



**TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL**  
INSENERITEADUSKOND  
Ehituse ja arhitektuuri instituut

**RAADI PEATÄNAV.  
NÕUKOGUDE TONDI OTSING**

**RAADI MAIN STREET. THE SEARCH OF A SOVIET  
GHOST**

MAGISTRITÖÖ

Üliõpilane:	Hanna Veske
Üliõpilaskood:	176477BAAM
Juhendaja:	Karin Paulus
Kaasjuhendaja:	Kristi Grišakov

(Tiitellehe pöördel)

## **AUTORIDEKLARATSIOON**

Olen koostanud lõputöö iseseisvalt.

Lõputöö alusel ei ole varem kutse- või teaduskraadi või inseneridiplomit taotletud.

Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, olulised seisukohad,

kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

“18” Mai 2021

Autor: Hanna Veske

/ allkiri /

Töö vastab magistritööle esitatud nõuetele

“18” Mai 2021

Juhendaja: Karin Paulus

/ allkiri /

Kaitsmisele lubatud

“.....”.....20... .

Kaitsmiskomisjoni esimees

.....

/ nimi ja allkiri /

# SISUKORD

SISUKORD .....	3
EESSÕNA .....	5
SISSEJUHATUS .....	7
LÄHTEÜLESANNE .....	9
METODOLOOGIA .....	10
1. AJALUGU .....	11
1.1 Militariseerimisest demilitariseerimiseni .....	11
1.2 Raadi mõisa ajalugu .....	14
1.3 Eesti rahva muuseumi ajalugu .....	16
1.4 Lennunduse algus Raadil .....	17
1.5 Lennuvälja ajalugu .....	18
1.6 Nõukogude Liidu järgne lennuväli .....	27
1.7 Keskkonnareostus ja selle tagajärjed .....	29
1.8 Järeldused .....	30
2. SARNASED OBJEKTID .....	32
2.1 Tempelhofi lennuväli .....	32
2.2 Xuhuj Stardiraja park .....	35
2.3 Summit park .....	37
2.4 Järeldused .....	39
3. NÕUKOGUDE TONDI OTSINGUL .....	41
3.1 Dekonstruktivistlik lähenemine .....	41
3.2 Küsitlus .....	42
3.3 Foorumi arutelu .....	45
3.4 Järeldused .....	47
4. OLEMASOLEV OLUKORD .....	49
4.1 Projektala ja kontaktvöönd .....	49
4.2 Kontaktvööndi maakasutus ja planeeringud .....	50
4.3 Ühendused ja teenused .....	52
4.4 Väärtused .....	54
4.5 Vaated .....	55
4.6 Taimestik ja veestik .....	55

5. PROJEKLAHENDUS .....	56
5.1 Kontseptsioon .....	56
5.2 Lahenduse kirjeldus .....	57
5.2.1 Liikluskorraldus.....	58
5.2.2 Ratta- ja jooksurada.....	61
5.2.3 Teekond Punase tonni radadel.....	62
5.2.4 Rajatised .....	64
5.2.5 Väikevormid .....	65
5.2.6 Valgustus .....	67
5.2.7 Haljastus .....	68
5.2.8 Ettepanekud kontaktvööndi planeeringutele .....	71
5.3 Makett.....	72
KOKKUVÕTE.....	75
SUMMARY .....	76
KASUTATUD KIRJANDUSE LOETELU .....	77
LISA 1. KÜSITLUS .....	81
Lisa 2. Foorumipostitus .....	82
Lisa 3. Konkursi koondplaan.....	83
Lisa 4. Fotomaterjal.....	84
GRAAFILINE OSA .....	87
Joonis 1. Asendiplaan M 1:500 .....	87
Joonis 2. Lõiked A-A´ M 1:100; Lõige B-B´ M 1:100 .....	87
Joonis 3. Labürint M 1:50 .....	87
Joonis 4. Paviljonid M 1:50.....	87
Joonis 5. Väikevormid M 1:50 .....	87
Joonis 6. Väikevormid 3D.....	87
Joonis 7. Metallraamistiku visuaal .....	87
Joonis 8. Pergola visuaal .....	87

## EESSÕNA

Oma magistritööga viin lõpule ülikooliõpingud Tallinna Tehnikaülikooli maastikuarhitektuuri õppekavas ning see töö on minu õpingute kokkuvõte. Teemavalik, maastikuarhitektuurne lahendus ja graafiline käekiri on ülikooliaastate jooksul järk-järgult välja kujunenud ning andnud mulle enesekindlust katsetada julgete ja särtsakate ideedega. Selle teekonna jooksul olen omandanud palju teoreetilist materjali ning õppinud sellega põimitult välisruumiga organiseeritult ja mõtestatult ringi käima. Leian, et kõik minu senised maastikuarhitektuurid projektid on mind selle töö jaoks välja koolitanud ja arendanud, mistõttu tundsin end magistritöö jooksul palju turvalisemalt kui viimati bakalaureusekraadi kaitstes.

Teemavaliku puhul oli minu jaoks oluliseks nüansiks selle pretensioonikus ja keerukus. Soovisin viimaseks koolitööks teha projekti, millega saaksin end tõsiselt proovile panna ja maastikulahendusega turvalisi piire kompida. Seepärast on vaid loogiline, et valituks sai Nõukogude okupatsiooniaegne pärand, sest olen selle ajastu arhitektuurist alati siiralt huvitatud olnud. Üheks huvi põhjuseks on Nõukogude arhitektuuri vorm, monumentaalsus ja käekiri, teiseks selle komplitseeritud minevik, mille tõttu on siiamaani toleaegete ehitistega keeruline ümber käia. Erilise entusiasmi süstis minusse aeg, mil veetsin pool aastat Moldova pealinnas Chişinaus vabatahtlikuna Oberliht Associationi kaasaegse kunsti organisatsioonis. Endises liiduvabariigis oli aeg justkui peatunud ning ma väga nautisin suuri monumentaalseid hooneid ja paraadarhitektuuri, mis olid tänu kohaliku kultuuri mõjutustele veelgi autentsemad. Eriti palju avaldas muljet ühe turvamehele antud sigaretiploki eest tehtud jalutuskäik kunagises tsirkusehoones, mis oli oma välis- ja sisearhitektuuriga nii võimas kogemus, et tabasin end juba siis arutlemast, miks selline koht kasutuseta seisab. Rääkimata kodumaistest pärlitest nagu Linnahall. Moldovas viibitud perioodi jooksul sain üleüldse esimest korda aimu, mida tähendab avalik ruum ja mis on selle tähtsus inimestele. Olles kuuldust, nähtust piisavalt intrigeeritud, asusin õppima maastikuarhitektuuri. Vahemärkusena lisan, et Eestis on avaliku ruumiga siiski võrreldes Moldovaga palju parem olukord. Küll aga on ka meil endiselt sellel teel suuri samme astuda.

Olen päris pikalt soovinud Nõukogude militaarobjektile maastikuarhitektina läheneda ning Raadi lennuväli osutus suurepäraseks võimaluseks seda lõpuks teha. Samuti olin just koostöös Kersti Lootuse ja Maire Suimetsaga lõpetamas konkursitööd „Ajajõgi“ Raadi puhkealale, mille tõttu olin juba eelnevalt Raadi kohta materjali kogunud ning

see tundus loogilise jätkuna. Samuti tundsin konkursitööst tuge, ammutades inspiratsiooni sinna projekteeritud väikevormide värvist ja vormist.

Töö käigus inimeste mälestusi uurides tundsin ühel hetkel suurt vastutuskoormat ja taipasin, et tõeline Nõukogude pärand ei peitu Raadil ega tegelikult üleüldse kõikjal, kuhu Nõukogude okupatsioon on oma jälje jätnud, mitte arhitektuuris, vaid inimestes endis, sest võõrvõim on oma pitseri eestlaste südamesse surunud. Selle tõttu mõistsin, et tegemist on ikka veel delikaatse teemaga, mida taasavades on inimesed kohati nii erinevatel arvamustel. Siiski leian, et kivistunud sellise kivisse raiutud pärandiga ringi käies ei muutu midagi paremaks. Minevik ei tohiks jääda vaakumisse suletult seisma, vaid sellele peaks andma piisavalt õhku, aitamaks ajalool vaikselt hääbuma hakata. Seetõttu olen arvamusel, et keerulise ajalooga objektidele peaks elu sisse puhuma ja andma need avalikku kasutusse, sest see on ainus võimalus, kuidas Nõukogude okupatsiooni veel mäletavad inimesed selle teema enda jaoks ruumikasutusega ümber mõtestada saavad.

Lõpetuseks soovin tänada inspireerivaid ja väga positiivseid juhendajaid Karin Paulust ja Kristi Grišakovi ning suurepärase nõu eest Tiina Tuulikut ja Maire Suimetsa, kes kõik elasid töö valmimisele väga kaasa ning aitasid üliõpilase töömoraali kõrgel hoida.

## SISSEJUHATUS

Magistritöö projektala asub Tartu linna kõrval endisel Raadi lennuväljal Ermi tänaval. See on kunagine ligikaudu 18 meetri laiune betoonist tee, mida ümbritsevad betoneeritud endised lennukite seisuplatsid suurte muldvallide – kaponiiridega. Täna sel päeval on see kasutuses sõiduteena, kuid endine Nõukogude perioodi lennuväli on niivõrd suurejooneline ja võimas ruum, et väärrib huvitavamast maastikuarhitektuurset lahendust kui pelgalt tohutu laiale teele sõiduradade markeerimine. Paraku on lennuvälja taaskasutusse võtmine jäänud finantseeringute puudumise, eriarvamuste ja veidi ka kohalike elanike vastuseisu tõttu ootele ning okupatsiooniaegsest keelutsoonist on saanud põnev „tondilinnaosa“, mis on kuulutatud jäätmaaks.

Nüüdseks on Tartu vald kooskõlastanud mitmeid planeeringuid, mis hõlmavad endas Ermi tänava kaasajastamise, korterelamute ja ühiskondlike hoonete ehitamise. Raadile on kerkimas absoluutselt uue näoga piirkond ning selle südameks on planeeritud magistritöös käsitletav projektala.

Töö uurib, kuidas on võimalik nii keerulise ajaloo kohta taaskasutada tänapäevase tänavaruumi osana. Olen soovinud kuulata inimeste arvamusi Raadi lennuväljast ning uurinud, kuidas ja kas selle kohaga tuntakse nähtamatut sidet, minevikust pärit lähedust või vastumeelsust. Oma uurimuses proovisin leida Raadi lennuvälja kohavaimu, mille nimetasin Nõukogude tondiks. See on mineviku meenutustes edasi elav Nõukogude okupatsiooni aegne pärand, mis paljudesse eestlastesse oma jälje on talletanud. Võrdsel kohal on uurimuses lennuvälja puudutav ajalooline väljakujunemine ja areng. Töö käigus olin sunnitud muutma oma lähtepunkti, sest esialgne eesmärk luua ajaloolist konteksti arvestav inimhõõtmeline tänavaruum jäi ala minevikku uurides ja inimeste meenutusi lugedes lahjaks. Mida rohkem ma Raadi lennuvälja ajalukku süvenesin, seda enam mõistsin, et kontseptsioon peaks lisaks tugevalt ajalool tuginemisele võtma arvesse ka inimeste mälestusi ja kohapõhiseid emotsioone, mistõttu soovisin enda jaoks taasavastada Nõukogude tondi ning teha sellest oma maastikulahenduse võtmesõna. Nii ühendan ma funktsionaalse kõigiga arvestava tänavaruumi ja Nõukogude okupatsioonist inspireeritud arhitektoonika, mille tulemusel sünniks ajaloolistel meenutustel põhinev ilmekas ruumilahendus.

Seega leidsin end loomast ruumi, mis tegeleb Nõukogude perioodi mitmetahulise minevikuga tänapäevases võtmes seda eksponeerides, aga samas moonutatult – taltsutatult. Selleks lähenemisviisiks kasutasin dekonstruktiivismi voolust

inspireeritult inimeste mälestusi ja ajaloolist materjali, mille peale eelnevalt lahtimonteerimist taaskord kaasaegse maastikuarhitektuurse lahendusena kokku panin. Ajalugu ise on objektiivne ja kirjeldab lihtsalt olnut, mälestused seevastu on isiklikud, täis emotsioone, hinnanguid ja tundeid. Just selle kaudu sain aru, et Nõukogude režiimi kõige suurem pärand ei ole mitte arhitektuuris, vaid meie hinges. Põlvkond põlvkonna kaupa hakkab see tuhmuma, kuid need, kes veel ise mäletavad või on üles kasvanud nende lugude saatel, on selle pärandi poolt tahes-tahtmata puudutatud. See teeb sellise keerulise minevikuga alaga toimetamise üsna vastutusrikkaks tööks.

Peatükis „Militariseerimisest demilitariseerimiseni“ uurisin, kuidas sõjajärgne ühiskond püüab siia maani leida häid lahendusi varem sõjaväe poolt hõivatud, kuid nüüdseks vabastatud aladele. Ajaloo peatükis on välja toodud Raadi mõisa, Eesti Rahva Muuseumi ja Raadi lennuvälja ajalugu ning keskkonnareostuse teemad. Teistest sarnastest objektidest kirjeldan häid juba taaskasutuse leidnud lennuväljade näiteid nagu Tempelhof Berliinis, Stardiraja park Shanghais ning Summit park Ohios. Nõukogude tondi otsing toimub peatükis, kus seletan lahti läbi viidud küsitluse ja foorumipostituse tulemused ning selle, miks on dekonstruktivistlik lähenemine siinsele tööle sobilik. Projektala ja kontaktvööndi analüüs ning kirjeldus toimub vastavas peatükis. Uurimisele tuginedes olen loonud Nõukogude tondi radadel käiva maastikuarhitektuurse tänavaruumi, mille kontseptsiooni ja lahenduse kirjeldus koos eriosadega on leitavad projektlahenduse peatükis.



## LÄHTEÜLESANNE

Lähteülesanne on kombineeritud Tartu valla poolt korraldatava Raadi peatänavade konkursile esitatud nõuetest ning minu enda lisatud ajaloolisest ja inimeste arvamustest tulenevatest kriteeriumitest. Töö kirjutamise hetkel on samal ajal paralleelselt käimas Tartu valla poolt korraldatud Ermi tänavaruumi ideevõistlus, kus otsitakse lahendust Raadi rajooni tulevasele peatänavale. Selle raames soovitakse näha kaasaegset tänavaruumi selgete viidetega ala minevikule koos puhkevõimaluste ja mõningate tegevustega. Kuna tegemist on tänavaruumiga, tuleb hoolikalt läbi mõelda sõidurajad, bussipeatused, jalgrattateed ja muu liiklus. Sooviti ka reserveerida mingi ala võimalikule trammiteele, mille vald soovib kunagi välja arendada. Sellele lisaks soovisin ruumiloomel toetuda ajaloolisele ning inimeste mälu- ja kogemustele ja kohakogemusele, mis neile Raadi lennuväljaga seostub. Sellega seoses avastasin läbi erinevate suhtluskanalite, kuidas paljudesse on talletunud mineviku kummitus – Nõukogude tont, mis minu arvates tuleks uue lahendusega siduda. Nii saigi eesmärgiks leida lahendus kaasaegsele inimhõõtmelisele tänavaruumile, mille kontseptsioon põhineb Nõukogude tondi otsingul.

## METODOLOOGIA

Raadi lennuväli on endine Nõukogude militaarlennuväli, mis tähendab, et sellel on ajalooline taust põiminud inimeste emotsionaalse kohakogemusega. Soovin oma projektala muuta kaasaegseks funktsioneerivaks peatänavaks, mis integreerib inimeste teadvuses oleva Nõukogude tondi mälestuse uude sõbralikku ajaloost inspireeritud vormi. Selleks olen teinud põhjaliku ajaloolise uurimise, mis hõlmab endas Raadi mõisa, Eesti Rahva Muuseumi ning Raadi lennuvälja minevikku. Töö ajalooliste materjalide leidmisega oli veidi keeruline, sest tegemist on endise Nõukogude sõjaväealaga, mille tõttu oli materjali vähe ning esines vasturääkivusi. Analüüsi käigus tutvuti artiklite, raamatute ning pildi- ja kaardimaterjaliga. Samuti viisin läbi küsitluse ja püstitasin Facebooki grupis „Nostalgiline Tartu“ avaliku arutelu, kus soovisin saada teada inimeste mälestusi ning emotsioone seoses Raadi lennuväljaga. See mängis töö arengus ja lõpplahenduse väljatöötamisel väga suurt rolli, sest kontseptsioon on üles ehitatud just ajaloolisele materjalile ning inimeste emotsionaalsele mälule. Lisaks mainitule uurisin teisi lennuväljade taaskasutusprojekte ja koostas neist lühiülevaated. Need olid heaks eeskujuks, näitamaks mis juba samas valdkonnas positiivselt on tehtud, ja kinnitasid teema aktuaalsust. Teoreetilisele uurimisele lisaks tegin välivaatluse ja olemasoleva olukorra analüüsi.

Projektlahenduse väljatöötamisel olen kasutanud dekonstruktivistlikku lähenemist, mis on toetunud ajaloole, emotsioonidele ja hetkeolukorrale. Arhitektuuris väljendub selle stiili puhul ehitiste visuaalne killustatus ning harmoonia, järjepidevuse ja sümmeetria puudmine. Dekonstruktivistlik liikumine modelleerib oma tööga kontrollitud kaose läbi moonutatud ja nihestatud kujundite. Tegemist on keerulise ja tugevalt filosoofilise taustaga liikumisega, mille lihtsustatud mõte on olemasoleva restruktureerimine ning ümberkorraldamine.<sup>1</sup> Sellele toetudes olen oma uurimistöö ja analüüsid saadud materjali tükki lahti monteerinud ning kontseptsioonist lähtuvalt kõverpeegli laadselt taaskord kokku kleepinud. Nii on saavutatud tihedalt ajaloo ja inimeste kohamäluga seotud välisruum, mille tugev kontseptsioon ja kaasaegne lahendus on omavahel lahutamatuks osadeks.

---

<sup>1</sup> Deconstruction. Britannica veebientsüklopeedia.

# 1. AJALUGU

Raadi lennuvälja ajalugu ei saa võtta eraldiseisvana, vaid peab käsitlema koos Raadi mõisa ja Eesti Rahva Muuseumiga. Seda selle tõttu, et need on ajalooliselt omavahel seotud nii asukoha kui ka nende paikade valdajate näol. Raadi lennuvälja sünnilugu saab alguse mõisast ja selle tegevus lõppeb Eesti Rahva Muuseumiga.

## 1.1 Militariseerimisest demilitariseerimiseni

Selles peatükis on lähemalt uuritud Nõukogude perioodil tekkinud militaaralade tagamaid Eestis ja sõjale järgnenud endiste sõjaväepiirkondade taaskasutamise võimalusi. Annan lühikese ülevaate vabanenud aladega kaasas käivatest probleemidest.

Nõukogude Liidu suureks edasikandvaks jõuks oli sõjavägi, mistõttu käis kõigis liikmesriikides tohutu militariseerimine. Nõukogude sõjalise mõjusfääri jaoks omandasid kõik Balti riigid kriitilise tähtsuse. Oma strateegilise asukoha tõttu olid Balti riikide sõjaväe võtmelinnad, ka Tartu, potentsiaalsed märklauad kommunismivastases võitluses Ameerikale, Suurbritanniale ja NATO vägedele tuumapommirünnakuks külma sõja ajal.<sup>1</sup>

Eesti territooriumil toimus 1940.-1980. aastatel massiline militariseerimine. Kui 1994. aastal, kolm aastat pärast riigi taasiseseisvumist, viimased Nõukogude sõjaväeosad riigist lahkusid, jäi neist maha ligikaudu 85 000 hektarit (peaaegu 2% Eesti riigi pindalast) sõjaväealaid. Iseseisvunud riik hakkas selle tõttu otsima võimalusi, kuidas kõige otstarbekamalt endisi militaaralaid taaskasutada. Kusjuures nendele küsimustele vastamine oli tähtis poliitilisest, majanduslikust, sotsiaalsest ja keskkondlikust aspektist, sest suurt rolli mängis Eesti geograafiline asukoht NATO riikide ja Venemaa piirialal. See teeb Raadi sõjaväelennuvälja heaks näiteks, kui keeruline on demilitariseerida endist okupatsioonijärgset sõjaväeala.<sup>2</sup>

Eesti polnud muidugi ainus riik, mis otsis endistele kasutuseta jäänud sõjaväealadele kasutust. Võiks öelda, et sellistele militaarobjektidele uue funktsiooni andmine oli sõjajärgses Lääne ühiskonnas väikestviisi eneseabi ülesanne, mis aitas kaasa riikide

---

1 Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 152-155

<sup>2</sup> Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 118

taastumisele saadud traumadest. Juureldi pikalt ja põhjalikult, kas oleks mõistlik sellised alad anda uuesti sõjaväe kasutusse, korrigeerida neid piisavalt tsiviilkasutuseks sobivaks või jätta lagunema ehk anda tagasi loodusele.<sup>1</sup>

Külma sõja järgses maailmas on enamikel Lääne maailma riikidel käes olnud palju kasutuseta seisvaid sõjaväeterritooriume ja taristut. Suur osa neist sõjaväebaasidest paiknesid linnade vahetus läheduses, mis annaks võimaluse kohalikku linnaelustikku märkimisväärselt rikastada, võttes need paigad muuks otstarbeks kasutusse. Näiteks viimastel aastakümnetel on tegeletud vanade militaaralade tsiviilkasutusse võtmisega. Vanad sõjaväe lennubaasid on saanud uue kasutuse arenguprojektide näol, kus need on muudetud elamu-, haridus- või rekreatsioonipiirkondadeks. Loodud on suisa uusi linnu. Paraku on see pigem väike osa ning suuremalt jaolt seisavad endised kaitserajatised lihtsalt kasutuseta. Kõige rohkem on demilitariseerimisega rinda pistetud Põhja-Ameerikas, Lääne-Euroopas ja endise Nõukogude Liidu territooriumil Ida-Euroopas.<sup>2</sup>

Eesti puhul oli väga oluline asjaolu, et meie aladel paiknenud sõjaväeosad ja nende mastaap näitas meid välisriikidele otsese Leningradi käepikendusena. Eesti asukoht oli määrava tähtsusega, mis tingis vastava territooriumi kasutamise. Eesti oli ühendatud Leningradi õhutõrjega. See opereeris läbi Haapsalu, Pärnu ja Tapa lennubaaside. Tartu õhuväebaas, mis oli osa Smolenski õhuarmee strateegilisest pommi- ja transpordirügemendist, oli üks Euroopa suurimate seast. See võimaldas hoiustada tuumapommi.<sup>3</sup>

Kokku oli Eestis Nõukogude režiimi ajal 160 nõukogude sõjaväebaasi ja garnisoniala, millele lisandus 505 erineva suurusega sõjaväeala. Arvatav sõjaväelaste arv Eestis aastal 1984 oli 122 480, koos pereliikmetega kokku suisa 147 480 inimest. See moodustas ligikaudu 10% tolleaegsest elanikkonnast. Tartus viibis neist 9000 (Rahva Hääl, 1989) (Joonis 1).<sup>4</sup>

---

1 Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 118

2 Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 148

3 Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 122

4 Samas

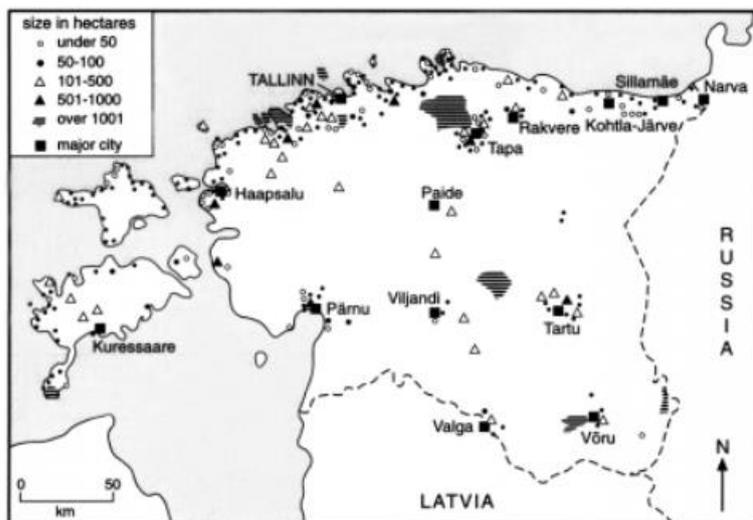


Fig. 3. Militarisation of Estonia during the Soviet period. The location of military areas. After: *Eesti Ekspress*, 1994b.

121

Joonis 1. NL sõjaväe maakasutus Eestis. *Allikas*: Jauhiainen J. toetus oma tekstis „Militarisation, demilitarisation and re-use of military areas: The case of Estonia” viitele „Eesti Ekspressist”

Veel üks Raadi sõjaväelennuvälja huvitavaid kurioosumeid on, et olles ise üks suurimaid Nõukogude lennuvälju Euroopas, asus see Tartu kesklinnast jalutuskaigu kaugusel. Põhjuseid, miks Raadi oli strateegiliselt nii tähtsal kohal Nõukogude sõjalennuväljade seas, on erinevaid. Esiteks on sellel alal head kliimatilised tingimused. Samuti oli Tartu lähedus plussiks, sest seal oli piisavalt töajõudu, tagamaks sõjaväe alade laienemine ja areng. Kolmandaks ja mitte üldse vähemoluliseks põhjuseks oli asjaolu, et Tartu oli teada-tuntud kultuuriinimeste ja intellektuaalide linn. Sõjaväebaasi kohaloluga oli hea võimalus väga eestilikult meelestatud linna igapäevaelu mõjutada ja kontrollida.<sup>1</sup>

Raadi sõjaväelennujaama ümberkujundamine on üpris ainulaadne ettevõtmine. Paljud teised sõjaväebaasid on seadnud rõhuasetuse külma sõja pärandile, kuid Raadi puhul on oluline kogu selle ajaloo tervikkäsitlus. Algne mõisakompleks muutus lennuväljaalgeks, mis Nõukogude ajal omandas võõra võimu jaoks suure militaarse tähtsuse. Seejärel lagunema jäetuna rehve kogunud ja motosõpradele kiirendusvõimalusi pakkunud tühermaa ja lõpuks Eesti Rahva Muuseumi uue hoone kriitikat pälvinud vastuoluline asukoht.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 123

<sup>2</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 149

## 1.2 Raadi mõisa ajalugu

Nagu paljud teisedki kohad Eestis, on ka Raadi piirkond ajalooliselt esmaselt tuntud oma mõisakompleksi tõttu, mis koondas enda ümber suure territooriumi. Raadi mõisa mainimine linnamõisana toimus esmakordselt 16. sajandi keskel. Sellel on aegade jooksul olnud palju erinevaid omanikke, kes vahetusid erinevatel põhjustel. Riigivõimu vahetused, sõjad ja aadlikevahelised müügitehingud jätsid kõik erinevate omanike näol mõisale oma pitseri. Kõige pikema perioodi vältel oli Raadi mõis Liphartide omandis, püses nende käes viis põlvkonda, alates aastast 1751 kuni aastani 1919, mil Eesti Vabariik alustas mõisate võõrandamisprotsessi. Härrastemaja ehitati 1783. aastal ja seda laiendati 1840. aastal prantsuse arhitekt Franguet projekti järgi. Kooskõlas härrastemajaga kujundati ümber ka mõisapark (Joonis 2). Pargi kujundusprojekti autoriks peetakse maailmakuulsat maastikuarhiekti Peter Joseph Lennéd.<sup>1</sup>



---

<sup>1</sup> Rosenberg, T. (2010). Raadi varasest minevikust. Lk 28–29

Joonis 2. Vaade Raadi mõisahoonetele ja -pargile 1905. *Allikas: Eesti Rahva Muuseum (ERM Fk 2921:4)*

Raadi mõisa hiilgeajaks saab kindlasti lugeda 19. sajandi esimest poolt, mil tuntud muusikud ja kunstiinimesed olid salongis tihedad külalised. Koguni tsaar Paul I abikaasa Maria Fjodorovna olevat olnud Raadi mõisa pargist vaimustuses. Mõisa külastav seltskond oli kultuurne ja mitmekülgne. Liphartide kunstikogu oli märkimisväärne ja väga hinnatud. 19. sajandi lõpus ja 20. sajandi alguses hakkas Eesti baltisaksa mõisakultuur langema ja pärast Liphartide lahkumist Esimese maailmasõja aegu jagati maad laiali.<sup>1</sup> Esimese Eesti Vabariigi ajal oli mõisahoone Tartu Ülikooli põllumajandusteaduskonna, sõjaväe ja Eesti Rahva Muuseumi kasutuses. Hoonestust ehitati ümber ja lisandus täiesti uusi ehitisi.<sup>2</sup>

Mõisakompleks sai Teises maailmasõjas Vene ja Saksa vägede vahelises lahingus palju kannatada (Joonis 3). Sõja lõpus omastas Nõukogude sõjavägi Raadi mõisa ja selle maad, muutes terve ala militaarterritoriumiks. 1940. aastaks oli 100 hektarit mõisa maast rekvireeritud, et laiendada olemasolevat lennuvälja Vene lennuväe baasile sobivaks.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Raadi mõis. Eesti Rahva Muuseumi kodulehekülg

<sup>2</sup> Piirimäe, H. (2010). Raadi mõis Tartu Ülikooli teenistuses. Lk 88–89

<sup>3</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 150-152



Joonis 3. Vaade Raadi mõisahoonetele 1945. *Allikas:* Tartu Linnamuseum (TM F 50:150)

### 1.3 Eesti rahva muuseumi ajalugu

On märkimisväärne, et Tartusse rajati Eesti Rahva muuseum juba 1909. aastal, kuigi Eesti oli veel osa Vene Impeeriumist.<sup>1</sup> Eesti Rahva Muuseum kolis Raadi mõisahoonesse 1922. aastal. 1944. aastal sai mõisahoone sõjas laastavalt kannatada, õnneks oldi eelnevalt muuseumi eksponaadid mõisahoonest välja kolitud. Sealt edasi jäi mõisa territoorium aastakümneteks Nõukogude Liidu käsutusse.<sup>2</sup>

Pärast Vene vägede lahkumist hakati plaanida Eesti Rahva Muuseumi naasmist Raadile, kuid kolimine takerdus raha puudumisse. Lõpuks eraldati piisavalt raha ja 2004. aastal restaureeriti uute hoidlate tarbeks mõisa abihooned.<sup>3</sup> Sellele eelnesid alates 1996. aastast Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Seltsi toimetused Raadil. Tähistati erinevaid rahvakalendri tähtpäevi ja korrastati mõisa territooriumi. See tõi kokku palju rahvast ning aitas taastada Raadi piirkonna sidet linnarahvaga.<sup>4</sup> Aastal 2005 alustati uue Eesti Rahva Muuseumi hoone arhitektuurivõistlusega. Konkursile

<sup>1</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 150-152

<sup>2</sup> Ajalugu. Eesti Rahva Muuseum

<sup>3</sup> Siimets, Ü. (2010). Raadi tagastamine Eesti Rahva Muuseumile. Lk 230

<sup>4</sup> Sild, M., Madisson, S. (2010). Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts toimetab Raadil. Lk 264



laekus 108 võistlustööd, millest žürii valis võidutööks nimega Memory Field, autoriteks Dan Dorell, Lina Ghotmeh, Tsuyoshi Tane. Uus hoone valmis 2016. aastal (Joonis 4).



