

Linnafoorumid *Urban Forums*

Toimetaja/Editor
Kaja Pae

Linnafoorumid
Urban Forums

L7 Linnafoorumid

LINNAFOORUM NR 1:

I Tallinna linnafoorum

27-28. oktoober 2009

Mis on Linnafoorumid?

Arhitektuurikeskuse esitlendaril hakkab toimuma Linnafoorumite sari. Tegu on kahepäevase diitusega toimumis-
sagedusega korraldusega. Avalikule arutusele vietakse pööratava-
pölvare teemad. Iga Linnafoorum tekitab koostööd
arhitektide, planeerijate, arendajate ja avalikkuse vahel.
Linnafoorumit tulemusena sünnib mitmekihiline ala-
kvaliteet koostöös, mille tulemuseks on võimalik
kõige paremini ära arvestada kõiki aspekte.
Koostööd on võimalik teha ka arendajate-vestluse
või ka arhitektide planeerijate.

arhitektuurikeskus.ee/
linnafoorumid

L7 Linnafoorumid

arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid

Linnafoorum nr. 2:

Rakvere linnafoorum

24-25. november 2009



ARHITEKTUURI
PILVETUUR KESKUS

L7 Linnafoorumid

arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid

Linnafoorum nr. 3:

Narva linnafoorum

15-16. detsember 2009



ARHITEKTUURI
PILVETUUR KESKUS

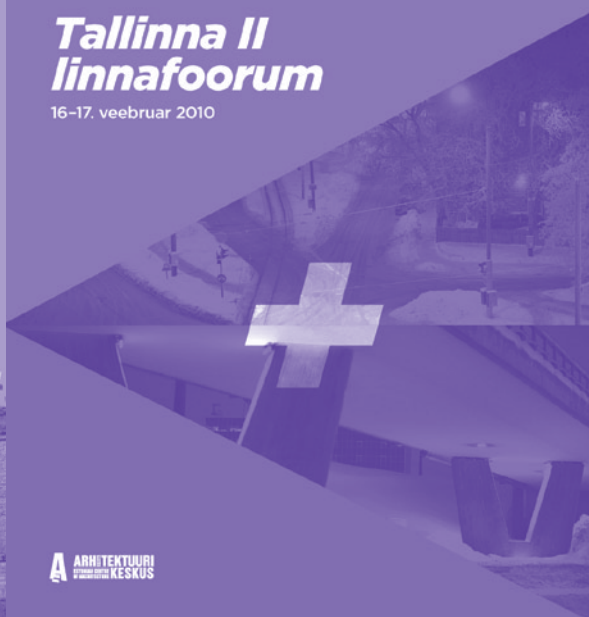
L7 Linnafoorumid

arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid

Linnafoorum nr. 4:

Tallinna II linnafoorum

16-17. veebruar 2010



ARHITEKTUURI
PILVETUUR KESKUS

Linnafoorum nr. 5:

Tartu linnafoorum

27-28. aprill 2010



Linnafoorum nr. 6:

Pärnu linnafoorum

11-12. mai 2010



Linnafoorum nr. 7:

Tallinna III linnafoorum

15.-16. juuni 2010



Linnafoorum nr. 8:

Väikelinn Viimsi?

7.-8. september 2010



Koostaja ja toimetaja: **Kaja Pae**
Keeletoimetaja: **Sven Vabar**
Tõlge inglise keelde: **Peeter Tammisto**
Tõlge eesti keelde: **Silver Rattasepp**
Skeemid: **Paco Ulman**
Fotod: **Paco Ulman**
Ortofotod: **Maa-amet**
Kujundajad: **Martin Voltri, Uku-Kristjan Küttis**
Kirjatüübid: **Graphik, U8**
ISBN: **978-9949-21-984-1**

Tallinna ja Viimsi aerofotod: **Arne Maasik**
Pärnu aerofotod: **Indrek Aija**
Rakvere ja Tartu aerofotod: **Rakvere ja Tartu linnavalitsuste arhiivid**

Trükkija: **Chaser Print Agency**
Väljaandja: **Eesti Arhitektuurikeskus MTÜ**
Fotode, jooniste, artiklite autoriõigus: **autorid**
Autoriõigus: **2011 Eesti Arhitektuurikeskus MTÜ, Kaja Pae**

Editor: **Kaja Pae**
Language editor: **Sven Vabar**
Translation to English: **Peeter Tammisto**
Translation to Estonian: **Silver Rattasepp**
Diagrams: **Paco Ulman**
Photos: **Paco Ulman**
Orthophotos: **Land Board**
Designers: **Martin Voltri, Uku-Kristjan Küttis**
Typefaces: **Graphik, U8**
ISBN: **978-9949-21-984-1**

Aerophotos of Tallinn and Viimsi: **Arne Maasik**
Aerophotos of Pärnu: **Indrek Aija**
Aerophotos of Rakvere and Tartu: **archives of local governments**

Printer: **Chaser Print Agency**
Publisher: **Estonian Centre of Architecture**
Copyright of photos, drawings and articles: **authors**
Copyright: **2011 Estonian Centre of Architecture, Kaja Pae**

Linnafoorumeid korraldas Eesti Arhitektuurikeskus koostöös linnade omavalitsustega. Täname Ettevõtluse Arendamise Sihtasutust (Norra-EMP programm), omavalitsusi ja Eesti Kultuurkapitali toetuse eest linnafoorumite läbiviimisel ja raamatu väljaandmisel. Täname foorumitel osalejaid.

Urban forums were organized by Estonian Centre of Architecture in cooperation with municipalities. We thank the Enterprise Estonia Foundation (the Norwegian Energy Management Programme), local governments and the Estonian Cultural Endowment for supporting the conducting of the urban forums and the publication of this book. We thank the participants of the forums.



Linnafoorumid *Urban Forums*

Toimetaja/Editor
Kaja Pae

Sisukord

SISSEJUHATUS

<u>Eessõna</u>	4
<u>Planeeringust, teosest ja autorist veidi täpsemalt</u>	8
▶ <i>Toomas Tammis</i>	
<u>Tunda ära korratamatut</u>	20
▶ <i>Kaja Pae</i>	
<u>Linnafoorum ja arhitekti tegevusväli</u>	32
▶ <i>Ülar Mark</i>	

TALLINN I 42

<u>Kalarand ja Tallinna kesklinn</u>	52
<u>Tallinna mereäär on paik elamisele, kultuurile ja kommunikatsioonile</u>	54
▶ <i>Tõnu Laigu</i>	
<u>Vestlus</u>	68
▶ <i>Kaja Pae, Tõnu Laigu</i>	
<u>Skeemid</u>	72
<u>Ettepanekud</u>	78

RAKVERE 82

<u>Mis on väikese linna avalik ruum?</u>	92
<u>Töötoa arutelu</u>	94
<u>Rakvere – üks Eestimaa tugisammastest</u>	96
▶ <i>Toomas Paaver</i>	
<u>Vestlus</u>	104
▶ <i>Kaja Pae, Toomas Paaver</i>	
<u>Skeemid</u>	112
<u>Ettepanekud</u>	118

NARVA 122

<u>Piirnemised Narvas</u>	132
<u>Töötoa arutelu</u>	136
<u>Radikaalne realism ehk üleelusuurune...</u>	138
▶ <i>Kalle Komissarov</i>	
<u>Vestlus</u>	144
▶ <i>Kaja Pae, Kalle Komissarov</i>	
<u>Skeemid</u>	150
<u>Ettepanekud</u>	158

TALLINN II 162

<u>Põhjaväil/Lõunaväil?</u>	172
<u>Töötoa arutelu</u>	176
<u>Mis jääb alles normatiivsest linnaehitusest?</u>	178
▶ <i>Endrik Mänd</i>	
<u>Vestlus</u>	186
▶ <i>Kaja Pae, Endrik Mänd</i>	
<u>Skeemid</u>	190
<u>Ettepanekud</u>	198

TARTU 202

<u>Tartu Ülikool Tartu linnas</u>	212
<u>Ülikoolide valglinnastumine</u>	216
▶ <i>Tiit Sild</i>	
<u>Vestlus</u>	221
▶ <i>Kaja Pae, Tiit Sild</i>	
<u>Skeemid</u>	230
<u>Ettepanekud</u>	238

PÄRNU 242

<u>Pärnu kesklinn – sidus areng</u>	252
<u>Uuenduslik urbanism planeerimistöötubades: tõlgendav kaardistamine ja projektiivsed kartograafiad</u>	256
▶ <i>Kelly Shannon</i>	
<u>Skeemid</u>	272
<u>Ettepanekud</u>	276

TALLINN III 282

<u>Kadriorust Maarjamäele</u>	292
<u>Töötoa arutelu</u>	296
<u>Joonised, tähendused ja unistused, ehk enklaavi eeliseid</u>	298
▶ <i>Lilia Del Rio</i>	
<u>Pirita tee trepp</u>	305
▶ <i>Villem Tomiste</i>	
<u>Vestlus</u>	308
▶ <i>Kaja Pae, Lilia Del Rio, Villem Tomiste</i>	
<u>Skeemid</u>	312
<u>Ettepanekud</u>	318

VIIMSI 322

<u>Viimsi ja Haabneeme alevike arengud</u>	332
<u>Töötoa arutelu</u>	336
<u>Väikelinn Viimsi?</u>	338
▶ <i>Veljo Kaasik</i>	
<u>Repliik</u>	345
▶ <i>Kaja Pae, Veljo Kaasik</i>	
<u>Skeemid</u>	352
<u>Ettepanekud</u>	358

Contents

INTRODUCTION

<u>Foreword</u>	4
<u>About the Plan, the Work and the Author in a Little More Detail</u>	8
▶ <i>Toomas Tammis</i>	
<u>Recognizing the Unrepeatable</u>	20
▶ <i>Kaja Pae</i>	
<u>Urban Forums and Limits of Architects</u>	32
▶ <i>Ülar Mark</i>	

TALLINN I 42

<u>Connections Between Tallinn City Centre and Kalaranna Area Seashore</u>	52
<u>Tallinn's Seashore is a Place for Culture, Communication, and for Living</u>	54
▶ <i>Tõnu Laigu</i>	
<u>Conversation</u>	68
▶ <i>Kaja Pae, Tõnu Laigu</i>	
<u>Diagrams</u>	72
<u>Proposals</u>	78

RAKVERE 82

<u>What is Public Space in a Small City?</u>	92
<u>Workshop Discussions</u>	95
<u>Rakvere – a Mainstay of Estonia</u>	96
▶ <i>Toomas Paaver</i>	
<u>Conversation</u>	104
▶ <i>Kaja Pae, Toomas Paaver</i>	
<u>Diagrams</u>	112
<u>Proposals</u>	119

NARVA 122

<u>Crossings in Narva</u>	132
<u>Workshop Discussions</u>	137
<u>Larger than Life: Radical Realism as...</u>	138
▶ <i>Kalle Komissarov</i>	
<u>Conversation</u>	145
▶ <i>Kaja Pae, Kalle Komissarov</i>	
<u>Diagrams</u>	150
<u>Proposals</u>	159

TALLINN II 162

<u>Põhjaväil/Lõunaväil?</u>	172
<u>Workshop Discussions</u>	177
<u>What Remains of Normative Urban Construction?</u>	178
▶ <i>Endrik Mänd</i>	
<u>Conversation</u>	187
▶ <i>Kaja Pae, Endrik Mänd</i>	
<u>Diagrams</u>	190
<u>Proposals</u>	198

TARTU 202

<u>The University of Tartu in the City of Tartu</u>	212
<u>Urban Sprawl of Universities</u>	216
▶ <i>Tiit Sild</i>	
<u>Conversation</u>	221
▶ <i>Kaja Pae, Tiit Sild</i>	
<u>Diagrams</u>	230
<u>Proposals</u>	239

PÄRNU 242

<u>Pärnu's City Centre – Coherent Development</u>	252
<u>Innovative Urbanism Through Design Research Workshops: Interpretative Mapping and Projective Cartographies</u>	256
▶ <i>Kelly Shannon</i>	
<u>Diagrams</u>	272
<u>Proposals</u>	277

TALLINN III 282

<u>From Kadriorg to Maarjamäe</u>	292
<u>Workshop Discussions</u>	297
<u>From Drawings to Meanings and Dreams: the Advantages of Remaining an Enclave</u>	298
▶ <i>Lilia Del Rio</i>	
<u>Pirita Road Stairway</u>	305
▶ <i>Villem Tomiste</i>	
<u>Conversation</u>	309
▶ <i>Kaja Pae, Lilia Del Rio, Villem Tomiste</i>	
<u>Diagrams</u>	312
<u>Proposals</u>	319

VIIMSI 322

<u>Developments in Viimsi and Haabneeme Townships</u>	332
<u>Workshop Discussions</u>	337
<u>Small Town Viimsi?</u>	338
▶ <i>Veljo Kaasik</i>	
<u>Diagrams</u>	352
<u>Proposals</u>	359

Eessõna

Foreword

The need for a more broadly based discussion concerning urban space was the impulse for holding the urban forums. On the one hand, an interesting recent history in Estonia associated with spatial planning inspired it, first and foremost the period after the construction boom for gathering thoughts that offers and at the same time demands the opportunity to work with spatial visions (see articles by Veljo Kaasik and Lilia Del Rio). On the other hand is the fact that administrative departments associated with spatial planning are fragmented in Estonia and admit their powerlessness in terms of integrally resolving more multifaceted issues.

Urban forums took place eight times in six different Estonian cities. Each forum took the form of a two-day workshop where architects from home and abroad, representatives of professions associated with spatial planning and representatives of local municipalities, businessmen and city activists discussed urban space. The topics of the forum originated from observations by city architects and their points of concern, and were for the most part truly so extensive that they required the involvement of many different experts and parties. These topics, however, were mostly the kind that attempted to anticipate greater problems in the city and to create positive scenarios. Thus the architect is in a situation where he has to become the active and proactive side. This can happen if the architect is in discussion with the public and explains the background of his work.

A more systematic treatment of Estonian cities has not been carried out thus far. At the same time, topical problems in cities are often at least rather similar. Changes after land reform, and rapid activity during the construction boom have been experienced recently. A transition has taken place from central planning to what are sometimes ultraliberal extremes. How to deal with the space that has been created between buildings that often seem to be semi-randomly placed in urban space in the course of the construction boom has become a timely topic after the boom. "Acupuncture scenarios" – the more complete treatment of public space, and proposals for which places activities should be steered towards so that the city would start functioning better were one output of the forums. Population and business drain of city centres and the fragmentary nature of public space were problems at most forums. The background of these questions directs us out of the scale of cities and leads to the question of the city regions and Estonia's general organisation of settlements and infrastructure (Toomas Paaver, Tiit Sild).

Linnafoorumite tekkimise ajendiks oli tarvidus laiapõhjalisema linnaruumi puudutava arutelu järele. Ühelt poolt tingis selle huvitav ja mitmepalgeline ruumiplaneerimisega seonduv lähiajalugu, ⁴ ennekõike ehitusbuumi järgne mõtete korrastamise aeg, mis pakub ja ühtlasi nõuab võimalust ruumiliste visioonidega töötamiseks (Veljo Kaasiku ja Lilia Del Rio artiklid). Teisalt on tõsiasi, et ruumiplaneerimisega seotud ametkonnad on Eestis killustunud ning tunnistavad oma jõuetust mitmetahulisemate küsimuste terviklikul lahendamisel just sellesama killustatuse tõttu.

Linnafoorumid toimusid kaheksal korral kuues erinevas Eesti linnas. Iga foorum kujutas endast kahepäevast töötuba, kus linnaruumi üle arutlesid nii kodu- kui välismaised arhitektid, ruumiplaneerimisega seonduvate erialade ning kohalike omavalitsuste esindajad, ärimehed ja linnaaktivistid. Foorumi teemad lähtusid linnaarhitektide tähelepanekutest ja murekohtadest ning olid enamasti tõepoolest nii laiahaardelised, et nõudsid paljude osapoolte ja ekspertide kaasamist. Enamasti olid teemad aga püstitatud selliselt, et foorumitel

The wish of communities of residents to intervene in the creation of urban space and to make it more local and give it a human scale is emerging ever more. Alongside the extremely important argument for future planning concerning how we would like to see Estonian cities, the question of how to bring dealing with people back into planning emerged as being equally important (Kalle Komissarov, Endrik Mänd, Tõnu Laigu). The admission that urban construction has been reduced to legal and technical standards, and that dealing with issues of quality and creative issues has become random, emerges in several texts (Endrik Mänd, conversation with Toomas Paaver).

One of the advantages of the urban forums proved to be the fact that they took place as open platforms. They offered neutral grounds for discussing multifaceted urban problems in a way that no single party was in a position of strength or suffered under pressure to get a solution down on record at any cost. Thus there was less argument with the interests of institutions in mind. Instead, individual professional know-how was the reference point for arguments. According to city architects, the positions that took shape at the forum are being taken into account and there is no tendency to work against them. The fact that decisions made in the course of open discussion are appreciated and recognised is perhaps a sign of the maturing of society and this naturally is pleasing. Decisions made at the forum have no legal weight. City architects have pointedly noticed that for this reason, they are not later in their everyday work, when it comes to forum decisions, argued using merely legal points. Instead, the discussion concentrates on content, using space and the city as their reference points. The relatively extensive media coverage of the forums also contributes to this. The application of the results of the forum naturally depends a great deal on the desire and proficiency of the city architect. Many decisions made at the forums have currently become the source conditions for new planning projects or have raised the need for the creation of new thematic planning projects. Ülar Mark writes about the Estonian forums and the role of the architect. Kelly Shannon describes workshops resembling urban forums in Belgium, which have become a successful means for planning the landscape and space in the region since they take place regularly over an extended period of time.

A chapter in this book is devoted to each forum, bringing together the raising of the theme, pictorial material about the urban space under consideration, selected thoughts on the workshop discussions, and summaries of the forum proposals and the accompanying diagrams. Additionally, each chapter contains an article by an architect who participated in the forum that conti-

osalejad orienteerusid linnas suuremate probleemide ennetamisele ja linnade arenguks positiivsete stsenaariumide loomisele. Taolises situatsioonis peab arhitekt muutuma lihtsalt tellimuse täitjast aktiivseks pooleks. See saab toimuda, kui arhitekt on avalikkusega diskussioonis ja selgitab oma töö tagamaid.

Aktuaalsed probleemid Eesti linnades on tihti üsna sarnased. Hiljuti on läbi elatud üleminek tsentraalselt planeerimiselt kohati ultraliberaalsesse äärmusesse, maareformi järgsed muutused ning ehitusbuumi aegne kiire tegutsemine. Buumijärgselt on muutunud päevakohaseks küsimus, kuidas tegeleda buumi käigus sageli justkui pooljuhuslikult linnaruumi paigutunud ehitiste vahele tekkinud ruumiga. „Akupunktuursed stsenaariumid“ – avaliku ruumi terviklikum käsitus ja ettepanekud, millistesse kohtadesse tegevusi suunata, et linn tervikuna paremini toimima hakkaks, olid üheks foorumite väljundiks. Kesklinnade tühjenemine ja avaliku ruumi katkendlikkus olid probleemiks enamikel foorumitel. Nende küsimuste olemuslikud tagamaad juhatavad linna mastaabist välja ja viivad küsimusteni linnade lähiregioonist ja üldisest Eesti asustuskorraldusest ning infrastruktuurist (Toomas Paaver, Tiit Sild).

Aina enam ilmneb elanike ja kogukondade soov linnaruumi loomisse sekkuda ja muuta seda kohalikumaks ja inimhõõdulisemaks. Edasise planeerimise jaoks üliolulise vaidluse kõrvale, millistena Eesti linnasid (nii ratsionaalselt kui loominguliselt) näha soovitakse, tõusis samavõrd tähtsana küsimus, kuidas tuua planeerimisse tagasi inimesega tegelemine ja kasutada kohalike elanike valmisolekut linnaruumis lokaalsete muudatuste käivitamiseks (Kalle Komissarov, Endrik Mänd, Tõnu Laigu). Mitmetest tekstidest ilmneb tõdemus,

et linnaehitus on taandunud tehnilistele ja juriidilistele normidele; tegelemine loominguliste ja kvaliteedi küsimustega on muutunud juhuslikuks (Endrik Mänd, vestlus Toomas Paaveriga).

Üheks linnafoorumite eeliseks osutus nende toimimine vaba platvormina. Nad pakkusid neutraalset pinnast mitmetahuliste linnaprobleemide üle arutlemiseks niiviisi, et ükski osapool ei olnud jõupositsioonis ega kannatanud ka surve all iga hinna eest lahendust kirja saada. Seega vaieldi pigem isiklikust erialasest oskusteabest lähtuvalt. Linnaarhitektide sõnutsi foorumil kujunenud seisukohtadega arvestatakse ja neile ei kiputa vastu töötama. See, et vaba arutelu käigus tehtud otsuseid hinnatakse ja tunnustatakse, on ehk ühiskonna küpsemise märk. Foorumi otsustel pole iseenesest juriidilist kaalu, kuid nagu linnaarhitektid on teravmeelselt märganud, ei asuta see tõttu vaidlema ka juriidilistel alustel, vaid ikka sisuliselt, ruumist ja linnast lähtudes. Sellele aitab kaasa ka foorumite võrdlemisi lai meediakajastus. Foorumi tulemuste rakendamine sõltub muidugi palju linnaarhitekti soovist ja osavusest. Praeguse seisuga on paljud foorumite otsused saanud lähtetingimusteks uute planeeringute koostamisel või tõstnud päevakorda tarviduse uute teemaplaneeringute loomiseks. Eesti linnafoorumitest ja arhitekti rollist kirjutab Ülar Mark. Kelly Shannon kirjeldab linnafoorumite laadseid töötubasid Belgias, mis tänu oma pikaajalisele regulaarsele toimumisele on muutunud edukaks regiooni maastiku- ja ruumiplaneerimise vahendiks.

Igale linnafoorumile on raamatus pühendatud peatükk, mis koondab foorumi teema tõstatust, pildimaterjali uuritud linnaruumist, valitud mõtteid töötoa aruteludest, kokkuvõtet foorumi ettepanekutest ja tehtud skeemidest. Lisaks on igas

nues and expands the discussion from the forum. Between its covers, this book brings together a series of architects with extensive working experience who think along the lines of urban construction – architects who work as city architects and those who work in private practice, as well as lecturers from the Estonian Academy of Arts Department of Architecture, are among the authors of the articles. Thus the conversation following each article is more general in scope in order to map out the thinking among architects of differing backgrounds concerning urban space.

We can enjoy very different rhetoric and means from architects in the course of articles and conversations. Most of them bear witness to the architect's need to work on both large and small scales, analytically and creatively. The articles in the introductory chapter are general discussions associated with spatial planning and about the architect's role and field of activity when it comes to planning. Discussions originating from specific urban space issues that make generalisations based on those issues document the condition of urban planning and of thought concerning urban space in Estonia, and hopefully contribute to the continuing formulation of spatial planning ideas.

peatükis ühe foorumil osalenud arhitekti artikkel, mis jätkab ja laiendab foorumi arutelu. Raamat toob ühiste kaante vahele kokku rea linnaehitusliku mõttega laiemalt tegelevaid arhitekte – artiklite autorite seas on nii linnaarhitektina kui ka erapraksises töötajaid, lisaks ka Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri osakonna õppejõude. See tõttu on artiklile järgnevad vestlused artikli autoritega haardelt pigem üldise suunitlusega, et kaardistada linnaruumist mõtlemist erineva taustaga arhitektide seas.

Artiklites ja vestlustes võime nautida erinevate arhitektide väga erinevat retoorikat ja mõtlemisviise. Enamik neist annavad tunnistust arhitekti tarvidusest tegutseda nii suures kui ka väikeses mastaabis, nii analüütilisel kui loomingulisel viisil. Sissejuhatava peatüki artiklid puudutavad linnaruumi kujundamise protsessi ja selle loomingulisi tagamaid ning tegelevad küsimusega, milline saab seejuures olla arhitekti roll ja mänguväli. Konkreetsetest linnaruumi küsimustest lähtuvad ja nende põhjal üldistuvad arutelud dokumenteerivad linnaplaneerimise ja linnaruumist mõtlemise seisuga Eestis ning aitavad loodetavalt kaasa ruumiplaneerimise mõtte edaspidisele formuleerumisele.

Planeeringust, teosest ja autorist veidi täpsemalt

Toomas
Tammis

„...tundun pooldavat sellist kultuuri-
vormi, milles ilukirjandus ei oleks autoriku-
juga piiratud.“

Michel Foucault

TAUSTAST

Eestis levinud planeerimise praktikat on tänapäeval sageli kritiseeritud kui lünklikku ja lühinägelikku, mis ei võimalda meil oma keskkonnaga sisuliselt ja kvalitatiivselt töötada ning seda süstemaatiliselt uuendada. Lünklik on see valdavalt detailplaneeringute osas, mis on tihti piiratud väga väikeste, sageli vaid ühe kinnistuga piirduvate aladega. Niisugune killustatus ei võimalda vaadata ja kavandada suuremaid süsteeme hoonestuse, inimeste ning infrastruktuuride tiheduse osas ega seada seeläbi selgeid sihte elamismudeliteks tulevikus. Lühinägelik on see valdavalt suuremastaabiliste üld- ja osaldplaneeringute osas, mis sageli piirduvad juba olemasoleva adekvaatse kirjeldamisega, pakkumata ideid keskkonnast ja selle kasutamisest nähtavas tulevikus. Planeerimine ise kipub niisuguses süsteemis asenduma hästi organiseeritud projektijuhtimisega, milles tähtsaimaks osaks muutub korralduslik korrektsus ning millest algselt oodatavat visiooni paremini toimivast ning mitmes mõttes kvaliteetsemast keskkonnast ja elust selles ei oska keegi enam otsida ega tahtagi.

AUTOR

Ühe võimalusena niisugusest selgroost ning tihtilugu sisutühjast planeerimisest vabanemiseks võib vaadata planeeringut iseseisva teosena. Lihtsal viisil võib seda mõista kui loomingulise protsessi vilja, teatavat visiooni asjade paremast organiseerimisest, nii oleva kui tuleva (ümber)korraldamisest mingi maailmavaatelse ning professionaalse veendumuse



Väljavõte Tallinna planeeringute registrist 2011 veebruaris, mis näitab selleks hetkeks kehtestatud ning käimasolevate detailplaneeringute asetust ning planeeritavate alade piire Tallinna kesklinnas.

Extract from the Tallinn planning register in February 2011, which shows the locations of the detailed plans in force and of the ongoing planning projects with clear boundaries of planning areas in central Tallinn at that precise moment.

About the Plan, the Work and the Author in a Little More Detail

“...I seem to call for a form of culture in which fiction would not be limited by the figure of the author.”

Michel Foucault

ABOUT THE BACKGROUND

The kind of planning practice that is widespread in Estonia is often criticised nowadays as being sporadic and short-sighted which often prevents us from working with our environment in terms of content and quality and blocks us from systematically renewing it. The gaps are predominantly in the sphere of detailed master plans, which are often restricted to very small areas, frequently even limited to just one registered immovable. This kind of fragmentation does not make it possible for us to consider and design larger systems in terms of the density of building cover, people and infrastructure, or to set clear aims by for residential models in the future. Planning practice is shortsighted predominantly in terms of larger scale master plans and partial master plans, which frequently are limited to the adequate description of the existing situation without offering ideas about the environment and its use in the foreseeable future. Planning itself tends to be replaced by well-organised project management, where organisational correctness becomes the most important part and where the initially expected vision of a better organised and in many respects better quality environment with increasing quality of life is often left neglected.

THE AUTHOR

One possibility for getting rid of this kind of spineless planning that is oftentimes without substance may be to consider the planning project as an independent work. In simple terms, it can be

understood as the fruit of the creative process, a certain vision of the better organisation of things, the (re)organisation of the existing and of what is to come on the basis of a professional conviction and a particular worldview. Arriving at this kind of result requires an interested party, an ambition for achieving a certain level of quality, and an aim or inkling of how to arrive at such a result. In the creative field this ordinarily requires purposeful action from the author of the work.

Authorship has been a reasonably clear concept for the last approximately 500 years in art and architecture. In the case of a work of art, one or several authors have ordinarily to a greater or lesser extent both conceived and produced a particular work themselves. In architecture, as a profession incorporating a considerably longer and more complex process, the architect is the one who bears the whole in mind in a project that ties together the specific know-how of ever more vocations, and thus directs the entire process. The situation of authorship becomes more interesting in the sphere of contemporary industrial design, where working groups of specialists in market analysis, business plans, marketing, manufacturing technology, material science, price formation and ultimately, of course, design are created to develop more complex products under the conditions of mass production. Based on the foregoing, the industrial designer must deal with a myriad of more or less objective reasons and restrictions that cannot be ignored in the formation of the result. Several teams of designers are often involved and assigned to work on different parts of the product. A good example of this is the developments in recent years in the field of cellular phones, which is unavoidable for us all. The telephone has evolved from being a simple machine for telephoning and receiving calls and communicating brief text messages into a personal and everyday aid, if not to say a prosthetic appliance, containing the entire personal communication network and multimedia, an unavoidable and natural medium between people and the entire electronic media. The efficiency of technology is naturally very important in this kind of product, yet in addition, this ever-



Jan Vermeer van Delft. "Maalikunstniku ateljee" (ca 1665).

Traditsioonilises käsitluses otsustab autor valdavalt ainuisikuliselt oma teose sisu ja vormi üle, kuigi täidab oma töödega enamasti mõnd kindlat tellimust.

Jan Vermeer van Delft. "The Artist's Studio" (ca 1665).

Traditionally the author has decided singlehandedly upon the content and form of his or her work, even though it commonly follows a specific commission.

või suundumuse alusel. Niisugusele tulemusele jõudmine eeldab huvitatud osapoolt, ambitsiooni saavutada teatav kvaliteeditase ning sihti või aimdust, kuidas selleni jõuda. Loomingulises valdkonnas eeldab see tavapäraselt teose autori eesmärgipäraselt tegevust.

Kunstis ja arhitektuuris on autorlus viimased umbes 500 aastat olnud küllaltki selge mõiste. Kunstiteose puhul on tavaliselt tegemist ühe või mitme autoriga, kes suuremal või vähemal määral on konkreetse teose nii välja mõelnud kui ka ise valmistanud. Arhitektuuris kui märksa pikemat ning keerukamat protsessi hõlmavas professionis on arhitekt see, kes üha enamate erialade spetsiifilist oskustea- vet siduvas projektis tervikut silmas peab ning seeläbi kogu protsessi suunab. Huvitavamaks muutub autorluse olukord kaas- aegse tööstusdisaini maastikul, kus mass- tootmise tingimustes on keerukamate toodete arendamiseks loodud eraldi töö- grupid turuanalüüsi, äriplaani koostamise, turustamise, tootmistehnoloogia, mater- jaliteaduse, hinnakujunduse ning lõpuks muidugi ka disaini spetsialistidest. Sel- lest lähtudes peab tööstusdisainer tege- lema terve müriaadi rohkem või vähem objektiivsete põhjuste ning piirangutega, mida tulemuse vormumisel ei ole võima- lik ignoreerida. Sealjures on sageli kaas-atud mitu disainerite rühma, kes tegelevad toote erinevate osadega. Heaks näiteks võiks siinkohal pidada viimaste aastate arenguid meile kõigile möödapääsmatute mobiiltelefonide vallas. Telefon on muu- tunud lihtsast helistamise ja kõnede vas- tuvõtmise ning lühikeste tekstisõnumite saatmise masinast multimeediat ja kogu isiklikku suhtlusvõrgustikku sisaldavaks personaalseks ning igapäevaseks abiva- hendiks, et mitte öelda proteesiks, möö- dapääsmatuks ja loomulikus vahendajaks inimese ning kogu elektroonilise meedia vahel. Niisuguses liideses on tehnoloogia võimekus loomulikult väga tähtis, kuid lisaks tuleb see üha uuenev tehnoloogi- line jõudlus sobitada käe- ning taskupä- rasesse vormi, ning mis veelgi olulisem – tuleb muuta arusaadavaks ja lihtsaks tehnoloogiaga suhtlemise viis. Seda kõike ei ole võimalik teha ilma väga hea disai- nita. Sarnane arutluskäik kehtib ka autode ja paljude muudegi keerukat tehnoloogiat

sisaldavate toodete puhul, kuid reeglina ei oska me nimetada neist mitte ühegi disainerit, veelgi vähem autorit.

KAASAEGNE TOODE ON HULGA ERI VALDKONDADE PROFESSIONAALIDE KOOSTÖÖS SÜNDINUD SEDAVÖRD ERINEVATE NING KEERUKATE PROTSESSIDE VILI, ET KONKREETSEID AUTOREID OTSIDA EI OLE SUUREMAT MÕTET.

Võiks ju arvata, et nii suures seltskonnas ei jäägi disainerile märkimisväärset otsustusõigust ning lihtsam oleks tema teenetest hoopis loobuda. Ometi on maailm täis tooteid, mis osutuvad neid kasutades kohmakaiks ning ebaloogilisteks, vastandina arusaadavatele ja mugavatele lahendustele. Väikseimgi tähelepanu meie igapäevakogemusele kinnitab, et disain on tähtis ning selles vallas ei ole kvaliteetse tulemuseni võimalik jõuda ilma professionaalse disaineri panuseta. Kõneldes planeeringust kui teosest ei ole meil mõtet seda vaadata pelgalt võrdluses kunsti- ja arhitektuurimaailmaga. Pigem saaksime 10 õppust võtta kaasaegsest tööstusdisaini korraldusest.

Laiendades motos toodud tsitaati saame laenata Foucault'lt järgmise arutluskäigu, mis on osa autori poolt tehtud täiendustest 1979. aastal ilmunud ingliskeelse tõlke tarvis tema algselt 10 aastat varem ilmunud tekstile „Mis on autor?": „(...) tundun pooldavat sellist kultuurivormi, milles ilukirjandus ei oleks autorikujuga piiratud. Oleks aga puhas romantilisus kujutleda kultuuri, kus kõik fiktiivne tegutseks absoluutselt vabalt, kus ilukirjandus oleks antud kõigi käsutusse ja areneks ilma mingit vajalikku või piiravat kuju läbimata. Ehkki alates 18. sajandist on autor omanud kõige fiktiivse reguleerija rolli – rolli, mis on üsna iseloomulik meie industriaal- ja kodanliku ühiskonna ning eraomanduse ajastule –, näib ikkagi, arvesse võttes aset leidvaid modifikatsioone, et autorifunktsiooni vormiline ja „keerulisuse“ püsivus ning isegi olemasolu pole vajalik. Arvan, et koos ühiskonna muutumisega – just nüüd on ta läbimas muutusi – kaob autorifunktsioon, ja nimelt sel moel, et ilukirjandus ja selle mitmetä-



Kaasaegse masstoodangu tingimustes töötab tööstusdisainer reeglina suures väga erineva eriala spetsialistidest koosnevas meeskonnas, kus lõpptulemuse juures disainerit kui konkreetset autorit välja tuua ei ole enam mõistlik ega tihtipeale ka võimalik.

Under the present situation of mass production the product designer conventionally works within a large team of very different professionals, where the authorship of the end-product is not clearly distinguishable or even relevant.

regenerating technological performance has to be shaped into handy pocket-sized format, and even more importantly – the interface between the user and technology has to be made comprehensible and simple. It is not possible to do all this without very good design. Similar reasoning can be applied to the automobile industry and many other products involving complex technology, yet as a rule, we cannot single out one designer from among them, to say nothing of the author of such products. **THE CONTEMPORARY PRODUCT IS THE FRUIT OF SUCH DIVERSE AND COMPLEX PROCESSES AND COLLABORATION OF DIFFERENT PROFESSIONALS THAT THERE IS NOT MUCH POINT IN TRYING TO PINPOINT SPECIFIC AUTHORS.**

One might think that the designer is not left much of a decision-making power in such a large working group and that it would perhaps be simpler to abandon such profession altogether. However the world is full of products that are unwieldy and illogical to use in contrast with comprehensible and convenient solutions. Even the most cursory glance at our everyday experience confirms that design is important and that it is not possible to arrive at a good quality of it without the work of professional designers. When speaking of a planning project as a work, there is no point in considering it in comparison with the world of art or architecture alone. Instead, we should learn from how contemporary industrial design is organised.

If we expand the quote used as the motto of this article, which is part of the 1979 additions done by Foucault for the English translation of his original text What is an Author? that dates from 1969, we can borrow his reasoning as follows: "...I seem to call for a form of culture in which fiction would not be limited by the figure of the author. It would be pure romanticism, however, to imagine a culture in which the fictive would operate in an absolutely free state, in which fiction would be put at the disposal of everyone and would develop without passing through something like a necessary or constraining figure. Although, since the eighteenth century, the author has played the role of the regulator of the fictive; a role quite char-

acteristic of our era of industrial and bourgeois society, of individualism and private property, still, given the historical modifications that are taking place, it does not seem necessary that the author function remain constant in form, complexity, and even in existence. I think that, as our society changes, at the very moment when it is in the process of changing, the author function will disappear, and in such a manner that fiction and its polysemous texts will once again function according to another mode, but still with a system of constraint – one that will no longer be the author but will have to be determined or, perhaps, experienced [expérimenté].” (Foucault 1984: 119.) It can be assumed that Foucault is not speaking here so much of writing than of the reception of what has been written. If this is so, then it may be said that here Foucault has in mind the effect of fiction, the discussion of it and its dovetailing with various possible ways of describing and articulating the world, the consideration of texts in fiction rather in one or another coherent field than in the context of the convictions, career and the works of a specific author. By considering texts in this way, a myriad of discussions and subjective truths operating in the same field are spread out before us, significantly enriching and expanding the effect of a specific work. It is possible to view authorship here as an unnecessary constraint in the sphere of altogether more substantial connections based on subject, theme or form. In the preceding paragraph of the same essay, Foucault writes: “We are accustomed, as we have seen earlier, to saying that the author is the genial creator of a work in which he deposits, with infinite wealth and generosity, an inexhaustible world of significations. We are used to thinking that the author is so different from all other men, and so transcendent with regard to all languages that, as soon as he speaks, meaning begins to proliferate, to proliferate indefinitely. The truth is quite the contrary: the author is not an indefinite source of significations that fill a work; the author does not precede the works; he is a certain functional principle by which, in our culture, one limits, excludes, and chooses; in short, by which one impedes the free circulation,

henduslikud tekstid hakkavad taas funktsioneerima teistmoodi, siiski allutatuna piiravale süsteemile – sellisele, mis pole enam autor, vaid mida peab määrama või siis hoopis kogema.”¹ (Foucault 1984: 119.) Võiks arvata, et Foucault ei räägi siin mitte niivõrd kirjutamisest kui kirjutatu vastuvõtmisest. Kui nii, siis võib öelda, et Foucault peab silmas ilukirjanduse mõju, selle üle arutlemist ning selle haakumist erinevate võimalike maailma kirjeldavate ning liigendavate viisidega, ilukirjanduslike tekstide vaatamist pigem ühes või teises sidusas väljas, mitte konkreetse autori seniste tööde, tööekspidamiste ja elukäigu kontekstis. Niisugusel viisil tekste vaadates laotub meie ette müriaad samal väljal toimivaid arutlusi ning tõdemusi, mis konkreetse teose mõju oluliselt rikastavad ning laiendavad. Autorlust on siin võimalik vaadata tarbetu piiranguna hoopis sisulisemate aine-, teema-, või vormipõhiste haakuvuste väljal. Sama essee eelmises lõigus kirjutab Foucault: „Oleme harjunud (...) sellega, et autor loob geniaalselt teose, kus ta hoiustab lõpmatu rohkuse ja lahkusega tähenduste ammendamatu maailma. Oleme harjunud mõtlema, et autor on väga erinev kõigist teistest inimestest ja transtsendentaalne selles suhtes, mis puudutab keeli; et niipea, kui ta hakkab rääkima, hakkab tähendus vohama, lõppematult vohama. Tõde on aga üsna vastupidine: autor ei ole töid täitev lõppematu tähenduste allikas; autor ei eelne oma töödele, ta on kindel funktsionaalne põhimõte, mille abil takistada ilukirjanduse vaba ringlemist, vaba manipuleerimist, vaba kompositsiooni, dekompositsiooni ja rekompositsiooni.” (Samas: 118–119.) Teisisõnu valib autor alati ise selle, millest tema loodud maailm koosneb, ja muuhulgas otsustab ka paratamatult kõige üle, mis sellest välja jääb. Ehk siis lugedes seda Foucault’ teksti pigem kirjutamise kui retseptiooni kriitikana, on autor domineeriv nii oma aine kui loodava teose vormi osas; ta mitte ainult ei loo, vaid ka sulgeb ja piiritleb maailmu, mis on tihtipeale pigem välistavad kui kaasavad.

PLANEERIJAJA

Kas pole see mitte arhitektuuris ja linnaplaneerimises vägagi tuttav probleem?

¹ Siin ja edaspidi Kairika Kärsna käsikirjaline tõlge.

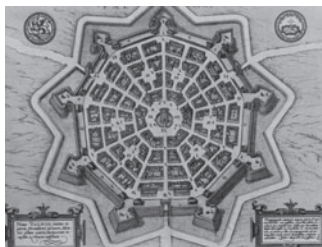
mipüstitus? Mõlema professiooni üks paratamatuid tingimusi on pidev kohanemine ajas muutuvate tarviduste ja neid tingiva kultuurilise, tehnoloogilise ja majandusliku võimekusega ning selle kohanemisega pidevalt kaasas käiv küsimus materialiseerunud teose lõplikkusest ning paindumatuses kõikvõimalikes tulevikustsenaariumides.

ME OOTAME PLANEERIMISELT JA MINGIL MÄÄRAL KA ARHITEKTUURILT SAGELI PIGEM LOODUD SÜSTEEMIDE AVATUST JA PAINDLIKKUST KUI NENDE PERFEKTSET LÕPETATUST.

12 Arhitektuuris on igasugusel paindlikusel omad arusaadavad materiaalsed piirangud, kuigi ka siin saab erinevate organisatsiooniliste ja finantsiliste kokkulepetega tagada muutuva keskkonna suhtes hoopis suuremat ning kiiremat adaptiivsust kui me ehk tavapäraselt harjunud oleme. Sarnaselt arhitektuurile vormub ka planeering paratamatult lõpuks jooniste ja tekstide koguks, mis sätestab teatavad ehitusõiguse, maksimaalse võimsuse ning tiheduse olukorrad üsna üheselt.

Planeeringut saab vaadata kui küllaltki abstraktsete reeglite kogumit, milles määratud nii tehis- kui looduskeskkonna esinemise ja toimimise reeglite järgi vormib viimaks arhitektuur meie igapäevased ruumilised maastikud. Ometi ei ole planeering lihtsalt reeglistik ja arhitektuur selle reeglistiku ruumiline interpretatsioon. Planeering seab paratamatult tingimused mingit spetsiifilisemat laadi ruumi tekkimiseks ja välistab seeläbi teiselaadsed spetsiifikad. Siin on ühelt poolt väga tähtis mõistlike eelduste seadmine, selle äratundmine, mis maailmas parasjagu nii kultuurilises, ärilises kui tehnoloogilises vallas toimub ja millist mõju see meie igapäevasele toimimisele ning seda võimaldavale keskkonnale avaldab.

TEISISÕNU TULEB OSATA TULEVIKKU TAHTA. SEE EELDAB PARATAMATULT VÄGA SUURE HULGA ERINEVATE ELUALADE KOOSTÖÖD NING SELLE KOOSTÖÖ OSKUSLIKKU



Veneetslaste poolt 16. sajandi lõpus oma idapiiride kaitseks rajatud, Vincenzo Scamozzi poolt kavandatud Palmanova kindluslinn on renessansiaegsetest ideaallinnadest üks vähesi, mis oma lõplikul kujul ka valmis ehitati.

The fortified city of Palmanova, originally erected by the Venetians and designed by Vincenzo Scamozzi in the end of the 16th century to protect their Eastern borders, is one of the few Renaissance-era ideal cities, which was built in its final form.



Palmanova koos oma lähema ümbrusega 21. sajandi alguses näitab selgelt, kui vähehaakuv on liiga iseseisev ning lõplikult jäik linnastruktuur kultuuri, majanduse ning asustuse üsna planeerimatute üldiste arengute kontekstis pikema aja jooksul.

Palmanova with its immediate surroundings in the beginning of the 21st century clearly shows the poor fit of the too independent and rigid city-structure to associate with the rather unplanned developments of culture, economy and settlement over a long period of time.

the free manipulation, the free composition, decomposition, and recomposition of fiction.” (ibid.: 118-119.)

In other words, the author always chooses what the world he has created consists of and, among other things, he also inevitably decides what is left out of that world. If we read this as a criticism more of writing than of reception, the author is dominant in terms of both his subject and the form of the work he is creating. He does not only create, rather he also closes off and restricts worlds that are often more exclusive than inclusive.

THE PLANNER

Isn't this kind of posing of a problem very familiar in architecture and urban planning? One of the inevitable conditions of both professions is constant adaptation to requisites that change with time and to the cultural, technological and economic efficiency that conditions those requisites, and the question of the finality and inflexibility of the materialised work that constantly accompanies that adaptation in all manner of future scenarios. **WE OFTEN EXPECT MORE OPENNESS AND FLEXIBILITY OF THE SYSTEMS CREATED BY PLANNING AND TO SOME EXTENT ALSO BY ARCHITECTURE RATHER THAN THEIR PERFECT COMPLETENESS.** Any kind of flexibility in architecture has its understandable material limitations, even though altogether greater and more rapid adaptivity in relation to changing environment than we perhaps are ordinarily accustomed to can be achieved here as well through various organisational and financial agreements. Similarly to architecture, planning projects inevitably ultimately take shape as a collection of drawings and texts that rather unambiguously prescribe the future situations in terms of building rights, maximum capacity and density.

Planning can be viewed as a rather abstract collection of rules. Architecture ultimately forms our everyday spatial landscapes according to the rules defined in that collection governing the existence and functioning of both the artificial and natural environments. Planning is nevertheless not simply a set of rules and architecture is not simply the

spatial interpretation of that set of rules. Planning inevitably sets conditions for the emergence of some sort of more specific space and thus excludes other kinds of specific collections of distinct traits. On the one hand, setting reasonable preconditions, and recognising what is currently taking place in the world in terms of culture, business and technology, and what kind of effect this has on our everyday activity and on the environment that makes that activity possible are all very important here. **IN OTHER WORDS, PLANNERS MUST KNOW HOW TO WANT THE FUTURE AND THIS INEVITABLY REQUIRES COOPERATION WITH A VERY LARGE NUMBER OF DIFFERENT PROFESSIONALS AND THE SKILFUL DIRECTION OF THAT COOPERATION TOWARDS SOME SORT OF MORE COMPLETE VISION.** On the other hand, even a very good brief is never sufficient. Instead, planning must be capable of providing some sort of vision of the future environment, always a little more broadly and thoroughly than the final result can unambiguously be prescribed and any single commission can require. More precisely, the planning project defines the basic structure of that environment in the form of all manner of roads, streets and other infrastructural networks that are almost impossible to change later. It can perhaps be said that planning creates the skeleton or altogether the DNA on which only one specific species of animal can be raised with a rather broad variety of different individuals possible but nevertheless not an entirely different species.

THE WRITER

In the book *Dialogues II*, that was originally published in France in 1977, Gilles Deleuze and Claire Parnet (2006: 38) describe the assemblage as the minimal real unit of the world.¹ It can be said that according to Deleuze the wholeness of the assemblage created by the integration of differences is already based on Nietzsche's concept of multiplicity as the essence of all entities. Whatever we observe or talk about, it is always a compound phenomenon, the coexistence

1 Deleuze, G., C. Parnet (2006: 38): "The minimum real unit is not the word, the idea, the concept or the signifier, but the assemblage."

SUUNAMIST MINGITLAADI TERVIKLIKUMA VISOONI SUUNAS.

Teisalt ei ole ka väga hea lähteülesanne kunagi piisav. Planeeringu pakutav visioon tulevasest keskkonnast peab olema alati natuke laiem ning sügavam kui ükski tellimus seda keskkonda nõuda ja lõpptulemus üheselt sätestada suudab. Täpsemalt määrab planeering keskkonna alusstruktuuri kõikvõimalike teede, tänavate ja muude infrastruktuuriliste võrgustike näol, mida hiljem muuta on peaaegu võimatu. Võib vast öelda, et planeering loob skeleti või ehk hoopis DNA, mille peale saab kasvatada ainult üht kindlat liiki looma: küll üsna laias variatsioonis erinevaid isendeid, kuid siiski mitte sootuks teist liiki.

KIRJUTAJA

Raamatus „Dialogid II“, mis algversioonis avaldati Prantsusmaal aastal 1977, kirjeldavad Gilles Deleuze ja Claire Parnet (Deleuze, Parnet 2006: 38) assamblaazi kui minimaalset reaalselt ühikut maailmast, millest üldse on mõtet rääkida.² Assamblaazi kui erinevuste kokkuliitumisest sündinud terviku fundamentaalsus põhineb Deleuze'i järgi juba Nietzsche arusaamal mistahes entiteedist kui paljususest. Ükskõik, mida me vaatame või millest räägime, on meil alati tegemist liitnähtusega, erinevate osade kooseksisteerimisega.

SIIT EDASI ARUTLEDES SAAB LOOMINGULISE TEGEVUSE ÜKS OLULISEMAID ROLLE OLLA UUTE LIIGENDUSTE JA KOOSLUSTE LEIDMINE NING GENEREERIMINE, MITTE LIHTSUSTAMINE.

See ei tähenda, et keerulisus peaks olema eesmärgiks omaette. Pigem vastupidi, ka keerulisi liitnähtusi saab selgitada ja kasutada lihtsalt, mis ometi ei tähenda nähtuste eneste lihtsustamist. Samas raamatus mõni rida edasi leiavad Deleuze ja Parnet: „Autor on teatavaks tegev, kuid kirjutaja – kes ei ole autor – seda ei ole. Kirjutaja mõtleb välja assamblaaze, alustades assamblaazidest, mis on välja mõelnud tema enda, ning muundab

2 "The minimum real unit is not the word, the idea, the concept or the signifier, but the assemblage."

ühe paljususe teiseks. Raske on seejuures antud mittehomogeense valiku kõigi elementide koondamine, nende koostoimimise leidmine. Struktuurid on seotud homogeensete tingimustega, kuid mitte assambleažid. Assambleaž on kaastoimiv, see on „sümpaatia“, sümbioos.“ (Samas: 38–39.) Kui autor on siin mõneti sarnaselt Foucault` käsitlusega selge sõnumi ning väljendusega konkreetset maailma loov ja samas piiritlev ainuisikuline subjekt, siis kirjutaja justkui viitaks teistsugusele, oluliselt vastuvõtlikumale ning ambivalentsemale rollile – vaatamata sellele, et mõlema töö produktiks võib olla teos. Kirjutaja allutab ennast kirjutamisele, ta ei kirjuta mitte niivõrd seda, mis oleks eelnevalt selgelt kavandatud ning komponeeritud ja nõuab nüüd veel vaid kirjanemist ning täpset viimistlemist, vaid pigem loob teksti, mis võib pöörduda või hargneda ootamatuis suundades ning mis seeläbi võib viia kohdadesse ja tõdemusteni, mida ei olnud võimalik ette kujutada. Kirjutaja allutab ennast materjalile, mis aga ei tähenda materjalile alla jäämist, vaid võimet sellega koos toimida. Samamoodi peavad

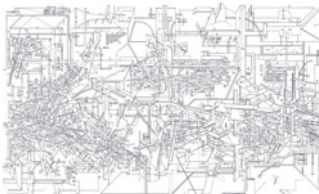
14 surfar või lumelauasõitja lisaks oma sõiduvahendi tunnetamisele ja kontrollimisele paratamatult koos toimima laine või mäega, millega saab parimal juhul vaid n-ö sõbruneda, kuid mille üle ei saa kunagi domineerida. Arhitektuuris ja planeerimises võiks niisuguseks kontrollimatuks loodusnähtuseks pidada ühelt poolt kogu reaalsuse hingematvat mimekihilisust oma lõputuis valdkondades, mille osaks peab ühel hetkel võimalikult loomulikul (kuigi samas uuel) viisil saama ka käsilolev teos. Teisalt moodustavad mõnes mõttes sarnase, mingil määral kontrollimatu stiimia kogu käsiteldava maailma kohta käivad kirjeldused, eksperthinnangud, tehnoloogiad ja võimalikud lahendused, mida ette välja mõelda ei ole suuremat mõtet ega õigupoolest võimalustki. Selles üha tihedamaks muutuv paljususes ei ole mingist hetkest alates enam võimalik käituda eelkirjeldatud suveräänse autorina, selle asemel tuleb ennast allutada „loodusnähtustele“ ja ometi suuta nendega tööd tehes püsti jääda ning soovitud suunas edasi liikuda, struktureerides ja vormides midagi, mida seni veel ei ole olemas olnud.

of different parts. **HENCEFORTH, ONE OF THE MOST IMPORTANT ROLES OF CREATIVE WORK CAN BE FINDING AND GENERATING NEW ARTICULATIONS AND ASSOCIATIONS, NOT SIMPLIFICATION.** This does not mean that complexity should be an aim in itself. On the contrary, complex compound phenomena can also be explained and used simply, which nevertheless does not mean the simplification of the phenomena themselves. A few lines onward in the same book, Deleuze and Parnet write: “The author is the subject of enunciation but the writer – who is not an author – is not. The writer invents assemblages starting from assemblages which have invented him, he makes one multiplicity pass into another. The difficult part is making all the elements of a non-homogeneous set converge, making them function together. Structures are linked to conditions of homogeneity, but assemblages are not. The assemblage is co-functioning, it is ‘sympathy’, symbiosis.” (ibid.: 38-39.) While here the author, somewhat similarly to Foucault’s treatment, is the individual subject that creates and at the same time restricts a specific world with a clear message and expression, the writer refers to a different kind of significantly more receptive and somewhat more ambivalent role. This is regardless of the fact that the product of both may be a work. The writer subjects himself to writing. He does not so much write what would be previously clearly designed, composed and now only requires precise polishing of what has been put in writing. Instead, the writer creates text that can turn or bifurcate in unexpected directions and which can thus lead to places and notions initially inconceivable. The writer subjects himself to material, which does not mean succumbing to material but rather the capacity to coexist with it. He is like a surfer or snowboarder, who beyond the fact that they know and control their vehicle, inevitably have to coexist with the wave or mountain, which they can at best make friends with but over which they can never dominate. The suffocating multilayered nature of reality in its entirety and its endless spheres on the one hand, which the work at hand has to become a part of at some point in as natural a way as possible (although at the same time with a

14

certain newness), could be considered a somewhat similar uncontrollable natural phenomenon in architecture and planning. On the other hand, all the descriptions, expert opinions, technologies and potential solutions concerning the world under consideration in a certain sense form a similar uncontrollable anarchy. It will soon no longer be possible to behave like the sovereign author in this ever densifying multiplicity. Instead, one must submit to “natural phenomena” and nevertheless manage to remain upright and move forward in the desired direction while working with those phenomena in order to structure and form something that has not hitherto existed.

The position of the non-author or writer described above if carried over into architecture would seem to be just like that of an unrestrained craftsman who produces instead of designing. The product of this kind of work is nevertheless not the ordinary result produced by the craftsman that usually provides a personalized solution and form to an everyday commodity even if the ambition is only aesthetic. The fruit of the work described above is more an inkling of something that does not exist yet and is also impossible to describe directly, shape or depict in pictorial form. We can perhaps place the graphic works of Daniel Libeskind Micromegas and Chamber Works from 1979 and 1983 respectively in this category, since they do not deal with depicting something specific but rather create worlds that are entirely their own. These pictures are created as images that rule out any kind of comprehension and interpretation. Robin Evans (2002: 480-490) analyses them as lines that leave nothing behind, nothing at all that they might reproduce nor anything that could be produced according to them. Those lines themselves create something, or more properly they provide the opportunity for the emergence of something. **THAT SOMETHING IS NOT A PRECISELY FORMULATED AND WELL-GROUNDED WORLD, BUT RATHER AN INDICATIVE VISION OF SOMETHING THAT COULD BE SOUGHT IN THE FUTURE.** Perhaps the works of Foucault, Deleuze and Libeskind fit together well in terms of content as well in addition to temporal compatibility.



Daniel Libeskind. “Arctic Flowers”, “Dance Sounds” ja “Maldoror’s equation” (üvalt alla). Kolm lehte seeriast “Micromegas” (1979). Seeria koosneb kümnest lehest.

Daniel Libeskind. “Arctic Flowers”, “Dance Sounds” and “Maldoror’s equation” (from top). Three images from the “Micromegas” series (1979). The whole series comprises of 10 images.

© Daniel Libeskind

Ülalkirjeldatud mitte-autori ehk kirjutaja positsioon oleks arhitektuuri ülekantuna juskui ohjeldamatu käsitöölise oma, kes pigem produtseerib kui kavandab. Ometi ei ole sellise töö viljaks tavaline käsitöölise produkt, mis reeglina kehastab personaalset lahendust ning vormistust – olgu või pelgalt esteetiliselt – mõne igapäevaselt vajaliku tarbeeseme puhul. Mitte-autori töö vili on pigem aimdus millestki, mida veel ei ole; samuti pole seda võimalik otsesõnu kirjeldada, modelleerida ega pildis kujutada. Võime ehk siia alla liigitada Daniel Libeskindi graafilised tööd „Micromegas” (1979) ja „Chamber Works” (1983), mis ei tegele millegi konkreetse kujutamisega, vaid mis loovad graafiliste vahenditega sootuks omi maailmu. Need pildid on loodud igasugust arusaamist ja tõlgen-dusi välistavatena. Robin Evans (2002: 480–490) analüüsib neid kui jooni, mille taga ei ole enam mitte midagi; ei midagi, mida need taasesitaksid, ega ka midagi, mida võiks nende järgi produtseerida. Need jooned loovad ise midagi, või õigemini annavad võimaluse millegi tekkeks.

SEE MISKI EI OLE TÄPSELT FORMULEERITUD JA HÄSTI PÕHJENDATUD MAAILM, VAID PIGEM INDIKATIIVNE VISIOON MILLESTKI, MIDA VÕIKS EDASPIDI OTSIDA.

Vahest sobivadki peale ajalise haaku-vuse Foucault, Deleuze'i ja Libeskindi eel-poolviidatud tööd hästi kokku ka sisuliselt.

PRAKTISEERIA

Nüüd, kus nimetatud tööde valmimisest on möödunud umbes 30 aastat, ei ole küsimused, mis puudutavad uue loomist, selle kirjeldamist, kujutamist ja sätestamise võimalusi ning pidevate muutuste kaasamist meie keskkonna kavandamisse, oma aktuaalsust kuidagi kaotanud. Pigem oleme olnud tunnistajateks üha uutele otsingutele ja katsetustele tegelemaks muutuva ning spetsiifilisega, mis on tihtipeale viinud üha lühemate formaatide ning ajutisemate projektide juurde. Väikesemastaabilisi ning lühiajalisi projekte, happeninge, sündmusi ja eksperimente on tehtud viimase sajandi jooksul nii arhitektuuris kui muudel loomingulistel aladel pidevalt ja iseenesest ei ole üldises kultuu-

ripildis siin midagi uut. Erinevus on vast selle vähese ja ajutise mastaabi tähtsuses.

**KUI MUSTAMÄE JA ÕISMÄE
AVARAID JA VALGUSKÜLLASED
ELURAJOONE KAVANDEDES
MÕELDI KÕRGMODERNISTLI-
KULT SUURELT, JA VÄIKE NING
IGAPÄEVANE PIDI OMA KOHA
SELLES MÕNETI KÕLEDAS MUDE-
LIS ISE LEIDMA, SIIS NÜÜD OLEME
TEGELEMAS ÜHA SUUREMA
HULGA VÄIKESTE KÜSIMUSTEGA.**



Lasnamäe 21. sajandi alguses. 20-30 aastat pärast valmimist on Lasnamäel selgesti näha, et kõrgmodernistlikus planeeringus jäetud avarad valgusküllased avalikud ruumid majade vahel on liiga suured ja läbitöötamata, et isetekkeline linnaelu oma ettearvamatutes vormides ja mitmekesisuses seal loomulikult tekkida ja areneda saaks.

Lasnamäe in the beginning of the 21st century. 20-30 years after the completion it is clearly seen that bright spacious public spaces between the buildings as foreseen in the high-modernist planning project are too big and crude for the self-inflicted forms of urban life in its unpredictable forms and diversity to emerge and evolve there.

Heaks näiteks vähestest, kuid ometi mõjusatest sekkumistest on siinkohal ehk hiljutine linnainstallatsioonide festival LIFT 11 Tallinnas, mis jätkab mõneti kunagiste Põhja- ja Baltimaade arhitektuuritriennaalide raames toimunud väikeste kohaspet-siifiliste installatsioonide traditsiooni. Siiski on siin oluline vahe. Kui kümne-kahekümne aasta tagused installatsioonid linnaruumis olid pigem abstraktsed kunstobjektid, mille loojad ei näinud majanduslike, poliitiliste ja sotsiaalsete olude kammitsais võimalust ega tarvi-
16 dust midagi konkreetset linnakodaniku ja võimaliku kasutaja heaks ära teha, siis LIFT 11 seerias on töid, mille olulisus ning väärtus on suunatud just sellele konkreet-sele. Siiri Valneri ja Indrek Peili „Kai“ ning Toomas Paaveri, Triinu Pehki ja Triin Talki „Kalarand“ on ehk parimad näited. Esime- nene katab lagunenuid kai servast lahti murdunud betoonkamakad laudadega, et luua uued juhusliku kuju, asetuse ning suurusega terrassid kõikvõimalike suviste tegemiste tarvis. Teine töö pakub unu- tusse vajunud ning pikalt avalikust kasutu- sest välja lõigatud Kalaranna rannale uue riietuskabiini ning taustainfo, et linnakoes üllatavalt kesksel kohal asuv lõik mere- randa uuesti laiemalt kasutatavaks muuta.

