisega kaasnesid väga pikad läbirääkimised kohalike inimeste ja ettevõtjatega, et selgitada neile promenaadi loomise kasulikkust. Et nad

¹² Unikaalne 19. sajandi teisest poolest pärinev inglise stiilis hoonestus.

¹³ Praeguseks on ka see uuem, 20. sajandi sadam , mis sai sõjas tugevaid purustusi ja seejärel taastati, ehkki mitte päris endises hiilguses muutunud suures ulatuses kinnisvaraprojektiks , tänapäeval peetakse Breemeni (pea)sadamana silmas ikkagi Breemehavenit.

oleksid sellega nõus vaatamata kaasnevatele häiringutele, melu paratamatule tõusule lähi-piirkonnas. Läbirääkimisi viis läbi linna Ettevõtlusamet. Väheke lärmakama ajaviitmise koondamine jõeäärsele alale vähendas seda survet muule vanalinnale. Samas kujutab ta praegu linna turismimajanduse ja sellega seotud toitlustuse selgeks võtmealaks ja on sellega üks Breemeni külastamise põhiatraktsioone.

Esialgseid järeldusi Tallinna vanalinna jaoks

Lüübeki ja Breemeni kogemuste üldistuse alusel tundub, et erinevate funktsioonide ühitamine vanalinna ruumikasutuses on küll võimalik, kuid selle juures tõusevad siiski paratamatult mõned esiplaanile, saavad prioriteedi. Lüübekis on prioriteet antud vanalinnale kui elukeskkonnale ja (kultuuri)turismi sihtkohale. Samuti on vanalinn oluline kaubanduspiirkond. Breemenis on prioriteet vanalinnal kui ärikeskkonnal ja inimeste töökeskkonnal. See tähendab suurt hulka kaubanduse aga ka muid töökohti. Turistide külastus ja ajaviitmise piirkonnad on vanalinnas küllalt lokaliseeritud. Keskkonna kvaliteedile elanike seisukohast on pööratud suhteliselt vähem tähelepanu.

Erinevalt Tallinnast on mõlemas vanalinnas küllalt palju nõ kontoreid: pangahooneid, ametiasutusi jms. Ilmselt on ka Tallinna vanalinna puhul mõtet senisest selgemalt püstitada küsimus mitte ainult funktsioonide kokkukõlast, aga ka nende prioriteetsusest. Loomulikult ka funktsioonide jaotusest vanalinna ja teda ümbritsevate teiste linnaruumi osade vahel. See diskussioon võiks aidata väljuda olukorrast, kus Tallinna vanalinnas on küllalt pärsitud kõik funktsioonid peale turismiga seotute ja teatud määral ka kultuuritarbimise Järgnevalt esitame punktidena mõned järeldused, mille üle mõelda Tallinna Vanalinna arendamise kontekstis:

- Transpordisituatsiooni parandamise jaoks on kindlasti keskseks küsimuseks vanalinnast läbisõidu lõpetamine, selleks tuleks püüda püüelda transpordi ring- ja nn sõlmsüsteemide kujundamisele;
- Tulevikus on ilmselt mõtet arvestada eraautode osatähtsuse vähenemisega nii reisijateveol üleüldse kui vanalinnaga seoses. Siin on olemas eri suundi nagu lihtsalt ühistranspordi osatähtsuse tõus, **carsharing**u süsteemi (lühiajaline lokaalset tüüpi autorent) kasutuselevõtt, jalgrattaliikluse osatähtsuse suurenemine jm. Seetõttu tuleks suhtuda ettevaatlikult lahendesse, mis baseeruvad suurtel investeringutel, et rahuldada ka tulevikus valdavalt autoomanike huvisid. Eriti seetõttu, et Tallinna vanalinnast ei kujune ka tulevikus näit Breemeni vanalinnaga võrreldavat ostuala, kus argumendiks oleks see, et autoga vanalinna pääsenud turist ostab enam kaupa.
- Tõenäoliselt on Tallinna vanalinnas raske ja võib-olla ka ebaotstarbekas sisse viia juriidiliselt kohustuslikku tsooneringi, jaotamaks vanalinn rangelt erinevate kasutusfunktsioonide järgi. Paindliku, strateegilist suunitlust markeeriva tsooneringu üle a la Breemen võiks mõelda . Sel juhul peaks aga olema ka selge, milliste meetoditega tsoonidesiseseid arenguid suunata (tegevuslubade kaudu).
- Nn lärmakamate ajaviitmistegevusteta, eriti kui see toimub öisel ajal, saab ajalooline vanalinn kindlasti läbi (Lüübeki näide). Kui aga minna piiramisele, siis oleks hea läbi mõelda, kuhu taoliste parameetritega tegevus suunata (näited:

Lüübekis Travemünde (st eemal), Breemenis Schlachte promenaad (vanalinna servas/äärealal).

- Nagu näitas Schlachte promenaadi rajamise kogemus on äärmiselt oluline, et linnal oleks ametis inimeste grupp, kes vähemalt olulisemate arendussuundade osas saaks päev-päevalt rääkida läbi ja leida ühiseid positsioone kinnisvara omanike ja seal teenuseid omavate ettevõtetega, et sellega luua eeldused strateegiliste projektide teostamiseks.
- Nii Breemeni kui Lüübeki kogemusest ilmneb just turistidega seotud kaubanduse suur potentsiaal linnade majanduse jaoks. Selles on suur osa vanalinnadel (eriti suurejooneliste Jõululaatade korraldamine). Kui juba Saksamaa suudab oma madalamate hindadega meelitada kohale hulgaliselt ostjaid naabermaadest, siis seda enam peaks seda potentsiaali olema võimalik rakendada ka Tallinnas, eriti suurema fookusega Skandinaavia suunal. Probleemiks kujuneb aga mastaapsete Jõululaatade puhul transpordiprobleemide lahendamine, seetõttu tuleks, väga hoolega läbi mõelda laatare asukohad (nt suurem müügiosa Tornide väljakul ja kultuuriprogramm Raekojaplatsil) ja transpordiligipääsu kindlustamine neile.