Joonis 4. Vaade uue Eesti Rahva Muuseumi hoonele 2018. *Allikas:* Eesti Rahva Muuseum

## 1.4 Lennunduse algus Raadil

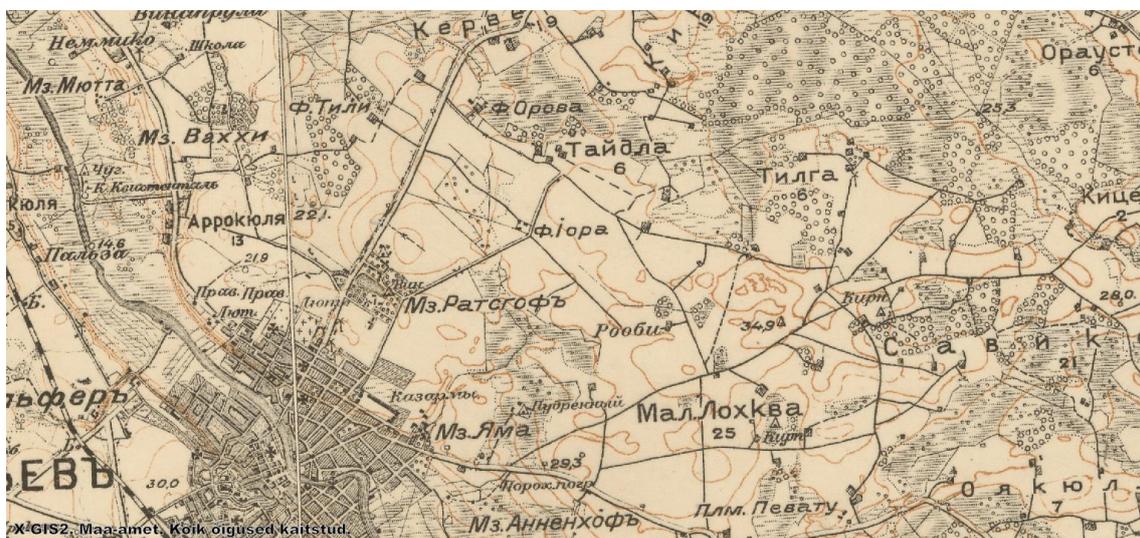
Mõisa ümbritsev maavaldukas oli piisavalt suur, et anda lennuhuvilistele mõisnikele võimalus oma kirega tegelemiseks. Nii sündiski, et 1912. aastal toimus Raadi põldude kohal esimene õhulend Eestis. Selle ajaloolise lennu pani toime tuntud Vene lennunduspioneer Sergei Utotškin. See märkimisväärne sündmus pani aluse Tartu ja tegelikult terve Eesti lennundusajaloole. 1914. aastaks oli mõisahoone lähedusse põllule juba rajatud spetsiaalne ettevalmistatud rada, kuhu maandus väike lennuväebrigad. See omistab Raadi mõisale kõige varasema sõjalise lennuvälja tähtsuse. Kui 1918. aastal kuulutati välja Eesti iseseisvus, siis 1919. aastal, pärast lühikest Nõukogude võimu okupatsiooni, rajati mõisa maadele kaks angaari. Nendega koos asus Raadil väike Eesti sõjaväe lennuüksus.<sup>1</sup>

Üle terve sajandi, aastatel 1796-1918, asus Vene tsaari armee sõjaväeüksus Tartu linna servas Raadi ja Tartu kesklinna vahelisel alal. Eesti enda sõjaväeüksused kasutasid sama ala esimese vabariigi perioodi vältel, mille tõttu on see Tartu osa

---

<sup>1</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 150-152

olnud alati militariseeritud ja mille pärast ammu enne Nõukogude okupatsiooni ristis tunnustatud Eesti geograaf Edgar Kant selle piirkonna Kasarmlaks (Joonis 5).<sup>1</sup>



Joonis 5. Vene kaheverstane kaart 1895-1918: Raadi. Allikas: Maa-ameti kaardiserver

## 1.5 Lennuvälja ajalugu

Paraku on lennuvälja puuduvad ajaloolised materjalid teineteisega veidi vastuolus ning palju infot pole saada, sest tegemist oli Nõukogude sõjaväerajatisega. Näiteks omistatakse esimese betoonmaandumisraja ehitamist nii Nõukogude armeele kui ka Saksa sõjaväele. Raadi sõjaväelennuvälja ajalugu vääriks eraldi uurimist ja oleks huvitav teema omaette uurimistööks. Selles peatükis olen püüdnud panna ajaloolised sündmused ja ehitusetapid loogiliselt kronoloogilisse järjekorda.

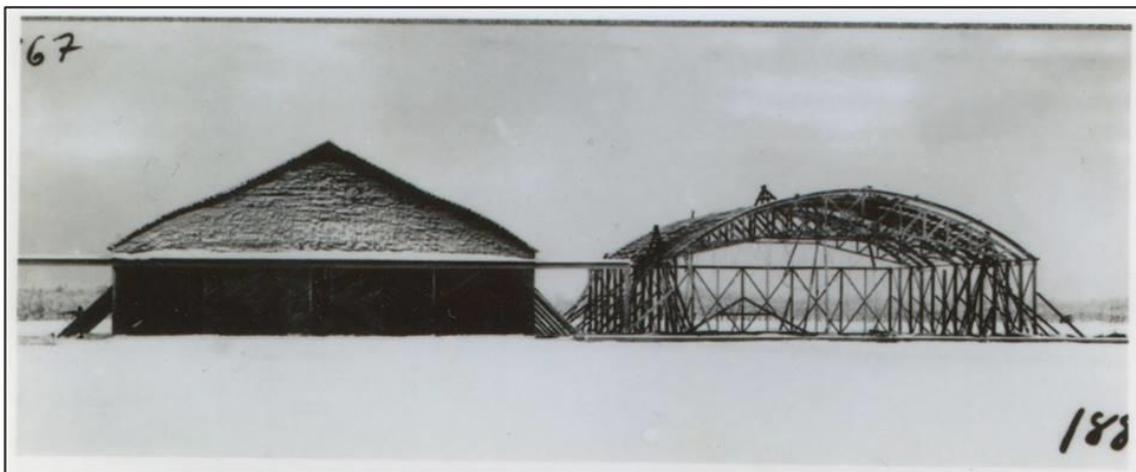
Sergei Utotškini 1912. aasta esimene mootorlennuki lend Raadi mõisa põldude kohal oli ka esimene mootorlennuki õhkutõus Eesti õhuruumis. Pärast Eesti iseseisvumist kolis Raadile lennurügemendi 2. eskadrill ning aastal 1919 viidi Raadile kaks Pirta lennujaama angaari (Joonis 6). Need asendati 1930. aastate alguses Rooski tänavale ehitatud esimese raudbetoonist lennukiangaariga (Joonis 7).<sup>2</sup> See 1936. aastal valminud lennuväeangaar oli meie enda inseneeria uhkuse August Komandanti üheks esimeseks suuremaks tööobjektiks pärast ülikooli.<sup>3</sup> 1939. aastal valmis juurde teine angaar (Joonis 8-9). Rooski tänava pikendusel asunud väikest lennuvälja kasutati nii

<sup>1</sup> Samas

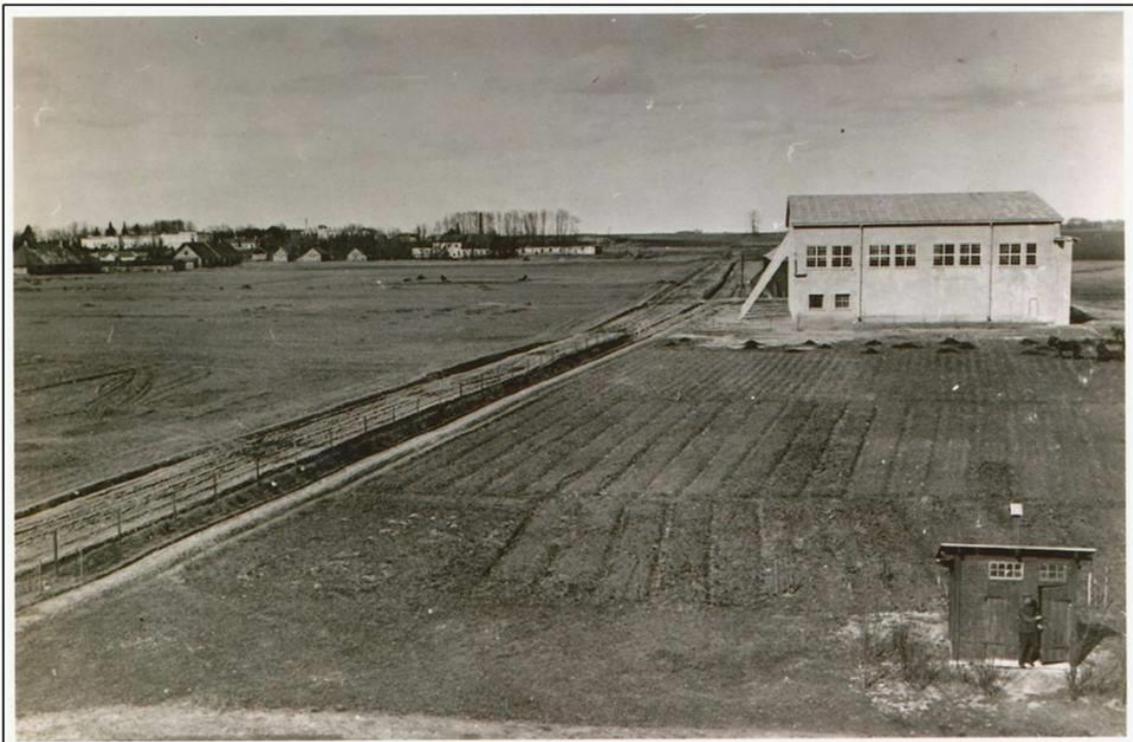
<sup>2</sup> Tähiste, A., Mõniste, M. (2017). „Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste analüüs. 19. ja 20. sajand“. Raadi lennuvälja stardirajad, ruleerimisteed ja lennukite seisuplatsid. Lk 2

<sup>3</sup> Lige, C.-D. (10.05.2019). Julgus liigutada piire. Sirp

sõja- kui ka tsiviillennukid 1940. aastani (Joonis 9). Pärast seda langes lennuväli Nõukogude Liidu võimu kätte.<sup>1</sup>



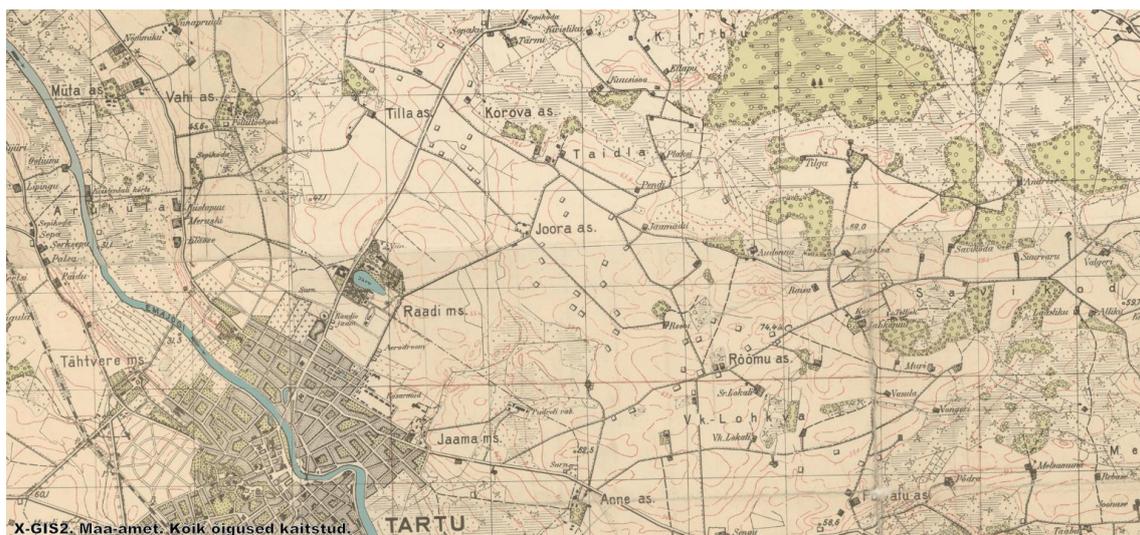
Joonis 6. Tartu aerodroomi puidust angaapid 1919-1920. *Allikas:* Facebooki grupp „Nostalgiline Tartu“. *Jagas:* Ruth Keskaik



Joonis 7. Esimene raudbetoonist angaar, taga vasakul Raadi mõis. *Allikas:* Facebooki grupp „Nostalgiline Tartu“. *Jagas:* Ruth Keskaik

---

<sup>1</sup> Raukas, A. (2010). Tartu Raadi sõjaväelennuvälja süünd ja kuulsusetu lõpp. Lk 204



Joonis 8. Eesti topograafiline kaart 1923-1935: Raadi ja kasarmud. Allikas: Maa-ameti kaardiserver



Joonis 9. Lennuk, taga vasakul kaks lennuki angaari 1936 . Allikas: Facebooki grupp „Nostalgiline Tartu“. Jagas: Ruth Kesipaik

Allikate erinevus tuleb välja esimese betoonist stardiraja rajamisel. Üks allikas väidab, et selle rajasid Nõukogude väed<sup>1</sup>, teine allikas, et seda tegid hoopis sakslased.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 152

<sup>2</sup> Tähiste, A., Mõniste, M. (2017). „Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste analüüs. 19. ja 20. sajand“. Raadi lennuvälja stardirajad, ruleerimisteed ja lennukite seisuplatsid. Lk 2

Teises maailmasõjas sai Vene vägi Eesti enda kontrolli alla tagasi. Nõukogude režiimi algul oli kogu Raadi piirkond sõjas kannatada saanud, kuid stardirada oli sõjas terveks jäänud. Algas intensiivne lennuvälja laiendamine Nõukogude Liidu sõjaväebaasile sobivaks.<sup>1</sup>

1946. aastal teatise saanud kohalikel talunikel oli kohustus oma maad vabastada. Juba järgmisel aastal rajati lennuväljast ida suunal sõjavangilaager, mille vangid vangid aitasid lennuvälja laiendamise ehitustöödega.<sup>2</sup>

Praeguse autode müügipunkti ja harjutusrajale rajati esimene betoonmaandumisrada suurtele lennukitele. Suur osa jõukast Jooras asundusest jäi uue lennuvälja alla (Joonis 10-12).<sup>3</sup> Aastatel 1950–1960 sai Tartust välismaalastele suletud linn. Sel ajal kujunes Raadist strateegiliste kaugpommitajate lennuväli. Oluliselt laiendati ka lennuvälja territooriumi ning sellest sai üks Ida-Euroopa suurimaid sõjaväelennuvälju.<sup>4</sup> 1952.-1956. aastatel ehitati välja 2500 m pikkune strateegiliste lennukite maandumisrada. Järgnevatel aastatel lisati sellele 500 m raskelennukite Backfire teenindamiseks (Joonised 11-12). 1957. aastaks olid kõik kohalikud elanikud sunnitud oma kodudest lennuvälja laiendamise tõttu lahkuma.<sup>5</sup> 1950. aastatel hindas USA sõjavägi Raadi lennuvälja tähtsusele 13. Nõukogude sõjaväelennuväljaks, mille tõttu oli see kantud suisa tuumarünnaku sihtmärkide nimekirja.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 152-155

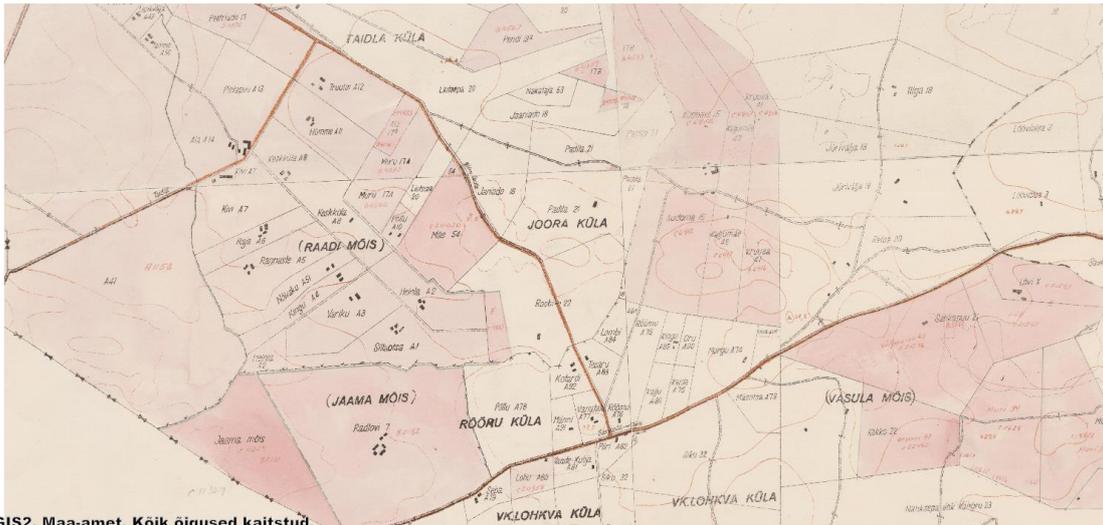
<sup>2</sup> Samas

<sup>3</sup> Raukas, A. (2010). Tartu Raadi sõjaväelennuvälja sünd ja kuulsusetu lõpp. Lk 204

<sup>4</sup> Tähiste, A., Mõniste, M. (2017). „Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste analüüs. 19. ja 20. sajand“. Raadi lennuvälja stardirajad, ruleerimisteed ja lennukite seisuplatsid. Lk 2

<sup>5</sup> Raukas, A. (2010). Tartu Raadi sõjaväelennuvälja sünd ja kuulsusetu lõpp. Lk 204

<sup>6</sup> Tähiste, A., Mõniste, M. (2017). „Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste analüüs. 19. ja 20. sajand“. Raadi lennuvälja stardirajad, ruleerimisteed ja lennukite seisuplatsid. Lk 2

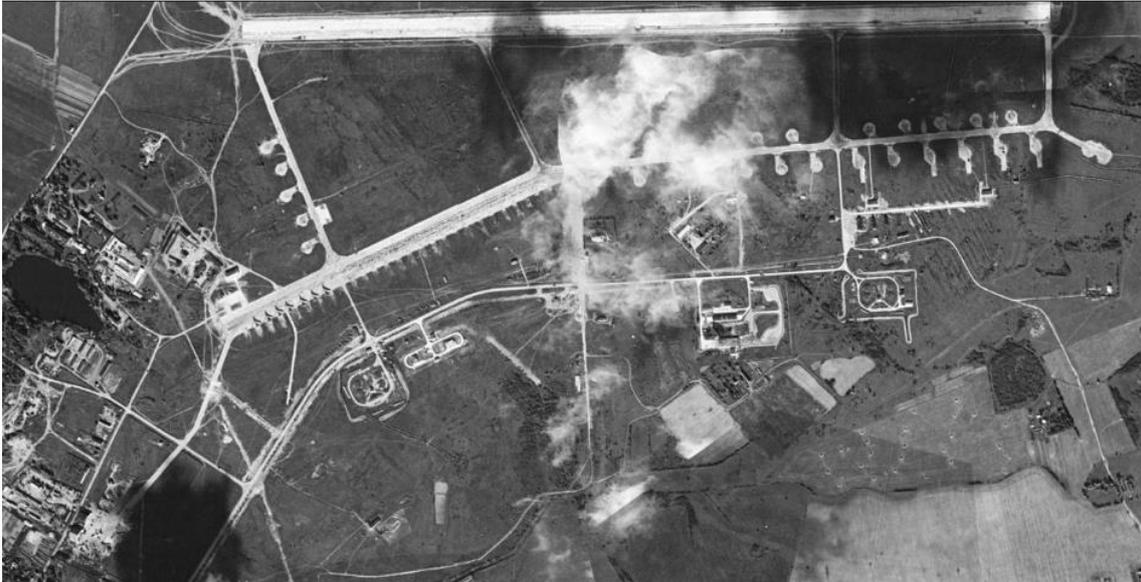


X-GIS2. Maa-amet. Kõik õigused kaitstud.

Joonis 10. Skeemiline kaart 1931-1941: Raadi ja Joora. Allikas: Maa-ameti kaardiserver



Joonis 11. Raadi lennuväli 16.03.1965. Allikas: Militaar.net  
<http://militaar.net/phpBB2/download/file.php?id=21540&mode=view>



Joonis 12. Raadi lennuvälja ortofoto 02.10.1965. *Allikas:* Militaar.net

Lennuvälja territooriumil ladestatud varustus suurenes, lennukeid ja mürske toodi juurde. Kunagist kaunist mõisahoonet kasutati nüüd laoruumina ning talli tankide parkimismajana. Betoneeritud lennukite seisuplats ümbritseti kõrgete vallidega, ennetamaks pommikildude lendamist juhul, kui baasi rünnatakse.<sup>1</sup>

Lennuväljal olid kaks lennuteeninduspataljoni ja transpordilennuväe ning kaugpommitajate polk. Diviisi staap asus Tartu linnas, Ülikooli tänav 8. Sõjaväe lennuvälja varustavad laod asusid erinevates kohtades, et rünnaku puhul tabamise ohtu hajutada. Selleks oli tuumapommiladu Aki metsas, ründepommide ladu Maramaal, raudteeharuga kütuseladu Kärknas ja sideväeosa koos ladudega Kabinal. Lennuvälja kaitseks sai rajatud õhutorjeteraketibaas ning pommitamiseks kasutati laeva polügooni.<sup>2</sup> Raadi lennuväljal asusid kokku üle 100 pommitus-, hävitus- ja transpordilennuki. Lennukite müra üle kurtsid pea kõik elanikud, eriti ebameeldivalt müristasid 1975.-1991. aastatel Backfire'i hävituslennukid.<sup>3</sup>

Lennubaasi tegevus oli tavakodanikele rangelt konfidentsiaalne ning Nõukogude võim püüdis varjata selle suurust ja tähtsust sõjaväele.<sup>4</sup> Raadi oli Vene sõjaväe omand ja

---

<sup>1</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 152-155

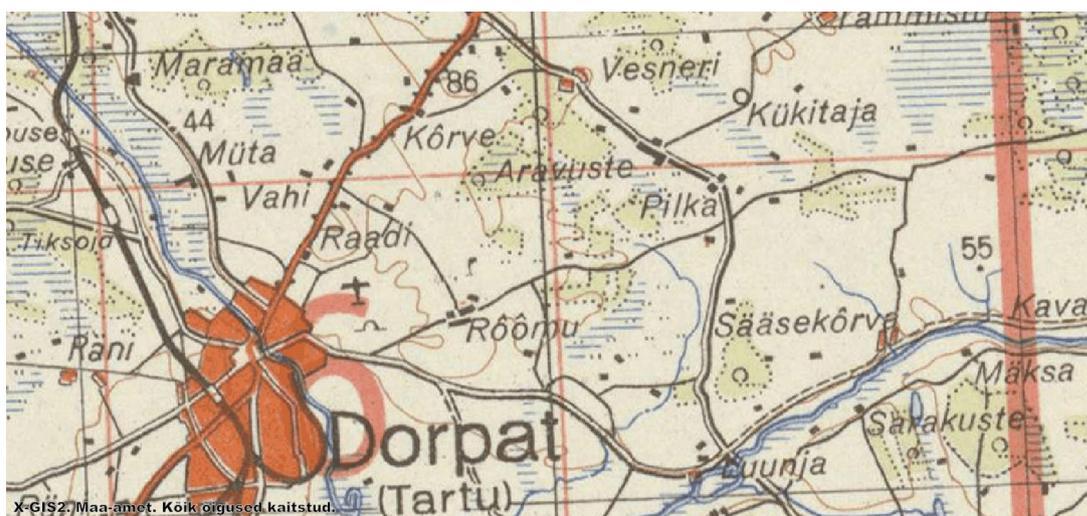
<sup>2</sup> Raukas, A. (2010). Tartu Raadi sõjaväelennuvälja sünd ja kuulsusetu lõpp. lk 205

<sup>3</sup> Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 125

<sup>4</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 152-155

Kaitseministeeriumi objekt, kuhu oli keelatud ilma loata siseneda. Selle keelu rikkumisel oli lubatud kasutada relva.<sup>1</sup> Territooriumile planeeritud taristu oli organiseeritud nii, et väljastpoolt poleks seda lihtne hoomata.<sup>2</sup>

Eraldi peab välja tooma, et ala oli suisa nii konfidentsiaalne, et isegi tolaeagsete kaartide peale pole lennuvälja märgitud. Seda vaid ühe erandiga, mis annab üksnes mõista, et Raadil asub lennuväli, kuid ei ole markeeritud selle mastaapsust ega taristut (Joonis 13). Võrdluses on välja toodud neli kaarti, mis on joonistatud ajavahemikul 1943–1998 (Joonised 13-16). Eriti märgiline on, et 1992. aastaks oli Eesti juba iseseisvunud, kuid ometi pole sellel kaardil mitte ainult lennujaama koha peal tühi koht, vaid seal polnud isegi mainitud Raadit kohana (Joonis 15). Kõigest kaks aastat hilisemal kaardil on aga terve lennuväli joonisele kantud (Joonis 16). See annab aimu, kui tugevalt oli lennuvälja salajasena hoidmine Nõukogude Liidule üleliidulise tähtsusega.



Joonis 13. Heereskarte 1943 - ...: Raadi lennuväli. Allikas: Maa-ameti kaardiserver

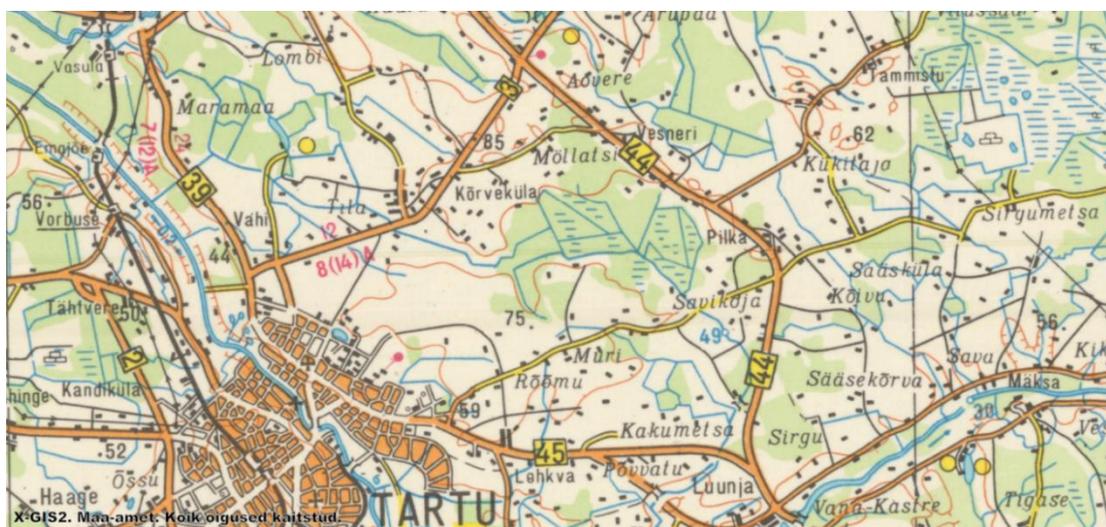
<sup>1</sup> Siimets, Ü. (2010). Raadi tagastamine Eesti Rahva Muuseumile. Lk 230

<sup>2</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 152-155

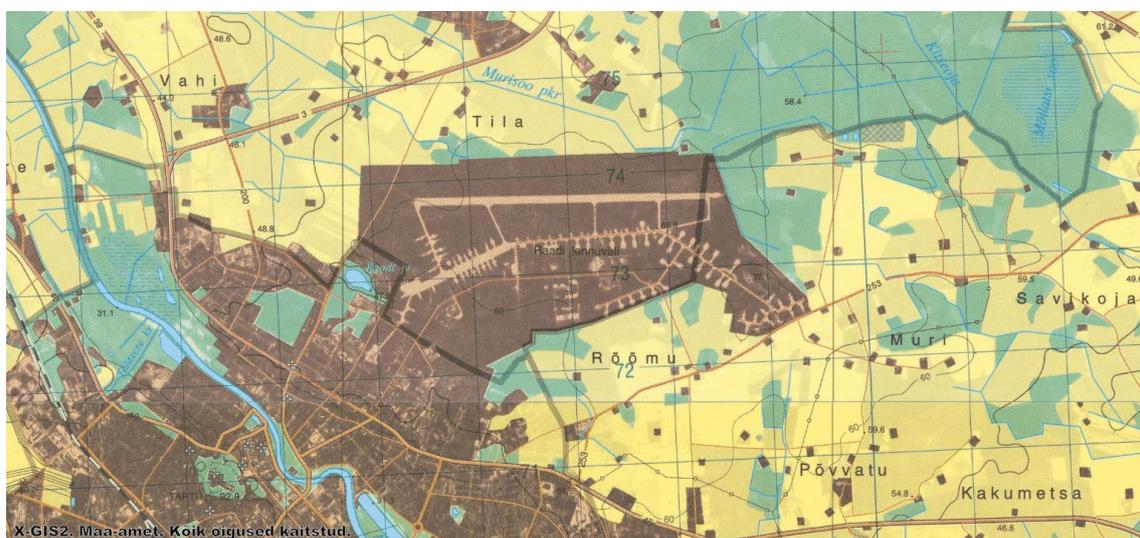




Joonis 14. NL katasrtikaart 1978-1980: Raadi lennuväli. Allikas: Maa-ameti kaardiserver



Joonis 15. Eesti kaart 1992: Raadi lennuväli. Allikas: Maa-ameti kaardiserver



Joonis 16. Eesti kaart 1994-1998: Raadi lennuväli. Allikas: Maa-ameti kaardiserver

Nõukogude Liidu linnadele omaselt oli ka Tartu äärelinnastunud ja puudus korrektne taristu. Sõjaväe lennuvälja lähedus mõjutas väga tugevalt linna kasvamise ja arengu kuju, sest teed ja struktuur ei saanud areneda itta või kirdesse. Orgaaniliselt arenedes oleks olnud loomulik areng keskusest Emajõe oru põhjast ühtlaselt igas suunas, kuid lennuväli takistas üht arengusuunda. Nii ongi Tartu saanud oma 20. sajandile omase asümmeetrilise kuju Raadi sõjaväelennuvälja ja kolhooside leviku asukohast tingituna.<sup>1</sup>

Tartu oli pooleldi suletud linn ja välismaalastel polnud lubatud seal ööbida. Ka kohalike elanike liikumisvabadus oli piiratud ning isegi Nõukogude Liidu kodanikud vajasisid seal ööbimiseks luba. Jälgiti, kes Tartust sisse-välja liikusid. Kuigi oma olemasolu püüti varjata, teadsid kõik Tartu elanikud suure sõjaväelennujaama olemasolust linna külje all. 1950. aastatel oli uudishimutsejatel kõrgematest kohtadest võimalik isegi lennuvälja näha, mis sest et igasugune tornidel ronimine oli just samal põhjusel rangelt keelatud (Joonis 17). Lennuvälja peakorter paiknes Tartu kesklinnas, mis tähendas sõjaväelaste igapäevast liikumist tänavatel. Samuti oli kuulda lennukite mootorite müra, mis sest, et lennusõite ja treeningoperatsioone tehti salaja. Elu Tartus ja Raadil oli igapäevase hirmu loori all, sest lennuvälja rünnak oleks lõppenud hulga tsiviilelanike hukkamisega.<sup>2</sup>



Joonis 17. Eemal TU-16 lennukid Raadi sõjaväelennuväljal 1957. Allikas: Facebooki grupp „Nostalgiline Tartu“. Jagas: Madis Meoma

<sup>1</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 157-158

<sup>2</sup> Samas, lk 155-158

Nii suure lennuvälja opereerimiseks oli vaja suurt sõjaväge, mille tulemusena töötas Raadi lennubaasis lõpuks 9000 sõjaväelast. Mõjukam seltskond majutati lennujaama territooriumil asuvasse villasse, muu personal paigutati lähedal Jaamamõisas asuvasse riiklikesse korteritesse, mille algselt sajast majast koosneva elamurajooni ehitamisel osales sõjavägi.<sup>1</sup>

## 1.6 Nõukogude Liidu järgne lennuväli

1980. aastate keskel algasid selged Nõukogude sõjaväe vastased liikumised, millest osad olid end maskeerinud keskkondlike eestvedamiste taha, kuid oli ka väga otseselt Eesti taasiseseisvumist nõudvaid seltskondi.<sup>2</sup> Nõukogude väed olid pidev meenusus jätkuvast okupatsioonist, varemeis mõisahoonest ja suletud linnaosast. Eestlased unistasid rahvuslikust ärkamisest ja hellitasid lootusi ERMi naasmisest Raadi mõisahoonesse.<sup>3</sup>

1993. aastal saadi lõpuks Vene väed Raadilt lahkuma, mille järel anti territoorium üle Eesti Kaitseministeeriumile, kes omakorda andis selle Eesti Valituse otsusega üle kohalikule võimule.<sup>4</sup> Veel mõni aasta pärast Nõukogude vägede lahkumist oli Raadi lennuväli kasutuses tsiviillennuväljana Tallinna ja Tartu vahel toimuvate ebaregulaarsete lendude jaoks.<sup>5</sup>

Iseseisvumise alguses oli maa Tartus ja selle lähistel juba täiesti saadaval, kuid okupatsioonist laastatud majandus ning väliskapitali vähesus aeglustas linnastumise arengutempot sovetijärgsel ajaperioodil. Raadi lennuvälja ümbruse edasine areng oli seda keerulisem, et terve endine lennuvälja territoorium klassifitseeriti tohutu reostuse tõttu jäätmaaks.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 152-155

<sup>2</sup> Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 125

<sup>3</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 158-160

<sup>4</sup> Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 125

<sup>5</sup> Tähiste, A., Mõniste, M. (2017). „Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste analüüs. 19. ja 20. sajand“. Raadi lennuvälja stardirajad, ruleerimisteed ja lennukite seisuplatsid. Lk 2

<sup>6</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 158-160

Valitsuse vahetumise järgselt suleti enamik linna sõjaväe tööstusharudest, mõnele üksikule leiti uus rakendus. 1995. aastal toimus Tartus rahvusvaheline seminar, mille raames käsitleti Raadi lennuvälja demilitariseerimist. Seminari käigus arutati võimaluste üle, kuidas liikuda endise sõjaväeterritooriumiga edasi, ja taaskasutamiseks leiti neli võimalikku lahendust: sõjaväelennuväli, tsiviillennuväli, lennuväljavälised lahendused nagu uusarendus, tootmine, äri ja kinnisvara, või hülgamine. Palju nüansse soodustasid lennuvälja kasutuselevõttu taaskord lennuväljana, näiteks kliimatilised eelsoodumused ja olemasolev taristu. Selle idee vastu aga rääkis ebameeldiv müra. Lennuvälja arendamine elurajooniks koos rekreatsioonialade, koolide, poodide ja muuga oleks aga väga kulukas ettevõtmine ning seati kahtluse alla selle majanduslik kasulikkus. Territooriumi hülgamise plaani miinuseks peeti ulatusliku keskkonnareostuse likvideerimise kulutusi.<sup>1</sup>