Sarnaste tänuväärsede näidete hulka kuulub kindlasti ka linnafoorumite paku- tud formaat kahepäevastest töötubadest erinevais Eesti linnades. Kuigi neis tegele- takse küsimuste ja teemadega väga suu- remastaabiliselt, on linnafoorumite töö- toad huvitavad näited ühest planeerimi- sega tegelemise viisist, kus juba ajalise pii- rangu tõttu ei ole võimalik saavutada väga pikalt ja põhjalikult läbitöötatud ning kõi- kides võimalikes olukordades kontrollitud

THE PRACTICIAN

Now, about 30 years later, questions concerning the possibilities for creat- ing something new and for describing, depicting and prescribing it, and concern- ing the inclusion of constant changes in designing our environment have not in any way ceased to be topical. We have instead been witnesses to ever more new quests and experiments for dealing with the variable and the specific, which has often led to ever-shorter formats and more temporary projects. Small scale and short-term projects, happenings, events and experiments have continually been conducted in architecture as well as in other creative fields and there is nothing new in this in and of itself in the overall cultural scene. The difference is perhaps in the importance of the small and tem- porary scale. **WHILE DESIGNING THE SPACIOUS AND WELL-LIGHTED RESI- DENTIAL DISTRICTS OF MUSTAMÄE AND ÕISMÄE IN 1960-S AND 1970-S THE HIGH-MODERNIST THINKING CONCERNED WITH MAINLY THE LARGE SCALE, AND THE SMALL AND EVERY- DAY HAD TO FIND ITS PLACE ITSELF IN THIS SOMEWHAT BLEAK MODEL, THEN NOWADAYS WE ARE DEALING WITH AN EVER-INCREASING NUMBER OF LITTLE QUESTIONS.**

A good example of small yet neverthe- less effective interventions here is per- haps the recent LIFT 11 festival of urban installations in Tallinn, which in some respects continues the tradition of small, local installations that took place within the framework of the former Nordic-Bal- tic Architectural Triennials. There is nev- ertheless an important difference here. While the installations of ten to twenty years ago were mostly abstract objects of art in urban space that in the fetters of economic, political and social conditions did not see the possibility or the need to do anything for the good of any specific city resident or potential user, there are works in the LIFT 11 series, the importance and value of which are aimed at city resi- dents and users in particular. Quay by Siiri Valner and Indrek Peil and Fish Beach by Toomas Paaver, Triinu Pehk and Triin Talk are perhaps the best examples here. The first covers chunks of concrete that have

broken off the edge of a crumbling quay with boards in order to create new terraces of random shape, placement and size for all manner of summertime activities. The second provides Kalarand beach (Fish Beach), which has been forgotten and cut off from public use for a long time, with a new dressing cubicle and background information to bring this surprisingly centrally located section of seashore in the urban fabric into a wider use again.

The format of two-day workshops in different Estonian cities provided by the Urban Forums is also definitely among similar praiseworthy examples. Even though here, questions and themes are dealt with on a very large scale, the Urban Forum workshops are interesting examples of one way to deal with planning where due to their temporal limitation already, it is not possible to achieve solutions that have been thoroughly worked out over a long period of time and have been tested in all situations. Traditional labour intensive planning with a large amount of initial data, a clearly delineated group of authors and an unambiguously comprehensible concept of a better life in our foreseeable future is not possible here. Nevertheless, the Urban Forums have succeeded in providing certain concepts of what is relevant in one or another urban context and visions of what should be considered important in the future. These can never be considered final and complete solutions, yet they are sufficiently clear and indicative positions that can be taken as a basis for future work. They are not masterfully unintelligible yet inspiring like Libeskind's graphic art, though somewhat similarly they open up readings of possible future worlds without offering too conclusive descriptions.

THE UNPLANNED CO-EFFECT ON A LARGE SCALE DERIVING FROM SMALL AND INTELLIGENT LOCAL DECISIONS AND ACTIONS IS ONE OF THE POSSIBLE WAYS OF FINDING A NEW QUALITY IN ESTONIA'S FRAGMENTED PLANNING LANDSCAPE. This small scale does not pretend to radical changes in the urban environment on a very large scale, yet nevertheless, it requires a greater and clearer understanding of the city and



Linnainstallatsioonide festivali LIFT11 raames Siiri Vallneri ja Indrek Peili loodud Kai katab lagunenuid kai servast lahti murdunud betoonkamakad laudadega, et luua uued juhusliku kuju, asetuse ning suurusega terrassid kõikvõimalike suviste tegemiste tarvis.

The Quay by Siiri Vallner and Indrek Peil, made for the LIFT11 urban installations festival, covers chunks of concrete that have broken off the edge of a crumbling quay with boards in order to create new terraces of random shape, placement and size for all manner of summertime activities.

lahendusi. Traditsiooniline töömahukas planeerimine suure hulga algandmete, selgelt piiritletud autorite kollektiivi ning üheselt mõistetava tõdemusega paremast elust meie nähtavas tulevikus ei ole siin võimalik. Ometi on linnafoorumid suutnud pakkuda järeltuleva selle kohta, mis ühes või teises linnalises kontekstis on oluline, ning visioone sellest, mida edaspidi tähtsaks pidada. Neid ei saa pea kunagi pidada lõplikeks ning valmis lahendusteks, kuid need on piisavalt selged ja indikaatiivsed seisukohad, mida edasises töös saab aluseks võtta. Need ei ole virtuoosselt läbi nähtamatud ja ometi inspireerivad nagu Libeskindi graafika, kuid neist on mõneti sarnaselt võimalik välja lugeda tulevaid võimalikke maailmu ilma, et need väga selgelt kujutatud oleksid.

VÄIKESTE JA TARKADE OTSUSTE NING TEGEVUSTEGA SAAVUTATAV NING SUURES PLAANIS ENNUSTAMATU KOOSMÕJU ON ÜKS VÕIMALIKKE VIISE, KUIDAS EESTI FRAGMENTEERUNUD PLANEERIMISMAASTIKUL UUT KVALITEETI LEIDA.

See vähene ei pretendeeri radikaalsetele muutustele linnakeskkonnas väga laia mastaapides, kuid ometi eeldab suuremat ja selgemat arusaamist linnast ja selles toimuvast. Vahest tasub veel rõhutada, et siin ei mõelda kindlasti igasuguseid juhuslikke väikeseid katsetusi, vaid siiski adekvaatsest ja süstemaatilisest linnaga tegelemisest välja kasvanud spetsiifilisi kohaldusi. See on pigem mitte-autor, kirjutaja, kes väikeste sekkumistega suunab linna kasutust, toob vähesest ja märkamatuks välja olulise ning väärtusliku, nii et see ka suuremal ning üldisemal tasandil mõjule pääseb, kuigi ei ole selliselt tasandilt otseselt lähtunud. Sarnaselt on Tallinna rannaalale hoopis uue varjundi ja kasutuse andnud sinna pooljuhuslikult tekkinud EKKM, Eesti Disaini Maja, Tallinna Kalaturg, Ökosaar, Mooni kohvik ning neid piki rannikut juba suuremate süsteemidega siduv kultuurikilomeetriks kutsutud jalgtee. Nii-sugust kooslust ei ole sinna keegi planeerinud, kuid koos hiljutiste LIFT 11 käigus loodud lisandustega on see üks mõjusamaid näiteid linna muutumisest nõro juuretaseandil. Läbi piisava hulga nutikate

sekkumiste seesuguses väikses mastaabis on võimalik tuua muutusi lisaks kohalikele õhkkonnale ja kasutusele viimaks ka nii planeeringulistesse kui arhitektuursetesse otsustesse suures mastaabis, kuhu valdav osa majandustegevusest ja sellega kaasnevatest ruumilistest otsustest siiani veel tundub liikuvat.

Muidugi ei saa linna planeerida ja arendada ainult läbi väheste lokaalsete mõjurite. Ühelt poolt on maailm muutunud meie jaoks üha täpsemaks ja teemade hulk, millega arhitektuur ühes planeerimisega peab arvestama ja tegelema ning mida sätestama, on üha laiem. Teisalt on see teemade hulga kasv tähendanud tihtilugu terviklike süsteemide ja mõtete fragmenteerumist, fookuse hajumist ja üha vaevalisemat olulise eristamist ebaolulisest.

KUIGI ME LOOME MASTAABILT ÜHA SUUREMAID KOOSLUSI, ON NENDE SPETSIIFIKA TIHTILUGU ÜHA TÄPSEM JA SEELÄBI VÄIKSEMA ÜLDISTUSJÕUGA, NING NAD LEIAVAD OMA ELU-ÖIGUSE SAGELI PIGEM GLOBAALSETES ÄRIMUDELITES KUI KONKREETSET KESKKONDA, RUUMI JA ÜHISKONDA PUUDUTAVATES VISIOONIDES.

See ei tähenda mingil juhul, et viimaseid vaja ei oleks; et neist võiks kergekäeliselt loobuda ning anda kogu kavandamine oma kõigis mastaapides ja väljendustes turujõudude vägagi spetsiifiliste ning mitmeski mõttes väikeste otsuste meelevalda. Pigem vastupidi, niisuguses olukorras on igasuguse laiema visiooni loomine ja üldisem kavandamine elulise tähtsusega, et mitte jätta ennast elama pelgalt kiirele kasumlikkusele suunatud otsuste haardesse. Väga palju olulisi otsuseid tuleb ikkagi langetada hoopis laiemas plaanis, mis vajab teistsugust, pigemini tööstusdisainerile omast autoripositsiooni. Visioon ja teos peavad siin ehk lihtsalt suutma hõlmata enesesse ka sisuliselt planeerimatu vähese, jätma ruumi võimalustele ja parimal juhul neid looma. Või ümberöelduna: looma võimalused seni planeerimispraktikas tähelepanuta jäänud rohujuuresandile.

what is taking place in it. Perhaps it is worthwhile to emphasise in addition that any kind of random small experiments are definitely not what is meant here. Instead, what is meant here is specific applications that have developed out of dealing with the city adequately and systematically. It is the non-author, the writer who guides the use of the city through small interventions, points out the essential and valuable from what is small and unnoticeable so that it becomes influential on a larger and more general scale even though it does not directly originate from that general level. An example of this is how EKKM (Estonian Museum of Contemporary Art), the Estonian House of Design, the Tallinn Fish Market, the Ökosaar (Ecological Terrace), the Mooni Café and the pedestrian walkway referred to as the Kilometre of Culture that connects them along the shoreline with larger urban infrastructures, all of which have sprung up semi-randomly in Tallinn's seashore area, have given the area an entirely new nuance and usage. Nobody has planned this kind of community for that area, yet together with recent LIFT 11 additions, this is one of the most effective examples of changing the city at the grassroots level. Through a sufficient amount of clever interventions on this kind of small scale, it is possible in addition to local usage and atmosphere to ultimately bring changes to both planning and architectural decisions on a greater scale, towards which the greater portion of economic activity and the spatial decisions accompanying it still seem to be moving to this day.

Of course, cities cannot be planned and developed through small local factors exclusively. On the one hand, the world has become ever more precise for us, the amount of themes that architecture and planning have to account for, deal with and prescribe is ever broader. On the other hand, this growth in the number of themes has oftentimes meant the fragmentation of complete systems and ideas, the dissipation of focus, and ever more difficult differentiation between the essential and the unimportant. **ALTHOUGH WE CREATE EVER LARGER COMMUNITIES IN TERMS OF SCALE, THEIR SPECIFIC TRAITS ARE OFTENTIMES EVER MORE**

PRECISE AND THUS LESS GENERIC, FREQUENTLY FINDING THEIR RAISON D'ÊTRE MORE IN GLOBAL BUSINESS MODELS THAN IN VISIONS CONCERNING A SPECIFIC ENVIRONMENT, SPACE AND SOCIETY.

This does not under any circumstances mean that such visions are not needed, that they could be thoughtlessly abandoned and all design in all its scales and expressions be placed at the very specific disposal of the in some respects small decisions of market forces. On the contrary, the creation of any sort of broader vision and more generic design is of vital importance in this kind of situation in order not to leave oneself to live in the light of decisions aimed solely at quick profitability. Very many important decisions still have to be made on an altogether larger scale, which requires a different kind of author's position, something similar to an industrial designer. In other words, here the vision and the work have to simply manage to encompass the smallness that is essentially unplanned as well, to leave space or at best create possibilities for grassroots level scales and activities that have thus far gone unconsidered in planning practice.

19

19

References:

Deleuze, G., C. Parnet 2006. Dialogues II. London–New York: Continuum.

Evans, R. 2002. In Front of Lines That Leave Nothing Behind. – K. Michael Hays (ed.). Architecture Theory since 1968. Cambridge–London: MIT Press, 480–490.

Foucault, M. 1984. What Is an Author. – Paul Rabinow (ed.). The Foucault Reader. New York: Pantheon Books, lk. 101–120.

Viited:

Deleuze, Gilles; Parnet, Claire 2006. Dialogues II. London–New York: Continuum.

Evans, Robin 2002. In Front of Lines That Leave Nothing Behind. – K. Michael Hays (toim), Architecture Theory Since 1968. Cambridge–London: MIT Press, lk 480–490.

Foucault, Michel 1984. What Is an Author? – Paul Rabinow (toim), The Foucault Reader. New York: Pantheon Books, pp. 101–120.

Tunda ära korratamatut

Kaja
Pae

Recognizing the Unrepeatable

„On vähemalt kahte tüüpi mängu. Esimesi võiks nimetada lõplikeks, teisi lõpmatuteks.

Lõplikku mängu mängitakse võidu peale, lõpmatut mängu selleks, et mäng jätkuks. (...)

Kuigi lõpmatuks mängijaks võib saada igaüks, kes seda soovib, ja kuigi igaüks võib olla tugev, ei või me teha nägu, nagu ei saaks võim lõpmatut mängu pöördumatult kahjustada. (...)

Kuigi lõpmatud mängijad on tugevad, ei ole nad võimsad ega üritagi võimsaks saada. *Kurjus on see, kui lõpmatu mäng katkeb. See on siis, kui lõpmatu mäng saab kuuldamatus vaikuses otsa.*

20 James P. Carse, „Lõplikud ja lõpmatud mängud“¹

Ruumiplaneerimine püüab mõjutada seda, mis omavoolu teed minnes muutuks kas ülimalt monotoonseks või ülimalt heterogeenseks. Pean silmas ennekõike seda, et maastik säilitaks oma kõnekuse. Et ehitatud maastik ei muutuks ebainimlikuks, niisuguseks keskkonnaks, kus me end ei kultuursete ega ratsionaalsete olevustena enam ära ei tunne.

Võiks ütelda, et ruumiplaneerimine peab hoidma ära nii tähenduse kui ka tähendusetuse vohamist. Seepärast on ruumiplaneerimine ennekõike kultuuri küsimus, mis hõlmab muuhulgas ka ratsionaalseid ja majanduslikke tegureid. Häda on aga selles, et need tegurid on lihtsamini tuvastatavad ja mõõdetavad ja on väga lihtne kogu planeerimistegevus neile taandada. 20. sajandil on linnaplaneerimine muutunud sageli küsimuseks transpordilahendustest ja tsoneerimisest



‘There are at least two kinds of games. One could be called finite, the other infinite.

A finite game is played for the purpose of winning, an infinite game for the purpose of continuing the play. (...)

Although anyone who wishes can be an infinite player, and although anyone can be strong, we are not to suppose that power cannot work irremediable damage on infinite play. (...)

Though infinite players are strong, they are not powerful and do not attempt to become powerful. *Evil is the termination of infinite play. It is infinite play coming to an end in unheard silence.*

James P. Carse, ‘Finite and Infinite Games.’¹ **20**

Spatial planning attempts to influence something that, left to its own devices, would become either utterly monotonous or utterly heterogeneous. Above all, I am saying that the landscape should preserve its ability to speak to us, that the constructed landscape should not become an inhuman sprawl, an environment where we no longer recognize ourselves as cultured, rational beings.

We could say that spatial planning must prevent sprawl – both meaningful and meaningless. This is why spatial planning is primarily a question of culture, which also includes rational and economic reasons. However, urban planning in the 20th century has often become an issue of merely transport solutions and zoning – the city has been reduced to pure pragmatism. The trouble here is that these rational and economic reasons are more easily recognized and measured, and it is

¹ J. P. Carse, *Lõplikud ja lõpmatud mängud*: nägemus elust mängu ja võimalusena. Tõlke käsikirja. Tik Eik Hermann, lk 1, 17.

¹ James Carse, *Finite and Infinite Games: A Vision of Life as Play and Possibility*, NY: Random House, 1986, pp. 1, 39.

much simpler to reduce the entire planning activity to merely these factors. It is believed that such an expensive sphere of activity must possess complete financial responsibility, and that is why – due to this financial responsibility – there is no place in spatial planning for creativity. But is not the opposite true – that due, in particular, to its wide-reaching effect, planning can only be responsible by dealing precisely with this culture, and by being creative. By dealing with how we are here, as people, by dealing with meaning – with that which touches and speaks to us humanely.

METEOR SHOWER

Fredric Jameson writes about economic growth in China, which has brought about very rapid social and spatial changes, where the landscape, Jameson believes, has started to change in a 'completely haphazard manner' and which has resulted in very rapid social and spatial changes. This phenomenon compels us to reinterpret the reason for Jameson's dystopia. The conventional cause of dystopia, which means the 'worst possible catastrophe', is destruction and poverty. In the case of China, Jameson describes a catastrophe where the cause is unexpected wealth, and extremely intensive and rapid real estate development – in Jameson's opinion, the resulting spatial organization resembles the random fall of a meteor shower, with construction-catastrophe replacing destruction-catastrophe. (Jameson 1994: 40-41.) That which Jameson describes is the relentless rate of landscape change, due to which any possibility of differentiating this landscape and dealing with its cultural meaning is lost. In the case of this landscape we are confronted with a problem of dealing with something where we perhaps may not be able to speak of individuality or meaning, and which seems to fall outside the cultural sphere. Due to the rapidness of the change we can speak of plain statistics, which gets us nowhere in issues of creativity. And which unfortunately does not help us at all.

Jameson's concept of dystopia receives support from Deleuze's and Guattari's definition of chaos. Deleuze describes chaos as follows: 'Chaos is defined not so much by its disorder as by the infinite speed



Tallinna lähiumbruse krundistruktuur muutus 2000ndate ehitusbuumi ajal märkimisväärselt – endised põllud muutusid kruntide kaupa kinnisvaraküladeks, põhjustades suuremas mastaabis kaootilise asustusstruktuuri.

The lot structure in Tallinn's nearby surroundings changed significantly during the construction boom in the first decade of the new millennium – former farm fields were transformed lot by lot into real estate villages, leading to a chaotic settlement structure on a large scale.

– linn on taandatud puhtale pragmaatikale. Tõdetakse, et nii kulukas tegevusvaldkonnas peab valitsema täielik ressursiline vastutustunne ja lausa, et sellise vastutuskoorma all pole ruumiplaneerimises kohta loomingle. Ent kas pole vastupidi – et just oma laiahaardelise mõju tõttu saab planeerimine olla vastutustundlik üksnes justnimelt kultuuriga tegeledes ja olles loomingle. Tegeledes sellega, kuidas meie teatavas paigas inimesed oleme, tegeledes tähendusega, sellega, mis meid inimlikult puudutab ja kõnetab.

METEORIIDISADU

Fredric Jameson kirjutab suurest majanduskasvust Hiinas, mis on toonud kaasa väga kiired sotsiaalsed ja ruumilised muutused, mille käigus hakkab maastik Jamesoni arvates muutuma „täiesti juhuslikul viisil“. See fenomen sunnib Jamesoni ümber tõlgendama düstopia kui sellise põhjust. Düstopia, „kõige hullemal võimaliku katastroofi“ konventsionaalseks põhjuseks on häving ja vaesus; Hiina näitel on aga düstopia põhjustajaks Jamesoni järgi katastroof, mille on tinginud ootamatu rikkus ja äärmiselt intensiivne ja kiire kinnisvaraarendus. Tekkiv ruumikorraldus sarnaneb Jamesoni arvates ootamatult mahasadanud meteoritide parvele. Hävingu-katastroofi asendab ehitus-katastroof. (Jameson 1994: 40-41.) See, mida Jameson kirjeldab, on maastiku muutumise lõputu kiirus, mille tõttu kaob igasugune võimalus selle maastiku identiteedi tekkeks ja tegelemiseks selle kultuurilise tähendusega. Nõnda sündiva maastiku individuaalsusest või tähendusest ei pruugigi saada rääkida, see maastik näib jäävat väljapoole kultuuri valda. Selle muutumise kiiruse tõttu saame rääkida impersonaalsest, afektivabast statistikast, mis ei aita loomungulistest küsimustest edasi ega tagasi, ühesõnaga ei aita üldse.

Jamesoni düstopia kontseptsioon saab tuge Deleuze'i ja Guattari kaose definitsioonist. Deleuze kirjeldab kaost järgmiselt: „Kaos ei ole defineeritav mitte niivõrd läbi korratuse kui lõpmatu kiiruse kaudu, mille juures iga selles tekkiv vorm kaob. Kaos sisaldab kõiki võimalikke vorme ja ka realiseerib kõik võimalikud vormid, kuid nad tekivad selleks, et kohe kaduda, jätmata vähimatki jälge ja põhjustamata midagi. Kaos on tekkimise ja kadumise

lõputu kiirus". (Deleuze, Guattari 1994: 118.)

Milles on siin küsimus? Selles Jamesoni kirjeldatud pidevalt ja juhuslikult muutuvast maastikus on meil võimatu end ära tunda. Tegeledes ükskõik missuguse loominguga on võimalik tunda sellest suurt naudingut, kui loomingu käigus ja ühtlasi tagajärjel jõutakse millegi uueni, tajudes samas ilmeksimatult äratundmist – ma ei oska seda kuidagi teisiti nimetada kui iseenda uuenägemiseks.

MA ARVAN, ET MEIL ON SAMASUGUNE TARVIDUS TUNDA ISEENAST ÄRA EHIATUD KESKKONNAS, KUI SEE KESKKOND MEID KÕNETAB JA KUI ME OSKAME NING TAHAME SELLE KESKONNAGA KAASA MÄNGIDA.

Kui see tarvidus saab rahuldatud, on see õnnestav kogemus. Sellise uue äratundmist mõjutab alati kogemus kvaliteedist. Nagu on kirjutanud Nietzsche, tasub ajaloost põhimõtteliselt tunda ja otsida ainult mingisugust tõdemust kvaliteedist, millega sarnasel tasemel kogemust tasub oma ajas püüda uuesti tajuda ja produtseerida.

22

Ehitusbuumiaegse ehitusega võrreldes vastupidiseks äärmuseks on monumentaalsed terviklikud linnaehitusprogrammid. Võibolla ongi kõige rohkem äpardunud linnaehitusprogrammid, mis on püüdnud ennast üksnes (naiv)ratsionaalsetel alustel konstrueerida – ehitades linna üliselge transpordistruktuuri, monotoonset korduvate ja seeläbi lõpuks peaaegu kohustuslikena mõjuvate rekreatsioonialadega ning süsteemselt vahelduvate elu- ja tootmisrajoonidega. Siiski on sageli juhtunud, et niisuguseid ultramoodsaid või suuri hüppeid sooritavaid linnakorraldusi kas ei võeta üldse omaks (näiteks kurikuulus Pruitt-Igoe²), või võetakse omaks

with which every form taking shape in it vanishes. It is a void that is not a nothingness but a virtual, containing all possible forms, which spring up only to disappear immediately, without consistency or reference, without consequence. Chaos is an infinite speed of birth and disappearance.' (Deleuze, Guattari 1994: 118.)

So what is the issue here? It is impossible for us to recognize ourselves in the continuously and haphazardly changing landscape described by Jameson. In dealing with any creation whatsoever, it is possible to detect great pleasure, when, in the process of the creation, and also as a result of the creation, something new is achieved, while at the same time unmistakable recognition is experienced – I cannot describe it other than: recognizing oneself in a new way. **I BELIEVE WE HAVE THE SAME NEED, AND IT PROVIDES THE SAME JOY, TO RECOGNIZE ONESELF IN A CONSTRUCTED ENVIRONMENT – IF THAT ENVIRONMENT SPEAKS TO US, AND IF WE ARE ABLE AND WANT TO JOIN IN PLAY WITH THIS ENVIRONMENT.**

22

In the case of such a new recognition there is always in play the experience of quality. As Nietzsche has said, it is useful to seek from history basically only a recognition of quality, and it would be useful to attempt to reproduce a similar quality experience anew in one's own time.

The other extreme of construction-boom-era construction are monolithic urban construction schemes. Perhaps it is those urban construction schemes, which have attempted to construct themselves purely on (naive) rational bases that have been the greatest failures – by building in the city an ultra-explicit transport system, recreational areas that are monotonously repetitive and therefore eventually seem to be almost obligatory, and systematically alternating residential and production areas. However, it has often happened that such ultramodern or ambitious urban organization is either not accepted at all (e.g. the infamous Pruitt-Igoe suburb²), or is accepted only many

2 Pruitt-Igoe oli Ameerika Ühendriikides St Louisis asuv linnaosa. See kujutas endast 1956. aastal valminud 23 hektaril paiknenud 33 tohutusureest kortermajast koosnevat modernistlikku ja moekat elamupiirkonda, mis oli ehitatud vastavalt Le Corbusier' internatsionaalse linnaehitusstiili printsiipidele. Ühtekokku asus Pruitt-Igoe's ligi 3000 korterit 10 000 inimesele. Umbes kümme aastat pärast valmimist oli piirkond kurikuulus vaesuse ja kuritegevuse poolest, elanikke oli järele jäänud vaid umbes tuhande ringis. 16 aastat pärast ehitamist lõhuti linnaosa maha, kuna elanikud keeldusid seal äärmise kuritegevuse ja vandalismi tõttu elamast. See oli üks esimesi modernistliku linnaehituse suuremastaabilisi lammutustüüpe.

2 Pruitt-Igoe was a suburb of St Louis in the United States. It was completed in 1956, with 33 immense apartment buildings situated on 23 hectares – comprising a modernistic, aesthetically clean and fashionable residential area that was constructed according to the principles of Le Corbusier's style of international urban construction.

generations later, when it has been 'experienced', 'lived to acceptance' – filled with some kind of nostalgia, and eventually also by new spatial stratification. As a rule, it is notably simpler to identify oneself with something that has been, something that has already been experienced and is familiar. Repeated-constructed utopias also manipulate by using the familiar space effect – copies of famous cities in some other part of the world or also supermarkets, shopping centres with repeated configurations. **MANIPULATING WITH ILLUSION OF FAMILIARITY IS NOT THE SAME AS EXPERIENCING QUALITY IN THE MOMENT, BUT A NOSTALGIC, MERE IMAGE OF HAPPINESS.**

I have the feeling that such constructed cities have not exactly been built for happy encounters. It seems like any kind of alternative possibility has been excluded in them. They operate on an immutably uniform plane, treating space as an independent entity or container which has nothing to do with varying images, time, events and incessantly re-awakening fantasies. But it is precisely these that are a city's potential – possibilities to somehow unexpectedly, anew, surprisingly, to recognize oneself. There is a big difference between pre-empting a city's growth and determining it very precisely. Often cities that have been constructed as being complete merely reflect the learned fantasticality of past eras. It is also not clear as to whose space it is in the cultural sense, and how believable and genuine is that which takes place there?

The more so, due to these 20th century urban construction mistakes, one must deal with cultural issues in society in the spatial planning process. And not reduce urban planning to transport planning or functional zoning, as has been frequently done in the postmodern period. It is also simple to recognize that it is better to let the city grow itself, the most important thing being that the finances are under control. It is possible to learn from these



Hiina ehitusbuum (Kowloon City).

China's building boom (Kowloon City).

(Foto/Photo: Tõnis Kimmel)

alles põlvkondade pärast, kui nad on „läbi elatud“, „omaks elatud“ – täidetud minigisuguse nostalgiaga ja lõpuks ka uute ruumiliste kihistustega. Reeglina on märkimisväärselt lihtsam samastada ennast juba olnuga, millegi juba läbielatu ja tuttavlikuga. Tuttavliku ruumi efektiga manipuleerivad ka korduvad ehitatud utopiad – kuulsate linnade koopiad mõnes teises maailmajaos või ka korduva ülesehitusega supermarketid ja kaubanduskeskused.

NÄIVA TUTTAVLIKKUSEGA MANIPULEERIMINE EI OLE KVALITEEDI KOGEMINE HETKES, VAID NOSTALGIA, PELK KUJUTELM ÖNNEST.

Mul on tunne, et niisugused konstrueeritud linnad ei ole just õnnelikeks kohtumisteks ehitatud. Tundub, nagu oleksid igasugused alternatiivsed võimalikkused neis välistatud. Nad opereerivad vääramatult ühetaolisel tasandil, tegeledes ruumi kui iseseisva entiteedi või konteineriga, millel pole midagi pistmist varieeruvate kujutelmade, aja, sündmuste ja lakamatult uuesti tähtsate fantaasiatega. Ometi on just need asjad linna potentsiaal – võimalikkused tunda ära iseend kuidagi ootamatult, uudset, üllatavalt. On suur vahe, kas ennetada linna kasvu või seda väga konkreetselt määrata. Sageli jäävad korraka valmis konstrueeritud linnad kujutama möödunud aegade teaduslikku fantastikat. Pole ka selge, kelle ruum on see kultuurilises mõttes, kui usutav ja siiras on seal sündiv?

Seda enam tuleb nende 20. sajandi linnaehituslike eksimuste tõttu ruumiplaneerimisel kultuuriliste küsimustega tegeleda, mitte taandades linnaplaneerimist transpordi planeerimiseks või funktsioonide tsoneerimiseks, nagu seda pärast modernismiaega sageli tehtud on. Lihtne on tulema ka tõdemus, et las linn kasvab omasoodu, peasi et ressursid on kontrolli all. Suuremastaabilistest eksimustest on võimalik õppida, et suuta tegeleda kaas-aegse tiheda linnaga tabavamalt. Kesk-aegsed ehitusmeistrid ei osanud sugugi keerulisi gooti võlvide konstruktsioone ette välja mõelda või arvutada. Väidetavalt kukkusidki paljud hooned ehitustööde käigus kokku. Arhitektuurikoolides ringleb müüt, et katsetuste tulemusena leiutasid

Pruitt-Igoe consisted of a total of almost 3000 apartments for 10 000 persons. Around ten years after completion, the area was infamous due its poverty and crime, with only about a thousand residents left. Sixteen years after its construction, the suburb was demolished since the residents refused to live there due to the extreme crime and vandalism. This was one of the first large-scale demolitions of modernist urban construction.

ehitusmeistrid 400 aastat enne Leibnizi integraalarvutuse. Aga need katedraalid, mis lõpuks püsti jäid, olid väga muljetavaldavad ja kõnetasid inimest ebatavalisel moel. Mulle näib, et kaasaegse pretsedenditult suure linnaga on natuke sama lugu. Me ei saa niisuguseid asju ette välja mõelda (nagu püüdis Le Corbusier), vaid teadmised ja oskused saavad siingi paratamatult raevukalt kaasa mängides ja korduvalt eksides. Mulle tundub, et see arhitektide suuremastaabiline fantaseerimine, mis modernismiaja ebõnnestumiste tõttu on paraku tohutu kriitika osaliseks saanud, on meile tegelikult hädatarvilik uute äratundmiste võimaldamiseks, et leida ennast millestki, mida veel ei ole olnud; et inimesena kasvada.

Siinkohal tahaksin eespoolkirjeldatud Jamesoni ehitusbuumi-düstoopiaale veel ühe keeru peale keerata. Kõik ei pruugi lõppeda „halvima võimaliku katastroofiga“.

LÜHIAJALINE TOHUTU TEGUTSEMISKIIRUS EHTUSBUUMI-AEGSES EESTIS SUUTIS PAIGUTI LUUA VEIDRAID, KEERUKAID JA ETTENÄGEMATUID RUUMIOLUKORDI, MILLE TEKKEKS ON REEGLINA VAJA PALJU AEGA.

24

Nende piirkondade ruumilises korralduses ei kohta suures plaanis kuigi tihti ruumilist põhjuslikkust või konsistentsi. Ja ometi võib see düstoopiline parv paiguti võluvaks osutuda. Ta on võluv oma lõpetamatuses, oma mitte-kontseptuaalses tekkes, oma võimaluste avatuses. On tõsi, et ei saa elada pidevas meteoriidisajus, mis ongi Deleuze'i kaos *par excellence*. Üksikud meteoriidisajud on muidugi sageli lühiajalist kahju tekitanud, pikemas ajalisel lahutuses aga suutnud produtseerida sellise vea või valesilugemise, mis on teinekord saanud tõukeks kvalitatiivselt täiesti uut liiki nähtustele. Kaootilised loodus- või turuseadused võivad luua midagi täiesti ootamatut, veidrat ja uut; mille peale ükski planeerija ei tuleks. Mulle tundub, et kruntide ja kvartalite mastaabis võib planeerimatus luua parimas mõttes üllatuslikke olukordi. Kiire tegutsemise tagajärjel on sündinud inspireerivaid vigu – ootamatuid, veidraid, nihkes, ettenägematuid ruumilisi situatsioone, mis oleksid planeerides kardetavasti sündimata jäänud.



Hiina ehitusbuum (Kowloon City).

China's building boom (Kowloon City).

(Foto/Photo: Tõnis Kimmel)

large-scale mistakes, in order to be able to deal more aptly with the contemporary dense city. Medieval master builders were certainly not able to plan or calculate complex Gothic arches in advance. Apparently, many indeed collapsed during the building process. There is a legend circulating in schools of architecture that calculus was invented by master builders through trial and error 400 years before Leibniz. But those cathedrals that indeed eventually remained standing were of course very impressive and spoke to people in an uncommon way. It seems to me that it is somewhat the same story with the contemporary unprecedentedly large city. We cannot invent such things in advance (as attempted by Le Corbusier), but knowledge and ability will inevitably arrive here as well, hand-in-hand with passionate participation and repeated mistakes. It seems to me that this large-scale fantasy by architects, which due to the failures of the modernism era, has unfortunately been the subject of immense criticism, is actually vital for our people to enable new recognitions, to find something in ourselves that did not yet exist, to

24

Nevertheless, at this stage I would like to add something else to the previously described Jameson construction-boom dystopia. Not everything needs to end up as the 'worst possible catastrophe'. **THE SHORT-TERM EXTREMELY RAPID ACTIVITY IN ESTONIA DURING THE CONSTRUCTION BOOM MANAGED IN PLACES TO CREATE UNUSUAL SITUATIONS – HERE I MEAN WEIRD, COMPLEX, UNPREDICTABLE SPATIAL SITUATIONS – VERY QUICKLY, I.E. THE BOOM MANAGED TO CREATE SPATIAL SITUATIONS THAT WOULD NORMALLY REQUIRE A LONG TIME TO DEVELOP.** In the spatial organization of these areas one does not often encounter spatial causality or consistency on a large scale. And yet this dystopic shower has turned out sporadically to be charming. It is charming in its incompleteness, in its non-conceptual creation, its openness to possibilities. It is true that one cannot live in a permanent meteor shower. That is indeed Deleuze's chaos *par excellence*. Single meteor showers have of course often created short-term damage, but in

a longer-term perspective, however, they have managed to produce such a mistake or misinterpretation that has occasionally become the trigger for a qualitatively completely different type of phenomena. Even such 'laws of nature or the market' may create something completely unexpected, weird and new; something that would occur to no planner. It seems to me that on the scale of plots and city blocks the lack of planning may create surprising situations in the best possible sense. As a result of rapid activity, inspiring mistakes have been made – unexpected, weird, displaced, unpredictable spatial situations, which in a planning situation would probably not have been created.

DENSITY – A RESOURCE FOR THE CITY

The source of the exceptionality and individuality of cities is their density. The stratification due to practical needs makes a city unpredictable. It seems that there is a critical physical urban density where the use of space also becomes partially unpredictable even in 'everyday circumstances'. The use of space in less stratified and sparser areas is still mostly predictable. The sport orienteerer manages in a matter of moments to interpret from a map depicting a sparse landscape the characteristics of this landscape and to choose the most optimum route. In cities, however, there is stratification where experience no longer helps in guessing what could happen in that space. With such a critical density, it is not possible to read the characteristics of this space from an ordinary city map since the various parts of the space are projections that have been mutually equalized on a certain scale. Despite previous experience, we are unable to guess what could actually happen in this space. The railway market in Bangkok could be brought as a vivid example, where for most of the day it looks like an ordinary Asian market – dense and busy. But at certain times the situation changes unrecognizably – the tables are removed, the traders and buyers disappear for a moment, making room for a new situation – the same space is also used by a diesel train. The market has sprung up on an actual railway line. (Furuya 2003: 50.)



Spontaanne pühapäeva pärastlõunane pidu Berliinis, endisel tööstusalal (2006).

Spontaneous Sunday afternoon party in Berlin in a former industrial area (2006).

(Fotod/Photos: Timo Toots)

TIHEDUS – LINNA RESSURSS

Linna üheks ebatavalisuse ja individuaalsuse allikaks on tihedus. Praktilistest vajadustest lähtuvad kihistused muudavad linna etteaimamatuks. Tundub, et füüsilises mõttes eksisteerib linna kriitiline tihedus, kus ruumi kasutamine muutub osaliselt ennustamatuks. Sportorienteerija suudab hõredat maastikku kujutavalt kaardilt hetkega välja lugeda selle maastiku omadused ja läbida see optimaalselt. Tihedates linnades aga tekivad kihistused, kus kogemus enam ei aita ette aimata, mis selles ruumis sündida võib. Tavapäraselt linnaplaanilt, kus ruumi erinevad osad on omavahel võrdsustatud projektsioonina teatud mõõtkavas, ei ole niisuguse kriitilise tiheduse puhul võimalik välja lugeda selle ruumi omadusi. Varasematest kogemustest hoolimata me ei suuda aimata, mis võib selles ruumis tegelikult sündida. Ilmeka näitena võib kirjeldada raudteeturgu Bangkokis, mis enamiku aja päevast näeb välja harjumuspärase aasia turuna, olles tihe ja kiiretempoline. Kuid teatud hetkedel muutub olukord tundmatuseni – laudad korjatakse kokku, kauplejad ja ostjad kaovad hetkeks, tehes ruumi uuele olukorrale: sama ruumi kasutab diislerong. See turg on tekkinud tegelikult raudteelale. (Furuya 2003: 50.)

Kõneldes 20. sajandi lõpu Berliinist, on Wim Wenders öelnud: „Berliinis on lugematu arv ruume, mis ilmuvad ootamatult ja spontaanselt. Minu arvates on elukvaliteet linnas võrdeline planeerimise puudumisega.“ (Wenders 1992: 109.) Kui mitte kauem, siis vähemalt kolmkümmend aastat on arhitektuuris ja ruumiplaneerimises olnud õhus küsimus spontaanse või sündmuste ruumiga tegelemise võimalikkuse kohta. Oleks väga loomulik ja loogiliselt korrektne eitada „juhuslikkuse programmeerimise“ võimalikkust ja Wendersi kombel nentida plaanipärast mitteligi-päasetavust spontaansele ruumile. Miks ma pean seda küsimust nii oluliseks?

KUI SOOVIME OLLA SÄÄSTLIKUD, LOKAALSED JA VAIMSED, PEAKS DISAINER SUUTMA SELLE SPONTAANSE RUUMIGA SIISKI MINGIL VIISIL TEGELEDA VÕI SELLEGA KAASA RESONEERIDA (NING SEDA VÄHEMALT MITTE HÄVITAMA, NAGU WENDERS OSUTAB).

Loominguliste ja uudsete avaliku ruumi projektide puhul osutub kriitiliseks küsimus, kas ja mil määral nad omaks võetakse, kuidas nad toimima hakkavad. Võib loetleda hulga avaliku ruumi projekte, mis on projekteeritud „juhuste polügoonideks“, ent ometi on sellistena luhtunud ja ruum on inimtühjana seisma jäänud.

Avaliku ruumi omaksvõtuga kaasneb küsimus, kuidas sõandaksid inimesed loodud ruumi loominguks, häbenemata ja kui tarvis, siis ka raevukalt kasutada, selle asemel, et lähtuda üksnes varem väljakujuenenud ja etteantud linnas käitumise viisidest? Näiteks kaubanduskeskused on üks etteantud formaat, mis pakub mingit sorti meelelahutust ja määrab teatud sorti käitumist. Mulle näib, et inimesed ei tundnud end ka modernistlikus (nõukogude) linnaplaneerimises ära – suurt mastaapi eelistati väikesele ja vabaplaneeringulisel ruumil puudus graduatsioon avalik-poolavalik-privaatne, mis oleks erinevat sorti tegevusi võimaldanud. Et ruumiplaneerimine ja ruumiliste strateegiate loomine saaksid tavapärastele ruumikasutustele lisa pakkuda, peaksid nad katalüüsima tegevusi mitte illustriivselt („juhuste polügoonidena“ – olles arhitektide arhitektuur), vaid sisuliselt, jäädes ise paindlikuks ning produtseerivateks „vahendajateks“, mis tekivad ja kaovad.

Hasso Krull on kirjeldanud üleilmastumise olukorda nõiaõpilase kontrolli alt väljunud masinana, mis toimib nii suure mastaabis, et inimest enam ei puuduta (Krull 2011). Modernistlik linnaehitusteooria kannatab sama probleemi käes. Ta ei hoiä äratundmise võimalust piisavalt käigus ja töötab pigem isikliku kontakti ja inimliku kaasamängimise võimaluse vaigistajana.



Spontaanne pühapäeva pärastlõunane pidu Berliinis, endisel tööstusalal (2006).

Spontaneous Sunday afternoon party in Berlin in a former industrial area (2006).

(Fotod/Photos: Timo Toots)

In speaking about the end of the 20th century in Berlin, Wim Wenders has said: 'In Berlin there is incredible number of such places, which spring up spontaneously. The quality of life in a city, in my opinion, is also directly proportional to the lack of planning.' (Wenders 1992: 109). For at least thirty years, the issue of the possibilities of dealing with spontaneous or event space has been on the agenda in architecture and space planning. It would be very natural and logically correct to deny the possibility of 'programming chance' and, in the style of Wenders, to recognize that spontaneous space cannot be dealt with systematically. Why do I consider this issue to be so important? **IF WE WISH TO BE SUSTAINABLE, LOCAL AND INTELLECTUAL, THE DESIGNER SHOULD STILL BE ABLE TO DEAL IN SOME WAY WITH THIS SPONTANEOUS SPACE OR TO RESONATE WITH IT (AND AT LEAST NOT TO DESTROY IT, AS WENDERS INDICATES).**

In the case of creative and novel public space projects the question becomes critical as to whether and to what extent they are accepted, and how they are going to work. One can list many public space projects which have been designed as 'polygons of chance', but have nevertheless failed in this, and the space has remained deserted.

Acceptance of public space comes with the issue of how people would dare to use the created space in a creative manner, unashamedly, and if necessary also passionately, instead of proceeding only from the previously developed and specified ways of behaving in a city. For example, shopping centres are one specified format, which offer some kind of entertainment and determine a certain type of behaviour. It seems to me that people also did not recognize themselves in modernistic (Soviet) urban planning – large scale was preferred over small scale, and unplanned space lacked the graduation from public to semi-public to private, which would have made possible various types of activities. In order for space planning and the creation of spatial strategies to offer additions to ordinary spatial uses, they should catalyse activities not illustra-

tively (as 'polygons of chance'– architecture for architects), but from the aspect of content, themselves remaining flexible, as 'mediators', which are created and disappear.

Hasso Krull has described the situation of globalization as the sorcerer's apprentice's out-of-control machine, where that which is created takes place on such a large scale that it no longer has relevance to people (Krull 2011). The theory of modernist urban construction suffers from the same problem. It does not keep the possibility for recognition sufficiently alive, acting more as the silencer of the possibilities for personal contact and human participation.

THE SPONTANEOUSLY APPEARING CITY DESCRIBED BY WENDERS STRUGGLES WITH THE PROBLEM OF EXISTENCE. STRICTLY SPEAKING, THIS KIND OF CITY DOES NOT PARTICULARLY EXIST. IT DOES NOT EXIST IN THE SENSE OF REPEATABILITY OR BEING REENCOUNTERED. NEVERTHELESS, WENDERS CONSIDERS IT A SYMPTOM OF A 'LIVEABLE' SPACE.

27 And the unrepeatability is also its greatest value – it bears witness to its uniqueness, the possibility of intellectual precision in that moment and situation. This space does not exist because it is 'becoming'. It is indeed not possible to deal with such a space based on the norms of urban construction. These norms undoubtedly have a role in ensuring the functional and collective workings, both of them presuming rationality and dealing with what already exists.

We are accustomed to recognize that the public space is collective and that its use is collective. In learning to creatively use public space, in passionately playing with it, it becomes, in contrast, a question about the individuality of a person. The space of events thereby becomes a space where collective re-individualization takes place.

An unplanned space often denotes a creative space. The best examples of this are probably deserted industrial areas, which are taken over by creative persons and turned into culture factories. They often contain a domestication challenge, and thereby a potential for recognition.

WENDERSI KIRJELDATUD SPONTAANSELT ILMUV LINN VAEVLEB OLEMASOLU PROBLEEMI KÄES. SELLIST TÜÜPI LINNA EI SAA RANGELT VÖTTES OLEMAS OLLA. TEDA POLE OLEMAS KORRATAVUSE VÕI TAASKOHATAVUSE MÖTTES. OMETI PEAB WENDERS TEDA „ELAMISVÄÄRSE“ RUUMI SÜMPTOMIKS.

Ja kordamatus on ühtlasi tema kõige suurem väärtus, see kannab tunnistust tema unikaalsusest, võimalikust vaimsest täpsusest selles hetkes ja situatsioonis. Seda ruumi pole olemas, sest ta on saami- ses. Sedasorti ruumiga ei ole tõepoolest võimalik tegeleda, tuginedes linnaehituse normidele. Nendel normidel on kahtlemata oma roll tagamaks linna funktsionaalset ja kollektiivset toimimist, mis eeldab ratsionaalsust ja tegelemist olevaga.

Me oleme harjunud tõdema, et avalik ruum on kollektiivne ja tema kasutamine on kollektiivne. Õppides kasutama avalikku ruumi loominguliselt, sellega rae- vukalt kaasa mängides, muutub see aga, vastupidi, küsimuseks inimese indivi- 27 duaalsuse kohta. Sündmuste ruum muutub seeläbi ruumiks, kus toimub kollektiivne ümberindividualiseerumine.

Tihti osutub loominguliseks ruumiks planeerimata ruum. Selle parimaks näiteks küllap ongi hüljatud tööstus- alad, mis loominguliste inimeste poolt hõivat- takse ja näiteks kultuurivabrikuteks muu- detakse. Neis peitub sageli kodustamise väljakutse ja seeläbi äratundmise potent- siaal. Nende ruumide edukus seisneb selles, et nad elatakse omaks tasapisi, sedamööda, kuidas juhus- te ruum muutub protsessiarhitektuuriks.

KIRJELDAMATUSE ILMING

Prantsuse kaasaegne filosoof François Jullien kirjeldab strateegilise potentsiaali jätkuvust ja uuenemist hiina klassikali- ses sõjastrateegias: „Virtuaalsel tasemel tegutsedes võimaldab hajus rünnak hoida initsiatiivi ja eesmärgi enese puutumatu ning jääda niiviisi rünnatamatuks. (...) Kuna üks lähenemisviis vaheldub teisega, osu- tub ründevõime mõjutamatuks ja selle potentsiaal ammendamatuks.“ (Jullien 2000: 37, 40.) Kas siit on võimalik õppida mingisugusegi eesmärgiga protsessi käi-

gushoidmist? Jullien kirjeldab olukorda, kus otsesele tegevusele sõjas vastatakse hajusaga; tegevusega, mis on aktualiseerumise eelne. Hajusus hoiab protsessi toimimises, otsesus laseb haakuda. Kui linnaplaneerija rakendaks hajusat tegevust, kuidas saaks inimene haakuda? Meil ei ole planeerimise näol tegu sõjaga, vaid vastupidi, osapooled peavad olema üksteise jaoks arusaadavad vähemalt osaliselt. Peale hajusa tegevuse tuleb ilmutada ka oma palet.



The success of these spaces is that they are gradually lived-into, and where such a space of chances becomes process architecture.

THE MANIFESTATION OF THE INDESCRIBABLE

Contemporary French philosopher Francois Jullien, in his writings on Chinese military strategy, has a paragraph describing the continuity and renewal of strategic potential: 'In operating on the virtual level, the oblique relationship makes it possible to keep one's initiative intact while remaining unattackable. (...) Because of the unending alternation between one approach and the other – ability to attack remains intact and potential inexhaustible.' (Jullien 2000: 37,40.) Does this teach us anything about keeping going a process with any kind of an objective? Jullien describes a situation where direct activity in war is answered with obliqueness – the activity that takes place prior to the actualization. Oblique activity involves the occurrence of the process, direct activity lets it be hooked into. If the urban planner implemented oblique activity, how could a person hook into it? Planning is not a case of war, it is the opposite, and the parties must be understandable, at least partially. After oblique activity, one also needs to show one's face. **BUT I HAVE THE FEELING THAT WITH ULTRA-MODERNIST PLANNING WE HAVE LOST THIS VERY OBLIQUENESS IN OUR DEALINGS WITH CITIES – THE INCOMPLETENESS IN OBTAINING THE PLANNED RESULT THAT IS ALSO CREATIVE. WE ONLY SHOW OUR FACE.** In analytical planning everything is on display, bare in its existence. It is indeed the indescribable that is able to continuously and openly make the city manifest itself.

In order for such a process in the city to be at all possible, interested and clever players are needed. Becoming one with the new – finding oneself in something that has not yet existed – requires a receptive and wise person, as well as a new environment that has been very cleverly and competently created. In common practice, use is often reduced to the latest seasonal fad and new product offers in the supermarket – this is the sphere where 'novelty' is accepted and desired.

ENT MUL ON TUNNE, ET KÕRGMODERNISTLIKU PLANEERIMISEGA ON LÄINUD LINNADEGA TEGELEMISEL KAOTSI SEESAMA HAJUSUS, PLANEERITAVAT SAAMISES HOIDEV LÕPETAMATUS, MIS ON ÜHTLASI LOOMINGULINE. ME ILMUTAME AINULT OMA PALET.

Analüütilises planeerimises on kõik too- dud nähtavale ning oma olemasolus alasti kistud. Just kirjeldamatu suudab järjepidevalt ja varjatult panna linna ilmnema.

28 Et selline protsess linnas üldse võimalik oleks, on tarvis huvitatud ja nutikaid mängijaid. Uuega samastumine, enese leidmine milleski, mida seni veel ei ole olnud, nõuab vastuvõtlikku ning tarka inimest, samuti nagu ka nutikalt ja hästi loodud uut keskkonda. Tavapraktikas taandub uus tihtilugu hooaja moešnitiks ja supermarketi uuenenud kaubavalikuks – see on vald, milles „uudsus“ on vastuvõetav ja ihaldatud. Ent uuenemise tarvidus võiks ühiskonnas toimida ka arhitektuuris, avalikus ruumis ja linnas.

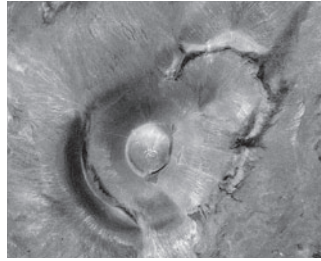
Teisalt peaks planeerija suutma usaldada ja ära kasutada süsteemi iseorganiseerumise võimet. Mil viisil see peaks võimalik olema ja kes otsustab? Küsimustele, mis on praktilises mõttes aktuaalsed, on olemas vähemalt parimad reageeringud. Või on kusagil on olemas (kõige) südamlikum (re)aktsioon, kõige avatum ja kõige mängulisem (re)aktsioon. Tuleb taibata anda vaba voli sellele (re)aktsioonile, mis tahab mängida. Selle reageerija ülesleidmine, talle osutamine ja tema mängu toomine on asi, mida meisterlik planeerija peaks suutma. Ütelda „pass“ ja anda mängukord üle selle konteksti pärimängijale ja passida, niikaua kuni mängu õnn ja järg

But the need for renewal in society could also occur in architecture, public space and the city.

On the other hand, the planner should be able to trust and use the self-organizational ability of the system. In what way should this be possible and who then decides? Regarding questions that are current in the practical sense, the best reactions do at least exist. Or does there exist somewhere the more (most) sincere (re)action, the most open and the most playful (re)action. One must be smart enough to give free rein to that (re)actor who wants to play. Finding such a reactor, indicating such a reactor and bringing it into the game is the one thing that a master planner should be able to do. To say 'pass', to leave the next move to the real player in that context, and to stay out of the game until its luck changes.

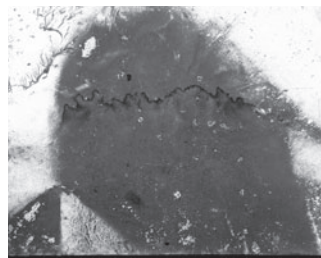
The modernist theory of urban construction could probably, in this context, be called the theory of 'construction creating happiness' and the subsequent ultra-liberal urban construction could be called the theory of 'chaos creating happiness'. Neither has been proven to work in its extreme and independent form. It seems that people are not keen to recognize themselves in pre-constructed happiness, and chaos alone is only able to represent the blind pole. **IT SEEMS THAT WE REQUIRE A SUBSTANTIAL SHIFT IN HOW WE THINK ABOUT THE CITY. WE NEED TO KEEP THE POSSIBILITY OF NEW RECOGNITION IN ACTION, OR AT LEAST MORE REAL, THAN EITHER OF THE URBAN CONSTRUCTION THEORIES HAVE MANAGED.** We need to be move with events so that the theory-fantasy is created together with the practice, or that fantasy, to a minor degree, is always in the picture.

Contemporary urban scholar Pier Vittorio Aureli writes that the 'theories of non-interference' have crippled discussion on the city, and prefers to turn back to the 'city as a project'. When we speak of reversal, it should not mean returning to that which existed before but as returning to the project together with the experience from the 'non-interference'. **THIS 'LET-
TING THINGS TO GO' CAN BE INTER-
TWINED WITH THE MIND. ONLY THE
MIND, WHICH RECOGNIZES RATION-**



Arizonases asuv Rodeni kraater, millega töötab 1978. aastast maastikukunstnik James Turrell. Ta kujundab kraatrit niiviisi ümber, et see pakuks koos päikese liikumisega huvitavaid ja iseäralikke valguse- ning ruumiolukordi, sünteesides sellisel viisil juhuslikkust ja läbimõeldust.

The Roden Crater in Arizona, which the Landscape artist James Turrell has been working on since 1978. He is redesigning the crater in such a way that it creates interesting and particular spatial and lighting conditions through the movement of the sun and in this way synthesising chance with careful planning.



Maastikukunstnik Jacek Tylick kasutab tööprotsessi, mille käigus jätab ettevalmistatud objekti mõneks ajaks omapäi loodusesse, lastes niiviisi ka juhuslikkusel tööprotsessis osaleda. Pildil olev töö on neli päeva jõekaldal lebanud papptahvel.

Landscape artist Jacek Tylick uses a work process in the course of which he leaves a prepared object on its own in nature for a certain period of time, thus allowing chance to participate in the work process. The work in the picture is a museum paper board that lay on a riverbank for four days.

pöörduvad.

Modernistliku linnaehitusteooria võtab ilmselt kokku loosung „konstrueerimisest tekib õnn“, sellele järgnenud ultraliberaalset linnaehitust iseloomustab juhtmõte “kaosest tekib õnn”. Need kumbki ei ole osutunud äärmuslike ja iseseisvatena toimivaks. Tundub, et inimesed ei kipu end ettekonstrueeritud õnnes ära tundma ja kaos üksi suudab esindada ainult sõgedat poolust.

**MULLE TUNDUB, ET SIIN ON
VAJA VAATEPUNKTINIHE
LINNAST MÕTLEMISE VIISIS. MEIL ON
VAJA UUE ÄRATUNDMISE VÕI-
MALIKKUST ALATI KÄIGUS VÕI
ROHKEM KÄEGAKATSUTAVANA
HOIDA, KUI KUMBKI LINNAEHI-
TUSTEORIA SEDA ON SUUTNUD.**

On vaja asjade käiguga kaasa kulgemist niiviisi, et teooria-fantaasia sünnib koos praktikaga, et fantaasia mängib kogu aeg õrnalt kaasa.

Kaasaegne linnateoreetik Pier Vittorio Aureli kirjutab, et „minnalaskmise teooriad“ on halvanud diskussiooni linna üle ja ta eelistab tagasi pöörduda „linna kui projekti“ juurde. Kuid tagasi projekti juurde tuleks pöörduda koos uue kogemusega „minnalaskmisest“.

**MINU ARVATES SAAVAD
MINNALASKMINE JA LINN KUI
PROJEKT OLLA LÄBI PÕIMITUD.
AINULT ARU, MIS TUNNEB ÄRA
RATSIONAALSUSE, SUUDAB
SELLE KA KATKESTADA JA
OSUTADA KONTEKSTUAAL-
SELE LOOMISJÕULE.**

Selles lähenemises võib peituda siin- ja-praegu kogemus – me mõistame, et oleme teadlikult lasknud asjadel teatavas suunas minna ja saame nüüd seda minekut jälgida ja suunata. Niiviisi võib äratundmine lihtsamini toimuda ka uutest ruumilistes olukordades, kui nad on eelnevalt arusaadavaks muudetud nendeni jõudmise protsessina.

Siinkohal võiks mõelda bergsonlikult, et on „aru töö ohjata seda tasandivahetusprotsessi“ (Deleuze 2008: 55) meteoriidsaju ja kultuuri vahel, teha süsteeme ümber ja tegeleda linnaga nii, et teooria-

fantaasia sünnib koos praktikaga ning et fantaseerimine ja enda uue äratundmine toimivad õrnalt kogu aeg. Et kvalitaatiivselt uus meid linnaruumis kõnetaks ja linn ei osutuks konstrueeritud õnneks.

ALITY, IS ALSO ABLE TO INTERRUPT IT AND DENOTE CONTEXTUAL CREATIVE FORCE. This could conceal the here-and-now experience – we understand that we have knowingly let things develop in just that particular direction and we can now monitor it, direct it. In this way, recognition may also be shared by new spatial situations more easily if these have previously been made understandable through the process of their formation.

We could now think in a bergsonian manner that it is the ‘work of the mind to rein in the process of changes in levels’ between the meteor shower and culture, to change the systems and deal with the city so that the theory-fantasy is created together with the practice, that fantasy and recognizing as new could always be there in the background. That a new, quality city space would speak to us, and the city would not be a constructed happiness.

Viited:

Furuya, Nobuyuki 2003. Urban Flashes Asia. – Architectural Design, vol 73, nr 5. West Sussex: Wiley Academy, lk 49–54.

Deleuze, Gilles; Guattari, Félix 1994. What is Philosophy? New York: Columbia University Press.

Deleuze, Gilles 2008. Bergsonism. Tartu: Ilmamaa.

Jameson, Fredric 1994. The Uses of Apocalypse. – Anyway. New York: Rizzoli. lk 34–41.

Jullien, François 2000. Detour and Access: Strategies of Meaning in China and Greece. Cambridge: The MIT Press.

Krull, Hasso 2011. Apocalypse Now: räägitakse, et maailma lõpus olevat üks kohvik [suuline ettekanne konverentsil „Eshatoloogia ja apokalüpsis” 13. mail Tartu Kirjanduse Majas].

Wenders, Wim 1992. The Act of Seeing. Milan: Ubulibri.

References:

Furuya, Nobuyuki 2003. Urban Flashes Asia – Architectural Design, Vol 73 No 5. West Sussex: Wiley Academy, pp. 49-54.

Deleuze, Gilles; Guattari, Félix 1994. What is Philosophy. New York: Columbia University Press.

Deleuze, Gilles 2008. Bergsonism. Tartu: Ilmamaa.

Jameson, Fredric 1994. The Uses of Apocalypse – Anyway. New York: Rizzoli. pp. 34-41.

Jullien, Francois 2000. Detour and Access: Strategies of Meaning in China and Greece. Cambridge: The MIT Press.

Krull, Hasso 2011. Verbal presentation “Apocalypse Now: räägitakse, et maailma lõpus olevat üks kohvik” – conference “Eshatoloogia ja apokalüpsis”. 13 May Tartu Kirjanduse Maja.

Wenders, Wim 1992. The Act of Seeing. Milan: Ubulibri.

Linnafoorum ja arhitekti tegevusväli

Ülar
Mark

Urban Forums and Limits of Architects

ARHITEKT - LOOVKONSULTANT

Loovkonsultant (creative consultant) – võibolla kutsutakse arhitekte nõnda kolmekümne aasta pärast. Vähemasti on sellise ametinimetuse abil kirjeldatud arhitekti tööd tulevikus RIBA¹ poolt koostatud dokumendis „The Future for Architects?“ (RIBA 2011). Seal küsitletud arhitektide arvates on nende töö iseloom muutumas. Kui ehk välja arvata üksikud väga tähtsad objektid, võtavad tulevikus projekteerimise raske töö enda peale insenerid ning tehnoloogilised lahendused jäävad projekteerijate ja materjalide tootjate õlule. Kas arhitektidele jääbki ainult konsultandi roll protsessi projekteerijana?

32

Linnafoorumid tekkisid Eestis vajaduse sunnil. Arvata, et see on midagi uut ja seniolematut, oleks ilmselt ekslik.

SIISKI MÕJUVAD FOORUMID ARHITEKTUURI JA RUUMI- PLANEERIMISE MAASTIKUL VÄRSKE PUHANGUNA, KUNA NENDE KONTEKSTIS PUUDUB KONKREETNE TELLIJ.

Ühevõrra tähtsad on siin linnavalitsuse arhitektid, insenerid, huvigrupid, omavalitsuste töötajad ja oma kontoritest tellimuste täitjate rollist väljunud arhitektid. Linnafoorumite sarnaseid ettevõtmisi on toimunud Eestis ka enne, mujal maailmas veelgi rohkem kui meil. Seetõttu ei ole mõtet otsida linnafoorumite algideed Eestist, vaid muutunud maailmast. Näiteks Suurbritannias tegelesid varem linnaplaneerimisega peamiselt avalikus sektoris töötavad arhitektid, kes moodustasid 1970ndatel arhitektide koguarvust viiskümmend protsenti. Täna on nende



Philibert de l'Orme allegooriad heast ja halvast arhitektist (1567): halb arhitekt uitab silmade ja käteta ringi, heal arhitektil on palju käsi, teda ümbritsevad vanad ja uued ehitised ning ta jagab oma teadmisi õpilastele.

Philibert de l'Orme's allegories depicting good and bad architect (1567): bad architect wanders without hands and eyes, good architect has many hands, is surrounded by old and new buildings alike, and teaches young people his discipline.

ARCHITECT – CREATIVE CONSULTANT

Creative consultant – perhaps this is how architects will be referred to in 30 years time, and this is how the architect's work in the future is described in the document entitled The Future for Architects (RIBA 2011) drawn up by RIBA¹. The job of the architect is changing in the opinion of the architects interviewed there, where engineers, technology project designers and materials manufacturers take the difficult work of project design upon themselves, with the possible exception of the occasional iconic object. Will the architect be left with only a consulting role to design the process, in other words to look after its architecture?