1990. aastate esimesed arengukavad nägidki tegelikult ette lennuvälja kasutamist lennundusalana, kuid lisaks eelmainitud negatiivselt mõjunale mürale oli ka ala infrastruktuur piisavalt lagunenu, mistõttu oleks see omakorda nõudnud lisakapitali. Lisaks oli Tartus juba tsiviillendudeks kasutusel Ülenurme lennujaam ja kahele nii lähestikku asuvale lennujaamale ei nähtud samuti mõtet. Polnud ühtset visiooni, kuidas edasi liikuda, ja nii hõivasid osa alast kasutatud autode edasimüüjad. Eesti Rahva Muuseumil õnnestus muuta osad mõisa hooned enda ladudeks. Prioriteediks muutus lennuvälja keskkonnasaaste elimineerimine ja tankide, laskemoona ning kütusepuhastite likvideerimine.<sup>2</sup>

Lennuvälja taastamise plaanidest loobuti 1999. aastaks. Uus Eesti Rahva Muuseum valmis Raadil 2016. aastal. Selle lahendus on inspireeritud lennuvälja stardirajast ning hoone justkui kerkiski selle pikendusena üles taeva poole.<sup>3</sup>

Raadi lennujaam kogus tuntuks oma territooriumil ladestatud vanarehvidega. Nende kogunemise protsess kestis aastaid ja Raadiga seostusid üha suuremad rehvimäed. Jäätmekäitlusfirma ei suutnud endale seatud kohustusi täita ja on nüüd maksejõuetuse tõttu likvideeritud, mille tõttu võttis riik vanarehvide likvideerimise

---

<sup>1</sup> Jauhiainen, J. (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Lk 125

<sup>2</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 158-160

<sup>3</sup> Tähiste, A., Mõniste, M. (2017). „Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste analüüs. 19. ja 20. sajand“. Raadi lennuvälja stardirajad, ruleerimisteed ja lennukite seisuplatsid. Lk 2

enda peale. Kokku likvideeriti 2020. aastal Raadilt 13 135 tonni vanarehve, muu hulgas tuli välja ka muid jäätmeid.<sup>1</sup>

Peale ERMi avamist on Raadi leidnud kasutust suurürituste korraldamiseks. Näiteks 2019. aasta suvel esines seal rokkbänd Metallica 60 000 pealtvaatajaga. 2020. aasta sügisel toimus Raadil autoralli maailmameistrivõistlus. Uus Tartu valla üldplaneering ja kohalikud detailplaneeringud nõuavad ERMi ümbrusesse uusi avalikkusele suunatud investeeringuid nagu hotellid ning spordirajatised. Nii loodetakse stimuleerida linna kasvu ja teha arendajatele endine militaarne jäätmaa atraktiivseks.<sup>2</sup>

## 1.7 Keskkonnareostus ja selle tagajärjed

Nõukogude armee ei hoolinud tekitatud keskkonnasaastest. Nende lahkudes 1993. aastal jäi Raadile järele väga suur saastehulk. Mitmetel erinevatel aastatel fikseeriti keskkonnasaaste eriti suureks.<sup>3</sup> Raadi järve, millest sõltub Tartu põhjavee puhtus, uputati lennukikütuse jääke ja suuremahulist prügi. Sinna lasti tankitõkkeid ja sadu tünne ning kaste, mis võisid sisaldada lõhkeaineid ja kemikaale. Kärknas asuvast lennukikütusehoidlast varustati Raadil asuvaid lennukeid maa-aluse kütusetrassi kaudu, kus toimusid vahel avariid ning kütus valgus pinnasesse, jõudes sealt edasi Raadi järve. Suure kütuselekke pärast pandi 1982. aastal järv isegi põlema. Sellega loodeti ulatuslikku saastet likvideerida. Alates Eesti taasiseseisvumisest on Raadi järve puhastamine olnud kohalikele prioriteediks.<sup>4</sup>

1992. aastal, mil Vene sõjavägi veel Raadil viibis, alustati keskkonnaseisundi hindamist. Vene võimud aga keeldusid üle andmast saneerimistöodeks vaja minevat tehnovõrkude plaani, mis raskendas tublisti töid. Saneerimistööd käisid aastatel 1992-1999. Kõige keerulisemaks ülesandeks osutus raketide vedelkütuse utiliseerimine. Mahutitega kokkupuude tekitas happepõletusi. Raketikütuse üheks väga mürgiseks komponendiks oleva samiiniga reostunud pinnast mõõdeti 1,6 m sügavuseni, kokku oli seda umbes 1000 m<sup>3</sup>. Saastunud väljakaevatud pinnas segati täitematerjaliga (turvas ja männikoor), mis seejärel komposteeriti. Bioloogiline täispuhastus võttis aega kolm aastat. Vajalikeks töödeks eraldati kolm miljonit krooni (ligikaudu 192 000 eurot), kuid rahuldavat tulemust ei saavutatud. 1993. aastal

<sup>1</sup> Raadi vana lennuväli sai rehvidest puhtaks. ERR (19.20.2020)

<sup>2</sup> Hess, D.B., Pae, T. (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. Lk 158-160

<sup>3</sup> Raukas, A. (2010). Tartu Raadi sõjaväelennuvälja sünd ja kuulsusetu lõpp. Lk 205

<sup>4</sup> Siimets, Ü. (2010). Raadi järv. Lk 226

määratles AS Kobras Raadi lennuväljal 605,55 t mustmetallide ja 316,15 t värviliste metallide jäätmeid, 94,1 t mineraalõlide ja 4,1 t värvijäätmeid, 414,4 t erinevaid kemikaale ning 2,6 t akusid. Hinnatavaks naftasaadustega saastunud pinnaseks arvati 1 040 325 t.<sup>1</sup>

1994. aastal tõkestati suurem reostuse jõudmine veekogudesse, kuid mingil määral immitseb seda põhjavette siiamaani. Reostuse suurimateks allikateks olid raketikütuse mahutid, kütusehoidlad ja jääsulatusvahendid. Reostatud pinnasekiht oli paiguti enam kui 1 m. Lennuvälja juhtimiskeskuse bensiinjaama juures olev põhjaveekiht oli kaetud 10 cm kütusekihiga. Leiti mürgiseid mikrokomponente ja kohati ulatus vee PH-tase üle 12. Naftasaadustega reostunud pinnast oli lubatust lausa kümneid kordi rohkem. Reostus oli kõikjal. Diklooretaani, süsiniktetrakloriidi, kloorpikriini ja muude ohtlike kemikaalide roostetanud vaadid seisid ladudes. Lennuvälja territooriumile kaevati kruusaauke, kuhu maeti erinevaid reoaineid. Nende maht ja levik on täpselt teadmata.<sup>2</sup>

## 1.8 Järeldused

20. sajand vapustas tervet maailma enneolematu sõjakultuuriga, mille tulemusel militariseeriti tohutu hulk maad. Külma sõja lõpuga vabanes suurem osa endisest sõjaväebaasidena kasutusel olevast maast ning lisaks sõdadest taastumisele järgnenud probleemidele leidsid paljud lääneriigid end ootamatu küsimuse ees – mida teha kogu selle pinnaga, mille otstarve nüüd järsku läbi on saanud? Sama otsuse ees seisis Eesti valitsus. Endiste militaarpirkondade kasutamiseks nähti kolme võimalust: anda need tagasi sõjaväe kasutusse, muuta tsiviilkasutuseks sobivateks uusarenduste, tootmis-, äri- ja kinnisvaramaana või alad hüljata, anda tagasi loodusele. Kõik need stsenaariumid vajasisid suuri investeeringuid ja seadsid keskkonnaalaseid katsumusi, mistõttu on jätkuvalt suur osa endistest sõjaväealadest kasutusest seismas, lastes loodusel võimutseda.

Raadi lennuväli sai alguse endistel Raadi mõisa põldudel, kuid oma tõelise mastaabi saavutas Nõukogude okupatsiooni ajal, muutudes üheks Euroopa suurimaks sõjaväelennuväljaks. Betoneeriti kilomeetrite viisi stardiradasid ja ruleerimisteid, rajati lennukite seisuplatse, mida ümbritsesid osaliselt betoneeritud ja varjualustega varustatud kaponiirid lennukite kaitseks, ning rünnakute korral võimaliku kaotuse hajutamiseks rajati erinevatesse piirkondadesse ladusid pommidele ja

---

<sup>1</sup> Raukas, A. (2010). Tartu Raadi sõjaväelennuvälja sünd ja kuulsusetu lõpp. Lk 205

<sup>2</sup> Samas

tuumalõhkepeadele. Oma tähtsusega Nõukogude Liidu sõjalises tandemis saavutas Raadi lennuväli kõrge koha USA tuumarünnaku nimekirjas. Nõukogude võimu soov lennuvälja saladuses hoida muutis terve piirkonna, ka Tartu linna elu palju keerulisemaks. Pika perioodi vältel polnud Raadit isegi kaardile märgitud ja Tartu muutus pooleldi suletud linnaks. Raadi lennuvälja küllastamine toimus ainult loa alusel ning sellest keelust üle astudes oli sõduritel luba kasutada relva.

Nõukogude sõjavägi jättis Raadilt lahkudes endast maha tohutu keskkonnareostuse ja trööstitu militaarhoonestusega jäätmaa. Ala jäi seniks looduse rüppe, kuni reostusega tegeleti ning vaieldi, mida piirkonnaga peale hakata. Ligikaudu 30 aasta jooksul on endisel lennuväljal ladestatud rehve, peetud kontserte ja muid väliüritusi, korraldatud kiirendusvõistlusi ning oma koha on kinnitanud automüügipunktid. Nüüdseks on ühe stardiraja lõppu ehitatud uus Eesti Rahva Muuseumi hoone, mis meelitab lennuväljale endisest rohkem inimesi ja elavdab muidu pigem kohalike seas kasutust leidnud kuid kõigile avatud endist militaarobjekti.

## 2. SARNASED OBJEKTID

Selles peatükis tutvustan kolme eriilmelist endist lennujaama, mille ajalugu ja uus lahendus on väga erinevad. Raadi lennuväljaga tegeledes soovisin tutvuda juba taaskasutust leidnud endiste lennuväljaaladega, et mõista sarnaseid probleeme ja murekohti, mis on tingitud ajaloolisest, ruumilisest, eetilisest ja emotsionaalsest kontekstist. Lahenduse leidnud objektidega tutvumine on hea viis vältida vigu ning õppida teiste kogemusest, samuti võivad need olla heaks inspiratsiooniallikaks, kuidas kasutada ära endise lennujaama ruumikust maastikuarhitektuurses lahenduses.

Siin toon välja kolm järgmist üksteisest erinevat objekti:

- Tempelhofi lennuväli Berliinis;
- Xuhuj Stardiraja park Shanghais;
- Summit park Ohios.

Need kolm ei ole ainsad funktsiooni vahetanud lennuväljad, küll aga on nad mahukad ja hästi õnnestunud projektid, mida tasub lähemalt uurida. Endiste lennuväljade kasutusotstarbe muutmine on aktuaalne ka mujal ning üha enam kerkib esile erinevaid lähenemisviise, kuidas vabanenud maa-alasid taaskasutada.<sup>1, 2</sup>

### 2.1 Tempelhofi lennuväli

Tempelhofi lennuväli on üle 300 hektaril laiuv roheala Berliini südames. Lennuväljal on väga kirju ja tume ajalugu, mille vältel on see olnud veiste karjamaa, Preisi sõjaväeõppuste asukoht, Preisi sõjaväevangla, Gestapo vangla ja koonduslaager ning lennuväli. 1920. aastatel hakati Tempelhofi kasutama lennuväljana, mis järk-järgult laienes tohutuks lennuvälja territooriumiks. 1896. aastal avatud Preisi sõjavangla, tuntud kui Columbia-Haus, suleti 1920. aastatel ja taasavati võimu vahetudes 1933.-1936. aastatel, mille jooksul elasid sunnitoölised lennuvälja alal puitbarakkides ja töötasid relvastuse tootmise. Selle vangideks olid intellektuaalid, kommunistid, sotsiaaldemokraadid, homoseksuaalid ja muud soovimatud kodanikud. Hinnanguliselt peeti seal kolme aasta jooksul 8000 kinnipeetavat. Hoonestus lammutati, et rajada Ernst Sagebieli monumentaallennujaama hoone. Sõjajärgselt asusid lennujaama hoones Ameerika õhujõud ja 1950. aastal avati lennuväli tsiviillennunduse jaoks.<sup>3</sup> Tempelhofist sai peamine sõlmpunkt, kus toimus

---

<sup>1</sup> Vt lisaks Lentoasemanpuisto ideekonkurss

<sup>2</sup> Vt lisaks Abandoned Forgotten & Little Known Airfields in Europe. Munich – Riem

<sup>3</sup> Copley, C. (21.12.2016). Curating Tempelhof: negotiating the multiple histories of Berlin 's 'symbol of freedom'



toidukaupade, ehitustarvete ja esmatarbekaupade maandumine Berliinis. Nii sai sellest nii-öelda värav Berliini ja Lääne vahel.<sup>1</sup>

Lennuväli avati üldsusele 2010. aastal, 18 kuud pärast sealse lennutegevuse lõppemist. Seal korraldatud moenäitust Bread & Butter saatis suur edu, meelitades kunstnikke ja loovinimesi üle kogu linna. Pärast seda hakkas asukoha vastu huvi üles näitama Tempelhof Projekt, mis avaldas 2013. aastal üldplaneeringu, sisaldades rahvusraamatukogu ja rohkete elamute ehitamist Tempelhoferdammi külje alla. Tempelhof esindab suurarendajate unistust: suur vaba puudeta roheala asub keset linna, ümbritsetuna juba olemasolevast taristust. Plaanile aga avaldati enneolematut vastumeelt ning rahvas mobiliseerus ühtseks grupiks ja 65% küsitlenuist hääletas arenduse vastu. See peatas tormilised projektid ja nüüd on võimalik ehitada vaid ajutisi ehitisi. Ala erinevaid osi renditakse välja ning üritused aitavad hoolduskulusid tasuda. Tempelhof oli üks filmi „Näljamängud: Mockingjay“ võttepaiku Berliinis.<sup>2</sup>

Endise lennuväljaga piirnevate kinnistute elamupindade hinnad on mitmekordistunud. Osad poliitikud on aru saanud, et linn ei võlgne oma suurt turistide arvu mitte ainult linnaruumile, vaid ka sallivusele ja mittekommertslikule välimusele ning mainele. Berliini tugevuseks ja eriliseks on mittetulundusettevõtmised, pöörased ideed ja värvikirevus.<sup>3</sup>

2010. aasta mais lennuvälja rohelalana avalikkusele avamine sai kriitikanooli inimeste poolt, kes pidasid sörkjooksu, tuulelohede lennutamist ja kogukonna aiandust lugupidamatuks, arvestades koha ajalugu. Kriitikale vaatamata võitis endine lennujaam aina populaarsust juurde ja meelitas külastama nii kohalikke kui ka turiste. Parki hakati tasapisi kutsuma Tempelhof Freinheitiks, mis tähendab Tempelhofi vabadust. Sellist nime peeti väga vastuoluliseks ja praegu on koht tuntud kui Tempelhofi lennujaam. Järk-järgult soovitakse korrastada ka lennujaama peahoonet ning võtta kasutusele erinevaid alasid. Kuna tegemist on tohutu ja massiivse hoonega, seisab selle kasutuskõlblikuks tegemine suuresti raha taga.<sup>4</sup>

Lennujaama ala on kasutust leidnud väga erinevate inimeste seas, võib isegi öelda, et see on arenenud omaette subkultuuriks. Samas pole pinged erinevate arvamuste

---

1 Copley, C viitas oma artiklis Curating Tempelhof: negotiating the multiple histories of Berlin's 'symbol of freedom' järgnevale allikale: Schmitz, F. (1997). Flughafen Tempelhof – Berlins Tor zur Welt. Lk 105

2 Williams, G. (20.06.2014). Developers Find New Use for Former Airports. Financial Times

3 Samas

4 Zadrzilova, D. (05.12.2020). Berlin Tempelhof: From Heritage Site to Creative Industry Hub?

osas lennuvälja kasutamise koha peal senini lahtunud ning endiselt ollakse eri meelt, kuidas oleks siiski kõige mõistlikum sellist kohta edasi kasutada. 740 000-pealine Berliini elanike grupp, kes hääletas suurarenduse vastu, peavad kindlustama ka territooriumi avatuks jäämise, samal ajal kui teiselt poolt on tugev surve muuta Tempelhofi lennuväli arendusprojektiks. Põhiargumendiks on elupindade suur nõudlus kesklinnas ja maa vähesus nende ehitamiseks.<sup>1</sup>

Praegu on Tempelhofi lennujaam kasutusel tohutu suure välisruumina Berliini kesklinna läheduses, ühendades mitmeid kvartaleid ning pakkudes imelist ja unikaalset puhverala kivikõrbe vahel. Seal on palju erinevaid sportimisvõimalusi jooksuradade ja treeningvahenditega, koerte väljakud, istumis-, pikniku- ja grillialad, kogukonnaaed ning atraktsioonid lastele, välikohvikud ja *pop-up* restorane ning silmi rahustav suur roheala, mida ilmestavad laiad stardirajad. Tegemist on tõesti omanäolise nähtusega, sest on haruldane, et nii suur tühi vabalt kasutatav ruum eksisteerib otse suurlinna südames. Berliinlased on ise selle üle väga uhked. Ala on tihedas kasutuses ja oma mastaabi tõttu ei tundu see erinevalt teistest Berliini parkidest kunagi olevat ülerahvastatud (Joonised 18-20).<sup>2</sup>

Pargil on toimiv kodulehekülg, kus saab tutvuda pargi reeglite, juurdepääsude ja sulgemiskellaegadega. Seal tutvustatakse lennujaama ajalugu, pargi erinevaid tsoone, huvitavaid toimuvaid ja juba aset leidnud projekte ning kajastatakse muud pargiga seonduvat.<sup>3</sup>



Joonis 18. Vaade Tempelhofi stardirajale. *Allikas:* <https://joven.iberia.com/en/tempelhof-park-an-aerial-jewel-in-the-heart-of-berlin/>

<sup>1</sup> Zadrazilova, D. (05.12.2020). Berlin Tempelhof: From Heritage Site to Creative Industry Hub?

<sup>2</sup> Autori enda kohakogemus (11.-26.07.2016)

<sup>3</sup> Tempelhofi pargi kodulehekülg



Joonis 19. Tempelhofi istumispukid vaatega rohealale. *Allikas:* Autori erakogu



Joonis 20. Tempelhofi kogukonnaaed. *Allikas:* Autori erakogu

## 2.2 Xuhuj Stardiraja park

Xuhui park Shangais on rajatud endisele Longhua tsiviillennuväljale Xuhuj jõe ääres. Lennuvälja säilinud stardirada pikkusega 1830 m ja laiusel 80 m ehitati 1948. aastal ning see oli lendudele avatud 2011. aastani. Lennuvälja asemele rajatud linearpark on suurprojekt tööstuspiirkonna taaselustamiseks, mille käigus korraldati liiklust, elustati Xuhuj jõe rannaala ja loodi avaliku ruumi terviklahendus uusarendustele, mis pargile kõrvalkruntidel hiljem järgnesid. Park pakub vaba aja veetmise võimalust lähedal asuvatele kogukondadele ja puhkust ümbritseva suure liiklusega tänava eest. Lennuvälja ajalugu toovad esile disainielemendid, nagu lennukitiiba meenutav pilt ja valgustus ning kergliiklejatele on loodud vaatega tõusev ja laskuv liikumine, mis

peaks sarnanema lennukis viibimise kogemusega. Palju on mängitud katendite, materjalide ja skaaladega, mis mitmekesistavad ruumilisi kogemusi (Joonis 21).<sup>1</sup>



Joonis 21. Vaade Xuhuj Stardiraja pargile. Allikas: <https://www.sasaki.com/projects/xuhui-runway-park/>

Sõiduteel on sõiduautodele mõeldud ridade arvu tublisti piiratud, et edendada ühistransporti ja soosida selle eelistamist isiklikule autole. Rajatud on korrektsed jalgrattateed. Erinevate liiklejate radu eraldavad kuus puude alleed, tekitades füüsilise eraldatuse sõiduautode ja jalgratturite ning jalgratturite ja jalakäijate vahele. See lisab alale tohutult rohelist, kuid muudab liiklemise ka palju turvalisemaks.<sup>2</sup>

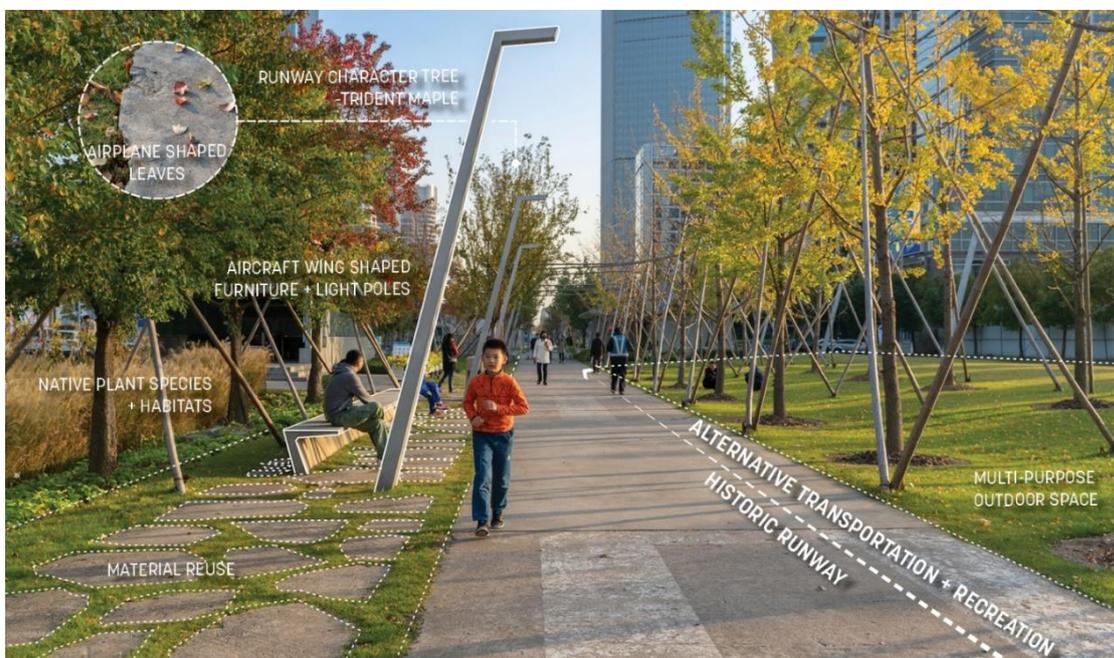
Park on kõigile ligipääsetav ja enamus atraktsioonidest on tasuta. See on aastaringse kasutusvõimalusega sihtkoht lähedal ning kaugemal elavale külastajale. Park meelitab seltskonda ligi ka kaugemalt, samuti saab võtta osa erinevatest ala toetavatest kultuuri ja maastikuprogrammidest. Palju on keskendunud taime- ja loomaliikide elupaikadele. Näiteks on loodud linnuvaatlusalu, liblikaaed, lõhnaaed ja erinevat sorti aiatüüpe, rikastamaks looduskeskkonda. Park on mitmekesine ja eriilmeline. Seal on aktiivseid alasid, kuid ka rahulikku istumist ja kulgemist soosivaid piirkondi. Mänguväljakud, mitmed erinevad puskkaevud, spordiväljakud ja palliplatsid, restoranid ning kontserdiplats loovad liikuvale ja tegusale inimesele palju väljundeid. Samas pakuvad eraldumisvõimalust allalastud aed, mitmed taskuaiad vaadetega jõe ja linnuvaatlussalule. Pargis on kasutatud esialgse betoonist raja

---

<sup>1</sup> Xuhui Runway Park. Arhitektuuribüroo Sasaki kodulehekül

<sup>2</sup> Samas

tükke jalakäijate ala kõrval muru sees oleva rajana (Joonis 22). Piirkondades, kus betoon oli parandamatult kahjustatud, moodustati uued betoonkattepaneelid. Ka muude elementide katendina oli esmaseks valikuks betoon, seda nii kõnnitee kui ka väikevormide puhul.<sup>1</sup>



Joonis 22. Vaade Xuhuj Stardiraja pargi mitmekesisele haljastusele ja betoonist raja kasutamisele kõnnitee kõrval. Allikas: <https://www.sasaki.com/projects/xuhui-runway-park/>

Xuhuj Stardiraja park on pärvinud ohtralt kohalikku ja ülemaailmset tähelepanu ning auhindu, kaasa arvatud IFLA AAPME 2020, PLAN, Fast Co Innovation by Design Awards ja MIPIM Asia Awards, Mandri-Hiinas esimese SITES Goldi sertifikaadi ja USGBC Massachusettsi peatüki SITE 2019 Green Building Market Leader Awardi.<sup>2</sup>

## 2.3 Summit park

Summit park asub Ohios, Ameerikas ja on rajatud kunagisele The Blue Ashi lennuväljale, mis oli aastatel 1921-2012 tegutsenud osariigi esimene munitsipaallennuväli. Linn kasutas teadlikult ära lennuvälja sulgemise kui uue arenemisvõimaluse ja hakkas vabanevale maa-alale planeerima võimast arendusprojekti koos suure ja läbimõeldud välisruumiga. Umbes kümmekonna aasta pärast rajati endisele lennuvälja territooriumile 53 hektarile laotunud Summit park. Park on rajatud koos 350 miljoni dollari suuruse kinnisvaraarendusega Suur-

<sup>1</sup> Xuhuj Runway Park. Arhitektuuribüroo Sasaki kodulehekül

<sup>2</sup> Samas

Cincinnati piirkonnas ning on oma mastaabi ja kõiksugu välitegevusega heaks katalüsaatoriks (Joonis 23).<sup>1</sup>

Blue Ash soovis lennuvälja alale aasta läbi kasutatavat avalikku ruumi, mis muutuks tõeliseks piirkonna aardeks ja keskuseks. Et sellist ruumi luua, viidi läbi palju uuringuid, korraldati mõttekodasid ja küsitlusi. Linnakodanikud olid väga huvitatud avaliku ruumi loomisest ning kiitsid heaks maksutõusu 0,25%, mille tulu läheb linna elukvaliteedi parandamisesse. See võimaldaski nii mahuka ja sisutiheda avaliku ruumi loomist, sest arendusprojekti eelarvest läks suisa 1/3 välisruumi tarbeks.<sup>2</sup> Park on keskendunud põneva vaba aja veetmise võimaldamisele. Seal on ruumi kontsertidele, söögikohtadele ja meelelahutusele. Pargis on erinevaid seikluslikke mänguväljakuid, arhitektuurse vormiga paviljone, esinduslik muruväljak ja eemal põhiatraksioonidest on vihmavee kogumistiik, mille vett kasutatakse pargi kastmissüsteemides. Taastatud on veekoridor, mis on loonud juurde palju elupaikasid ning mis tänu oma väikese ehitusmõjule mitmekesistab kohaliku ökosüsteemi.<sup>3</sup>

Pargile on loodud väga hästi toimiv ja loogiline kodulehekülg, mis katab kõik küsimused, alates võimalikust ruumirendist, pargi avamiskellaaegadest, järgmiste kontsertide mängukavadest kuni mänguväljakute ja atraksioonideni välja. Kodulehekülg on informatiivne ja hea võimalus esmakülastajal end alaga tutvavaks teha. See on hea näide suurarenduste positiivsest mõjust kogukonnale, kus lisaks kontori- ja elamupindadele luuakse kõiki kaasav tänapäevane pargiruum, mis rikastab kohalike elanike ja töötajate elukvaliteeti ning meelitab oma atraktiivsusega ligi veel kaugemaltki saabuvald külastajaid.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Former Airport Ready for Takeoff as World-Class Park. Maastikuarhitektuuribüroo MKSK kodulehekülg

<sup>2</sup> Summit pargi kodulehekülg

<sup>3</sup> Former Airport Ready for Takeoff as World-Class Park. Maastikuarhitektuuribüroo MKSK kodulehekülg

<sup>4</sup> Summit pargi kodulehekülg



Joonis 23. Vaade Summit pargile. Allikas: <https://redicincinnati.com/the-neighborhoods-at-summit-park/>

## 2.4 Järeldused

Raadi lennuväljale kõige sarnasema minevikuga on Tempelhofi lennuväli. Nagu ka Raadi, on Tempelhof siiani kummitav oma mineviku varjudega ja on inimesi, kes ei pea endiselt selle avalikku kasutamist õigustatuks. Pole infot, kuidas sellele vastuseisjad sooviksid näha praeguse pargina kasutatava lennuvälja ruumikasutust. Tegemist on tohutu suure alaga Berliini kesklinna läheduses ja tõenäoliselt ei jäetaks seda niisama jäätmaana seisma, vaid otsitaks mõni muu otstarve. Võib ju arvata, et samad inimesed, kes on vastu selle välisruumina kasutamisele, ei poolda kindlasti suuri arendusprojekte. Sarnane olukord on Raadi lennuväljaga, kus leidub samuti inimesi, kes ei arva, et endist Nõukogude lennujaama territooriumit peaks eraldi eksponeerima. Kuigi Raadi lennuväli on praegu mingilgi määral vabas kasutuses rohealana, on inimesi, kes ei pea õigeks sinna lisafunktsioonide tekitamist. Näiteks võib tuua uue ERMi hoone, mida teatud seltskond peab ausambaks Nõukogude režiimile.<sup>1</sup> Peab nõustuma, et Tempelhofi ajalugu on tõesti nukker, samas tulid 740 000 berliinlast kokku ja hääletasid üksmeelselt ala suurarenduseks muutmise vastu. Rahvas soovis seda ruumi kasutada ja rahvas tööpoolest kasutabki seda. See on hea näide, kuidas millegi, mis sümboliseerib represseerimist, saab muuta läbi selle kasutamise positiivseks ja meeleolukaks. Nüüd on selleks saanud igapäevaselt kasutatav välisruum, mille kasutajate erinev taust ja minevik segunevad kokku hästi

---

<sup>1</sup> Vt autori koostatud peatükki: 5.2 Küsitlus

toimivaks ruumiks. See tõstab küsimuse, kuidas käituda keerulise minevikuga ruumiga ning kas on võimalus selle lahendamiseks viisil, et kõik oleksid tulemusega rahul. Maastikuarhitektina leian, et koha minevikku annab integreerida uute funktsioonidega seda mäletades, kuid võimaldades rõõmsat kasutamist olevikus.

Stardirada ja Summit pargid on tsiviillennuväljad ning neil ei ole nii kirju minevik. Kummagi puhul polnud tõsist vastuseisu selle kasutusele võtmisel. Vastupidi, Summit park sündis koostöös inimeste arvamuste ja oma ala spetsialistidega. Kui Tempelhof on orgaaniliselt arenev ja kasutamisevajadustele vastavalt kasvav, siis Stardiraja ja Summit pargid said valmis suure rahastuse ja arenduste käigus. Mõlemad pargid on justkui puhvertsoonid elamu- ja äripiirkonna vahel, mille eesmärk on pakkuda uusarenduste kõrvale multifunktsionaalset ja põnevat vaba aja veetmise võimalust. Stardiraja ja Summit pargid erinevad omavahel selle poolest, et esimene toimib ka transiitruumina nii kergliiklejate kui ka mootorsõidukitele, olles lisaks pargialale ka põnev läbikäidav tänavaruum, samas kui Summit park on välisruum arenduse keskel ega ole kasutatav transiiteesmärgil. Stardirada ja Raadi peatänavat projektala on ühtmoodi lineaarsed pargid, mida läbib liiklus. Stardiraja projekteerimisel tegeleti autostumise vähendamise ja ühistranspordi propageerimisega, täpselt nagu Tartu vald soovib Raadi peatänavat näha. Mõlemad tõstavad esikohale kergliikluse ja vaba aja veetmise võimaluse ning soovivad näha alternatiivset liikumisviisi sõiduautole.



### 3. NÕUKOGUDE TONDI OTSINGUL

Selles peatükis on lähemalt välja toodud isikliku kohapõhise mälu pildi uurimise lähenemine ja läbiviimine. Nõukogude perioodist inimestesse jäänud seosed ja emotsioonid on muutunud mälusoppidesse talletunud kummitusteks, mida olen siin uurinud ja püüdnud üles leida. Dekonstruktivistlik lähenemine võtab lähtepunktiks eelnevalt uuritud ajaloolise materjali koos küsitluste ja foorumipostituste tulemustega ning harutab tulemused nende algpunktideni lahti, asetades lahti monteeritud killud taas kokku panemisel uude tänapäeva sobivasse linnaruumilisse vormi. Nõnda sünnibki Nõukogude tondi aktsepteeritavaks ja taltsaks muutmise maastikuarhitektuurses võtmes.

#### 3.1 Dekonstruktivistlik lähenemine

Dekonstruktivism on 1980. aastatel välja kujunenud arhitektuuriharu, mille olemuses võib näha sõjajärgse arhitektuuri pragmaatilise reeglipärasuse proovilepanekut. Erinevalt postmodernismist, mis pöördus inspiratsiooni otsingul tagasi ajalooliste motiivide ja dekoratsioonide juurde, väljendub dekonstruktivistlik arhitektuurikeel ennekõike väljakutsuvates, esmapilgul irratsionaalsena mõjuvates geomeetrilistes vormides ning mastaapides. Dekonstruktivism heidab kõrvale kirjutamata reeglid, mis nõuavad arhitektuuri sobitumist linnaruumi, ja seab kahtluse alla idee inimhõõtmelisest, inimkesksest linnaruumist kui objektiivsest tõesest.<sup>1</sup> Selline lähenemisviis sobitub suurepäraselt Raadi lennuväljale, mille hõõtmed nii betoonist ehitatud tohutute radade kui ka kaponiiride puhul on minetanud igasuguse inimhõõtmelisuse.

Enamgi kui hoonete arhitektuuris tuleb väliskeskkonna kujunduses esile dekonstruktivistliku stiili paradoksaalne grandioossus, mida toetavad mastaabid ja kontrast normaliseeritud keskkonnaga. 1980. aastatel valminud dekonstruktivistliku iseloomuga maastikuarhitektuursete projektide, nagu Pariisi *Parc de la Villette*'i puhul sai iseloomulikuks visuaalne killustatus ning vormide ja funktsioonide ebakõla, mis eitab nii klassitsistlikku sümmeetriat kui ka modernistlikku lihtsust.<sup>2</sup> Raadi lennuvälja kui raske ajalooga miiltaarobjekti puhul lisandub ruumi füüsilisele fragmenteerimisele ka emotsionaalne komponent – dekonstrueerimine toimub mitmel tasandil,

---

<sup>1</sup> Frampton, K. (2011). Moodne arhitektuur. Kriitiline ajalugu. Lk 327

<sup>2</sup> Samas, lk 327-328

<sup>3</sup> Pikemalt arutletakse dekonstruktivismi üle näiteks raamatus: Wigley, M. (1996). *The Architecture of Deconstruction: Derrida's Haunt*. The MIT Press

betonidesse valatud mastaabid leiavad vastukaja Eesti Rahva Muuseumi kogudes, ülisalajane sõjaväeobjekt avab ennast inimeste igapäevaelule.

Dekonstruktivistliku käsitluse eesmärgiks on ruumi avamine uuest vaatenurgast – omamoodi kõverpeeglist, mis põhineb samavõrd vaimsel kui ka füüsilisel restruktureerimisel. Sellelt lähenemiselt ei saa oodata ruumi ja ajaloo pehendamist, ammugi veel selle peitmist. Objekti ajalugu, selle mastaabid ja tähendus, mida see inimeste kohamälus kannab, on projektlahenduse lahutamatud komponendid ning nende lahti lammutamise ainsaks eesmärgiks on need uuel kujul uuesti kokku panna.

Raadi lennuvälja puhul on tegemist Nõukogude militaarajaloo objektiga, mis kannab endas põlvkondade ängi. Selle monumentaalne mass on küll vähem demonstratiivne kui tüüpilisemad ajastut ilmestavad paraadarhitektuuri näited, kuid kätkeb endas midagi vägagi reaalselt. Nõukogude linnade grandioossed paraadtänavad pidid vastu pidama vaid rahvamasside tähelepanule; Raadi lennuväljale olid suunatud tuumaraketid. Sellise objekti puhul ei ole võimalik rääkida tähenduse pehendamisest ega kõrvalevaatamisest. Vastupidi, dialoog totalitaarse sõjaväearhitektuuriga on vältimatu: seesama monumentaalsus, mis lennuvälja ja projektlahendust omavahel ühendab, loob ka ruumi erinevalt mõjuvate kontrastide jaoks. Dekonstruktivistlik ruumilahendus on oma definitsiooni poolest üheteaegu uurimus ja proovikivi ning sobitub oma lähenemise poolest Raadi lennuväljale suurepäraselt.

### **3.2 Küsitlus**

Magistritöö raames sai koostatud küsimustik, mille eesmärgiks oli saada teavet kohalike elanike emotsionaalsest seosest Raadi lennuväljaga, piirkonnaga üleüldiselt ja koguda mälu pilte Nõukogude perioodil lennuväljal toimuvast. Soovisin leida viisi mõistmaks Raadi lennuvälja kohavaimu tunnetuslikul ja emotsionaalsel tasandil. See on isiklik suhtumine ajalukku ja sellest räsitud paika. Inimeste arvamused, mälestused ja emotsioonid mängivad siinses töös väga tähtsat rolli. Küsimustiku koostamisel lähtusin, et vastajatel oleks lennuväljaga vanusest olenemata isiklik emotsionaalne side ja mälestused.

Küsitlus viidi läbi meilivahetuste teel ja sellele vastas viis inimest. Vastused laekusid ajavahemikul 27. märts kuni 24. aprill 2021. Vastanute seas oli kolm naist ja kaks meest, vanusevahemik jäi 33 ja 81 eluaasta vahele. Kõik vastajad on elanud Tartus

vähemalt Nõukogude perioodi lõpuaastatel, kahe vastaja perekond elab siiani Raadil, lennuvälja vahetus läheduses.

Vastanute seas on neid, kes seda aega paremini mäletavad, kolm. Emotsioonid Nõukogude perioodil toimuvaga seoses on üsna sarnased: käimisi reguleerivad piirangud, pidev hirm, küüditamise ja sõja kartus. Võõras võim ja Vene sõdurid tundusid hirmuäratavad ning kõigil vastanutest on olnud lapsepõlves tõsine sõjahirm, mida tihtipeale aktiveeris lähedal lendavate lennukite meeletu müra. Tuuakse välja hoonete ja tänavate kehva seisukorda ning võõrvõimu hoolimatust keskkonda ja inimestesse. Mainitakse sõjaväelaste demonstratiivset võimutsemist ja uhkeldamist. Tunti ka nukrust räämas ja hooldamata mõisavaremete pärast.

Raadi lennuväljaga seostub enamikele vastanuist keelatus ja salatsemine. Lennuväli oli piiratud ala, mille läheduses viibiminegi oli keelatud. Keeldude ja võimalike ohtude tõttu väiksemad lapsed sinna ei tükkinud, küll aga sattusid kaks vastanuist küllaltki lähedale keelualale teismeeas, kus kombiti veidi piire. Vastanute seas lennuvälja territooriumile salaja keegi ei läinud, kuid teati rääkida, et seda tehti ning keelust üle astunud hirmutati laskudega ja noomiti koolis klassi ees. Üks vastanuist kirjeldas, kuidas oli pimedas sõpradega lennukite maandumist vaatamas käinud ja lennuradade tulede sära imetlenud. 1988. aastal korraldati lennuväljal lennuväelaste päeva puhul avatud uste päev, mis andis kohalikele huvilistele võimaluse piiluda varem täielikult keelatud ala eesriide taha ning pärast pikalt järjekorras seismist isegi lennuki kabiini istuda.

Kõik vastajad kirjeldavad ilmekalt lennukite õhku tõusmisest ja läheduses tiirutamisest tekkinud lakkamatut müra, mis eluolu segas ning millest ei olnud kuskil pääsu. Näiteks toob välja üks vaimulikust vastanu, et oli iga kord kehva ilma eest tänulik, kui pidi Raadi surnuaial matusetalitust läbi viima, sest oli tavaline, et õhku tõusvate reaktiivpommitajate tohutu mõirgamine sundis püha toimingut lakkamatult katkestama. Lennukite alla kukkudes oli märgata suitsusambaid ja Raadi surnuaiale tekkisid siis uued hauad, mida juhtus enamasti korra aastas kevadeti.

Eraldi tuuakse välja massilist keskkonnasaastet ning üks vastanuist loob elava kujutluspildi külameestest, kes käisid ümbruskonna metsakraavidest kopsikutega torustikust väljavalgunud lennukikütust kogumas.

Küsimusele, kuidas on vastanute emotsioonid ajas muutunud, arvatakse, et umbes 30 aastaga on aeg kindlasti haavu parandanud ning tuntakse head meelt, et olukord

on muutunud ja võõrad väed on läinud. Ühel vastanuist on aga endiselt salajane hirm, et kõik naaseb ja lastelastel tuleb samuti tulevikus sõjaga silmitsi seista, sest mälestused hirmust ja repressioonidest on endiselt talle. Enamikul on negatiivsed emotsioonid läinud üle melanhoolseks kurbuseks, ühel vastanutest isegi vihaks, kuna inimkäsi on rikkumas nii rikkalikku ja põnevat poollooduslikku keskkonda. Tehislik militaarobjekt, mis on jäänud looduse hallata, võetakse tasapisi inimkasutusse tagasi ja on uusarendustele ära lubatud.

Nooremad vastajad pidasid teismeiga põhiliseks emotsionaalseks murdepunktiks, kus hirm koha, sõja ja müra ees andis teed avastusretkedele, seiklustele ja uudishimule ning lennuvälja vabanemisejärgsel perioodil veedeti seal piirkonda avastades palju aega. Just selle perioodi jooksul vormunud emotsionaalne side tekitab nendes vastanutes praegu sügavat kahjutunnet ala täisehitamise vastu ja pigem soovitakse lennuvälja ala näha rekreatiivse vaba maana, kus saab endistviisi „peitu minna“ ja „ära kaduda“. Kui varem meenutas lennuväli neile Nõukogude okupatsiooni ning keelutsooni täis hirmu ja keelde, siis teismeiga tõi neile avastamiseks suure vabanenud maa-ala täiesti teistsuguse vabadusega, mistõttu avaldatakse sügavat kahetsust, et seda emotsionaalset mälestust soovitakse lõhkuda.

Mis puudutab uut Eesti Rahva Muuseumi, on vastanud täiesti erinevatel arvamustel: kaks vastanut leiavad, et see on mälestusmärk kunagisele Nõukogude võimule ning seejuures absoluutselt kohatu ja üks vastanu lausa väldib sellise „monumendi“ tõttu lennuvälja avaliku ala kasutamist. Samas teised vastajad leiavad selle olevat suurepärase. Kirjeldatakse ERMi sobivust ruumilisse ja ajaloolisse konteksti ning hinnatakse väga positiivselt selle mõju linnaruumi arengusse. Leitakse, et just ERM koos Roosi tänavaga on pannud Raadi lõpuks kaardile, elavdades tervet piirkonda ning muutes selle elamurajoonist enamaks.

Kui üks vastanutest arvab, et Raadi lennuvälja edasise arengu peaks usaldama täielikult omaala professionaalide kätte, siis ülejäänud neli avaldavad väga intensiivselt arvamust, kuidas praegune võimas militaarne jäätmaa ei tohiks minna erakätte ja tuleks säilitada avalikkusele avatud alana. Tuuakse välja erinevaid ideid, millest kõik on seotud kultuuriürituste ja -hoonestusega. Näiteks peetakse lennuvälja heaks avaraks kohaks lisaks rekreatiivsetele võimalustele ka suurürituste läbiviimiseks ning üks vastanu peab seda sobilikuks asukohaks SÜKU-le.

Küsitluse vorm on esitatud Lisa 1.

### 3.3 Foorumi arutelu

Soovisin lisaks ametlikule küsitluse vormile anda inimestele võimaluse jagada oma emotsionaalset tagasisidet vabamas keskkonnas. Selle raames tegin internetilehele Facebook.com kinnisesse gruppi „Nostalgiline Tartu“ postituse, kus kutsusin kõiki liikmeid üles arutlema ja jagama oma mõtteid ning mälestusi Raadi lennuväljast. Sel viisil sain koguda materjali veidi teistsuguses võtmes suunavate küsimuste kammitsateta.

Postitus sai „Nostalgilise Tartu“ gruppi üles laetud 26. märtsil 2021. aastal ning ühe nädala jooksul kogus üleskutse koos minu tänuavaldusega kokku 91 vastust ja 12 jagamist. Selline vastuste hulk ületas kaugelt minu ootusi. Grupi liikmed olid kiirelt valmis vastama ja omavahel arutlema kõike lennuväljaga seonduvat. Postitustes kirjeldatakse Nõukogude perioodi aegseid mälestusi ja vahejuhtumeid ning taasiseseisvumisele järgnenud sündmusi ja olukordi, millest nii mõnigi oli traagiline, kuid sellele lisaks oli humoorikaid vahejuhtumeid.<sup>1</sup>

Nõukogude perioodist meenutatakse detailselt poiste salajast lennuväljal kolamist. Käidi ladudes radarite segamiseks mõeldud värvilisi alumiiniumbribasid, nii-öelda „puhukaid“ varastamas, mida oli lõbus elektriliinidesse visata. Nii läks tervel tänaval elekter ära. „Puhukad“ olid ka hea vahetuskaup muu väärtusliku ja põneva kauba vastu. Paraku juhtus selliste seiklustega vahel äpardusi, millest mõni lõppes traagilisemalt kui teine. Veidi vanemad poisid varastasid isegi laskemoona. Tartus oli rahvuslik konflikt aktuaalne teema, mistõttu oli käest kätte leviv laskemoon ohtlik kaup. Juhtus õnnetusi ja nii mõnigi üleastumine lõppes vanglakaristusega. Kuulujuttude põhjal arvati hinnas kaubaks olevat ka keemiarünnaku vastu mõeldud abikotikesed, milles peituvad keemilised ühendid leidsid kasutust mõjuainetena.

Suureks teemaks oli lennukite varuosad ja kõikvõimalike vahenditega hangeldamine. Näiteks 1963. aastal kukkusid alla kolm pommitajat ja lennukite kered tehti kiiresti kohalike poolt tühjaks ning viidi laiali. Üks postitaja jagas kogemust, kuidas oma isaga nõnda mitmel korral kaasas oli käinud ja näinud palju mehi lennukite ümber askeldamas. Lennuväljal käis tihe bensiinikauplemine. Aia nurgas olevast august anti sõjaväelastele tühjad kanistrid ja 10 kopikat liitri eest täideti need kütusega. See oli turuhinnast poole odavam. Suurem vaidlus foorumis keskendus sellele, kuhu läks suur osa Raadi lennuvälja ehitamisele mõeldud betoonist. Kuigi asukohas kokkuleppele ei jõutud, oli selge, et tõenäoliselt kasutati seda paljude suvilate ja

---

<sup>1</sup> Foorumipostitus Facebooki kinnisesse gruppi „Nostalgiline Tartu“, (26.03.2021)

elamute vundamendiks. Et lennualja territoorium oli väga suur, siis oli noortel poistel võimalik territooriumi kõrval asuvatelt kruntidelt lennualja alale ronida ja reeglina ei tehtud lastele midagi. Poiste põhiliseks huviorbiidiks olid vanad magneesiumist rattaveljed, mida viilides ja puurides tekitatud tolmu süütamisel oli võimalik pauku ja sähvatusi esile manada. Samuti jäeti kõikjale vanu lennukite varuosasid vedelema, mida poisid minema viisid. TRÜ füüsikud ja biokeemikud käisid piirituse eest lennualjal vedelat hapnikku hankimas.

Palju postitusi kirjeldasid lennukitest ja lumepuhastusmasinatest tekkinud tohutut müra. Heli oli olnud nii vali, et lähemalasuval hoonestusel värisesid aknaklaasid. Müra ei lasknud elada, magada ja ajas lapsi nuttes üles. See oli helist tekitatud terror kohalike inimeste kohal, mille eest polnud kuskile pääsu. Kirjeldati Laulupeo tänava aknaklaaside värisemist ja hävitajate lendamist, sinine leek tagant paistmas. Pommitajad lendasid põldude kohal nii madalal, et hobused hakkasid lõhkuma. Väidetavalt oli müra tugevus mõõdetuna 180 dB (Joonis 24).

Sõjaväelased käisid Nõukogude perioodi lõpus lähedalasuvates majapidamistes puu- ja rauatöid tegemas, sest mehed jäid teenistusest. Teati rääkida, et nad olid osavad meistrimehed ja töö ajal pajatasid lennualjast jutte, näiteks kus asusid pommid, palju neid oli ja missugused need välja nägid. Jutuks olid ka tuumapommide kogused ja asukohad. Üks postitaja teadis rääkida, kuidas pommitajate õppuste vahel andsid sõjaväelased kohalikele signaali, naised istusid veoauto peale ja nad sõidutati rappa pohli korjama.

Taasiseseisvumise järgsel perioodil oli Raadi lennualjal öövalvurid, kellest mitmed kirjutasid, kui metsik, trööstitu ja kõrge paik see oli. Sinna kutsuti sõpru seltsi, avastati territooriumi, viidi koju suveniire, kihutati autodega ja tulistati leitud relvadest märki. Paljud lisahooned veeti kohalike poolt ehitusmaterjali pärast minema. Lennualja territooriumi kõrvalkundi elanik kirjeldab, kuidas igal aastal juba 30 aastat järjest tuleb meetrite viisi okastraati maa seest välja. Spekuleeriti, kas okastraat kaitses endist sõjaväelennualja keelatud sisenemise või hoopis väljumise vastu. Avaldati arvamust, et kuigi Nõukogude periood oli ebameeldiv, äratas praegune Raadi piirkond uudishimu. Ühele postitajale meeldib ERMi lahendus ja lennualja poolmetsik haljastus.

Toodi paralleele enda ja oma vanemate vahel, kus noorem põlvkond on vaid kuulnud teiste mälestusi ning näeb füüsilistes objektides tulevikuvõimalusi, samas kui vanem põlvkond on kasvanud üles Nõukogude Liidu perioodi vihatas ja neil on valusad mälestused.

Palju on Raadi lennuvälja kasutatud nii ebaseaduslikeks kiirendusteks kui ka ametlikeks motosportdivõistlusteks.



Joonis 24. Müra vastane võitlus Tartus. *Allikas:* <https://www.facebook.com/groups/1416062955340151/permalink/2889130808033351>.  
*Jagas:* Rein Tell

Foorumipostituse vorm on esitatud Lisa 2.

### 3.4 Järeldused

Küsitlus ja foorumipostitused toovad välja erinevaid emotsioonide ja mälestuste kihte. Kui küsitlus toob pinnale pigem Nõukogude perioodist negatiivsed emotsioonid ja hirmud ning hilisema kahetsuse ja kurvameelsuse, et kogu endist lennuvälja ala ei plaanita jätta avalikku kasutusse, siis foorumipostitused kirjeldavad veidi lõbusamalt kohalike eluolu lennuvälja läheduses, sealhulgas tuuakse näiteid noorte poiste salaja lennuväljal luusimisest, lennukite tühjaks vedamisest ja tükkideks saagimisest ning sellest, kuidas pudel piiritust oli väärt haltuura, mille vastu sai vajaminevat vahetatud.

Peamised märksõnad Raadi lennuväljaga on järgmised:

- hirm;
- müra;
- saladuslikkus;
- keelatus;
- äng;
- põnevus;
- mastaapsus.

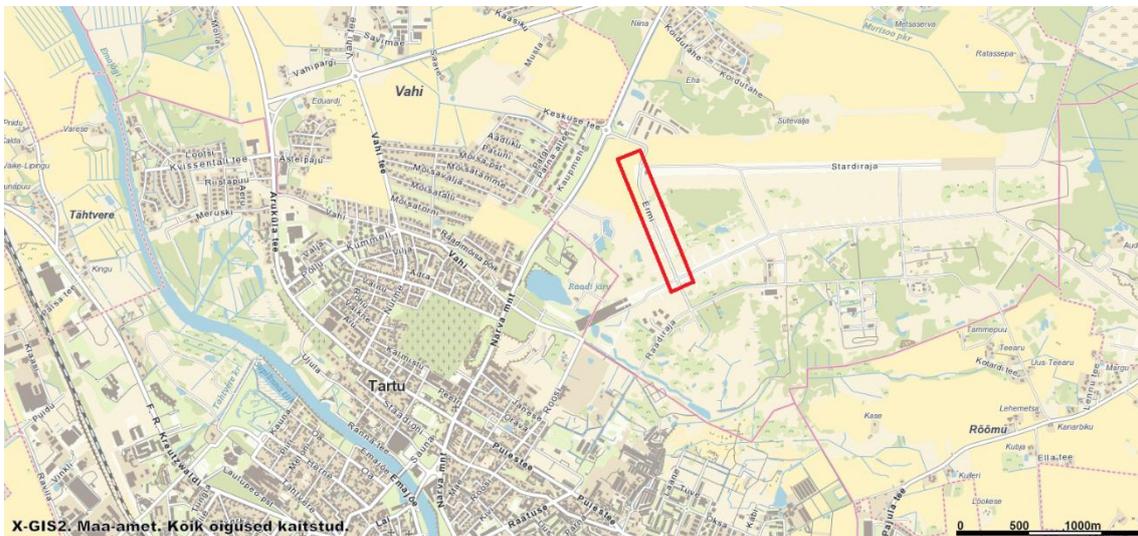
Elu Nõukogude perioodil oli keeruline ja vastuoluline ning sellesse pikka perioodi mahtus nii hirmu, ängi kui ka lõbusaid seiklusi ja avastusretki. Uurimise käigus sain aru, kuidas suhtumine sellesse möödunud perioodi ei ole kõigil ühesugune ning nõnda tuleb ka seda tööd käsitleda: isikliku ja tundliku teemana, millel on siiani paljude südames varjatud koht. Võõras võim kestis Eesti nii pikalt, et seda mälestust niisama lihtsalt ära ei kustuta. Maastikuarhitektina leian ma, et seda ei tulekski kustutada, vaid pöörata arhitektuurselt huvitavaks ja mälestustest tulvil keskkonnaks.



## 4. OLEMASOLEV OLUKORD

### 4.1 Projektala ja kontaktvöönd

Magistritööga lahendatakse osaliselt Raadi sõjaväelennuvälja territooriumil olev Ermi tänav. Projekteeritav ala asub Tartu vallas Tila külas, mis piirneb edelast Tartu linnaga. Projekteeritava ala edelaosa jookseb kokku Eesti Rahva Muuseumi B-parklaga, lõunas on valmimas kortermajad ning veidi eemal põhjas asuvad juba valmis kortermajad ja ridaelamud (Joonis 25).



Joonis 25. Projektala asukoht Ermi tänaval. *Allikas:* skeemi alus Eesti põhikaart, Maa-ameti kaardiserver

Projektala suurus on 40 718 m<sup>2</sup> ja see hõlmab endas Ermi tänavat Stardiraja ristist kuni ERMi B-parklani (kaasa arvatud).

Tabel 1. Projektalal osaliselt paiknevad maaüksused.

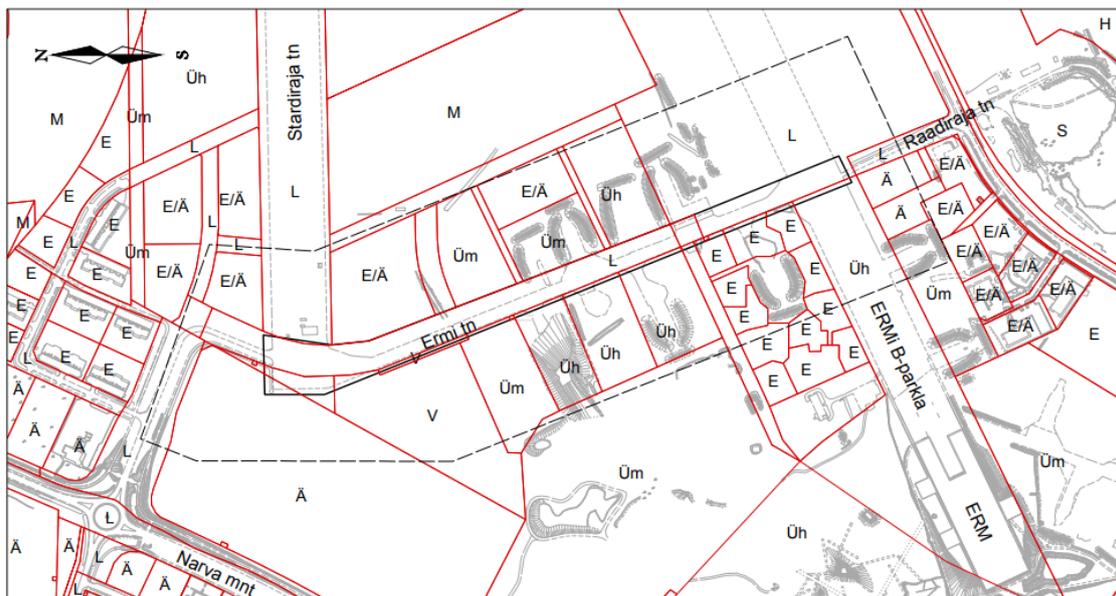
Katastritunnus	Aadress	Sihtotstarve	Pinadala
79601:001:1327	Ermi tn L1	Transpordimaa 100%	31 281 m <sup>2</sup>
79403:002:1311	Ermiristi	Transpordimaa 100%	1347 m <sup>2</sup>
79403:002:1314	Raadiraja	Transpordimaa 100%	208786 m <sup>2</sup>

Kontaktvöönd on enamjaolt jäätmaa, milles asuvad endised lennukite betoneeritud seisuplatsid koos ümbritsevate kõrgete muldvallidega. Eemal esineb mõningal määral

kõrghaljastust. Visuaalselt on projektala lage, tühi ja tuuline. Visuaalset reostust lisavad Stardiraja tänaval suured automüügiplatside parklad, mis on veidi haljastusega kaitstud. Kaguosas on libedasõidu õpperada. Kontaktvööndis asuvate lennukite seisukohtade vallid mõjuvad oma reljeefidega võimsalt ja mastaapselt. Vallid koos betoneeritud endise ruleerimisteedega on põnev ja suurejooneline vaatepilt, pakkudes struktureeritust ning kaugemal asuvat ruumijaotust. Need määratlevad vaadeldava territooriumi ja annavad projekteeritavale alale visuaalse piiri. Vallide kõrgus ulatub kohati üle seitsme meetri. Suurim kõrguste vahe on kõige loodepoolsemal suurel vallil, mis on suisa 14 m kõrgune. Oma järsu vertikaaliga on neist keeruline omal jalal üles-alla saada. Projekteeritav ala kuulub ajalooliselt militaarotstarbelise Raadi lennuvälja koosseisu. Praeguseks on aga tegemist teemaaga, mida ümbritseb ajalooline jäätmaa.

## **4.2 Kontaktvööndi maakasutus ja planeeringud**

Projektala on 100% transpordimaa. Projektala ümbritsevad hoonestatavad maakasutusmaad ja haljasalad koos tänavatega enam-vähem pooleks. Kontaktvööndi maakasutuses on enim transpordimaa, veidi vähem on esindatud ühiskondlike hoonete ja ärimaa, umbkaudselt võrdselt on elamumaad, elamu- ja ärimaad, üldkasutatavat maad ja veekogude maad (Joonis 26).



- Projektala
- Kontaktala
- E - elamumaa
- H - kaitsealune maa
- L - transpordimaa
- M - maatulundusmaa
- S - sihtotstarbeta maa
- V - veekogude maa
- Ä - ärimaa
- Üh - ühiskondlike ehitiste maa
- Üm - üldkasutatav maa

Joonis 26. Olemasolev maakasutus. *Allikas:* Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan

Ermi tänava projektala läänekülge on detailplaneeringutega kavandatud veekogude maa, kuhu on mõeldud veekogu vihmavee kogumiseks<sup>1</sup>, roheala koos võimalike spordiväljakutega, kool, lasteaed ja vanadekodu<sup>2</sup> (Lisa 3, joonis 1). Nende lõunapoolsele krundile on ette nähtud 12 kortermajast koosnev hoonestus. Kontaktala edelaosas on Eesti Rahva Muuseumi B-parkla, millest lõunasse on ette nähtud äri- ja elamuhooned. Lõunas läheb Ermi tänav üle Raadiraja tänavaks. Ala kaguosas on suur transpordimaa-ala, kus asub libedasõidu õpperada, itta on detailplaneeringud näinud ette ühiskondlikke hooneid, kolumbaariumi ja kortermaju 25% osakaaluga äripindadega<sup>3</sup>. Projektala kirdeosas ühineb Ermi tänav Stardiraja tänavaga ning Stardiraja tänavast põhjapoolsetele kruntidele on planeeritud kortermaju 25% osakaaluga äripindadega<sup>4</sup>. Ala põhjaosas jätkub kontaktvööndis

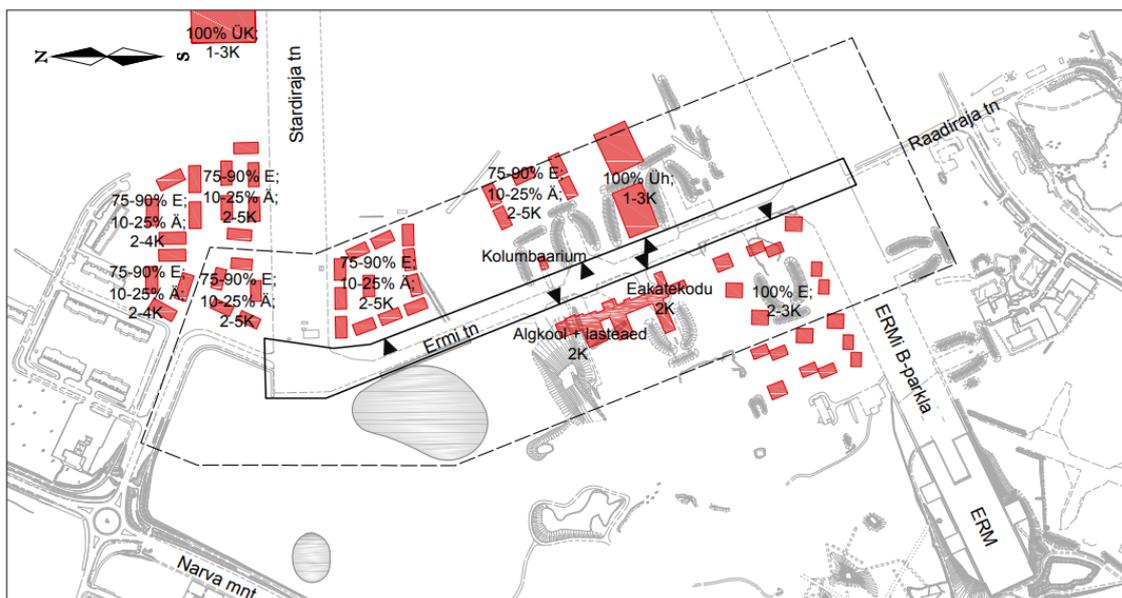
<sup>1</sup> Tartu valla lõunaosa V ja VI etapi detailplaneering (20.01.2020)

<sup>2</sup> Autori kirjavahetus Tartu vallaarhitekti Egle Nõmmejaga (28.02 – 06.04.2021)

<sup>3</sup> Tartu valla lõunaosa V ja VI etapi detailplaneering (20.01.2020)

<sup>4</sup> Erminurme tee 2, 18. korteriga elamu. Koostanud: Pöldme, j., Tuulik, T. (08.09.2020)

Ermi tee, mis pöörab mõnesaja meetri pärast läände Narva mnt suunas. Loodes on suurem ärimaa maa-ala (Joonis 26-27).



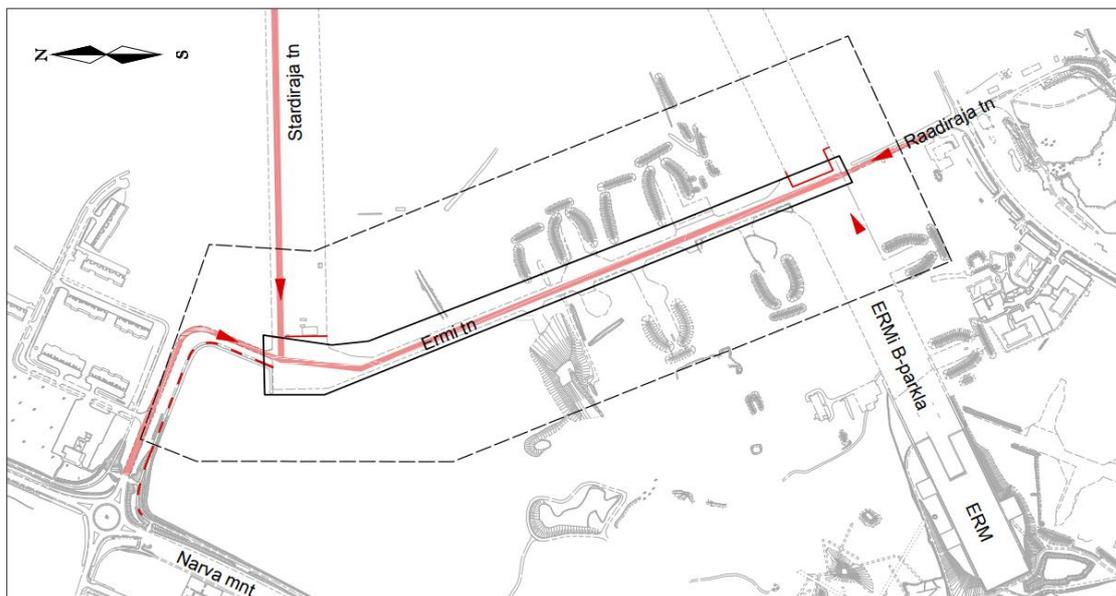
Joonis 27. Planeeritav maakasutus ja hoonestus. *Allikas:* Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan

Projekteeritava alal ja selle kontaktvööndis puudus töö alguses hoonestus. Suvel on valmimas esimesed kortermajad ERMi B-parkla-äärsetele kruntidele. Käib ehitustöö ja rajatakse kruntidele vajalikke trasse.

### 4.3 Ühendused ja teenused

Projektalale on ligipääs põhjust mööda Ermi tänavat ning lõunast Raadiraja tänavalt. Samuti on ligipääs hoovialalt ERMi hoone lõunapoosest küljest, kuid see tee on pinnaste ja pole teemaa. Mööda Stardiraja tänavat käib põhiline liiklus veoautodega, sest seal asuvad kruusa, mulla ja puiduhakke müügipunktid. Mööda Stardiraja tänavat ei saa liikuda edasi, seal on võimalik vaid ümber pöörata ja väljuda samast kohast, kus Ermi ja Stardiraja tänaval on sissepääs. Sissepääsul on kellajaline piirang ja suletud ajal on värav kinni. Narva maanteest viib mööda Ermi tänavaga algust kergliiklustee Ermi ja Stardiraja tänavaga ristini. Seal lõpeb asfalteeritud kergliiklus-

ja sõidutee ära ning betoneeritud endisele ruleerimisteele on markeeritud sõidutee rajad (Joonis 28). Projektalast on Tartu Raekotta linnulennult 2,6 km. See vahemaa on optimaalne poole tunnise jalutuskäigu pikkus.