32

Urban forums have emerged in Estonia out of necessity. It is clearly erroneous to think that this is something new and unprecedented. **THE FORUMS NEVERTHELESS ARE LIKE A FRESH BREEZE IN THE WORLD OF ARCHITECTURE AND SPATIAL PLANNING SINCE THERE IS NO SPECIFIC CUSTOMER IN THEIR CONTEXT.** Municipal government architects, engineers, interest groups, local government employees, and architects who have stepped out of their role of fulfilling commissions in their bureaus are just as important here. Undertakings similar to the Urban Forum have been held in Estonia before as well and even more so elsewhere in the world. Thus there is no point in seeking the origin of the Urban Forum in Estonia but rather from a changed world. For instance, 50% of the architects in Great Britain worked in the public sector in the 1970's. That figure has dropped to 9% by today (RIBA 2011: 23). Their work in the public sector, however, continues to be the same – urban planning. Yet this is

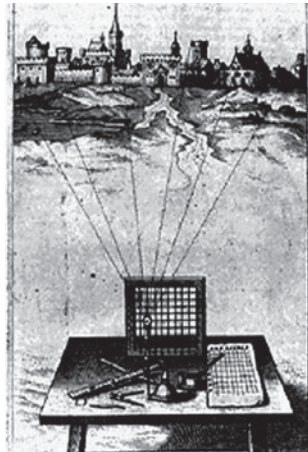
¹ Suurbritannia Arhitektide Kuninglik Ühendus (The Royal Institute of British Architects).

¹ The Royal Institute of British Architects.

becoming more complicated and unpredictable, considering the pluralism of opinions, the disappearance of a single “correct ideology”, and the strengthening of communities and interest groups. It appears that new professional ways of working with plans and major objects are emerging in place of the architects that have left the public sector.

CABE IN ENGLAND²

England's problems in planning are very similar. It has been perceived that the process is important to ensure planning quality as a whole. Regardless of local government policies and the capability and motivations of customers nowadays, a consulting system run by CABE, a bureau created by the **national government** for dealing with the built environment, has been developed there in recent years. While nearly 10 000 plans of essential importance are implemented annually, CABE studies 350 of them either on its own initiative or when invited to assist, which is 3.5% of all the more important plans (CABE 2011). Half of them are important residential developments. Recognised architects who work in private practice are paid to conduct expert analysis. They earn hourly remuneration that is half of market value and are interested in conducting expert analyses in the interest of their own professional development as well. It is more economical to create CABE, which requires and thus also ensures a certain quality in the planning process. **AFTER THE CREATION OF CABE, LOCAL GOVERNMENTS ABSOLUTELY DID NOT WANT TO ASK VOLUNTARILY OFFERED EXPERTS FOR ASSISTANCE. NOBODY COULD ORDER THEM TO DO SO EITHER. THE CHANGE TOOK PLACE AFTER REPORTS ON ROUTINELY ANALYSED PLANS WERE MADE PUBLIC ON THE INTERNET. SURPRISINGLY, THE INSTRUCTIVE ANALYSES THAT WERE MADE PUBLIC AROUSED GREAT INTEREST IN THE MEDIA.** Poor political decisions, however, were unpleasant to bear. References to mistakes and omissions in terms of content were written in black and white. After CABE's first year of activity,



Arhitekt Leon Batista Alberti abivahend linna perspektiivvaate konstrueerimiseks (1450).

Leon Battista Alberti's device to construct a perspective view (1450).

protsent langenud üheksale. (RIBA 2011: 23). Seejuures on linnaplaneerimine aja jooksul muutunud aina keerulisemaks ja ettearvamatumaks, kuna arvamuste paljusus on suurenenud, üks „õige ideoloogia“ kadunud ning kogukonnad ja huvigrupid tugevnenud. Näib, et kadunud avaliku sektori arhitektide asemele tekivad uued professionaalsed planeeringute ja suurobjektidega tegelemise viisid.

CABE² INGLISMAAL

Inglismaa probleemid on planeerimises Eestiga väga sarnased. On tajutud, et protsess on oluline kogu planeeringulise kvaliteedi tagamiseks. Lisaks omavalituste poliitikale ja tellijate tänapäevasele võimekusele ja motivatsioonidele on Inglismaal viimastel aastatel välja arendatud konsulteerimissüsteem, mida juhivad **riigi poolt** ellu kutsutud ehitatud keskkonnaga tegelev amet CABE. Kui aastast teostatakse ligikaudu 10 000 olulise tähtsusega planeeringut, siis CABE uurib neist omalgatuslikult või kutsutud abi korras läbi 350, mis moodustab kõigist tähtsamatest planeeringutest 3,5 protsenti (CABE 2011). Pooled läbiuuritud on olulised elamuarendused. Ekspertiisi tegema on palgatud eraäris töötavad ja tunnustatud arhitektid. Saades tunnipalka, mis on pool turuhinnast, on nad ekspertiiside teostamisest huvitatud enda harimise mõttes. Seega on CABE töö odav, kuid nõuab planeerimisprotsessis kvaliteeti ja teatud määral ka tagab selle.

PEALE CABE LOOMIST EI SOOVINUD KOHALIKUD OMAVALITSUSED ALGUSES KUIDAGI VABATAHTLIKULT PAKUTUD EKSPERTIDELT ABI PALUDA JA KEEGI EI SAANUD NEID KA SUNDIDA. MUUTUS TOIMUS PEALE RUTIINSES KORRAS ANALÜÜSITUD PLANEERINGUTE RAPORTITE AVALDAMIST VEEBIS. ÜLLATUSLIKULT OLID AVALDATUD ÕPETLIKUD ANALÜÜSID MEE-DIALE VÄGA HUVIPAKKUVAD.

Poliitiliselt halbade otsuste avalikuks tegemine oli aga otsustajatele ebameeldiv

² Commission for Architecture and the Built Environment.

² Arhitektuuri ja Ehitatud Keskkonna Amet (Commission for Architecture and the Built Environment).

taluda. Viited vigadele ja tegematajätmistele olid mustvalgel kirjas. Peale esimest CABE tegutsemisaastat mõistsid omavalitsused ja tellijad, et targem on küsimuste tekkimisel kohe abi paluda.

Linnafoorum ei pretendeeri kuidagi sarnasele järelvalve-rollile. Küll aga võib siin näha samasugust kompensatsiooni kohalike omavalitsuste võimetusele vabalt ja pikema perspektiiviga sisuliste küsimustega tegeleda. Järjepidevuse huvides peab ütleva, et esimene sarnane üritus oli Tallinna Vanasadama piirkonna arendamise *charette*³ 2006. aastal, mille algatajaks oli linnapoolsete plaanidega rahulolematu Eesti Arhitektide Liit, kes kaasas omakorda Eesti Kunstiakadeemia professorid Andres Alveri ja Veljo Kaasiku. *Charette*'i formaadi idee pärines eelkõige urbanistikaprofessorilt Jan Verwijenilt. Kui kunagi piisas tugevatest isiksustest omavalitsuses, et planeerida linnaosi ja terveid linnu, siis nüüd otsime uut vormi ja laiemat kandepinda ideede kontrolliks ja fikseerimiseks.

MIKS ON LINNAFOORUMID AKTUAALNE VORM LINNADE PROBLEEMIDEGA TEGELEMISEKS?

34

1. Aina rafineeritum ja kontrollitum planeerimisprotsess on praeguseks muutunud juristide pärusmaaks. Teedeinsenerid ja arhitektid võivad olla küll kaasatud, aga ennekõike tegeletakse siiski juriidilise korrektsusega. Kahjuks võib olukorda kirjeldada lausa nii, et arhitekt võib osaleda planeerimisprotsessis, jurist aga peab osalema. Sellest annab tunnistust ainuüksi hoogustunud planeeringulahenduste peale kaebamine. Õigemini öeldes ei kaevata juba ammu kohtusse planeeringute sisulisi küsimusi, vaid ikka juriidilisi ja protseduurilisi möödalaskmisi.
2. Aina kiiremad ja segasemad kinnisvara arendusprotsessid. Äriplaani ideede kokkupanek toimub samasuguse kiirusega nagu nende kokku kukkumine.
3. Poliitika ja kinnisvaraarendus on jät-

³ *Charette*'iks nimetatakse intensiivset disainimise või planeerimisega tegelevat töötuba, kus osalevad erinevad teemaga seotud huvigrupid. Väljend pärineb algselt 19. sajandi Prantsusmaalt, kui École des Beaux-Arts'i arhitektuuriüliõpilased projekti hindamisele sõites oma projekti viimasel hetkel isegi veel kaarikus [pr k chariot] viimistlesid. Toim.



local governments and customers realised that it is wiser to ask for assistance right away when questions arise.

The Urban Forum cannot in any way lay claim to this kind of supervisory role. It can, however, be seen as the same kind of compensation for the weakness of local governments in dealing freely with questions of content in the longer perspective. In the interests of continuity, it must be said that the first event of this kind was a *charette*³ initiated by the Union of Estonian Architects and professors of the Estonian Academy of Arts (Andres Alver and Veljo Kaasik, the idea of *charette* format was originated by professor Jan Verwijen) for developing Tallinn's Old Harbour district in 2006. If in earlier times it was sufficient to have strong personalities in local governments to plan city districts and entire cities, now we seek a new form and a broader supporting surface for checking and establishing ideas.

WHY ARE URBAN FORUMS A TOPICAL FORM FOR DEALING WITH THE PROBLEMS OF CITIES?

1. The ever more refined and controlled planning process has by now become the demesne of lawyers. There can indeed be input from highway engineers and architects but above all, legal correctness is required and dealt with. Unfortunately, the situation can altogether be described such that the architect may participate in the planning process, but the lawyer has to participate. This is borne out exclusively by increased litigation concerning planning solutions. More properly, questions related to content of plans have long since not been taken to court, rather legal and procedural errors are the reasons for litigation.
2. Ever more rapid and confused real estate development processes. The ideas for business plans are put together just as rapidly as they collapse.

³ *Charette* is intensive designing or planning workshop, which typically involves intense and possibly multi-day meetings, involving municipal officials, developers, and residents. Term originates probably from 19th century École des Beaux-Arts. It was not unusual for student architects to continue working furiously, at the last minute, on the illustrations for their design presentations, even while riding in the school cart [en charrette] through the streets of Paris en route to submit the projects to their professors. Ed.

3. Politics and real estate development continue to be closely connected. Small decisions that are unimportant in terms of the whole are under great scrutiny and are severely burdened legally, while at the same time, infrastructural construction that changes the urban structure is often resolved quickly, painlessly and unnoticed by the public.
4. The third sector, opinion makers and citizens' associations are part and parcel of the process, either through creating phenomena in urban space or by stalling and disputing decisions that have already been made.

All these trends beg the question of where the generation of important ideas takes place and, even more importantly, where sharing with others, arguing and control take place. We currently find ourselves in a situation where the city controls information but the designing architects are in private businesses outside of that flow of information. "Lost in translation" can often be said in reference to the results of this work. At the same time, urban space cannot be dealt with in a narrow circle on either side because these are decisions that affect the entire city and all of society.

Municipal planning bureaus often would like to deal with aspects concerning content but cannot for the above-mentioned reasons. As a rule, planning has thus far been done as follows: the plan is initially completed within a narrow circle of planners, after which it is presented to the public for discussion. Thereafter problems arise that are discussed and if necessary, they are clarified with the help of good architects and expensive lawyers. This is the Urban Forum but in the reverse. First of all, a problematic issue or district in the city is focused on and then possible solutions are discussed in a broader sense, after which design work can begin.

HOW DO URBAN FORUMS FUNCTION?

The field of activity of urban forums is put together by the Urban Forum moderator and organiser in cooperation with the city architect, who is very familiar with which questions are the most topi-

kuvalt omavahel tihedates sidemetes. Väikesed ja terviku seisukohalt mitteolulised otsused on suure tähelepanu ja juriidilise koorma all, samas kui linnaruumi muutvaid infrastruktuuri-ehitusi puudutavad otsused võetakse tihti vastu kiiresti, valutult ja avalikkuse tähelepanuta.

4. Kolmas sektor, arvamusiidrid ja kodanikeühendused on protsessi lahutamatu osa. Nad loovad uusi linnaruumilisi fenomene või pidurdavad ja vaidlustavad juba tehtud otsuseid.

Kõik need suundumused sunnivad küsima, kus toimub oluliste ideede genereerimine ja – mis veelgi tähtsam – ideede teistega jagamine, kontrollimine ja nende üle vaidlemine? Praeguses hetkes oleme olukorras, kus linn valdab infot, aga arhitektid, kes disainivad, asuvad väljaspool seda infovoogu eratevõtetes. Tööde tulemuste kohta võib tihti öelda „tõlkes kaduma läinud“. Samas ei saa linnaruumiga tegelemine toimuda kitsas ringis ei ühel ega teisel pool, sest tegemist on kogu linna ja ühiskonda puudutavate otsustega.

Linnaplaneerimisametid tihti tahaks, aga eelnevatel põhjustel ei saa sisulise küljega tegeleda. Seni toimub planeerimine reeglina nii, et kõigepealt tehakse kitsas ringis planeering valmis, et see siis arutamiseks rahva ette viia. Seejärel teki- vad probleemid, mida arutatakse, ja kui vaja, siis heade arhitektide ja kalliste juristide abiga ka lahendatakse. Linnafoorumites toimuvad asjad aga just vastupidi. Kõigepelt võetakse vaatluse alla pigem teatav linnaruumi puudutav probleem, siis arutatakse võimalikke lahendusi laiemal pinnal ning alles seejärel võib asuda disainiga tegelema.

KUIDAS TOIMUVAD LINNAFOORUMID?

Linnafoorumi tegevusväli pannakse kokku linnafoorumi moderaatori ja eestvedaja poolt koostöös linnaarhitektiga, kellele on hästi teada, millised küsimused on kõige aktuaalsemad. Võimalikke lahendusi linna teatud probleemidele on mitmeid ja need lahendused mõjutavad linnas ühel või teisel viisil ka laiemaid protsesse. Nimetaksin neid küsimusi juurkü-



Linnafoorumite avalikud üritused (2009-2010).

Public discussions during urban forums (2009-2010).

simusteks, nende probleemide selgeks rääkimisest tekib baasidee, millele saavad toetuda paljud muud ruumiliste probleemide lahendused. Seejärel koondatakse küsimuse lahendamiseks vastav meeskond. Kutsute hulgas on erinevate valdkondade inimesed, kes kahe päeva jooksul mängivad läbi võimalikud lahendused ja koostavad vastavad visuaalsed ja tekstilised materjalid, mida teise päeva lõpuks esitletakse laiemale avalikkusele. Esimene päev on reeglina probleemiga kursis olevate inimeste ära kuulamiseks ja teemaga tutvumiseks, arutlemiseks ja lahenduste kaardistamiseks. Teine päev kulub tavaliselt mõtete vormistamiseks õhtuse esitluse tarvis. Pärast linnafoorumit sõltub tehtud töö rakendamine paljuski foorumil osalenud linnavalitsuse töötajate ja maaomanike tahtest, kuna linnafoorumil välja käidud ideedel ja lahendustel ei ole mingisugust juriidilist jõudu. Juriste ei kutsuta ja vaielda saab vaid sisulistel teemadel.



(Foto/Photo: Reio Avaste)

36

JUST JURIIDIKA PUUDUS ON SEE VABASTAV TUUMANUPP, MIS KÄIVITAB IDEEDE VABA ARUTELU. NII TOIMUB TEATUD KOLLEKTIIVNE JA KAAERIALAVÄLINE SELGINEMINE, MILLE JÄREL ON BAAS OTSUSTE TEGEMISEKS SÜNDINUD.

Siit algab linnaarhitektide järjepidevust nõudev töö ja kohaliku omavalitsuse poliitikute igapäevane vastutus ruumi ees.

Linnafoorumid on oluline platvorm probleemide settemehhanismide käivitamiseks, kuid sama oluline on see loomuline formaat arhitekti enesedefineerimiseks; koht, kus kombata oma tegevusvälja piire. Kus ja millega saab arhitekt aidata kaasa parema ruumi sündimisel?

Loomulikult olid linnade puhul väga erinevad osalejad ja ka arusaamised sellest, kuidas selline foorum töötama peaks. Rakveres ja Narvas ei tahtnud linnapead ning Viimsis vallavanem pärast probleeme käsitlevat arutelu lahkuda, vaid võtsid osa ka juba täpsemast joonistega töötamise protsessist. Pärnus oli tajutav kohalike ettevõtjate ennekõike vanalinna ärilisest kiratsemisest tingitud kõrgendatud huvi ja tuline soov linn „selgeks vaielda“. Samas püüdis minu suureks üllatuseks Tartu Ülikooli administratiivne juhtkond saavutada



cal. There are several solutions to a city's problems and they determine greater process in the city. I would refer to these issues as root questions. The result is not necessarily always visible, but a basic idea emerges from the clarity arrived at through discussing the problem, and many other solutions to spatial problems can rely on that basic idea. Thereafter a "dream team" is put together to resolve the problem. People from different professions are among the invited participants. Over the course of two days, they go over possible solutions and draw up visual and textual material concerning those solutions. By the end of the second day, this material is presented to the general public. The first day is as a rule for listening to people who are well informed concerning the problem and for familiarising themselves with the topic, discussion, and mapping out the solutions. The second day, as a rule, is for formulating ideas for the evening presentation. After the Urban Forum, the application of the work done depends to a great extent on the will of the municipal government employees and landowners who participated in the Urban Forum since the output has no legal force. **IT IS PRECISELY THE ABSENCE OF LEGAL IMPLICATIONS THAT IS THE LIBERATING CORE SWITCH THAT STARTS UP THE FREE DISCUSSION OF IDEAS. IDEAS FROM THE URBAN FORUMS CARRY NEITHER LEGAL FORCE NOR THE OBLIGATION TO IMPLEMENT THEM.** Thus, lawyers are not invited and participants can argue about themes related to content alone. Thus a certain collective clarification that also extends beyond the architectural profession takes place, after which the basis for making decisions has been created. From this point onward begins work that requires the continuous efforts of city architects and the everyday responsibility of local government politicians for the space in their domains.

Urban forums are an important platform for starting up the sedimentation mechanisms of problems, yet this creative format is just as important for defining the field of activity for the architect, as a place where limits can be tested, where and with which the architect can assist in the birth of better space.

36

Naturally, there were very different participants and understandings in the case of different cities concerning how this kind of forum works. The mayors in Rakvere and Narva, and of the Rural Municipality of Viimsi, for instance, did not want to leave even during the working process; rather they also participated in the work process. In Pärnu, the heightened interest of local businessmen could be perceived, conditioned primarily by lacklustre commercial activity in the Old Town, and by their intense wish to “reach clarity through argument” in terms of the city. At the same time, to my great surprise, the administrative leadership of the University of Tartu tried to reach an agreement concerning the end results prior to when the forum actually took place and when they did not succeed in engineering this agreement, they began vigorously working against the entire forum. A long, serious discussion ensued from this turn of events in the Postimees newspaper after the forum on the topic of the placement of educational buildings. Fortunately, the results of urban forums are never possible to foresee since they gather an uncontrollable group of specialists together. This is what makes it interesting.

What is the future role of the architect after all? The Urban Forum has forced the active role on architects. In other words, the questions of how, what and why had to be answered. This had to be done under conditions of a minimal preliminary task. Here and there, architects found it difficult to accept this since the responsibility for decisions began emerging from beyond the limits of the profession as well. The interpretation of the actions of society is also a part of the work of the architect. Will the architect “dissolve” from being a craftsman into a talking creative manager? Probably not. The architect’s profession is expanding in both directions. On the one hand, ever more precise specialisation is taking place in terms of building design, and on the other hand, control over the process as a whole is ever increasing because without that control, good space between buildings will not be created, no matter how well designed those spaces may be. The position and necessity of the architect’s profession will henceforth depend decidedly



Linnafoorumite töötoad (2009-2010).

Workshops during urban forums (2009-2010).



(Foto/Photo: Reio Avaste)

enne foorumi toimumist eelnevat kokkulepet lõpptulemuse osas ja kui seda ei saavutatud, hakkas jõuliselt kogu foorumile vastu töötama. Sellest sündis ka peale foorumit pikem ja tõsisem diskussioon Postimehes ülikooli õppehoonete paiknemise teemadel. Õnneks ei ole linnafoorumit tulemust kuidagi võimalik ette näha, kuna kohale on tulnud kontrollimatu koostus spetsialiste. See teebki asja huvitavaks.

Kõik kolm Tallinna linnafoorumit tegelesid omavahel külgnevate Tallinna mereääre aladega. Algselt polnudki rannaala ühise teemade nimetajana kavandatud, kuid linnaruumi probleemide läbiarutamisel linnaarhitektiga ilmses, et mitmed aktuaalsed ja keerukad probleemid viivad just Tallinna kesklinna mereäärese piirkonna juurde. Kaks esimest foorumit puudutasid ala Kalarannast Russalkani. Kolmanda foorumi teema tõstatas hoopis Arhitektide liit ning mereääre teema jätkus sealt, kus oli pidama jäänud – viimane Tallinna foorum tegeles Pirita tee alguse piirkonnaga. Nagu arvata võibki, kujunes kõigi kolme foorumi üheks võtmeküsimuseks Põhjapäila küsimus. Segane seis Põhjapäilaga on olnud üheks peamiseks rannaala arengu pärssijaks. Ometi ei ole väila teemat paljude osapoolte koostöös läbi arutatud. Üheks foorumite suureks eeliseks oli, et paljude osalejate ja arhitektide koostöös uuriti teema laiapõhjaliselt läbi ja jõuti järeldusele, et Põhjapäila seni plaanitud kujul (3+3 rada) ehitada pole mõistlik.

Milline siis ikkagi on arhitekti roll edaspidi? Linnafoorum oli arhitektidele peale sunnitud aktiivne osapool ehk vastata tuli küsimustele, kuidas, mida ja miks? Seda minimaalse lähteülesande tingimustes. See oli kohati ka arhitektide jaoks raskesti omaksvõetav, kuna laiendas arhitekti vastutusala tavapäraseid piire. Ühiskonna toimimise mõtestamine kuulub ka arhitekti töö hulka. Kas arhitekt „lahustub“ – käsitöölisest saab rääkiv loovjuht? Ilmselt mitte. Arhitekti amet laieneb mõlemas suunas. Ühest küljest toimub aina täpsem spetsialiseerumine hoone disainile ja teisest küljest aina suurem kontroll protsessi kui terviku üle, sest ilma tervikuta ei sünni ka head ruumi hoonete vahele, kuitahes hea disainiga need ka poleks. Ilmselgelt sõltuvad arhitekti ametipositsioon ja vajalikkus edaspidi sellest, kui palju suudetakse teha koostööd väljapoole tema eri-

ala jäävate spetsialistide ja konkreetsest piirkonnast kerkivate ideekoosluste ja inimestega.

**KINDLASTI EI TOIMI PIKEMAS
PLAANIS ÜHEGI PLANEERIMISE
OSAPOOLE JAOKS STRATEE-
GIA „MEIE TEAME, KUIDAS
JA MIDA TEHA, TEIE ASI ON
TULEMUSEST ARU SAADA“.**

Arhitektidelt oodatakse aina rohkem oskust siduda üksikuid asju tervikuks, kuigi vahel juhtub, et nad ise ei taha seda teha, vaid ootavad konkreetseid ülesandeid. Linnafoorumid olid üks arhitektide katse siduda loominguline lähenemine, praktilised ja päevakorralised küsimused, linna aregusuunad ning keskkondlikud probleemid erinevate osapoolte koostöös terviklikumaks lähenemiseks ruumile.

on how much architects are able to cooperate with specialists beyond their profession, and with people and communities of ideas arising from local life. **A STRATEGY WHERE WE CLAIM THAT WE KNOW HOW AND WHAT TO DO AND IT IS UP TO YOU TO UNDERSTAND THE RESULTS DEFINITELY WILL NOT WORK IN THE LONGER TERM FOR ANY OF THE PARTIES INVOLVED IN A PLANNING.**

The skill of tying general things together into a whole is expected more and more from architects, although at times it happens that they themselves do not want to, waiting instead for specific tasks. The urban forums were an attempt by architects to tie together a creative approach, practical issues and issues on the agenda, the development trends of the city, and environmental problems in cooperation between different parties into a more complete space.

Viited:

CABE 2011. www.cabe.org.uk/ [vaadatud 03.03.2011].

RIBA 2011. The Future for Architects? – The Building Futures Website, http://www.buildingfutures.org.uk/assets/downloads/The_Future_for_Architects_Full_Report_2.pdf [vaadatud 12. 08 2011].

References:

CABE 2011. www.cabe.org.uk/ [viewed on 3 March 2011].

RIBA 2011. The Future for Architects. http://www.buildingfutures.org.uk/assets/downloads/The_Future_for_Architects_Full_Report_2.pdf

TALLINN

**planeeritud
juhuslikkus**
planned randomness

**aastaid kestev
sotsiaalne
sekkumine**
*social intervention
that has
lasted for years*

**linn kui arhi-
tektooniline
megaprojekt**
*city as an
architectonic
megaproject*

**arendada
tööstust**
*to develop
industry*

**kultuurikilo-
meeter kui
süüdmuruum ja
ribepark**
*Kilometre of
Culture as an
event space and
linear park*

**mida aeg edasi,
seda hääleka-
maks elamikud
muutuvad**
*residents be-
come more vocal
as time goes on*

**üksikute aktiiv-
sete paikkonda-
de kvaliteetne
arendamine**
*development
of single, active
locations, which
in turn "start up"
areas in their
near vicinity*

**Põhjavääl muuta
Põhja-Esplanaa-
diks**
*convert Põhjavääl
into North Espla-
nade*

**katkestusteta
bastionivöönd**
*uninterrupted
bastion belt*

**aeg kasutada
juhust**
*time to use a
chance*

**unitaarne urba-
nism**
unitary urbanism

**tänavavõrk
mereni**
*urban structure
to the sea*

TALLINN

TEEMA

Topic

Foorumil tegeletakse Kalaranna piirkonna mõtestamisega ja ala sidumisega Tallinna kesk- ja vanalinnaga. Kuidas arendada toimiv linnastruktuur mereni ning mis roll on Kultuurikilomeetril ja rannapromenaadil?

Forum focuses on developing Kalaranna (a undeveloped sea-side area) and creating connections with central Tallinn and Old Town. How to develop a functional city structure to the sea?

42

OSALESID

Participants

MARIJA KAPELKA Colliers International Latvia

JAKOB LANGE BIG, Taani

SIIRI VALLNER Head Arhitektid

INDREK PEIL Head Arhitektid

ANDRES ALVER EKA linnaehituse õppetooli professor

VILLEM TOMISTE AB Kosmos

ANDRES OJARI 3+1 Arhitektid

KALLE KOMISSAROV EKA urbanistika osakond

TÕNU LAIGU QP Arhitektid

JAAN TIIDEMANN Jaan Tiidemann Arhitektuuribüroo

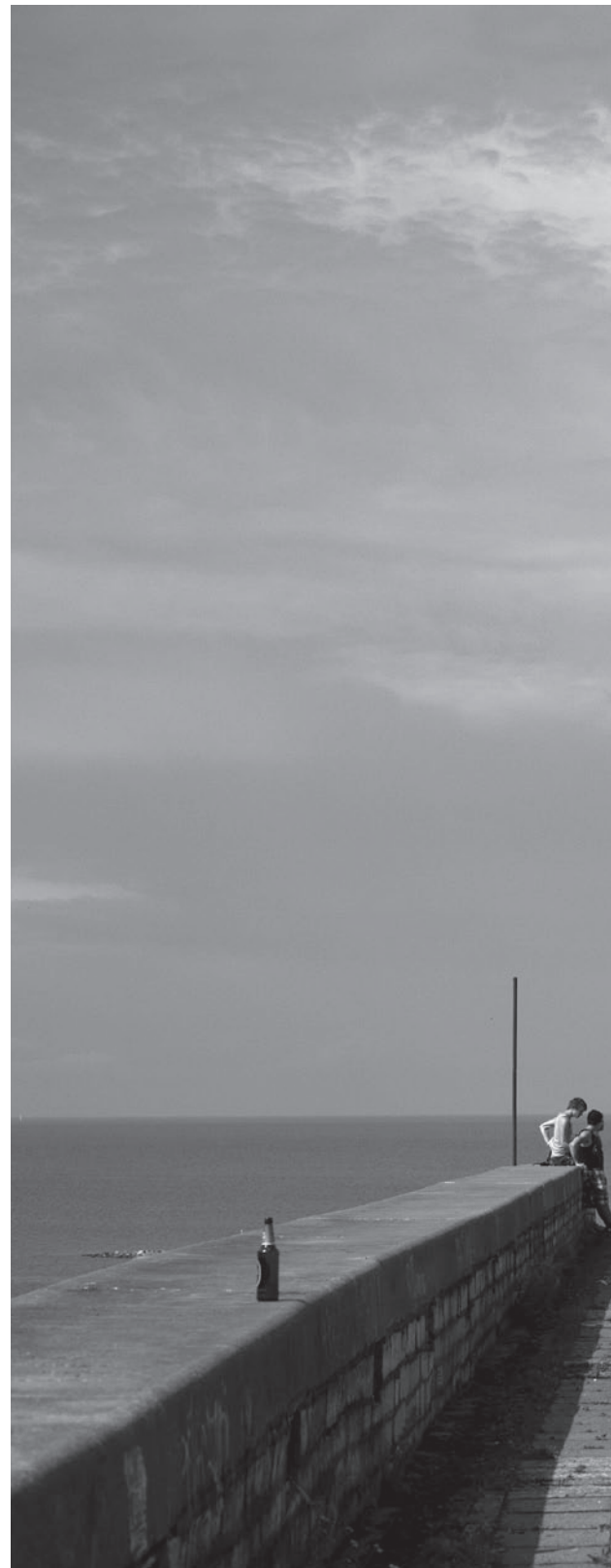
ENDRIK MÄND Tallinna peaarhitekt

KAJA PAE linnafoorumite eestvedaja

Abilinnapea **TAAVI AAS**, Kultuurikatla juht **PEETER JALAKAS**, Kultuurikatla üks käimalükkajaid **PEETER ERIK OTS**, Katla juhatuse liige **MARIA HANSAR**, E.L.L. kinnisvara tegevdirektor **VAHUR KASKA**, sihtasutuse Kultuuripealinn 2011 esindaja **JAANUS ROHUMAA**

Modereeris **ÜLAR MARK** (Eesti Arhitektuurikeskuse juhatuse esimees)

27.-28. oktoober 2009









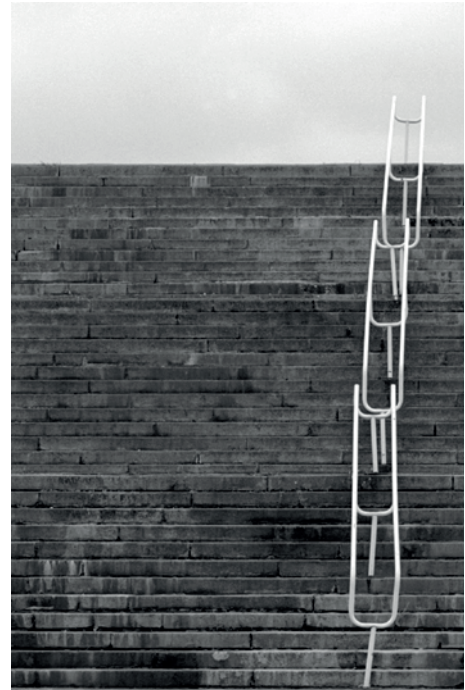




48







50



50





KALARAND JA TALLINNA KESKLINN

Kaja Pae

Esimene linnafoorum võtab vaatluse alla avaliku ruumi Kultuurikatla-linnaavalitsuse-linnahalli piirkonnas. Katlast räägivad ja mõtlevad sellega seotud inimesed kui „planeeritud juhuslikkusest“, viimase kümnendi arhitektuursele mõtlemisele omasest äärmisest vabadusest konkreetsete piirangute sees. Katla arengut sisestruktuuri mõttes nähakse ajalise protsessina, mis võimaldab sellest rääkida iseorganiseerumise võtmes – pidades silmas loominguliste stuudiote järkjärgulist kasvamist ja lisandumist üksteisest lähtuvalt. Katla naabruses asuma hakkav uus linnavalitsuse hoone, mille konkurss hiljaaegu lõppes, püüab esitada teatavat vabadust visuaalselt, ka konkursi žürii soovis valida avatud linnavalitsemise kujundlikku sümbolit; plaanilt ja olemuselt on tegu aga paratamatult valmis struktuuriga. Kolmanda maamärgina seisab läheduses linnahall, mis hetkel kehastub linlase teadvuses ennekõike tehismaastikuna, sisemiselt kujutab endast aga jõulist modernistlikku suurprojekti, mille ruumiline ümberkohandamine muutunud tingimustes pole seni õnnestunud.

Kõrvuti hakkavad asuma äärmiselt erinevate sisemaailmadega hooned, millede taust ja funktsioonid on täiesti erinevad, nende projektid on aga kahtlemata loominguliselt ja intellektuaalselt tugevalt laetud ja kannavad endas selgekujulisi maailmavaateid. Väga põnevaks kujuneb avaliku ruumi küsimus nimetatud hoonete vahel – ühelt poolt on eeldused väga elava avaliku ruumi tekkeks olemas juba hoonete funktsioone arvestades, teisalt on selge, et avalik ruum ei teki ainuüksi ehitiste karismast. Vaadeldavat ala lahutab vana- ja mingil määral ka uuest linnast lai magistraalivöö. Sisuliselt on ala linnakoest ära lõigatud, mis oluliselt takistab ala arengut kultuuri-ja aja-

CONNECTIONS BETWEEN TALLINN CITY CENTRE AND KALARANNA AREA SEASHORE

Kaja Pae

The first urban forum focuses on public space in the area of the Cultural Boiler-Municipal Government-Linnahall. People associated with the Cultural Boiler speak and think about it as “planned randomness”, as extreme freedom within specific limitations as is typical of architectural thought in the last decade. In terms of internal structure, the evolution of the Cultural Boiler is seen as a temporal process that makes it possible to speak of it in terms of self-organisation – bearing in mind the gradual growth of creative studios and the addition of new studios proceeding from each other. The new municipal government building that is to be built near the Cultural Boiler strives to present a certain visual freedom. The competition for this building concluded recently and the competition jury wished to select a figurative symbol of open municipal government; this is, however, a completed structure in its nature. The Linnahall stands nearby as a third landmark, which presently embodies an artificial landscape first and foremost in the consciousness of city dwellers; internally, however, it is a powerful, large-scale modernist project and its spatial re-adaptation in changed conditions has not succeeded thus far.

Buildings with exceedingly differing interior worlds, and totally different backgrounds and functions will be located side by side. Their design projects, however, undoubtedly have a strong creative and intellectual charge, and they embody clear-cut views of the world. The issue of public space between these buildings will turn out to be very intriguing – on the one hand, the conditions already exist for the emergence of very lively public space considering the functions of the buildings. On the other hand it is clear that public space does not come into being solely from the charisma of the buildings. The area under consideration is separated from the Old Town – and to some extent from the new city as well – by a broad belt of arterial roads. The area is essentially cut off from the



Linnahall.
Linnahall.

fabric of the city, which significantly hinders the area's development as a culture and leisure time district (as the planners wish to see this district). It is very important to deal with the question of how to create connections to the city. What type of public space with what kind of tempo could emerge in the area under consideration?

The seashore bounds the area from the opposite direction. In the given district, the seashore has never been integrated into public space in a well thought out manner. The current development plan for the City of Tallinn, however, prescribes the "opening of the city to the sea". In this context, it would once again mean emphasising the necessity of connections and working with the idea of the Seaside Promenade or the Kilometre of Culture. The area of Tallinn's city centre presently lacks continuous permanent spaces ("linear parks"), thus the idea of the Seaside Promenade as a coherent space is interesting from the standpoint of diversity already.

This charismatic triad is to a great extent coming together in an unplanned way and this is a scale where the absence of planning might create surprising situations in the best sense of the word – bearing in mind unexpected juxtapositions and contiguities.

Its potential for surprise could be realised through public space with a well thought out conception that is rich in content. How can this kind of urban district be brought to life and actualised?

veetmispiirkonnana (nagu seda piirkonda näha soovitaks). Väga oluline on tegeleda küsimusega, kuidas luua ühendused linnaga. Mis tüüpi, millise tempoga avalik ruum võiks vaadeldavale alale tekkida?

Vastaspoolelt piirab ala mereäär, mis pole antud piirkonnas läbitöötatult avalikku ruumi kunagi integreeritud olnud, praegune Tallinna linna arengukava näeb aga ette „linna avamist merele“. Antud kontekstis tähendaks see veelkord ühenduste tarvilikkuse rõhutamist ja rannapromenaadi või Kultuurikilomeetri ideega tegelemist. Tallinna kesklinna piirkonnas peaaegu puuduvad jätkuvad, pidevad ruumid („lineaarpargid“), seetõttu on rannapromenaadi kui sidusa ruumi idee juba mitmekesisuse seisukohalt huvipakkuv.

KARISMAATILINE TRIAAD ON KOKKU JUHTUMAS SUURES OSAS PLANEERIMATULT JA SEE ON SKAALA, KUS PLANEERIMATUS VÕIB LUUA ÜLLATUSLIKKE OLUKORDI SELLE PARIMAS MÖTTES – PIDADES SILMAS OOTAMATUID KÕRVUTUSI-KÜLGNEVUSI.

Läbitöötatud ja sisuka kontseptsiooniga avaliku ruumi läbi saaks selle üllatus-potentsiaali realiseerida. Kuidas tuua ellu ja aktualiseerida niisugune linnapiirkond?



Kultuurikatel.
Cultural boiler.

TALLINNA MERE- ÄÄR ON PAIK ELAMISELE, KULTUURILE JA KOMMUNIKAT- SIOONILE

Tõnu Laigu

Pärast Tartu maantee läbimurret Rävalla puiesteetele on Tallinna keskosa arengu sõlmküsimuseks mereääre ja kesklinna ruumiline sidumine, millest sõltub Tallinna käekäik ja nägu lähitulevikus. On enam kui tõenäoline, et Tallinna süda avardub Viru väljakult, Rävalla puiesteelt ja nende lähialadelt mere poole.

Politiiline otsus on tehtud. Tallinna linnavalitsuse uus administratiivhoone tuleb bensiinijaama asemele linnahalli esise väljaku äärde. Kui keegi väidab, et võimuga kaasnev tegevus ei mõjuta linnaruumi, siis ta ilmselt eksib¹. Koos linnavalitsuse ümberpaigutamisega kaldub Tallinna ja eriti selle keskosa raskuskese mere poole, mis muudab kesklinna, mereääre ja vanalinna linnaruumilised suhted jäädavalt teiseks.

ROHKEM KUI KAKS INIMPÕLVE VANA LINNAEHITUSLIK IDEE – TALLINNA AVAMINE MERELE² – HAKKAB LÕPUKS SELGEMAT RUUMILIST KUJU VÕTMA.

Mida toob kirjeldatud samm endaga kaasa?

1 „Võimuplaneerimise“ stiili kasutatakse, kui avalik sektor tahab suhteliselt kehvast majanduslikust olukorrast tõsta teatud piirkonna arengupotentsiaali. Eesmärgiks on parandada avaliku ja erasektori vahelist partnerlust meelitamaks erasektorit ulatuslikumalt osalema piirkonna arendamises.“ (Jauhiainen 2005: 223.)

2 „Tallinna linna planeerimisel on kolm põhilist alust: a) Tallinn on merelinn, see tähendab – linna elamu- ja avalikud rajoonid peavad omama head ühendust merega; b) Tallinn omab südant vanalinna ja Toompea kujul, piiratud endise kindlustusvööndiga, milline jääb ka tulevikus linna huvitavama keskaegse ilmega osaks; c) Tallinn on põhiliselt linn radiaalsete maanteedega ja tänavatega, millised ühendatakse pool-ringvöönditega. Esimene ringvöönd on olemas vanalinna piirava haljasala näol ja ülesanne seisab ringvööndi haljasala suurendamises.“ (Soans, Keppe 1946: 11-12.)

TALLINN'S SEASHORE IS A PLACE FOR CULTURE, COMMUNICATION, AND FOR LIVING

Tõnu Laigu

After the extension of Tartu Highway to Rävalla Boulevard, the key issue in the development of the central portion of Tallinn is connecting the seaside spatially with the city centre. Tallinn's appearance and well-being in the near future depends on this. It is more than likely that the heart of Tallinn will expand from Viru väljak (Viru Square), Rävalla Boulevard and the areas in their proximity towards the sea.

The political decision has been made. The new administrative building of Tallinn's municipal government will be built where a petrol station presently stands at the edge of the square in front of the Linnahall. If anybody claims that activity which accompanies political power does not affect urban space, he is clearly mistaken.¹ Tallinn's centre of gravity and especially that of its central portion will gravitate towards the sea with the relocation of the municipal government, thus permanently altering the urban spatial relationships between the city centre, the seashore, and the Old Town.

An urban construction idea that is more than two generations old – opening Tallinn up to the sea² – is finally starting to take clearer spatial shape.

What will the step described above entail? First and foremost, quests for new ideas and solutions in urban construction. All old ideas will

1 “Political power planning” style is used when the public sector wants to improve the development potential of a certain district in relatively poor economic conditions. The aim is to improve partnership between the public and private sectors in order to attract the private sector to participate more extensively in developing the district.“ (Jauhiainen 2005: 223.)

2 “There are three basic fundamentals in planning the City of Tallinn: a) Tallinn is a seaside city, that means – the city's residential and public regions have to have a good connection to the sea; b) Tallinn has a core in the form of the Old Town and Toompea, surrounded by the former fortification zone that will also in the future remain part of the city's more interesting medieval appearance; c) Tallinn is basically a city with radial highways and streets that are connected by semicircular zones. The first circular zone exists as the green area that surrounds the Old Town and the task is to enlarge the green area of this circular zone.“ (Soans, Keppe 1946: 11-12.)

also be brought out into the open with the hope of giving them new meaning and a new lease on life. Attempts will be made to tie together into one entirety different developments, plans and initiatives that consider in fragments the seaside area from Russalka to Kopli.

That is why the area where the city centre, the Old Town, the Bastion Belt and the nearest seaside meet was selected for holding the opening event of the urban forums project on 27–29 October 2009, organised by the Estonian Centre of Architecture. The area under consideration has obvious potential for the development of the city centre. The task of the Forum is to contribute to opening Tallinn's city centre up in the direction of the sea.

PROLOGUE

The present day situation of the area between Viru väljak, the Vanasadam (Old Harbour), the Kalasadam (Fishing Harbour), and Suur Rannavärv (Great Seaside Gate) is the result of the co-effect of prolonged changes in nature and spatial changes, and urban construction ideas that have been implemented at different times.

The historical urban structure of this area is significantly younger compared to the rest of Tallinn because the ground here has emerged from the receding of the sea. The recession of the sea and filling the exposed ground has been a continuous process for about 800 years already (figure 1). Developments in the area depend on continuing changes and are frequently random and conditioned by circumstances. From the viewpoint of the city as a whole, these changes are oriented to achieving short-term objectives. There are no serious grounds for creating lasting values. The lack of a firm base structure provides the opportunity to plan more freely, continually "rewriting" it. At the same time, freedom makes the situation more complicated because finding new and viable urban solutions is always associated with quests for new spatial ideas.

Tallinn's northern coastline has been valued mainly due to practical and material interests until the last world war with the exception of the Rose Garden that is known to have been located near the Rannavärv in the 13th century, and later public gardens and Volksparks along the city wall. The fortress, the city wall, sea fortifications,

Ennekõike uute linnaehituslike ideede ja lahenduste otsingud. Samuti tuuakse nähtavale kõik vanad ideed, millele tahetakse anda uus tähendus ja hingamine. Püütakse kokku siduda üheks tervikuks erinevad arendused, planeeringud ja kavad, mis kildudena käsitlevad mereäärset ala Russalkast Koplini.

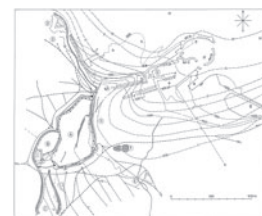
Seetõttu valiti 27.–28. oktoobril 2009 Eesti Arhitektuurikeskuse linnafoorumite projekti avalduse läbiviimiseks ala, kus saavad kokku kesklinn, vanalinn, bastionivöönd ning lähim mereäär. Uuritav ala omab kesklinna arengu jaoks selget potentsiaali. Foorumi ülesandeks on aidata kaasa Tallinna kesklinna avardamisele mere suunas.

EELLUGU

Viru Väljaku, Vanasadama, Kalasadama ja Suure Rannavärava vahelise ala tänane olukord on pikaajaliste looduslike ja ruumiliste muutuste ning erinevatel aegadel realiseeritud linnaehituslike ideede koosmõju tulemus.

Selle ala ajalooline linnastruktuur on võrreldes ülejäänud Tallinnaga oluliselt noorem, sest sinne maa on tekkinud mere arvelt. Mere taandumine ja selle täitmine on olnud katkematu protsess juba ca 800 aastat (joonis 1). Piirkonna arengud sõltuvad jätkuvatest muutustest ja on tihti olude sunnil juhuslikud ning linna kui terviku vaatepunktist orienteeritud lühiajaliste eesmärkide täitmisele. Püsivate väärtuste loomiseks pole tõsisemat põhjendust. Kindla alusstruktuuri puudumine annab võimaluse ala planeerida vabamalt, seda pidevalt „üle kirjutades“. Samas muudab vabadus olukorra keerulisemaks, sest uute ja elujõuliste linnalahenduste leidmine on seotud alati uute ruumiideede otsingutega.

Kuni viimase maailmasõjani on Tallinna põhjaranda väärtustatud peamiselt praktilistest ja materiaalsetest huvidest lähtuvalt, kui välja arvata 13. sajandist teada olev Roosiaed Rannavärava juures, hilisemad avalikud aiad ning Volkspark'id linnamüüri ääres. Linnus, linnamüür, merekindlustused, kordonid ja sadam on olnud Tallinna lahutamatuks osadeks läbi aegade. Veel 1913. aastast pärineval Eliel Saarineni Suur-Tallinna plaanil moodustab militaarne ala olulise osa põhjapoolsest Tallinnast. Kesklinna käsitleb arhitekt merest lahus olevana. Sadama laienduses alates Patareist kuni Kadrioruni näeb Saarinen Tallinna majandusliku arengu ja elanikkonna kasvu alust.



Tallinna sadama (nn Vanasadama) ajalooline topograafiline areng 13.-20. sajandil.
Historical topographical evolution of Tallinn Harbour (the so called Old Harbour) in the 13th–20th centuries.

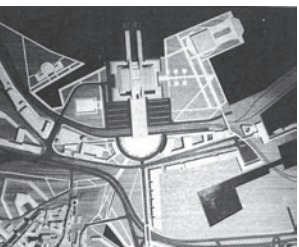
(Zobel 2008: 87)

► [Lk / pp. 67](#)

Hilisemad linnaehituslikud arengud eelmise iseisevuse ajal ei sea omaette eesmärgiks mereäärset ala kasutada kui elamu- ja äriala ja/või kui kesklinna loomuliku arengu jätku. Äärmuslikuks kujuneb olukord nõukogude võimu ajal, kui suletud ühiskonna loomise eesmärgil kehtestatakse piiritsoon Eesti rannikule ja saartele, sh ka Tallinna rannaalale. Seetõttu näib justkui vandenõu olevat aastatel 1946–52 koostatud nn Tallinna esimene generaalplaan³ (autorid H. Armani, O. Keppe ja A. Soans), mille üheks ruumilise arengu ideeks oli kesklinna avamine merele. Ideestik Tallinna avamisest merele jookseb läbi 1970–80-ndate linnaplaneerimisalastest töödest ning teostub teatud osas aastal 1980, kui Tallinna linnahalliga murtakse läbi olümpiaehitiste laines kirjeldatud „pragmaatilise müürist“ (pilt 1). Linnahall on maamärk, millel on ajalooliselt oluline roll linnaruumi määramisel. Läheb veel üle kümne aasta, enne kui kesklinnaga külgnevast mererannast kaovad tarad, lahkuvad kaubasadam ja muud kalanduse, sõjanduse ja laevandusega seotud ettevõtted ning Tallinna Vanasadamast saab täielikult reisisadam.⁴ Postmodernistlik periood arhitektuuris enne 1990-ndaid aastaid toob endaga kaasa mitmeid teoreetilisi linnalahendusi, mis mõjutasid ennekõike Rotermanni kvartali arenguid Mere pst ääres ja mis toetasid Viru väljaku ja linnahalli vahelise telje 1970-ndate aastate ideed.

1991. aastal muutub Eestis poliitiline olukord. Uuteks väärtusteks saavad eraomand, kinnistu piirid, maadega tehingud. Aktiivne spekuleerimine vabanenud maadega sunnib 2001. aastal Tallinna linnavalitsust initsiatiivgrupi ettepanekul (avalikkuse surve) algatama Paljassaare ja Ruskalka vahelise rannaala üldplaneeringu. Kolm aastat väldanud üldplaneeringu olulisemaks saavutuseks linnaehituses võib lugeda Pirita teest kuni Paljassaare puhkealani kulgeva rannapromenaadi tervikliku lahenduse kehtestamist. Rannaala üldplaneeringule eelnevalt ja selle koostamise ajal korraldatakse mitu ruumilise planeerimise võistlust, et mõtestada ehitustest vaba ala sadama ja kesklinna vahel ning Tallinna Vanasadamas uute

cordons and the harbour have been inseparable parts of Tallinn through the ages. The military area still formed a significant part of the northern portion of Tallinn even in Eiel Saarinen's plan for Greater Tallinn dating from 1913. The architect treated the city centre as being separated from the sea. Saarinen sees the expansion of the harbour from Patarei to Kadriorg as the foundation for Tallinn's economic development and population growth. Later urban construction developments during the previous period of independence did not set the use of the seaside area as a residential and commercial area and/or as the continuation of the natural development of the city centre as a separate objective. The situation became extreme during the era of Soviet rule when a border zone was established on the Estonian coast and islands, including Tallinn's seaside area as well, with the aim of creating a closed society. For this reason, it seems as if a conspiracy had drawn up the so-called Tallinn's first general plan in 1946-1952 (authors H. Armani, O. Keppe and A. Soans).³ One of its ideas for spatial development was to open up the city centre to the sea. A range of ideas for opening Tallinn up to the sea runs through projects on the topic of planning the city in the 1970's and 1980's and they were partially implemented in 1980 when the "wall of pragmatism" described above was broken through with the construction of Tallinn's Linnahall in the wave of Olympic structures (picture 1). The Linnahall is a landmark with a historically important role in determining urban space. More than ten years passed before fences disappeared from the seashore adjacent to the city centre, the commercial port and other enterprises associated with fishing, military affairs, and shipping moved out, and Tallinn's Old Harbour became a passenger port exclusively.⁴ The postmodernist period in architecture before the 1990's introduced many theoretical urban solutions that mostly affected developments in the Rotermann Quarter along



1. Kesklinna detailplaneerimise projekti maketi fragment, 1984.
Fragment of a model of the city centre detailed master plan design project, 1984.

(Bruns 1993: 257)

3 „Generaalplaan nägi ette Tallinna elektrijaama ning merekaubasadama vahelise ranna-ala puhastamise seal paiknevatest ehitistest. Sellele alale kavandasid autorid mereäärse pargi, kuhu pidi suubuma Viru väljakult algav Merepuiestee.“ (Bruns 1993: 126.)

4 „1997. aasta 16. aprillil lammutati Vanasadamas viimne reiserterminali alla jääv vana hoone.“ (Tallinna Sadama koduleht: <http://www.ts.ee/20-sajandi-lopp>)

5 Vt ka Triin Ojari artiklit „Tallinna teekond mereni“ ajakirjas Maja, 12.07.2006.

3 “The general plan prescribed the clearing of the structures located in the seashore area between the Tallinn electric power station and the commercial shipping port. The authors planned a seaside park for this area, where Mere Boulevard starting from Viru Väljak was to discharge itself.” (Bruns 1993: 126.)

4 “The last old building on the site of the passenger terminal in the Old Harbour was demolished on 16 April 1997.” (Port of Tallinn website: <http://www.ts.ee/20-sajandi-lopp>)

Mere Boulevard and which supported the idea of an axis between Viru väljak and the Linnahall in the 1970's.

The political situation changed in Estonia in 1991. Private ownership, the boundaries of landed property, and land transactions became new values. Active speculation in land that was freed up forced Tallinn's municipal government to initiate a master plan for the seashore area between Paljassaare and Russalka according to a proposal by an initiative group (under public pressure) in 2001. The implementation of the integral solution of the seaside promenade proceeding from Pirita Road to the Paljassaare recreational area can be considered the most important achievement in urban construction of the master plan that lasted for three years. Prior to the master plan for the seaside area and while it was being drawn up, several spatial planning competitions were held in order to interpret the area without any buildings between the harbour and the city centre and to create new streets, squares and buildings in Tallinn's Old Harbour.⁵ The most important outcome of these competitions is perhaps finding out that society in 2003 was not yet ripe for covering that area with buildings.

The action of Tallinn's municipal government has affected the spatial development of the area since the mid-1990's. Its aim is to vigorously deal with traffic problems in the city centre. The belief is that if the city's traffic problems are solved, then all other issues associated with the city's development will be solved on their own.⁶ Thus the connection of Via Baltica through the northern portion of Tallinn is planned to direct traffic past the city centre and to support connecting roads to Northern Tallinn's harbours and industry. The plan for the central portion of Tallinn from the 1980's forms the basis for this idea. Supporters of this idea unsuspectingly do not foresee commercial and manufacturing activity dying out along the seashore. The city contin-

5 See also the article by Triin Ojari entitled Tallinn's Route to the Sea in the periodical Maja, 12 July 2006.

6 "According to Reedik Võrno, the construction of the first stage of the Põhjavääl is the most important from the standpoint of easing city traffic. As it is completed, the Põhjavääl will start connecting Tallinn's sausage shaped eastern and western parts, directing transit traffic past the heart of the city. The success of the city depends on the Põhjavääl." (Milve 1997).

tänavate, platside ja hoonete loomisega.⁵ Nende võistluste olulisem tulem on ehk teadasaamine, et ühiskond ei ole veel aastal 2003 küps ala hoonestama, sootsium ei suuda genereerida uudset ruumiideed, mis ka tegelikult võiks realiseeruda, ja et toimumas on põlvkondade vahetus linna- planeeringulistest ideedes ning linnaplaneerijate endi seas. Rannaala üldplaneering aitab siiski korrastada olukorda maakasutuses, kus maareformi tulemusena kujunenud juhusliku suuruse ja kujuga maatükid on ajalooliste ja sovjetiaegsete piiride segapundar. Samuti saadi selgust omnike erinevate huvide ning seadusest ja linnaruumist tulenevate piirangute kohta.

Ala ruumilist arengut on mõjutanud Tallinna linnavalitsuse tegevus alates 1990-ndate aastate keskpaigast, mille eesmärgiks on tegelda jõuliselt kesklinna liiklusprobleemidega. Usutakse, et kui lahendatakse linna liiklusprobleemid, siis lahenevad iseenesest ka kõik muud linna arenguga seotud küsimused.⁶ Nii kavandatakse Via Baltica ühendamine läbi Tallinna põhjaosa, et suunata liiklus kesklinnast mööda ning toetada Põhja-Tallinna sadamate ja tööstuse ühendusteid. Aluseks võetakse 1980-ndate aastate Tallinna keskosa planeering. Ei osata ette näha mereäärse kaubandus- ja tootmistegevuse hääbumist.

LINNA TÕLGENDATAKSE ENDISILT KUI ARHITEKTOONILIST MEGAPROJEKTI, KUS PETERBURI ÜHENDATAKSE VARSSAVIGA PIKI TALLINNA RANNAALA.

Sarnaseid läbiproovitud ja seejärel ebaõnnestunuks tunnistanud ideid leiame 1950-ndate aastate Ameerika Ühendriikidest (pilt 2). Modernistlikuks monumendiks saab Suure Rannavärava ees oleva kunagise vallkindlustuse ja ümber endise Soolalao ehitatud mitme rea ja suunaga tänavalõik Ahtri tänava, Mere puiestee ja Rannamäe tee jaoks, mis sumbub Tuukri ja Soo tänavate kahele sõidurajale. Teedevõrgustikuga võetakse kesklinna ja mere vahelt ära arvestatava suurusega maatükk, mis ei ole avaliku ruumina kasutatav. 2001. aastal kehtestatud Tallinna üldplaneering võtab aluseks sama liikluslahenduse ning seda edasi arendades määrab katkematu liikluskoridori Tallinna kesklinna ja mereäärsete alade vahele nende ühendamise asemel.

6 „Reedik Võrno sõnul on linnaliikluse kergendamise seisukohalt olulisim Põhjavääl esimese järgu ehitus. Valmides hakkab Põhjavääl ühendama vorstikujulise Tallinna ida- ja lääneosa, juhtides transiitliikluse linna südamest mööda. City õnnestumine sõltub Põhjaväälalt.“ (Milve 1997.)



2. Artertee ehitus (Fitzgerald Expressway) Bostonis 1956 aastal. „Kiirteede mahasõidud lõikusid läbi linna, tükeldasid selle ning muutsid linna pöördumatuks“.

Construction of an arterial road (Fitzgerald Expressway) in Boston in 1956 Connectors from adjacent freeways slashed through the town, cutting it up into fragments and rending its mesh irreparably.

(Kostof 1995: 726)

SUURES PLAANIS ON TALLINNA RANNAALAL VEDANUD. MEREÄÄR ON KUNI TÄNASENI PÕHILISELT VALMIS EHTAMATA, VÄLJA ARVATUD MÕNED ÜSIKUD OBJEKTID LOOTSI JA PAADI TÄNAVATE PIIRKONNAS NING SADAMA JA KAI TÄNAVATE NING MERE PUIESTEE ÄÄRES.

Sadama ning kesklinna vahel võtavad möödudat vastu valdavalt tühjad ja tuulised alad. Taandunud industriaalmaastiku asemele ei ole veel kerkinud uut linna. Hea tahte korral on võimalik siin ruum ümber mõtestada tulevase inimkeskse linna jaoks. Käimasolevaid tegevusi analüüsid koorub välja suundumus, kus eravaldues olevatel maadel püütakse avalik huvi suruda tagaplaanile, linna- ja riigimaade puhul pole avalik huvi aga selgelt sõnastatud. Inimeste ja/või mittetuluühingute algatused on väga visad elus realiseeruma. Ruumi määratakse mitmete teema- ja detailplaneeringutega ning konkreetsete arenduste ja ehitustega, millest hilisemad on peamiselt kavandamise või ehitamise etapis. Järgnevalt on foorumil käsitletavat ala mõjutavad arengud esitatud kronoloogilises järjekorras, millest selgub tegevuste selge sihipärasus linnas toimivate pehmete väärtuste poole (pildid lehekülgedel 66–67):

- ▶ Tallinna Vanasadama kui kaubasadama arendus reisijate-, kruisi- ja ro-ro tüüpi sadamaks (1979...)
- ▶ Tallinna Tehnika- ja Teaduskeskuse tegevus ja arendus (1993...) (pilt 1)
- ▶ Põhjaväila ehitus Jõe tänavast kuni Mere puiesteeni (1999)
- ▶ Tallinna Linnahalli arendus rahvusvaheliseks konverentsikeskuseks (2000...)
- ▶ Põhjaväila ehitus Mere puiestee ja Ahtri tänava ristmikust kuni Suur-Rannavärava tänavani (2001)
- ▶ Katlamaja sulgemine Tallinna Soojus- ja Elektri jaamas (2001)
- ▶ Patarei vangla sulgemine ja esialgne arendus (2002...)
- ▶ Tallinna Kalasadama ümbruse detailplaneering (2003...) (pildid 2–4)
- ▶ Kultuurikatla arendus (2005...) (pilt 3)
- ▶ Lennusadama tagasiandmine riigile ja Eesti Meremuuseumi arendus (2006...)
- ▶ Kultuurikilomeetri idee ja arendus (2006...)
- ▶ Kultuuripealinn 2011 projekt mereäärse osa kohta (2006...)

ues to be interpreted as an architectonic mega-project where St. Petersburg is connected to Warsaw via Tallinn's seaside area. We find similar well-trying ideas that have subsequently been recognised as failures from the United States in the 1950's (Picture 2). The section of road with several lanes and directions built in front of the former earthwork fortification and the Suur Rannavärav and around the former Soolaladu (Salt Storehouse) for Ahtri Street, Mere Boulevard and Rannamäe Road, which fades out into the two traffic lanes of Tuukri and Soo streets will become a modernist monument. The road network takes a tract of land of considerable size away from between the city centre and the sea and makes it unusable as public space. Tallinn's master plan established in 2001 takes this same traffic solution as its basis and by developing it further, it prescribes an uninterrupted traffic corridor between Tallinn's city centre and seaside areas instead of connecting them.

Tallinn's seaside area has lucked out in the big picture. Up to the present time, the shoreline has basically not been built up, with the exception of a few isolated objects in the area of Lootsi and Paadi streets and along Sadama and Kai streets and Mere Boulevard.

For the most part, empty and windy tracts of land greet passers by between the harbour and the city centre. The new city has not yet risen in place of the receded industrial landscape. It is possible to reinterpret the space here for a future people-oriented city if there is the will to do so. In analysing the actions presently in progress, a trend emerges where efforts are made to force public interests into the background on land that is privately owned, while in the case of municipally and nationally owned land, the public interest is not clearly formulated. Initiatives started up by people and/or non-profit organisations are very slow to be implemented in real life. Space is determined by several theme plans and detailed master plans and by specific developments and buildings, of which later developments are mostly in the planning or construction stage. Developments affecting the area considered by the Forum are presented as follows in chronological order, which indicates a clear sense of purpose in actions moving in the direction of enabling soft values to function in

the city (images on pages 26–27):

- ▶ Development of Tallinn's Old Harbour from a commercial port into a passenger, cruise and ro-ro (roll on-roll off) type port (1979...)
- ▶ Activity and development of Tallinn's Centre for Technology and Science (1993...) (Picture 1)
- ▶ Construction of the Põhjaväil from Jõe Street to Mere Boulevard (1999)
- ▶ Development of Tallinn's Linnahall into an international conference centre (2000...)
- ▶ Construction of the Põhjaväil from the intersection of Mere Boulevard and Ahtri Street to Suur-Rannavärava Street (2001)
- ▶ The Boiler House at Tallinn's Heating and Electric Power Station is shut down (2001)
- ▶ Patarei Prison is shut down and its initial development (2002...)
- ▶ Detailed master plan for the area around Tallinn's Fishing Harbour (2003...) (Pictures 2–4)
- ▶ Development of the Cultural Boiler (2005...) (Picture 5)
- ▶ The Seaplane Harbour is returned to the national government and development of the Estonian Maritime Museum (2006...)
- ▶ Idea and development of the Kilometre of Culture (2006...)
- ▶ Cultural Capital 2011 project concerning the seaside portion (2006...)
- ▶ Activity of the Estonian Museum of Contemporary Art (2007...)
- ▶ Proposal for the urban spatial development of Tallinn's seaside promenade (2007...) (Picture 7)
- ▶ Volumetric planning idea competition for the Seaplane Harbour and the Patarei area (2007) (Picture 8)
- ▶ Volumetric planning solution idea competition and development for Noblessner's Harbour (2007...) (Picture 9)
- ▶ Detailed master plan for the area around Patarei and the Seaplane Harbour (2007...)
- ▶ Architectural competition and development for Tallinn's Municipal Government Building beside the Linnahall (2008...) (Picture 10)
- ▶ Architectural competition and construction of the seaplane hangar (2009...) (Picture 11)
- ▶ Detailed master plan of Tööstuse Street 48 and the area in its proximity (2009...)
- ▶ Opening of Kalamaja Cemetery Park (2009)
- ▶ European 10 architectural competition enti-

- ▶ Eesti Kaasaegse Kunsti Muuseumi tegevus (2007...) (pilt 6)
- ▶ Tallinna rannapromenaadi linnaruumilise arengu ettepanek (2007...) (pilt 7)
- ▶ Lennusadama ja Patarei ala mahulise planeerimise ideevõistlus (2007) (joonis 8)
- ▶ Noblessneri sadama mahulise planeerimise lahenduse ideevõistlus ja arendus (2007...) (pilt 9)
- ▶ Patarei ja Lennusadama piirkonna detailplaneering (2007...)
- ▶ Tallinna Linnavalitsuse hoone arhitektuurivõistlus Linnahalli kõrval ja arendus (2008...) (pilt 10)
- ▶ Vesilennukite angaari arhitektuurivõistlus ja ehitus (2009...) (pilt 11)
- ▶ Tööstuse tn 48 ja selle lähiala detailplaneering (2009...)
- ▶ Kalamaja Kalmistupargi avamine (2009)
- ▶ European 10 arhitektuurivõistlus „Linnahalli ja Kultuurikatla vahelise ala taaselustamine“ (2009...) (pilt 12)

FOORUMIL VÄLJA PAKUTUD LINNA-LAHENDUSED

Kiusatus on analüüsida Tallinna põhjarannikut suuremas mõjualas kui foorumil oli ette antud, kuid arvestades sündmuse formaati jääb aega keskendumiseks vaid kokkulepitud alale.