- Projektala
- - - Kontaktala
- - - Kergliiklus
- Liiklus
- Piire

Joonis 28. Olemasolev liikluskorraldus ja juurdepääsud. *Allikas:* Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan

ERMi B-parklal on silt, mis lubab parkimist vaid muuseumikülastajatele. Parkla on väga mahukas ja suur. Tõenäoliselt täidab ERMi A- ja B-parklad korruga ära mõni muuseumi suurüritus. Leian, et sellist ruumikasutust annaks säästlikumalt planeerida.

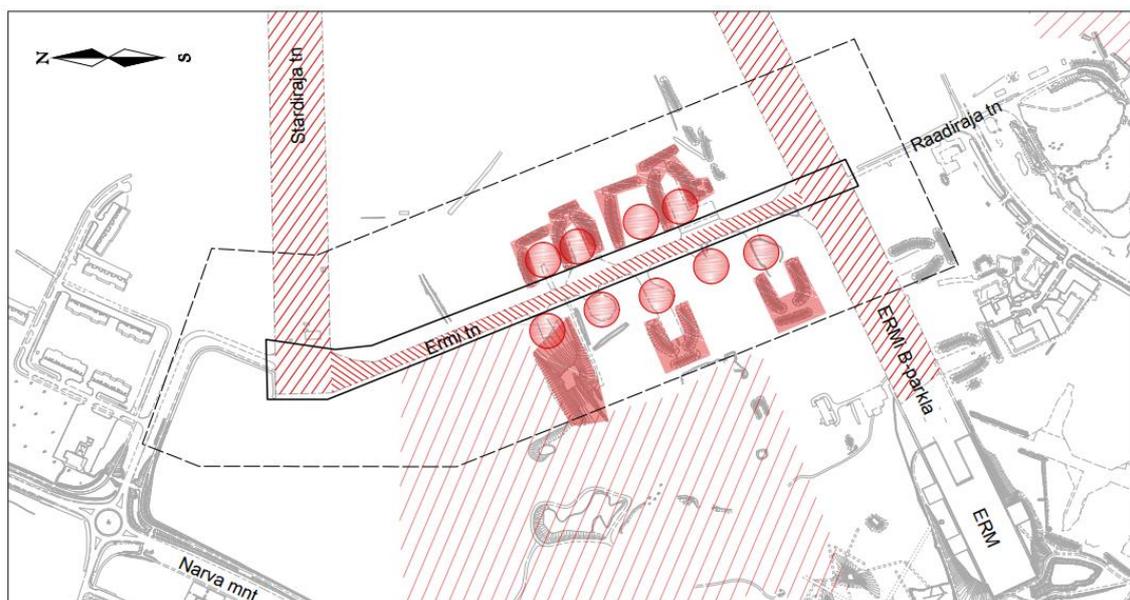
Projektala vahetus läheduses on Stardiraja tänaval autode müügipunktid ja varuosade müügipunktid, päikesepark ning kruusa, mulla, puiduhakke müügipunktid. ERMi B-parkla vastas üle Ermi tänava on libedasõidu harjutusplats. Alast veidi eemal asuvad Raadi mõis mõisapargiga, Raadi järv ja Raadi park koos dendropargiga. Uus Eesti Rahva Muuseumi hoone, millest üle tee läänes on Tagurpidi maja, jääb edelasse. Kaugemal edelas on vanad sõjaväe lennuangaarid, kodutute loomade varjupaik ja Rooski kettagolfi park. Mõisast üle Narva maantee põllu peale planeeritakse rajada Raadimõisa puhkeala. Selle kõrval on lasteaed.

## 4.4 Väärtused

Projektalal on säilinud 18-20 m lai betoneeritud lennukite ruleerimistee, mida kasutatakse sõiduteena. Kuna tee laius ületab mitmekordselt sellele markeeritud sõidurajad, on autode liiklus kohati kaootiline ja jalakäijatel ebaturvaline sellel liikuda. Sõidukid arendavad lineaarsel tühjal teel suuri kiiruseid. Osaliselt projektalal, kuid enamasti kontaktvööndis on säilinud heas korras kaks stardirada. Lühem neist asub lõunas ja on ligikaudu 700 m lai ja 1200 m pikk, pikem asub põhjas ning on umbes 65 m lai ja 3050 m pikk (Joonis 29).

Alal on hästi säilinud viis betoneeritud lennukite seisuplatsi ja neli aimatavat seisuplatsi. Neid ümbritsevad kõrged muldvallid, millest osad on kindlustatud betoonplaatidega ning sisseehitatud varjenditega (Joonis 29).

Projektala lääneosas on III kaitsekategooriasse arvatud tiigikonna kaitseala (Joonis 29).



- Projektala
- - - Kontaktala
- ▨ Stardirada
- ▨ Ruleerimistee
- Lennukite seisuplats
- ▨ Kaitsevallid/kaponiirid
- ▨ Looduskaitseala

Joonis 29. Olemasolevad säilinud väärtused. Allikas: Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan

## 4.5 Vaated

Projektala ümbritsevad endiste seisuplatside kõrged muldvallid, mis on suurejooneliseks vaatemänguks Ermi tänaval jalutajale. Eriti võimsalt mõjuvad need alale põhjast sisenedes, sest sellele eelneb suurem tühjus ning Ermi tänava ja Stardiraja tänava ristumiskohta jõudes on kogu ala mastaapsus kohe hoomatav. Veidi väiksema mõjuga on sisenemine projektalale lõunast, sest seal on kõrghaljastuse vahel juba eemalt näha kõrgeid muldvalle, samuti pole sealt sisenemine nii sirgjooneline. Kuigi ERMi hoonega algav stardirada lisab sisenedes ruumile palju juurde, ei saavuta see oma täit efekti kirdes asuva ja rada poolitava võrkaia tõttu. Projektala keskel on head vaated igasse külge, kus on märgata valle (Joonis 30).



Joonis 30. Vaated ja rohealad. *Allikas:* Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan

## 4.6 Taimestik ja veestik

Ala taimestik on isetekkeline ja jäätmaale iseloomulikult peamiselt kõrrelistest koosnev madalhaljastus, mida ergutavad eemal paistvad nooremad isetekkelised puud, enamjaolt kased. Ermi tänava idapoolsemate vallide keskel ja taga asuv ala on vesine ja märjemapoolne. Alast läände jääb kaks tiiki, Raadijärv on umbes 750 m kaugusel edelas.

## 5. PROJEKLAHENDUS

### 5.1 Kontseptsioon

Raadi lennuväli on uus potentsiaalne arenduspiirkond, millele on juba tehtud põhjalikke detailplaneeringuid. Sinna on ette nähtud äripindadega kortermaju, vanadekodu ning algkool ja lasteaed mitmete rohealadega, mis saavad kokku juba rajatud ja kasutuses olevatega. Ermi teest on kujunemas piirkonna peatänav, mis vajab põhjalikku analüüsi ja planeerimist, et pakkuda seal liiklevatele masinatele ja kergliiklejatele parimat tänapäevast kasutajakogemust. Selle tõttu on Tartu vald korraldanud Ermi tänavale peatänavade ideekonkursi, kuhu on portfolioote põhjal valitud oma visioone näitama kolm meeskonda. Minu töö valmib konkursitöödega paralleelselt iseseisvalt ega konkureeri nendega. Kuigi töö käigus valminud lineaarne peatänav on oma funktsionaalsusest lahutamatu osa, olen enda uuringus ja kontseptsiooni välja töötamisel lähtunud millestki muust. Mind kõnetas sügavalt objekti ajalooline taust ja selle psühholoogiline pitser inimeste mälule. Olulisemaks peatee funktsionaalsusest sai hoopis Raadi lennuvälja vägivaldne ja salajane minevik, mille vari lasub endiselt Nõukogude okupatsiooni mäletavatel kohalikel peredel. Töö käigus kaevusin aina sügavamale nii-öelda Nõukogude tondi otsinguile ja sain aru, et Nõukogude pärand ei ole pelgalt kivisse raiutud ega betooni valatud – see on meis endis, kelles rohkem, kelles vähem, kuid puutumatuna ei ole jäänud ükski eestlane. Seetõttu on tegemist väga õrna ja hapra objektikäsitlusega, mis on vastuolus ala enda massiivsuse ja monumentaalsusega. Olles väga liigutatud lugudest ja arvamustest, mis mind lõputöö kirjutamisel saatsid, leidsin ma käsitlusviisi, mis ei tohiks kedagi solvata, kuid peaks laskma minevikku ausalt, ent esteetiliselt väärilt edasi kanda. Tõenäoliselt on tegemist sellise teemaga, mille lõpptulemus ei saa saajaprotsendiliselt kõiki täielikult rahuldada. Sellegipoolest olen püüdnud luua minevikku mäletava, kuid olevikku jaatava keskkonna, mis on piisavalt võimas, sobimaks nii mastaapsesse keskkonda, ja pakub oma võimalustega kõndida sama rada erineva pilgu läbi. Olen arvamusel, et isegi monumendid ja mälestusmärgid ei pea olema alati kurvad ja muutma inimesi mõtlikuks. Raske teema mõjub inimestele vastavalt nende kogemustele antud kontekstis ja seda peale sundida on teistpidi väga vägivaldne. Kel kogemusi napib ja puudub seos kontekstiga, ei pea tingimata oodatuid tundeid kunstlikult esile tekitama, tihtipeale võidakse tunda nende emotsioonide puudumisel suisa süütunnet. Sel põhjusel arvan ma, et kuigi Nõukogude okupatsioon on kõiki eestlasi puudutanud, ei ole see enam nii värske



trauma, et peaks ilmingimata kõike selle ajaperioodiga seonduvat peitma. Vastupidi, tahan oma tööga tuua esile kõiki Punase Aja režiimi positiivseid ruumilisi elemente ning pööran ajastule omase salatsemise ja keelamise metsikuks puhmaliseks ruumiliseks salaaiaiks, kuhu on lihtne end kaasaegse inimesena ära kaotada piirkonnas, kus see varem oli relvaähvardusel keelatud. On aeg hakata kasutama vinget arhitektuuri just sellena nagu see on – väärtuslik ruumiline element, mis lisaks ajaloole kannab endas tegelikult ka palju enamat.

## 5.2 Lahenduse kirjeldus

Lahendus keskendub Ermi tänava funktsionaalsele kasutajasõbralikkusele läbi Nõukogude tondi esteetika. Lahenduse projekteerimisel oli suureks katsumuseks liikluskorralduse ja inimõõtmelise tänavaruumi toimima saamine. Soovisin luua ruumi, mida oleks meeldiv kasutada nii sõiduauto, ühistranspordi, kergliiklusvahenditega kui ka joostes ja jalutades. Olukorra tegi veel keerulisemaks Tartu valla poolt soovitud tulevikuvisioniga arvestamine ja võimaliku trammitee jaoks ruumi eraldamine. Kuigi esialgu tekitas sellise mahuka lineaarse ala eraldamine pelgalt kunagi võimalikuks kasutamiseks korralikku segadust, siis lõpptulemuseni jõudes leian, et selleks tarbeks hoitav haljastatud metsik puhvertsoon on tegelikult kujunenud Ermi peatänavale suureks plussiks ja väärtuseks. Lõpuks leidsin lahenduse, mis peaks sobima kõigile, on turvaline ja meeldiv kasutada ning oma nüansirohkusega kutsub inimesi ka kaugemalt külastama. Soovisin võimsa laia olemasoleva betoneeritud ruleerimistee anda kasutusse kergliiklejale ja sõiduautod koos ühistranspordiga viia selle kõrvale asfalteeritud teele. Nii väärikalt säilinud betoonala annab väiksematel kiirustel palju parema kohakogemuse ning väärtustab ajaloolist objekti paremini.

Nõukogude tondi otsingud viisid mind sügavale inimeste mälusoppidesse ja soovisin seda kajastada oma projektis. Kuna tegemist oli eraldatud territooriumiga, kus tsiviilisikutel oli ilma loata viibimine keelatud, tahtsin seda kunagist saladust ruumiliselt edasi anda.

Märksõnad, mis Raadi lennuvälja kohta käivad, on järgmised:

- salatsemine;
- keelatud;
- mastaapne;
- kinnine;
- tohutu müra;

- hirm.

Neist märksõnadest inspireerituna sündis idee, mis muudaks kunagise hirmutava keeluala sõbralikuks salaaiaiks, mis pakatab metsikust rohelusest ja võimsatest vormidest, pakkudes huvitavat ruumikogemust nii väikestele kui suurtele. Soovin puhuda uuesti sisse elu punasele tondile, hoides teda taltsa ja sõbralikuna ning kutsudes kõiki temaga lepitust tegema. Raadi peatänav on Nõukogude ajastu hõnguline jalutuskäik läbi minevikust inspireeritud suurelementide, haljastuse ja väikevormide. See võib olla mediteeriv jalutuskäik, vahva jooksutiir, sõpradega logelemine või jalgrattaga kulgemine – ruum annab kõigile valikuvõimaluse, milleks teda soovitakse kasutada.

Värvidest domineerivad punane ja hall, vegetatsiooniperioodil lisandub sellele rohkelt rohelist, mis aitab tasakaalustada punase ekstsentrilisust. Punane omakorda on pimedal aastaajal heaks värviaktsendiks domineerivale hallile.

Lahendus ühendab omavahel olemasolevad ja planeeringutes säilitatavad rohealad peatee avatud aladega. Samas on planeeritud kortermajade krundid piiratud ja varjatud vertikaalse haljastuse või vaatedõkkeseintega. Nii on saavutatud põnevam ruumiline vorm, mis varjab hoonestust seal, kus see ei sobitu oma esteetikaga konteksti, kuid avab vaated maastikule ja annab õhku lineaarselt kulgevale peatele. Projektiga on loodud ala, mis on piltlikult öeldes justkui saladuste aed, kuhu sisenedes astub kasutaja täiesti teise ruumi ja kust väljudes naaseb endisesse. See on ligikaudu 700-meetrine tänavala, mille eesmärk on kasutajat oma eriilmelisusega endasse krabada ja veidi tavapärasest kulgemisest lahti raputada.

Vt veel Graafiline materjal, joonis 1.

### **5.2.1 Liikluskorraldus**

Peatänav kontseptsiooni järgimiseks soovisin muuta liikluse ohutuks ja kasutajasõbralikuks. Praegu on heas korras betoonteed kasutatud kahe-suunaliseks liikluseks, kus kummaski suunas on üks sõidurada. Paraku on aga tee laius keskmiselt 18 meetrit, mis lausa kutsub kohalikke autoentusiaste seda ala kasutama kiirendamiseks ja „driftimiseks„. Selleks, et ligikaudu 700 meetrit sirgelt kulgevat sõiduteed aeglustada, tuli anda sõiduradadele võimalikult kitsad gabariidid. Nii on projekteeritud asfalteeritud kahe-suunaline sõidutee, kummaski suunas üks sõidurada laiusega 2,5 m. Tõstetud ülekäigurajad aitavad piirkiiruse tagamisele omakorda kaasa. Peatänav piirkiiruseks on 40 km/h.

Peatänavale on kummalgi poole teed projekteeritud kolm bussipeatust. Eraldi bussirada pole ette nähtud, küll aga on bussipeatuse ees bussitaskud, mis hoiavad liikluse ka tippunnil jooksvana ega tekita üleliigseid ummikuid.

Planeeringute järgi on projekteeritud Stardiraja tänavast otse Narva maanteele kulgev kahe-suunaline sõidutee. Juurdepääs Stardiraja tänavale toimub endiselt säilitatava betoontee kaudu, see on markeeritud maasse süvistatud valgustitega ja kulgeb mööda jalakäijate ala, andes eesõiguse kergliiklejatele. Planeeringute järgselt on peateega ristuma projekteeritud veel lisaks kolm sõiduteed, millest kaks jäävad itta ja üks läände. Kõigi uute teede kõrval kulgevad kergliiklusteed.

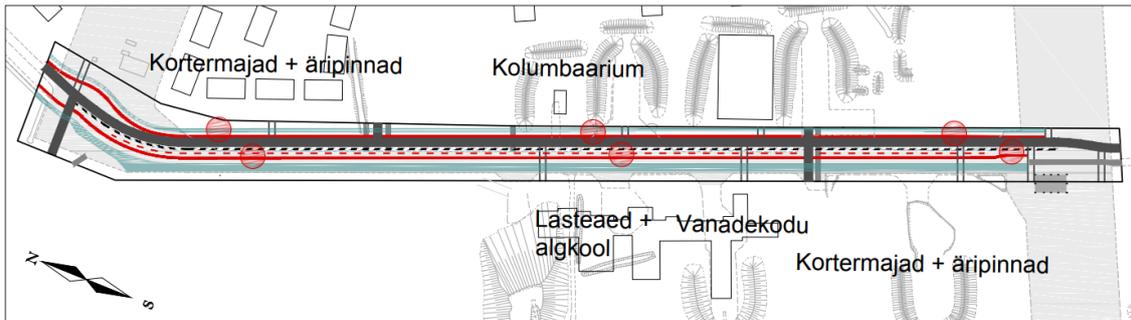
Sõiduteest itta jäävad juurdepääsuteed on projekteeritud betoonsillutisest katendiga, lääne poole jäävad juurdepääsuteed lähevad mööda olemasolevat betoonteed sisenedes täielikult jalakäijate alale. Mõlemal juhul on juurdepääsud markeeritud maha maasse süvistatud valgustitega, et markeerida nende olemasolu, kuid sõiduautodel on kohustus anda teed kergliiklejatele. Jalakäijatel on kohustus anda teed jalgrattateel liiklejatele.

Potentsiaalne trammitee on kuue meetri laiune niidumuruga vahav puhverala sõidutee ja kergliiklejate vahel, mis saab alguse loodesse Stardiraja tänavalt Narva maanteele projekteeritud sõiduteest ning lõpeb ERMi B-parkla juurdepääsuteega. Ermi tänava Narva maantee poolsele ja Raadiraja tänava osale on jätkuks arvestatud piisavalt ruumi trammitee rajamiseks. See tsoon mõjub värskendava loodusliku alana, mis eraldab masinaid kergliiklejatest. Samas annab selline lihtsalt hooldatav ala võimaluse vajadusel trammitee väljaehitamiseks. Sellisel juhul on trammitee ümbritsetud murukatendiga ning säilib roheline puhverala, millel pole eraldi sademeveejuhtimise tarvidust.

Teen ettepaneku kasutada väikest osa suurest ERMi B-parklast Pargi-ja-reisi parkimisplatsina. Selle võib vajadusel eraldada markeeringutega, et oleks selge vahe, kus on muuseumi küllastajatele sobiv parkimisala ja kuhu võib ühistranspordile tõttav sõiduki juht oma masina parkida.

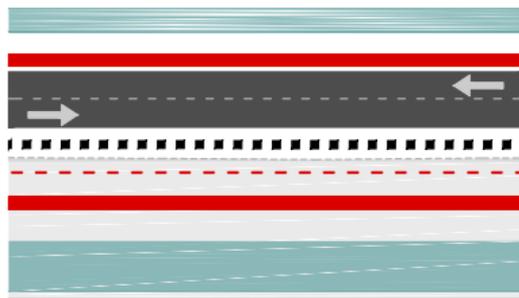
Suurürituste korraldamiseks on endine stardirada, mis saab alguse ERMi B-parklast ja läheb edasi itta üle peatänavale, jäetud vabaks alaks ilma igasuguste tõketeta. Ainsaks sekkumiseks sellel kohal on B-parklasse sisenevad ja väljuvad maasse süvistatud valgustitega markeeritud juurdepääsuteed ja ettepanek nihutada

olemasolevat tara kümme meetrit ida poole. Kuna tara nihkuks betoneeritud alast veidi välja, siis lisanduks sinna asfalteeritud juurdepääsutee. Peatänava jalgrattateed lõppeksid kummalgi pool teed kagupoolsema juurdepääsuteega ja peale juurdepääsuteid algaksid betoonile markeeritud kergliiklusteed laiusuga 3 meetrit. Betoonile markeeritud kergliiklusteed läheksid betoneeritud stardiraja lõppedes sujuvalt edasi asfalteeritud teedeks. (Joonis 31-32)



- Projektala
- Planeeritud hoonestus
- Ol.ol. betoonist tee
- ▬ Pr. sõidutee
- ▬ Pr. juurdepääsutee
- ▬ Pr. võimalik trammitee trajektoor
- Pr. bussipeatus
- ▬ Pr. jalakäijate ala
- ▬ Pr. jalgrattatee
- ▬ Pr. jooksurada
- ▬ Pr. kergliiklustee
- ▬ Pargi ja sõida parkimisettepanek

Joonis 31. Projekteeritud liikluslahendus. *Allikas:* Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan



- Ol.ol. betoonist tee
- ▬ Pr. sõidutee
- ▬ Pr. võimalik trammitee trajektoor
- ▬ Pr. jalakäijate ala
- ▬ Pr. jalgrattatee
- ▬ Pr. jooksurada

Joonis 31. Projekteeritud kontsentreeritud liiklusskeem. *Allikas:* Autori skeem

Vt veel Graafiline materjal, joonis 1 ja 2.

### **5.2.2 Ratta- ja jooksurada**

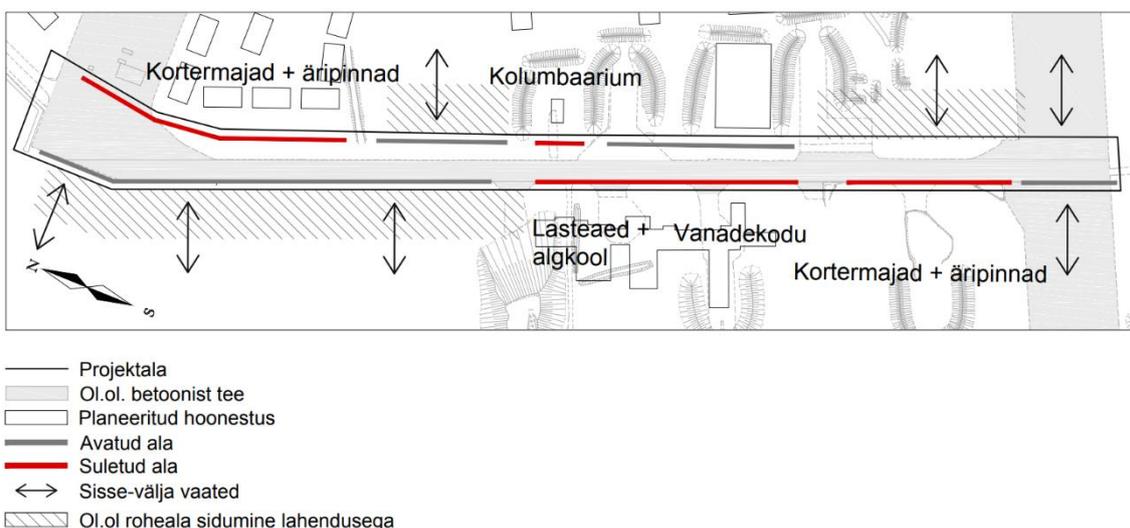
Peatänaval on kummalgi pool teel ühesuunaline jalgrattarada laiusega 1,5 m. Rada kulgeb mööda olemasolevat säilitatavat betoonteed ja selle raja ääred on maha markeeritud punase värviga. Aladel, kus jalgrattatee ei ole füüsiliselt haljastusega eraldatud, vaid kulgeb läbi jalakäijate poolt kasutatavate alade, aitab teed veel selgemini eristada maasse süvistatud valgustus, mis lisaks punasele värvile markeerib jalgrattatee kulgemist. Nii on ka pimedal ajal jalgratturid muust alast eristatavad ja see annab jalakäijatele selge signaali teise kasutajagrupi olemasolust. (Joonis 31-32)

Jooksurada asub olemasoleva säilitatava betoontee idapoolsel äärealal ning kulgeb trammiteeks eraldatud haljasalana kasutatava puhverala ja kasealleega eraldatud jalgrattatee vahel. Kuigi tavaliselt on heaks tooniks projekteerida kergliiklusteed kasutajate kiiruse järgi, siis sel korral olen teinud erandi ning jätnud jooksuraja jalgrattatee ja sõidutee vahele. Seda põhjusel, et võimaliku trammitee rajamine lükkub tõenäoliselt kaugesse tulevikku ning sellel ajal saab selleks eraldatud nii-öelda looduslikku puhverala oskuslikult ära kasutada jooksuraja ilmestamiseks, lisades puhke- ja treeningalasisid. Jalgrattatee ja jooksurada on suuremas jaos ka üksteisest kõrghaljastusega ja niidumuruga eraldatud, mis muudab projekteeritud lahenduse sedavõrd turvalisemaks. Rada on kaetud punase multikummiga, mida on lihtne olemasoleva betooni peale seda lõhkumata installeerida ning on kasutajatele pehme ja jalasõbralik. Looduslähedane ja ilmekas kulgemine läbib erinevaid miljöösid oma isenooliste aladega. Rada suubub läbi mitmete mahukate punaste metallist pergolate, kust saab niisama läbi joosta või seal ka istet võtta ja veidi puhata. Pergolad on läänest ja idast osaliselt ronitaimedega kaetud, seega pakuvad veidi päikesevarju ning eraldatust ülejäänud ruumist. Jooksurada saab alguse ja lõpu ala loodes ja kagus asuvate treeningalade juurest. Samuti on peatänaval keskel kaks täiendavat treeningala. Treeningaladel on erinevad funktsioonid ja vahendid. Nii on spordihuvilistel võimalik end venitada, teha jõuharjutusi või end muudmoodi proovile panna. (Joonis 31-32)

Vt veel Graafiline materjal, joonis 1; 2 ja 8.

### 5.2.3 Teekond Punase tondi radadel

Pakkumaks terviklikku, samas vaheldusrikast teekonda endisel Raadi sõjaväelennuväljal, mis põimiks omavahel vihjed minevikule ja annaks huvitava ruumikogemuse, olen koostanud lahenduse, mis jagab peatänav erinevateks aladeks. Iga ala omanäolisuse on tinginud planeeritavad kontaktvööndi erinevused. Ruum, mis jääb sõidukitest ja kergliiklejatest järele üksnes jalakäijatele, vajab läbimõeldud ja õigustatud lahendust, mis oleks sobilik kaasaegsele peatänavale. Sellest lähtuvalt olen jaganud alad avatuteks ja suletuteks. Nii saab kogeda kunagist Raadi sõjaväelennuvälja kahel moel: seestpoolt väljapoole ja väljastpoolt sissepoole. Neist viimaseks polnud kohalikel varem võimalust (Joonis 33).



Joonis 33. Avatud, suletud alad ja sidusus kontaktvööndiga. *Allikas:* Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan

Vt veel Graafiline materjal, joonis 1.

#### 5.2.3.1 Avatud alad

Need on alad, kus ühele poole jäävad avatuks vaated olemasolevale haljasalale ja vertikaalset tõket pakuvad ainult üksikud suured puud. Seal on tee kaju looklev ja loomulik, harmoneerudes looduslikkusega. Tee viib jalutaja mööda loogelist teekonda, kus ühel pool on kaunis niidumaastik ja teisel pool 90 cm kõrgused betoonist istutusalad lopsaka põõsasistutusega. Betoonist tugimüüri sees on sama lookleva joonega jätkuvad istumisalad, kus betooni külmus on kaetud sooja puitlaudisega. Muidu nii loomulikku vormi aitavad tasakaalustada suured punasest metallist raamid, millest osadele on paigaldatud kiigid ja võrkkiigid. Kuigi olen määratlenud need alad avatuteks, on need siiski ülejäänud peatänavale võrdlemisi suletud. Seda selle tõttu, et soovisin ruumiliselt edasi anda saladuslikku loori, mis

kunagi Raadi lennuvälja valitses. Nii sündiski salaaialiku teekonna idee. Salaaed, kuhu saab minna otsima kunagisi legende ehk Punast tonti, mis aga praeguseks hetkeks on sõbralik müütiline olend, kes annab endast märku väikevormide, haljastuse ja ruumikasutusega.

### **5.2.3.2 Suletud alad**

Suletud aladeks olen muutnud hoonestusega paralleelselt kulgevad tsoonid. Nende tsoonide kõrvale on planeeritud ärifunktsioonidega korterhoonestus, mis oma arhitektuurse esteetikaga on vastuolus minu kontseptsiooniga. Selle tõttu olen nimelt soovinud eraldada peatäna lõigud kontaktvööndist. Leian, et see annab pigem lahenduse mõttele hoogu juurde ja muudab salaaia idee terviklikuks. Suletud aladel on sulgemiseks kasutatud kõrget pöösarinnat ning vaadetõkkeseinu, millest viimased tähistavad okupatsiooniaegseid traataedasid. Suletud tsoonide vormi geomeetrisus tuleb Nõukogude perioodi monumentaalsest ja jäigast arhitektuurist. Konkreetsed nurgelised jooned on justkui kivisse raiutud ja annavad oma konkreetsusega aimu režiimiaegsetest jäikadest dogmadest. Suured punased metallraamistikud, mis kohati ümbritsevad kõrgeid pöösaid ning kohati pakuvad istumis- ja tegelusvõimalusi, kinnistavad seda jäikust veelgi. Selles alas läheb looduse lopsakus ja ümarus vastuollu inimese sooviga kõike kontrollida ja suunata, mis on järjekordne viide omaaegsele valitsusmustrile.

### **5.2.3.3 Vanaema õunaaed**

Planeeritud vanadekodu kinnistuga piirnev tsoon on pühendatud kõikidele vanavanematele, kelle õunaaedades sai peitust ja „ukakat“ mängitud. See on ala, kus kevadel lõövad kahes ravis õunapuud õide ja sügisel viljuvad. pakkudes võimalust oma lennuvälja teekonnal midagi põske pista. Õunaaallee all on võimalik võtta istet ja mängida malet. Minu mõlemad vanaisad olid kirglikud maletajad, mistõttu sain oma esimese maletunni juba viieaastaselt. Selle tõttu seondub mulle alati male vanaisadega, nagu õunapuud vanaemadega. Soovisin pakkuda vanadekodu külastajatelegi võimalust ajas tagasi minna ning aidata kaasa meenutuste elavdamisele. Nendele on ka ette nähtud liikumispuudega treeningväljak, sest tean, kui väga selliseid vahendeid kõrges vanuses vaja on kasutada, et keha liikuvana hoida.

### **5.2.3.4 Koolijutsu mänguala**

Planeeritud lasteaia ja algkooli ette on projekteeritud põnev lastesõbralik tsoon, kus on võimalik ajaviiteks kiikuda, sõpradega pinkide peal lobiseda, ringi joosta ja hiiglasliku sääsekujulise mänguatraktsiooni peal turnida.

## 5.2.4 Rajatised

Raadi lennuvälja näol on tegemist väga suure ja mastaapse alaga. Ermi tänaval jalutamas käies ja alaga tutvudes löid mind jalust endise ruleerimistee laius ja lennukite seisuplatside kaitseks püstitatud muldvallide kõrgus. See on tulevane tänavaruum, kus pisikesed detailid kaovad ümbritsevasse keskkonda ära. Sel põhjusel olen loonud kahte tüüpi rajatise, mis oma mahuga suudavad konkureerida kontaktvööndi ja betoontee aukartust äratavate mõõtmetega.

Inspiratsiooni olen ammutanud Nõukogude perioodi arhitektuurist ja kohapõhistest elementidest nagu betoontee ja massiivsed vallid ning metsa alla kokku kogutud vanad betoonblokid. Betooni kasutamine tundub väga loogilise jätkuna ja on ka antud ajastule väga iseloomulik materjal. Metall punane värv tuleb otse loomulikult Nõukogude režiimi valitsevast lipuvärvist ning viidetest Punaarmeele. Puidu hall värv pehmendab metalli punast ja sobib kooskõlasama betooni. Selline värvigamma ja materjalide kasutus haakub hästi Nõukogude perioodi stiiliga, mistõttu on sobilik antud töösse. Dekonstruktivismist lähtudes soovisin kogutud mälestused ja ajaloolised meenutused ümber mängida rajatistesse ning väikevormidesse, mis aitaksid oma kohaloluga sümboliseerida endist lennuvälja. Samuti olen inspiratsiooni ammutanud Vene suprematistidelt nagu El Lissitzky ja Kazimir Malevitš, kelle geomeetriselised tööd on aidanud kaasa rajatistele ja väikevormidele kuju andmisele.<sup>1, 2</sup>

Töös olen loonud kahte sorti rajatise: labürindi ja paviljonid.