Kahepäevases töötoas Von Krahli Teatris ja sellele järgnenud avalikul arutelul teise tööpäeva lõpus sõnastati kolm selget teemaderingi, millele tuginedes saab kavandada mere äärde inimõdulise linna koos erinevaid huvigruppe rahuldava avaliku ruumiga:

1. Katkestusteta bastionivööndi ühendamine mereäärse avaliku ruumi ja rohealaga.

2. Kultuurikilomeetri ja selle äärde rajatava linnavalitsuse hoone, kultuuriobjektide ja kultuuri-sündmuste teostumine.

3. Linna arendamine ja avamine merele koos ühenduste ja katkematu linliku tänavavõrguga mereääre ja kesklinna vahel.

Tagasivaatena peab nentima, et kõik nimetatud põhiteesid on Tallinna linna arengus sõnastatud juba varasematel aegadel. I Tallinna linnafoorumi positiivne väljund seisneb nende ideede taasavastamises ja nende tõlgendamises tänases keeles ning vormis.

KATKESTUSTETA BASTIONIVÖÖND

Tallinna bastionivööndi kujunemist terviklikuks tsiviil- ja avalikuks alaks võib arvestama hakata koos eranditega alates 19. sajandi viimasest kolmandikust.⁷ Tänapäevaks on Tallinna bastionivööndi lõunapoolne ala praktiliselt välja kujunenud ning leidnud sidusa tasakaalu hoonestuse ja avaliku ruumi vahel. Kuid põhjapoolne ala, mis on olnud sõltuv mereäärse arengust, on jäänud juhuste hooleks. Koos mereäärse ala arendamisega on aga võimalik vanalinna ümbritsev haljasvöönd muuta jätkuvaks tervikuks alates Harjumäest ja Harjuorust kuni Kanuti aiani Viru väljaku juures. Tänapäevased katkestused Suure Rannavärava ja mere vahel on tingitud eelkõige liikluslahendusest Mere puiesteel, Ahtri tänaval ja Rannamäe teel. Foorumi ettepanek on muuta liikluslahendust nii, et praegustest magistraaltänavatest kujuneks rahuliku liiklusega esplanaadi tüüpi tänav.⁸ Liikluse suunamisega maa-alustesse tunnelitesse ei lahene olukord linnaruumis, sest autode alla- ja ülesõitute pikad sisselõiked tänavaruumis blokeeriksid jalakäijate otseühendused mere ja linna vahel. Olemasolevad ja kogu ala hõlmavad sõiduteed on õigem koondada kompaktselt ja rahustatud liiklusega linnatänavaks või esplanaadiks praeguse liiklusmaa Admiraliteedi basseini ja linnahalli poolses servas.

VANADE TÄNAVATE ALT VÕIDAB LINN ENDALE OLULISE TÛKI MAAD NII AVALIKU RUUMI KUI KA UUE HOONESTUSE RAJAMISEKS.

Linliku miljöö ja/või aktiivse perimeetri loomiseks võib esplanaadi merepoolse tänavalaal püüda linnatüüpi hoonestusega, kus on teenindus- ja äripinnad tänavatasapinnal, mis tagavad oma poodide ja kohvikutega aktiivse tänavaelu esplanaadi ääres. Samuti toimib tänavaelu Mere puiesteel Rotermanni kvartali ulatuses. Esplanaadist lähevad üle laiad ülekäigurajad, mis ühendavad mereäärt bastionivööndi ja vanalinnaga. Bastionivöönd on Tallinna ja Tallinna vanalinna värvaks

tled The Resurrection of the Area between the Linnahall and the Cultural Boiler (2009...) (Picture 12)

URBAN SOLUTIONS PROPOSED AT THE FORUM

Over the course of a two-day workshop at the Von Krahl Theatre and the public discussion that followed it at the end of the second day of work, three clear thematic categories were formulated, on the basis of which a city of human dimensions can be designed at the seashore along with public space that satisfies different interest groups:

1. Connecting the Bastion Belt without interruption with the seaside public space and green area.

2. The materialisation of the Kilometre of Culture and the municipal government building, cultural events and cultural objects that are to be built along it.

3. The development of the city and opening it up to the sea together with connections and an uninterrupted urban street network between the seaside and the city centre.

In retrospect, it must be pointed out that all the above-mentioned main theses have already been formulated in the development of the City of Tallinn in earlier times. The positive output of Tallinn's Urban Forum I lies in the rediscovery of these ideas and their interpretation in the language and form of today.

UNINTERRUPTED BASTION BELT

The beginning of the evolution of Tallinn's Bastion Belt into an integral civil and public space can with exceptions be considered to be the latter third of the 19th century.⁷ The southern portion of Tallinn's Bastion Belt has by the present time practically completed its evolution and has found a coherent balance between the arrangement of buildings and public space. Yet the northern portion, which has been depend-

7 „Venemaa keisri Aleksander II poolt kinnitati 23. juulil 1876. aastal Tallinna muldkindlustusvööndi haljastamise planeering. (...) Kogu vanalinna ümbritsev haljasvöönd omab üle-euroopalist tähtsust, kuna on suures osas tänapäevani säilinud, seetõttu on see ala koos Tallinna vanalinnaga kantud ülemaailmsesse UNESCO kultuuripärandi nimekirja.“ (Tallinna haljastuse arengukava 2005; peatükk 4.8.)

8 Esplanaadi kaasäegne tähendus on lai linnatänav, mille keskel paikneb puiestee. Ajalooliselt nimetati esplanaadiks linnamüüri tagust püsiehitisteta (või lagedat) maa-ala kindlustuse kaitsetule võimaldamiseks. Hiljem on esplanaadid tähistanud kindlustusesplanaadi alale rajatud puiesteed. Toim.

7 “The plan for turning Tallinn's belt of earthwork fortifications into a green area was approved by the Emperor of Russia Alexander II on 23 July 1876. (...) The green belt surrounding the entire Old Town is of European-wide importance since it remains intact for the most part to the present day, thus this area together with Tallinn's Old Town is entered on the UNESCO worldwide list of cultural heritage.” (Development plan for Tallinn's green areas 2005: chapter 4.8.)

ent on the development of the seaside, has been left to chance. Along with developing the seaside area, however, it is possible to turn the green belt that surrounds the Old Town into a continuous whole starting from Harjumägi and Harjuorg and extending to Kanuti Garden near Viru väljak. The present day interruptions between Suur Rannavärv and the sea are caused primarily by traffic schemes along Mere Boulevard, Ahtri Street and Rannamäe Road. The Forum proposes to change the traffic scheme so that the present day arterial roads will be converted into an esplanade type of street with reduced traffic.⁸ Directing traffic into underground tunnels will not solve the situation in the city's urban space because the long incisions in the street space for the cars to drive down underground and to come back up would block direct connections between the sea and the city for pedestrians. It would be better to converge existing roads and roads covering the entire area into a compact city street or esplanade with reduced traffic at the edge of the present traffic territory on the side where the Admiralty Basin and the Linnahall are located.

The city would gain a significant amount of land from under old streets for the establishment of public space as well as for building new buildings.

The Bastion Belt is the gateway to Tallinn and Tallinn's Old Town for visitors approaching from the direction of the harbour. The continuation of the new esplanade around the Bastion Belt in the direction of Baltic Station and Kopli is important. This latter topic, however, requires independent analysis.

KILOMETRE OF CULTURE

The application of culture, creativity and the creative industry in urban solutions is characteristic in many harbour cities where former monofunctional harbour areas with pragmatic use are replaced by a city of human dimensions.⁹ In the case of Tallinn, the concept of the Kilometre of

sadama poolt tulejale. Oluline on uue esplanaadi jätkumine ümber bastionivööndi Balti jaama ja Kopli suunas. Viimane teema vajab aga iseseisvat analüüsi.

KULTUURIKILOMEETER

Kultuuri, loovuse ja loovtööstuse rakendamine linnalahendustes on iseloomulik paljudes sadamalinnades, kus endised monofunktsionaalsed ja pragmaatilise kasutusega sadamaalad asendatakse inimõõtmelise linnaga.⁹ Tallinna puhul on mereääre sügavamaks mõtestamiseks kasutusele võetud Kultuurikilomeetri mõiste.

PRAKTIKAS ON KULTUURIKILOMEETER ÜKSNES ÜHENDUSTEE, KUID IDEENA KANNAB TA ENDAS SÕNUMIT KULTUURI KOHALOLUST LINNARUUMIS.

Meedias hakati rääkima Kultuurikilomeetrist pärast Tallinna kultuuripealinna taotluse esitamist 2006-ndal aastal. Esialgselt kirjeldasid kultuuripealinna asjaajajad seda abstraktse teljena, mis kulgeb piki mereäärt ja ühendab erinevaid kultuuri ja avaliku elu objekte mereäärsel alal. Veel 2008 aastal polnud selge kultuurikilomeetri täpne ulatus. Täna on võetud Kultuurikilomeeter ühe objektina Tallinnas võimul olevate erakondade koalitsioonileppesse.¹⁰ Kultuurikilomeeter on seotud eelkõige tegevuse lõpetanud raudteega, mis ühendas kuni 1990-ndateni Tallinna Vanasadamat Telliskivi kaubajaama ja Paldiskiga. Raudteetamm on väga hea paralleelne ühenduskoridor rannapromenaadi ja Kalamajas välja kujunenud linnakoe vahel. Praktikast võeti see inimeste poolt jalakäiguteena kasutusele kohe pärast rongiliikluse lõppemist.

Linnafoorumi töögrupp käsitles Kultuurikilomeetrit eelkõige sündmusruumina, mida mööda kulgedes satub vaatleja erinevate ürituste, ettevõtmiste, tegevuste ja objektide mõjualasse. Kultuurikilomeeter seob omavahel kõik kultuuriala ettevõtmised mereäärsel alal, kus mitmete hoonete siseruum on mõtestatud ning osaliselt juba



Kultuurikilomeetri kujunduse ettepaneku tegid Kavakava OÜ arhitektid Kadri Klementi, Katrin Koov, Indrek Peil ja Siiri Vallner. Kultuurikilomeetri projekteeris T-Model OÜ. 2010.

Kavakava OÜ architects Kadri Klementi, Katrin Koov, Indrek Peil and Siiri Vallner presented the proposal for designing the Kilometre of Culture. T-Model OÜ designed the Kilometre of Culture. 2010.

8 The contemporary meaning of the word 'esplanade' is a broad city street with a tree-lined avenue located in the middle. Historically, esplanade was the name for the tract of land in front of the city wall without permanent buildings (or completely clear) enabling the fortress to fire defensively. Later, esplanade has denoted a tree-lined alley built on the territory of the defensive esplanade. Editor.

9 Vt ka Han Meyeri raamatut „City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam“ (Rotterdam: International Books 1999).

10 „Seame eesmärgiks Tallinna edukuse 2011 aasta Euroopa kultuuripealinna. Viime üritused igasse linnaossa ja kultuuripealinna võrgustiku kaudu võimalikult paljudesse Eesti linnadesse. (...) Avame Tallinna merele. Valmivad Kultuurikatel ja kultuurikilomeeter ning kesklinna rannapromenaad, mille kaudu taastame Tallinna kui kõigile meelde jääva merelinnajaloolise maine. Mereäärsetest suurobjektidest rekonstrueerime Linnahalli.“ (Eesti Keskerakonna ja Sotsiaaldemokraatliku Erakonna koalitsioonilepe 2009: punktid 10.1 – 10.2.)



Kultuurikilomeeter (2011).
Culture Kilometre
(2011).

reaalselt muudetud poolavalikuks linnaruumi osaks. Kultuurikilomeeter algab Logi tänavalt ehk kruisilaevade kaide juurde viivate värvate juurest ja läheb läbi linnahalli alt, möödub tulevases Tallinna linnavalitsuse hoonest, Kultuurikatlast, EKKM-st, Kalaturust, võimalikust supelrannast Kalarannas, Patarei vanglast, Eesti Meremuuseumiks muudetavast Lennusadamast, Kalamaja kalmistupargist ning Noblessneri laevatehasest. Uitajat köidavad Kultuurikilomeetrit ja meelitavad sellelt kõrvale kontserdid, *performance*'id või kaugvaated näiteks linnahalli katuselt või Kultuurikatla vana korstna vaateplatvormilt. Kultuurikilomeeter on logistiliselt hea kergliikluskoridor, millel liigub tulevikus alternatiivne kergtransport ühendamiseks Vanasadamat Kopluga. Kultuurikilomeeter võib edaspidi pikeneda ka Kadrioru poole, näiteks on üheks võimalikuks sündmuskohaks Tallinna Ülikool.

Kultuurikilomeeter on ühendustelg, millega lõikuvad merega ristsuunalised ühendusteel kesklinnast, Kalamajast, vanalinnast ja rannapromenaadilt. Olulisemad ristühendused, mis kindlasti muudavad Kultuurikilomeetri toimivaks linnastruktuuri osaks on Logi tänava pikendus kuni mereni, Lootsi tänava pikendus Kultuurikilomeetrit üle Admiraliteedi basseini sissepääsu, ühendusteel Suurest Rannavärvast Kalasadamasse piki Kalasadama tänavat ning Kultuurikatla ja tulevase Tallinna linnavalitsuse hoone kõrvalt, Põhja puisteelt läbi Ilmarise eramaa kvartali Jahu tänavale ja sealt trepistikuga klindilt alla kuni Kalasadama basseini. Oluline on ka Vana-Kalamaja tänava pikendamine mereni ning ühendused Kultuurikilomeetrit meremuuseumisse, Noblessneri sadamasse ning Kalamaja kalmistuparki. Kultuurikilomeeter koos kõrvaloleva bastionivöö ja rannapromenaadiga moodustavad katkematu avaliku ruumi võrgustiku.

Transpordikoridoril, mis praegu on ette nähtud kergliiklustee, on aga mitmeid ahvatlusi saada hoopis autoteeks. Praegu koostatavad detailplaneeringud „Tallinna Kalasadama ümbruse detailplaneering“, „Patarei ja Lennusadama piirkonna detailplaneering“ ning „Tööstuse tn 48 ja selle lähiala detailplaneering“ näevad kõik ette Kultuurikilomeetri kohale erinevaid linnaosi ühendava sõidutee rajamist. Samuti on Põhja-Tallinna uues üldplaneeringus siia ette nähtud põhitanava rajamine. Juhul kui tulevikus siiski autotee vajalikuks osutub, tuleb juba täna detailplaneeringutes sel-

Culture has been adopted to interpret the seaside more thoroughly. In practical terms, the Kilometre of Culture is only a connecting road, yet as an idea, it bears within it a message of the presence of culture in urban space.

The media started talking about the Kilometre of Culture after Tallinn's cultural capital application was submitted in 2006. Cultural capital representatives initially described it as an abstract axis that proceeds along the seashore and connects different objects of culture and public life in the seaside area. The precise extent of the Kilometre of Culture was still unclear as late as 2008. By now, the Kilometre of Culture has been written into the coalition agreement of the political parties in power in Tallinn.¹⁰ The Kilometre of Culture is associated first and foremost with the railroad that is no longer in use and which connected Tallinn's Old Harbour to the Telliskivi Freight Yard and Paldiski up until the 1990's. The railroad embankment is a very good parallel connection corridor between the seaside promenade and the urban fabric that has evolved in Kalamaja. It was in practice adopted by people as a pedestrian walkway immediately after train traffic ended.

The Urban Forum working group treated the Kilometre of Culture first and foremost as an event space. The observer proceeds along it and ends up in the sphere of influence of different events, undertakings, activities and objects. The Kilometre of Culture ties together all undertakings in the sphere of culture in the seaside area where the interiors of many buildings are interpreted and partially already actually turned into a part of semi-public urban space. The Kilometre of Culture begins at Logi Street, in other words at the gates leading to the cruise ship quays, and proceeds under the Linnahall, passes

⁹ See also Han Meyer's book *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam* (Rotterdam: International Books 1999).

¹⁰ "We set Tallinn's success as Europe's cultural capital in 2011 as our objective. We will bring events to every district of the city and to as many Estonian cities as possible through the cultural capital network. (...) We will open Tallinn up to the sea. The Cultural Boiler and the Kilometre of Culture will be completed along with the city centre seaside promenade, through which we will restore Tallinn's historical reputation as a maritime city that is memorable for everyone. We will reconstruct the Linnahall as one of the city's major seaside objects." (Coalition agreement between the Estonian Centre Party and the Social Democratic Party 2009: articles 10.1 – 10.2.)



Kultuurikilomeeter (2011).
Culture Kilometre
(2011).

the future Tallinn Municipal Government Building, the Cultural Boiler, the Estonian Museum of Contemporary Art, the Fish Market, a potential beach at Kalaranna, Patarei Prison, the Seaplane Harbour that is being converted into the Estonian Maritime Museum, the Kalamaja Cemetery Park, and the Noblessner Shipyards. Concerts, performances or distant views from the roof of the Linnahall, for instance, or from the observation deck of the Cultural Boiler's old smokestack captivate people strolling along the Kilometre of Culture and coax them to make detours. The Kilometre of Culture is a logistically good corridor for non-motorised modes of transport along which alternative non-motorised transport will move in the future, connecting the Old Harbour with Kopli. The Kilometre of Culture can in the future also extend towards Kadriorg. One potential event location, for instance, is the University of Tallinn.

The transportation corridor that is presently intended as a road for non-motorised modes of transport, however, has many temptations to become a motorway instead. Detailed master plans such as the Detailed Master Plan for Tallinn's Fishing Harbour Area, the Detailed Master Plan for the Patarei and Seaplane Harbour District, and the Detailed Master Plan for Tööstuse Street 48 and the Area in its Proximity are all being drawn up presently and all prescribe the building of a motorway in place of the Kilometre of Culture to connect different parts of the city. At the same time, the new master plan for Northern Tallinn prescribes the building of a main street here. In the event that a motorway nevertheless proves to be necessary in the future, this should be taken into account now already in detailed master plans, and solutions should be found for combining automobile traffic and non-motorised modes of transport. At the same time, the conception of the Kilometre of Culture must be preserved in the urban space.

OPENING THE CITY UP TO THE SEA

Opening up the city to the sea has at one point been formulated in the further development of Tallinn's spatial idea. The Forum seeks an answer to the question of whether the tension of the city centre/heart of the city would dissolve if that district were to be opened up in the direction of the sea and whether there are

lega arvestada ning leida lahendused autoliikluse ja kergliikluse ühendamiseks. Samuti peab Kultuurikilomeetri kontseptsioon linnaruumis säiluma.

LINNA AVAMINE MERELE

Linna avamine merele on kunagi sõnastatud Tallinna ruumiidee edasiarendus. Foorum otsib vastust küsimustele, kas kesklinna/südalinna pingsus lahustub, kui seda piirkonda avardada mere suunas, ja kas jätkub ressursi kogu ala täitmiseks inimeste, hoonestuse ja linnaeluga. Optimistlikult eeldatakse ja jõutakse äratundmisele, et Tallinna kesklinna sisemine arengusuund on mere poole, sest järjest enam omandab meri kaalu kui informatsiooni ja kommunikatsiooni kandja. Kui jälgida turistide hulki,¹¹ kes aastas Tallinna meritsi väisavad, võib oletada, et janu informatsiooni ja vahetu suhtlemise järele aina kasvab. Jutt on informatsioonist, mis kaasneb füüsilise kogemusega, puutudes kokku teiste keskkondade ja kultuuridega. See on kogemus ja teadmine, mida saab võrrelda särava vana merekaru silmis.

KOMMUNIKATSIOON ANNAB TALLINNALE ÕIGUSTUSE SIIN OLLA JA KASVADA MERE KUI INFORMATSIOONIKANDJA POOLE.

Foorum ei seadnud endale eesmärgiks defineerida täpsemalt, milliseks peaks kujunema tulevane tänavatevõrk ja linnaruum mereäärsel ning vahealal. Kuid on oluline siiski sõnastada mõned möödapääsmatud printsiibid ja lahendused. Foorumil käsitletava maatüki ulatuses on tihedamad linliku hoonestusega alad määratud linnahalli ja Vanasadama vahelisele alale, Mere puistee ja Admiraliteedi basseini vahelisele alale ning Kalaranna alale. Uus linnakude peab tulenema printsiibist, kus kesklinna tihedam ja mereäärse hõredam struktuur ühilduksid üheks terviklikuks, tasakaalustatud ning katkestusteta struktuuriks. Avalik ruum moodustab jätkuva terviku alates kesklinnast kuni sadamani, mereäärsete kultuuri-ehitisteni, Kultuurikilomeetrit ja rannapromenaadini. Mereäär on vabalt kasutatav piki mereranda, kus jätkub tegevust igal aastaajal.

11 Tallinna Vanasadamasse kruisilaevadel saabuvate külastajate arv 2009. aastal oli 415 000 reisisjat (Tallinna turismiinfo koduleht).

OSALUSEST LINNAS

Linnafoorumi üks osa on suhtlemine avalikkusega. Foorumi lõpetas kõigile avatud seminar. Huviliste sõnavõttedest koorus välja, et töögrupp oleks pidanud käsitlema põhjalikumalt ka inimeste ja mittetulundusühingute kaasamist ning kodanikualgatustega seotud probleeme. On tõsi, et ilma kodanikualgatusega poleks mere ääres sellisel kujul Kultuurikatelt, Kultuurikilomeetrit, Eesti Kaasaegse Kunsti Muuseumi ja laiemat sotsiaalset fooni muude sündmuste ja tegevuste jaoks. 2006. aasta „Postimees“ kirjutab: „Mittetulundusühingusse Kultuurikatel kogunenud loomeinimeste idee kohaselt rajatakse linnahalli vahetus naabruses asuvasse endise Tallinna elektrijaama hoonetesse tavatu kultuurikeskus, kus üheskoos kino-, teatri- ja kontserdisaalid, kunstigaleriid, säästva renoveerimise õpitoad, ateljeed ja muusikute prooviruumid“ (Seaver 2006). Samaväärselt Kultuurikatla fenomeniga on kõrvalasuva Kalaranna ala detailplaneeringu vaidlustamine kohalike elanike poolt aidanud esile tuua piirkonna tegeliku olukorra ja potentsiaali alternatiivseteks arenguteks.

AASTAID KESTEV SOTSIAALNE SEKKUMINE ON TOONUD TEGELIKU ELU LINNARUUMILE LÄHEMALE, KUSJUURES ARENDUSTEKS KULUNUD AEG ON TÖÖTANUD TIHTI SOTSIAALSETE LAHENDUSTE KASUKS.

Ala senisele arengule, milles ilmneb terav dialoog kasumlikkuse ja avaliku huvi vahel, võib paralleeliks tuua 1950-ndatel ja 60-ndatel situatsioonistide loodud unitaarse urbanismi printsiibi, mis tahab ühendada kogukonna tegevusi, eelistusi ja vaimset aktiivsust ruumiloomega. Simon Sadler kirjutab raamatus „The Situationist City“: „Unitaarse urbanismiga linnas ei saa linnaehituslikud arengud olla juhitud kapitali ja bürokraatia poolt, vaid on tingitud osalusest. (...) Unitaarse urbanismi ehitus võiks olla edasi lükatud seniks, kui selle võimalused on konstrueeritud kollektiivses kujutluses.“ (Sadler 1999: 117, 120.)

sufficient resources to fill the entire area with people, buildings and urban life. It is optimistically presumed and the recognition is arrived at that the intrinsic direction of development of Tallinn's city centre is towards the sea because the sea is gaining more and more importance as a bearer of information and communication. If we observe the numbers of tourists¹¹ who visit Tallinn by sea in a year, it can be presumed that thirst for information and direct communication is continually growing. This is information that comes with physical experience, coming into contact with other environments and cultures. This is experience and knowledge that can be compared to the sparkle in the eye of an old salt. Communication gives Tallinn justification for being here and for growing towards the sea as a bearer of information.

The Forum did not set itself the objective of more precisely defining what the future street network and urban space in the seaside area and the intermediate area should develop into. Yet it is nevertheless important to formulate some inevitable principles and solutions. To the extent of the tract of land under consideration at the Forum, denser areas with buildings arranged in an urban way are designated for the area between the Linnahall and the Old Harbour, the area between Mere Boulevard and the Admiralty Basin, and the Kalaranna area. The new urban fabric has to be derived from the principle where the denser structure of the city centre and sparser structure of the seaside would become congruent into a single balanced, whole and continuous structure. Public space forms a continuous whole starting from the city centre to the harbour, to the cultural buildings at the seaside, to the Kilometre of Culture and the seaside promenade. The seacoast can be freely used along the seashore, where activity carries on during every season of the year.

ABOUT PARTICIPATION IN THE CITY

One part of the Urban Forum is communicating with the public. The Forum ended with a seminar that was open to all. It emerged from

¹¹ The number of visitors who arrived in Tallinn's Old Harbour on cruise ships in 2009 was 415 000 travellers (from the Tallinn tourist information website).

what interested persons said that the working group should have treated the inclusion of people and non-profit organisations more thoroughly as well as problems associated with citizens' initiative. The fact is that without citizens' initiative, we would not have the Cultural Boiler, the Kilometre of Culture, and the Estonian Museum of Contemporary Art on the seashore in their present form and a broader social background for other events and activities. In 2006, the *Postimees* newspaper wrote: "According to an idea generated by creative people who have gathered in the Cultural Boiler Non-Profit Organisation, an unusual cultural centre will be founded in the buildings of the former Tallinn Electric Power Station located in the proximity of the Linnahall. The complex will include theatres, movie theatres and concert halls, art galleries, workshops for learning conservational renovation, studios, and rehearsal rooms for musicians" (Seaver 2006). The dispute by local residents aimed at the detailed master plan for the neighbouring Kalaranna area is equivalent to the Cultural Boiler phenomenon and helped draw attention to the actual situation in the district and to the potential for alternative developments.

Social intervention that has lasted for years has brought real life closer to urban space, whereas the time it has taken for development to take place has often served to benefit social solutions.

The principle of unitary urbanism created by the situationists in the 1950's and 1960's which seeks to combine the activities, preferences and intellectual activeness of the community with the creation of space can be pointed out as a parallel to the development of the area thus far, where sharp dialogue emerges between profitability and the public interest. Simon Sadler writes in his book *The Situationist City*:

"In the city of unitary urbanism, however, urban dynamics would no longer be driven by capital and bureaucracy, but participation. (...) The building of unitary urbanism could be deferred while its possibilities were constructed in the collective imagination." (Sadler 1999: 117, 120.)

Viited

Bruns, Dimitri 1993. Tallinn. Linnaehituslik kujunemine. Tallinn: Valgus

Eesti Keskerakonna ja Sotsiaaldemokraatliku Erakonna koalitsioonilepe Tallinna juhtimiseks aastatel 2009–2013. Allkirjastatud 4.11.2009. Kättesaadav Tallinna linnavalitsuse kodulehelt <http://www.tallinn.ee/g4246s46962>.

Jauhiainen, Jussi 2005. Linnageograafia. Linnad ja linnauurimus modernismist postmodernismini. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia.

Kostof, Spiro 1995. *A History of Architecture: Settings and Rituals*. Oxford University Press.

Milve, Marika 1997. Linn otsib võimalusi tee-ehituseks. – *Eesti Päevaleht*, 04.09.

Sadler, Simon 1999. *The Situationist City*. The MIT Press.

Seaver, Urmas 2006. Tallinn toetab endisesse elektrijaama suurejoonelise Kultuurikatla rajamist. – *Postimees* 24.10.

Soans, Anton; Keppe, Otto 1946. Tallinna linna uuest planeerimise kavast. – *Eesti NSV Arhitektide Almanahh*. Tallinn: Eesti Riiklik Kirjastus.

Zobel, Rein 2008. Tallinn (Reval) in the Middle Ages. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia

Tallinna haljastuse arengukava. Kinnitatud Tallinna Linnavolikogu 3. märtsi 2005. a määrusega nr 17. Kättesaadav Tallinna õigusaktide registri kodulehelt https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=99781#_Toc97456890.

Tallinna turismiinfo koduleht. Tallinna turism 2009. Kättesaadav http://www.tourism.tallinn.ee/est/infoleht/issue-54/article_id-7344.

References

Bruns, Dimitri 1993. Tallinn. Evolution in Relation to Urban Construction. Tallinn: Valgus

The Estonian Centre Party and the Social Democratic Party coalition agreement for governing Tallinn during the years 2009–2013. Signed on 4 November 2009. Available from the Tallinn Municipal Government website at <http://www.tallinn.ee/g4246s46962>

Jauhiainen, Jussi 2005. *Urban Geography. Cities and Urban Studies from Modernism to Post-Modernism*. Tallinn: Estonian Academy of Arts.

Kostof, Spiro 1995. *A History of Architecture: Settings and Rituals*. Oxford University Press.

Milve, Marika 1997. The City Seeks Opportunities for Road Building. – *Eesti Päevaleht*, 4 September.

Sadler, Simon 1999. *The Situationist City*. The MIT Press.

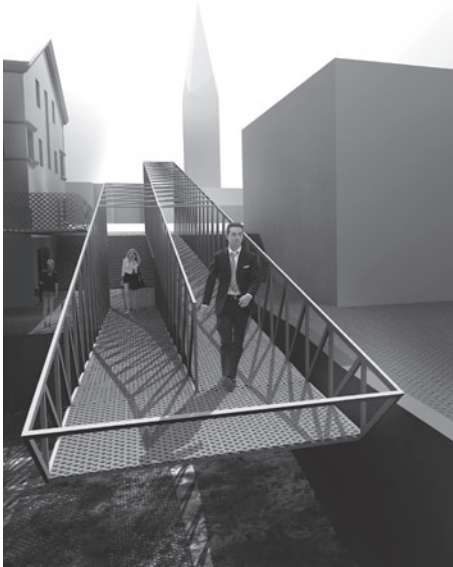
Seaver, Urmas 2006. Tallinn Supports the Establishment of the Grandiose Cultural Boiler in the Former Electric Power Station. – *Postimees* 24 October.

Soans, Anton; Keppe, Otto 1946. About the New Planning Programme for the City of Tallinn. – *Estonian SSR Architects' Almanac*. Tallinn: Estonian State Publishing House.

Zobel, Rein 2008. Tallinn (Reval) in the Middle Ages. Tallinn: Estonian Academy of Arts

Development Plan for Tallinn's Green Areas. Approved by Tallinn's Municipal Council regulation no. 17 on 3 March 2005. Available at the Tallinn Legislation Registry website https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=99781#_Toc97456890.

Tallinn tourism information website. Tallinn's Tourism 2009. Available at http://www.tourism.tallinn.ee/est/infoleht/issue-54/article_id-7344



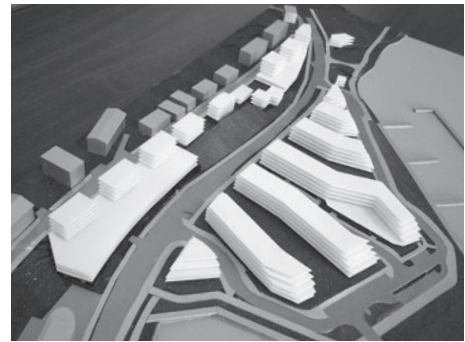
1. Energia Avastuskeskuse siselahenduse arhitektuurivõistluse võidutöö "Vool". KAOS Arhitektid. Margit Aule, Margit Argus, Pelle-Sten Viiburg, Sander Aas, 2010.

The winning entry entitled Current of the architectural competition for the interior design of the Energy Discovery Centre. KAOS Architects, Margit Aule, Margit Argus, Pelle-Sten Viiburg and Sander Aas, 2010.



2. Arhitekt Iman Morshedi ettepanek Kalasadama ümbruse hoonestamiseks, 2005.

Proposal by architect Iman Morshed for the arrangement of buildings in the area of the Fishing Harbour, 2005.



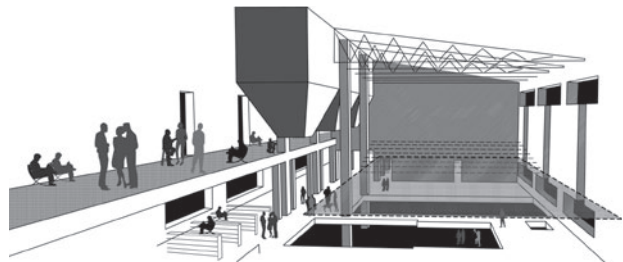
3. AS Nordprojekt hoonestuskava ettepanek Tallinna Kalasadama ümbruse detailplaneeringule. Maketifoto detailplaneeringu avalikult arutelult Põhja-Tallinna linnaosavalitsuses 2007. a. (Foto: Tõnu Laigu)

Proposal by AS Nordprojekt for a building arrangement plan as part of the detailed master plan for the area around Tallinn's Fishing Harbour. Photograph of a model of the detailed master plan from the public discussion at the North-Tallinn City Borough Government in 2007. (Photo: Tõnu Laigu)



4. Arhitekt Jaan Tiidemanni alternatiivne ettepanek Tallinna Kalasadama ümbruse hoonestamiseks, 2008.

Architect Jaan Tiidemann's alternative proposal for arranging buildings in the area around Tallinn's Fishing Harbour, 2008.



5. Kultuurikatla poolavaliku sisetänavakuju avalikust arhitektuurivõistlusest. KAVAKAVA OÜ. Indrek Peil, Siiri Vallner ja maastiku osas Katrin Koov, 2009.

Image of the Cultural Boiler's semi-public internal street from the open architectural competition. KAVAKAVA OÜ. Architects Indrek Peil, Siiri Vallner and for the landscape portion Katrin Koov, 2009.



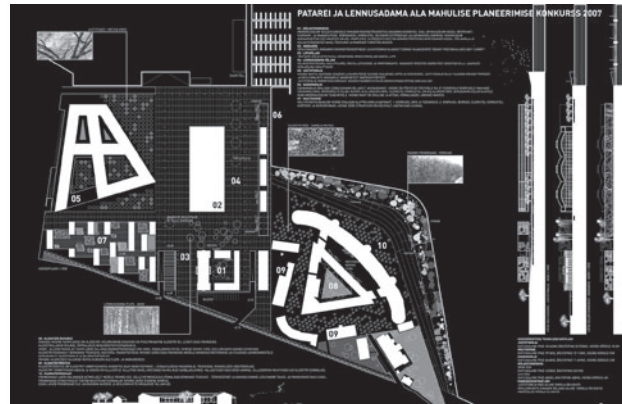
6. Eesti Kaasaegse Kunsti Muuseumi arhitektuurse lahenduse kujutis, Salto AB OÜ, 2009.

Image of the architectural solution for the Estonian Museum of Contemporary Art, Salto AB OÜ, 2009.



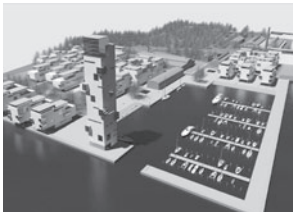
7. Patareist kuni linnahallini on rannapromenaadi serva kavandatud 1200-kohaline jahisadam. Arhitekt Rasmus Tamme, 2008.

A yacht harbour with space for 1200 boats is designed along the edge of the seaside promenade from Patarei to the Linnahall. Architect Rasmus Tamme, 2008.



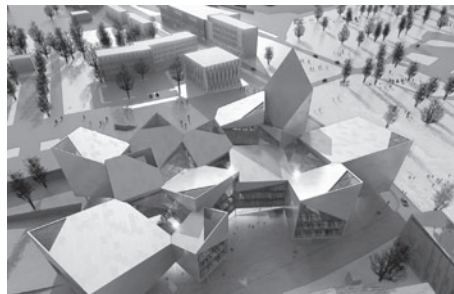
8. Patarei ja Lennusadama ala mahulise planeerimise arhitektuurivõistluse võidutöö „Kolm õuna“. Arhitektid Sverre Laanjärv ja Ivar Lubjak, 2007

Winning entry, entitled Three Apples, of the architectural competition for volumetric planning of the Patarei and Seaplane Harbour area. Architects Sverre Laanjärv and Ivar Lubjak, 2007.



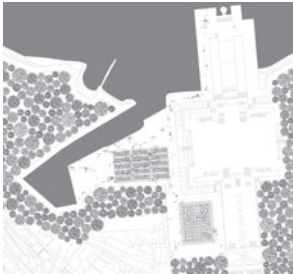
9. Noblessneri konkursi üks võidutöödest „Seasite“, Taani arhitektuuribüroo Hvidt & Mølgaard A/S, 2007.

Seasite, one of the winning entries of the Noblessner competition, Danish architectural bureau Hvidt & Mølgaard A/S, 2007.



10. Tallinna Linnavalitsuse hoone arhitektuurivõistluse võidutöö „Avalik küla“, Bjarke Ingels Group ApS Taanist. Arhitektid Bjarke Ingels ja Jakob Lange, 2008.

Winning entry, entitled Public Village, of the architectural competition for Tallinn's Municipal Government Building, Bjarke Ingels Group ApS from Denmark. Architects Bjarke Ingels and Jakob Lange, 2008.



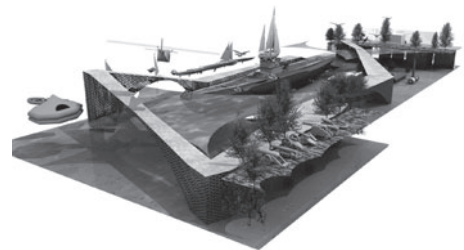
12. Europan 10 arhitektuurivõistluse võidutöö „Green Cement“ linnahalli, Kultuurikatla, tulevase linnavalitsuse hoone ja mere vahel. Võitjad XML Max Cohen De Lara (Holland) ja David Mulder (Holland).

Winning entry of the Europan 10 architectural competition entitled Green Cement between the Linnahall, the Cultural Boiler, the future municipal government building, and the sea. Winners XML Max Cohen De Lara (Holland) and David Mulder (Holland).



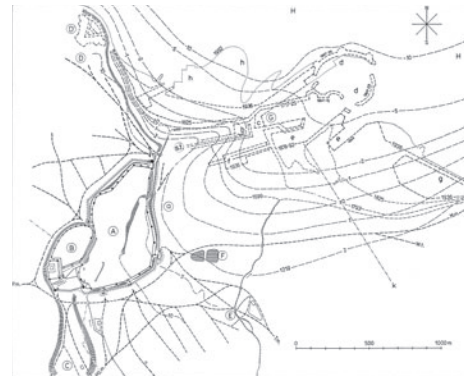
Logi tänava elamukompleks. Arhitektid Martin Aunin ja Martin Melioranski. Linnahalli ja sadama vahele plaanitava viie eksklusiivse kortermaja ja kogu ala hõlmava maaaluse parkla brutopindala on kokku 79 500 ruutmeetrit. Eelprojekt ja tööprojekt 2006–2009.

Logi street residential complex. Architects Martin Aunin and Martin Melioranski. The gross surface area of the five exclusive apartment buildings and the underground parking garage covering the entire area planned between the Linnahall and the harbour is 79 500 m² in total. Preliminary design project and working design project 2006-2009.



11. Uue meremuuseumi ekspositsiooni ettepanek poolavaliku ruumi osana endises vesilennukite angaaris. KOKO Arhitektid – Andrus Kõresaar, Margit Aule, Indrek Mikk, Margit Argus, Raivo Kotov, 2009.

Proposal for the new maritime museum exposition as part of semi-public space in the former seaplane hangar. KOKO Architects – Andrus Kõresaar, Margit Aule, Indrek Mikk, Margit Argus, Raivo Kotov, 2009.



Tallinna sadama (nn Vanasadama) ajalooline topograafiline areng 13.-20. sajandil.

Historical topographical evolution of Tallinn Harbour (the so-called Old Harbour) in the 13th-20th centuries.

(Zobel 2008: 87)

VESTLUS

Kaja Pae ja Tõnu Laigu

Kaja Pae: Praegu tundub Tallinnas ainus toimiv linnaehituslik suureskaalaline mõte olevat linna avamine merele. Kas merele avamine on Tallinnale linnaehitusliku kontseptsioonina piisav? Või on see maksimaalne suurem visioon, mida suudame jälgida? Merele avamise visioon on jäänud pigem struktuuralseks (kui ehk Kultuurikilomeetriga seonduvad programmid välja arvata) – kas sellele oleks vaja üldisemat programmi? Viimasel ajal on räägitud, et Tallinn vajab allakäiguspiraalset pääsemiseks tugevat visiooni. Kõneldes üldisemalt – praegu, pärast buumi ongi järelemõtlemise aeg – millised oleksid Tallinna võimalused ja olulisemad linnaruumi puudutavad küsimused?

Tõnu Laigu: Tallinna struktuur on välja kujunenud, samuti kui teistes Euroopa vanades linnades. Pean mere ja linna ühendamist siiski vaid muutuseks olemasoleva struktuuri sees. Linna mere äärde viimine on täna paratamatus, mille põhjuseks on tööstuse ja sadamatega seotud tootmise lahkumine mere äärest. Tootmine asendatakse avaliku ruumi, elamise ja äriga. See protsess ei leia praegu aset mitte ainult Tallinnas, vaid ka teistes sadamalinnades üle maailma. Meie valida on, millisel viisil seda protsessi suunata. See ongi visioonide ja kontseptsioonide teema. Kuna pole olemas kahte ühesugust linna, tuleb lahendused leida ise ja siinsamas.

On vähetõenäoline, et Tallinn kasvab lähitulevikus ekstensiivselt, mis eeldaks rahvastiku ja majanduse hüppelist kasvu. Seni, kuni pole selge, kui suureks võib Eesti või Tallinna rahvaarv kujuneda ülerahvastatud piirkondade migratsioonist tulenevalt, ei ole põhjust ka prognoosida Tallinna hoogsat ja kõikehõlmavat arengut. libe ja Eestisese rände abil linnade rahvaarvu suurendada pole seni õnnestunud. Kiired ühendused Euroopa ja Venemaaga, milleks ei saa olla kulukas õhustransport, võiksid tõenäoliselt tõsta Tallinna tähendust ja tähtsust. Reisimiseks kuluva aja lühenemine muudaks oluliselt Tallinna ja välisilma ning Tallinna ja teiste Eesti linnade suhteid ja ühtlasi suurendaks kõvasti Tallinna kasvupotentsiaali.

CONVERSATION

Kaja Pae and Tõnu Laigu

Kaja Pae: It seems that the only functioning large-scale urban construction idea in Tallinn is currently the idea of opening the city up to the sea. Is opening the city up to the sea sufficient for Tallinn as an urban construction concept? Or is this the maximum greater vision that we are capable of keeping track of? The vision of opening the city up to the sea has remained more of a structural vision (if we perhaps leave out programmes associated with the Kilometre of Culture) – would this require a more general programme? It has recently been said that Tallinn needs a strong vision to save it from descending in a downward spiral. Speaking more generally – now is the time to think things over after the boom – what would be Tallinn's opportunities and the more important issues related to urban space?

Tõnu Laigu: Tallinn's structure is established, as with other longevous cities in Europe. I nevertheless consider the connection of the sea to the city as merely a change within the existing structure. Taking the city to the seashore is inevitable nowadays. The reason for this is the departure from the seashore of industry and manufacturing connected with ports. Manufacturing is replaced by public space, residential and commercial use. This is so not only in Tallinn but also in other port cities all over the world. The way we do it is up to us. That is the theme of visions and concepts. Since there are no two identical cities, we have to find the solutions ourselves and here.

It is highly unlikely that Tallinn is going to grow extensively in the near future, which would presume a sharp increase in population and the economy. There is no reason to prognosticate Tallinn's brisk and comprehensive development as long as it is unclear how large Estonia's or Tallinn's population may become as a result of immigration from overpopulated regions of the world. Increasing the population of cities has not succeeded thus far through population growth and domestic migration within Estonia. Rapid connections to Europe and Russia, which cannot be expensive air transport, could probably increase Tallinn's importance and meaning.

Reducing the amount of time spent on location would significantly change relations between Tallinn and the world abroad and between Tallinn and other Estonian cities, and would at the same time significantly increase Tallinn's growth potential.

Tallinn's near future depends primarily on the capability to develop the city within its established structure. The consequences of the construction boom in Harju County cannot be viewed as the development of Tallinn. Technology parks and districts of private dwellings in the vicinity of Tallinn are issues related more to Estonia's urbanisation than to Tallinn's urban development, even though this phenomenon strongly influences the city as well. It is very likely that people will stay within the city limits in the near future and will look for stratifications and opportunities that have been unnoticeable or forgotten thus far, or that require reinterpretation. At the same time, people try to save time and energy. The working principle is the quality development of single, active locations, which in turn "start up" areas in their near vicinity. New, quality space will start to function as a network. This is the reason why the European Union supports only the improvement of the quality of the existing city in the development of urban regions, not the expansion of cities and also the creation of more rapid and convenient connections between cities. These last two principles are two sides of the same coin.

One more thought that occurs when you look at the hordes of tourists in Tallinn. Is this the kind of Tallinn that we wanted? The idea that Tallinn is merely a tourism city is horrifying. Cities where people live and work have always fascinated me. Those kinds of cities are real cities. Industry, manufacturing or logistics in their contemporary sense need to be developed in Tallinn in addition to soft values so that the buildings would not be hotels exclusively and that only tourists would not dominate on the streets. Life in the city has to include all facets of life, then it will be viable and engaging. The monotonous city has no future.

KP: Do you believe that the time is coming when soft values are starting to carry more weight in the city and the initiatives of non-profit organisations and the third sector are becoming more influential? Are we on the way

Tallinna lähitulevik sõltub eelkõige suutlikkusest linna arendada väljakujunenud struktuuri raames. Ehitusbuumi tulemusi Harjumaal ei saa lugeda Tallinna arenguks. Tehnopargid ja eramu- alad Tallinna lähistel on pigem Eesti linnastumise kui Tallinna linna arengu küsimused, kuigi see nähtus mõjutab tugevalt ka Tallinna. Lähitulevikus on vägagi tõenäoline, et jäädakse linna piiridesse ja otsitakse siit kihistusi ja võimalusi, mis on seni märkamata jäänud, unustatud või vajavad übermõtestamist; samuti püütakse säästa aega ja energiat. Töötavaks põhimõtteks on üksikute aktiivsete paikkondade kvaliteetne arendamine, mis omakorda „tõmbaksid käima“ nende lähialad. Uus kvaliteetruum hakkab toimima võrgustikuna. Sel põhjusel toetatakse Euroopa Liidu poolt linnaliste piirkondade arengus vaid olemasoleva linna kvaliteedi tõstmist, mitte aga linna laiendamist. Samuti toetatakse kiiremate ja mugavamate linnadevaheliste ühenduste loomist. Need kaks põhimõtet on ühe mündi kaks poolt.

Veel üks mõte tekib, vaadates Tallinnas turistide hulki. Kas sellist Tallinna me tahtsimegi? Idee sellest, et Tallinn on vaid turismilinn, mõjub õõvastavalt. Alati on mind paelunud linnad, kus elavad ning töötavad inimesed. Need linnad on pärislinnad. Selleks, et majad ei oleks vaid hotellid ning tänavatel ei domineeriks vaid turistid, tuleb Tallinnas lisaks pehmetele väärtustele arendada ka tööstust, tootmist ja logistikat nende tänapäevases mõttes. Elu linnas peab hõlmama kõiki elu tahke, siis on see elu jõuline ja kütkestav. Üheülbalisel linnal pole tulevikku.

KP: Kas sa usud, et on kätte jõudmas aeg, mil pehmed väärtused muutuvad linnas kaalukamaks ja MTÜde ning kolmanda sektori algatused mõjusamaks? Kas me oleme teel unitaarse urbanismi poole? Meie praeguses situatsioonis tuleb paljugi linna „inimkesksusest“ kodaniku- ja loomeinimeste algatustest, MTÜ-de tegevusest jne. Need kujutavad endast lokaalseid väikseid ettevõtmisi, kuigi annavad tunnistust, et kapital ei juhi linnaloomist päris vääramatult. Ka arenduskeskne planeerimine tegeleb linna fragmentidega. Kas selles situatsioonis on veel linna üldisele visioonile kohta ja kust see tekkida võiks? Ruumilisi arengukavasid küll koostatakse, aga sageli jäävadki need üldsõnalistena paberile. Kas siin ei võiks otsustavat kasu olla riigiarhitekti ametikoha loomisest, kes muuhulgas visioonide ja ruumiliste arengukavade rakedamist koordineeriks ja üle maa toimuvaid ruumilisi (kolmanda sektori algatatud) mikrotegevusi häälestaks?

TL: Inimesed organiseeruvad. Üheskoos arutamise tõstab inimeste teadlikkust, selgemaks saab, miks tegelikult linnas elatakse, täpsemalt osatakse kokku viia unistused ja tegelikkus, saadakse aru elukeskkonna väärtustest. See mõjutab tagasisideme kaudu linnaelu, samuti linna arendamist. Mida aeg edasi, seda häälekamaks elanikud muutuvad. Täna on inimesed linnateadlikumad kui näiteks uue vabariigi algusaegadel. See on loomulik demokraatlik protsess, mis on ka meie elukorralduse põhisisu. Sinnapoole liigutaksegi.

Kuid üsna sageli juhtub, et linn kõige üldisemas tähenduses sunnib inimesele oma rütmi ja loogika peale. Teisiti väljendudes: ühe paikkonna inimeste huvisid saab arvestada linna loogilises arengus vaid osaliselt. Ja kui ei saavutata kokkulepet, võib vaidlus lõppeda konfliktiga, mis tegelikult ei too kasu kummalegi poolele. Sellistel puhkudel võib elanike initsiatiiv ning koosolemise ja koostegutsemise joovastus kujuneda sotsiaalpoliitiliseks kemplemiseks, mille lahendamiseks väga head rohtu polegi. Täna tundub, et kes on kangem ja osavam, selle tahtmine jääb peale.

70

to unitary urbanism? The city's "people oriented" citizens' initiatives and initiatives from creative people, the work of non-profit organisations and other such groups contribute a great deal in our current situation. The latter are small local enterprises and bear witness to the fact that capital does not quite inescapably steer the creation of cities. Development-oriented planning also deals with fragments of the city. Is there still a place for a general vision of the city in this kind of situation and from where could this kind of vision emerge? Spatial development plans are indeed drawn up, but they frequently amount to no more than generalised words on paper. Could the creation of the position of a national architect be decisively useful in this respect? This national architect would among other things coordinate the implementation of visions and spatial development plans, and harmonise spatial micro-activities (initiated by the third sector) taking place throughout the country.

TL: People organise themselves. Discussing things together raises people's consciousness. It becomes clearer why people actually live in the city. People know how to bring dreams and reality together more precisely. People understand the values of the living environment. This affects urban life as feedback, and also affects the development of cities. Residents become more vocal as time goes on. People are more aware in terms of cities nowadays than they were during the early years of the new republic. That is the natural democratic process that is also the fundamental content of how our lives are ordered. That is the direction things are moving in.

Yet it happens quite often that the city in its most general sense forces its rhythm and logic on people. To put it another way, the interests of people in one neighbourhood can only be partially taken into account in the logical development of the city. If an agreement is not reached, the argument can culminate in conflict, which does not actually benefit either side. In such cases, the initiative of residents and the intoxication of being together and doing things together can turn into social-political wrangling. There is no real good antidote for resolving such wrangling. Nowadays it appears that the will of whoever is stronger and more proficient comes out on top.

70



MEREMUUSEUM

OLEMASOLEVAD MÕJUKAMAD OBJEKTID JA KATKESTATUD BASTIONIVÖÖND

PATAREI

LINNAHALL

KULTUURIKATEL

UUS
RAEKODA

KATKESTATUD
BASTIONIVÖÖND



R

I

REISISADAM

73

U

A

L

A

PÕHJAVÄIL

UUED TERVIKLIKUD LIIKUMISRUUMID

R

AKTIIVNE
RANNAALA

B

ÜHENDATUD
BASTIONID

E

AKTIIVNE
ESPLANAADI
SERV





K

KULTUURI -
KILOMEETER

75

P

PROMENAAD

LINNA AVANEMINE MERELE



SUVEL-
RAND

S

RANNA-
PARK

R

SUUR
TÕLL

T

K

KONTSERDID

K

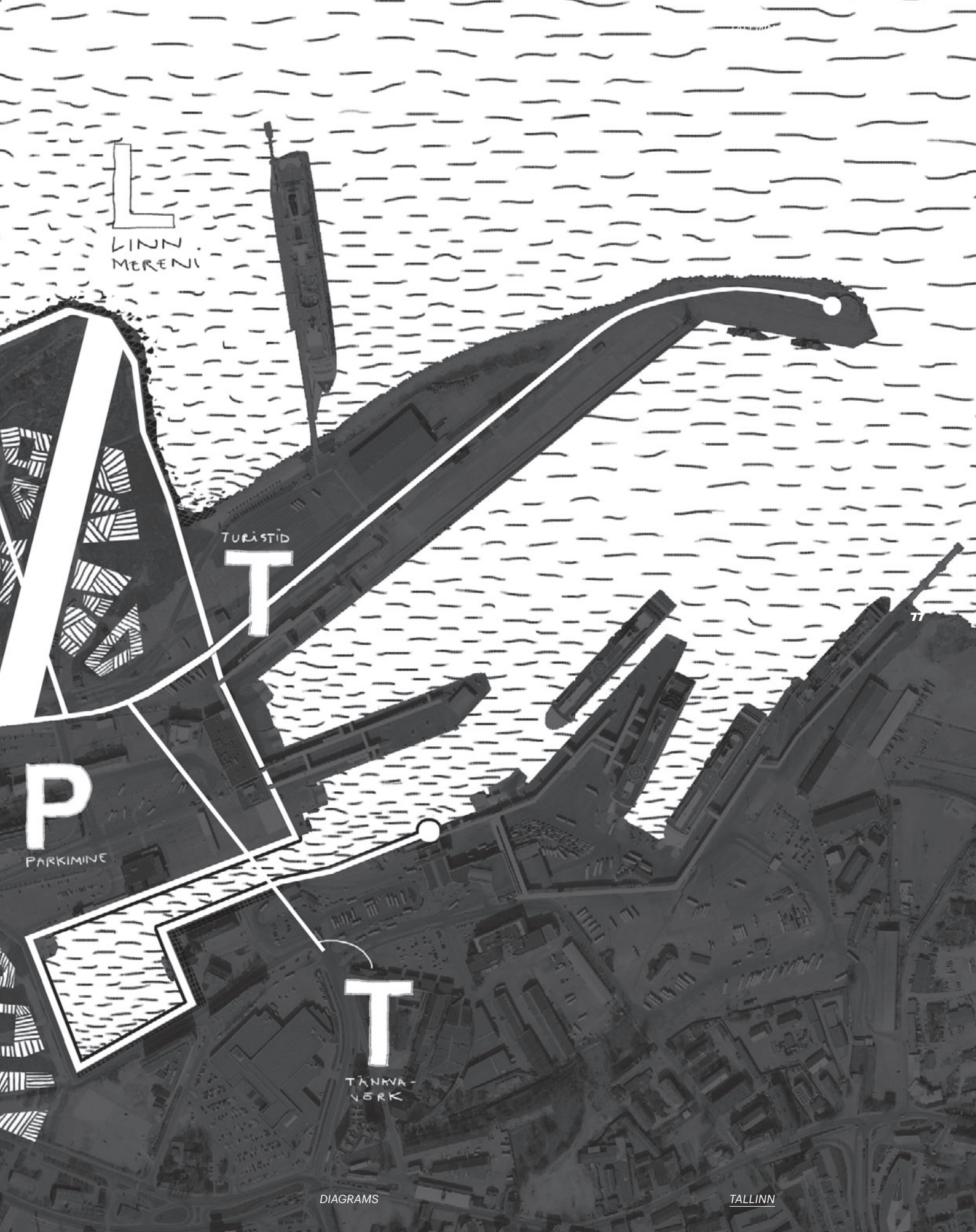
KALATURG

E

EKKM

V

VAADE-
PLATVORM



L
LINN
MERENI

TURISTID
T

P
PARKIMINE

T
TÄNNVA-
LÖRK

ETTEPANEKUD

Foorum: Tallinn

Kuupäev: 28. oktoober 2009

Teema Ettepanek

-
- BASTIONI VÖÖND** Bastionivööndi terviklikkus tuleks taastada.
Praegu magistraalina kavandatud Põhjaväil muuta Põhja-Esplanaadiks – inimsõbralikuks ja rahuliku liiklusega linnalikuks tänavaks.
Bastionivööndi välisperimeeter vajab selget piiritlemist ja aktiveerimist, oluline on kergliikluse küsimuse läbitöötamine.
Üle esplanaadi peavad viima laiad ülekäigulad (bastionivöönd ühendab vanalinna mereäärega).
-
- KULTUURI-KILOMEETER** Mereäärsele raudteetammile luua aastaks 2011 sündmuseruum, millega seotult tuleb võimaldada ajutisi ruumikasutusi – kultuuriüritusi jmt.
Füüsiliselt on see kergliikluskoridor.
Ruumi tuleb reserveerida alternatiivtranspordile.
Kultuurikilomeeter on paralleelruum rannapromenaadile – see toetab rannapromenaadi arengut.
-
- LINNA AVANEMINE MERELE** Tänavavõrk viia mereni, võimaldades ala erinevatel trajektooridel läbida.
Linn peab mere ääres olema inimõõduline ja elamiseks sobiv.
Elamispindu sisaldav hoonestus peaks olema kvartaalne.
-

**ETTEPANEKUTE EESMÄRGIKS ON TOIMIVA LINNASTRUKTUURI
ARENDAMINE MERENI.**

PROPOSALS

Forum: Tallinn

Date: 28 October 2009

Subject Proposal

BASTION BELT The integrity of the Bastion Belt should be restored.
The Põhjaväil, which is presently planned as an arterial road, should be converted into the North Esplanade – a people-friendly urban street with light traffic.
The outer perimeter of the Bastion Belt requires clearer delimitation and activation. Thorough analysis of the issue of non-motorised modes of transport is important.
Broad crossing areas must provide passage across the Esplanade (the Bastion Belt connects the Old Town to the seashore).

KILOMETRE OF CULTURE To create an event space on the railway embankment along the seashore by the year 2011 in connection with which temporary uses of space should be made possible – cultural events and other such happenings.
This is physically a corridor for non-motorised modes of transport.
Space should be reserved for alternative transportation.
The Kilometre of Culture is a parallel space to the Seaside Promenade – it supports the development of the Seaside Promenade.

OPENING OF THE CITY TO THE SEA Extension of the street network to the sea, enabling passage through the area along different trajectories.
Along the seashore, the city must be of human proportions and suitable for living.
Buildings containing residential space should be arranged in city blocks.

THE AIM OF THESE PROPOSALS IS TO DEVELOP AN EFFECTIVE URBAN STRUCTURE ALL THE WAY TO THE SEA.

RAKVERE

mõõtmelid
hoomatav linn
a city compre-
hensible by
dimensions

võrgustiku tüüpi
avalik ruum
Network-type
public space

orgaaniliselt
seotud igapäe-
vategevustega
Inseparably
connected with
everyday activi-
ties

vaatamisväär-
suseks on ühine
eluruum
space is also one
of the sights

kuidas tuua
kultuuriga
tagasi planeeri-
misses?
how to bring
dealing with
culture back into
planning?

paralleelsetest
ruumidest
koosnev linna-
struktuur
an urban struc-
ture consisting of
parallel spaces

linnadel on "põhi
alt ära"
our cities "bot-
tom has fallen
out"

planeerida
ehitisi, mitte
pitranguid
Planning builch-
ings, not restric-
tions

serva-alasid
saab väärtus-
tada
value of outskirts
areas can be
improved

hull linn
crazy city

asustus-
struktuuri sõlm-
punkt
junction of settle-
ment structure

kui maastik meid
ei suuna
if the landscape
does not direct
us

RAKVERE

TEEMA

Topic

Mis on väikese linna avalik ruum? Milliste liigutustega ja millises järjekorras linna arendada, et tugevdada Rakveret kui ajaloolist maakonnakeskust ja üht Eesti mastaabis olulist väikest linna?

What is public space in a small city? By which means to develop Rakvere, which is a historical county centre and belongs among important (small) cities of Estonia?

82

OSALESID

Participants

ERIC MARTIN DMD Architects, London

MIHKEL TÜÜR AB Kosmos

TOOMAS PAAVER Siseministeeriumi planeeringute osakond

KATRIN KOOV EKA linnamaastike osakond

KARLI LUIK AB Salto

RALF LÕOKE AB Salto

MARGIT MUTSO AB Eek & Mutso

ÜLAR MARK Eesti Arhitektuurikeskuse juhatuse esimees

RAUL JÄRG Rakvere peaarhitekt

KAJA PAE linnafoorumite eestvedaja

Linnapea **RANNAR VASSILJEV**, abilinnapea **KAIRIT PIHLAK**, linnavolikogu liige **RAINER MILTOP**, Rakvere Eragümnaasiumi direktor ja kultuurikorraldaja **ANNE NÕGU**, ettevõtja **ROMAN KUSMA**, linnavolikogu liige **HELI KIRSI**, Muinsuskaitseameti esindajad **MIRJAM ABEL** ja **ANNE KALDAM**, ajakirjanik **ILLAR MÖTTUS**, linnakodanik **MARTI KUUSIK**

Modereeris **TOOMAS TAMMIS** (EKA mahulise arhitektuuri õppetooli professor)

24.-25. november 2009









KINGSEPP





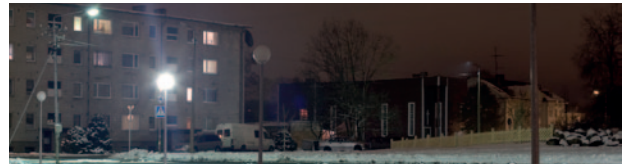
Sokate kodu



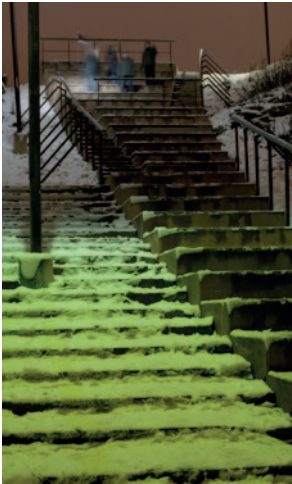
Kalevi Hall

88





90



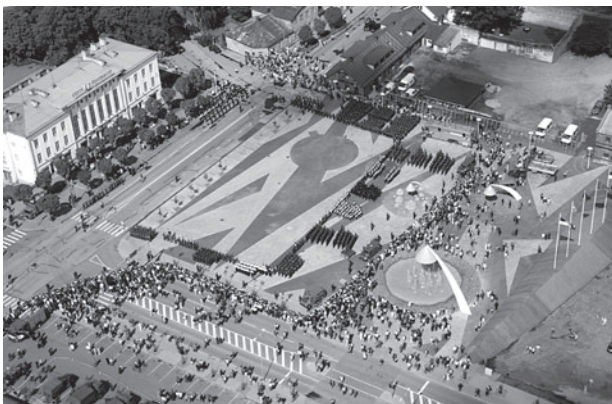
90





91

91



MIS ON VÄIKESE LINNA AVALIK RUUM?

Kaja Pae

Nii palju, kui väikeses linnas elamise kasuks on teadlikku valikut, on see valik pigem koduse, rahuliku ja võibolla isegi endassesüüvinud elustiili kasuks. Küsitluses (Emor 2004) on Rakveres elamise heade külgedena välja toodud linna inim-möödulisust – linn pole liiga suur ega liiga väike, pole anonüümne, kõik vajalik on käeulatuses.

Milline saaks ja võiks olla väikese linna avalik ruum? Oleks mõistlik arvata, et pole laia tarvidust anonüümse „enese näitamise ja teiste vaatamise tüüpi“ edvistamisruumi järele, mis piisava kriitilise inimmassiga linnade puhul on toimiv ja hädatarvilik, väikeses linnas aga on näod juba nähtud ja tuntud. Ilmselt ei saa väikese linna avalik ruum olla lihtsalt suurlinna väike koopia.

VÄIKESE LINNA AVALIK RUUM VÕIKS OLLA ORGAANILISELT SEOTUD IGAPÄEVASE ELUTEGEVUSEGA, ET ENESELE PIISAVAT PÕHJENDUST JA KASUTUST LEIDA.

Mitte väljaku-tüüpi, vaid pigem võrgustiku tüüpi, kus igapäevaselt käidavad kohad on ühendatud niisuguse ruumiga, mida on mõnus ja tore ka aeglasemalt (jalgsi või rattaga) läbida. See tähendab, et avaliku funktsiooniga ei oleks lihtsalt üksikud kohad – väljakud, pargid –, vaid et need kohad oleksid linlase igapäevakäikudes osavalt integreeritud. Tundub, et tarvidust ongi rahuliku tempoga, mõnusa ja koduse ruumi järgi, mida võiksid sõlmpunktidenä täiendada väikesed nutikad elemendid nagu Vallimäe trepp.

Küsitluses (samas) on Rakvere puudustena välja toodud, et „jalgratate parkimine on probleemne. Seda võiks propageerida. Just sellist tervislikku [elukeskkonda], et see on väikelinn, ma käin jala, ei pea kogu aeg autoga sõitma.“ Tänavate halb seisukord, tervislike eluviiside vähenemine

WHAT IS PUBLIC SPACE IN A SMALL CITY? RAKVERE'S CITY CENTRE

Kaja Pae

To the extent that living in a small city is a conscious decision, this choice is more in favour of a home-oriented, peaceful and perhaps even self-absorbed lifestyle. The human proportions of the city, the fact that it is not too big or too small, the fact that it is not anonymous and that all necessities are within easy reach are pointed out in the survey (Emor 2004) as the positive sides of living in Rakvere.

What could and should the public space of a small city be like? It would be prudent to think that there is no great need for anonymous space for showing off where you can put yourself on display and observe others, which is effective and indispensable in the case of cities with a sufficient critical mass of people (faces have already been seen and are familiar in a small city). Obviously, public space in a small city cannot simply be a small copy of public space in a big city.

Public space in a small city should be inseparably connected with the activities of everyday life in order to find sufficient justification and use for itself – public space that is organically connected with everyday activities.

It need not be like a public square, instead it should be more like a network where places that are in everyday use are connected with the kind of space that is also pleasant and fun to pass through more slowly (by foot or bicycle). This means that there are not simply a few places with public functions – squares and parks. Instead, they would be skilfully integrated into the daily errands of city residents. It seems that enjoyable and homelike space with a tranquil tempo is what is needed, with clever little elements like the Vallimäe Hill stairs supplementing them as junctions.

The survey points out Rakvere's shortcomings as, "Bicycle parking is a problem. This should be propagated. Precisely that kind of healthy lifestyle, that this is a small city, I go by foot, I don't have to drive a car all the time." The poor condition of the streets, insufficient propa-

gation of healthy lifestyles, and the large number of automobiles were identified as problems, all of which are in one way or another associated with moving about in the city. Rakvere decidedly needs the area of its city centre to be more passable by foot. This is why the urban forum should pay attention to Rakvere's city centre and the ways and possibilities for moving about in it.

SHIFTING THE STATUS OF THE CAPITAL OF VIRU COUNTY

Rakvere's population is presently about 17 000. The city's hinterland is relatively large (see also the diagrams in Toomas Paaver's article). How can it be put to work for the benefit of the city? Rakvere was for a long time considered the capital of Viru County. In the meantime, however, the government's regional policy plans emerged calling for the transfer of important governmental institutions from Rakvere to Jõhvi; it was also decided to build the concert hall in Jõhvi. Thus the fear of Rakvere residents "of being reduced to provincial status, left oscillating between Tallinn and Jõhvi, which reduces the city's attractiveness" as expressed in the survey is understandable.

City residents think that modernity is balanced well with respect for traditions in Rakvere. At the same time, they find that the city is open to new ways of thinking and espouses everything new very well. It would be appropriate to apply more synthesising thinking in considering Rakvere's public space, to add *this and that*, which could be effective in the case of a network-like public space.

References

Emor 2004. City of Rakvere Public Relations Campaign Base Study.
<http://www.rakvere.ee/index.php?main=207>
[2 February 2011]

propageerimine ja autode suur hulk olid nimetatud probleemid, mis on kõik ühel või teisel moel liikumisega seotud. Ilmselt on Rakveres tarvidus selle järele, et kesklinna kant oleks kõnnitavam. Seepärast võiks linnafoorum tähelepanu pöörata Rakvere linnasüdamele ja temas liikumise viisidele ja võimalustele.

VIRUMAA PEALINNA STAATUSE NIHKUMINE

Rakveres on hetkel umbes 17 000 elanikku. Linna tagamaa on võrdlemisi suur (vt ka Toomas Paaveri artikli jooniseid); kuidas see linna kasuks tööle saada? Rakveret peeti pikka aega Virumaa pealinnaks, vahepeal kerkisid aga üles riigi regionaalpoliitilised plaanid viia olulisi riigiasutusi Rakverest üle Jõhvi, kuhu otsustati ehitada ka kontserdimaja. Seetõttu on mõistetav küsitluses (samas) väljendatud rakverelaste kartus „jääda provintsiks, jääda Tallinna ja Jõhvi vahele pendeldama, mis vähendab linna atraktiivsust.“

Rakvere kohta arvavad linna elanikud, et seal valitseb hea tasakaal moodsuse ja traditsioonide austamise vahel. Samas leitakse, et linn on uutele mõtteviisidele avatud ja läheb kõige uuuga hästi kaasa. Rakvere avaliku ruumiga tegelemisel sobiks rakenda rohkem sünteesivat mõtlemist, liita *seda ja toda*, mis võrgustiku-taolise avaliku ruumi puhul võiks toimiv olla.

Viited

Emor 2004. Rakvere linna mainekujunduskampaania alusuuring.
<http://www.rakvere.ee/index.php?main=207> [vaadatud 2. veebruar 2011]

RAKVERE KESKUSED

Pole päris selge, kus on Rakvere keskus ja põhilised aktiivsused praegu. Vanalinn, Vallimägi ja kesklinn on eraldatud, turistid liiguvad Vallimäele maantee poolt, käivad linnusesest läbi ja kesklinna üldse ei jõuagi.

Ka Rakvere kesklinn on tühjenemas kaubanduskeskuste tõttu. Väiksed poed on Laialt ja Laada tänavalt kadunud – plaanisime Laada tänavale arendust, kus alumisel korrusel oluksid poed ja kõrgemal korterid, aga see ei realiseerunud.

Kesklinnast äri ja hiljem muude tegevusalade väljavalgumine on riigi üldine probleem. See toimub kõikjal, linn üksi ei saa midagi teha. See on riigiplaneerimise küsimus. Kui linna naabervald otsustab, et ehitame suure ostukeskuse oma territooriumile, ei saagi linn midagi parata. Seda küsimust pole lihtne lahendada. Lisaks ei tule maakonna inimesed enam linnakeskusesse, vaid käivad linna äärel asuvas kaubanduskeskuseses.

Küsimus, kuidas muuta kesklinna atraktiivsemaks ja mitte kaotada seal elu, on Rakvere jaoks hetkel väga tähtis. Mida teha, et noored Rakvere keskvaljakul aega veedaksid?

94 Ainult planeeringuliste otsustega on raske ärisid tagasi kesklinna tuua. Küll aga võib proovida inimesi tagasi tuua.

Kesklinna ruum toimib, kui seal on paljusid; õigemini paljusid ongi kesklinna ruum. Tavaline on järgmine tsükkel: kaubandus kolib välja, seejärel tühjeneb kesklinn ka teistest tegevustest, siis hakkab kesklinna tekkima aga noorte mõeldud meelelahutus. Kuid kesklinn peaks ka muid inimesi kokku tooma. See ruum peab olema tehtud nii kütkestavaks, et ta meelitaks inimesi linna elama. Rakvere on sellise suurusega linn, et ta võiks olla elamiseks väga mõnus.

Sarnaselt teistele väikestele Eesti linnadele kerkib küsimus, kuidas teha avaliku ruumi, mis on mõeldud vähestele inimestele? Sellega küsimusega seonduv ka (eelistatud) liikumisviiside küsimus.

Rakveres tundub üks kilomeeter pikk maa, kohalikud sõidavad väga palju autoga. Linna mõjukamad punktid (teater, linnus, keskus jne) pole üksteisele ega elamupiirkondadele lähedal. Tuleks proovida võimalikult palju avalikke ehitisi kesklinna rajada, et inimesed ikkagi keskusse tuua. Mul on kõhklused Seminarit tänava arendamise osas – kesklinnale tekib niiviisi konkurents veel juurde.

Rakvere on piisavalt suur selleks, et

VÄLJALÕIKEID TÖÖTOA ARUTELUDEST

Rakvere, 24.-25. november 2009

õhtul kesklinna jalutamine ei pruugi mõjuda loomulikuna. Seepärast võiksid olla ka kohalikud kesksed. Ilmselt ongi kõige olulisem erinevate tsentrite ideed arutada. Näiteks on praegu aktuaalne, kuhu ehitada „Tark Maja“ (mediateek ja Tallinna Ülikooli Rakvere kolledž).

Pärdi kontserdimaja tegemise aegu oli kogu aeg õhus teema, et Rakvere ei kannata välja kahte keskvaljakut. Ja nüüd me räägime Parkali platsi korrastamisest!

Vabaduse platsi, kuhu tuleb Pärdi muusikamaja, võiks mõtestada roheline platsina, mis ei peaks kindlasti konkureerima keskvaljakuga. Muusikamaja oleks piisavalt aktiivse kasutusega hoone, et muuta Vabaduse plats elavaks, uusi avalikke hooneid ei ole sinna juurde vaja.

Peaksimegi mõtlema lokaalsetest keskustest, mitte ülelinnalistest.

Mis puudutab mitme keskuse teemat, siis paratamatult seisavad raudteega ja Pärdi maja eraldi. Tallinnas näiteks oli ajalooliselt palju väikseid platse vanalinnas, millede ümbruses elas umbes 5000 inimest. Selle asemel, et teha üht ülivõimast keskust, teeme nõrgemaid keskusi, mis jaotab aktiivsuse laiali ja tekitab nende keskuste vahele võrgustiku. Valime näiteks viis kohta, mille ruum väärtustub. Sellist olukorda saab tekitada muidugi võrdlemisi pikas perspektiivis.

Me ei pea looma eraldi ruume turistidele ja elanikele. Barcelonas ongi vaatamisväärsuseks ühine eluruum. See, et inimestel on linnaruumis erinevad eesmärgid, ei tähenda, et linnaruum ei saaks kõigi jaoks toimiv olla.

Ärme ehitata Tarka Maja lolli kohta.

RAKVERE LINEAARNE STRUKTUUR

Struktuurilt on Rakverele iseloomulikud põhja-lõuna suunalised paralleelsed linnapiirkonnad, mis ristisuunas pole omavahel eriti ühendatud. See paralleel-linna struktuur on huvitav. Ei tahakski sinna vahele väga aktiivseid ida-lääne suunalisi ühendusi. Ida-lääne ühendused peaksid olema väiksed ja huvitavaid, nagu näiteks Vallimäe trepp.

Need lineaarjooned on tõesti huvitav omaette väärtus. Põnev on käia üht rida ja siis hüpata teisele reale. See on nagu oleksid tegelane filmis, kust on võimalik ümber hüpata teise filmi.

Tuleks rõhutada põhja-lõuna suunaliste alade erinevaid iseloomu ja märkida nende lokaalsed keskused. Ja need erinevad osa siis piha juurest-kinni kõita (kesklinna ühendada).

See lineaarsus on tõesti tähtis. Kui saaksime ka Soolikaoja uuesti lahti – see oleks väga intrigeeriv

avaliku ruumi projekt. Meil on mõõdetelt inimesele hoomatav linn. Rakverel on väikese hubase linnana suur potentsiaal.

Me loodame, et meist mõeldakse kui hullust linnast, kes teeb asju teisiti. Meil on ka näiteks punktlauapidu, Baltoscandal jmt üritused.

Rakvere võiks olla nagu Kopenhaageni keskosa, kus sõidetakse palju jalgrattaga. Ehitame Rakveres välja korraliku rattateede võrgustiku. Saaksime mõnusalat kogetava linna ja tõstaksime inimeste elukvaliteeti. Me tahame pöörane linn olla. Suur rattasõidu-projekt! Mitte väikesed mudatudused.

ELU

Inimesed mõtlevad, et nad elavad siin pigem kui maal. Nad ei taha mõelda mingist intensiivsest avalikust ruumist. Kohalikud ei märka tühjust, nad on sellega ajalooliselt harjunud.

Olen olnud mõned aastad Rakvere elanik. Ma olin enne harjunud teistsuguse tihedusega. Rakvere on väga kiiresti kasvanud, ta on muutumas linnaks ja pikaajaks elanikud vajavad sellega harjumiseks aega. Aga kui me püüaksime säilitada hõredust, mis linnas oli 20 aastat tagasi, oleksime linnade konkurentsist väljas. Linna tiheduse ja tihendamise küsimus on kommunikatiooni küsimus kohalikega. **94**

AVALIKU RUUMI ARENDAMINE

Millises järjekorras võiks linna arendada? Toome turistid spaa ette. Leiame turule koha. Loomme kõige sobivama ühenduse Pärdi maja ja keskvaljaku vahele. On kolm ala, mis tuleks omavahel ühendada: ajalooline kultuurikeskus, keskvaljak ja Pärdi maja. Töötasime ka multitsentrilise ideega, aga otsustasime, et need erinevad keskused tuleks ühendada "painutatud lineaarkeskuseks".

Kesklinnaga seotud rongijaam oleks väga tähtis. Rongiühendus toetaks ka rattasõidu arendamist. Ning juhul, kui teisteki linnades on raudteega kesklinnaga hästi ühendatud, käiks rong siis kesklinnast kesklinna.

Kolledž ja mediateek peaksid koos olema. See läbi tugevneks ka kaas-aegse kunsti seos Rakverega. Pärdi plats töötab ka ilma Targa Majata! Keskvaljakul on seda rohkem tarvis – et me ei viiks seal aktiivsust ära.

Kui arendaksime Pikka tänavat, toidaks see nii Vallimäge kui ka uut linna. Seal peaks asuma segafunktsioonid. Võibolla piisab Pika tänava puhul sellest, kui seal valgustus ja sillutus välja vahetada. Selleks on ka projekt juba olemas.

RAKVERE'S CENTRES

It is not quite clear where Rakvere's centre and primary active areas presently are. The Old Town, Vallimägi, and the city centre are separated. Tourists head for Vallimägi from the highway, visit the fortress and never even make it to the city centre.

Shopping centres are gradually draining the city centre. Small shops have disappeared from Lai and Laada streets – we planned to design a development for Laada Street where there would be shops on the lower storey and apartments on the higher storeys but that plan was not implemented.

The drainage of business and later other activities out of the city centre is a general problem throughout the country. This is taking place everywhere. The city cannot do anything about it on its own. This is an issue of national planning. If a city's neighbouring rural municipality decides to build a large shopping centre on its territory, the city cannot do anything about it. It is not easy to resolve this issue. Additionally, people from the rural municipality and the surrounding county will no longer come into the city centre. Instead, they go to the shopping centre at the edge of town.

95 The question of how to make the city centre more attractive and how not to lose urban life in the centre is very important for Rakvere at the moment. What can be done to get young people to spend time at the square in Rakvere's city centre?

It is difficult to bring businesses back to the city centre only by way of planning decisions. We can try to bring people back.

The space of the city centre functions if there is diversity; more properly speaking, diversity is the space of the city centre. The following cycle is typical: commerce moves out, thereafter other activities also drain out of the city centre, then entertainment either created by young people or intended for them starts springing up in the city centre. The city centre should still bring different people together. This space has to be made so captivating that it would attract people to come to live here. The size of Rakvere makes it a very pleasant city to live in.

Similarly to other small Estonian cities, the question arises of how we can create public space that is meant for small numbers of people? The question of (preferred) modes of transportation is also associated with this.

One kilometre seems like a long way here. The locals drive cars a great deal. The city's important places (the

EXCERPTS FROM WORKSHOP DISCUSSIONS

Rakvere, 24-25 November 2009

theatre, the fortress, the city centre, and so on) are not in close proximity to each other nor to the residential areas. We should try to build as many public buildings in the city centre as possible to ultimately bring people to the city centre. I have my doubts about developing Seminar Street – it would probably end up competing with the city centre.

Rakvere is big enough to keep people from walking to the city centre in the evening. That is why there should also be local centres. It is evidently most important to discuss the idea of different centres. For instance, the question of where to build the Intelligent Building (the media centre and the University of Tallinn Rakvere College) is presently topical.

As we were designing the Pärt concert building, the idea that Rakvere cannot support two central squares was always in the air. And now we're already talking about fixing up Parkal Square!

Vabaduse plats (Liberty Square), where Pärt's music hall will be built, should be interpreted as a green square that definitely should not compete with the Keskväljak (Central Square). The music hall will be a building that will be used actively enough to make Vabaduse plats a lively place.

Thus it would not be necessary to add further public buildings there.

We should think about local centres, not city-wide centres.

As far as the topic of several centres in the city is concerned, the railway station and the Pärt building inevitably stand apart. In Tallinn, for instance, there were historically many little squares in the Old Town, around which about 5000 people lived. Instead of creating one overwhelming place, let us create less imposing places that distribute activity throughout the city and create a network between them. Let us choose 5 places, for instance. Appreciation will increase for the space around those places. Naturally, this is a rather long-term perspective.

We shouldn't think that we need to create separate space for tourists and for residents. Common living space, which is also a very good space for living, is one of the sights in Barcelona. The fact that everyone wants different things from urban space does not rule out the possibility that it could function for everyone.

Let's not put the Intelligent Building in a stupid place.

RAKVERE'S LINEAR STRUCTURE

Parallel city districts running in a north-south direction that are not particularly interconnected in the perpendicular direction are characteristic of Rakvere's structure. This parallel city structure is interesting. In that respect, prevalent connections in the east-west direction are not even desirable.

These linear lines really are an interesting value. It is intriguing to walk along one row and then to hop onto the next row. Like a quick film where you can jump about.

I think that east-west connections should be small and interesting, like for instance the Vallimägi Stairs.

We emphasise the different characters of the areas running in the north-south direction and mark their local centres. And these different parts are then to be bound together at their centres.

We hope that we are thought of as a crazy city that does things differently. For instance, we also have the punk song festival, the Baltoscandal theatre festival, and many other events.

This linearity really is important. If we could open up Soolikaoja Brook again, that is a very intriguing public space project. We have a city that in terms of its dimensions is comprehensible for people. Rakvere has great potential as a small, cosy city.

In this sense, Rakvere could be like the central part of Copenhagen in that many people ride bicycles here.

We will build a proper network of bicycle paths in Rakvere. That would give us a city that could be pleasantly used and would improve the quality of life for people. We want to be a wild and crazy city. The Great Bicycle Ride Project! No minor changes.

LIVING

People think that they live here more like they would if they lived in the countryside. They do not want to think about some sort of more intense public space. The locals do not notice emptiness, they are historically used to it.

I have been a resident of Rakvere for a few years. I had previously been used to a different kind of density. Rakvere has grown very quickly. It is becoming a city and it takes time for long-standing residents to get used to that. If we were to try to preserve the sparseness that characterised the city 20 years ago, then we would be out of the competition between cities. The issue of the density of the city and its densification is a question of communication with the local residents.

DEVELOPMENT OF PUBLIC SPACE

95 In what order should we attend to things in the city? We bring tourists to the front door of the spa. We find a place for the open-air market. We find a connection between the Pärt building and the Keskväljak. There are three areas that need to be connected: the historical cultural centre, the Keskväljak, and the Pärt building. We worked with the idea of a multiple centre but we connected them into a curved linear centre.

It would be very important to connect the railway station to the city centre. Train connection would provide the bicycle with support. Furthermore, the train would go from city centre to city centre.

The college and media centre should be together. That would also strengthen the connection between contemporary art and Rakvere. Pärt Square will function just fine without the Intelligent Building as well! The Keskväljak needs it more – so that would not remove activeness from the area.

If we were to develop Pikk Street, that would nourish both Vallimägi as well as the new city. Mixed functions should be situated there. Perhaps it would be enough for that street if the lighting and pavement were to be replaced. A design project already exists for that.

RAKVERE – ÜKS EESTIMAA TUGISAMMASTEST

Toomas Paaver

Rakvere on linnafoorumitel käsitletud linnadest kõige väiksem (kui erandlik Tallinna satelliit Viimsi välja arvata). Foorumi teema oli lahti mõtestatud küsimusega „mis on väikese linna avalik ruum?“. Enne sellele küsimusele vastamist peaksime esmalt uurima, mida me üldse mõistame väikese linna all ja millist rolli mängivad keskmise suurusega või väikesed linnad Eestis.

Olles viimase aasta jooksul korraldanud uue üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ koostamist, olen märganud, et sarnane küsimus tekitab rohkelt vaidlusi erinevatel asustusstruktuuri puudutatavatel aruteludel. Millised peaksid olema Eesti peamised sõlmpunktid või tõmbekeskused? Misuguste linnade baasil ehitame üles Eestit ühendava transpordisüsteemi ja kuhu peaksid koonsuma olulisemad teenused?

Lihtne on joonistada välja neli niinimetatud regioonikeskust, mis asuksid Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Jõhvis. See lähenemisviis põhjustab Rakvere rahva hulgas alati teatavat ärevust. Kas on põhjust käsitleda Rakveret ühe juhusliku linnana Tallinna ja Jõhvi vahel või peaks talle omistama erilisema positsiooni? Hiljuti mobiilposioneerimise abil Tartu Ülikooli inimgeograafide poolt koostatud Regionaalne pendelrändeuring (Ahas jt 2010) näitab hästi, missugune tähtsus on Rakverel ja teistel temasarnastel linnadel. Kaartidel joonistuvad välja nende linnade ulatuslikud tagamaad, mis tähendab, et ühele osale riigi elanikkonnast on vastav linn peamiseks ühenduspunktiks ja kokkusaamiskohaks.

Loetlen Rakvere kõrvale veel mõned linnad: Viljandi, Kuressaare, Haapsalu, Võru. Sellesse ritta võib lisada ka piiriülese tagamaaga Valga ning kaksiklinna Paide-Türi. Selliste linnade olulisus või mitteolulisus on riigiplaneerimise töөрühmades seni lõpetamata teema. Eelnev loetelu

RAKVERE – A MAINSTAY OF ESTONIA

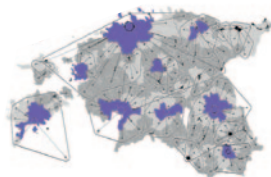
Toomas Paaver

Rakvere is the smallest of the cities considered at the urban forums (if we exclude the exception of Viimsi as a satellite of Tallinn). The meaning of the forum’s theme was analysed using the question, “What is public space in a small city?” Before answering this question, we should first examine what we mean by the term “small city” and what kind of role mid-sized or small cities play in Estonia.

Having worked over the past year on organising the drawing up of the new national spatial plan Estonia 2030+, I have noticed that this kind of question leads to plenty of arguments at discussions concerning different settlement structures. What should be Estonia’s main junctions or centres of attraction? What kind of cities form the base on which we will build up the transportation system to unite Estonia and where should we concentrate the more important services?

It is easy to delineate four so-called regional centres that would be located in Tallinn, Tartu, Pärnu and Jõhvi. This approach always causes a certain trepidation among the people of Rakvere. Is there reason to treat Rakvere as a random city between Tallinn and Jõhvi, or should it be ascribed a more distinct position? The Regional Commuter Travel Study (Ahas et al 2010) assembled recently by human geographers from the University of Tartu through the use of mobile positioning clearly demonstrates the importance of Rakvere and other similar cities. The extensive hinterlands of these cities are clearly outlined on maps. This means that the respective city is the primary point of connection and place for getting together for a part of the country’s population.

I enumerate a few more cities along with Rakvere: Viljandi, Kuressaare, Haapsalu, Võru. Valga with its hinterland across the border, and the twin city Paide-Türi can also be added to this list. The importance or unimportance of these kinds of cities is a topic that has not been thoroughly analysed thus far in national planning working groups. The above-mentioned list consists of historical county centres that are indeed



Elukoha ja tööaja ankur-punktide põhjal leitud keskused, linnaregioonid ja keskuste tagamaad.
Centres, municipal regions, and the hinterlands of centres determined on the basis of place of residence and working time anchor points.

(Ahas et al 2010: 167, figure 107)

smaller than Tallinn, Tartu and Pärnu, as well as Narva, which is a separate case, yet they have still remained the place where jobs and services are concentrated in their region. A new municipal region formed by Jõhvi and municipal districts of Kohtla-Järve has been added to this family during the 20th century. The enumeration of junctions can conditionally be extended to smaller county centres that originated on the basis of Soviet era regions (Põlva, Rapla, Kärdla, Jõgeva), and adding Põltsamaa as an exception. These towns nevertheless fall distinctly behind in terms of population.

The commuter travel study also compares the hinterlands of cities with the nearby hinterlands of Estonian cities as mapped out by Edgar Kant in 1935. The changes over the course of 75 years are rather small.

I do not know if the reason for this is the structures of roads that have evolved over time or the strength of historical memory, but the prestige of the old county centres is remarkably resilient.

According to the national spatial planning public debates, there is also no reason to think that this structure will change significantly in the near future. Just as the residents of Saaremaa will not start recognising Pärnu as their centre, so the residents of Western Viru County do not consider Jõhvi or Narva as their centre of attraction. The people's perception remains stronger than the perception of governmental authorities. The hinterlands of Pärnu and Jõhvi are limited to their counties. They are larger than other centres, which justifies the concentration of some governmental functions, yet it is not correct to refer to them as regional centres or to highlight them as junctions in the country's spatial settlement structure in a broader sense.

It would be reasonable to accentuate the municipal regional centres enumerated above as the main junctions of the settlement structure with the aim of creating a sustainable spatial structure for Estonia. Each one of them has been a mainstay for some area of Estonia throughout history and they have the prerequisites to continue in that role in the future as well. The urban forum dealt with Rakvere's space, but these kinds of principles should be thoroughly analysed in the local space and promoted by the government in every possible way in devel-

koosneb ajaloolistest maakonnakeskustest, mis on väiksemad küll Tallinnast, Tartust ja Pärnust, samuti omaetteolevast Narvast, kuid on jäänud ikkagi töökohtade ja teenuste koondumispunktiks omas piirkonnas. 20. sajandi jooksul on sellesse perre lisandunud Jõhvist ja Kohtla-Järve linnaosadest moodustuv uus linnaregioon. Tinglikult võib sõlmpunktide loetelu laiendada ka väiksematele, nõukogudeaegsete rajoonide baasil tekkinud maakonnakeskustele (Põlva, Rapla, Kärdla, Jõgeva), lisades ka erandliku Põltsamaa. Elanike arvu poolest jäävad need linnad siiski eristuvalt tahapoole.

Pendelrändeuring võrdleb linnade tagamaid ka näiteks Edgar Kanti poolt 1935. aastal kaardistatud Eesti linnade lähitagamaadega. Muutused on 75 aasta jooksul olnud üsna väikesed. Me ei tea, kas selle põhjuseks on aja jooksul kujunenud teedestruktuurid või ajaloolise mälu võimsus, aga

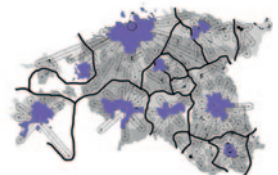
VANADE MAAKONNAKESKUSTE MÕJUKUSEL ON TÄHELEPANUVÄÄRNE PÜSIVUS.

Üleriigilise planeeringu avalike arutelude baasil pole ka mingit põhjust arvata, et see struktuur lähitulevikus oluliselt muutuks. Nii nagu saarlane ei hakka keskusena tunnustama Pärnut, ei pea ka Lääne-Virumaa elanik Jõhvit või Narvat enda tõmbekeskuseks. Rahva tunnetus jääb võimsamaks kui riigivõimu ettekujutused. Pärnu ja Jõhvi tagamaa piirdub oma maakonnaga. Nad on teistest keskustest suuremad, mis õigustab mõnede riigi funktsioonide sinna koondamist, kuid neid ei ole õige nimetada regioonikeskusteks ega esile tõsta riigi ruumilise asustusstruktuuri sõlmpunktidenä laiemas mõttes.

Eestile jätkusuutliku ruumilise struktuuri loomise eesmärgil oleks mõistlik rõhutada eelnevalt loetletud linnaregiooni keskusi kui asustusstruktuuri peamisi sõlmpunkte. Neist igaüks on läbi ajaloo olnud tugisambaks Eesti mingile piirkonnale ning nad omavad eeldusi olla selleks ka edaspidi. Linnafoorum tegeles küll Rakvere ruumiga, kuid sarnaseid põhimõtteid peaks kohalikus ruumis läbi analüüsima ning riigi poolt igaükselt soodustatama ka teiste sarnaste linnade avaliku ruumi arendamisel.

VÄIKESE LINNA VÄLJAKUTSED

Läänemeremaade planeerimiskoostöö käigus



Tööaja ankurpunktidega seotud tagamaade võrdlus Kanti tagamaadega (tähistatud jämeda pideva joonega).
Comparison of hinterlands connected to work time anchor points with Kant's hinterlands.

(Ahas et al 2010: 174, figure 112)

valminud ja 2009. aastal riikide poolt heaks kiidetud, ühiseid ruumilise arengu suundi määrav dokument „VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region“ ütleb muuhulgas, et tugevdada tuleb väikesi ja keskmise suurusega linnu. Eesmärgiks on selle kaudu vastukaalu seadmine elu koondumisele metropolidesse, linna-maa partnerluse tugevdamine ja maapiirkondade elujõu säilitamine.

Kas Rakveret ja temasarnaseid on üldse õige nimetada väikesteks linnadeks? Kuigi maailmast vaadatuna on Rakvere ilmselt lausa kääbuslinn, võib teda Eesti kontekstis julgelt nimetada keskmiseks, tavalise suurusega Eesti linnaks, üheskoos eelnimetatud Viljandi, Kuressaare, Haapsalu ja Võruga. Võibolla on siin väikeriik Eesti jaoks tegu ühe võimalusega muuta oma ruum maailmas nähtavamaks.

RÕHUTADES JUST IGA SELLISE RAKVERE-SARNASE LINNAKESE SPETSIALISEERUMIST JA RUUMILIST OMAPÄRA, MUUTUB RIIGI RUUM MITMEKESISEKS KOOSLUSEKS, KUS IGA SÕLMPUNKT-LINN SUUDAB PAKKUDA MIDAGI UUT JA ERILIST.

Suurriikides, nagu näiteks Poolas või Saksamaal, vaevalt suudetakse iga mõnekümnetuhandelise linna hallist keskmisest esile tõsta. Aga meie ei peaks sellist võimalust välistama. Piirkonnakeskuse linnaruumi nähtavus väljapoole ja selle üldine kvaliteet tõstavad kaudselt või otseselt ka kohapealset majanduslikku võimekust ning loovad ühe aluse ümbruse maapiirkondade elujõu püsimiseks.

Millised on väärtused, mille järgi hindame linnaruumi kvaliteeti riigi asustusstruktuuri sõlmpunktides? Loetledes mõned peamised:

- linna ruumiline eripära ja tugev identiteet
- sidus avalik kvaliteetruum kesklinnas
- linna ruumiline kompaktsus, kesklinna elurikkus ja tihedus
- mitmekesine teenuste ja töökohtade valik
- head ühendused oma tagamaaga
- kiired ja sagedased ühendused teiste riigisest sõlmpunktidega

Linnafoorum töö käigus püüti sedalaadi väärtusi konkreetse Rakvere ruumis realistlikul viisil lahti mõtestada ja ruumiliselt lahendada. Foorumil jaguneti kolmeks tööühmeks ning selle tulemusena valmis kolm visiooni, mis kokkuvõttes ei vastandu teineteisele, vaid pigem moodustavad üksteist täiendava terviku.

oping public space in other similar cities as well.

CHALLENGES OF A SMALL CITY

VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region is a document that determines directions of joint spatial development that was prepared in the course of planning cooperation between Baltic Sea countries and approved by the respective countries in 2009. This document states among other things that small and mid-sized cities need to be strengthened. The aim is to counterbalance in this way the concentration of life into metropolises, along with the strengthening of partnership between city and countryside, and preserving the vitality of rural regions.

Is it right to call Rakvere and other towns like it small cities at all? Even though Rakvere is obviously a dwarf city when looked at from a worldwide perspective, it can in the context of Estonia definitely be referred to as an average Estonian city of ordinary size together with the other previously mentioned cities.

Perhaps this is an opportunity for Estonia as a small country to make its space more visible in the world. Precisely by emphasizing the specialisation and spatial distinctness of this kind of small city similar to Rakvere, the entire country's space will become a diverse association where every junction city is capable of providing something new and special.

It would hardly be possible to lift each city with a population of some twenty thousand out of the mundane average in bigger countries like Poland or Germany. Yet we should not preclude this possibility. The external visibility of a regional centre's urban space and its overall quality indirectly or directly improve local economic efficiency and create a foundation for the lasting vitality of rural regions.

What are the values according to which we evaluate the quality of urban space in junctions of the country's settlement structure? To enumerate some of the primary values:

- the spatial distinctness and strong identity of a city
- coherent, quality public space in the city centre
- the city's spatial compactness, the density of the city centre and the richness of its vitality

- ▶ diverse selection of services and jobs
- ▶ good connections to its hinterland
- ▶ rapid and frequent connections to other junctions in the country

The work of the urban forum attempted to break down these kinds of values in a realistic manner in the specific space of Rakvere and to resolve them spatially. The forum was divided up into three working groups and three visions were completed as a result, which in the final analysis do not contradict each other but rather form a whole that complements one another.

VISION 1: SPATIAL UNITY AND DIVERSITY

The first vision focused primarily on finding Rakvere's spatial uniqueness, giving it prominence and accentuating it. An urban structure consisting of integral parallel spaces differentiated from one another evolved over the course of history through the combined effect of natural and constructed elements.

We can consider Vallimägi, the Old Town concentrated around Pikk Street that runs parallel to Vallimägi, thereafter the underground Soolikaoja Brook valley, then the park-like belt of sports facilities, and finally the promenade starting at the Keskväljak (Central Square) along with its extension in the direction of Seminari Street as complete spaces on their own.

If we move perpendicularly through these parallel spaces, we experience noticeable spatial variety. If we move lengthwise along these spaces, we perceive spatial unity. This should be considered a valuable attribute and a possibility. The preservation as well as the accentuation of the distinctness and unity of character of these spaces should be set as the objective of the development of the city's urban space, along with the creation of new connections in both the lengthwise and perpendicular directions.

The possibility of reopening up the Soolikaoja Brook as a diversifying element of the landscape to display the completeness of the valley was pointed out at the forum as an example of giving prominence to spatial distinctness.

VISION 2: COMPACT, QUALITY SPACE

The second vision seeks opportunities for concentrating active life, for creating urban space synergies, for amplifying existing strengths and in summary, for the formation

VISION 1: RUUMILINE ÜHTSUS JA MITMEKESISUS

Esimene visioon keskendus eelkõige Rakvere ruumilise omapära leidmisele, selle esiletoomisele ja rõhutamisele. Looduslike ja ehitatud elementide koosmõjul on ajaloo käigus kujunenud eristuvatest terviklikest paralleelsetest ruumidest koosnev linnastruktuur.

Omaette terviklike ruumidena võime vaadata Vallimäge, sellega paralleelset Pika tänava ümber koondunud vanalinna, seejärel maa-aluse Soolikaoja orgu, siis pargilikku spordiobjektide vööndit ning lõpuks keskväljakult algavat promenaadi koos pikendusega Seminari tänava suunas.

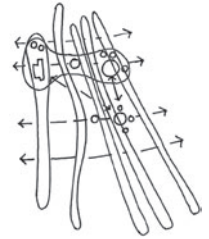
Liikudes risti läbi nende paralleelsete ruumide, kogeme märgatavat ruumilist vaheldusrikkust. Liikudes piki neid ruume, tunnetame ruumilist ühtsust. Seda tuleks pidada väärtuseks ja võimaluseks. Linnaruumi arengu eesmärgiks peaks seadma nende ruumide eripära ja iseloomu ühtsuse hoidmise, samuti rõhutamise ning uute ühenduste loomise nii piki- kui ristisuunas.

Ruumilise eripära väljatoomise näitena toodi foorumil välja võimalus taasavada Soolikaoja linnaruumi mitmekesistava ja oru terviklikkust eksponeeriva maastikuelemendina.

VISION 2: KOMPAKTNE KVALITEETRUUM

Teine visioon otsib võimalusi aktiivse elu kontsentreerimiseks, linnaruumi sünergiate loomiseks, olemasolevate tugevuste võimendamiseks ja kokkuvõttes ühtse kvaliteetruumi kujunemiseks. Aktiivne ruum ei saa katta suurt osa väikesest linnast. Inimesi on selleks liiga vähe. Väikeses linnas on eriti oluline valida avalikele suurobjektidele kõige paremad asukohad, et neid saaks siduda kõrgekvaliteedilise avaliku ruumiga.

Rakvere külalise jaoks on praegu keskseks piirkonnaks Vallimägi ja teatri ümbrus. Linnaelanike aktiivsem ruumikasutus on koondunud keskväljaku kanti, kus asuvad ka suuremad kaubandushooned, turg ja bussijaam. Need kaks linnaruumi osa võib võtta aktiivse linnaruumi arendamise alusteks. Pole põhjust tähtsamaid uusi avalikke objekte nendest kaugele ehitada, sest keskuses on tühja ruumi piisavalt. Rakvere kõige tähtsamad uued avalikud ehitised, nagu näiteks kavandatud nn Tark Maja (mis majutaks Tallinna Ülikooli Rak-



Esitletud esimese visiooni illustatsioon: Vertikaalsed jooned tähistavad erineva iseloomuga piklikke ruume, ristuvad nooled ühenduste avamise ja rõhutamise vajadust.

Illustration of the first vision presented: the vertical lines denote the elongated spaces with differing characters, the perpendicular arrows denote the need to open up and accentuate connections.

▶ [Lk / pp. 112](#)

vere kolledžit ja mediateeki), tuleks ehitada otse keskväljaku äärde.

Kahest aktiivsuspunktist kasvab välja vajadus ühe olulise ühenduslüli esiletõstmiseks Rakvere avalikus ruumis. Selleks lüliks on eelkõige Parkali tänav ja seda ümbritsev ruum. Viimase aja arendused (Aqua Spa ja Vallimäele viiv trepp) on selle koha juba avastanud ning seega on areng läinud õiges suunas. Parkali tänav tuleks arendada sisuliselt jalakäijate tänavaks, mis ühendab avaliku ruumi osad ühtseks arusaadavaks tervikuks.

Oluline on turistide ja linnaelanike liikumisruume võimalusel ühendada, sest avalik kvaliteetruum on suunatud mõlemale. Seepärast oleks mõistlik esimese käiguna tuua külaliste teekondade alguspunkt ehk turistibusside parkimiskohad aktiivse ruumi südame vahetusse lähedusse. Niiviisi rõhutame lihtsal viisil, et turist pole vaatamas mitte lihtsalt linnusevaremeid, vaid külastab Rakveret kui linna. Selline uus parkla peaks samal ajal olema maastiku ja linnaruumiga sulanduv originaalühendusega rajatis, eristudes levinud standard-asfaltplatsidest.

Et ühendada Rakvere aktiivne linnaruum võimalikult mugavalt teiste Eesti linnadega, on lisaks oluline kasutada lihtsat võimalust, muutes raudteejaama asukohta ja tuues selle teatritaguse haljasala lähedusse olemasoleval raudteel. See liigutus ei ole oluline mitte ainult Rakvere jaoks, vaid aitaks tugevdada Eesti terviklikku reisirongi-liikluse võrgustikku, lisades sellesse ühe olulise linna. Kvaliteetne, sage ja kiire linnadevaheline reisirongiliiklus paistab kujunevat Eesti ühistranspordisüsteemi selgrooks. Praegune kesklinnalikust ruumist tunnetuslikult eemal seisev jaam ei sobi enam selle perspektiiviga kokku.

Visiooni tulemusena formeerus terviklik vonkleva kujuga Rakvere kesklinna kvaliteetruum, mis ühendab ühest otsast raudteejaama ja teisest otsast linna peamised elamisrajoonid, luues meeldivaid teekondi ja tegevusvõimalusi pakkuva pingestatud ruumi nende vahele.

VISIOON 3: VANALINNA UUESTISÜND

Kolmas visioon nägi olulist võimalust Rakvere ajaloolises linnasüdamas ehk Pikka tänavat ümbritsevas ruumis, juhtides tähelepanu, et parim uute väärtuste loomise võimalus võib leiduda unustatud vanades väärtustes. Rakvere vanalin-

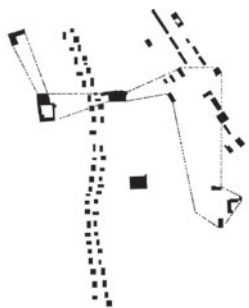
of a unified quality space. Active space cannot cover a large portion of a small city. There are too few people for this. In a small city, it is particularly important to choose the best locations for large public objects so that they can be connected between themselves by high quality public space.

Vallimägi and the area around the theatre presently constitute the central district for Rakvere's visitors. The more active use of space by city residents is concentrated in the area of the Keskväljak where larger commercial buildings, the market and the bus station are also located. There is no reason to build the more important new public objects far from them because there is enough empty space in the centre. Rakvere's most important new public buildings, like for instance the planned so called Intelligent Building (that would house the University of Tallinn's Rakvere College and a media centre) should be built right at the edge of the Keskväljak.

The need to give prominence to one important connecting link in Rakvere's public space develops from two points of activity. This link is first and foremost Parkali Street and the space surrounding it. Recent developments (Aqua Spa and the stairs leading to Vallimägi) have already discovered this place and thus development has gone in the right direction. Parkali Street should be developed into an essentially pedestrian street that connects the different parts of public space into a unified comprehensible whole.

It is important to connect the spaces where tourists and city residents move about because quality public space is intended for both. That is why it would make sense as a first step to bring the starting point of the itineraries of guests, in other words the parking spots for tourist buses into the direct proximity of the heart of the active space. Thus we accentuate in a simple way that the tourist is not simply looking at the ruins of a fortress, rather he is visiting Rakvere as a city. This kind of new parking area should at the same time be a structure that blends in with the landscape and the city space, in contrast with the widespread standard asphalt lots.

In order to connect Rakvere's active urban space as conveniently as possible to other Estonian cities, it is additionally important to use a simple possibility, changing the location of the railway station and bringing it into the proxim-



Esitletud teise visiooni illustatsioon.
Illustration of the second vision presented.

► Lk / pp. 115

ity of the green area behind the theatre on the existing railway. This move is important not only for Rakvere but it would also help to strengthen Estonia's entire passenger train traffic network by adding an important city to it. Quality, frequent and rapid intercity passenger train traffic appears to be evolving into the backbone of Estonia's public transportation system. The present station that according to perception stands apart from the space of the city centre no longer fits in with this perspective.

An integral Rakvere city centre quality space with a meandering shape was formed as a result of this vision, connecting the railway station at one end and the city's primary residential areas at the other end, and creating pleasant trajectories and positively charged space between them that offers opportunities for activities.

VISION 3: REBIRTH OF THE OLD TOWN

The third vision saw an important possibility in Rakvere's historical heart of the city, in other words in the space surrounding Pikk Street, directing attention to the idea that the best opportunity for creating new values may lie in forgotten old values. Rakvere's Old Town street has been preserved as a complete, dense space, yet active life has presently moved away from this area.

It is possible to bring activity back here by making use of the vacant rear areas of the elongated lots, building new buildings there intended for the public, and opening up different new connections. If in addition a new integral vision were to be created for the street space as well and this space is reconstructed into a pedestrian-friendly, cosy city street, then the co-effect of old and new may lead to a new quality. The location of Pikk Street between other public objects and active centres fosters its redevelopment into the heart of Rakvere once again.

In summary, the third vision presented essentially the same idea as the previous two visions in slightly different form and with somewhat differing points of emphasis.

A CITY FULL OF POWER

Rakvere uses the words "full of power" to advertise itself, interpreting its motto's content in the city's development plans as a cheerful attitude, a city of crazy, bold and unique ideas in

natänav on säilinud tervikliku tiheda ruumina, kuid aktiivne elu on sellest praegu eemale kandunud.

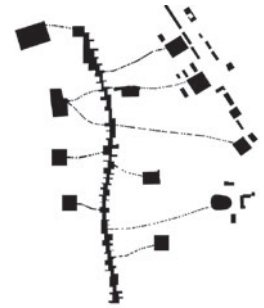
Aktiivsust on võimalik siia tagasi tuua piklike kruntide tühjade tagaosade kasutuselevõtu kaudu, ehitades sinna uusi avalikkusele suunatud hooneid ning avades erinevaid uusi ühendusi. Kui lisaks luua terviklik visioon ka tänavaruumi kohta ning rekonstrueerida see jalakäijasõbralikuks ödusaks linnatänavaks, siis võib vana ja uue koosmõjus jõuda uue kvaliteedini. Pika tänava asukoht teiste avalike objektide ja aktiivsete keskuste vahel soosib selle taaskujunemist Rakvere südameks.

Kokkuvõttes esitas kolmas visioon eelmistega olemuselt sama mõtte natuke teises vormis ja mõnevõrra teistsuguse rõhuasetusega.

VÄGE TÄIS LINN

Rakvere reklaamib end sõnadega „väge täis“, mõtestades oma arengukavades selle sisu kui rõõmsa hoiakuga, heas mõttes hullumeelsete, julgete ja omanäoliste ideede linna. Rakvere tahab olla uuenduslike kultuurisündmuste korraldaja, traditsiooniliste ning uute ja alternatiivsete nähtuste lõimija, vastandaja ja nendega eksperimenterija. See kehtib nii kultuurisündmuste kui ka linnapildis leiduva ja kavandatava kohta.

Kohalike ettevõtlike inimeste üksteisetundmine ja kiire otsustusvõime on väiksema linna eelised suurema linna anonüümsema asjaajamise ja bürokraatlikuma planeerimissüsteemi ees. Kui väike linn ei takerdu väikekodanlikku ettevaatlikusse ega kohalikku rivaalitemisse, siis võivad imed sündida. Rakvere linnafoorumi avalik arutelu andis selleks lootust. Arutelu oli üks avatumaid ja elavamaid foorumite sarjas. Kohalike ettevõtjate ja linnajuhtide osavõtlik ning soe suhtumine sisendas usku, et Rakvere väikelinna kohalik tahetjõud on tugev, linn on tõepoolest heas mõttes väge täis ja täiesti võimeline arendama avalikku ruumi võibolla isegi kiiremini ja kvaliteetsemalt kui mõni suurem ja rikkam linn. Rakvere on oma tegudega näidanud head eeskujut mitmetele teistele sarnast mõõtu Eesti linnadele ning loodetavasti jätkab samal kursil.



Esitletud kolmanda visiooni illustratsioon.
Illustration of the third vision presented.

► [Lk / pp. 113](#)

Viited

Ahas, Rein; Silm, Siiri; Leetmaa, Kadri jt 2010. Regionaalne pendelrändeuring. Lõpparuanne. http://www.siseministerium.ee/public/Regionaalse_pendelrandeuuringu_lopparuanne.pdf [vaadatud 2. veebruar 2011]

the positive sense of the word. Rakvere wants to be the organiser of innovative cultural events, to integrate and contrast traditional, new and alternative phenomena, and to experiment with them. This applies to both cultural events and to what is found and planned in the view of the city.

The familiarity with one another of enterprising local people and their ability to make quick decisions are the advantages of a smaller city over the anonymous running of affairs and more bureaucratic planning system of a larger city. If a small city does not get bogged down in middle class cautiousness or local rivalry, miracles can take place. Public discussion at the Rakvere Urban Forum gave hope for this. The discussion was one of the most open and lively discussions in the series of forums. The cordial and warm attitude of local entrepreneurs and municipal leaders instilled the belief that the local will-power of Rakvere as a small city is strong, the city truly is full of power in the positive sense of the word and entirely capable of developing public space, perhaps even more rapidly and with higher quality than some other larger and wealthier city. Rakvere has set a good example by its actions for several other Estonian cities of similar size and will hopefully continue to follow the same course.

References

Ahas, Rein; Silm, Siiri; Leetmaa, Kadri et al 2010. Regional Commuter Travel Study. Final Report. http://www.siseministerium.ee/public/Regionaalse_pendelrandeuuringu_lopparuanne.pdf [viewed on 2 February 2011]



103

103



VESTLUS

Kaja Pae ja Toomas Paaver

Kaja Pae: Kirjeldad väga sümpaatselt tarvidust pöörata linnaruumi küsimustele Eesti väiksemates linnades veelgi rohkem tähelepanu. On sul ettepanekuid, kuidas (lisaks linnavalitsuste planeerimisosakondades tehtavale tööle) nende väikeste keskuste linnaruumiga tegeleda, kuidas nende omapära ikkagi kasvatada? Väikestes linnades kipub ressursiga kitsas olema, hetkel võib kohati rääkida peaaegu nullvõimsusest. Konkreetselt Rakvere puhul imponeerivad mulle väikesed nutikad objektid nagu näiteks Vallimäe trepp. Kui oluline tundub selline minimaalsus sulle linnaruumis? Katsun selle kirjeldusega jõuda lähemale omapära küsimusele. Samas ma jagan su seisukohta, et väikelinnadega tegelemine (põhimõttel "keskmikud peavad tugevad olema") on üleriigiline küsimus ning vajab muutuste tekkeks jõulisemat lähenemist.

Päris huvitav on viide Edgar Kantile, kelle sõnul on vaatamata märkimisväärsetele haldusreformidele viimase kolmeveerandsajandi vältel Eesti linnade tagamaade struktuur püsinud võrdlemisi muutumatuna. Siin on nähtavasti oluline mõju kultuuril. Keskuste väärtusi näevad need, kellele nad on hingemööda. Rakvere ja Viljandi, mis on mulle tundunud musterväikelinnadena, korraldavad väga mõjukaid kultuuriüritusi, mis esiteks panevad nende ruumi elama ja teiseks muudavad linna koduseks, ka linna külalisele läbielatuks. Kokkuvõtvalt saab muidugi tegutseda väga erinevates skaalades ja viisidel, aga mis oleksid sinu meelest kõige tarvilikumad ja võimalikumad viisid väikelinnade ruumiga tegelemiseks?

Toomas Paaver: Eks kõige aluseks on inimesed, linnarahvas, nende oma tahtejõud ja fantaasia. Võimalusi on ju tegelikult palju, algatused muidugi peavad kohapealt tulema, aga riik saab oma eesmärgi seades ja investeringuid suunates kohapealset tahet igati soodustada. Usun ka ise sellesse, et väikse linna ruumis saab palju teha väikeste nutikate asjadega, aga realistlik pürgimus millegi suurema poole on samuti vajalik.

Lisaks mõtlen, et üldise arengu eesmärgil tuleks ühistranspordivõrku planeerida nii, et need niiöelda keskmised linnad, Eestimaa tugisambad, oleksid võrgustiku sõlmpunktid, mitte suuremate linnade ripatsid. Kui sõlmpunktide vahelised ühendused oleksid paremad, avarduksid inimeste

CONVERSATION

Kaja Pae and Toomas Paaver

Kaja Pae: You very congenially describe the need to pay even more attention to urban space issues in Estonia's smaller cities. Do you have proposals for how to deal with the urban space of those small centres, how to nevertheless cultivate their singularity (in addition to the work being done in municipal government planning departments)? Resources tend to be very limited in small cities. At the moment, we can in some places speak of almost zero capacity. Small but clever objects impress me in the specific case of Rakvere – like the Vallimäe Stairs, for instance. How important does this minimalism seem to be to you in urban space? I am hoping by way of this description to get closer to the question of uniqueness. At the same time, I share your feeling that dealing with small cities (according to the principle that the “average towns have to be strong”) is a nationwide issue that requires a more vigorous approach for changes to take place.

The reference to Edgar Kant is rather interesting, that regardless of significant administrative reforms over the course of the last three quarters of a century, the structure of the hinterlands of Estonian cities has remained relatively unchanged. Culture apparently has a significant effect in this respect. People who have an affinity for these centres see their values. Rakvere and Viljandi, which to me have seemed to be standard small cities, organise very effective cultural events in their urban space. In the first place, these events bring their space to life, and secondly, they make the city more homelike, even for visitors to the city who have experienced those events. In short, action can be taken on very different scales and in very different ways, or course, but what in your opinion would be the most necessary and feasible ways for working with space in small cities?

Toomas Paaver: People, city residents and their own will and fantasy are the basis for everything. There are actually very many possibilities. Initiatives, of course, have to be local but the government can foster local will in all sorts of ways by setting its objectives and directing

its investments. I myself also believe that much can be done in the space of a small city through small-scale and clever means, but realistic aspirations towards something bigger are also necessary.

I also think that the public transportation network should be planned with the objective of overall development so that those central cities, so to speak, the pillars of Estonia would be the junctions of the network and not the appendages of some larger city. If these kinds of connections between junctions would be better, people's options in choosing their place of residence and place of work would expand – medium-sized cities would gain a more diverse population and workforce, which all in all would increase the diversity of options for all.

One of the important principles in the Estonia 2030+ spatial development vision is the preservation of vitality everywhere in Estonia under the conditions of declining population, which could be realised by way of increasing freedom of choice in terms of place of residence and place of work. Convenient, frequent, fast, high quality and well-connected public transportation systems are a prerequisite for this. An abrupt improvement in the speed and quality of intercity rail connections has been adopted as the central direction of development.

Rakvere's location in the railroad network, for instance, offers good possibilities. It would not be extraordinarily difficult to develop our railroads to increase passenger rail speed to 160 km/h. If this kind of high-speed rail line were established between Tallinn and Narva, then Rakvere would likely be one of the few and at the same time important stops along the line. Rapid connection would make it possible to live in one city and work in another. In this way, Rakvere could acquire synergy with Tallinn, Jõhvi, Narva, Tapa and Kiviõli. In the local context, the existing railroad from Rakvere to the port town Kunda should not be forgotten. Considering that the railroad junction Tapa is located nearby, it is easy to create rapid connections in the direction of Tapa as well and from there onward to Riga and other destinations in Europe. Naturally, St. Petersburg should not be forgotten since it is the largest nearby centre of attraction in terms of population.

In the course of drawing up the nationwide

elu- ja töökohtade valikuvõimalused – keskmise suurusega linnad saaksid juurde mitmekesimat elanikkonda ja töajõudu, mis kokkuvõttes suurendab kõikide võimaluste paljusust.

Eesti 2030+ ruumilise arengu visiooni üks olulisi põhimõtteid ongi väheneva rahvastiku tingimustes kõikjal Eestis elujõu säilitamine, mis võiks realiseeruda elu- ja töökohtade valikuvabaduse suurendamise kaudu. Selle eelduseks on mugavad, sagedased, kiired, kvaliteetsed ja hästi seotud ühistranspordisüsteemid. Keskseks arengusuunaks on võetud linnadevahelise raudteeühenduse hüppeline kiiruse ja kvaliteedi tõus.

Rakverel näiteks on raudteevõrgustikus hea, võimalusipakkuv asukoht. Ei ole üle jõu käiv arendada meie raudteetransporti kiiruseni 160 kilomeetrit tunnis. Kui selline kiirrongiliin luua Tallinna ja Narva vahele, siis Rakvere on sel liinil ilmselt üks väheseid, aga olulisi peatuskohti. Kiire ühendus võimaldaks elamist ühes ja töötamist teises linnas. Niiviisi võiks Rakverel tekkida sünergia Tallinna, Jõhvi, Narva, Tapa ja Kiviõliga. Kohalikus kontekstis ei maksa unustada ka olemasolevat raudteed Rakverest sadamalinn Kunda. Arvestades, et läheduses asub raudteesõlm Tapa, on lihtne luua kiired ühendused ka Tartu suunal ning sealt edasi Riia ja muude Euroopa sihtpunktidega. Loomulikult ei tohiks unustada Peterburi, mis on rahvaarvult suurim lähedane tõmbekeskus.

Üleriigilise planeeringu koostamisel oleme leidnud, et rahvusvaheliste ühenduste kõrval on kõige murettekitavam olukord just maakonnakeskuste omavaheliste ühendustega, mida riik ei doteeri. On see loomulik, et Haapsalust Pärnusse käib üks buss nädalas? Või et Rakvere-Tartu liinil on üliaeglased bussid? Ühistranspordi ühendusi tuleks käsitleda üleriigilise avaliku ruumi olulise osana ja sõlmpunktide vahelise hea ühenduse hoidmine tuleks seada prioriteediks.

KP: Me rääkisime mitmetel foorumitel kesklinnade tihendamisest, see on hetkel kahtlemata aktuaalne. Aga mind on üha enam hakanud huvitama ala, mis väikelinnades pole kesklinnast kaugel – see on linna äär. Kui tahta säilitada maastiku kontrastsust (linna ja maa erisust) tuleks just sellele tähelepanu pöörata. Mulle pakuks tohutult huvi linnaäärtega tegelemise või nende "tihendamise" projektid. Räägid võimalustest linnade omanäolisemaks muutmisel. Sageli on just linnade ääred väga ühenäolised, nad on ühtlasi ka ajastu pragmaatilist nägu. Ent mõjuvad võõralt. Kas me peaksid

me need ääred kultuurile kodustama? Võibolla ei ole nende puhul niiväga tarviski võimsaid planeeringuid, vaid pragmaatilisusele mingi õrna kultuurikihi, mõtestuse või lepituse lisamist? Kui ääred oleksid kuidagi konkretiseeritud, aitaks see võibolla vältida ka linna laialivalgumist. Kas äärtega tegelemine tundub sulle kuidagi oluline või on hetkel muud küsimused Eesti linnades päevakohasemad?

TP: See on väga hea küsimus ja väga õige tähelepanek. Vohava valglinnastumise ajastul on see eriti aktuaalne. Vaevalt, et naudime ruumi, kus linnaääre moodustavad tööstuspargid ja põllukülad, mis segunevad ebamääraselt ja läbimõtlematult hajaasustuse ja loodusega. Kui inimene rajab oma kodu endisele põllule või metsaalale, siis ta eeldab, et kodulähedane mets jääb metsaks. Aga praegusel planeerimatus ajastul peab ta nõnda eeldades sageli pettuma.

Parimad näited linnaservadest on ju tegelikult veekogude kaldad, eriti mereääred. Linn ei saa mere peale nii kergesti valguda ja seetõttu moodustub mere äärde kontrastne serv, mille baasil saab tekkida sageli kõige kvaliteetsem ruum. Aga kui mere asemel on näiteks raba? Või mets, põld, luht? Ka neid serva-alasid saab väärtustada. Tartus näiteks tekitab Emajõe üleujutus kevadeti ajutiselt mereäärse mulje. Kui Annelinna poolt üleujutusala serva maapinna kõrguste ja aktiivsema avaliku ruumi abil konkreetsemaks muuta, saaksime ka selles servas luua tähelepanuväärset ruumilist kvaliteeti. Praegu pööravad mitmed uusehitised sinnapoole hoopis selja – see on minu meelest viga. Isegi üle tavalise põllu avaneb avarusetunne, mis võib olla teatav väärtus, kui põllu linnapoolne serv oleks teadlikult piiritletud. Üle metsa ei avane niisugust vaadet, kuid metsaserval on jälle omad väärtused. Võiksime tihe mini mõelda ka metsaäärte teadlikule avamisele ja väärtustamisele, samamoodi nagu mõtleme mereäärte avamisele.

Oli aeg, kui linnamüür kujundas selged ja konkreetsed linnaservad. On paratamatu, et tänapäeval linnad kasvavad. Nüüd tuleks linna kasvamist igakordselt hoolega ruumis läbi kaaluda, seades eesmärgiks tõsta linna ja looduse sünergia ning otsides alati parimat ruumilist lahendust.