### 5.2.4.1 Labürint

Suur punane metallist labürint, mille keskel kasvab üksik lehtpuu, on ette nähtud nii-öelda ristteele, mis moodustab väikse platsi peatänavale läänepoolsele roheala sissepääsu ette. See mahuline vorm on mastaapne ja sobib hästi ümbritsevaid valde tasakaalustama. Labürindi kõrgeim sein on 5,5 m, madalaim 2 m. Vahekäigu laius on 80 cm, mis on piisaalt ruumikas, et kitsal teel end ümber pöörata. Selle rajatise idee on mitmetahuline ja kannab endas erinevate generatsioonide ning kogemuste puhul isesuguseid otstarbeid. Labürint võib tähistada minevikku mälestavat monumenti, mis kannab endas okupatsiooni valu ja ängi. Selles liikumine on kitsas ja repressiivne ning võib-olla justkui vajalik koht neile, kel on vaja meenutada. Labürint on koht, kus valitseb vaikus. See vaikus on meenutus kunagisest tohutust mürast, millega Raadi lennuväli Tartut ja selle lähiümbrust terroriseeris. Samuti võib

---

<sup>1</sup> El Lissitzky. Tate

<sup>2</sup> Kazimir Malevitš. Tate



see tähendada meditatiivset kulgemisvõimalust, iseolemise kohta, võimalust eralduda ja mõtiskleda. Labürint võib olla ka maamärgiks ning miks ka mitte lihtsalt huvitavaks ruumielemendiks. Loomulikult annab labürint lastele võimaluse panna proovile oma kujutlusvõime ja kasutada seda mänguruumi pikendusena. Üks kasutusvõimalus ei välista ega eelista teist. Arvan, et kõik kasutajagrupid leiavad üheskoos selle kasutamiseks võimaluse ja aja. See rajatis on näide, kuidas võiks kasutada ruumilisi elemente multifunktsionaalselt, sest meie kogemused ja seosed on erinevad, ning eeldada, et kõigil tekib seoses millegagi sama emotsioon, on ennatlik, samuti ei tohiks seda peale suruda.

Vt veel Graafiline materjal, joonis 3.

#### **5.2.4.2 Paviljonid**

Paviljonid on justkui loodud bussiootepaviljonideks, aga mitte ainult. Mul oli soov leida tavalisele bussiootepaviljonile põnevam lahendus ja pakkuda selle näol toolil jalgade kõlgutamisele lisaks erinevaid funktsioone. Kasutusi võib olla erinevaid: paviljonides võib olla väliraamatukogu, kiiged, WiFi ja kõlarid muusika kuulamiseks. Neid võib olla võimalus kasutada hooajaliste *pop-up* mängu- või müügipunktidenäiteks miks mitte võimaldada kolumbaariumi läheduses olevas paviljonis mälestajatele lilli müüa. Väga hea võimalus oleks nende kaudu korraldada juba Tartu kesklinnas toimivat.

Samuti tahtsin leida paviljonidele piisavalt huvitava, kuid lihtsa vormi, soovisin, et nad omavahel veidi erineksid, samas oleksid toimiv ansambel. Nii sündis lahendus, kus üks paviljon justkui kasvab teisest välja. Paviljonid on paigutatud omavahel tee äärde peegelpildis.

Paviljonid koosnevad kahest suurest betoonblokist ning on ilmestatud punase metalliga. Tuulevarju tagamiseks on ühele poole seina lisatud karastatud klaas, jättes piisava avause, pääsemaks paviljoni kasutama mõlemalt poolt. Paviljonide vormid on lihtsad, kuid huvitavaks teeb nende kuju asjaolu, et katus on ühelt poolt langev ja üks sein on võrreldes teisega diagonaalne.

Vt veel Graafiline materjal, joonis 4.

#### **5.2.5 Väikevormid**

Kõik väikevormid, välja arvatud prügikastid ja treeningvahendid, on projekteeritud spetsiaalselt selle töö tarbeks. Inspiratsiooniallikaks oli koostöö Kersti Lootuse ja

Maire Suimetsaga Raadimõisa puhkeala konkursil tööga „Ajajõgi“, kus kasutatud punased metallraamid tundusid ideaalsed Raadi peatänava projekti jaoks. Siiski pole ühtegi väikevormi üks ühele üle võetud, vaid on mugandatud vastavat otstarbele, funktsioonile ja kasutuskohale.

Väikevormid jagunevad meeleolu loovateks raamideks ja funktsionaalseteks väikevormideks.

Vt veel Graafiline materjal, joonis 5 ja 6.

#### **5.2.5.1 Metallraamid**

Need on erinevate kõrgustega suured punasest metallist raamid, mille kõrgus varieerub 3–4,5 m vahel. Laius erineb sõltuvalt tee laiusest ja kompositsioonist haljastuse ning teiste väikevormidega. Metallraamid kannavad endas sisenemise ja väljumise ideed, mis annab kasutajal endal otsustada, kuidas talle meeldib seda ruumi kogeda. Raamidele on installeeritud kiiged ja võrkkiiged, muutes ala mängulisemaks ning lõbusamaks.

#### **5.2.5.2 Metallraamistik**

Metallraamistik on justkui läbipaistev istutuskast, mille peamine eesmärk on raamida kõrgeid põõsasistutusi, andes neile struktuuri ja kuju, sealjuures põõsaste loomulikku kasvukujusse sekkumata. Samuti on need võimalusel varjualused istumispinkide, kiikede ja võrkkiikedega. Metallraamistik on justkui ruum ruumis, muutes suurema ruumi pisemaks ja intiimsemaks ning tekitades näilisi eraldumisvõimalusi, olles sealjuures avatud ja läbipaistev.

Vt veel Graafiline materjal, joonis 7.

#### **5.2.5.3 Pergola**

Pergolad on projekteeritud jooksuraja ilmestamiseks ja potentsiaalse trammitee haljastatud puhverala sidumiseks ülejäänud ruumiga. Jooksurajal pakuvad pergolad varju päikese ja tuule eest ning on varustatud pinkidega, pakkudes puhkevõimalust. Pergolad on projekteeritud kahes pikkuses: 6 x 4,5 x 2,8 m ja 4 x 4,5 x 2,8 m.

Vt veel Graafiline materjal, joonis 8.

#### **5.2.5.4 Stend**

Stendi kuju meenutab suurt eritahulist betoonblokki, millest justkui kasvaks välja metallitükid. See on oma vormi saanud kontaktvööndis leiduvatest vanadest

kasutatust ritta tõstetud betoonblokkidest, millest erinevad metallvardad välja turritasid. Stendi kuju inspireeris ajale jalgu jäänud kasutuks muutunud betooni-metallprügi.

#### **5.2.5.5 Vaatetõkkesein**

Vaatetõkkesein on konkursitöö „Ajajõgi“ müratõkkeseina noorem õde. Erinevalt müratõkkeseinast ei pea vaatetõkkesein hoidma eemale müra, vaid katma kinni soovimatud vaated. See on töö kontseptsiooni hoidmiseks tähtis element, sest aitab tagada eraldatuse seal, kus see muudu poleks võimalik. Vaatetõkkesein sobib hästi konteksti, kuna meenutab oma olemuselt okastraati, millega varem eraldati Raadi lennuvälja soovimatute pilkude eest. Pöörasin selle tagurpidi ja nüüd on eesmärk varjata vaateid seest väljaspoole. Materjalidena on kasutatud halli puitu ja metalltrossi.

#### **5.2.5.6 Pink**

Pingi idee kasvas välja 1986. aastal loodud Heinz H. Landese justkui raudbetooni jääkidest kokku monteeritud toolist.<sup>1</sup> Pink koosneb moodulitest, mistõttu on seda väga lihtne soovi korral pikendada või lühendada.

#### **5.2.5.7 Malelaud**

Malelaud on pingiga samas ansamblis, kuhu on lisatud laud. Kogu komplekt on omavahel katkematult metalljalgadega ühendatud.

#### **5.2.5.8 Jalgrattahoidja**

Jalgrattahoidja on sisuliselt kahandatud metallraam, sobides hästi ülejäänud alal paiknevate suuremate raamidega ühte komplekti.

#### **5.2.5.9 Prügikastid**

Jalutusteed, puhketaskud ja istumisalad on varustatud prügikastidega.

### **5.2.6 Valgustus**

Raadi peatänaval on kasutatud nelja sorti valgustust.

Vt veel Graafiline materjal, joonis 5 ja 6.

---

<sup>1</sup> Heinz H. Landes, tool

### **5.2.6.1 Trossvalgustid**

Trossvalgustid ilmestavad treeningalasid ning nende ripuvad ümarad valguslambid meenutavad ajastule omaseid kohtvalgusteid, luues treenides hubase ja koduse mulje.

### **5.2.6.2 Postvalgustid**

Postvalgustid on lihtsad nurgelised punased poolikud metallraamid. Vastavalt asukohale ja valgustamisvajadusele on neid paigutatud alale ühe- ja kahepoolsetena. Postvalgustid on projekteeritud jooksuraja ja jalgrattatee vahele ning jalakäijate teedele.

### **5.2.6.3 Maasse süvistatud valgustid**

Maasse süvistatud valgustuse eesmärk on anda märku teisest konkureerivast liiklusvahendist. Nii on maasse süvistatud valgustid projekteeritud ilmestama ja näitama juurdepääsuteid ja jalgrattaradu seal, kus need ei ole eraldatud haljastusega. Maasse süvistatud valgustus meenutab kunagisi lennuraja tulesid, mida kohalikud noored lennukite maandudes salaja eemalt vaatamas käisid.

### **5.2.6.4 Tänavavalgustus**

Tänavavalgustus on ette nähtud sõidutee ja ülekäigukohtade valgustamiseks.

## **5.2.7 Haljastus**

Raadi peatänavahaaljastusprintsipi lähtub kolmest järgmisest tegurist:

- Nõukogude perioodi taimevalik;
- salaaialik metsik kontseptsioon;
- võimalikult vähene sekkumisvajadus.

Taimevalik on kooskõlastatud tunnustatud dendroloogi Olev Abneriga<sup>1</sup>, kelle nõuandeid järgides valisin vastavad liigid, mis on saanud populaarseks haljasmaterjaliks juba Nõukogude ajal ning mille kasutamine jätkub nii eraaedades kui ka haljasaladel võidukalt siiani. Need taimed on end õigustanud madala hooldusvajaduse ja lopsaka kasvuvormiga.

Soovisin alale rajada metsikust ja rohusest vohavat salaaialikku haljastust, mis mõjuks rohelse pehme seinana. Olemasolevate ja planeeringutes säilitatavate

---

<sup>1</sup> Autori kirjavahetus Tallinna Botaanikaia peadendroloogi Olev Abneriga (30.03 – 05.04.2021)

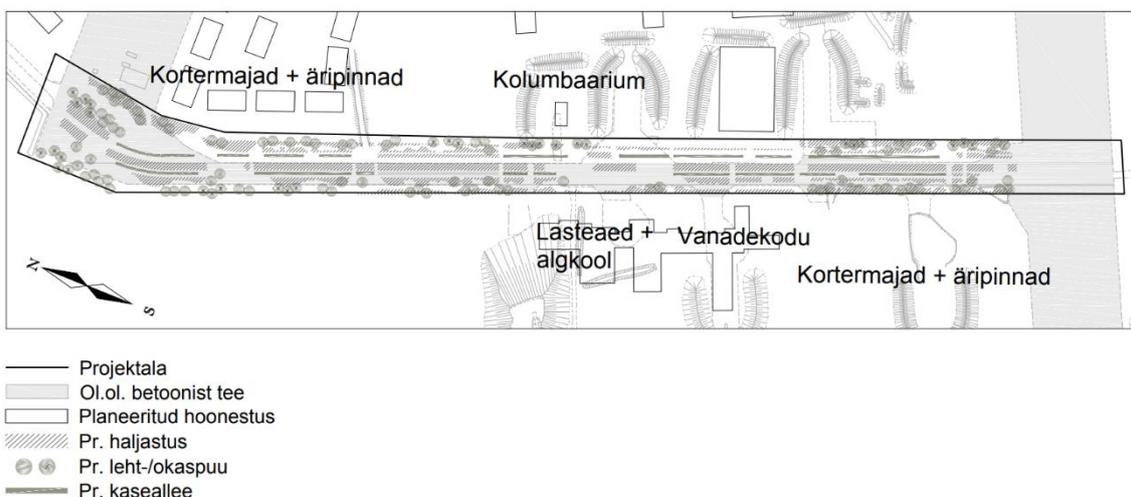
rohealade jätkuks ühendab projektala niidumuru koos mõne üksiku heitlehise puuga. Teiselt poolt on piirdeks kõnnitee ja jalgrattatee vahel betoonist tohutu suured istutuskastid pöösastega. Nii on need alad vaadetelt enam-vähem vabad ja haljastus jätkub ühelt poolt edasi sarnaselt olemasolevaga, kaotades piiri projekteeritud alaga, teisalt on teisel pool selgeks seinaks vertikaalne elav sein. Nii on loodud maaliline looklev eraldatus muust maailmast, jättes alles vaid looduse. Vormid on võimendatult looklevad ja inspireeritud looduslikust ümarast kulgemisest.

Korterhoonete kõrval kulgeval alal on haljastus kinnisem ja suletum, et varjata uusarendust, mis läheb oma esteetikaga kontekstist välja. Need on alad, mis aitavad paremini mõista ka ala kunagist suletust, tehes seda sõbralikul ja saladuslikul moel. Mõlemal pool on kõrged pöösasistutused ning teed läbijal on mõnus muust maailmast eraldatuse tunne. Seal saab kulgeda justkui oma salajasel rännakul. Sellel alal on vormid Nõukogude arhitektuurist inspireerituna tahulised ja sirgjoonelised.

Sõidutee ühte külge ning jalgrattatee ja jooksuraja vahele on projekteeritud püramiidkaskede allee, mis on katkestatud vastavalt vajadusele kas vaadete avamiseks või ülekäiguradadel ja juurdepääsuteedel.

Tartu valla poolt soovitud potentsiaalsele trammitee jaoks jäetud puhveralale on ette nähtud lopsakas niidumuru, mille hooldamine on suhteliselt hooldusvaba. See jätkab metsiku ja isetekkelise vohava haljastuse ideed ning on kergesti likvideeritav, kui selleks peaks kunagi vajadus olema.

(Joonis 34)



Joonis 34. Projekteeritud haljastus. Allikas: Autori skeem, skeemi alus geodeetiline alusplaan

Haljastus jaguneb nelja järgmisesse rühma:

- puud;
- üle kahe meetri kõrgune põõsasistutus;
- kuni kahe meetri kõrgune põõsasistutus suurtes betoonkastides;
- niidumuru.

Puude liigiline koosseis erineb vastavalt aladele. Avatud aladel, kus peatee haljastus jätkub orgaaniliselt olemasolevatel rohealadel, on kasutatud Euroopa lehist ja pensilvaania saart „Cimmzam“. Korterhoonetega paralleelsetel aladele olen pidanud sobilikuks sellele ajaperioodile nii omaseid Berliini paplit<sup>1</sup> „Petrowskaja“ ja loorberpapliti. Lasteaia ja kooli läheduses on sügist mängulusti suurendavad harilikud hobukastanid ning vanadekodu juures vanu suuri õunaaedu meenutav allee Mitšurini aed-õunapuust „Komsomolets“. Kolumbaariumi juhatab sisse Nõukogude perioodi klassikaline okaspuu – torkav kuusk. Kõrgusesse ulatuva suurejoonelise metallist labürindi sisse on projekteeritud varjulist kasvupaika armastav üksik pensilvaania vaher.

Projekteeritud puittaimed on järgmised:

- Arukask „Fastigiata Joes“, *Betula Pendula* „Fastigiata Joes“;
- Torkav kuusk, *Picea pungens*;
- Berliini pappel „Petrowskaja“, *Populus x berolinensis* „Petrowskaja“;
- Loorberpappel, *Populus laurifolia*;
- Euroopa lehis, *Larix decidua*;
- Pensilvaania saar „Cimmzam“, *Fraxinus pennsylvanica* „Cimmzam“;
- Harilik hobukastan, *Aesculus hippocastanum*;
- Mitšurini aed-õunapuu „Komsomolets“, *Malus domestica* „Komsomolets“;
- Pensilvaania vaher, *Acer pensylvanicum*;
- Mets-viinapuu, *Parthenocissus quinquefolia*;
- Harilik sirel, *Syringa vulgaris*;
- Ungari sirel, *Syringa josikaea*;
- Suur läätspuu, *Caragana arborescens*;
- Villane lodjapuu, *Viburnum lantana*;
- Tatari kuslapuu, *Lonicera tatarica*;
- Harilik ebajasmii, *Philadelphus coronarius*;

---

<sup>1</sup> Tiina Tammet on Nõukogude haljastusest kirjutades osutanud, et kodumaiste liikide kõrval oli sissetoodud liikidest esikohal ilmselt pappel: „Paplid olid soositud tugeva hoogsa kasvu, suitsu- ja pügamiskindluse tõttu, mis võimaldas saavutada kiiret efekti.“ Tammet, T. (1997), Pargid. Paplid. Puiesteed. (Käsikiri)

- Läkiv tuhkpuu, *Cotoneaster lucidus*;
- Punaselehine harilik kukerpuu „Atropurpurea“, *Berberis vulgaris f.atropurpurea* „Atropurpurea“;
- Lodjap-pöisenelas; *Physocarpus opulifolius*;
- Harilik lumimari, *Symphoricarpos albus*;
- Kuldsõstar, *Ribes aureum*;
- Magesõstar, *Ribes alpinum*;
- Taraenelas, *Spiraea chamaedryfolia*;
- Keskmine enelas, *Spiraea media*.

Niidumuru on liigirikas nii-öelda heinamaakooslus kõrrelistest koos looduslike taimedega. See on heaks elupaigaks paljudele lindudele, pisiimetajatele, kahepaiksetele, roomajatele ja putukatele. Niidumuru hooldus on üsna lihtne, sest see tuleb hooaja jooksul vaid 2-3 korral maha niita. Parima tulemuse saavutamiseks kasutatakse kohapealseid olemasolevaid liike.

### **5.2.8 Ettepanekud kontaktvööndi planeeringutele**

Planeeringutes on ette nähtud kaks üsna mahukat roheala ja seni on jäänud ideed otsima veel üks valliderohke ala, mis asub Ermi tänava lõpus oleva stardiraja põhjaküljel. See on oma olemuselt võrreldes teiste kontaktvööndis asuvate vallidega metsikum ja veidi tasakaalust väljas. Kuna Tartu vald ootab Raadile elama 10 000 elanikku, siis oleks vaja katta lisaks koolidele ja lasteaedadele ka noortele suunatud tegevusala. Projektalal jalutades tundus see olevat selleks ideaalne koht. Metsikum ja eluhoonetest veidi eemal, mistõttu saaks sinna luua hea keskkonna noortele toimetamiseks. Selliseks väljundiks sobiksid näiteks rulapark, *pumptrack*, parkuuri rada ja ronimissein.

Ala läänepoolsema roheala saaks loogiliselt kokku viia läheduses asuva mõisapargi ja ERMi ümbritseva loodusliku rekreatsioonialaga. Sinna on planeeringus ette nähtud suur sademevee kogumistiik, mis sobitub hästi juba läheduses olemasolevate tiikidega. See võiks olla rahulikult kulgemise ala koos hajutatud pikniku ja puhkealadega. Ala idapoolsem roheala võiks olla veidi aktiivsem ja miks ka mitte tehnikum oma atraktsioonide ja katendite valiku poolest, kandes justkui avatud aktiivse tagahoovi funktsiooni.

Soovitan projektala kontaktvööndi hoonestatavatel planeeringualadel jätkata Nõukogude perioodi haljastusest inspireeritud taimevalikuga. Parima sidususe saavutamiseks on soovitatav lähtuda väikevormide valikul projektalale projekteeritud

sarnasest stiilist ja värvikombinatsioonist. Nii saavutatakse ühtlane ja läbimõeldud tulemus.

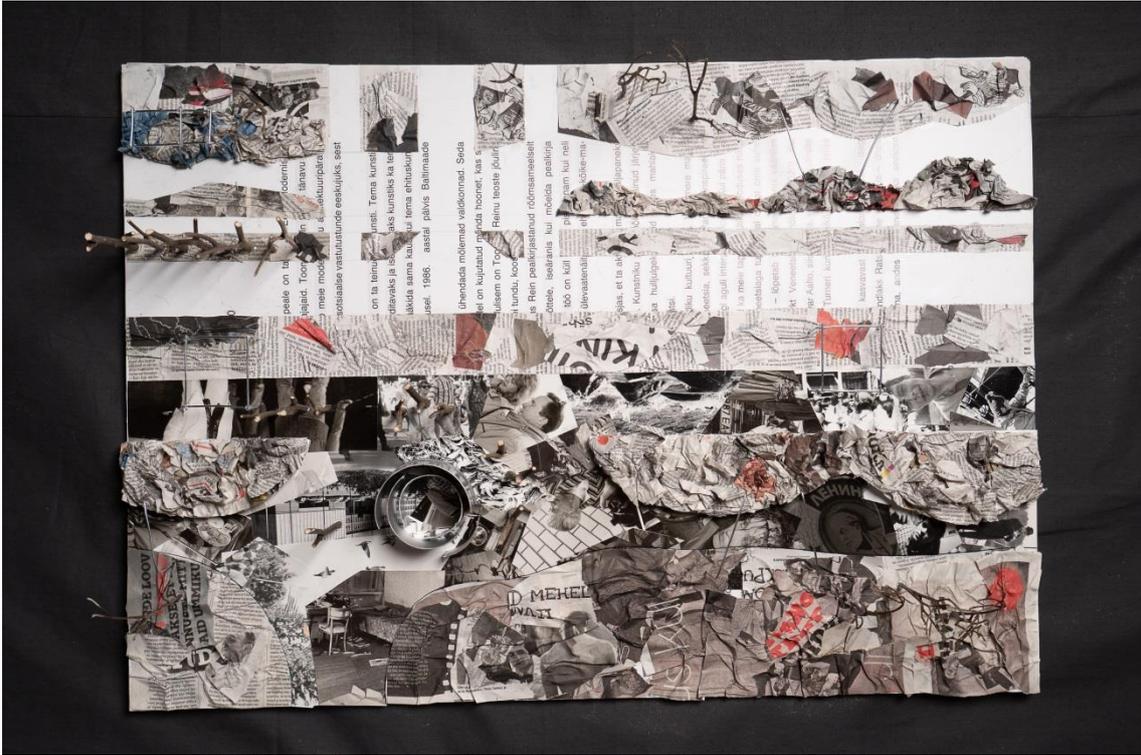
### **5.3 Makett**

Maketti luues soovisin võimalikult suure ala näitamise asemel demonstreerida jõudude vahekordasid, mis võib-olla pelgalt joonist lugedes kiiresti välja ei tule. Leidsin, et tähtis oleks näidata ruumilahenduse omavahelist toimimist võimalikult realistlikus mõõtkavas. Seepärast ongi mõõtkavaks valitud 1:100, mis aitab eksponeerida ühte Raadi peatänava tähtobjekti – labürinti, ning hõlmab samas nii suletud kui avatud alasid.

Maketti planeerides leidsin, et kõige paremini annab edasi projektala robustsust, ajalugu ja meeleolu, kui kasutada vähem traditsioonilisi materjale. Nii saigi endine betoneeritud ruleerimistee, mis lahendusega markeerib justkui teekonda Nõukogude tondi radadel, kaetud vanade mustvalgete fotodega. Need sümboliseerivad inimeste mälestusi Raadi lennuväljast. Põõsashaljastust ja niidumuru on tähistatud vanade mustvalgete ajalehtedega, mis on taaskord viide toleaegele taimevalikule, kandes endas, nagu ajalehtki, edasi ajastu vaimu. Kõik rajatavate katenditega teed on aga kaasaegse kunsti näituse mustvalge postri alusel. Nii tulevad lisaks ruumilahendusele ja mõõtudele välja ka erinevad kihistused, mis Raadi lennuväljal lasuvad.

Materjalid on kõik taaskasutatud, sest minu kindlaks sooviks oli meisterdada makett käest kätte saadud materjalidest, mis on järjekordne viide Nõukogude perioodile, kus ehitusmaterjal oli rariit ja seda saadi kätte vaid tänu „õigetele“ kontaktidele.





Joonis 35. Makett



Joonis 36. Makett



Joonis 37. Makett



Joonis 38. Makett

## KOKKUVÕTE

Raadi lennuväli on kirju ajaloo ja minevikuga koht. Mõisaajal põldude kohal esimeste õhulendudega anti Raadil hoog sisse väikese lennuvälja ehitamiseks, mida Nõukogude okupatsiooni ajal laiendati tohutuks üheks külma sõja aegse Euroopa suurimaks sõjalennuväljaks. Raadist sai suletud piirkond kõigest lühikese jalutuskäigu kaugusel Tartu kesklinnast. Selle ümber lasus saladusloor ning kuni taasiseseisvumiseni polnud lennuvälja mahtu ja kohati isegi Raadi piirkonda kaartidele märgitud. Oli küll teada, et Raadil asub suur sõjalennuväli, kuid inimestel polnud tegelikult aimu, kui suur on kohaloleva lõhkeaine kogus ning palju on lennukeid, mille õhukütõusu ja maandumise müra nende igapäevaelu niivõrd segas.

Magistritöö raames analüüsiti ajaloolisi tekste koos kaardi- ja pildimaterjaliga, võrreldi teisi sarnaseid ning juba lahenduse leidnud objekte ja viidi läbi küsitlus ning korraldati foorumis arutelu, et mõista lisaks hinnangutevabalt kirja pandud ajaloole ka emotsionaalset kohapõhist suhet ja isiklikke mälestusi, mis siiani inimesi kummitavad. See oli Nõukogude tondi otsing, mis toimus nii puudutatud inimeste mõtisklustes kui ajaloolistes tekstides, mille kaudu mõistsin, et tõeline Nõukogude pärand ei ole mitte kivisse raiutud, vaid meis endis.

Lahendus tugineb ajaloolisele kontekstile, inimeste mälupealsetele ja emotsioonidele ning dekonstruivistlikule lähenemismeetodile. Nii olen eelpool mainitud põhjuse ja tagajärje väga peenelt lahti monteerinud, et see taaskord tänapäevaseks funktsionaalseks ruumilahenduseks kokku konstrueerida. Olen põiminud Nõukogude tondi radadel käimisest inspireeritud saladusliku välisruumi koos tervikliku liikluslahendusega uueks Raadi peatänavaks. Läbi on töötatud sõidutee, potentsiaalne trammitee koridor, jalgrattatee ja jooksurada ning mitmekesine koha väärtusi rõhutav jalakäijate ala.

Rajatised ja väikevormid on tugevalt inspireeritud Nõukogude perioodi monumentaalsest arhitektuurist ning peamisteks materjalideks on lennuvälja enda kohast ajendatult metall, betoon ja puit. Värvilahendus on ajastule sobilikult punase ja halli põhine. Lahenduse haljastus tugineb toleaegele taimevalikule, mille enamik liikidest on nüüdseks igapäevaseks muutunud.

## SUMMARY

Raadi airport is a location that has a colorful history. The area was first used for aviation already before Estonian independence. During Soviet occupation it was transformed into a monumental complex that was one of the biggest military airports in Europe. Although located only a short walking distance from the center of Tartu, it was a restricted area that was surrounded by a veil of secrecy. Until the restoration of independence, the dimensions and even the existence of Raadi airport were omitted from maps. Despite the fact that the location hosted a large military airport was common knowledge, the people were unaware of the volume of explosives and aircrafts that were the source of noise on the background of their everyday lives.

The master's thesis I analyzed historical texts along with maps and photographs, provided comparison with other similar locations in the world that have been redesigned, and in addition to neutral perspective, conducted a survey in an internet forum in order to understand the emotions and memories associated with the area that haunt the people to this day. It was the search of the Soviet ghost that exists in the minds of people and historical texts and it led me to an understanding that the true Soviet legacy does not reside in concrete but inside ourselves.

My redesign is based on the historical context, recollections and emotions of people, and deconstructive method. This has allowed me to disassemble the abovementioned cause and effect, in order to reconstruct it as functional urban space fit for the present. I have combined the mystical outside space inspired by the search of the Soviet ghost with the complete traffic solution and transformed it into a novel main street of Raadi. This includes a street for motor traffic, potential tram lane, bike lanes, running tracks and a diverse pedestrian area emphasizing the values of the area.

The facilities and small forms are strongly inspired by the monumental architecture of the Soviet period. The primary materials are metal, concrete and wood driven by the airport itself. The landscaping relies on the plants that were popular in the era, most of which have become commonplace by today.

## KASUTATUD KIRJANDUSE LOETELU

Abandoned Forgotten & Little Known Airfields in Europe. Munich – Riem, <https://www.forgottenairfields.com/airfield-munich-riem-531.html> (vaadatud: 26.03.2021)

Ajalugu. Eesti Rahva Muuseum. <https://erm.ee/et/content/ajalugu> (vaadatud: 19.02.2021)

Autori kirjavahetus Tallinna Botaanikaiaia peadendroloogi Olev Abneriga (30.03 – 05.04.2021)

Autori kirjavahetus Tartu vallaarhitekti Egle Nõmmejaga (28.02 – 06.04.2021)

**Copley, C.** (21.12.2016). Curating Tempelhof: negotiating the multiple histories of Berlin's 'symbol of freedom'. Cambridge University Press, <https://www.cambridge.org/core/journals/urban-history/article/curating-tempelhof-negotiating-the-multiple-histories-of-berlins-symbol-of-freedom/FEAADB457F233E3A7D3F752BEEE70A4A>

Deconstruction. Britannica veebientsüklopeedia. <https://www.britannica.com/topic/deconstruction> (vaadatud: 27.03.2021)

**El Lissitzky.** Tate, <https://www.tate.org.uk/art/artists/el-lissitzky-1519> (vaadatud: 04.03.2021)

Erminurme tee 2, 18. korteriga elamu. Koostanud: Põldme, J., Tuulik, T. (08.09.2020). VK2006\_PP\_AS-4-03\_asend.pdf (vaadatud: 12.02.2021)

Foorumipostitus Facebooki kinnisesse gruppi „Nostalgiline Tartu“, <https://www.facebook.com/groups/1416062955340151/permalink/2889130808033351> (postitatud: 26.03.2021)

Former Airport Ready for Takeoff as World-Class Park. Maastikuarhitektuuribüroo MKSK kodulehekülg, <https://www.mkskstudios.com/dialogue/former-airport-ready-for-takeoff-as-world-class-park> (vaadatud: 22.03.2021)

**Frampton, K.** (2011). Moodne arhitektuur. Kriitiline ajalugu. Tõlkinud Ingrid Ruudi, Eva Näripea. Eesti Kunstiakadeemia, lk 327-329

**Heinz H. Landes** tool. Artnet veebioksjoni lehekülg. <http://www.artnet.com/artists/heinz-h-landes/pair-of-solid-chairs-germany-RouBhNFazODpkBe2Qzqs8w2> (vaadatud: 02.04.2021)

**Hess, D. B., Pae, T.** (2020). Cold War Cities. Competing militarisation and urban development during the Cold War. How a Soviet air base came to dominate Tartu, Estonia. University at Buffalo, State University of New York, University of Tartu, lk 148-166

**Jauhiainen, J.** (1997). Militarisation, Demilitarisation and Re-Use of Military Areas: The Case of Estonia. Geographical Association, lk 118-126

**Kazimir Malevič.** Tate, <https://www.tate.org.uk/art/artists/kazimir-malevich-1561> (vaadatud: 04.03.2021)

Lentoasemanpuisto ideekonkurss, <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/ajankohtaiset-suunnitelmat/suunnittelukilpailut/lentoasemanpuisto-rules> (vaadatud: 26.03.2021)

**Lige, C.-D.** (10.05.2019). Julgus liigutada piire. Sirp, <https://www.sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/julgus-liigutada-piire/> (vaadatud: 19.02.2021)

**Piirimäe, H.** (2010). Raadi mõis Tartu Ülikooli teenistuses. Raamatus: Ü. Siimets, S. Madisson, J. Liiv (koostajad), Raadi raamat: pildid sündinud asjadest. Eesti Rahva Muuseum, Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts, Tartu, lk 88–89

Raadi mõis. Eesti Rahva Muuseum. <https://erm.ee/et/content/raadi-m%C3%B5is> (vaadatud: 18.02.2021)

Raadi vana lennuväli sai rehvidest puhtaks. (19.20.2020). ERR, <https://www.err.ee/1213561/raadi-vana-lennuvali-sai-rehvidest-puhtaks> (vaadatud: 18.02.2021)

**Raukas, A.** (2010). Tartu Raadi sõjaväelennuvälja sünd ja kuulsusetu lõpp. Raamatus: Ü. Siimets, S. Madisson, J. Liiv (koostajad), Raadi raamat: pildid sündinud asjadest. Eesti Rahva Muuseum, Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts, Tartu, lk 204–205

**Rosenberg, T.** (2010). Raadi varasest minevikust. Raamatus: Ü. Siimets, S. Madisson, J. Liiv (koostajad), Raadi raamat: pildid sündinud asjadest. Eesti Rahva Muuseum, Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts, Tartu, lk 28–29

**Siimets, Ü.** (2010). Raadi järv. Raamatus: Ü. Siimets, S. Madisson, J. Liiv (koostajad), Raadi raamat: pildid sündinud asjadest. Eesti Rahva Muuseum, Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts, Tartu, lk 226

**Siimets, Ü.** (2010). Raadi tagastamine Eesti Rahva Muuseumile. Raamatus: Ü. Siimets, S. Madisson, J. Liiv (koostajad), Raadi raamat: pildid sündinud asjadest. Eesti Rahva Muuseum, Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts, Tartu, lk 230

**Sild, M., Madisson, S.** (2010). Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts toimetab Raadil. Raamatus: Ü. Siimets, S. Madisson, J. Liiv (koostajad), Raadi raamat: pildid sündinud asjadest. Eesti Rahva Muuseum, Eesti Rahva Muuseumi Sõprade Selts, Tartu, lk 264

Summit pargi kodulehekülg. <http://www.summitparkblueash.com/index.php>  
(vaadatud: 21.03.2021)

**Zadrazilova, D.** (05.12.2020). Berlin Tempelhof: From Heritage Site to Creative Industry Hub? EX NOVO Journal Archaeology, Volume 5, [http://archaeologiaexnovo.org/2016/wp-content/uploads/2020/12/7\\_Zadrazilova\\_DEF.pdf](http://archaeologiaexnovo.org/2016/wp-content/uploads/2020/12/7_Zadrazilova_DEF.pdf)

Tammet, T. (1997), Pargid. Paplid. Puiesteed. (Käsikiri)

Tartu valla lõunaosa V ja VI etapi detailplaneering. Koostanud Artes Terrae Maastikuarhitektid (20.01.2020), 1973DP3\_raadi\_V-VI\_etapp-Põhijoonis.pdf  
(vaadatud: 12.02.2021)

Tempelhofer parki kodulehekül. <https://gruen-berlin.de/en/projects/parks/tempelhofer-feld/service-info>, (vaadatud: 21.03.2021)

**Tähiste, A., Mõniste, M.** (2017). „Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste analüüs. 19. ja 20. sajand“. Raadi lennuvälja stardirajad, ruleerimisteed ja lennukite seisuplatsid. Muinsuskaitse eksperthinnang, lk 2-3

**Wigley, M.** (1996). The Architecture of Deconstruction: Derrida's Haunt. The MIT Press

**Williams, G.** (20.06.2014). Developers Find New Use for Former Airports. Financial Times, <https://www.ft.com/content/d58d43c8-f2e5-11e3-a3f8-00144feabdc0>

Xuhui Runway Park. Arhitektuuribüroo Sasaki kodulehekül, <https://www.sasaki.com/projects/xuhui-runway-park/> (vaadatud: 22.03.2021)



## LISA 1. KÜSITLUS

Tere.

Ma tänan Teid, et olete võtnud selle aja mind mu magistritöös aidata. Teie panus on mulle väga oluline. Loodan küsitluse kaudu saada teavet, kuidas on Raadi lennuväli inimeste teadvusesse jäänud ja millise märgi sinna jätnud, millega see koht seostub ja kas tegemist on positiivsete või negatiivsete emotsioonidega. Vastuste pikkus pole niivõrd oluline kui info, mis sellest välja koorub. Ootan just isiklikke mõtteid ja tundeid, mis tähtsavad.

Vanus –

Sugu –

Seos Tartuga –

Kirjeldage lühidalt, kuidas mäletate Nõukogude perioodi Tartus/Raadil. Millised olid piirangud, kuidas oli eluolu jne, kuidas see inimesi mõjutas –

Milliseid emotsioone kutsus esile Raadi lennuväljale mõtlemine –

Kas ja kuidas need emotsioonid on ajas 30 aasta jooksul muutunud –

Kas on midagi spetsiifilist, mis tuleb mälestustes vaid Raadi lennuväljale mõeldes esile –

Millised märksõnad meenuvad esimesena, mõeldes Raadi lennuväljale –

Millised märksõnad meenuvad esimesena, mõeldes Nõukogude okupatsiooniperioodile Raadil –

Kas ja kuidas on Raadi lennuväli Teid isiklikult mõjutanud -

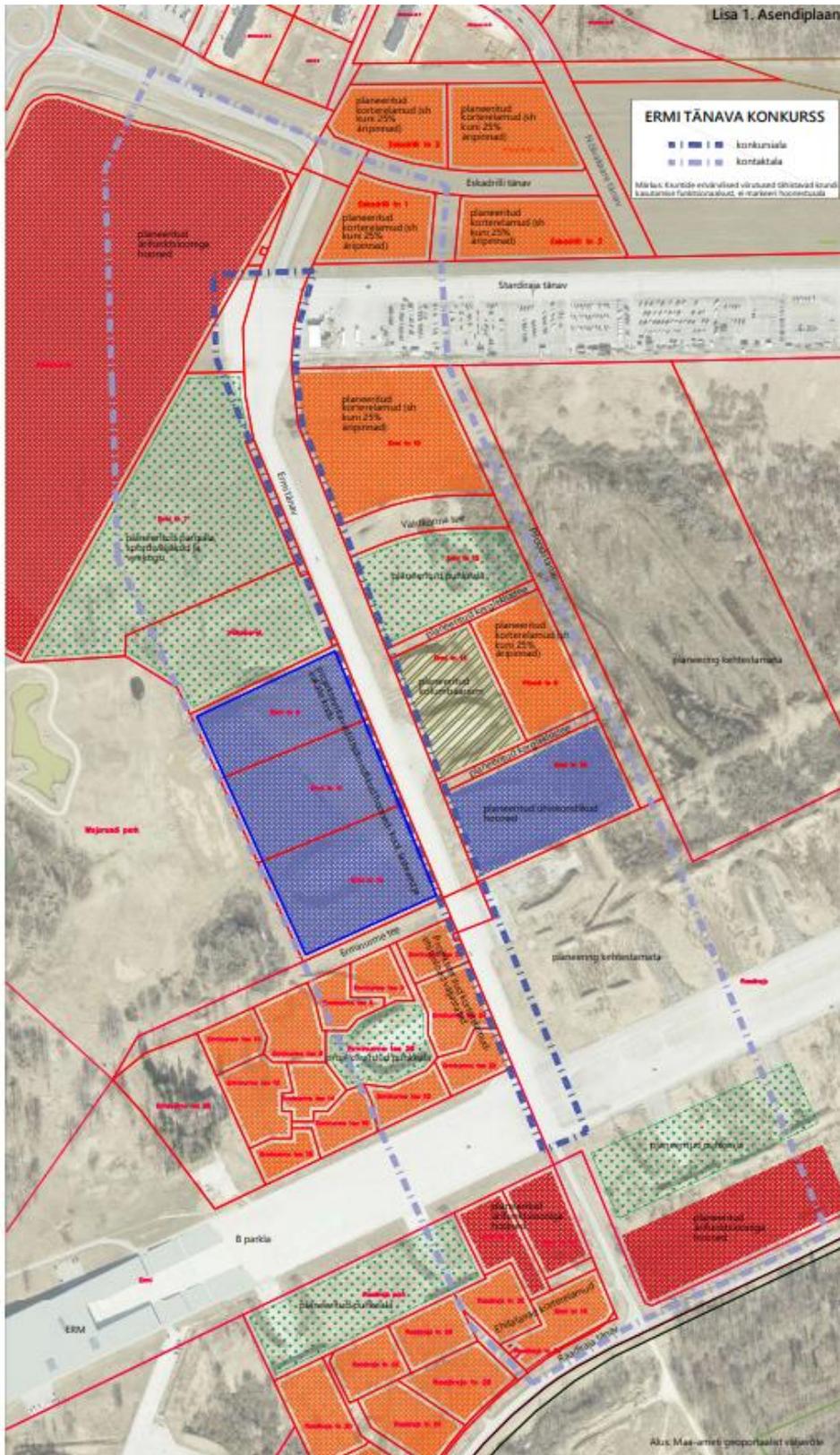
Kas ja kuidas on Teie silmis muutunud Raadi lennuvälja kasutamine peale uue Eesti Rahva Muuseumi hoone ehitamist -

Kuidas olete ise lennuvälja kasutanud ja millises suunas sooviksite sealset arengut näha –

## **Lisa 2. Foorumipostitus**

Tere. Olen TTÜ maasikuarhitektuuri magistritudeng ning oma töös käsitlen Raadi lennuvälja. Sooviksin siin avada teemat puudutava avaliku diskussiooni. Nimelt ma meeleldi kuulaks kohalike elanike, eriti Nõukogude okupatsiooni ajal Tartus elanud inimeste arvamusi kunagi suletud lennuväljast. Kuna suur osa Nõukogude pärandist on paljudele inimestele negatiivse varjundiga, siis ma proovin oma töös sellest punasest tondist luua minevikku mäletava, kuid olevikku jaatava maastikuarhitektuurse lahenduse. Selleks on mul vaja aga seda aega mäletavate kohalike elanike seoseid, mõtteid ja arvamusi. Mis on need märksõnad, mis lennuväljaga pähe tulevad ja milliseid emotsioone tekitab see praegu? Kui kellelgi on erakogus fotosid Raadi lennuväljast või soovib ka natukene suuremas küsitluses osaleda, siis võib mulle kirjutada [hannaveske@gmail.com](mailto:hannaveske@gmail.com)  
Kõik mõtted ja arvamused on teretulnud!

# Lisa 3. Konkursi koondplaan



Joonis 1. Ermi tänava konkursi koondplaan. Allikas: autori kirjavahetus Egle Nõmmojaaga (28.02 – 06.04.2021)

## Lisa 4. Fotomaterjal



Joonis 1. Vaade Ermi ja Stardiraja tänava ristile



Joonis 2. Vaade Ermi ja Stardiraja tänava ristilt projektalale



Joonis 3. Vaade idas asuva kaponiiri pealt projektalale



Joonis 4. Vaade idas asuva kaponiiri pealt projektalale



Joonis 5. Vaade Ermi tänavale

## **GRAAFILINE OSA**

**Joonis 1. Asendiplaan M 1:500**

**Joonis 2. Lõiked A-A´ M 1:100; Lõige B-B´ M 1:100**

**Joonis 3. Labürint M 1:50**

**Joonis 4. Paviljonid M 1:50**

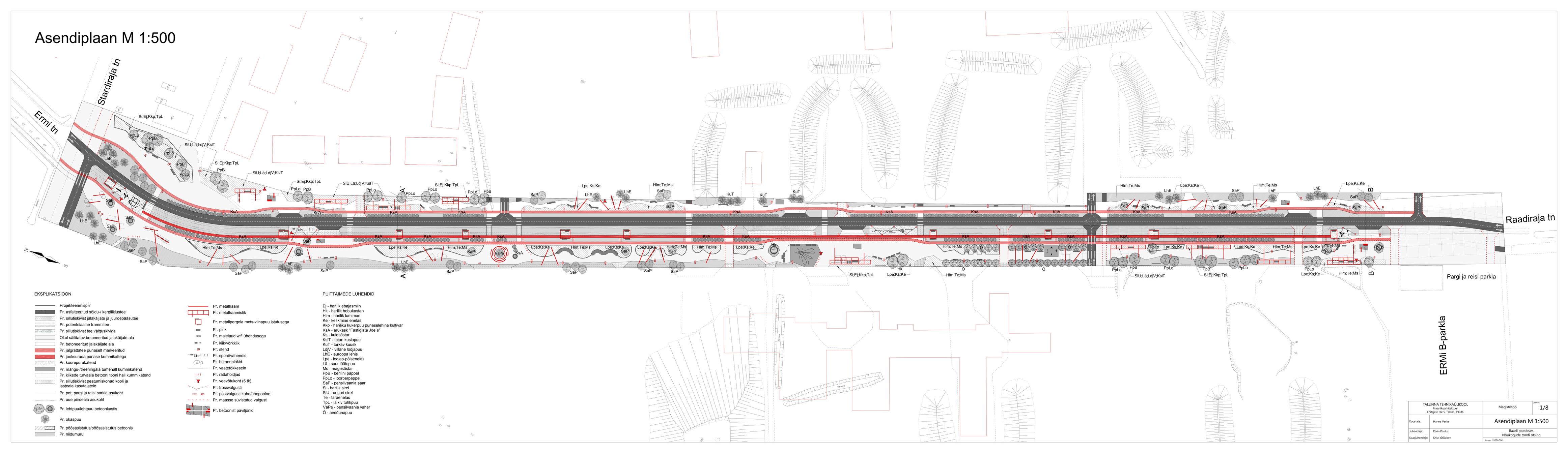
**Joonis 5. Väikevormid M 1:50**

**Joonis 6. Väikevormid 3D**

**Joonis 7. Metallraamistiku visuaal**

**Joonis 8. Pergola visuaal**

# Asendiplaan M 1:500



## EKSPLIKATSIOON

- Projekteerimispiir
- Pr. asfalteeritud sõidu-/ kergliiklustee
- Pr. sillutiskivist jalakäijate ja juurdepääsutee
- Pr. potentsiaalne trammitee
- Pr. sillutiskivist tee valguskiviga
- Ol. ol säilitatav betoneeritud jalakäijate ala
- Pr. betoneeritud jalakäijate ala
- Pr. jalgrattateenepunastel markeeritud
- Pr. jooksurada punase kummikattega
- Pr. koorepurukatend
- Pr. mängu-/treeninguala tumehall kummikatend
- Pr. kiikede turvaala betooni tooni hall kummikatend
- Pr. sillutiskivist peatumiskohad kooi ja lasteaia kasutajatele
- Pr. pot. pargi ja reisi parkla asukoht
- Pr. uue piirdeala asukoht
- Pr. lehtpuu/lehtpuu betoonkastis
- Pr. okaspuu
- Pr. pöösasistatus/pöösasistatus betoonis
- Pr. niidumuru

## PUITTAIMEDE LÜHENDID

- Pr. metallraam
- Pr. metallraamistik
- Pr. metallpergola mets-viinapuu istutusega
- Pr. pink
- Pr. malelaud wifi ühendusega
- Pr. kiik/võrkkiik
- Pr. stend
- Pr. spordivahendid
- Pr. betonplokiid
- Pr. vaateõkkesiin
- Pr. rattahoidjad
- Pr. veevõtuhoht (5 tk)
- Pr. trossvalgusti
- Pr. postvalgusti kahe/ühepoolne
- Pr. maasse süvistatud valgusti
- Pr. betoonist paviljonid

## PUITTAIMEDE LÜHENDID

- Ej - harilik ebajasmin
- Hk - harilik hobukastan
- Hlm - harilik lumimari
- Ke - keskmine enelas
- Kkp - harilik kukerpuu punaselehine kultivar
- KsA - arukask "Fastigiata Joe s"
- Ks - kuldõstari
- KsIT - tatari kuslapuu
- KuT - torkav kuusk
- LdjV - villane lodjapuu
- LhE - euroopa lehis
- Lpe - lodjap-põisenelas
- Lä - suur läätspuu
- Ms - magesõstar
- PpB - berliini pappel
- PpLo - loorberpappel
- SaP - pensilvaania saar
- Si - harilik sirel
- SIU - ungari sirel
- Te - taranenelas
- TpL - läikiv tuhkpuu
- VaPe - pensilvaania vaheer
- Õ - aedõunapuu

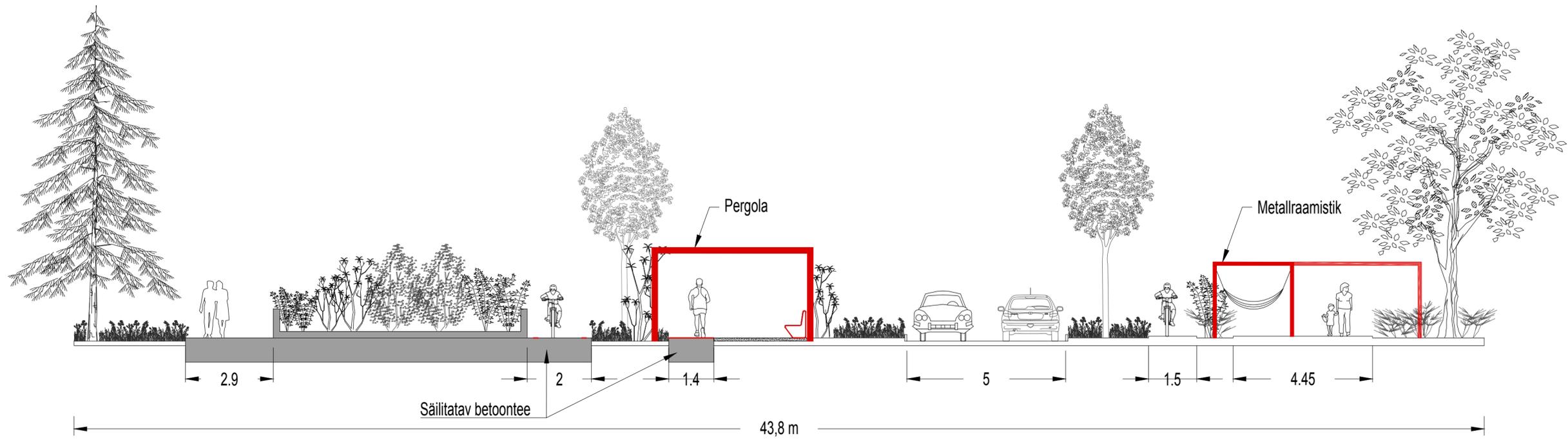
ERMI B-parkla

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL Maastikuarhitektuur Ehitajate tee 5, Tallinn, 19086		Magistritöö	1/8
Koostaja:	Hanna Veske	Asendiplaan M 1:500	
Juhendaja:	Karin Paulus	Raadi peatänav. Nõukogude tondi otsing	
Kaasuuhendaja:	Kristi Gršakov	Revis: 16.05.2023	

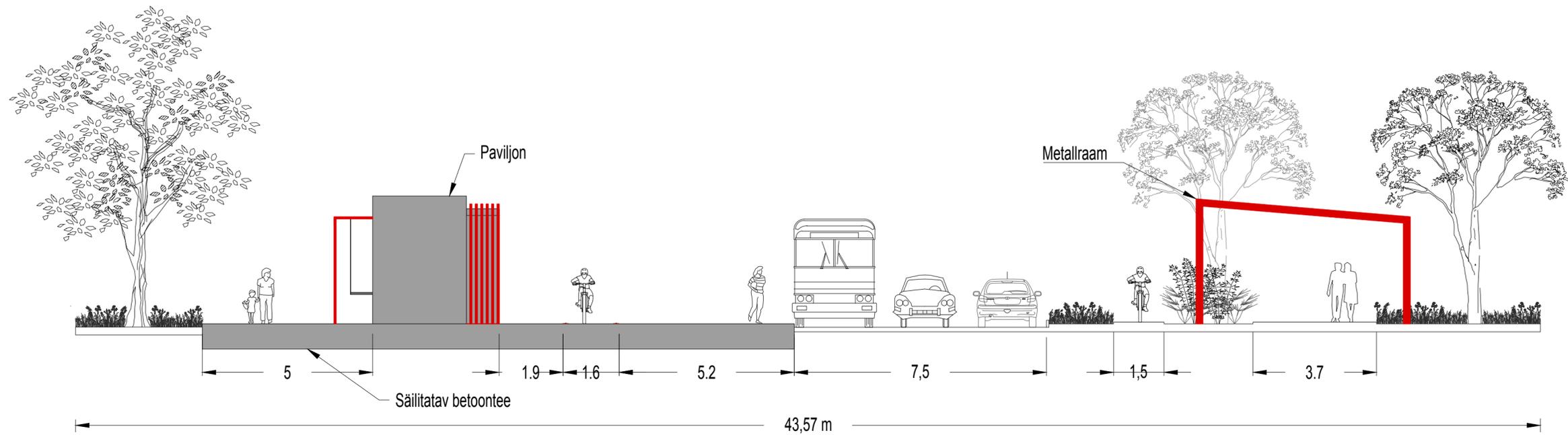


# LÕIKED M 1:100

A-A'



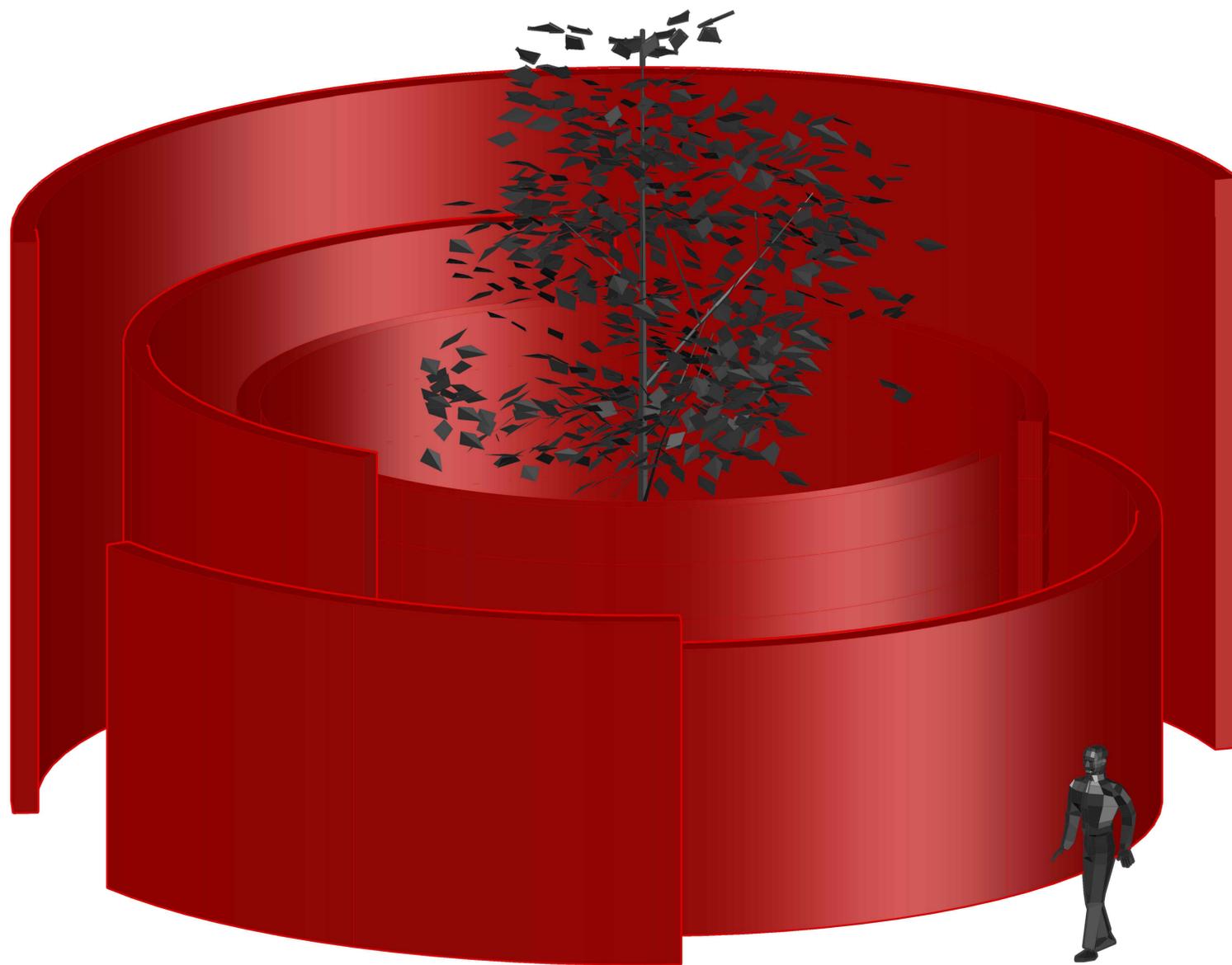
B-B'



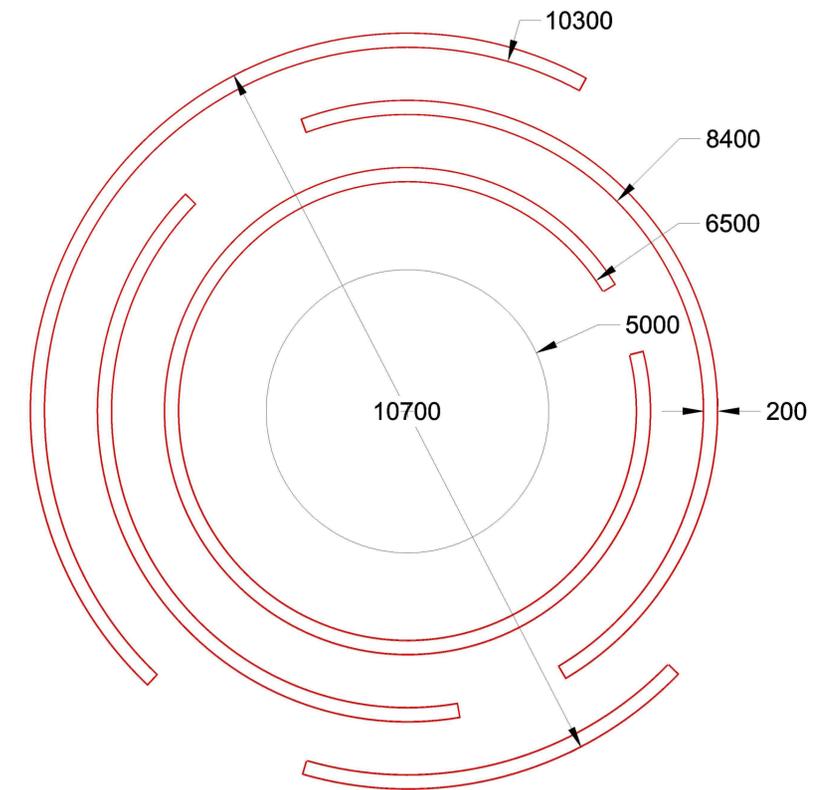
Märkused: kõik mõõdud on esitatud meetrites.

TALLINNA TEHNIKAÜLICOOL Maastikuarhitektuur Ehitajate tee 5, Tallinn, 19086		Magistritöö	Leht/lehti: 2/8
Koostaja:	Hanna Veske	Lõiked M 1:100 Raadi peatänav. Nõukogude tondi otsing	
Juhendaja:	Karin Paulus		
Kaasjuhendaja:	Kristi Grišakov		
<small>Kuupäev: 16.05.2021</small>			

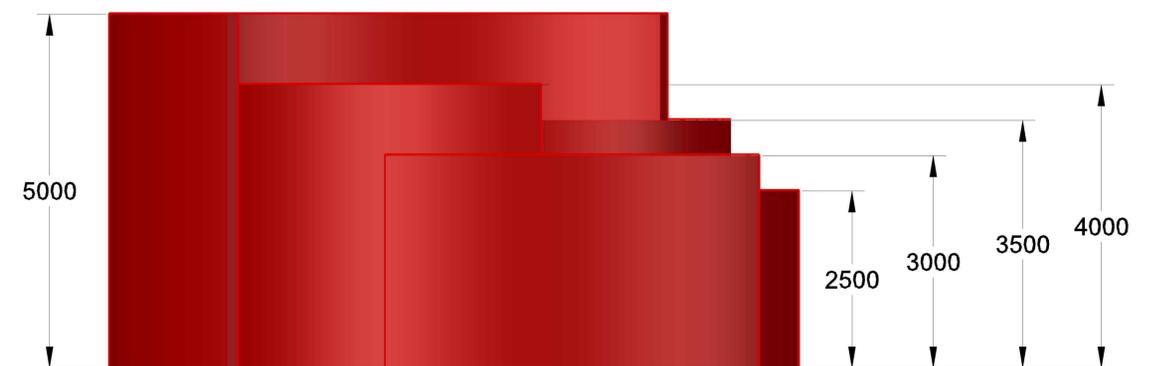
# LABÜRINT



Pealtvaade M 1:50



Eestvaade M 1:50

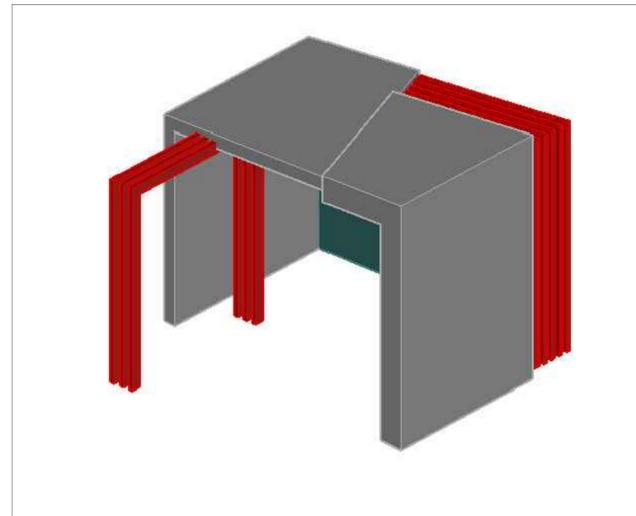
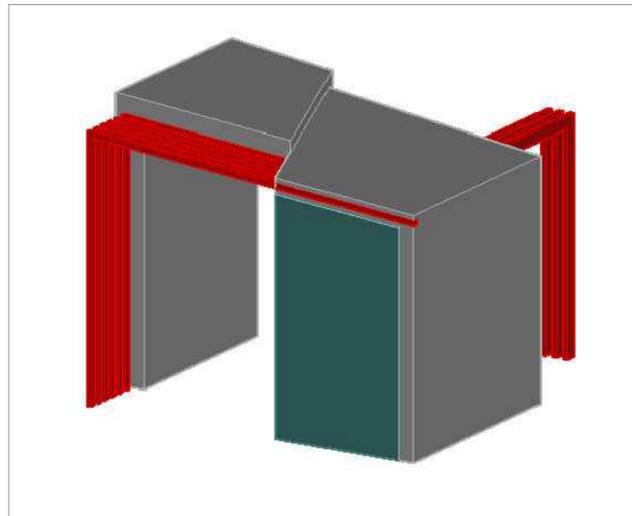


Märkused: kõik mõõdud on esitatud millimeetrites.