KP: Jah, kujundlikult kõneldes on mul tunne, et me aina räägime kesklinnade tihendamisest, aga meie linnadel on "põhi alt ära" – kõik, mida me kesklinna panna püüame, voolab lõpuks põldudele laiali. Eesti maastik oma tasasusega laseb

plan, we have found that alongside international connections, the most disturbing situation is precisely the connections that are not government subsidised between county centres. Is it natural that there is one bus per week from Haapsalu to Pärnu? Or that extremely slow buses run on the Rakvere-Tartu route? Public transportation connections should be treated as an important part of nationwide public space and maintaining good connections between junctions should be set as a priority.

KP: We spoke at many forums about densifying city centres. That is definitely relevant at the moment. Yet an area that is not far from the city centre in small cities has started attracting my interest more and more – that is the outskirts of town. I would be extremely interested in projects that deal with the outskirts of cities or with “densifying” those areas. You speak about the possibilities for making cities more distinct. It is often exactly the outskirts of cities that are very much alike. At the same time, they also bear the pragmatic stamp of the times. Yet they seem foreign. Should we domesticate those outskirts in terms of culture? Perhaps grand plans are not really so necessary for these areas. Instead, perhaps the addition of some sort of thin cultural stratum, interpretation or reconciliation to pragmatism would be sufficient? If the outskirts are somehow specifically defined, perhaps that would also help to avoid urban sprawl. Does dealing with the outskirts appear to be somehow important to you or are other questions currently of greater interest in Estonian cities?

TP: That is actually a very good question and a very astute observation. It is particularly relevant in an age of rampant urban sprawl. It is hardly likely that we enjoy space where industrial parks and villages in fields form the outskirts of the city, indistinctly and ill-conceivedly blending in with low-density areas and nature. If a person builds his home on a former field or in a forested area, then he presumes that the forest near his home will remain a forest. Yet in the current era that is devoid of planning, such people often find themselves disappointed in this respect.

The best examples of this in the outskirts of the city are actually the shores of bodies of water, especially the seashore. The city cannot ex-

pand out onto the sea that easily and thus a contrasting edge is formed along the seashore on the basis of which the most high quality space can frequently evolve. But what if we are dealing with a swamp, for instance, instead of the sea? Or a forest, a field, or a marsh? The value of these outskirt areas can also be improved. The flooding caused by the Emajõgi River in Tartu each spring, for instance, temporarily creates a seaside impression. If the edge of the flood area on the Annelinn side of the river were to be more clearly defined by way of heights of the ground level and more active public space, we could create noteworthy spatial quality along that edge as well. Many new buildings currently turn their backs in that direction altogether – that is a mistake in my opinion. Even an ordinary field can create the feeling of wide-open space, which can be a certain value if the edge of the field nearest the city were to be consciously delineated. This kind of view does not open up over a forest but the forest edge has its own values. We could think more often about consciously opening up and enhancing appreciation of the edges of forests, much like we think about opening up the seashore.

There was a time when the city walls shaped clear and definite edges of cities. It is inevitable that cities grow nowadays. Now the growth of the city should be carefully considered in space at every instance. The set objective should be to increase the synergy between the city and nature and the best spatial solution should always be sought.

KP: Yes, figuratively speaking, I get the feeling that we constantly speak about densifying city centres but the “bottom has fallen out” from under our cities – no matter what we try to put in the city centre, it ultimately seeps out over the fields. The flatness of Estonia’s landscape mostly allows this sort of seepage to take place. We do not have the kind of intense landscape forms that would restrict the expansion of cities. Barcelona, for instance, is a city with highly regarded public space. It is located between mountains and the sea, and that makes all manner of sprawl difficult. If the landscape does not direct us or keep us in check so directly, then it initially seems that we should make more of an effort ourselves in planning, as if working “against the laws of nature”. In-

selles valgumisel enamasti sündida, meil ei ole nii intensiivseid maastikuvorme, mis linna piiraksid. Näiteks Barcelona, hinnatud avaliku ruumiga linn, asub mägede ja mere vahel ning igasugune voolamine on raskendatud. Kui maastik meid nii otseselt ei suuna ega ohjelda, siis tundub esialgu, et peaksime ise planeerimisega rohkem vaeva nägema, justkui “loodusseaduste vastu” tegutsedes. Pigem võiks planeerimistegevuses olla rohkem (väga) suureskaalalist maastiku- ja vastavas maastikus elamise tunnetust.

TP: Mõnel õnnestunud juhul aitab olemasolev maastik ise linnaservi vormida. Olen sellega töötanud näiteks Viljandis, kus planeerisime uut Järveotsa linnaosa, mis peaks tulevikus moodustama kvaliteetse lõpetuse tihedale keskkonnale. Viljandi tugev reljeef pakub eriti häid võimalusi linnaruumi lõpetusteks. Planeerisime läbi elamurajooni keskse promenaadi, mis viib inimese linnast loodusesse ja mille lõpus on ka võimalus ühiskondliku hoone rajamiseks. See võiks genereerida aktiivsust ja tegevusvõimalusi just linnaruumi ja looduse kokkupuutekoha juurde.

Muidugi puutusin linnaääre teemaga kokku ka Kuressaare linnaarhitekti töös viimase kinnisvarabuuri ajal. Kuressaare linna lääneservas on looduskaitsealade piirid aidanud selgemat linnaserva planeerida – seal on Põduste jõe luht ja Linnullahe kaitseala. Linna idaservas on aga pigem põllud ja isegi kui linnavalitsus soovinuks planeeringute abil selge linnaserva moodustada, siis väiksema haldussuutlikkusega vallavalitsus on lasknud linnal ikkagi põldudele ja kadastikesse valguda ning arusaadavat piiri pole tekkinud. Mõnevõrra on appi tulnud maakonna rohevõrgustiku teemaplaneering, mis kujundab teatavad piirid looduskaitse põhimõtteid silmas pidades.

Ma siiski ei arva, et looduskaitseliste argumentide abil linnaservade planeerimine oleks piisav.

Laialivalgivate arengute vastu aitaks linnadevaldade usaldav planeerimiskoostöö, mille suunas Kuressaares ja mõnel pool mujal nüüd juba liigutakse. Aga mulle tundub, et praeguse halduskorralduse juures ei piisa ka sellest. Oluline on riigipoolsete strateegiliste eesmärkide seadmine, nende elluviimise koordineerimine ja vajadusel ka omavalitsuste sihtotstarbeline rahaline toetamine asjakohaste ruumiliste lahenduste leidmisel. Maakondade planeeringutes võiks linnad ja teised asulad selgelt piiritleda. Seni on maakonnaplaneeringutes asustusalasid tähistatud üsna laiavalguva viirutusega, mis kokkuvõttes

asustuse arengut ei suuna. Ruumi kujunemisele avaldavad olulist mõju ka seaduste sõnastused. Olen teinud erinevaid õigusloomealaseid ettepanekuid, mille kohaselt võiks tänase mõiste "tiheasustusala" asemel kasutada mõistet "asula", viidates selgelt iga asula eristumise ja piiritlemise vajadusele. Tuleviku linnaäärte loomisel tuleb kuidagi hakkama saada seniste, väidetavalt õigustatud ootust loovate, kehtivate planeeringutega, mille põhjal on asustust planeeritud juba kümneid kordi rohkem hajali, kui tarvis on. Elanikke on meil vähe ja rahvastik kahaneb. Kui laseme buumiaegsetel planeeringutel edasi kehtida, siis ehitatakse planeeritust mingi osa välja, aga me ei teagi, kuhu tekib linnapiir. Võiks ju küsida – milleks siis üldse planeeringutega vaeva nähti? Nüüdsel järelemõtlemise ajal oleks tarvis riigi ja omavalitsuste poolt põlluarendajate ootuste suhtes üsna julma otsust. Sedalaadi otsuseid pole lihtne teha. Lõppkokkuvõttes on linnade kompaktse arengu ja kvaliteetsete linnaservade loomise nimel tarvis teha väga palju tööd. Kuna tegu on omavalitsuste piire ületava teemaga, siis peaks esimesed sammud astuma riik.

108

KP: Siin ilmneb, et ruumi planeerimine püüab mõjutada ja muuta seda, mis omavoolu teed minnes muutuks kas liialt monotoonseks või liialt heterogeenseks. Me räägime siin ennekõike sellest, et maastik säilitaks oma kõnekuse. Et ehitatud maastik ei muutuks ebainimliku vohamiseks, niisuguseks keskkonnaks, kus me end kultuursete ega ratsionaalsete olevustena enam ära ei tunne. Võib öelda, et ruumi planeerimine peab ära hoidma nii tähenduse kui ka tähendusetuse vohamist. Seetõttu on planeerimine ennekõike kultuuri valdkond, milles sisalduvad muuhulgas ratsionaalsed ja majanduslikud aspektid. Häda on aga selles, et need viimased on lihtsamini tuvastatavad ja mõõdetavad. Palju lihtsam on kogu planeerimistegevus nendele taandada. Tõdetakse, et nii kulukas tegevusvaldkond peab omama täielikku ressursilist vastutustunnet ja koguni, et seetõttu pole planeerimises kohta loomingu. Kas pole just vastupidi – et oma laiahaardelise mõju tõttu saab planeerimine olla vastutustundlik üksnes justniimelt kultuuriga tegeledes, olles loominguine? Keskendudes sellele, kuidas meie siin inimesed oleme, tegeledes tähendusega, sellega, mis meid inimlikult puudutab ja kõnetab?

Püüame sageli otsida teistest ratsionaalsetest distsipliinidest "tegelikke" ajendeid ruumi planeerimiseks, "päris põhjusi" või meetodeid. Praegu tundub mulle, et see on väär, me ei leia sealt "õigemaid" põhjusi ega vahendeid, me võime neist muidugi mõningast tuge leida, aga siiski peaksime ruumi planeerides lähtuma kultuurilistest ja loominguilistest kaalut-

stead, there should be more (very) large-scale perception of the landscape and of living in the respective landscape in planning.

TP: In some successful cases, the existing landscape itself helps to shape the edges of the city. I have worked with this in Viljandi, for instance, where we planned the new Järveots city district, which should in the future form a quality ending for the dense urban environment. Viljandi's strong relief offers particularly good opportunities for ending its urban space. We planned a central promenade through the residential district that takes people from the city into nature and at the end of which there is also the opportunity to build a public building. This could generate activity and opportunities for activities right at the place where the urban space and nature come into contact with each other.

Of course, I came into contact with the topic of the outskirts of the city through working as the Kuressaare City Architect during the last real estate boom. The boundaries of natural conservation areas at the western edge of the City of Kuressaare have helped to plan a clearer city limit – the Põduste River Marsh and the Linnulahe Conservation Area are there. On the eastern edge of the city, however, there are fields, and even if the municipal government would have wanted to delineate a clear city limit through planning, the neighbouring rural municipal government with less administrative capacity has still allowed the city to sprawl out into the fields and juniper thickets, and a discernible city limit has not emerged. The green network theme plan for the county has provided some degree of assistance by delineating certain boundaries similarly to natural conservation areas.

I nevertheless do not believe that planning the outskirts of cities by way of natural conservation arguments would be sufficient. Trustful cooperation in planning between cities and rural municipalities would help to prevent sprawling developments. Experiments in that direction are already being made now in Kuressaare and elsewhere. Yet it seems to me that even that is not sufficient under the current administrative system. Setting national strategic objectives, coordinating their implementation and if necessary, the financial support of local governments for specific purposes in the work of finding per-

108

inent spatial solutions is important. Cities and other settlements should be clearly delimited in county plans. Populated areas have thus far been marked on county plans by rather broadly diffused hatching, which in the final analysis does not give direction to the development of settlement. The wording of legislation also has an important effect on the evolution of space. I have made various proposals concerning the drafting of legislation, according to which the concept of "built-up area" should be used instead of the current term "densely populated area", referring clearly to the need for differentiating and delineating each built-up area. We have to somehow make do with the plans that are hitherto in effect that create supposedly justified expectations in creating the city outskirts of the future. According to such plans, settlement is planned at a level that is already tens of times greater than necessary. We have few inhabitants and the population is dwindling. If we allow boom era plans to continue in effect, then some portion of what has been planned will be built but we will not know where the boundary of the dense city will be. One could ask – why then was the trouble taken to draw up those plans in the first place? National and local governments need to make a rather ruthless decision now during the current time of deliberation regarding the expectations of developers of settlements in fields. It is not easy to make these kinds of decisions. Ultimately, there is a great deal of work to be done with the aim of the compact development of cities and the creation of quality outskirts of cities. Since this topic crosses the boundaries of local governments, the national government should take the first steps.

KP: Here it turns out that spatial planning strives to affect and change what would become either too monotonous or too heterogeneous if allowed to develop on its own. What this means first and foremost is that the landscape should retain its relevance. The constructed landscape should not start inhumanly running rampant and turning into the kind of environment where we would no longer recognise ourselves as cultural or rational beings. It can be said that spatial planning should prevent both meanings and meaninglessness from running rampant. Thus planning is a cul-

lustest (mis sisaldavad muuhulgas ka ratsionaalsust). Me ei peaks otsima teistest distsipliinidest meetodeid ega põhjendusi, või kui, siis vaid sedasama üldist kultuuri. Nagu eespool öeldud, kipub planeerimistegevus sageli taanduma kvantitatiivsete küsimustega tegelemisele, mida hetkel soodustab ka planeerimise seadusandlus. Kuidas me saaksime kultuuriga tegelemise tagasi planeerimisse? See on muidugi tohutult lai teemadering, aga kuna oled planeerimise seadusandlusega tegelema, siis kuidas sulle tundub, kas planeerimise seadusandlus saaks tegeleda kvaliteediga ja seda osaliseltki nõuda?

TP: Loomulikult on see võimalik. Selle, mida seaduses rõhutatakse, määrab eelkõige rahvaesindajate ja riigiametnike tahe ning tarkus. Praegune planeerimise seadus on kaldunud tugevasse formalismi. Peamine rõhk on suunatud menetlustoimingutele. Planeeringute sisulist külge puudutatakse väga formaalselt, mis muudab ka planeeringud formaalseks. Planeerimise kvaliteeti, kultuursust ja loominguilisust saab paremuse poole suunata mitmel viisil – tegijate pädevusnõudeid reguleerides, ruumilisi üldpõhimõtteid seades, avalikke huve kirjeldades, aga ka näiteks planeeringute ülesehitust mõistuspärasemalt korraldades.

Lisaks on mulle oma erinevates töökohtades hakanud silma üks suur ideoloogiline vastuolu erinevate tegijate mõtlemises, mis määrab palju. Kas planeeringutega tuleks kavandada pigem ehitisi või ehituspiiranguid? On juba peale kasvanud terve põlvkond planeerijaid, kes käsitlevadki hooneid kui mingit paratamatut reostust, millele tuleb seada eelkõige piiranguid. Selle mõtteviisi tulemus on paradoksaalsel kombel vastupidine eesmärgile. Vohavad põlluarendused on piirangute ideoloogia loogiline tagajärg. Põllul pole kedagi, keda ehitamine otseselt häiriks, piiranguid peaaegu puuduvad ja sinna on seetõttu kõige lihtsam midagi kiiresti planeerida. Seevastu tihe linnakeskkonnas on palju piiranguid, mistõttu planeerimine venib ja takerdub. Ma usun sellisesse mõtteviisi, mille järgi ehitisi tuleks planeerida parasjagu umbes nii palju kui vajalik või ainult natukene rohkem, valides nendele alati parimad asukohad.

Nii saab luua ka tasakaalu ja selged piirid linna, põllu ja looduse vahel. Kõik see oleks kokkuvõttes oluliselt jõulisem piirang, mis soosib kvaliteetruumi kujunemist. Ehitamise mõte on keskkonda paremaks kujundada, mitte reostada. Seepärast planeerigem ehitisi, mitte piiranguid.

Seda ideoloogiat on seaduste sõnastustega täiesti võimalik suunata. Esiialgu muidugi tuleb leppida sellega, et olemasolevate seaduste inerts on suur.

tural issue first and foremost, encompassing both rational and economical reasons, among other things. The problem, however, is that those latter reasons are more easily identified and measured, and it is much simpler to reduce the entire planning process to them. It is pointed out that such a costly field of activity must be possessed of a complete feeling of responsibility in terms of resources and that this is altogether why planning is not a place for creativity. Isn't the exact opposite true – that due to its extensive effect, planning can be responsible only by namely dealing with culture and by being creative, by dealing with how we people are here, by dealing with meaning, with what touches and speaks to us on a human level?

We often try to look for “actual” impulses for planning space, “real reasons” or methods from other rational disciplines. It currently seems to me that this is wrong. We will not find “more correct” reasons or means from such sources. We can, of course, draw a certain degree of support from them but we should nevertheless use cultural and creative considerations (that include rationality among other things) as the reference point in planning space. We should not look for methods or justifications from other disciplines. If anything, we should only look for that same general culture from such sources. As has been said above, planning often tends to be reduced to dealing with quantitative issues, and planning legislation also currently fosters this trend. How could we bring dealing with culture back into planning? This is, of course, an immense subject area but since you have worked in legislation governing planning, how do you see it? **Could legislation governing planning deal with quality and even demand quality to a certain extent?**

TP: Of course it is possible. It is primarily the will and astuteness of people's representatives and government officials that determines what is emphasised in legislation. Current planning legislation is strongly inclined towards formalism. The main emphasis is aimed at procedures. The content aspect of planning is dealt with very formally and this also makes plans formal. There are many ways to channel the quality, the cultured nature and creativity of planning towards improvement – by regulating the competence

requirements for planners, setting general spatial principles, describing public interests, but also by organising the structure of plans more rationally, for instance.

Additionally, at different jobs I have noticed one major contradiction in the thinking of different planners that determines a great deal. Should buildings or building restrictions be planned in plans? A whole generation of planners has already matured that treats buildings like some sort of unavoidable pollution for which restrictions must be set first and foremost. Paradoxically, the result of this way of thinking is the opposite of the objective. Rampant developments in fields are the logical consequence of the ideology of restrictions. Since there is nobody in the fields who would be directly disturbed by construction – there are practically no restrictions and thus it is easiest and fastest to plan something in such locations. On the other hand, there are many restrictions in dense urban environments, for which reason planning drags on and gets bogged down. I believe in the kind of way of thinking according to which about as many buildings as necessary and appropriate should be planned or only a little bit more, always choosing the best locations for them. In this way, balance and clear boundaries can also be created between the city, the fields and nature. All of this would in short be a significantly stronger restriction that favours the formation of quality space. The idea of building is to make the environment better, not to pollute it. This is why I advocate planning buildings, not restrictions. It is entirely possible to direct this ideology through the wording of legislation. Initially, of course, we have to put up with the fact that the inertia of existing legislation is great.

RAKVERE LINEAARSED RÜÜMID

RUUMILINE VISIOON 1

RAUDTEE

*Tuiski
Rakvere*

SOOLIKAOJA
ORG

KESKVÄLJAK JA
SEMINARITÄNAVA
SUUND

112

VALLIMÄGI

PÄRK JA
SPORT

*Linnalaan
Rakvere*

PIKK TÄNAV



RAKVERE LINEAARSED RUUMID RUUMILINE VISIOON 3

Pikk Tänav kuni kesklinna 2019

1. uued võimalused tohendumiseks
2. Olevad ja uued olulised objektid
3. Potentsiaalid arendamiseks



113

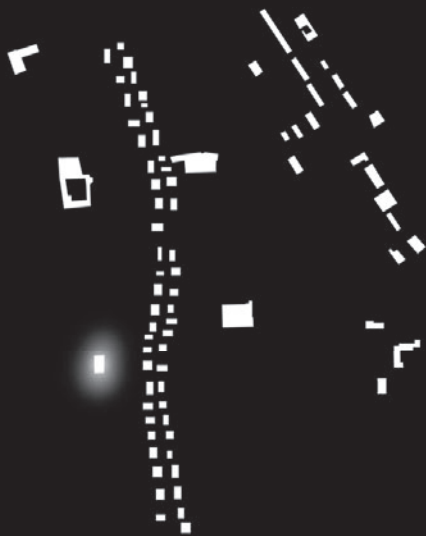
RAKVERE LINEAARSED RUUMID
RUUMILINE VISIOON 2



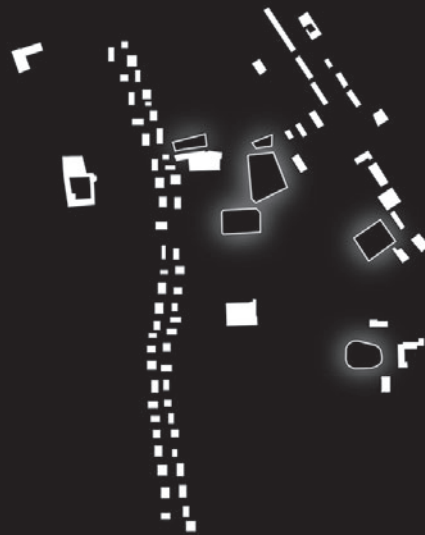
1. Olulised objektid
2. Esmased olulised ruumilised muudatused
 - a) parkimisplats
 - b) uus turg
 - c) Tantsu maja
 - d) muudatused kaubamaja
 - e) Päveli muusikamaja

3. Ühendus Päveli muusikamaja ja keskvalgaku vabak

114



4. Vahel kesklinna läänale
Uus lamulava

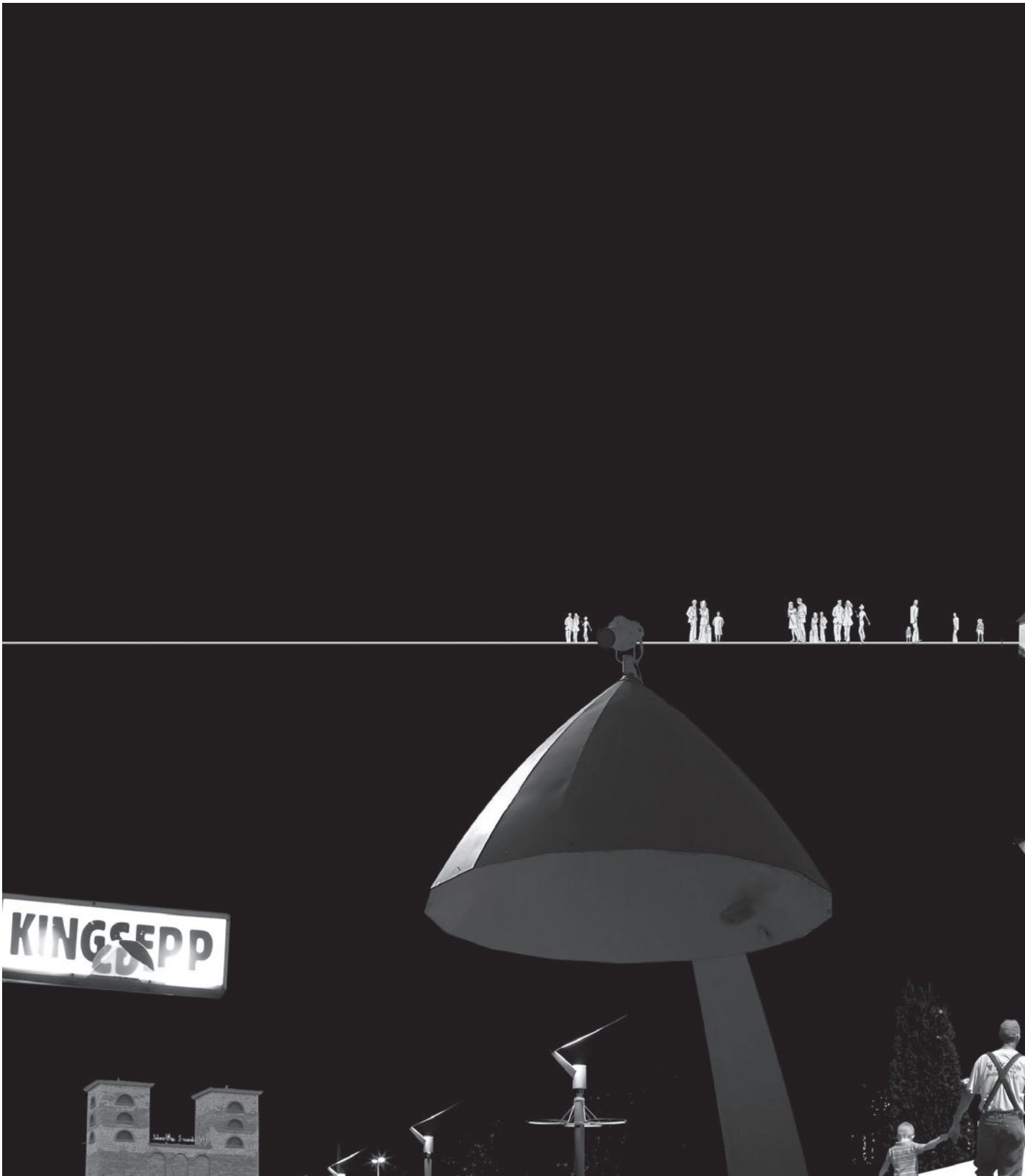


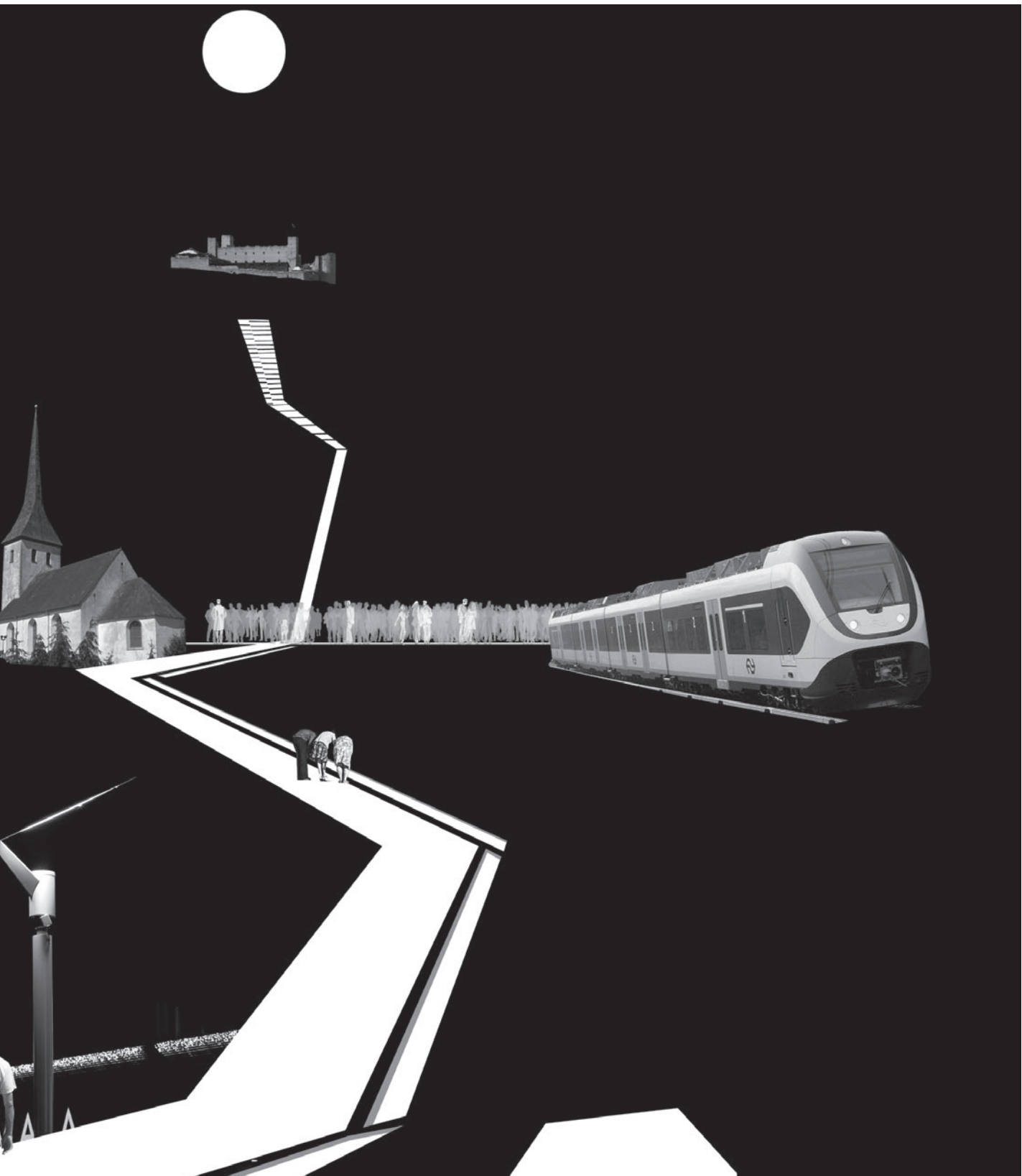
5. Avenuaalad lähimastes
etappides

RAKVERE LINEAARSED RUUMID RUUMILINE VISION 2

Painutatud Lineaarkeeskus







ETTEPANEKUD

Foorum: [Rakvere](#)Kuupäev: [25. november 2009](#)

Teema Ettepanek

**ESMA-
JÄRJEKORRAS
VAJALIKUD
TEGEVUSED**

„Targa Maja“ (mediateek+kolledž) ehitamine keskväljakule. Tark Maja hullu linna südames!
Turistide parkimiskoha rajamine Vallimäe kesklinna poolsele küljele (Aqua Spa ette).
Ühenduse loomine Vallimäe ja keskväljaku vahele piki Parkali tänavat.

**TEGEVUSED TEISES
ETAPIS**

Ühenduse loomine Pärdi muusikamaja ja keskväljaku vahele.
Soolikaoja avamine.
Pika tänava elustamine ja korrastamine.

**TEGEVUSED
KOLMANDAS ETAPIS**

Uue raudteejaama kesklinnale lähemale toomine ning nendevaheliste ühenduste loomine.
Seminari tänava telje korrastamine ja väljaehitamine.

PROPOSALS

Forum: Rakvere

Date: 25 November 2009

Subject Proposal

ACTIONS FIRST OF ALL

Construction of the Intelligent Building (media centre + college) at the Keskväljak. An intelligent building in the heart of a crazy city!
 A parking lot for tourists on the city centre side of Vallimägi (in front of Aqua Spa).
 Creation of a connection between Vallimägi and the Keskväljak along Parkal Street.

ACTIONS IN THE SECOND STAGE

Creation of a connection between the Pärt music hall and the Keskväljak.
 The opening of Soolikaoja Brook.
 Invigoration and fixing up of Pikk Street.

ACTIONS IN THE THIRD STAGE

To bring the new railway station closer to the city centre, creation of connections to it.
 To fix up and build up the Seminari Street axis.

NARVA

omaenda jõulisusega hädas
what to do with
its own vigour

tekstuuri loomine, susteemi algatamine
the creation of texture, the initiation of a system

iseloomu üleküllus
superabundance
of character

sotsiaalselt ja ruumiliselt omapärane linn
a socially and spatially unique city

mõistusega sellest linnast aru ei saa
this city cannot be understood using reason

arhitektuur, mis oleks ajal kohastumuslikult harunev ja arenev
architecture that would be an adaptively developing, branching out, and growing system in time.

narvalased elavad linnas, nagu elaksid maal
narva residents live in the city as if they were living in the countryside

protsessiutopia on siiski ainult katalüsaator
process utopia is nevertheless only a catalyst

Eesti linn kui robustne süsteem, mis katab ainult põhinvajadused
Estonian city as a robust system that covers the basic necessities only

inimesed pole linnaruumis
that there are no people in urban space

aktiivsus on see, mis on kvaliteet, mitte avalikkus
activeness is quality, not the state of being public

NARVA

TEEMA

Topic

Vaadeldakse aktuaalsete Narva piirkondade – Tallinna maantee, vanalinna, jõeääre, Peterburi maantee ja piiriületuspunkti omavahelisi suhteid, ühendusi ja ruumilisi omapärasid. Milliseid strateegiaid Narva linnaruumis kasutada?

Under study are important and problematic districts of Narva – Tallinn Highway, the Old Town, the river bank, St. Petersburg Road and border crossing area. Their relations, connections and spatial qualities are analyzed. Which strategies could be used in Narva?

122

OSALESID

Participants

SIIRI VALLNER Head Arhitektid

INDREK PEIL Head Arhitektid

KALLE KOMISSAROV EKA urbanistika osakond

ANNE HALLIK endine Narva peaarhitekt

TIIT SILD Tartu peaarhitekt

VERONIKA VALK ZIZI & YOYO

PEETER TAMBU Narva peaarhitekt

KAJA PAE linnafoorumite eestvedaja

Linnapea **TARMO TAMMISTE**, Narva muuseumi teadusdirektor **MERIKE IVASK**, Kreenholmi arendaja

JAANUS MIKK, Narva Kolledži juht **KATRI RAIK**, Narva Kolledži esindaja **JAANUS VILLIKO**,

Narva linnavalitsuse arendusosakonna juhataja **ANNE VEEVO**

Modereeris **ÜLAR MARK** (Eesti Arhitektuurikeskuse juhatuses esimees)

15.-16. detsember 2009



















130



130





PIIRNEMISED NARVAS

Kaja Pae

Narva on olnud “ehtsaimat sorti” piiriäärne linn – ta on elanud läbi mitmeid radikaalseid struktuuri-muutuseid. Erinevad kihistused on kattunud, aga mitte kõige edukamalt ühinenud või segunenud. Kuna ruumilised muutused on Narvas toimunud väga järsult (vanalinna kiire ülesehitamine Rootsi ajal, pommitamine, kiired taastamistööd nõukogude ajal), ei ole kihistustel õieti võimalust põimumiseks olnudki. Pole muidugi mingi uudis, et ruumilises mõttes sisaldab Narva äärmiselt ebataavalisi olukordi ja võimalusi nende rõhutamiseks. Samas valitseb Narvas justkui kahevahelolek ja ebaküpsus – linn on korruga jõuline ja ebamäärane, hoomatav, kuid mõistetamatu. Kõige täpsemalt öeldes omaenda jõulisusega hädas.

Linna erinevate piirkondade funktsioon ja olemus on olnud aja jooksul libisevad ja viinud hetkeseisuga suurel skaalal teatava iseloomutuseni.

LINNAFOORUMI ÜLDISEKS TEEMAKS ON HETKEL AKTUAALSETE NARVA PIIRKONDADEGA TEGELEMINE – TALLINNA TÄNAVA ÜMBRUS, PETERBURI TÄNAV, VANALINN, NARVA JÕE ÄÄR. MIS ON NENDE RUUMILISTEKS OMAPÄRADEKS KUIDAS NEID OMAPÄRASID RÕHUTADA, MIS TOIMUB NENDE PIIRKONDADE KOKKUPUUTEALADEL JA KUIDAS NAD OMAVAHEL ÜHENDATUD ON?

Kunagise arhitektuurivõrgustiku Ocean poolt tehtud Narva ruumilise uuringu kandvaks ideeks oli “abundance of connections”, mille sisu tundub täiesti ajakohane ka üheksa aastat hiljem. Samas on tõsi, et praeguseid kümnendeid arhitektuuris võib nimetada otseühenduste ajastuks. Ühenduste loomisest räägitakse pea igas ruumilises kontekstis ja projektis. Narva puhul on iseloomulik, et samavõrra tuleks silmas pidada piirkondade iseloomulikkuse rõhutamist ja nende iseloomu rikastamist. Seega tõstaksin “ühenduste ülekülluse” kõrvale ka “iseloomu ülekülluse” kui strateegia.



CROSSINGS IN NARVA

Kaja Pae

Narva has been a frontier city par excellence – it has gone through many radical changes in its structure. Different stratifications have overlapped but have not linked up or mixed all that successfully. Since spatial changes have taken place very abruptly in Narva (the rapid building of its Old Town during the period of Swedish rule, bombing, rapid restoration work in the era of Soviet rule), the city’s stratifications have not really even had the chance to intertwine. It is, of course, not news that there are extremely unusual situations in Narva in a spatial sense and possibilities for emphasising them. At the same time, it is as if hesitancy and immaturity rule in terms of space – it is simultaneously dynamic and indistinct, detectable but incomprehensible. Most precisely, it is perhaps at a loss for what to do with its own vigour.

The function and nature of the different districts of the city have been transient over time and have led to a certain characterisation in broad terms in the situation at the present moment.

The overall theme of the urban forum is the consideration of how to deal with districts of Narva that are topical at the moment – the area around Tallinn Street, St. Petersburg Street, the Old Town, and the Narva River bank. What are their spatial singularities, how can they be stressed, what takes place in the areas where they meet up, how are they connected with each other?

The central idea of the spatial study of Narva conducted some time ago by the Ocean architectural network was its abundance of connections. The content of this study appears to be entirely timely even now, nine years later. At the same time, it is true that the current decades in architecture can be referred to as the era of direct connections since the creation of connections is spoken of in practically every spatial context and project. In the case of Narva, it is characteristic that emphasis on the characteristic traits of the districts and the enrichment of their character should be borne in mind to the same extent. **Thus the “superabundance of character” would be raised as a strategy**

alongside the “superabundance of connections”.

Tallinn Highway is a street with public functions and residential buildings that has been rebuilt after the war and functions at the city’s main business street. The fact that the street is lined by a rather large number of concrete panel apartment buildings built in the Khrushchev era with typologies that are unusual for business enterprises makes the situation interesting.

A master plan is presently being drawn up for **the Old Town** to synthesise its three strata – the Old Town from the era of Swedish rule, the Khrushchev era apartment buildings, and the modern city that is being cultivated through the addition of buildings with public functions. In this way, it is hoped to achieve urban-style density and abundance. The most active force operating in the Old Town is Narva College, which in addition to its school building plans to build a dormitory in the Old Town as well. Considering the tendency in effect in some other Estonian towns to move school buildings out of the city centres, these plans are undoubtedly promising.

The question of **St. Petersburg Highway** is to a great extent undecided. A plan to transfer border crossing transit across the Narva River from the city centre to Vaivara rural municipality north of the city has been in the air for a long time. Ideas to allow border crossing via the Friendship Bridge for pedestrians only have emerged in recent times. This would force Narva residents wishing to cross the border by car to make a rather odd detour and would perhaps not be the most sensible solution in the interests of the vibrancy of the city centre. Presently, however, the border crossing zone is an unfortunate incision in terms of the Old Town, the area of the castle and the riverbank.

There is presently a design project for **the riverside promenade** that covers the segment of Jõe Street from Sadama Road to Raja Street. The future promenade will proceed along Pimeaed (which was built on the Victoria and Pax bastions after the demilitarisation of the fortifications), thus passing the Victoria, Pax and Justitia bastions and Narva’s Hermann Fortress. The promenade is planned as a rather typical fortified embankment with rest stops,

Tallinna maantee on sõjajärgselt uuesti välja ehitatud avalikke funktsioone ja eluhoonestust sisaldav tänav, mis funktsioneerib linna peaaritänavana. Huvitavaks teeb olukorra see, et tänavat ääristavad üsna suures osas äri jaoks ebatavalised hruštšovkad.

Vanalinna kohta on hetkel koostamisel üldplaneering, mis tegeleb kolme kihistuse sünteesiga – rootsiaegne vanalinn, hruštšovkad ja avalike funktsioonidega hooneid lisades kasvatatav moodne linn. Niiviisi loodetakse saavutada linnalist tihedust ja rikkalikust. Kõige aktiivsem vanalinnas toimetav jõud on Narva kolledž, kes lisaks õppehoonele plaanib vanalinna ka ühiselamu ehitamist. Pidades silmas mõneski Eesti linnas valitsevat tendentsi õppehooned kesklinnast välja kolida, on kahtlemata tegu lootustandvate plaanidega.

Peterburi maantee küsimus on suures osas lahtine. Üsna kaua aega on õhus olnud plaan viia piiri ületav transiit üle Narva jõe linnast põhja poole jäävasse Vaivara valda. Viimasel ajal on tekkinud mõtted võimaldada Sõpruse silla kaudu piiriületust ainult jalakäijatele, mis sunniks sõiduautodega piiri ületavaid narvalasi üsna veidrale ringile ja poleks kesklinna elususe huvides võibolla ka kõige mõistlikum lahendus. Praegu kujutab aga piiriületustsoon endast ebaõnnestunud sisselõiget vanalinna, linnuse piirkonna ja jõeääre suhtes.

Hetkel on olemas **jõeäärese promenaadi projekt**, mis on Jõe tänava lõik Sadama teest Raja tänavani. Tulev promenaad külgneb Pimeaiaga (rajati bastionitele Victoria ja Pax pärast kindlustuste demilitariseerimist) möödudes seega Victoria, Paxi ning Justitia bastonitest ja Narva Hermann linnusest. Promenaadi plaanitakse küllaltki tüüpilise kindlustatud kaldapealsena, mis sisaldab peatuskohti, välikohvikut, rattaparklat jmt. Promenaadi pikkuseks on orienteeruvalt 800 meetrit ja projekti heakskiitmisel plaanitakse ehitust ajavahemikku 2011 – 2013. Ka foorumiga samal ajal väldanud Joaoru konkurss, mida puudutav ala asub plaanitavast promenaadist lõunas ja külgneb jõega umbes 1000 meetri ulatuses, näeb alale ette puhke- ja meelelahutusfunktsioone (avaliku supelranna heakorrastamist, tervisesordialadega tegelemiseks võimaluste loomist ning suurte kultuuri- ja meelelahutusürituste korraldamiseks vajaliku infrastruktuuri rajamist). Joaoru on tundlik ja mitmekülgne koht (piirneb





Rahu 47a.
Rahu st 47a.

(Foto/Photo:
Peeter Tambu)

Natura 2000 linnu- ja loodushoiualaga ja külgneb Narva jõe kanjoni maastikukaitsealaga). Täna on Joaoru puhkealast ühes sellest põhja pool asuvate promenaadi, sadama ja Pimeaiaga saanud peamisi vaba aja veetmise alasid Narvas. Kui kaldäärse ala küsimusega on antud piirkonnas (promenaad ja Joaoru) küllaltki põhjalikult tegeletud, siis kas oleks jõeäärse ala avalikuks muutmine ka põhja ja lõuna pool aktuaalne, vähemalt terviserajana? Aktuaalsem on lõunasse jääv osa koos arhitektuuriliselt huvitava Kreenholmiga. Mida teha selle piirkonnaga? Kas jätkata lineaarset ja katkeamatut promenaadi projekti?

Kirjeldatud aktuaalsete Narva aladega osaliselt tegeletakse. On olemas erinevates etappides planeeringuid ja projekte, hetkel pole aga kindlust nende elluviimiseks, osalt ka sellepärast, et pole tegeletud nimetatud alade omavaheliste suhete ja ühenduste uurimisega. Seega võiks Narva linnafoorum mõtestada neid alasid just üldisemalt, uurida nende piirnemisi ja suhteid.

an outdoor café, a bicycle parking lot, and other such facilities. The length of the promenade is about 800 meters and if the project is approved, construction is planned to begin sometime between 2011–2013. The Joaoru competition that took place at the same time as the forum considers an area situated south of the planned promenade that is adjacent to the river for about 1000 meters. This competition also prescribes recreational and entertainment functions for the area (fixing up the public beach, the creation of facilities for outdoor exercise, and the building of the necessary infrastructure for organising large cultural and entertainment events). Joaoru is a sensitive and multifaceted place (it borders on the Natura natural conservational area with 2000 birds and it is adjacent to the Narva River Canyon landscape conservational area). Nowadays, the Joaoru recreational area and the promenade, port and Pimeaed situated north of it have become one of the main places for spending leisure time in Narva. While the question of the riverbank area in the given location (the promenade and Joaoru) has been quite thoroughly considered, would it be topical to turn the area along the river to the north and to the south into public areas as well, at least as an outdoor exercise path? The area south of the railroad along with the architecturally more interesting Kreenholm would be more topical – what should be done with this area – should the linear and uninterrupted promenade project be extended?

The topical areas of Narva that have been described are being dealt with partially – there are plans and projects at various stages of completion, yet at the moment, there is no certainty that they will be implemented, and this is also partially because the relationships and connections between these specified areas have not been studied. Thus the Narva urban forum should interpret these areas more generally and study their relationships and how they border on one another.



135

135

VÄLJALÕIKEID TÖÖTOA ARUTELUDEST

Narva, 15.-16. detsember 2009

Praegu on Narva keskus Tallinna maantee ja Kangelaste prospekti ristumiskohas. Narva kesklinn triivib ringi, ent linnavõim ei tegele selle küsimusega. Arengud linnaruumis jagunevad kaheks – kaubanduskeskuste ja Narva kolledžiga seonduv. Tehakse aina kaubanduskeskuste detailplaneeringuid, mille ümber tekkivale linnaruumile eriti tähelepanu ei pöörata. Kohalike jaoks on uus kaubanduskeskus aga suur sündmus: „Oh, nagu välismaal!“

Avalikust ruumist kõneldes – kõige olulisemad arengud ja aja veetmine toimuvad jõe ääres. Meil polegi üldse moodsat avalikku ruumi. Narvalane on väga kodukeskne.

Narvalased elavad linnas, nagu elaksid maal. Nad ei ole avatud ja temperamentsed vene inimesed, nad on venekeelsed eestlased. Narvalaste kultuuritaust on nii keeruline, et linnaplaneerimisosakonnas tuleb teha rohkem poliitilist kui arhitektitööd.

Eesti kodakondsusega on 44 protsenti elanikest, Vene kodakondsusega 33 protsenti, ülejäänud on kodakondsuseta.

Narva elanike arv väheneb aastas 1000–1500 võrra. Hetkel on Narvas 65 000 elanikku. Miks peaksid noored siia tagasi tulema? Tundub, et kultuuri on selleks liiga hõredalt.

Minu jaoks peab linn olema kodu. Narvalaste jaoks on pealinn Tallinn, president aga Putin – nii nad ütlevad. Linnasüda on laste ja noorte jaoks Statoil ja McDonalds. Külalistele näidatakse praegu Narva linnust, Kreenholmi, Raekoda, Aleksandri kirikut. Peeter Torop on kirjutanud, et Narva vajab uusi märke – olen nõus.

Traditsiooniline keskus – Peetri platsi piirkond ja praegune piiripunkt – on segase ruumilise struktuuriga. Linnal puudub praegu keskne osa. Tallinna maantee ja jõeääre ristumise piirkond võiks olla üks huvitavamaid, kus erinevad Narva iseloomud ja ruumilised eripärad kohtuvad.

Et ettevõtlus Narvas toimiks, tuleks avada piir. Avada jõeallas. Kreenholmi rekonstrueerimise projekt on

üks suurimaid Eesti kinnisvaras. Piiri avanedes võiks Narvast saada üks võimsamaid Eesti linnasid. Venemaa lühiajaline viisavabadus Euroopa Liiduga oleks Narva ja Kreenholmi arengu seisukohast ülimalt tarvilik. Siis oleks Narva-Peterburi lähiregiooni elanikkonnal, mille suurus on umbes 5 miljonit, siinse ettevõtluse jaoks reaalne tähendus.

Narvas on probleemiks, et inimesed pole linnaruumis. On vaja nad välja tuua.

Pargid pole siin kuigi populaarsed – kõigil on aiamaad, kuhu minna. Spordivõimaluste loomine on aktuaalsem.

ja 1500 täienduskoolitustel osalejat. Uus kolledž toob vanalinna ilmselgelt palju inimesi – me vajame enda ümber ka muud keskkonda kui praegune magala. Loodetavalt kolledž ärgitab enda ümber elu.

Vanalinna vastu on ettevõtjatel küll huvi, ent see huvi võib raugeda vanalinna ehitustingimuste ja arheoloogiliste kaevetööde nõude tõttu. Lisaks on vanalinna hruštšovkad praegu ühed korralikumad hooned Narvas.

Linnal pole mingit võimalust soodustuste abil kontrollida, kus inimesed elavad – maa kuulub siin riigile.

Vanalinnas liikumine ei toimi võrgustikuna – pole valida alternatiivsete trajektoore vahel.

Vanalinn on praegu ikkagi äärelinn. Ta on tõesti kinnine – vanalinn tuleks avada.

Neid barjääre pole lihtne kaotada. Äkki mõtleksimegi vanalinnast kui saarest?

VÄIKESED MUUDATUSED

Praegu peaks tegema lühiajalisi asju – et inimesed hakkaksid näiteks rohkem rattaga sõitma. Projekte on palju, raha vähe. Oleks vaja inimestele terviklik linnapilt kujundada. See linn pole nii suur, et seda hoomata ei suudaks.

Kõige tähtsam on võib-olla ikkagi see, kuidas inimesi kokku tuua. Tegeleme väikeste asjadega. Narva võiks tuua vaba olemist ja kergust. Mul haakis see mõte, et „Narva on oma jõulisusega hädas“. Siin on tohtud mürakad, tahaks kergust.

Tirana linnapea (kes on kunstnik) lasi jagada linnaelanikele värvi, et nad värviks ära oma majad. Korteriabrid hakkasid värvimise käigus suhtlema ja nõnda hakkas tekkima kogukondlikkus.

Äkki peaksime siin erinevalt Tallinna foorumist paiskama õhku palju erinevaid väikeseid mõtteid?

Kui 1. mai kätte jõuab, sõidavad kõik daatšadesse. Daatšad on meie omapära, las nad olla puutumata, nad on huvitavad.

Narvalased armastavad väikeseid poode nagu keldripoed ja korteripoed, mis on vaatamata kaubanduskeskuste ilmumisele kõik elus.

Mõistusega sellest linnast aru ei saa. Eks siis peab armastama.

Narvas pole kohvikukultuuri, pole korralikku raamatupoodigi. Meil (Narva kolledžis) on 650 üliõpilast

EXCERPTS FROM WORKSHOP DISCUSSIONS

Narva, 15-16 December 2009

The centre of Narva is presently the intersection of Tallinn Highway and Kangelaste Avenue. Narva's city centre drifts about but the municipal government does not deal with the issue. Developments in the city's urban space are divided in two – those associated with shopping centres and those associated with Narva College. Ever more detailed master plans are worked out for shopping centres while no particular attention is paid to the city space that emerges around those shopping centres. Each new shopping centre, however, is a major event for local residents: "Oh, just like abroad!"

Speaking about public space – the most important developments and spending of leisure time takes place on the banks of the river. We do not have any modern public space at all. Narva residents are very domesticated.

Narva residents live in the city as if they were living in the countryside. They are not open, temperamental Russians but rather Russian-speaking Estonians. The cultural background in Narva is so complicated that more political work has to be done in the municipal planning department than architectural work.

A total of 44% of the population has Estonian citizenship, 33% has Russian citizenship and the remainder are stateless.

137

The population of Narva is decreasing by 1000–1500 people per year. Narva presently has a population of 65 000. Why should young people come back here? It seems that culture here is too scant for that.

As far as I'm concerned, the city should be home. For residents of Narva, the capital is Tallinn but the president is Putin – so they say. The heart of the city as far as children and young people are concerned is Statoil and MacDonald's. Nowadays, visitors are shown Narva Fortress, Kreenholm, the town hall, and the Church of St. Alexander. Peeter Torop has written that Narva needs new indicators – I agree.

The traditional city centre – the area around Peter's Square and the present day border crossing have a confused spatial structure. The city presently lacks a central part. The area where Tallinn Highway and the riverbank intersect has the potential to be one of the most interesting parts of the city, where different characters of Narva and its spatial singularity meet.

The border should be opened up in order for business to thrive in Narva. The riverbank should be opened up. The Kreenholm reconstruction project is one of the largest in Estonian real estate. Narva could become one

of the most vibrant cities in Estonia if the border is opened up. Short-term visa freedom between Russia and the European Union would be most indispensable for the development of Narva and Kreenholm. Then the population of the region in the near vicinity of Narva and St. Petersburg, the size of which is about 5 million, would have real meaning for business here.

Narva has a problem, that there are no people in its urban space. It is necessary to bring them out.

Parks are not particularly popular here – everyone has garden plots where they can go. The creation of sports facilities is more topical.

Once the 1st of May arrives, everyone goes to their dachas. Dachas are our singularity. Let them be left alone. They are interesting. Narva's market loves little shops – cellar shops, apartment shops – they are all alive and well regardless of the emergence of shopping centres.

This city cannot be understood using reason. The only alternative then is to love it.

Narva does not have any cafés to speak of and it does not even have a proper bookstore. We have 650 undergraduate students (at Narva College) and 1500 students participating

in supplementary education. The new college will obviously bring a lot of people to the Old Town – we need a different environment around us than the current residential area. Hopefully the college will induce life around it.

Entrepreneurs are indeed interested in the Old Town but that interest may subside due to the conditions set for construction in the Old Town and to the requirement for archaeological excavations. In addition, the Khrushchev era apartment buildings in the Old Town are some of the most well maintained buildings in present day Narva.

The city has no means to control where people live by way of subsidies – the land here belongs to the government.

Movement in the Old Town does not function as a network – there are no alternative trajectories to choose from.

The Old Town is presently still like a suburb. It really is closed off – the Old Town should be opened up.

It is not easy to remove these barriers. Perhaps we should think of the Old Town as an island?

SMALL CHANGES

137

I'm bored in Narva. What could I do that wouldn't be boring here?

Short-term things should be done right now – so that people would start riding bicycles more, for instance. There are lots of projects and little money. We need to design an integral view of the city for people. This city is not so large so as not to be able to fathom it.

The most important thing here may perhaps still be how to bring people together. We are dealing with small things. A feeling of lightness and of being free should be introduced to Narva. The idea that "Narva is at a loss for what to do with its own vigour" resonated for me. There are enormous hulks here. I would like to see some lightness.

Tiarana's mayor (who is an artist) arranged for each city resident to be given a bucket of paint for them to paint their houses. Apartment building neighbours started communicating with each other in the course of painting and a sense of community started to develop.

Perhaps we should fling many different little thoughts into the air, contrary to the Tallinn forum?

RADIKAALNE REALISM EHK ÜLEELUSUURUNE...

Kalle Komissarov

...PROVOKATSIOON.



Kus lõpeb utopia ja kust algab reaalsus. Kus on piir illusiooni ja reaalsuse vahel. Kui linn on fiktsioonide masin, siis need fiktsioonid/fantaasiad kujundavad meie reaalsust. Aga kui võtta meie reaalsusest välja sümbolised fiktsioonid/fantaasiad, mis seda loovad, kaotame ühtlasi sideme reaalsusega. On justkui kaks äärmuslikku võimalust – unistada või leppida reaalsusega. Aga siiski: mulle tundub, et leppides reaalse ümbrusega ja meie endi eludega selles kaotame tegelikult suhte sellesama reaalsusega. Hakkame pidama seda paratamatuks. Me siseneme reaalsusse ja me ei märka ennast enam kõrvalt. Mind painab seejuures, kas on mingisugunegi võimalus või nipp, kuidas neid kahte teed sillata. Kuidas ühendada utopia ja reaalne, teooria ja praktika, globaalne ja kohalik. Tegelikult piisaks mulle ka lihtsalt alternatiivist, suhtest, mis arvestab mõlemaga. Vastutustundlikult, silmad lahti.

Filmis „Matrix“ pakub Morpheus Neole kahte tabletti – sinist ja punast. Sinine uinutab ja laseb uskuda, millesse parasjagu keegi uskuda tahab. Punane seevastu laseb langeda kardinal, mis varjab meie eest reaalsust. „Ma tahan kolmandat tabletti!“ (Žižek 2006). Midagi, mis ei näitaks mulle mitte seda reaalsust, mis on illusoorse maailma taga, vaid reaalsust fantaasia sees. Seda, kuidas lood elama hakkavad, kuidas realiseeruvad utopiad. Võib-olla on ka see tasand järjekordne uusfantaasia. Ja kui loo tegelased sooviksid võtta kontrolli loo enda üle ja selle käiku kontrollima/manipuleerima hakata, siis millesse nad sekkuksid – kas reaalsusse või fantaasiasse, mis kontrollib reaalsust? Milline oleks kõige efektiivsem viis sekkumiseks? Tundub, et pikas plaanis on kõige tulusam ilusaid lugusid vesta ja utopiaid sepitse. Imeda end viiruse kombel asja tuuma külge

LARGER THAN LIFE: RADICAL REALISM AS...

Kalle Komissarov

...A PROVOCATION.

Where does utopia end and where does reality begin? Where is the boundary between illusion and reality? If the city is a fiction machine, then those fictions/fantasies shape our reality. But if we remove the symbolic fictions/fantasies from our reality that create that same reality, we also lose our connection to reality. It is as if there are two extreme possibilities, to dream or to accept reality. Yet nevertheless, when we accept our actual surroundings and our own life within that reality, it seems to me that we actually lose our connection to that same reality. We start to consider it inevitable. We enter reality and we can no longer look at ourselves from outside that reality. In this sense, I cannot stop wondering whether there is some sort of possibility or trick for bridging these two approaches. How can utopia and reality, theory and practice, global and local be linked together? Even just an alternative would actually be sufficient for me, a relationship that takes both into account. Responsibly, with open eyes.

In the film Matrix, Morpheus offers Neo two pills, a blue one and a red one. The blue one makes you sleepy and lets you believe in whatever you may happen to want to believe in at the given time. The red one, on the other hand, allows a curtain to fall that hides reality from us. “I want a third pill!” (Žižek 2006). Something that would not show me the reality that is behind the illusory world but rather the reality within fantasy. How stories come to life, how utopias are put in practice. Perhaps this fantasy is also yet another new level. Or perhaps it is instead that the characters of the story want to take control of the story itself and to start controlling/manipulating its sequence of events. And in that case, what would they intervene in – reality or the fantasy that controls reality? What would be the most effective way to intervene? It seems that in the long run, it is most advantageous to tell nice stories and concoct utopias. To adhere oneself to the core of the matter like a virus and infect it. On the other hand, the fast-

est way, even if it may perhaps not be so advantageous, is active intervention in reality. Shouting and cursing. At this point I am purposely and consciously arbitrarily mixing the concepts of the city, literary fiction and utopia into an enormous soup. Much like that primeval soup could have been at the beginning of time in Earth's immense and warm ocean, from which all the life forms of the present had their beginning. And nothing happens here overnight. It is known that the origin of species took a great deal of time but society can perhaps turn itself around faster.

...AN URBAN AGE.

We are an urbanised society. The conceptual threshold was crossed globally a few years ago and now an estimable majority of the world's population lives in cities (United Nations 2005). When we think about the city, we have to take society into account and vice versa. Cities are the products of society and they are ever increasingly becoming the bearers of society's identity. At least in Europe, tourist destinations are cities, not countries. Why go to Germany – the important thing is which cities you visited, which city you live in! Because in an epoch that is as mobile as now, manners, traditions or customs do not keep anyone attached to their place of residence. The reasons for choosing a place to live can only be profoundly good reasons that speak to us directly. Naturally these are primarily individualistic, yet a good city should include people, not exclude them. Would it be possible to attract people to live somewhere by emphasising their differences? And where could mutual stimulation take place as it is in architectural studios or the studios of artists, where people do things that they do not necessarily have to understand directly? Yet ultimately something important emerges from it. And if it is important for the makers, then the message radiates outwards. A secure, homogeneous universe emerges by uniting quite similar people, similar spaces or qualities. Emphasising differences creates at least the possibility for some sort of multi-universe. Yet what sort of environment does a complex, heterogeneous society create that supports differences? By complex, I mean complexity at this point, not difficulty. Is its spatial or urban spatial

ja nakatada see. Seevastu kõige kiirem tee, olgugi et võib-olla mitte nii tulus, on aktiivne sekkumine reaalsusse. Kärkimine ja ropendamine. Siinkohal segan ma meelega ja teadlikult omavahel linna, ilukirjanduse ja utopia mõisteid meelevaldselt üheks suureks supiks. Nagu seda võis olla ürgne supp aegade alguses Maa suures ja soojas ookeanis, kust said alguse kõik tänased eluvormid. Ja ega siin midagi üleöö ei sünni. Liikide tekkimiseks läks teadagi kui palju aega, aga ühiskonnal läheb enda keeramisega vast kiiremini.

...LINNADE AJASTU.

Me oleme linnastunud ühiskond. Globaalselt ületati mõtteline piir mõni aasta tagasi ja nüüd elab hinnanguliselt enamus maailma rahvast linnades (United Nations 2005). Linnast mõeldes peame me arvestama ühiskonnaga ning ka vastupidi. Linnad on ühiskonna produktid ja nad muutuvad järjest enam ühiskonna identiteedi kandjateks. Vähemasti Euroopas on turismi sihtkohad ju linnad, mitte riigid. Mis seal ikka Saksamaale minna – tähtis on ikka, mis linnu sa külastad, mis linnas elad! Sest nii mobiilsel ajastul kui praegu ei hoia kedagi oma elukohas kinni ei kombed, traditsioonid ega tavad. Põhjused elupaiga valikuks saavad olla vaid meid otse kõnetavad läbinisti head põhjused. Muidugi on need ennekõike individualistlikud, kuid hea linn peaks inimesi kaasama, mitte neid välistama. Kas oleks võimalik meelitada kuhugi elama inimesi, rõhutades nende erinevusi? Sellises heas linnas võiks toimida vastastikune ergastamine nagu see toimib arhitektuuristuudiotest või kunstnike ateljeedes, kus inimesed teevad midagi, millest nad otsest aru ei pruugi saada, aga lõpuks tekib sellest midagi olulist. Ja kui see on oluline tegijatele, siis kiirgub sõnum ka väljapoole. Päril ühesuguseid inimesi, sarnaseid ruume või kvaliteete liites tekib turvaline, homogeenne universum. Erinevuste rõhutamine loob vähemalt võimaluse mingisuguseks multiversumiks. Aga millist keskkonda loob keerukas, heterogeenne ja erinevusi toetav ühiskond? Keeruka all mõtlen ma siinkohal kompleksset (ingl k *complexity*), mitte keerulist (ingl k *difficult*). Kas sellise ühiskonna (linna)ruumiline vaste on heterogeenne ruum? Lihtne on tõmmata paralleel: keerukas ühiskond – keerukas keskkond. Aga kas siis nii, et kõik majad näevad välja nagu Liebeskind ja Hundertwasser oleks neid

koos Walt Disneyga projekteerinud? Või et linn on nagu segasumma slumm, või et Tallinnasse oleks keset Nõmme asetatud maitsekalt paar kõrgehoonete gruppi? Ma ei tea, kas need on piisavalt keerukad ruumilised näited, aga konfliktid ja äärmuslikud kindlasti. Tõenäoliselt ei ole see aga nii ühene, et mida keerukam on ruum, seda huvitavamad inimesed seal elavad.

MA OTSIN SIIN JÄLLEGI MINGIT ALTERNATIIVI, „KOLMANDAT TABLETTI“. INIMESED ON JU USKUMATULT NUTIKAD RUUMI KASUTAMA. ARHITEKTUUR JA LINNAEHITUS VÕIKSID ENNAST TAANDADA VÕIMALIKULT LIHTSAKS STRUKTUURIKS, MIS EI JÄÄ ELULE JALGU.