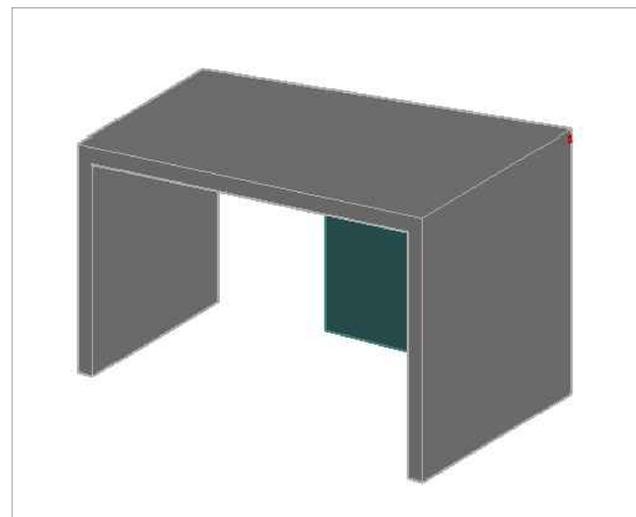
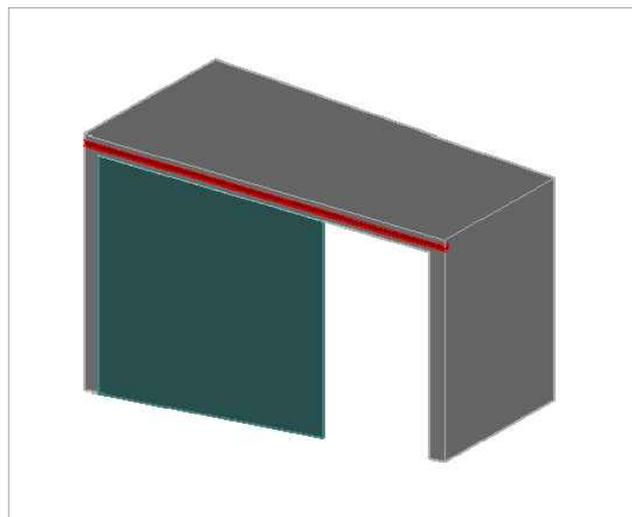
TALLINNA TEHNIKAÜLICOOL Maastikuarhitektuur Ehitajate tee 5, Tallinn, 19086		Magistritöö	Lõhe/leht: 3/8
Koostaja:	Hanna Veske	Labürint M 1:50	
Juhendaja:	Karin Paulus	Raadi peatänav. Nõukogude tondi otsing	
Kaasjuhendaja:	Kristi Grīšakov	Kuupäev: 16.05.2021	

# PAVILJONID

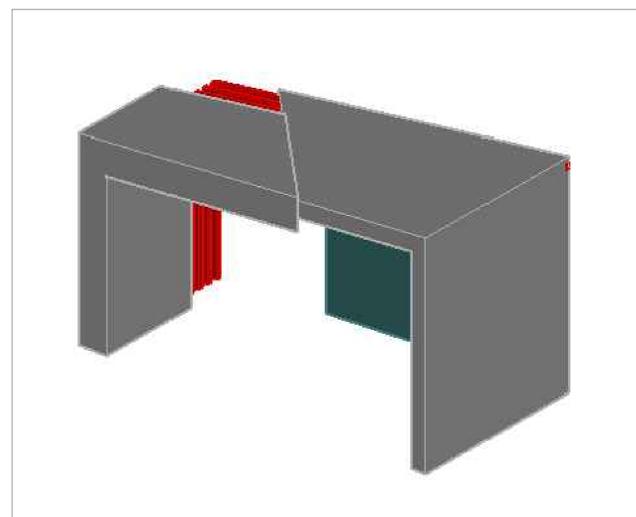
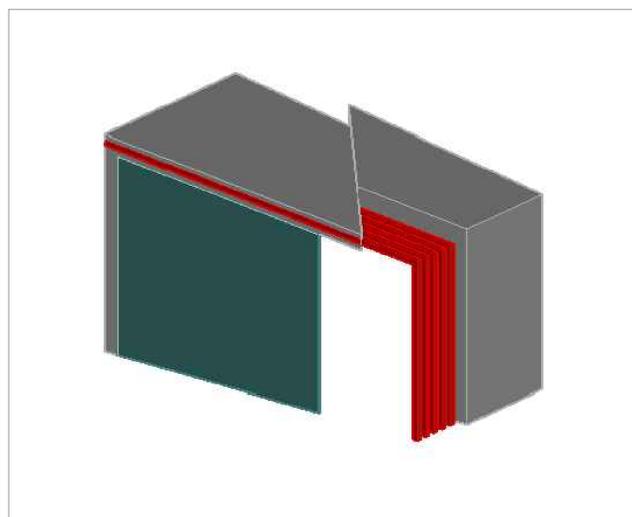
## Paviljon 1



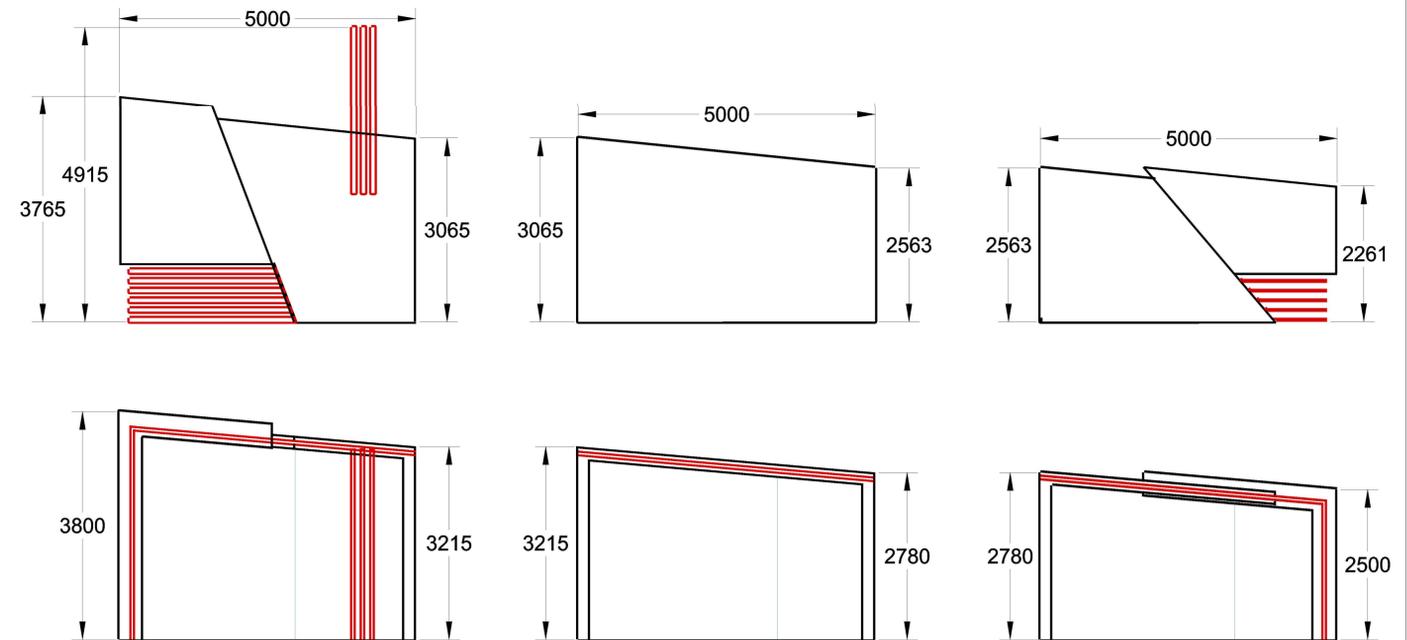
## Paviljon 2



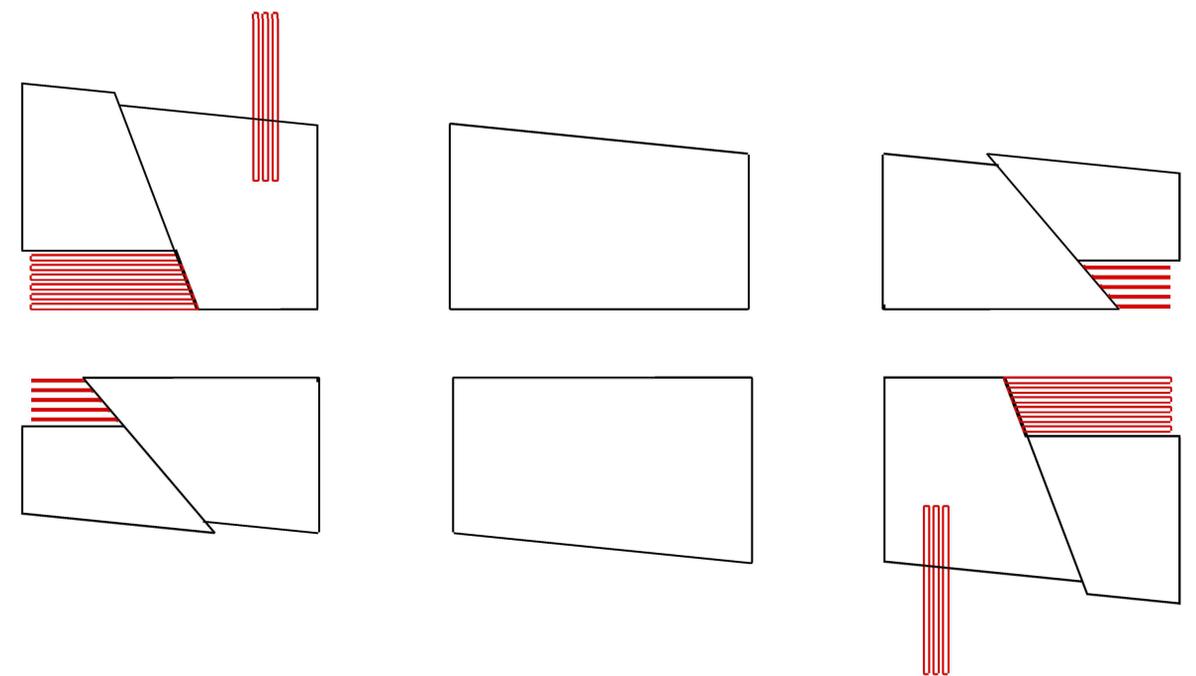
## Paviljon 3



## Paviljonid M 1:50



## Paviljonid pealtvaates M 1:50

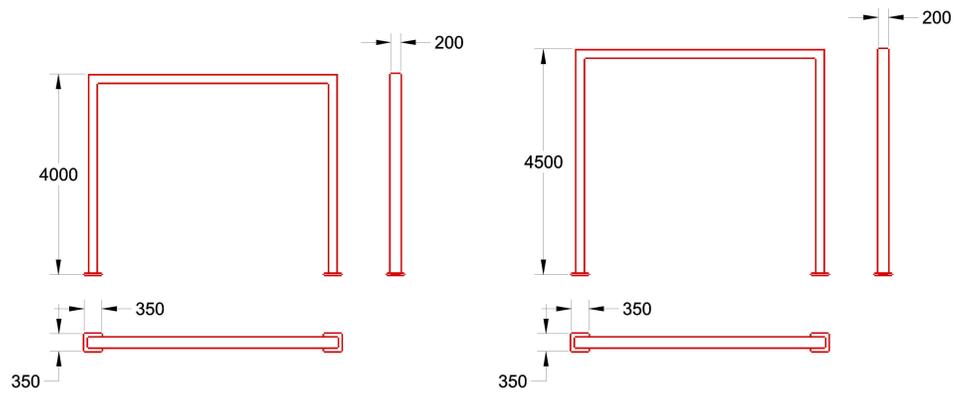
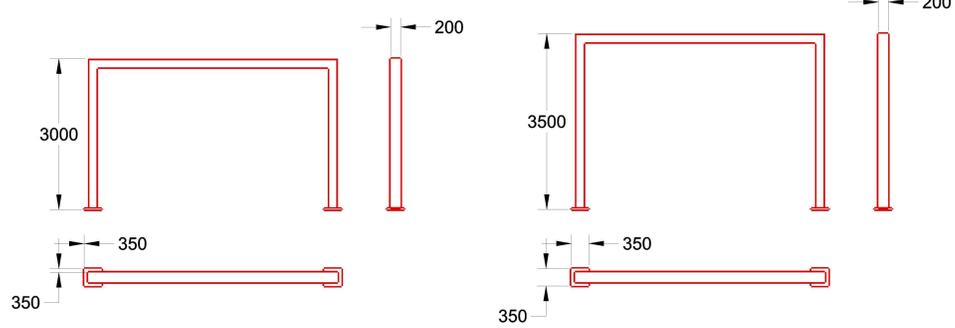


Märkused: kõik mõõdud on esitatud millimeetrites.

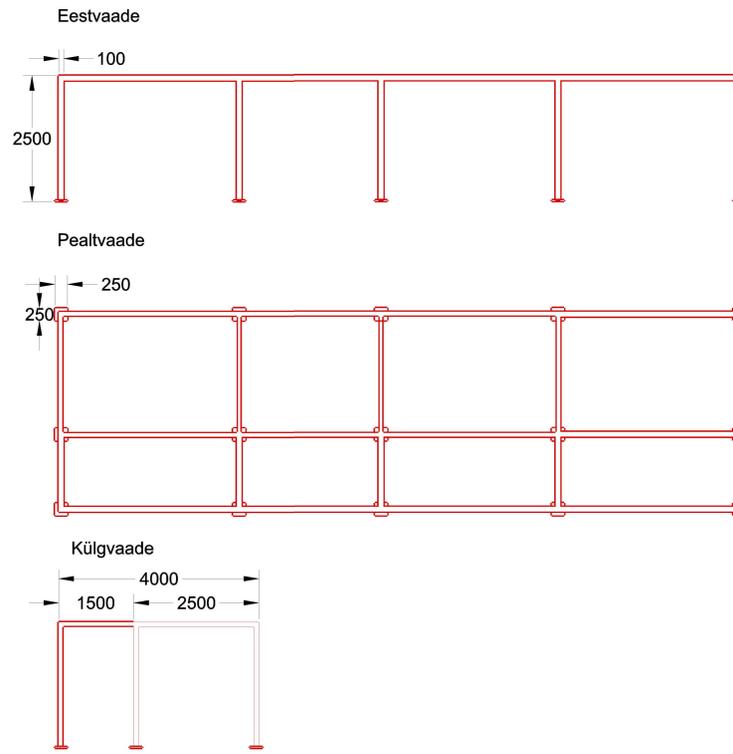
TALLINNA TEHNIKAÜLKOOL Maastikuarhitektuur Ehitajate tee 5, Tallinn, 19086		Magistritöö	Lühenumber: 4/8
Koostaja:	Hanna Veske	Paviljonid M 1:50	
Juhendaja:	Karin Paulus	Raadi peatänav. Nõukogude tondi otsing	
Kaasjuhendaja:	Kristi Grīšakov	Kuvatud: 16.05.2021	

# VÄIKEVORMID

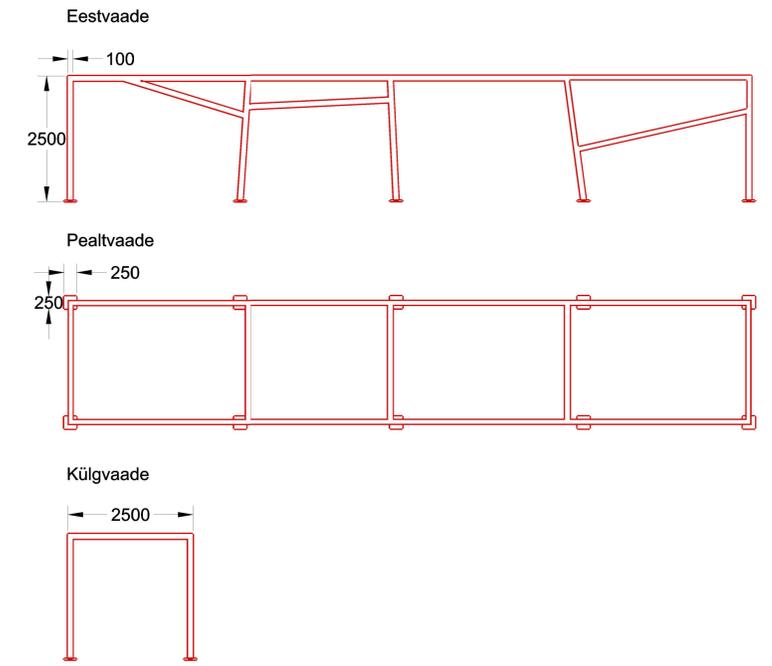
Metallraamid M 1:50



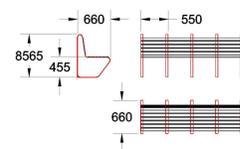
Metallraamistik L M 1:50



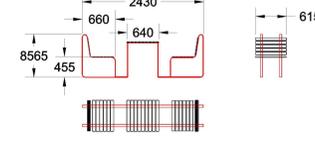
Metallraamistik M 1:50



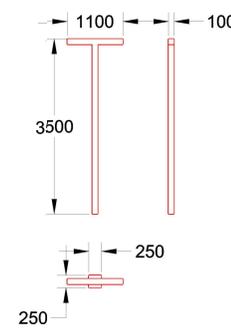
Moodulpink M 1:50



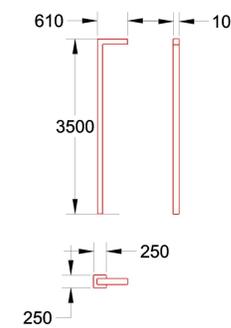
Malelaud M 1:50



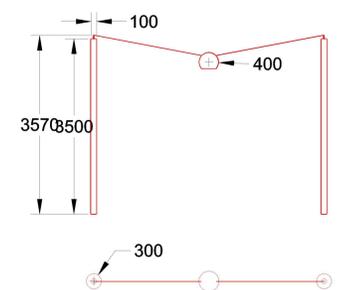
Valgusti "Suur" M 1:50



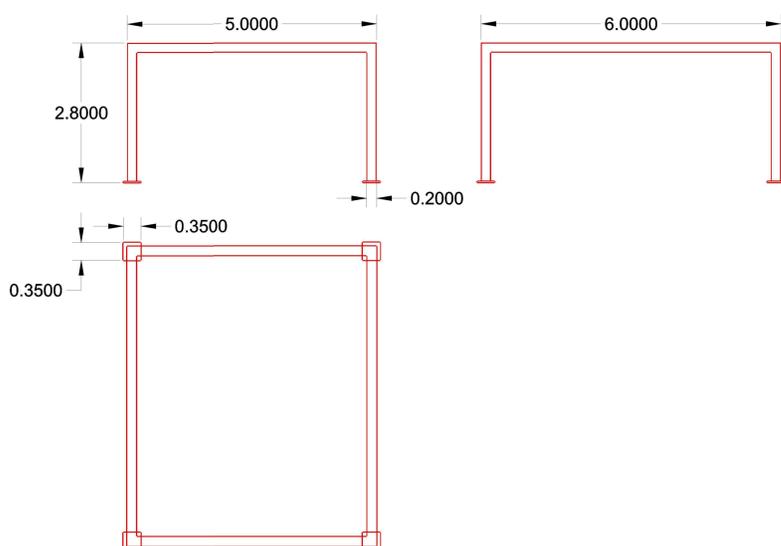
Valgusti "Väike" M 1:50



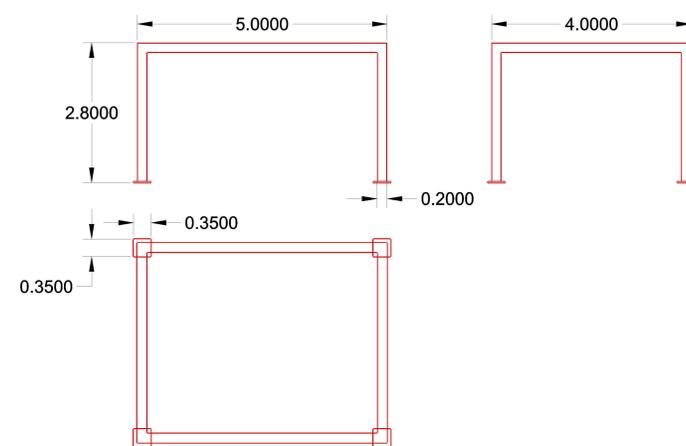
Trossvalgusti M 1:50



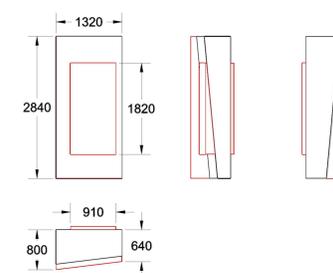
Pergola "Suur" M 1:50



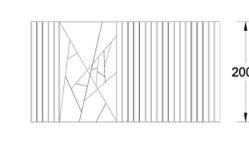
Pergola "Väike" M 1:50



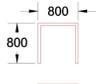
Stend "Tahukas" M 1:50



Vaateökkesein M 1:50



Jalgrattahoidja M 1:50

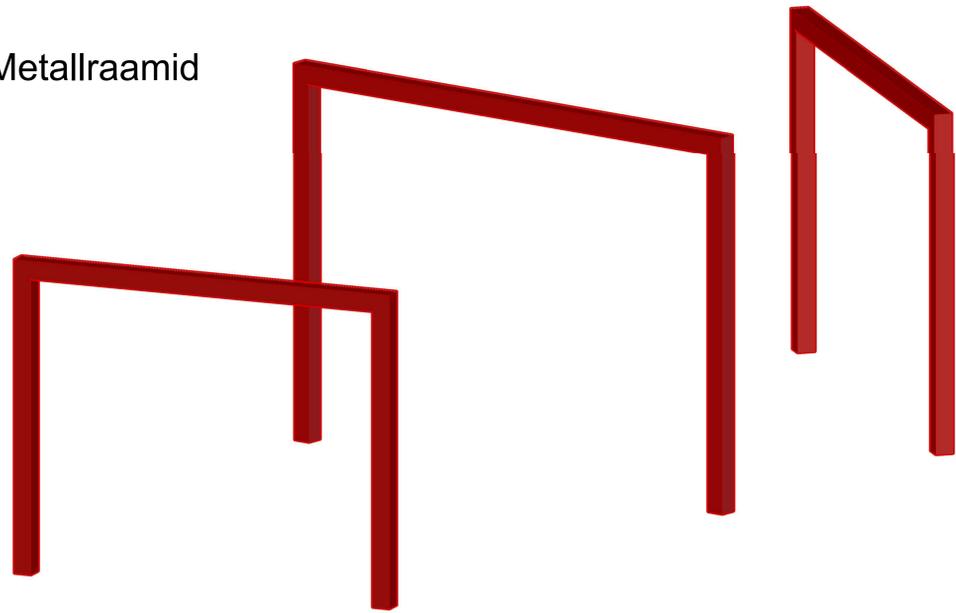


Märkused: kõik mõbõud on esitatud millimeetrites.

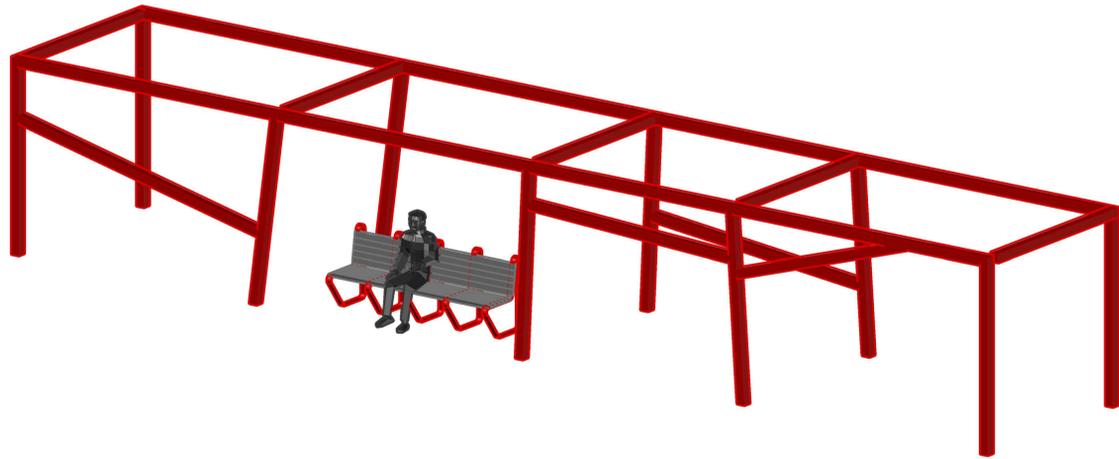
TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOOL		Magistritöö	
Maastikuarhitektuur		5/8	
Ehitajate tee 5, Tallinn, 19086		Väikevormid M 1:50	
Koostaja:	Hanna Veske	Raadi peatänav.	
Juhendaja:	Karin Paulus	Nõukogude tondi otsing	
Kaasjuhendaja:	Kristi Grīšakov		

# VÄIKEVORMID

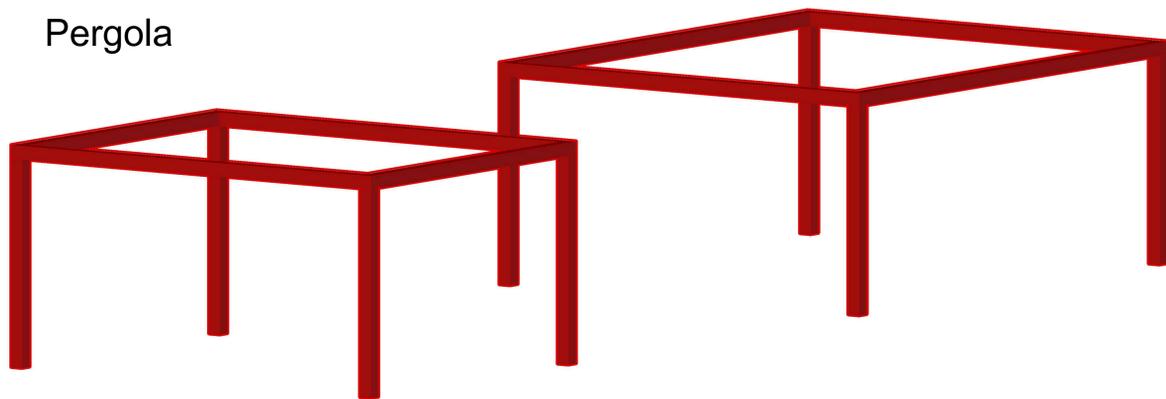
Metallraamid



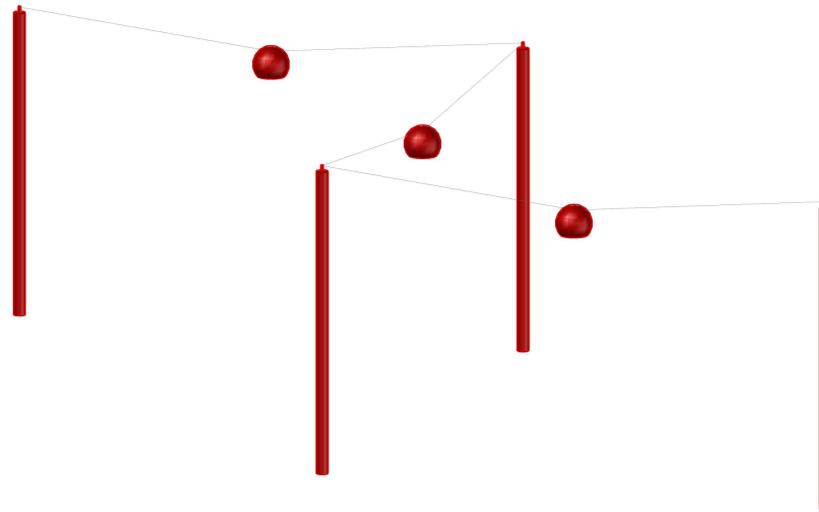
Metallraamistik



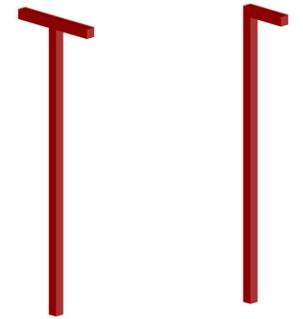
Pergola



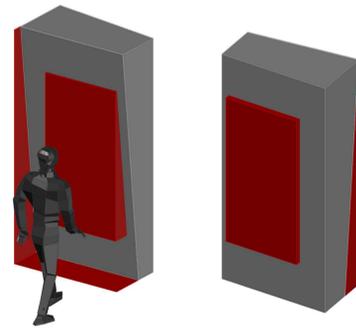
Trossvalgustid



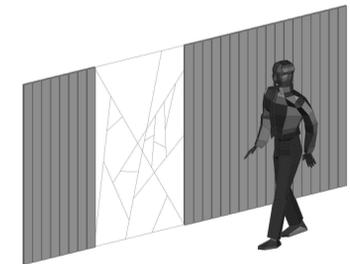
Postvalgustid



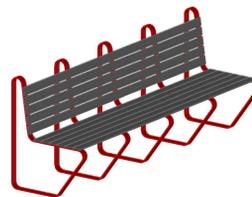
Stend



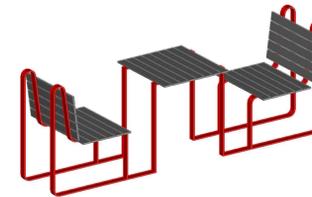
Vaatetõkkesein



Pink

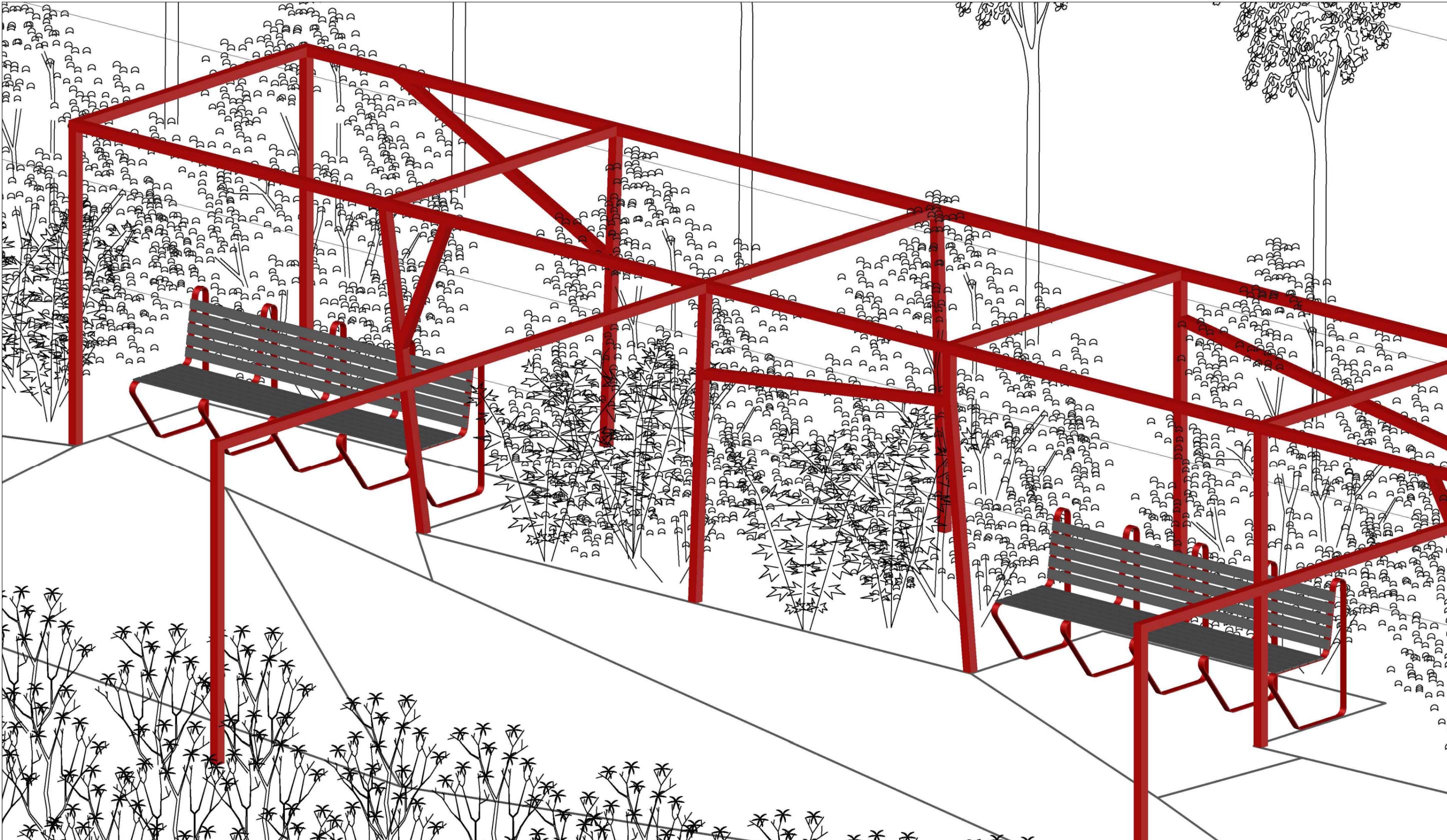


Malelaud



Jalgrattahoidja





TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
Maastikuarhitektuur  
Ehitajate tee 5, Tallinn, 19086

Magistritöö

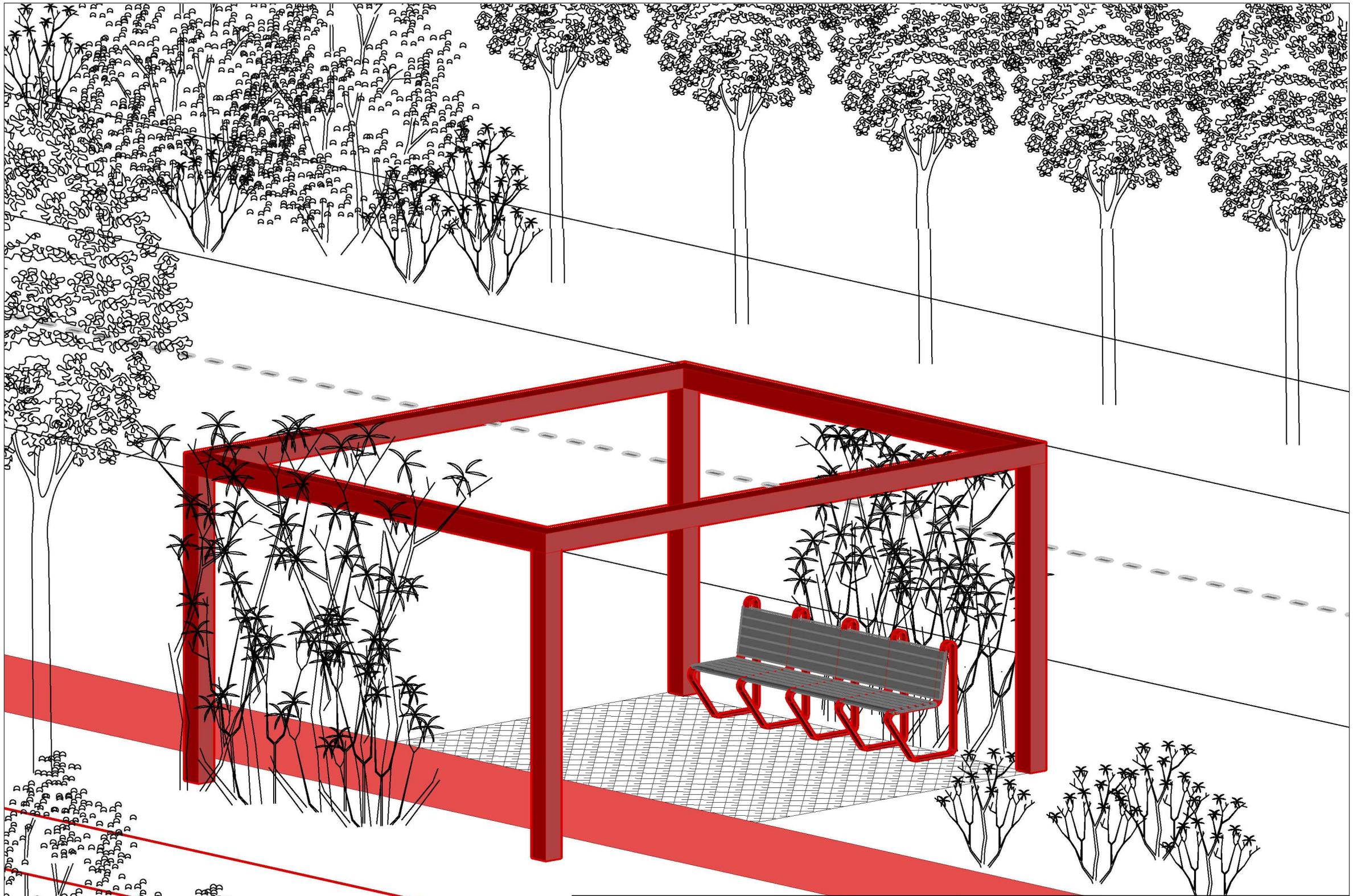
Leht/lehti:  
7/8

Koostaja: Hanna Veske  
Juhendaja: Karin Paulus  
Kaasjuhendaja: Kristi Grišakov

## Metallraamistiku visuaal

Raadi peatänav.  
Nõukogude tondi otsing

Kuupäev. 16.05.2021



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Maastikuarhitektuur  
Ehitajate tee 5, Tallinn, 19086

Magistritöö

Leht/lehti:

8/8

Koostaja:

Hanna Veske

Juhendaja:

Karin Paulus

Kaasjuhendaja:

Kristi Grišakov

## Pergola visuaal

Raadi peatänav.  
Nõukogude tondi otsing

Kuupäev: 16.05.2021