Infrastruktuuri arhitektuur, neutraalne arhitektuur. Klassitsistlik arhitektuur? (*Fuck the program!*) Arhitektuur, mis on küll oma struktuurilt jäik ja staatiline, kuid ei loo kunagi funktsiooni dikteerivaid ruume (st monofunktsionaalsust). Arhitektuur, mis oleks lähemal arhitektuuri mõiste alg tähendusele – (ingl k *archi-tecture* – *tecture of archi*) tekstuuri loomine, süsteemi algatamine.¹

Küsimus on tegelikult, kuidas soodustada keskonna „elusust“! Kas selleks tuleks võimendada üldist tegutsemisvabadust arhitektuuri ja linnaplaneerimise arvelt?

...UTOOPIA.

Mis oleks, kui räägiks „paratamatu tegelikuse“ ajastul ideoloogia ja utopia mõistetest kui positiivsetest. Rehabiteeriks utopia – näeks selles universaalset vahendit ja instrumenti, millest ju ongi meie pragmaatilisel ajastul nii karjuv puudus. Utopia algne tähendus on „mittekoht“ (kr k *οὐ* + *τόπος*). Tänapäevases keelekasutuses on utopiast saanud teostatamatu unistus või kujutletav ideaalolek, utopistist aga unistaja ja maailmaparandaja.

„Utopiad võivad olla head (humanistlikud) või halvad (neoliberaalsed), saavutatavad või saavutamatud (unistuste linnad), strateegilised (kindla täideviimise kavaga) või illusoorised (arhitektuurised fantaasiad). Kriitiline lähenemine planeerimisele ja linnaaktivismile ühendab endas nii strateegilisi kui illusoorseid utopiaid, mida saaks liita üheks mõtestatud visiooniks. Seeläbi saab utoo-

equivalent heterogeneous space? It is simple to draw a parallel: complex society – complex environment. Yet would the situation then be that all houses look like Liebeskind and Hundertwasser had designed them together with Walt Disney? Or that the city is like a jumbled slum, or that a couple of groups of high-rise buildings would be tastefully placed in Tallinn in the middle of Nõmme? I don't know if these are sufficiently complex spatial examples, yet they definitely are conflicting and extreme. It is, however, most likely not such a direct correlation that the more complex the space, the more interesting people live there.

Here I am again looking for some sort of alternative, a 'third pill'. People are, after all, incredibly clever in using space. Architecture and urban construction should retreat into as simple a structure as possible that would not get in the way.

The architecture of infrastructure, neutral architecture. Classicist architecture? (*Fuck the programme!*) Which is undoubtedly structurally rigid and static yet never creates spaces that dictate function (meaning monofunctionality). Architecture that would be nearer to the original meaning of the concept of architecture – *archi-tecture* – *tecture of archi*, the creation of texture, the initiation of a system.¹

The question is actually how to foster the 'vitality' of the environment! Should the general freedom to act be expanded to this end at the expense of architecture and urban planning?

...A UTOPIA.

What would happen if we were to talk about the concept of ideology and utopia as something positive in the age of 'inevitable reality'? If we were to rehabilitate utopia – if we were to see it as a universal means and instrument, which is indeed so sorely lacking in our pragmatic age. The original meaning of utopia is "not place" (in Greek *οὐ* + *τόπος*, that is *ou* + *topos*). In present day language usage, utopia has become an unachievable dream or imaginary ideal state, while a utopian is a dreamer and

¹ The explanation presented here for the origin of the word 'architecture' is an alternative preferred by the author over the generally accepted etymological equivalent for architecture, which is 'master builder' (Greek *ἀρχιτέκτων*). Editor.



Visioon – sotsiaalselt ja kultuuriliselt omapärane Narva.

Vision – a socially and culturally distinct Narva.

¹ Siinkohal esitatud sõna "arhitektuur" päritolu selgitus on autori poolt eelistatav alternatiiv arhitektuuri üldlevinud etümoloogilisele vastele, milleks on "ehitusmeister" (kr k *ἀρχιτέκτων*). Toim.

world reformer.

"Utopias may be good (humanistic) or bad (neo-liberal), achievable or unachievable (dream cities), strategic (with a definite implementation plan) or illusory (architectural fantasies). A critical approach to planning and urban activism combines within it the latter two images of utopia, which could be combined into a single well thought out vision. Thus utopia can continue to have an essential role in unleashing changes." (Marcuse 2008.)

One possible classification of utopias emphasises utopia as a means. Peter Marcuse proposes one possible differentiation of utopias according to which we could differentiate six possible humanistic utopias:

- a) utopia of abundance, describes a society of complete prosperity;
- b) utopia of human development, which declares the liberty of the individual and of society;
- c) utopia of process focuses on the way to achieve a utopian society;
- d) critical utopias, in which the aim is simply to point out the deficiencies of reality;
- e) utopias of form are architectural and urban construction schemes;
- f) utopian fantasies, which are more the sphere of literature;
- g) and of course, the utopia of power, but this is no longer humanist. (Marcuse 2008)

In this context, the utopia of strategic action, or process (utopia), offers the most hope. This does not focus on the end result or the content of the vision but rather on the way to achieve it, how to arrive at a utopian society. Process utopia emphasises the kind of development that is not only democratic but also the content of that development is sufficiently broad to include the general development and liberty of society. This is so that inclusion would not remain mere entertainment but would instead be related to content, so that important questions like 'why' would be dealt with. When David Harvey (2000: 196) divides process utopia into spatial and temporal components; he believes that the latter in particular has a realistic chance to initiate changes. Actually, he is talking about politics here.

pial olla jätkuvalt oluline roll muutuste vallapäästmisel." (Marcuse 2008)

Peter Marcuse esitab utoopiate liigituse, mis rõhutab utoopiat kui vahendit. Ta jagab võimalikud (humanistlikud) utoopiad kuueks. Esiteks külluseutoopiad, mis kirjeldavad täielikku heaoluühiskonda; teiseks utoopiad, mis kuulutavad isiku ja ühiskonna vabadust; kolmandaks protsessi-utoopiad, mis keskenduvad viisile, kuidas saavutada utoopilist ühiskonda; neljandaks kriitilised utoopiad, mille märgiks on lihtsalt näidata reaalsuse puudujääke; viiendaks vormiutoopiad ehk arhitektuursed ja linnaehituslikud skeemid; ning kuuendaks utoopilised fantaasiad, mis on pigem kirjanduslik valdkond. Lisaks mainib Marcuse võimuutoopiaid, kuid need pole enam humanistlikud. (Marcuse 2008.)

Marcuse jaotusest pakub enim lootust strateegilise tegevuse või protsessi utoopia. See ei keskendu lõpptulemusele või visiooni sisule, vaid viisile, kuidas seda saavutada. Kuidas jõuda utoopilise ühiskonnani. Protsessiutoopia rõhutab sellist arengut, mis pole mitte ainult demokraatlik, vaid mille sisu on piisavalt lai, et kaasata üldist ühiskondlikku arengut ja vabadust, et see kaasamine ei jääks lihtsalt meelelahutuseks, vaid oleks sisuline ning et tegeldaks oluliste küsimustega nagu „miks?“. Kui David Harvey (2000: 196) jagab protsessiutoopia ruumiliseks ja ajaliseks, siis usub ta, et just viimasel on reaalne võimalus algatada muutusi. Ja tegelikult räägib ta siin poliitikast.

...PROTSESS.

Milline utoopia Narvale sobiks? Puhas vormiutoopia Narvas ei tööta, tema struktuur on selleks liiga heterogeenne, tükiline ja katkestatud. Lisaks on vormiutoopiad igal juhul totalitaarsed – jäigad strateegilised plaanid. Kui meenutada lähiajalooost säravamaid vormiutoopiad, näiteks metabolismide Tokyo lahe projekti, siis räägivad need küll kasvamisest, kuid esitavad seda ikkagi läbi valmis vormi. Tee on lõpuni käidud, arhitekt on oma naudingut kätte saanud, projekt on valmis.

Suurimat kõlapinda leidnud vormiutoopiad on vajutanud ühiskonnas õigetele nuppudele. Või on olnud väga hästi ajastatud. Ilma ühiskondliku mõõtmata jääb arhitektuurne projekt järjekord-



Üks foorumi ettepanekutest oli jagada Narva väiksemateks terviklikeks piirkondadeks, millel on oma nimed, seltsid, korteriühistud, tugigrupid.

One of the proposals from the forum was to divide Narva into smaller integral districts with their own names, organisations, building associations, and support groups.



seks klotsimänguks; hardaks usuks, et puhtalt ruumiline visioon suudab kõnetada ühiskonda.

Vormiutoopia ilma protsessita ei saa hakkama. See ei lähe käärima! Nagu ka visioon ilma kontekstita ei lähe käima. Vormilt tuleks liikuda edasi tegevusele ja vaadata, mida tänane ühiskond ootab.

SEEGA VÕIKS NARVA UTOOPIA ARENDADA EDASI ÜHISKONNAS JUBA TOIMUVAID PROTSESSE, PANNA OLEMASOLEV REAALSUS ENDA KASUKS TÖÖLE. NARVA UTOOPIA EI RÕHUKS AVALIKULE RUUMILE. AVALIK JA KVALITEETNE POLE SÜNONÜÜMID, AVALIK RUUM POLE EESMÄRK ISENESES. UTOOPIA EESMÄRK OLEKS PANNA INIMESED RUUMI „KASVATAMA“.



Seega veelkord: aktiivsus on see, mis on kvaliteet, mitte avalikkus. Ühe näitena võiks tuua paari aasta taguse EKA arhitektuuritüdengite projekti, mille raames istutati Narva anonüümse mikrorajooni tohutute kortermajade hoovi daatšad. Säästumarket lõhuti maha ja modernistlik anonüümne vaheruim vallutati tagasi elanikele.²

NARVA UTOOPIA VÕIKS KINDLASTI SISALDADA ILLUSOORSUST (EHK ARHITEKTURSET UTOOPIAT) JA STRATEEGILISUST (PROTSESSIUTOOPIAT). NÕNDA SÜNNIKS SOTSIAALSELT JA RUUMILISELT OMAPÄRANE LINN.

Personaalne, kohandatud protsess – kaasav, toetav, innustav. Inimeste erinevuste soodustamisega loome vähemalt võimaluse paljususeks. Rahvas või linnaelanikud ei ole ju näotu mass ega ka indiividide anarhia.

Kas protsessiutoopia on ka ruumilisi väljendusid? Rääkides kapitalismi arengust ei proovinud Marx lõpptulemust defineerida. Üks meetod protsessiutoopia käivitamiseks oleks kohalike algatuste ja huvigruppide toetamine läbi pilootprojektide. Selle tulemusena kasvaks linn sissepoole tihedaks, suured linnaosad jagataks väiksemateks terviklikeks piirkondadeks. Väikesed tuumikalad ja naabruskonnad saaksid oma nimed ja kohalikud esindajad kaasataks oma kodukanti puudutavate otsuste tegemisse. Kohalike firmade ja linna institutsioonide (lasteaiad, koolid, spordiklubid) vahel soodustataks šeflussuhteid. Protsessi tulemusena omandaksid naabruskonnad selge

Narva piirkondadele peaks tekkima selge ruumiline iseloom. Protsesside kujundatud ruum on kohalikele suunatud, tihed, tähendusrikas ja omapärane.
A clear spatial character should emerge for the districts of Narva. The space shaped by processes is meant for local residents, dense, meaningful and distinct.

(Fotod/Photos: Peeter Tambu)

...A PROCESS.

What kind of utopia would suit Narva? A utopia of pure form would not work in Narva since its structure is too heterogeneous, fragmented and disrupted for that. Additionally, form utopias are in any case totalitarian – rigid strategic plans. If we recall the most splendid utopias of form from recent history, the Tokyo Bay of the Metabolists, for instance, then they do indeed speak of growth but they still present it through a completed form. The road is travelled to the end, the architect has gotten his enjoyment, and the project is completed. The utopias of form that have received the greatest response have pressed the right buttons in society, or they have been very well timed. Without the social dimension, an architectural project remains just another game with building blocks; the fervent belief that a purely spatial vision is capable of speaking to society.

Utopia of form cannot manage without process. It will not start to ferment! Just like a vision will not start up without context. In terms of form, we should move on to actions and see what today's society is expecting.

Thus Narva's utopia should postpone processes that are already taking place in society and put existing reality to work for its own benefit. Narva's utopia would not emphasise public space. Public and quality are not synonyms. Public space is not a goal in itself. The aim of utopia should be to get people to 'cultivate' space.

Thus once again – activeness is quality, not the state of being public. Consider here as an example a project from a couple of years ago by students of architecture from the Estonian Academy of Arts where dachas were erected in the courtyard of immense apartment buildings in one of Narva's anonymous planned areas of residential apartment buildings. The local discount supermarket was demolished and the modernistic anonymous interspace was recaptured for the residents.²

Narva's utopia should definitely include illusoriness (in other words architectural utopia) and a strategic component (process utopia).

² Estonian Academy of Arts Department of Architecture and Urbanistics joint project in Narva 2008. Supervisors T. Laigu and L. Del Rio.

That would be a socially and spatially unique city.

A personal, adjusted process – inclusive, supportive, inspirational. By fostering the differences in people, we create at least the possibility for diversity. The people or the city residents are not a faceless mass after all, nor are they an endless anarchy of individuals.

Does process utopia also have spatial expressions? When speaking of the development of capitalism, Marx did not try to define the end result. One method for starting up process utopia would be to support local initiatives and interest groups through pilot projects. The city would grow inwardly dense as a result of this. Large city districts would be divided up into smaller integral areas. Small core areas, or neighbourhoods, would have their own names and their local representatives would be included in making decisions concerning their home neighbourhood. Patronage relationships would be encouraged between local firms and municipal institutions (kindergartens, schools, sports clubs). Neighbourhoods would acquire a clear local spatial character as a result of this process. They would be as if cities within cities.

Processes should be planned, not space, because processes design space for themselves.

And this kind of space is aimed at local residents. It is dense, meaningful and unique.

...SOMETHING ROBUST.

If a phenomenon known as theory of Estonian architecture and urban construction exists, then it is characterised by the lack of radicalism. Perhaps it is a kind of rare, hybrid phenomenon instead, like Polish reggae or Latvian gospel music, and that would already be why it would be an endangered and radical species.

At the same time, something should be interpreted in our living environment. How to be responsibly critical. To use the power of criticism to find potential, not to cancel out each other. The place where we live is tougher, coarser, more robust than the way in which it is written about and discussed here and there. Robustness is exactly suitable to express the Estonian-style urban environment and I do not wish to belittle anything or anybody here. Robust also means vigorous, angular, unhewn.

lokaalse ruumilise iseloomu. Neist saaksid justkui linnad linnas.

PLANEERIDA TULEKS PROTSESSE, MITTE RUUMI, SEST PROTSESSID KUJUNDAVAD ISEENDALE RUUMI. JA SELLINE RUUM OLEKS KOHALIKELE SUUNATUD, TIHE, TÄHENDUSRIKAS JA OMAPÄRANE.

...ROBUSTSUS.

Kui on olemas selline nähtus nagu eesti arhitektuuri- ja linnaehituse teooria, siis iseloomustab seda radikaalsuse puudumine. Äkki on ta hoopis selline haruldane hübriidne olend nagu poola reggae või läti gospelmuusika ja juba seetõttu ohustatud ja radikaalne liik?

Samas võiks ju midagi meie elukeskkonnas mõtestatud saada. Kuidas olla vastutustundlikult kriitiline? Kuidas kasutada kriitika jõudu potentsiaali leidmiseks, mitte üksteise äranullimiseks. Koht, kus me elame on sitkem, karedam ja robustsem kui viis, kuidas siin-seal sellest kirjutatakse/arutatakse. Just robustsus sobib väljendama eestilikku linnakeskkonda ja ma ei soovi siin midagi ega kedagi halvustada. Robustne tähendab ühtlasi jõulist, konarlikku, tahumatut.

Protsessiutoopia on siiski ainult katalüsaator – üks arenguetapp, mitte uus tasakaaluasend. Ja muidugi on sellel ka lammutav, anarhistlik iseloom. Protsessile keskendumisel tekib ebastabiilne hetk, kui meile tuttav formaalne planeerimine on viidud teadlikult tasakaalust välja ning see muudab arengud määramatuks ja ettearvamatuks. Saab näha, kas linn on siis piisavalt kompleksne süsteem, et olla edukas ja kohanemisvõimeline tänu oma rohketele dubleerivatele funktsioonidele ja alternatiivsetele võimalustele. Või sobib eestilikku linnakeskkonda iseloomustama tõepoolest hoopis robustsus ja lihtsus. Eesti linn kui robustne süsteem, mis katab ainult põhivajadused. Süsteem, mis suudab jätkata ka pärast korduvaid vigu ja möödapanekuid.

Viited

Harvey, David 2000. Spaces of Hope. University of California Press.

Marcuse, Peter 2008. Urban Utopia – Videoloeng konverentsilt This is tomorrow? Urban Utopias, Dystopias, Heterotopias, MIT. <http://urbanutopias.mit.edu/videos/>

Žižek, Slavoj 2006. Lause filmist The Pervert's Guide To Cinema.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2005. 2005 Revision of World Urbanization Prospects. www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005wup.htm [vaadatud 11.01.2011].

VESTLUS

Kaja Pae ja Kalle Komissarov

Kaja Pae: Sa ütled: "Fuck the program!" ja unistad arhitektuurist, mis oleks ajas kohastumuslikult harunev ja arenev, kasvav süsteem. Sa kindlasti nõustud, et vähemalt alates kuuekümnendate küberneetika-lainest on sellest unistatud. Esimesed väljundid olid tõesti illustriivsed metabolistide katsetused, mis ei suutnud muud kui elusat rakulist vormi järele aimata, olles elususega sama ühismõeldud kui historitsistlikud lossid või kreeka tempel. Küsimus on aga tõesti selles, kuidas see arenemis- ja kohanemisvõimeline alge (laiendatud või metafoorses mõttes „elusus“) arhitektuuri ja linnaplaneerimisse satub, mil viisil see sisse tuuakse? Mis paneks sellise pideva ruumikohastumusliku protsessi tööle, samal ajal kui ühiskonna meeli kütkestavad pigem teosed ja muuseumlinnad nagu Veneetsia? Kas me võiksime linnaga tegeledes katsuda mõelda linnast kui seal tegutseva inimese „laiendatud organismist“ ja kuhu selline fookusenihutus meid viiks?

144

Kalle Komissarov: Liiga üheseid ülekandeid ei saa teistest distsipliinidest teha ega sellele liiga palju lootma jääda. Looduse ja elususe imiteerimisega on nagu muusika ja arhitektuuri võrdlusega – see töötab ainult metafoorsel tasandil või siis tõesti kuskil tähenduste süvakihtides. Hooned ja linnad on elus nagu elus organisatsioon, kollektiivne teadvus, elav kultuur. Ja kui pole inimesi, pole elu – ega see palju keerulisem pole. Me vestleme siin hetkel sellest, kas taolist elusust saab kuidagi kontrollida arhitektuursete või linnaplaneerimislike vahenditega. Samas peaksime aru andma meie vahendite piiratusest – ruumid saavad alguse tegevuse tagajärjel. Mind huvitab muidugi ka see igavene muna-kana vastandus: kumb on enne, kas ruum või tegevus? No ütleme, et ruum oli enne. Aga siin ma päris täpselt ei tea, kas näiteks klassitsistlik arhitektuur piirab oma vormijäikusega tulevase arenguid rohkem kui näiteks vabaplaneeringuline arhitektuur ja planeerimine, mis ju kogu jõuga rõhub justkui üldisele tegutsemisvabadusele. Siin kaldub mu sümpaatia klassitsismi poole, kuna selliseid ruume on praktiliselt lihtsam hõivata ja taaskasutada. Nii, et ma jätaks selle vastuolu esialgu sisse, kui sa mult küsid, kuidas planeerida linna arenemisvõimeliseks.

Process utopia is nevertheless only a catalyst – one stage of development, not a new position of balance. And naturally, it also has a destructive, anarchistic character. By concentrating on process, an unstable moment occurs where formal planning that is familiar to us is consciously put out of balance and that makes developments indeterminable and unpredictable. We shall see if the city is a sufficiently complex system to be successful and capable of adapting due to its plentiful redundant functions and alternative opportunities. Or are robustness and simplicity really more suitable instead for characterising Estonian-style urban environment. The Estonian city as a robust system that covers the basic necessities only. A system that is capable of continuing even after repeated mistakes and misses.

References

Harvey, David 2000. Spaces of Hope. University of California Press.

Marcuse, Peter 2008. Urban Utopia – Video lecture from the conference This is Tomorrow? Urban Utopias, Dystopias, Heterotopias. MIT. <http://urbanutopias.mit.edu/videos/>

Žižek, Slavoj 2006. Sentence from the film The Pervert's Guide To Cinema.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2005. 2005 Revision of World Urbanization Prospects. www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005wup.htm [viewed on 11 January 2011].

144

CONVERSATION

Kaja Pae and Kalle Komissarov

Kaja Pae: You said: “Fuck the programme!” and dreamed of architecture that would be an adaptively developing, branching out, and growing system in time. You will definitely agree that this has been dreamed about at least since the wave of cybernetics in the 1960’s. The first expressions were truly illustrative experiments by Metabolists that did not manage anything beyond the simulation of the living cellular form, being as incomensurable with vitality as eclecticist castles or Greek temples. The question, however, really is where that embryo that is capable of developing and adapting (“vitality” in a broader or metaphoric sense) finds its way into architecture and urban planning, in what way it is implemented? What would put this kind of consistent process to work that adapts space; at the same time as works and museum cities like Venice that captivate the imagination of society? As we deal with the city, could we try to think of the city as an “expanded organism” of the person who lives and works there and consider where this kind of shift in focus would take us?

Kalle Komissarov: Too literal transfers cannot be made from other disciplines and too much hope cannot be founded on such analogies. The imitation of nature and vitality is like the comparison of music and architecture – it only works on a metaphoric level or then really somewhere in the deepest levels of meanings. Buildings and cities are alive like living organisations, collective consciousness, living culture. And if there are no people, there is no life – it isn’t that much more complex. Here we spoke presently about whether this kind of vitality can somehow be controlled by architectural or urban planning means. At the same time, we should come to terms with the limited nature of our means – spaces begin as a consequence of actions. Naturally, that eternal chicken-egg contradiction also interests me – which came first, space or activity. Let us say that space came first. But here I really don’t exactly know if, for instance, classicistic architecture limits future developments by the rigidity of its form

KP: Mulle meeldib see robustsuse idee, aga kas see ei lähe veidi opositsiooni eelpool kirjeldatud pidevalt areneva ja kohastuva süsteemi ihalusega? See laiendatud mõttes elusus, millest siin räägime, tähendab siiski üldjuhul kompleksset süsteemi, mis on edukas ja kohanemisvõimeline just tänu rohketele dubleerivatele funktsioonidele ja alternatiivsetele võimalustele, mitte ülimalle lihtsusele. Kuidas sa seda pingevälja robustsuse ja paindliku arenemisvõimelise linnasüsteemi vahel mõtestaksid?

KK: Ei salga, et robustne ning iseorganiseeruv süsteem on kaks äärmust, võib-olla ka vastandit. See on nüüd väga isiklik seisukoht, aga ma pigem riskin loomingulisuse nimel teooriaga rappa vajuda kui turvaliselt tsiteerimist harrastada. Ma vaataks sellist vastanditega mängimist kui meetodit ning siis on see ju kõige tavalisem sordiaretus! Üks väike osa ristamistest on ju alati õnneliku lõpuga, mille nimel tasub pingutada! Võib-olla saavad need mõisted erinevates mastaapides koos elada. Näiteks lihtsad ja robustsed majad ei välista ju keerukat ja kohanemisvõimelist linnakeskkonda! Robustsus avaldub väikeses ja komplekssus suures mastaabis. Selline käsitus pole muidugi midagi uut ja tundub üldse liiga kompromissile minek. Äkki saab sellest ikkagi ka mingi uue hübriidi luua, mis meid kuhugi edasi viiks.

KP: Eelistad Slavoj Žižeki kombel nõuda kolmandat tabletti. Tegeledes arhitektuuri ja linnaplaneerimisega võib neljanda alternatiivina kohata hoiakuid, mille järgi justkui valitseks “transtsendentne tegelikkus” - müstifitseeritakse mingisugust rasket ja paratamatut, väljaspoolset tegelikkust, millega tuleb leppida ja millele peab alluma, justkui meil endil poleks selle tegelikkuse suhtes mingisugustki teovõimet. Lõpuks tuuakse mängu umbisikuline ühiskondlik ootus, kus ootajale endale ei olegi võimalik osutada. Mulle tundub see neljas valik üks piinarikkamaid. Sinu kirjeldatud protsessiarhitektuur võiks niisuguse probleemi ära kaotada, sest niiviisi käiksime tõesti asjade käiguga alati kaasas. Mil viisil toimuks aga protsessiarhitektuuris kontseptualiseerimine? Kus oleks see vaimutöö või fantaseerimise hetk?

KK: Igal loojal peab olema vastutustunnet, mistõttu ma ei taha sellist kolmandat tabletti, mis mind reaalsusest vabastaks ja kuhugi Narniasse viiks. Pigem võiks jõuda olukorrani, kus pole liigseid soove ning reaalsust saab võtta sellisena nagu see on. Kasvõi budistlikult, otse, ilma hinnanguteta. „Päris” põhjused ja muutused ei tule ju arhitektuuri seest, vaid elust. Kui elu või üldse

ükskõik millised lähtetingimused muutuvad, on see väga hea. Sedalaadi muutustele avatud loomist võiks tõesti protsessiks kutsuda – arhitektuur on selle protsessi käigus toodetud kogemus. See kogemus ei lahterdaks keskkonda ülemaks ja alamaks, kaitsmisele kuuluvaks ja paratamatult halvaks. Arhitektuursete põhjuste kõrval – mitte taga – oleksid selles kogemuses osalised ka sotsiaalsed, majanduslikud, kultuurilised ja loodusliku keskkonna teemad. Kõlab ju päris jätkusuutlikuna!

more than, for instance, free plan architecture and planning. This forcefully stresses universal freedom of activity. Here my sympathy tends towards classicism since those kinds of spaces are in practice easier to occupy and reuse. So I would initially leave this contradiction as is if you ask me how to plan a city so that it would be capable of developing.

KP: I like that idea of robustness but doesn't it somehow contradict the desire for a constantly developing and adapting system as described above? This vitality that we are talking about in an extended sense in most cases nevertheless means a complex system that is successful and capable of adapting due in particular to abundant redundant functions and alternative possibilities, not to utter simplicity. How would you interpret the sphere of influence between a robust urban system and one that is capable of developing flexibly?

KK: I don't deny that a robust system and one that is self-organising are two extremes and also perhaps opposites. Now this is a very personal point of view, but I would rather risk going off base with theory in the name of creativity instead of safely indulging in quoting. I would consider this kind of play with opposites to be a method and in that sense it would be the most ordinary selective breeding! A small part of crossbreeding always has a successful end result, after all, and it pays to make an effort to that end! Perhaps these concepts can live together on different scales. For instance, simple, robust houses do not preclude a complex urban environment that is capable of adapting! Robustness is expressed on a small scale and complexity on a large scale. This kind of viewpoint is nothing new, of course, and generally seems to be too much of a compromise. Perhaps some sort of new hybrid can still be created from it that would take us forward and lead somewhere.

KP: You choose to ask for a third type of pill like Slavoj Žižek. In the course of dealing with architecture and urban planning, attitudes can be encountered as a fourth alternative as if "transcendental reality" were prevalent – some sort of weighty, inevitable, external reality is mystified. This kind of reality has to be made the best of and submitted to, as if we

ourselves have no capability whatsoever in terms of reality. Ultimately, impersonal social expectation is brought into play where those who are expecting something do not even have the opportunity to decide. That fourth option seems to me to be one of the most agonising. The process architecture you have described could do away with this kind of problem because in this way, we would really always accompany the progress of things. In what way, however, would conceptualisation take place in process architecture? Where would that moment of creative work or fantasising be?

KK: Every creative person has to have a feeling of responsibility, which is why I don't want the kind of third type of pill that would liberate me from reality and take me somewhere like Narnia. We should instead arrive at a situation where there are no excessive desires, where we take reality as it is, even Buddhistically, directly, without assessment. 'Real' reasons and changes do not come from within architecture, rather they come from life. If life or whatever reference conditions change, then that is very good. This kind of creative work that is open to change could really be considered a process – architecture is the experience produced in the course of that process. This experience would not categorise the environment as lofty and inferior, that which is to be protected and that which is necessarily bad. There would also be social, economic, cultural and natural environmental themes alongside architectural reasons, not behind those reasons. That sounds pretty sustainable!







TALLINNA MAANTEE MUUTMINE PROMENAADIKS

TALLINNA MNT
ARENDADA PROMENAADIKS,
LINNALISEKS TÄNAVAKS,
MIS VIIKS VÄLJA PEETRI,
PLATSINI JA SEALT
RAINAPROMENAADILE

Alternatiivsed
korutused parkimisele

Kalvatitud
tänavasport
turg

Parkimise tänavas
koostööde laha

kuulsad Narvalareel
majade siintel

150

Tallinna mnt
ja kaudu läbi
postimaja teha
jalakäijatele sõbra valikud

Eesmärgid:
tugevarendamine ehk
kriidid;
linna toetamine
arvake funk. lisamine



JÕEÄÄREGA TÖÖTAMINE

*Võimalik spa
asukoht sadamas*

*Luusa Puišküü ja Joela kv
vaheline ühendus*

152

SADAM

PIIRIPUNKT

JOAORU



KREENHOLM
 + AJALOOLINE TERVIKLIK KESKKOND
 + JALAKÄIJATE PIIRIÜLETUS
 - ÄRIPINDADE PUUDUMINE
 - MONOFUNKTSIONAALSUS

Kalduvõlvitud garaažid.
 sulguvad, õõtsuise ühenduse

+ plaanis kasutusele võtta
 manufaktuuri oser,
 + lühiajaline viisavabadus
 Venemaaiga oleks otsestava
 mõjuga alal.

NARVA OLULISED PIIRKONNAD JA DETAILID

*ühendatud
Narva*

TALLINNA

SADAM

JOAORU
PUHKEALA

KREENHOLM

154

7

5

5

4

3

2

6

7

8

8,5

9



PETERBURGI



- 1 uuski üüldis Vauakinn
- 2 Kalmi trepp avatud
- 3 Narva kindluse ühendused
Vauakinn ja Joasvega

4 PEETRI PLATS

- 5 Tallinna uut uuel inimsõbralikud
- 5 Tallinna uut uuel inimsõbralikud
võrgistikud
- 6 Püskim ja Joala te ühendus
üle raadkettaruu
- 7 Uus arenev elanepiirkond
- 8 Jõäärme promenaad läpik
tõki avatud industriala
- 8,5 Sillapea Kreenkolmi
- 8,5 Sillapea Kreenkolmi
- 9 Promenaadi võimalik jätt

155

PETERBURGI



Väikesed asjad

Meetod:

- kohalike algatuste toetamine
- maadala eelarvuga, lühiajaliste projektide algatamine

Pilootprojektid:

- linna jagamine väikesemaheliseks
- tehnikalises piirkondadeks vs linnaosad
- Piirkondade loomine
- Piirkonna seletamine, korterite loomine
- Ettevõtete loomine kohalike firmade ja ühisfondide organisatsioonide vahel
- kohalike kaasamine kodukanti
- puudutavate otsuste tegemisel

Planimola tuleks protsessi, mitte ruumi;
 kuna protsessid kujundavad ise oma
 ruumi, mis on kolekolek kummatad, fikse,
 täheendusrikkad ja omapärane.
 Kui korralduste meeldib siin elada,
 siis tahavad ka teised kulla tulla.

TUUMUS:

Liisua piirkondadele tekib selge ruumiline
 iseloom. Kinnised ainnas.
 - mitmeaolised piirkondade keskused.

paneelkorruste
 vahelised alad
 kasutada
 korterist otse aida.

ETTEPANEKUD

Foorum: [Narva](#)

Kuupäev: [16. detsember 2009](#)

Teema Ettepanek

VÄGA VAJALIKUD ÜHENDUSED

Tallinna maantee (äripiirkond), jõeäär (vaba aja veetmine) ja vanalinn külgnevad ruumiliselt, aga pole piisavalt hästi ühendatud. Nende sidumisel tekiks löikekohas mitmekesine linnakeskus.

Narva linnuse ja vanalinna ühendamine.

Hahni trepp tuleb lahti teha.

Vanalinna avamine.

Puškini ja Joala tänava ühendamine Kreenholmi arengu toetamiseks.

VANALINN

Vanalinna tuleb tuua elu. Selleks tuleb linna tihendada, lisada avalikke funktsioone.

ELAMINE

Olemasolevate elamute mitmekesistamine, huvitavaks muutmine. Elamute iseloomulikkus.

KUS ON NARVA KESKLINN?

Narva on multitsentriline.

TALLINNA TÄNAV

On kujunenud kaubanduslikuks peatänavaks. Tallinna tänav tuleks arendada promenaadiks, linnaliseks tänavaks, mis viiks välja Peetri platsini ja sealt rannapromenaadile.

Praegustele kaubanduskeskusi ääristavatele parkimisaladele leida alternatiivseid, linnaruumi aktiveerivaid kasutusi.

JÕEÄÄR

Tihendada jõeäärt.

Prevalveerivateks funktsioonideks vaba aja veetmine ja sport.

PIIRI-KÜSIMUSED

Piir lahti!

Narva kui värav Euroopa Liidu ja Venemaa vahel.

VÄIKESED ASJAD

Visiooniks sotsiaalselt ja kultuuriliselt omapärane Narva.

Kohaliku algatuse toetamine.

Madala eelarvega, lühiajaliste projektide algatamine.

Piirkonna seltside, korteriühistute, tugigruppide loomise toetamine.

STRATEEGIAD

Ühendused.

Väikeste asjade lisamine. Jõuliste ja väikeste asjade kooseksisteerimine.

Iseloomu üleküllus.

PROPOSALS

Forum: Narva

Date: 16 December 2009

Subject Proposal

VERY NECESSARY CONNECTIONS

Tallinn Highway (the business centre), the riverbank (spending of leisure time), and the Old Town are spatially adjacent to each other but they are not sufficiently well connected. A diverse city centre would emerge at their intersection if they were connected together.

The connection of Narva Fortress and the Old Town.

Open up Hahn's Stairs.

Open up the Old Town.

The connection of Pushkin and Joala streets to support the development of Kreenholm.

OLD TOWN

Life needs to be brought into the Old Town. In order to accomplish this, the city should be densified and public functions should be added.

LIVING

Diversification of dwellings. The characteristic nature of dwellings.

WHERE IS NARVA'S CITY CENTRE?

Narva has multiple centres.

TALLINNA STREET

Has evolved into the main business street. Tallinn Street should be developed into a promenade, an urban street leading to Peter's Square and from there onward to the riverbank promenade.

Alternative uses that activate the urban space should be found for the parking areas lining the present day shopping centres.

THE RIVERBANK

The riverbank should be densified.

The prevalent function should be sports activities and spending of leisure time.

BORDER QUESTIONS

Open up the border!

Narva as a gateway between the European Union and Russia.

LITTLE THINGS

The vision is a socially and culturally unique Narva.

Support for local initiative.

Initiation of short-term projects with small budgets.

Support for the creation of societies, apartment associations, and support groups in the area.

STRATEGIES

Connections.

Addition of small things. The coexistence of vibrant things and small things.

Overabundance of character.

TALLINN II

elu- ja inimkesk-
ne linn
a people-oriented and living-oriented city

millisena soo-
vime Tallinnat
näha?
what is our vision about Tallinn?

mäslivad
alloovused on
hoomatavad
– kogukonnad
– taotlevad täien-
davaid vabadusi
tumultuous undercurrents are fathomable – communities aspire to additional freedoms

mängu tuleb
üllatus
a surprise comes into play

transiidil asemel
tuleb võimalda-
da loigpääseta-
vust
we have to simply make accessibility possible, not develop motorways

60-meetrine
põhjävälja kori-
dor lõikab linna
merest
the 60 metre wide Põhjävälja corridor cuts the city off from the sea

sõnastamata
rahulolematust
urbanistliku
keskkonnaga
discontent with the urbanistic environment that is often not formulated in words

mereäärsel alal
inimsõbralik
tänavavõrk
mereni
seaside are simply needs urban and people-friendly streets

transpordipla-
neerimine kes-
kendub ainult
kiiruspõhimõtte-
ga tegelemisele
transportation planning nowdays focuses only on dealing with the principle of speed

vaiklud trans-
pordis
options in transportation

suurendades
teede hulka
suureneb autode
hulk
when the number of roads increases, the number of automobiles also increases

kogemus linnast
experience of the city

TALLINN II

TEEMA

Topic

Mis saab Põhjaväila projektist edasi ja kuidas see suhestub Tallinna merele avamise kontseptsiooniga? Kuidas nihutada rõhk Tallinna kesklinna auto-kesksuselt kvaliteetsele avalikule ruumile kõige laiemas mõttes?

What will become of the Põhjaväil project and how does it relate to the conception of opening Tallinn up to the sea? How can the emphasis be shifted from the automobile orientation of Tallinn's city centre to quality public space in the broadest sense?

162

OSALESID

Participants

DOUGLAS GORDON Helsingi linnaplaneerimise osakond
DACE KALVANE A Plus Architects
TOOMAS TAMMIS EKA mahulise arhitektuuri õppetooli professor
VILLEM TOMISTE AB Kosmos
DAGO ANTOV Inseneribüroo Stratum
TARMO SULGER Inseneribüroo Stratum
REIN ANNUSVER K-Projekti juhataja
PANU LEHTOVUORI EKA urbanistika õppetooli professor
VERONIKA VALK Zizi & Yoyo
MIHKEL TÜÜR AB Kosmos
KATRIN KOOV EKA linnamaastike osakond
ÜLAR MARK Eesti Arhitektuurikeskuse juhatuse esimees
ANDRES ALVER EKA linnaplaneerimise õppetooli professor
ENDRIK MÄND Tallinna peaarhitekt
KAJA PAE linnafoorumite eestvedaja

Tallinna Sadama ärisuuna juht **AHTO ADER**, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja

INDREK GAILAM, Tallinna abilinnapea **TAAVI AAS**

Modereeris **TOOMAS PAAVER** (Paik Arhitektid / Siseministeeriumi planeerimise osakonna nõunik)

16.-17. veebruar 2010



















170



170



171

171



PÕHJAVÄIL/ LÕUNAVÄIL?

Kaja Pae

ELU- JA INIMKESKNE LINN

Kasvanud tähelepanu avaliku ruumi vastu kätkeb tarvidust linnahierarhiat ümber pöörata – autokeskselt linnaplaneerimiselt oleme jõudnud vähemalt teoorias inimkeskse linnaplaneerimiseni. Tarvidus säästva linnakeskonna järele tingib ülemineku autokesksest, mobiilsusest lähtuvast planeerimisest säästlike liikumisviise (ühistransport, kergliiklus) eelistavale planeerimisele. Vähemalt teoorias räägime liiklusplaneerimise asemel ligipääsetavuse planeerimisest. Meie arusaam kõrgest elukvaliteedist linnas tähendab ikkagi avaliku ruumi mitmekesisust ja õnnelikke kohtumisi võimaldavast tihedusest. Kahjuks ei peegeldu need kaasaegsed ja inimlikult ning keskkondlikult põhjendatud rõhuasetused veel Tallinna transpordisüsteemis.

VIIMASED KÜMNENDID ON ÜHESELT VIINUD TARVIDUSELE MUUTA TRANSPORDIALAD KOMPAKTSEMAKS.

Seda ettepanekut kohtab pea kõigis värske-mates (Euroopa) suurlinnade ruumilise arengu visioonides. Põhilised probleemid, mis massiivsete transpordialade ja nendega piirneva ruumiga kaasneda võivad, on üldtuntud – keskkonna väärtuse kahanemine, lähinaabruse linnaruumi mitmekesisuse kadu, funktsioonide ühtlustumine, kinnisvara väärtuse langus, elanike vähenemine. Kõike seda saab lühidalt iseloomustada kui nõrka ruumilist kvaliteeti.

INFRASTRUKTUUR KUI LINNA MAASTIKUARHITEKTUUR

Maailmapraktikas tundub kõige paremini toimivat ja ruumiliselt nutikaid lahendusi andvat erinevaid funktsioone ühendav lähenemine transpordialadele. Transpordiala ei pea kujutama endast ühe funktsiooniga konventsionaalset teekoridori.

PÕHJAVÄIL/LÕUNAVÄIL?¹

Kaja Pae

A PEOPLE-ORIENTED AND LIVING-ORIENTED CITY

The increased attention commanded by public space contains within itself the need to invert the city's hierarchy – we have at least in theory gone from automobile-oriented urban planning and arrived at people-oriented urban planning. The need for a conservational urban environment requires a transition from automobile-oriented planning proceeding from mobility to planning that favours conservational modes of transportation (public transportation, non-motorised modes of transport). At least in theory, we are talking about planning accessibility instead of traffic planning. Our understanding of a high quality of life in the city nevertheless means diversity in public space and density that enables happy encounters. Unfortunately, these contemporary shifts in emphasis that are justified both environmentally and on a human level are not reflected yet in Tallinn's transportation system.

The last couple of decades have unambiguously led to the need to make areas of transportation more compact.

This proposal is found in practically all the latest visions for spatial development in large (European) cities. The basic problems that can accompany massive transportation areas and the space that borders on them are well-known – diminishment in the value of the environment, the disappearance of diversity from the urban space in the near proximity, the standardisation of functions, decrease in real estate values, decrease in the number of residents; all of this can be briefly summarised under poor spatial quality.

INFRASTRUCTURE AS THE CITY'S LANDSCAPE ARCHITECTURE

In worldwide practice, an approach to transportation areas that combines different functions appears to provide spatially clever solu-

¹ For Tallinn's city centre Põhjaväil is a northern bypass next to Tallinn seashore, Lõunaväil is a southern bypass. See diagrams.

tions that function the best. A transportation area does not necessarily have to mean a conventional road corridor with a single function. It is possible to integrate different public functions into infrastructure and in this way to make it lively, attractive and even spatially unprecedented; it is possible to think of infrastructure as the city's landscape architecture. Many highway modifications demonstrate that the coexistence of different functions is possible, providing infrastructure with a fresh spatial effect.

The practice of converting inner-city highways or arterial roads into boulevards with separate corridors designated for different modes of transportation has become quite common. The Avinguda Diagonal in Barcelona separates low-speed (local), high-speed (transit) and non-motorised modes of transport – different modes of transportation coexist and the visual result is quite abundant and is on a human scale.

Generally speaking, the generalisation that low-speed traffic is the invigorator of urban space appears to hold true. At the same time, experience also indicates that the inner areas of large pedestrian areas tend to die out. Similarly, the roadsides of roads with high-speed, dense traffic tend to die out. The density of functioning urban space should be formed by urban diversity, not by single-type (automobile) density.

Issues related to infrastructure development should as a matter of course be viewed through the perspective of economic opportunities and time – what to do and for how long. Space that was once reserved for (automobile) transportation can once again be made part of public space as possibilities and needs change. Paris shuts down the Georges Pompidou Highway for the summer and converts it into a beach along the banks of the Seine River. Transportation areas are often converted into public space (linear parks). Seoul decided to replace a highway with a river, once more bringing out the Cheonggyecheon River that had earlier been directed underground.

PÕHJAVÄIL

The project design of the current Põhjaväil proceeds primarily from the need to reduce traffic jams in the city centre. Here conservational transportation and a people-oriented approach are no longer topical. Thus it is unfortunately

Infrastruktuuri on võimalik integreerida erinevaid avalikke funktsioone ja muuta see niiviisi elavaks, ligitõmbavaks ja isegi ruumiliselt enneolematuks; mõelda sellest kui linna maastikuarhitektuurist. Mitmed kiirteede modifikatsioonid näitavad, et on võimalik erinevate funktsioonide koosseksiteerimine, mis annab infrastruktuurile värsket ruumilist toimet.

Küllaltki sagedaseks on muutunud praktika muuta linnasisesed kiirteed või magistraalid bulvariteks, kus erinevatele liiklusviisidele on rajatud eraldi koridorid. Avinguda Diagonal Barcelonas eraldab aeglase (kohaliku), kiire (transiidi) ja kergliikluse – koos eksisteerivad erinevad liiklusviisid ja visuaalne tulemus on üsna rikkalik ja inimõhuline.

Laias laastus näib toimivat üldistus, et aeglane liiklus on linnaruumi elustaja. Samas näitab kogemus ka seda, et suurte jalakäigulade sisepiirkonnad kipuvad välja surema. Samuti kipuvad surema kiire ja tiheda liiklusega teede ääred. Toimiv linnaruumi tihedus peaks moodustuma linnalikust paljususest, mitte ühetüübilisest (autode) tihedusest.

Infrastruktuuri arenduse küsimusi tuleb mõistagi vaadata majanduslike võimaluste ja aja perspektiivis – mida ja kui kauaks teha. Kord (auto) transpordile reserveeritud ruum on võimalik võimaluste ja vajaduste muutudes muuta uuesti avaliku ruumi osaks. Pariis sulgeb Georges Pompidou kiirtee suveks ja muudab selle Seine'i äärseks rannaks. Sage on transpordialade muutmine avalikuks ruumiks (lineaarparkideks), Seoul otsustas kiirtee asendada jõega, tuues uuesti välja varem maa sisse viidud Cheonggyecheon'i jõe.

PÕHJAVÄIL

Praegune Põhjaväila projekteerimine lähtub ennekõike tarvidusest vähendada ummikuid kesklinnas. Siin pole enam juttugi säästva transpordi ja inimkesksest lähenemisest. Seega on kahjuks ka paratamatu, et resultaadid lähevad kohati vastuollu avaliku ruumi arendamise kontseptsioonidega. Kui Tallinna pikemaajalistes arenguvisioonides ja dokumentides on selgelt sõnastatud taotlus kasvatada ühistranspordi ja kergliikluse osakaalu, siis kahjuks tundub, et projekteerimises see niiviisi ei toimi mitte sugugi. Väga selgelt on projekteerimispraktikas ikkagi veel võimalik kohata autoliikluse probleemide lahendamist



Põhjaväila löök mere ja vanalinna vahel.

Fragment of Põhjaväil between sea and Old Town.



Cheonggyecheon kiirtee Seouli kesklinnas asendati lineaarpargiga, kuna kiirtee põhjustas ümberkaudsete elanike vähenemise ja kinnisvara väärtuse languse.

The Cheonggyecheon Expressway contributed to declining property values and population loss in Seoul's downtown before it was replaced by a linear park.

174

eelisjärjekorras ja kergliikluse paigutamist sinna, kuhu ruumi üle jääb. Paraku ei esine projekterimispraktikas peaaegu üldse lähenemist, kus transpordiehituse asjatundjate, arhitektide, linnaplaneerijate ja avaliku huvi koostöös tegeletakse transpordiala kui täisväärtusliku avaliku linnaruumiga ja püütaks leida teravmeelseid lahendusi. Tundub, et sellisest koostööst on Tallinnas hetkel kõige rohkem vajaka.

Tallinna puhul on problemaatiline kogu piirkond Russalkast Balti jaamani – kuidas lahendada liiklusprobleeme niiviisi, et me saaksime rääkida ikkagi ligipääsu võimaldamisest kultuuri- ja looduslikele väärtustele, mitte kiirest läbisõidust ja nende väärtuste äralõikamisest? Kuivõrd on üldse vaja põhjapoolset kiiret linna läbimise võimalust? Millised lahendused ja millises ajalisel perspektiivis on realistlikud?

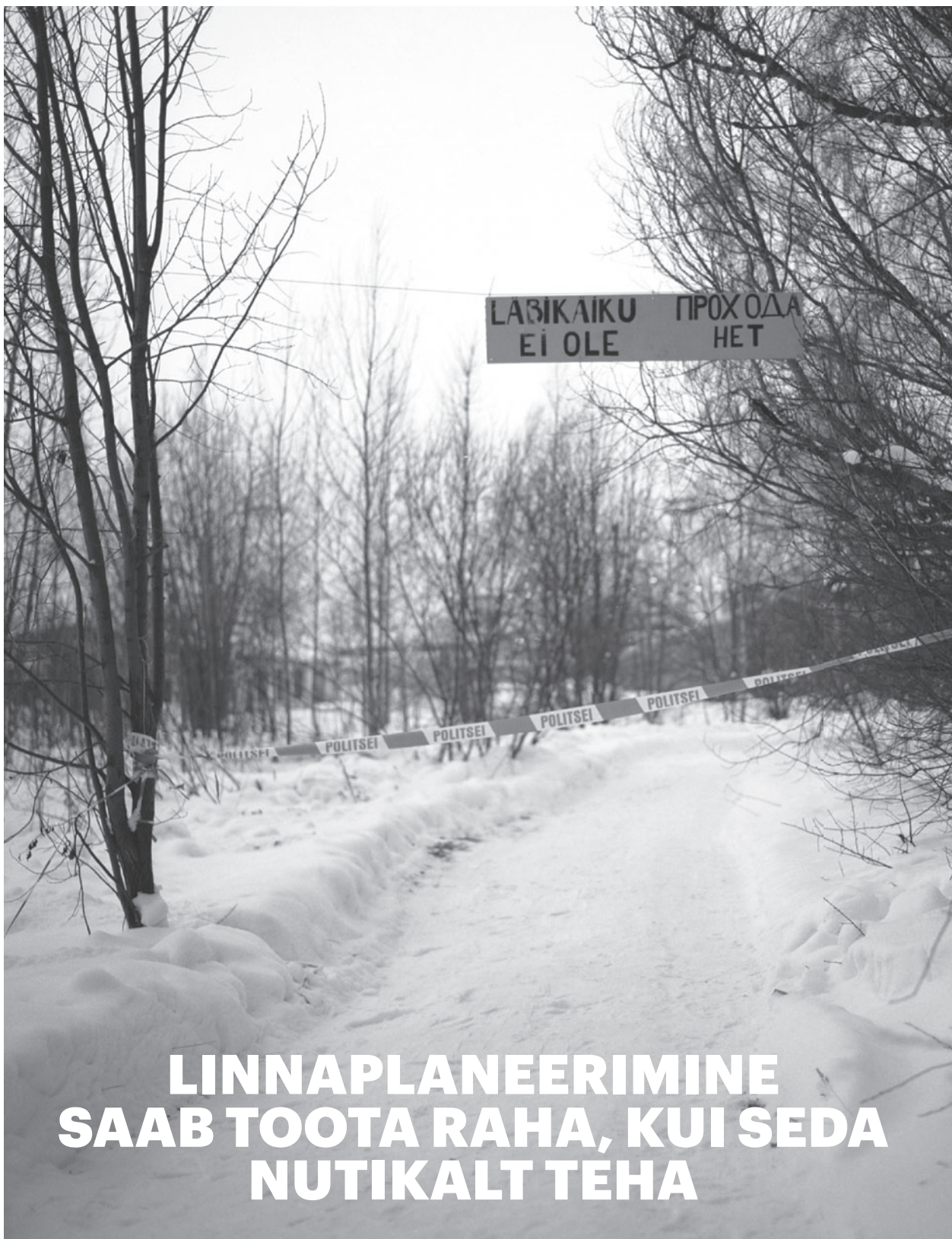
Hetkel on olemas erinevates staadiumites teehitusprojektid Russalkast linnahallini ja Põhja puiesteest Paldiski maanteeeni. Lõunaväila kohta on projektid Järvevana tee piirkonnast lõigul Tartu maanteest Veerenni tänavani.

also inevitable that the results from time to time contradict the conceptions of developing public space. While the aspiration towards increasing the relative proportion of public transportation and non-motorised modes of transport is clearly worded in Tallinn's documents and more long term visions of development, it unfortunately seems that project design does not function this way at all. It is still possible in project design practice to very clearly encounter the solution of automobile traffic first of all and then the positioning of non-motorised modes of transport wherever there is space left over. Unfortunately, the kind of approach where experts in transportation construction, architects, urban planners and the public interest work together on transportation areas as high quality public municipal space and try to find ingenious solutions practically does not occur at all in project design practice. It appears that Tallinn lacks this kind of cooperation the most at the moment.

In the case of Tallinn, the entire district from Russalka to Baltic Station is problematic – how to resolve traffic so that we could still talk about enabling access to places of cultural and natural value and not talk about quickly driving through them and cutting off those places of value? To what extent is the possibility for quickly passing through the northern part of the city necessary in the first place? What kind of solutions are realistic and in what kind of temporal perspective?

Road construction projects currently exist in different stages of completion from Russalka to the Linnahall and from Põhja Boulevard to Paldiski Highway. There are projects concerning the Lõunaväil from the area around Järvevana Road along the sector from Tartu Highway to Veerenni Street.

174



175

175

VÄLJALÕIKEID TÖÖTOA ARUTELUDEST

Tallinn, 16.-17. veebruar 2010

Oleme Põhjäväälast rääkinud mitu kümnendit. Nõukogude ajal asus Põhja-Tallinnas arvestatav osa tootmisest, suur osa inimesi aga elas Lasnamäel. Polnud tarvis ka pääsu merele, õieti tuli see sulgeda. Lühidalt tulenebki Põhjävääla idee nendest põhjustest. Tänapäeval ei ole tarvidust transiitsooni järele, mis kulgeks kesklinna ja mere vahel ja ühendaks nimetatud linnaosi. Kuigi Põhjävääla fragmente on iseseisvusajal välja ehitatud, on meil veel hetkel võimalus asjade käiku pöörata ning hoida kesklinna kandis mereääred teed nii kitsana kui võimalik.

Põhja-Tallinnas on 70 000 elanikku ja Lasnamäel 100 000 elanikku. Mingit arvestatavat ühendust on siiski tarvis. Ülemiste järve ja mere vaheline kaugus kesklinnaosas on 2,5 kilomeetrit – see on Tallinna kõige kitsam koht. Tundub, et see ühendus peaks ikkagi mere poolt minema. Lasnamägi on sisuliselt suuruselt teine Eesti linn, aga töökohti seal pole.

NÄGEMUS LINNAST?

Liiklus ei ole mingi asi iseeneses. See on asjade põhjus. Põhjävääla ja Lõunavääla käesolevaid projekte realiseerides rajatakse autolinn, mille keskele jääb UNESCO kaitse all olev autosaar. Liikluse mudeleid ei saa võtta planeerimise aluseks. Meil on vaja lihtsalt võimaldada ligipääsetavust. Või ei paku ligipääsetavust.

Lähtuge linnast, mitte liiklusest. Küsi, millist linna te tahate? On vaja Tallinna visiooni aastaks 2050 ja sellest tuletada vastav transpordisüsteem. Enne väila kallale asumist on vaja tegeleda suure skaala küsimustega.

Sotsiaalsest segregatsioonist hoidudes väheneb ka tarvidus transpordi järele. Linlastel peaks olema võimalusi valida erinevate transpordiviiside vahel. Kui vältida linnaehituslikke vigu, ei ole Tallinnas vaja väga suuri magistraale. Praegu algab transpordiprobleem äärekeskuste puudumisest.

KORRALDUSLIKUD KÜSIMUSED / POLIITILISED MECHANISMID

Linna sisekliima on tõesti tähtis. Võiksime kasutada Põhjävääla ehitamisele kuluvad umbes miljard krooni pigem ühistranspordi arendamiseks.

See raha on Euroopa Liidu toetus, mis on kasutatav sadamaühenduse parandamiseks ja vastava Põhjävääla osa ehitamiseks. Me ei saa seda raha mujal kasutada, ka ühistranspordi arendamiseks mitte. On oht, et isegi kui teeme väila 3+3 raja asemel 1+1 rada, ei saa me seda raha.

Uus toetusraha jagamine toimub

2014. Peaksime töötama selle nimel, et siis taotletaks raha mõistlike asjade jaoks. Kuidas jõutakse otsuseni, milleks raha taotletakse?

Otsuse teevad poliitikud info põhjal, mis neil parasjagu kasutada on. Põhjävääla osas jõuame linnaplaneerimisametis ääri-veeri lähteülesande osas kaasa rääkida. Probleemid algavad sellest, et linnaametite vaheline suhtlemine on nõrk. Linnaplaneerimisameti poole pööratakse liiga hilja – siis, kui on vaja ehitusluba.

On võrdlemisi arusaamatu, miks Eestis on transpordi- ja planeerimisametid eraldi.

Nüüd on nad toodud vähe-malt ühe abilinnapea alla.

Transpordiamet valib lähtetingimused olemasolevate planeeringute alusel. Ent probleem on selles, et need ei pea seaduste kohaselt olema detailplaneeringud ja seega puudub nende planeeringute üle ka avalik kontroll. Üldplaneering ei ütle, millist tüüpi on tee, ja sellest algavad probleemid.

(ÜHIS)TRANSPORT JA TALLINNA NAABRUS

Linna jaoks on tähtsaim majandus – kui see toimib, siis saame linna arendada. Milline on parim viis kuldada raha ruumi jaoks, et majandus hakkaks tööle? Nutikas linnaplaneerimine toodab raha. Kui vaatame maailma edukama majandusega linnasid, siis need on ühistranspordi-linnad. Kuidas Põhjävääla sobib selles mõttes Tallinna tulevikku?

Suurendades teede hulka suure-

neb autode hulk. Kui vähendame otsustusalus edasiseks tegevuseks. Antud Põhjävääla küsimuse puhul peab paratamatult mõtlema (ühis-)transpordi üldskeemile, mis kindlasti arvestaks ka Tallinna naabervaldasid. Säästlik linn on polütsentriline, kus lokaalsete tsentrite vahel on hästi toimivad ühistranspordiühendused. Nendel tingimustel pole tarvis linna läbivaid automagistraale. Igal juhul peab siinkohal mõtlema linnaregioonist kui tervikust.

Tallinnat ümbritsevad alad on viimase kümne aastaga rahvaarvult kasvanud neli korda. Samas ei tehta transpordi planeerimisel koostööd Tallinna ümbruskonnaga. Linnasiseselt on toimiv ühistranspordiühendus Mustamäega, Lasnamäega seda pole. Inimesed asuvad ka seetõttu naabervaldades elama, et isegi linnasisene ühistransport ei toimi.

On vaja pääsu Tallinna naabervaldades kesklinna, aga need pääsud ei pea kesklinna läbima. Helsingis on uus linna lähiregioonide ühistransport ootamatult palju kasutust leidnud.

On palju inimesi, kes lihtsalt ei taha linnas elada, kes arvavad, et linna vahetus naabruses maal on parem. Juba sellepärast on oluline linna ennast paremaks teha.

Praegu moodustab jalgrattaliiklus Tallinna transpordist ühe protsendi. See on ainult meeelahutus. Kõneldes jalgrattateedest – meil pole isegi

jalgrattamagistraalide plaani. Peame linna elanike huvidest lähtuvalt jõuliselt eelistama mingit transpordiliiki ja seejuures mõtlema elustiilidele.

MEREÄARNE TÄNAVATEVÕRK

Selles kesklinna osas, mida Põhjävääla peaks läbima hakkama, pole isegi tänavaid. Sinna oleks vaja lihtsalt linnalikke ja inimsõbralikke tänavaid. Küsimus on konkreetsetes tänavates ja tänavalõikudes – mida ja kuidas ühendada, et saavutada kesklinnikke ruumikvaliteete. Ma ei näe mõtet 3+3 rajal mere ääres, kust jalakäijana üle ei pääse.

Sadama huvi on, et kaubaautode ärasõitmine toimiks võimalikult kiiresti. Meil on ro-ro kaubavedu, mille kaotamine suretaks ka reisisadama. Kaubaveo kaotus kesklinna sadamast ei toimu ilmselt lähema 25 aasta jooksul.

Tegelikult on sadama läheduses tänavaliikluses raskeliiklust vähe, aga ka kergliiklust on vähe – vast umbes kümme protsenti. Narva maantee on praegu üks suurima bussiliiklusega tänavaid. Praegu ajavad kesklinna liikluse umbe sõiduautod ja ebaühtlaselt arendatud tänavavõrk.

Enamik sadamat kasutatavatest reisijatest on autota. Et reisijad saaksid mugavamalt kesklinna, on loomulikult ka Tallinna sadama majanduslik soov. Linnavõimudega on meil aga rohkem arutusel raske-transporti puudutavad küsimused.

Kui me praegu 3+3 rada ei tee, siis me ei saa tulevikus enam ühistranspordi rada kätte, sest siis on sinna juba majad ehitatud.

Alati ei saa kindel olla, mis maa väärtuse üles lööb, aga igatahes see ei ole kiirtee. Kasutage võimalus ära ja tehke jalakäigu- ja ühistranspordi koridor sadamast vana- ja kesklinna. Meil Helsingis pole enam sellist võimalust.

Võiks toimida pigem jätkusuutlikumalt ja odavamalt. Kui ehitame 3+3 raja Russalkast Ahtri tänavani, nihutame ümmikud Russalka juurest uue linnavalituse hoone ette! Seal edasi tuleb huvitava ja väärtusliku ruumiga Balti jaama ümbrus – 3+3 rada hakkis selle ilusa ala; pealegi vajab jaam enda ümber ruumi. Ehitades kesklinna „kiirtee“ saame ümmikute näol probleemi, mis liigub lihtsalt ühest kohast teise.

Põhjävääla peab olema tänav. Linna pole võimalik avada merele ilma teeta. Sadamaala areng on jäänud toppama, sest seal puudub tänavavõrk. Ka väila koridor, mida on praegu järgitud, pärsib arendust. Ilma avaliku ruumi ja ühistranspordita pole võimalik sadamaala arendada.

EXCERPTS FROM WORKSHOP DISCUSSIONS

Tallinn, 16-17 February 2010

We have talked about the Põhjaväil for several decades. A considerable proportion of industrial manufacturing was located in Northern Tallinn during the Soviet era while a large proportion of the population lived in Lasnamäe. Access to the sea was not necessary either; in point of fact, this sort of access was to be closed off. In short, the idea for the Põhjaväil originated from these reasons. Nowadays there is no need for a transit zone that would proceed between the city centre and the sea and would connect the above-mentioned parts of the city. Although fragments of the Põhjaväil have been built during the era of independence following the Soviet era, we presently still have the opportunity to turn the progression of the sequence of events around and to keep roads as narrow as possible along the seashore in the area of the city centre.

Northern Tallinn has a population of 70 000 and Lasnamäe's population is 100 000. Some sort of effective connection is nevertheless necessary. The distance between Lake Ülemiste and the sea in the sector of the city centre is 2.5 km – this is Tallinn's narrowest place. It appears that this connection should still proceed along the seashore. Lasnamägi is essentially the second biggest Estonian city but it has no places of employment.

177

VISION OF THE CITY?

Traffic is not some sort of thing in itself. It is the cause of things. By implementing the current Põhjaväil and Lõunaväil projects, you will create an automobile city in the middle of which will be an automobile island under the protection of UNESCO. Traffic models cannot be adopted as the basis for planning. We have to simply make accessibility possible. The Väil does not provide accessibility.

Use the city as your reference point, not traffic. Ask what kind of city you want. A vision of Tallinn for the year 2050 is needed and the corresponding transportation system should be derived from that vision. Before focusing on the scale of the Väil, large-scale issues have to be dealt with.

Avoiding social segregation also decreases the need for transportation. City residents should have options to choose between different modes of transportation. Tallinn does not need very large arterial roads if mistakes are avoided in urban construction. Currently, the transportation problem begins with the lack of urban centres at the outer fringes of the city.

ORGANISATIONAL ISSUES/ POLITICAL MECHANISMS

The inner climate of the city is truly

important. We could use the approximately one billion kroons that it would cost to build the Põhjaväil to develop public transportation instead.

This money is support from the European Union that is to be used to improve connection to the harbour area and to build corresponding part of Põhjaväil. We cannot use that money elsewhere, even for developing public transportation. There is the danger that even if we build the Väil with 1 + 1 lanes instead of 3 + 3 lanes, even then we will not receive that money.

The next disbursement of support funding will take place in 2014. We should prepare in order to apply for funding for sensible projects. How will the decision be arrived at regarding what project support funding should be applied for?

Politicians make decisions on the basis of information that they have at hand for use at any given time. We can indirectly participate in the discussion of the Põhjaväil in Tallinn's City Planning Department in terms of its preliminary task. The problems begin with the fact that communication is poor between different municipal departments. People consult the City Planning Department when they need building permits.

It is relatively incomprehensible why there are separate transportation and planning departments in Estonia.

Now they have at least been placed under the supervision of a single deputy mayor.

That is one fundamental flaw, that departments are incapable of working together and that the Planning Department is consulted when it is too late.

The Transportation Department selects preliminary tasks on the basis of existing plans. The problem, however, is that by law, those plans do not have to be detailed master plans and thus there is also no public control over those plans. The master plan does not specify what type of road is intended and that is where problems arise.

(PUBLIC) TRANSPORTATION AND THE VICINITY OF TALLINN

The economy is of greatest importance for the city. If the economy functions, then we can develop the city. What is the best way to spend money on space in order to stimulate the functioning of the economy? Clever urban planning produces money.

If we look at the cities with the world's most successful economies, we see that they are public transportation cities. How does the Põhjaväil fit in with Tallinn's future in this sense?

When the number of roads increases, the number of automobiles also increases. When we reduce the number of roads, we reduce the number of automobiles. We can very significantly affect the city through public transportation.

Politicians have to be given an adequate basis for making decisions to facilitate future activities. In the case of the given Põhjaväil issue, we must inevitably consider a general scheme for (public) transportation that would definitely take into account Tallinn's neighbouring rural municipalities. The conservational city is polycentric with well-functioning public transportation connections between the local centres. Under such conditions, arterial roads for automobiles passing through the city are not necessary. In any case, the municipal region should at this point be thought of as a whole.

The areas surrounding Tallinn have grown in terms of population to four times the size they were ten years ago. At the same time, there is no cooperation between Tallinn and the surrounding areas in transportation planning. Within the city, there is a functioning public transportation connection to Mustamäe, but there is no such connection to Lasnamäe. Another reason why people move out to live in neighbouring rural municipalities is that even public transportation within the city does not function.

Access is needed from Tallinn's neighbouring rural municipalities to the city centre but these access routes need not pass through the city centre. For instance, Helsinki's new public transportation system servicing regions in the near proximity of the city has attracted an unexpectedly large number of users.

There are many people who simply do not want to live in the city and who think life in the countryside in the direct proximity of the city is better. That is already one reason why it is important to improve the city.

Bicycle traffic is presently at 1% in Tallinn. That is only recreation level usage. Speaking about bicycle roads – we do not even have a plan for bicycle arterial roads. We have to more boldly choose some type of transportation for city residents and at the same time think about lifestyles.

SEASIDE STREET NETWORK

There are not even streets in the part of the city centre where the Põhjaväil should be. That area simply needs urban and people-friendly streets.

The issue here is specific streets and street intersections – what to connect and how in order to achieve spatial qualities like those of the city centre. I do not see any point in 3 + 3 lanes along the seashore that cannot be crossed by pedestrians.

It is in the harbour's interest that freight trucks are able to drive away as quickly as possible. We have roll-on/roll-off cargo transport. Doing away with this cargo transport would choke off the passenger harbour as well. Cargo transport will most likely not be transferred away from the city centre harbour for at least the next 25 years.

There is actually little heavy transportation traffic in the street traffic near the harbour but there are also hardly any non-motorised modes of transport – perhaps about 10%. Narva Highway is presently a street with one of the largest volumes of bus traffic. Automobiles and an unevenly developed street network presently cause traffic jams in the city centre.

177

Most of the passengers who use the harbour are without automobiles. The Port of Tallinn's economic wish is naturally that passengers could also more conveniently make their way to the city centre. We have more issues with municipal authorities concerning solutions for heavy transportation.

If we do not build 3 + 3 lanes now, then we will not get a lane for public transportation in the future anymore because then buildings will be built there already.

You cannot always be certain what will run the value of a country up but in any case it is not a highway. Use the opportunity and build a corridor for pedestrian traffic and public transportation from the harbour to the Old Town and the city centre. We do not have that chance anymore in Helsinki.

It would function better, cheaper and more sustainably. If we build 3 + 3 lanes from Russalka to Ahtri Street, we will shift the traffic jams from beside Russalka to in front of the new municipal government building! From there onward comes the area around Baltic Station with its interesting and valuable space – we would chop up that beautiful area; besides, the station needs space around it. If we work at building a "highway" in the city centre, we will get a problem in the form of traffic jams that will simply move from one place to another.

MIS JÄÄB ALLES NORMATIIVSEST LINNAEHITUSEST?

Endrik Mänd

Linnaliikluse teemad on viimasel ajal üha sagedamini üles kerkinud linna ja linnaruumi arengut käsitlevates diskussioonides. Pole ka ime – toime-tusi, mida püüame mahutada oma aktiivsesse päeva, on üha enam, meie sihtkohtade hulk ja nende vaheline kaugus üha kasvavad. Kulgemine tihenevas aegsündmusruumis on määrava tähtsusega linnakogemuse emotsionaalse kvaliteedi tunnetamisel. Enamik meist on kogenud, et kohustuste kõrvalt jääb järjest vähemaks aega tegeleda sellega, mida ihkad. Ajapuudusest tingitud frustratsiooni üheks maandajaks on kahtlemata „teel“ hangitud positiivne ruumikogemus. Selle puudumine transleerub sageli sõnastamata rahulolematuseks urbanistliku keskkonnaga, mis viitab linlase emotsionaalset heaolu ohustavatele puudujääkidele tänase linnaehituse praktikas. Saavutustele orienteeritud ühiskond soodustab „edukate“ ületöötamist ja läbipõlemist ning „edute“ kultuurilist ja sotsiaalset tõrjutust. Tallinna linnapilti võib pidada nende tendentside illustreerimiseks ning see, et avaliku ruumi kvaliteedi puudused on jõudmas linlase alateadvusest teadvusse näitab, kui kaugel protsess on arenenud.

SÕNASTAMATU RAHULOLEMATUS

Paljude linnainimeste argipäev jaguneb rutiinselt kindlate sihtpunktide vahel. Kodu – kool – kontor – kaubanduskeskus. Linnatranspordi põhiküsimuseks peetakse, kuidas paremini ja kiiremini neid sihtpunkte ühendada. Loomulikult on ühenduvus oluline linnaehituslik printsiip, millele on rajatud mitmeid linnastute ja (suur)linnade võimalikke arengutsenaariume käsitlevaid linnaplaneerimise teooriaid. Samuti on oluliseks teemavaldkonnaks linna läbitavus – kuidas kont-

WHAT REMAINS OF NORMATIVE URBAN CONSTRUCTION?

Endrik Mänd

Topics related to urban traffic have arisen ever more frequently in recent years in discussions concerning the development of the city and of urban space. This is no wonder – there are ever more activities that we try to fit into our active days, and the number of destinations where we try to get to and the distances between them keep growing. Proceeding in time-event space that is becoming denser is of pivotal importance in perceiving the emotional quality of urban experience. Most of us have experienced the phenomenon that there is less and less time for doing what you want to do in addition to what you have to do. Positive spatial experience acquired “on the way” is undoubtedly one way to alleviate the frustration caused by a shortage of time. This shortage translates into discontent with the urbanistic environment that is often not formulated in words. This discontent refers to shortcomings in contemporary urban construction practice that threaten the emotional welfare of city residents. Achievement-oriented society fosters the overworking and burnout of “successful people” and the reduction of “unsuccessful people” to cultural and social pariah status. The external appearance of Tallinn can be considered an illustration of these tendencies. The fact that shortcomings in the quality of public space are making their way from the subconsciousness of city residents to their consciousness indicates how far the process has developed.

DISCONTENT THAT IS DIFFICULT TO FORMULATE

For many city residents, the usual workday is divided into moving routinely between definite destinations. Home – school – office – shopping centre. The main issue in urban transportation is considered to be how to better connect those destinations more quickly. Connectivity is naturally an important principle of urban construction upon which are founded many urban planning theories considering potential development scenarios for conurbations (met-

ropolitan areas) and (large) cities. At the same time, the passability of the city is an important theme – how to control traffic flows in the city and prevent the occurrence of traffic jams. On the other hand, this is an exclusively quantitative means of planning by which it is not possible to solve the bottlenecks in urban space that are associated with deficiencies in emotional quality.

This was quite likely the reason why matters associated with the Põhjaväil emerged as a theme of the urban forum. The conception of the Põhjaväil is in itself nearly three decades old. The need to build this arterial road was caused primarily by the rapid growth of the residential areas of Lasnamäe. A rapid connection was needed between the jobs located in the harbours and factories in Northern Tallinn and the new residential areas located in Lasnamäe, where the primary workforce was located. There was nothing conceptually new here – nearly a century earlier, the streetcar connection between the industrial areas in Northern Tallinn and the working class residential area in Kadriorg, which has by now lost its importance, was built bearing the same principles in mind.

Tallinn has changed in the meantime. The concept of “opening the city up to the sea” speaks of the wish to once again tie the seaside areas that have fallen out of urban use into a unified urban fabric. Plans envision the reconstruction of many of the harbour areas in Northern Tallinn into multifunctional urbanistic environments where city residents are provided with urban space that is visually and physically connected to the sea. Many important buildings such as the city’s new administrative building and the new Estonia opera house are searching for a place nearer to the sea. The Maritime Museum will be opened in the seaplane hangars this summer already. The Linnahall and the Patarei barracks are still lying dormant waiting for their rebirth while in addition, the dream of the Tallinn Aquarium is taking shape... A seaside promenade should start connecting these active locations.¹

Why then do we still return to the “old models”?

¹ Developments of Tallinn’s city centre seaside area are discussed at greater length in this book in the article by Tõnu Laigu entitled Tallinn’s Seaside is a Place for Culture, Communication, and for Living. Editor’s note.

rollida liiklusvoogusid linnas ja vältida ummikute teket. Samas on üheselt tegemist kvantitatiivsete planeerimisvahenditega, millega ei ole võimalik lahendada linnaruumi emotsionaalse kvaliteedi puudustega seonduvaid kitsaskohti.

Tõenäoliselt oli see ka põhjuseks, miks Põhjaväilaga seonduv linnafoorum teemana üles kerkis. Põhjaväila kontseptsioon on iseenesest ligi kolm kümnendit vana. Esmalt tingis magistraaltänava rajamise vajaduse Lasnamäe magalaalade kiire kasv. Oli vaja kiiret ühendust Põhja-Tallinna sadamates ja vabrikutes asuvate töökohtade ja Lasnamäel paiknevate uute elamualade vahel, kus paiknes peamine töajõud. Kontseptuaalselt ei olnud siin ju midagi uut – pea sajand varem oli samu põhimõtteid silmas pidades rajatud täna-seks oma tähtsuse minetanud trammiühendus Põhja-Tallinna tööstusalade ja Kadrioru töölisaguli vahel.

Tallinn on vahepeal muutunud. Kontseptsioon „linna avamisest merele“ kõneleb soovist taas siduda linnalikust kasutusest välja langenud mereäärsed alad ühtsesse linnakoosse. Paljud Põhja-Tallinna sadamaalad on kavas rekonstrueerida mitmefunktsiooniliseks urbanistlikuks keskonnaks, kus linlastele pakutaks merega visuaalselt ja füüsiliselt seotud linnaruumi. Mitmed olulised ehitised nagu linna uus haldushoone ja „Estonia“ uus ooperimaja otsivad kohta merele lähemal. Meremuuseum avatakse vesilennukite angaarides juba sel suvel. Linnahall ja Patarei kasarmud veel suiguvad uuestisünni ootuses, lisaks on pead tõstmas unistus Tallinna Akvaariumist... Neid aktiivseid kohti peaks hakkama ühendama rannapromenaad.¹

Miks siis ikkagi pööratakse „vanade liistude“ juurde tagasi?

ON SÜMPTOMAATILINE, ET EESTI SEADUSANDLUS EI PÕÖRA TÄHELEPANU LINNARUUMI ESTEETILISE KVALITEEDI KUJUNDAMISELE.

Veelgi enam – ka sellistes peensusteni reguleeritud valdkondades nagu (loodus)keskkonna- ja muinsuskaitse sisuliselt puudub inimkeskne vaatenurk. Mõlemad valdkonnad käsitlevad *homo urbanist* valdavalt võimaliku ohuna kaitstavale väärtusele, selgitamata (loodan, et mitte mõist-

¹ Tallinna kesklinna mereäärse ala arengutest on pikemalt juttu käesoleva raamatu Tõnu Laigu artiklis „Tallinna mereäär on paik elamisele, kommunikatsioonile ja kultuurile“. Toim.

mata) nende väärtuste säilitamise vajalikkust sellesama inimese emotsionaalse ja sotsiaalse heaolu tagajana. Vaatamata sellele, et arhitektuuri ja linnaplaneerimise utilitaarne ja majanduslik mõõde ületab oluliselt kujutavate kunstide oma ning ehituskunst annab seetõttu tõenäoliselt silmad ette ka kaasaegsele kirjandusele, muusikale ja filmikunstile, ei tähenda see, et ehituskunst oleks minetanud ühe oma põhifunktsioonidest – pakkuda inimesele harmooniliselt kujundatud esteetilise tehiskeskonna kaudu füüsilist ja vaimset heaolu ning turvatunnet.

REIS JA RÄNNAK

Samad põhimõtted kehtivad ka avaliku linnaruumi kavandamisel. Kulgedes sihtkohast sihtkohta, tegevusest tegevusse, ei vaheta inimene asukohta pelgalt ruumis, vaid sageli toimub ka üleminek ühelt meelesundilt teisele. See psühholoogiline protsess võib kesta murdosa sekundist või võtta päris kaua aega. Intensiivne linlik eluviis, kus tegevuskohad ja tegevused pidevalt vahetuvad, eeldab vaimseid *restarte*. Kindlasti aitab selliste ümberlülituste stressivabale toimumisele kaasa toetav ruumikogemus, mida linnakeskkonnas tuleb kõrgetasemelise arhitektitööga kavakindlalt luua.

Elan töökohast Vabaduse väljakul umbes kahe kilomeetri kaugusel. Üle Toompea jala töölemine võtab aega paarkümmend minutit. Autoga läbin selle vahemaa reeglina poole kiiremini. Neil kordadel, kui olen otsustanud jalakäigu kasuks, olen märganud, et jõuan teel päevatoimingud läbi mõelda ja plaanid paika panna. Olen tähele pannud ka hotelli L'Ermitage, Hirveparki, Pikka Hermanni, linnulaulu ja ahetavat taevast. Aga ka põlenud maju, räämas tühimikke tänavafondis ja tänavamüra Paldiski maanteel. Mitmed head ideed (ja mitmed adumised vajakajäämistest ning tegemapidamistest) on justnimelt tööle **jalutades** pähe turgatanud. Autot juhtides selleks paratamatult aega ei jää ning enese töörežiimile lülitamine jääb esimeseks kabinetitoiminguks - seetõttu on juhtunud, et kolleegid, kellega varahommikul töösajus suhtlema pean, mind aeg-ajalt pilkavalt „tõeliseks päikesekiireks“ kutsuvad.

It is symptomatic that Estonia's legislation pays no attention to shaping the aesthetic quality of urban space.

Furthermore – even in spheres of activity that are regulated in detail such as (natural) environmental protection and cultural heritage protection, a people-oriented viewpoint is essentially missing. Both spheres of activity predominantly treat homo urbanis as a potential danger to the values that are under protection without explaining (hopefully not without understanding) the necessity of preserving these values as the guarantor of the emotional and social welfare of that same human being. Regardless of the fact that the utilitarian and economic dimension of architecture and urban planning significantly surpasses that of figurative art and most likely also that of contemporary literature, music and the art of film, this does not mean that architecture has lost one of its main functions – to provide people with physical and spiritual welfare and a feeling of physical and spiritual security through harmoniously designed, aesthetic artificial environments.

TRIP AND JOURNEY

The same principles apply in designing public urban space as well. As a person proceeds from destination to destination, from activity to activity, he does not merely change his location in space, but rather a transition also frequently takes place from one state of mind to another. This psychological process may last a fraction of a second or it may take a rather long time. An intense urban lifestyle where activities and places of activity are constantly changing requires spiritual and intellectual “restarts”. A supportive spatial experience that has to be systematically created in the urban environment through high quality architectural work definitely contributes to the stress-free functioning of these kinds of restarts.

I live about two kilometres away from my workplace at Vabaduse väljak (Liberty Square). Going to work by foot over Toompea takes some twenty minutes. As a rule, I cover this distance by car twice as fast. On those occasions when I had decided to walk to work, I noticed that I get to think through the tasks of the day and set my plans on the way. I also noticed the L'Ermitage Hotel, Hirvepark (Deer Park), Tall Hermann Tow-

er, birds singing and dawn breaking in the sky. I also noticed burned-down houses, dilapidated gaps in the street front, and street noise coming from Paldiski Highway. Many good ideas (and many realisations of things that are missing or deficient, and of things that need to be done) have popped into my head namely while walking to work. There is inevitably no time for that while driving a car, thus switching oneself into working mode unavoidably remains the first activity in the office. This is why from time to time, colleagues with whom I have to communicate early in the morning in work-related matters jokingly call me a “true ray of sunshine”.

A SOCIETY THAT PLANS SPEED

I continue with this line of reasoning on the same topic in the cultural weekly Sirp (23 April 2010), where I try to describe how urban space functions through a three-parameter time-event space. The parameters (or principles) in this system are speed (the time it takes to go from destination to destination in the city), choice (providing emotional satisfaction, routes with abundant events), and experience (the possibility to experience urban space). In addition to this, I differentiate four conditional modes of transportation, which are the pedestrian, the bicyclist, public transportation (rail transportation as a subcategory), and the automobile (the automobile driver and passenger are considered separately). While the principle of speed has to ensure that we get to our next destination on time (physical presence), the principle of experience has to ensure that we arrive at our destination in appropriate emotional condition (spiritual presence). The principle of choice provides the opportunity to choose our route (and mode of transportation) according to time, our mood, the weather, or some other factor.

I claim that transportation planning nowadays focuses only on dealing with the principle of speed, which is why travelling by foot and by bicycle are considered modes of transportation that are of little importance.

According to the principle of speed, it is important to improve the physical passability of city streets, which means first and foremost the expansion of the street network in order to better organise automobile traffic.

Traffic projects based on the principle of

KIIRUST PLANEERIV ÜHISKOND

Jätkates oma samateemalist mõttekäiku „Sirbis“ (23.04.2010) proovin kirjeldada avaliku linnaruumi toimimist läbi kolmeparameetrilise **aegsündmusruumi**. Parameetriteks (või põhimõtete) selles süsteemis on **kiirus** (linnas sihtkohast sihtkohta jõudmiseks kuluv aeg), **valik** (emotsionaalselt rahuldustpakkuv, sündmustersohke teekond) ja **kogemus** (linnaruumi kogemise võimalikkus). Lisaks sellele eristan nelja tinglikku liikumisviisi, milleks on **jalutamine, jalgrattasõit, ühistransport** (alaliigina rööbastransport) ja **autoga liikumine** (seejuures tuleks eraldi vaadata autojuhti ja kaassõitjat).

Kui kiiruspõhimõte peab hea seisma selle eest, et jõuaksime järgmise sihtpunkti õigeaegselt (füüsiline kohalolek), siis kogemusprintsipi peab tagama, et jõuaksime sinna sobivas emotsionaalses seisundis (vaimne kohalolek). Valikuprintsiip jätab võimaluse vastavalt ajale, tujule, ilmale või mõnele muule tegurile oma teekonda (ja liikumisviisi) valida.

VÄIDAN, ET TÄNANE TRANSPORDIPLANEERIMINE KESKENDUB AINULT KIIRUSPÕHIMÕTTEGA TEGELEMISELE, MISTÕTTU PEETAKSE JALAKÄIMIST JA JALGRATTASÕITU VÄHEOLULISTEKS LIIKUMISVIISIDEKS.

Kiiruspõhimõttest lähtuvalt on oluline parandada linnatänavate füüsilist läbitavust, mis eelkõige tähendab tänavavõrgu laiendamist autoliikluse paremaks korraldamiseks.

Kiiruspõhimõttest lähtuvaid liiklusprojekte iseloomustavad mitmed laiad sõidurajad ja lauged pöörded, suhteliselt kõrge projekteeritud sõidukiirus, eelkõige autosid soosivad fooritsükliid ja muu selline. Üheks oluliseks tunnuseks on see, et turvalisuskaalutlustel on jalakäijate liikumine tehtud suhteliselt ebamugavaks – tee ületuseks tuleb sageli kulgeda üle mitme fooritsükliga kitsukeste „ohutussaarekeste“, loogilised liikumissuunad on tihti liikluskorraldusvahenditega tõkestatud, suurematel ristmikel sunnitakse jalgasiliiklejad tänavat ületama silla või tunneli kaudu. Veelgi ebamugavam on jalgratturite olukord – isegi vähestel olemasolevatel jalgrattateedel jääb meie liikluspraktikas arusaamatuks, kas peatänaval liiklevale kergliiklejale kehtivad samad reeglid kui nende autojuhtidest kaaslinlastele.

Sarnase ülesehitusega Põhjaväila magistraaltä-



Täna moodustavad Tallinnas 95% transpordivahenditest erasõidukid.

Nowadays, private vehicles account for 95% of means of transportation in Tallinn.

(Foto/Photo: Raul Viitung)

182

nava projektettepanekuga oli võimalus tutvuda ka linnafoorumil osalejatel. Mere ja Kadrioru asumi vahele kavandatud magistraaltänav laius projektis valdavalt kuuerealisena, jalakäijate ühendused Kadrioru pargi ja tulevase rannapromenaadi vahel olid harvad ning pääs mere äärde kulges reeglina läbi jalakäijate tunnelite. Amandus Adamsoni „Russalkast“ oli ootamatult saanud pargimonument – varem igatsevalt merele vaadanud ingel jõllitas nüüd magistraaltänavat ja ligi saja meetri ulatuses merre kavandatud väikeautode parkimisala.

Vaid kiiruspõhimõttest kantud tänavaruumil on avaliku ruumina puudused, mis paratamatult päädivad transpordisüsteemi jätkusuutmatusega ning viivad pikemas perspektiivis toimiva emotsionaalselt laetud linnakeskkonna kadumiseni. Esmaseks probleemiks on koormus avalikule ruumile. Isegi kui eraautos reisiks keskmiselt kolm või enam inimest, hõivaks auto kasutatavast ruumist küllaltki suure osa. Lisaks tekib vajadus parkimiskohtade järele, kus hoida tühjal seisvaid autosid – enamuse ajast autod ju seisavad. Lisaks ruumihõivele tuleb arvestada ka füüsilise koormusega tänavatele. Meie kliimas ei ole naelrehvidest pääsu tõenäoliselt niipea, niisiis tuleb kevadeti nentida, et suur osa tänavatest vajab taastusremonti. Talvel lumeolude ja suvel remonttööde tõttu ahendatud liikumisvõimalustest tulenevalt peaksime sujuva liikluse tagamiseks rajama oluliselt ulatuslikuma teedevõrgu kui see arvutuslikult otstarbekas on. Seda on võimalik teha vaid avaliku linnaruumi teiste elementide – haljastus, jalg- ja rattateed ning rekreatsioonialad – kvaliteedi arvelt. Lisaks kaasneb autoliiklusega müra-, süsihappegaasi- ja tahkete osakeste reostus, mis ohustab linlaste füüsilist tervist.

KOGEMUS LINNAST

Kui käsitleda autoliiklusele orienteeritud transpordisüsteemi kogemusprintsibist lähtudes, tuleb tõdeda, et autojuht on teistest liiklejatest kehvas olukorras. Linnaliikluses nõuab auto juhtimine tähelepanu ja kontsentreeritust, mis ei võimalda linnaruumi esteetilist ja emotsionaalset kogemist. Kaassõitjad on vaid marginaalselt paremas olukorras. On teada, et valdav osa olulisest informatsioonist talletub läbi aistingute, eelkõige nägemise kaudu. Linnas liikudes märkame, kuhu on tekkinud uusi õdusaid söögikohti või mõnu-

speed are characterised by several broad traffic lanes and gently sloping curves, a relatively high designed driving speed, traffic light cycles that favour automobiles first and foremost, and other such attributes. One important characteristic is that due to safety considerations, pedestrian movement is made relatively inconvenient – in order to cross roads, pedestrians must frequently proceed from one narrow “safety island” to another in a process that takes several traffic light cycles, logical directions of motion are frequently blocked by traffic control devices, pedestrians are forced to cross the street at major intersections by way of a bridge or tunnel. Bicyclists are in an even more inconvenient situation – even on the few existing bicycle roads, it remains incomprehensible in our traffic practice whether the same rules apply for persons proceeding along a main street by some non-motorised mode of transport as for their fellow city residents who are driving cars.

Participants in the urban forum also had the opportunity to familiarise themselves with the project proposal for the Põhjaväli arterial road, which is designed in a similar way. According to the plan, the arterial road is to be built as a six-lane thoroughfare for the most part running between the settlement in the Kadriorg area and the sea. Pedestrian connections between Kadriorg Park and the future seaside promenade are rare and access to the sea proceeds as a rule through pedestrian tunnels. Amandus Adamson's Russalka has surprisingly become a park monument – the angel that had until then longingly gazed out over the sea now gawks at the arterial road and the parking area that has been planned for small automobiles and extends out to sea for about one hundred metres.

Street space that reflects only the principle of speed has shortcomings as public space which inevitably culminate in the non-sustainability of the transportation system, and in the long run lead to the disappearance of functioning, emotionally charged urban environments. The first problem is the burden on public space. Even if an average of three or more people were to travel in private automobiles, the automobile would still occupy a significantly large part of the space available for use. Additionally, the need arises for parking spaces where cars that stand empty can be kept – cars stand still

182

most of the time. In addition to the occupation of space, the physical burden on the streets must also be taken into account. Studded tires are most likely unavoidable in our climate for the foreseeable future, thus it must be stated every spring that a large portion of the streets needs restoration repairs. We should build a significantly more extensive road network than is computationally practical in order to ensure smooth traffic because this additional capacity would be needed to offset the reduced traffic capacities due to snow conditions in the winter and repair work in the summer. It is possible to do this only at the expense of other elements of public urban space, such as green areas, bicycle and pedestrian roads, recreational areas, and quality. Additionally, noise pollution, CO2 pollution and solid particle pollution accompany automobile traffic, endangering the physical health of city residents.

EXPERIENCE OF THE CITY

If we consider the kind of transportation system oriented to automobile traffic on the basis of the principle of experience, it must be pointed out that the automobile driver is in a worse situation than other road users. Driving a car in city traffic requires attention and concentration, which makes it impossible to aesthetically and emotionally experience urban space. Automobile passengers are in only a marginally better situation. It is known that the greater portion of important information is recorded through the senses, primarily by sight. As we move about in the city, we notice where cosy new dining establishments or pleasant recreational facilities have started up. We also notice where fellow city residents like to go and where they do not like to go. This creates the prerequisites for the emergence of a hometown feeling, the formation of a feeling of belonging that is necessary from the standpoint of self-definition in terms of people's emotional health. Television commercials and the Internet cannot replace direct experience of urban space since the information provided through these channels is one-sided and directed, and it does not create an emotional link with what is being offered.

Positive spatial experiences are precisely the criterion according to which people travel about in foreign cities as tourists. As visitors,

said puhkevõimalusi, aga ka seda, kus kaaslinlastele meeldib käia ja olla ning kus mitte. See loob eeldused kodulinnatunde tekkimisele, kuulumistunde kujunemisele, mis on enesemääratluse seisukohast inimese emotsionaalset tervist silmas pidades vajalik. Vahetut linnaruumikogemust ei asenda internet ja telereklaamid, kus pakutav informatsioon on ühekülgne ja suunatud ega tekita emotsionaalset sidet pakutavaga.

Just positiivne ruumikogemus on see kriteerium, mille alusel liigutakse võõras linnas turistina. Külalisena märgatakse teadlikult märkamisväärsed. Parema puudumisel märgatakse ka kvaliteetruumi puudumist ja kujundatakse oma arvamus linnast. Kodulinnas toimub see protsess sarnaselt, ent alateadlikult. Kõige paremini avaldub see, kui peame võõrsil olles oma kodulinna kirjeldama – kas meil on midagi öelda? Kas see, mida ütleme, meeldib meile?

Tuginedes tähelepanekutele oma suhtlusringkonnas võin tõdeda, et inimesed, kes võtavad aktiivselt osa linnaelust, liiguvad tõenäolisemalt jalgsi või ühistranspordiga. Küünikud võivad siduda seda alkoholitarbimisega, ent tegelik põhjus on pigem selles, et nii on lihtsam spontaanset soovi korral asukohta vahetada ja ringi liikudes samastuda linnaga, seal valitsevate meeleolude ja tempoga. Selline käitumine iseloomustab kolmandat, ehk olulisematki parameetrit – valikupõhimõtet. Valikupõhimõtte kohaselt valib inimene liikumisviisi vastavalt sellele, kui palju tal on aega, samas hinnates teekonna emotsionaalset nauditavust. Oluline on ka seltskonna olemasolu ja selle suurus.

VALIKUD TRANSPORDIS

Nagu iga valikul põhineva otsustuse korral, on ka liikumisviisi valikul oluline, et eksisteeriks reaalne alternatiiv. See tähendab, et kõigi liikumisviiside jaoks peavad linnaruumis olema loodud võrdsed võimalused. Tänapäev Tallinn on selgelt autokeskne – paljudel juhtudel on eraauto kasutamine sundvalik. Tõsi, viimasel ajal on tehtud edusamme ühistranspordisüsteemi eelisarendamisel tänavaruumis. On rajatud ühistranspordi eeliradasid ja nende liikumist hõlbustavaid foorisüsteeme. Samas peaks kindlasti mõtlema elektri-, eelkõige rööbastranspordi võrgustiku terviklikule loomisele Tallinnas. See, et ida-Tallinn, kus elab ligi kolmandik tallinlastest, on sidumata efek-

tiivse, muust liiclusest sõltumatu ühistranspordivõrguga, on oluline puudujääk. Kindlasti ei ole siin lahenduseks Laagna tee süstiktramm, vaid piisava tihedusega rööbastranspordivõrk, mis lisaks kiirele ühendusele kesklinnaga seoks Lasnamäe terviklikuks piirkonnaks oma elamu-, tööstus- ja rekreatsioonialadega. Nendele, kellele meeldib teha tasuvusuuringuid ja kurta, et me pole selliste lahenduste jaoks piisavalt suured või piisavalt rikkad, tahaksin meelde tuletada, et hästi toimiv ühistransport ei saagi olla äriliselt kasumlik.

ÜHISTRANSPOORT „TOODAB TAGASI“ KAUDSELT, LÄBI KOKKU HOITAVA AJA, VÄIKSEMA STRESSIMÄÄRA, TERVEMA JA ELURÕÖMSAMA KAASLINLASKONNA, KELLE JAOKS LINNAS LIIKUMINE EI TÄHENDA UMMIKUID, MÜRA JA PORISEID KINGI, IGAHOMMIKUST LUMEROOKIMIST JA FRUSTREERIVAT PARKIMISKOHA OTSIMIST.

Läbides linnas lühikesi distantse eelistavad paljud inimesed liikuda jalgsi. Linnaruumi seisukohast annaks ka jalgsiliikujate heaks väga palju ära teha. Osa neist ettevõtmistest peaksid olema liiklustehnilist laadi – kesklinnas tuleks eelistada ühetasandilisi jalakäiguteede ristumisi sõiduteedega, samas peaksid ülekäigukohad olema kavandatud olulisemalt laiematena ning jalakäijate jaoks võimalikult sõbralike (pikkade ning väheste) fooritsüklitega. Tuleb loobuda tee-ehituspraktikast, kus sadevee äravool on projekteeritud ülekäikude vahetusse lähedusse nii, et sügisestel ja kevadistel veerohketel aegadel on raske kuiva jalaga sõiduteed ületada jne. Teine oluline aspekt on linnaruumi esteetiline kujundamine lähtudes jalakäija seisukohast – jalgsikäigu kiirusel me märkame ümbritsevat autojuhist erinevalt. Alustada võiks näiteks ühtsest tänavasillutise kujundusstandardist, mis vääristaks tänavaruumi. Sageli on kasutatavad materjalid ja elementaarne kujundus see, mis loob arusaama kvaliteedist ja annab kindlustunnet, et oled linnaruumis teretunud ja oodatud. Isegi vanalinnas, mis valdavas osas ju kuulutatud jalakäijate alaks, on siiani enamjaolt teostamata vanalinna arengukavasse kirja pandud printsiipi kõnniteede viimisest samale tasapinnale ülejäänud tänavaruumiga.

Kergliiklusteede rajamisele on linn samuti viimastel aastatel enam panustanud. Jalgrattasõit muutub arvestatava liikumisviisina aasta-aastalt populaarsemaks, mis on toonud kaasa ka muutused vastavates seisukohtades. On huvitav fakt,

people consciously notice what is worthy of being noticed. If anything better is lacking, the lack of quality space is also noticed and thus visitors form their own opinion of the city. This process takes place in a similar way in one's hometown, yet it takes place subconsciously. This is manifested best when we are abroad and have to describe our hometown – do we have anything to say? Do we like what we say?

Relying on observations from my circle of acquaintances, I can point out that people who actively participate in urban life are more likely to travel by foot or public transportation. Cynics can attribute this to the consumption of alcohol, but the actual reason is instead that this way it is easier to change locations spontaneously and to identify with the city and the moods and tempo that prevail there as you move about. This kind of behaviour characterises the third or most important parameter – the principle of choice. According to the principle of choice, people choose their mode of transportation according to how much time they have while at the same time evaluating the emotional enjoyableness of the route. Whether they are accompanied by anyone and the number of people involved are also important.

OPTIONS IN TRANSPORTATION

As with every decision based on choice, so it is important that a real alternative exists in the choice of mode of transportation. This means that equal opportunities have to be created for all modes of transportation in the urban space. Contemporary Tallinn is clearly automobile-oriented – in many cases, the use of a private car is a choice forced by necessity. True, progress has been made in recent years in the preferential development of the public transportation system in street space. Preferred lanes for public transportation and traffic light systems facilitating the better functioning of public transportation have been established. At the same time, the creation of an integral electric transportation network in Tallinn, first and foremost rail transportation, should definitely be considered. The fact that Eastern Tallinn, where nearly a third of Tallinn's residents live, is not connected to an effective public transportation system that is independent of other traffic is an important shortcoming. The proposed Laagna Road shuttle streetcar is

definitely not the solution to this issue. Instead, the solution would be a rail transportation network of sufficient density that, in addition to a rapid connection with the city centre, would tie Lasnamäe together into an integral district with its own residential, industrial and recreational areas. I would like to remind people who like to make profitability studies and complain that we are not big enough or wealthy enough for these kinds of solutions that well-functioning public transportation cannot be commercially profitable.

Public transportation “pays back” indirectly through time that is saved, a lesser degree of stress, healthier and more cheerful fellow city residents, for whom travelling in the city does not mean traffic jams, noise, muddy shoes, shovelling snow every morning and the frustrating search for parking.

Many people prefer to go by foot when covering short distances in the city. Very much could also be done for pedestrians from the standpoint of urban space. Some of these undertakings should be of a traffic technical nature – single level intersections of pedestrian sidewalks with motorways should be preferred in the city centre. At the same time, crossings should be designed to be considerably wider, and (long and few) traffic light cycles should be as advantageous for pedestrians as possible. Road construction practice should be abandoned where storm water drainage is designed in the immediate proximity of crossings so that it is difficult to cross the road without getting your shoes wet during periods with large quantities of storm water in autumn and spring, and so on. Another important aspect is the aesthetic design of urban space from the standpoint of the pedestrian – when we move at pedestrian speed, we notice the surroundings differently from automobile drivers. We could for instance begin with a uniform design standard for street pavement that would dignify street space. The materials used and elementary design are often what creates the understanding of quality and provides a feeling of security, that you are welcome in the space of the city. Even in the Old Town, which for the most part has been declared a pedestrian area, the principle of converting sidewalks to the same level as the rest of the street space, which is written in the devel-

et kultuuripealinna üheks peamiseks linnaehituslikuks sündmuseks on Kultuurikilomeeter – kergliiklustee, mis ühendab linnahalli ümbrust Patarei kasarmutega, Lennusadamaga ja Noblessneri Valukoja ning jahisadamaga. Siiski vaadatakse tänavaruumi projekteerimisel kergliiklust sageli autoliiklusest lahus. Tuginedes teiste Põhjala linnade kogemusele on tavapärane, et jalgratas ja auto liiguvad samas tänavaruumis, mis on liikumisviisiti eristatud pigem visuaalselt kui ruumiliselt. See, et lubava fooritule ootamiseks kavandatakse jalgratturitele spetsiaalne ootetasku autode ette, on standardiks väga paljudes linnades.

LIIGELDES AUTOGA VIIMASTEL TALVEDEL LUMEVALLIDEGA AHENDATUD TÄNAVARUUMIS PEAN TÕDEMA, ET LIIKLUS TOIMIB SIISKI – KITSAMAKS JA VÄHEMAKS JÄÄNUD SÕIDURAJAD EI OLE KESKLINNA AUTOLIIKLUST OLULISELT HALVENDANUD.

Paratamatult tekib küsimus, kas suvel on siis tõesti tarvis autosõiduks sedavõrd palju laiutavat tänavaruumi? Või tasuks kaaluda ühe sõiduraja loovutamist jalgratturitele? Talvel võiks seda ruumi kasutada ju lume ladustamiseks (kuigi kopenhaagenlaste hinnangul on rattakasutus nende linnas talveperioodil vähenenud vaid 20%).

Tallinna II linnafoorumi lõppjärel duseks oli, et kesklinn ei vaja täiendavalt laiu transiitmagistraale, vaid pigem tuleks keskenduda Tallinnale omase, proportsionaalse tänavavõrgu arendamisele, kus senisest enam pööratakse tähelepanu erinevate liikumisviiside jaoks vajalike ruumiliste tingimuste loomisele. Inimesed liiguvad linnaruumis erinevalt. Märgetu mõjutab emotsionaalselt meie meeleolu ja enesetunnet ning loob seeläbi kodulinna identiteedi. Valik, kas linn on meie alateadvuses müra- ja tolmurikas, hall ja kõle anonüümne tundmatu, kelle eest poetakse võimalusel peitu oma õdusa korteri nelja seina vahele, või tunneme, et oleme tema tänavatele ja parkidesse tõepoolest oodatud, on meie enda kätes. Selleks on vaja vaid oma rahulolematust linnaruumi kvaliteediga sõnumiks vormida ning linnaplaneerijatele ja arhitektidele edastada. Varem või hiljem saab tunde mõte, mõttest sõna, ja lõpuks – sõnast tegu.



Kas me vajame autode jaoks laiutavat tänavaruumi?

Do we need excessively wide streets for cars?

VESTLUS

Kaja Pae ja Endrik Mänd

Kaja Pae: Kirjutad sõnastamatust rahulolematusest linnaruumiga ja nimetad selle põhjusena linnaehituse lähtumist kvantitatiivsetest normidest. Need hindavad projektide vastavust tehnilistele tingimustele, kuid mitte seda, mis sorti elukvaliteeti ja maailma projektid loovad. Sellistel alustel oleme olukorras, kus kvaliteetne linnaruumi arhitektuur ja ruumiga tegelemine on juhuslik lisaboonus. Plahvatuslik tööstusrevolutsioon kutsus esile olukorra, kus kiiresti oli tarvis suuremas- taabilist tehnilist ja korralduslikku planeerimist, sest linnad ei olnud varem niisugust kasvu kogenud; samuti ilmusid seni- nägematud linnaruumi funktsioonid ja sihtotstarbed. 20. sa- jand tõi mängu vabaturu surve, mistõttu midagi muud peale kvantitatiivsete normide järgida ei tahetudki. Mulle tundub, et me olemegi neid linnaehituse tehnilisi norme filigraansu- seni täpsustama jäänud ja pole saadud kogemusega tagasi inimese, kultuuri ja elukvaliteediga tegelemise juurde pöördunud. Turg ja tehnoloogia on jäänud linnaehitust valitse- vaks. Viivi Luik ütleb kirjutamisest (ja kirjutamise kriisist) kö- neldes:

„Alles oli New York uudne ja moodne linn, suured massid peavad teda veel praegugi maailma keskpunktiks ja moodsu- se tipuks, kuid kahekümnend sajand on nüüd tõesti läbi. Algas midagi, millest me ei tea, mis see on ja kuhu see meid viib, ja New Yorgi taolised linnad on peagi midagi vabaõhumu- seumitaolist, kus võib vaadata, kuidas kahekümnenda sajan- di inimesed elasid ja kui süüdimatult nad vett ja energiat rais- kasid.

Veel ei ole nende muutuste kirjeldamiseks sõnu. Inime- ne tajub ennast hoopis teisiti, kui tajusid need, kelle keeltes väljendati möödunud maailma inimest. Ma kirjutasin kuna- gi: „Elame ühes oma aja ära elanud maailmas, jälle peaaegu Kristuse-eelses ajas, kus kõik ohkab uuenduse ja uuendaja järele. (...) Alati, kui näib, et kultuuriga on lõpp, ühe maailma- ga on lõpp, tuleb mängu üllatus.“¹

Tahaksin küsida kahte küsimust. Kõigepealt, milliseid het- kel reaalseid ja teostatavaid võimalusi näed selleks, et linna- planeerimine hakkaks tegelema ruumi kvaliteediga ja et „normatiivne linnaehitus“ jääks kahekümnendasse sajan- disse? Kust need muutused linnaruumiga tegelemisel peale võiksid hakata?

opment plan for the Old Town, has for the most part not yet been implemented.

The city has also invested more in building roads for non-motorised modes of transport in recent years. Bicycle riding is becoming more popular year by year as a mode of transpor- tation to be reckoned with, and this has also brought about changes in corresponding at- titudes. It is an interesting fact that one of the main urban construction events of the cultural capital of Europe is the Kilometre of Culture – a road for non-motorised modes of transport that connects the area around the Linnahall to the Patarei barracks, the Aviation Harbour, the Nob- lessner Foundry, and the yacht harbour. Never- theless, non-motorised modes of transport are often considered separately from automobile traffic in designing street space. Relying on the experiences of other Nordic cities, it is common for bicycles and automobiles to move in the same street space that is separated according to mode of transportation more visually than spatially. It is standard practice in very many cit- ies that a special outcrop is designed for bicy- clists in front of cars where they can wait for the traffic light to change.

Having driven my car during the past couple of winters in street space narrowed by banks of snow, I must point out that traffic nevertheless functions – traffic lanes have become fewer and narrower but this has not significantly worsened automobile traffic in the city centre.

The question inevitably arises, is such ex- pensive street space really necessary for driving cars in the summer? Or might it be worthwhile to consider surrendering a traffic lane to bicy- clists? This space could be used in the winter for piling up snow (even though according to residents of Copenhagen, the use of bicycles in their city has decreased by only 20% during the winter).

The final conclusion of Tallinn's Urban Forum II was that the city centre does not need addi- tional broad transit arterial roads. Instead, the development of a proportional street network characteristic of Tallinn should be focused on where more attention is paid than before on creating spatial conditions as necessary for dif- ferent modes of transportation. People move about in urban space at different speeds and

¹ Viivi Luik, Hedi Rosma 2010. Ma olen raamat, lk 48. Tallinn: SE&JS.

thus they experience the city differently. What we notice affects our mood and spirits emotionally and thus creates a hometown identity. Whether in our subconscious mind the city is full of noise and dust, grey and bleak, anonymous and foreign, a place from which we go into hiding whenever possible between the four walls of our cosy apartment, or whether we feel that we truly are welcome on its streets and in its parks, that is in our own hands. For that we need only shape our discontent with the quality of our urban space into a message and convey it to our city planners and architects. Sooner or later, feeling will turn into an idea, the idea will become words, and ultimately – words will become deeds.

CONVERSATION

Kaja Pae and Endrik Mänd

Kaja Pae: You write about discontent that has not been put into words concerning urban space and you identify the reason for this as the quantitative norms used as a reference point in urban construction. These norms assess the correspondence of design projects to technical conditions, not what kind of world and quality of life those projects create. Under such conditions, we find ourselves in a situation where the architecture of quality urban space, and dealing with space in a quality way are something random that is included as an added bonus. The explosive industrial revolution gave rise to a situation where large-scale technical and organisational planning was needed quickly because cities has not experienced this kind of growth before; unprecedented functions and purposeful uses of urban space emerged similarly. The 20th century brought the pressure of the free market into play, where there was no desire to follow anything other than quantitative standards. It seems to me that we are still stuck in the mode of specifying those technical standards for urban construction to a very intricately detailed degree and with the experience acquired, we have not returned to dealing with people,

Endrik Mänd: Linnaruumi kujundamise menetluslikku lõõga iseloomustab ühest otsast õiguste liigõigustamine, teisalt seadusandlik ülekorratud. Tulemuseks on lootusetult sassis kera piirangutest, tingimustest, ootustest, nõuetest, õigustest, vabadustest, kohustustest... Sellises olukorras juhtub sageli, et need, kes tahavad midagi teha, ei tohi, ent need, kes tohivad, ei taha. Minu arvates tuleb seda sassisust harutada korraga mõlemast otsast, luues täiendavaid võimalusi kogukondlikult aktiivsetele linlastele osalemiseks igapäevase elukeskkonna kujundamisel „oma käe järgi“, samaaegselt sätestades täiendavaid tingimusi linnaruumi väärtustamiseks, mida järgida linnaruumi kavandamisel ja kavandatu elluviimisel.

Kindlasti ei tähenda see piirideta vabadust igale isehakanud grafitikunstnikule. Pigem võiks kohalik omavalitsus luua väikesemahulise rahastamisvõimaluse kogukondlike algatuste toetuks. Tallinnas on omal moel seda ka tehtud näiteks projektide „Hoovid korda“ ja „Fassaadid korda“ raames. Toetada võiks nii lühiajalisi kui kestvaid projekte nagu seda on Kultuuripealinna sündmustikku sobitatud linnainstallatsioonide festival LIFT 11 või P. Süda tänava elanike (täna-seks kahjuks soikunud) algatus tänava liikluskorralduse muutmiseks ja tänavaruumi ümberkujundamiseks.

Paraku ei piisa kõigil juhtudel ka kogukonna ja kohaliku omavalitsuse teineteisemõistmisest. Et taolised kodanikualgatused teoks võiksid saada, tuleb tõenäoliselt muuta seadusandlust. Kuna alt-üles algatuste linnaruumilise sobivuse peamiseks mõõdupuuks oleks kogukondlik heakskiit, siis piisaks loa saamiseks vähimast menetlusnormist kohalikul tasandil, mis tugineks väljakujunenud heale tavale.

Ometigi on päris palju võimalik ära teha ka täna. Uue Maailma kirbuturud ju toimuvad, Kultuurikilomeeter ei ole kindlasti päris tavapärane elamumajandusprojekt, Rotermanni turg elavdab muidu kõrgetasemelist, aga rahvavaest linnaruumi jne. Kõige selle toimumise-toimimise aluseks on kogukonna ja kohaliku omavalitsuse koosmeelsus, mis lubab loota, et sarnased ettevõtmised rõõmustavad meid üha sagedamini.

KP: Ning teiseks: tõin Viivi Luige tsitaadi ära osalt sellepärast, et kirjutad sõnastamatust rahulolematusest, samas kui Viivi Luik kirjutab toodud tsitaadis tummusest – sarnasest võimetusest rääkida inimesele olulistest asjadest. Kas sa jagad Viivi Luige mõtet muudatuse ees seismisest; kas linnade planeerimine, linnadest mõtlemine tundub seisvat sama suure muutuse ees? Kas jõuetust ja uue ootust on tunda ka urbanismis, mis selle märkideks on ja kuhu see sõnastamatu rahulolematuse viimaks välja viia võib?

EM: Viimase aasta jooksul olen ma end korraldvalt tabanud seismas silmad pärani, suu paokil ning kuklas *déjà vu* lik ootus, et saabumas on ammuaimatud muutus linlikus mõtlemises, millel saab olema otsene mõju nii vaimsele kui kehale linnaruumile. Ma tunnen kohustust enese (ja mitte ainult!) jaoks seda muutuseootust sõnastada, aga senimaani on ta mul libisenud peost nagu ärkamiseelne unenägu. Mäslevad allhoo-vused on hoomatavad – kogukonnad taotlevad täiendavaid vabadusi. Osalt puudutab see õigust omal loal toimetada, teisalt (ja siin võib pürgijate hulgas märgata ka arhitektide kogukonda) õigust juhtida otsustustoiminguid.

Lõppude lõpuks peab ju midagi juhtuma!

culture and the quality of life. The market and technology continue to rule urban construction. Viivi Luik says the following in a context speaking about writing (and the crisis in writing):

“It only just was that New York was a novel and modern city. The great masses still consider it to be the centre of the world and the height of modernity even now, but the twentieth century really is over now. Something began about which we do not know what it is and where it is taking us, and cities like New York will soon be something like an open-air museum where people can see how people of the twentieth century lived and how irresponsibly they wasted water and energy.

Words for describing these changes do not exist yet. People perceive themselves altogether differently than did those people in whose languages the people of the world of the past were expressed. I once wrote: “We live together in a world that has outlived its time, almost in the pre-Christ era again where everything sighs for innovation and the innovator. /---/ Every time when it appears that culture is at an end, that one world is at an end, a surprise comes into play.”¹

I would like to ask two questions. First of all, what possibilities do you see at the moment that are feasible and can be implemented for urban planning to start dealing with the quality of space, and for merely “normative urban construction” to be left behind in the twentieth century? Where could these changes in dealing with urban space begin?

Endrik Mänd: Excessive justification on the one hand, and excessive legislative organisation on the other hand characterise the procedural leash for designing urban space. The consequence is a hopelessly tangled ball of restrictions, conditions, expectations, requirements, rights, liberties and obligations. It often happens in this kind of situation that people who want to do something are not allowed to, but those who are allowed to do something do not want to. In my opinion, this mess has to be untangled from both ends, creating supplementary opportunities for city dwellers active in the community

¹ Viivi Luik; Hedi Rosma 2010. Ma olen raamat (I am a Book), p. 48. Tallinn: Kirjastus SE&JS.

to participate in shaping their everyday living environment as is convenient for themselves, while at the same time prescribing additional conditions for creating a greater appreciation for urban space, which are to be followed in designing urban space and in implementing what has been planned.

This definitely does not mean limitless freedom for every self-styled graffiti artist. Instead, local government should create the means for small-scale funding to support community initiatives. This has been done in its own way in Tallinn within the framework of the Courtyard Fix-up and Façade Fix-up projects. Both short-term and continuous projects should be supported, like the urban installation festival LIFT 11 that has been framed as part of the Cultural Capital events, or the initiative of residents of P. Süda Street (that has unfortunately come to a standstill) for changing the street's traffic regulation and redesigning the street space.

Unfortunately, mutual understanding between the community and the local government is not enough in all cases – legislation most likely has to be changed in order for those kinds of citizens' initiatives to come to fruition. Since the primary yardstick for measuring the suitability in urban space of grassroots initiatives would be community approval, the smallest quantity of procedural standards at the local level founded on established good practice would be enough for acquiring permits.

Nevertheless, it is still possible to do quite a lot now as well. The New World flea markets function, after all. The Kilometre of Culture is definitely not an entirely ordinary housing project, the Rotermann Market invigorates an otherwise high quality urban space that nevertheless attracts few people, and so on. The basis for this functioning and for the entire process is a common attitude between the community and the local government that provides hope that similar undertakings may delight us ever more frequently.

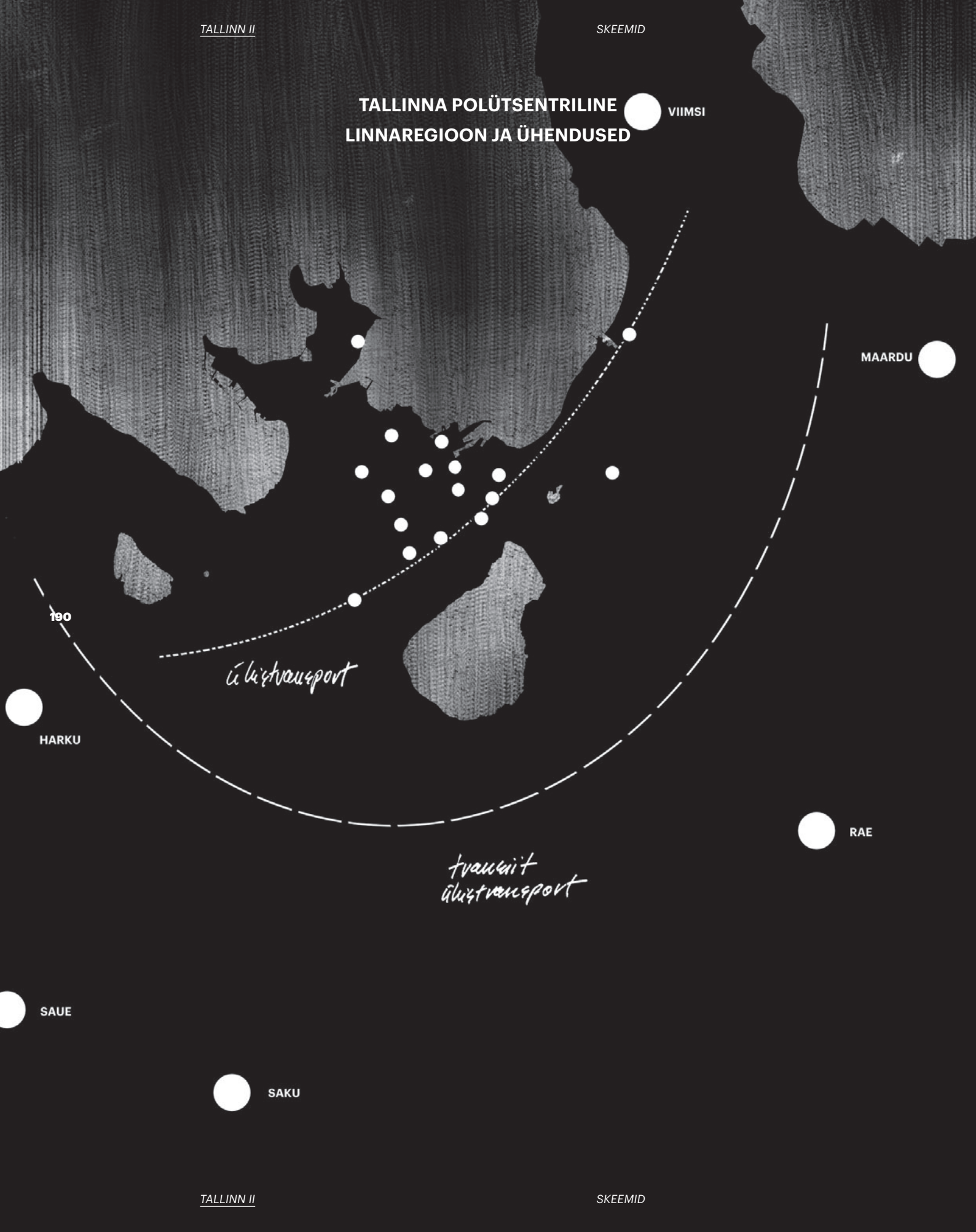
KP: And secondly – I quoted Viivi Luik partially because you write about discontent that has not been put into words at the same time as Viivi Luik writes in the introduction to the quote referred to about muteness – a similar incapacity to speak of things that are important to people. Do you share Viivi Luik's idea

about facing changes; does urban planning, thinking about cities appear to be faced with a similar major change? Can powerlessness and the anticipation of something new also be sensed in urbanism, what are its signs, and what can this discontent that has not been put into words ultimately lead to?

EM: Over the past year, I have repeatedly found myself standing with my eyes wide open, my mouth ajar and a déjà vu like anticipation in the back of my head that a long foreshadowed change in thinking is approaching that will directly affect both spiritual and physical urban space. I feel the obligation to put this anticipation of change in words for myself (and not only for myself!) but until now, its rationally comprehensible nature has slipped from my grasp like a dream just before waking up. Tumultuous undercurrents are fathomable – communities aspire to additional freedoms. This partially concerns the right to operate according to one's own permission, and on the other hand (and here the architectural community can be noticed among the aspirants), the right to steer decision procedures.

In the end, something has to happen!

TALLINNA POLÜTSENTRILINE LINNAREGIOON JA ÜHENDUSED



TALLINNA POLÜTSENTRILINE LINNAREGIOON JA ÜHENDUSED



PÕHJA-TALLINN

PIRITA

15 miin
10 miin
5 miin

promeneed

ühistranspord

areng koostöötada keskuse

LASNAMÄE

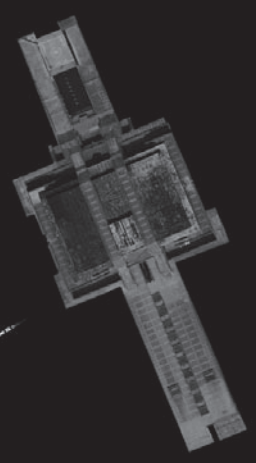
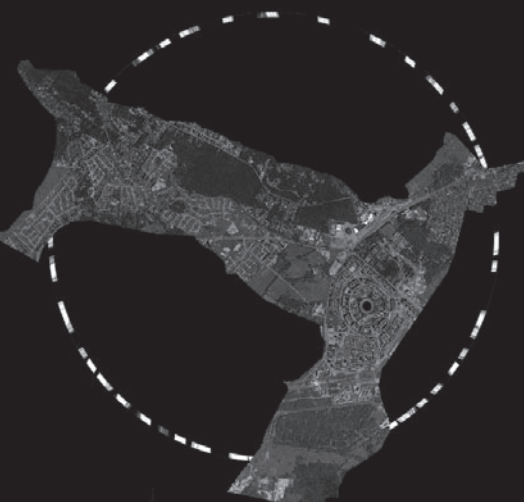
191

KRISTIINE

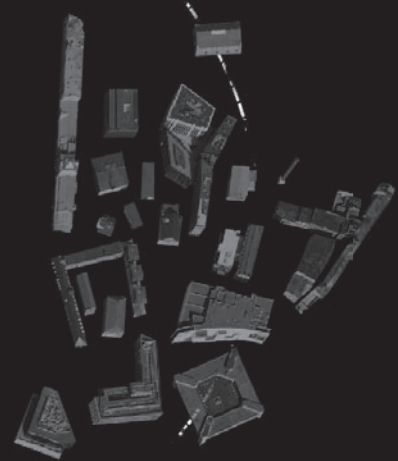
25 miin

- 1 UUS LINN
- 2 ROTERMAN
- 3 VANALINN
- 4 KESKLINN
- 5 KADRIORG
- 6 KELMIKÜLA
- 7 KELDRIMÄE
- 8 VEERENNI
- 9 KITSEKÜLA
- 10 UUS MAAILM
- 11 KASSISABA
- 12 PELGULINN
- 13 KALAMAJA

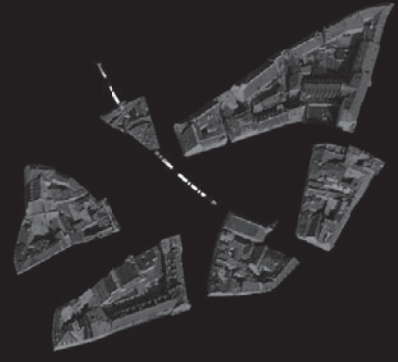
TALLINNA
AJALISED DISTANTSID



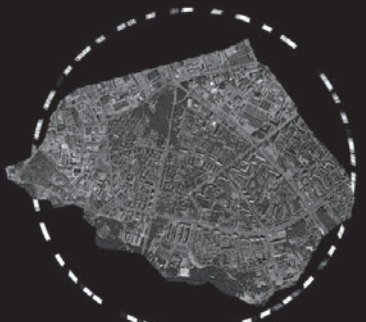
*Oluline on luua sadamale
konstruktiivne infrastruktuuri
ja koguajaluse võimalused*



50000



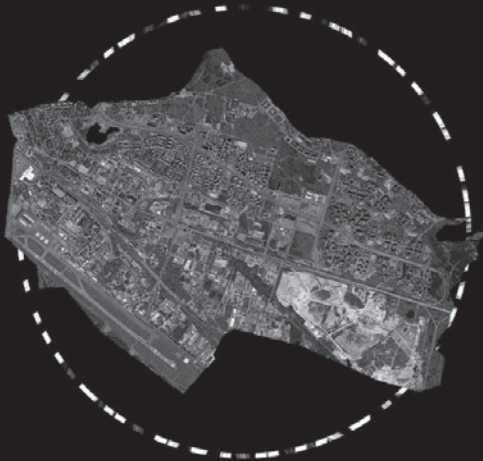
192



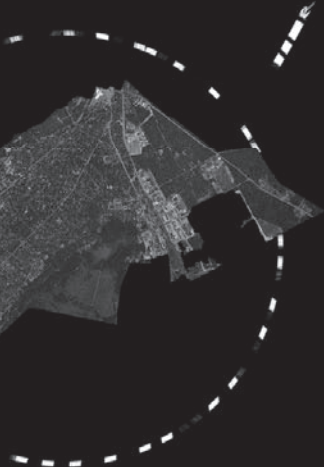


*lokalaletel keskustel peavad olema
head ühistranspordi ühendused
kesklinnaga ja suurvahel*

*Tugevad linnaosade keskused
vähendavad transpordivajadust*



25 min



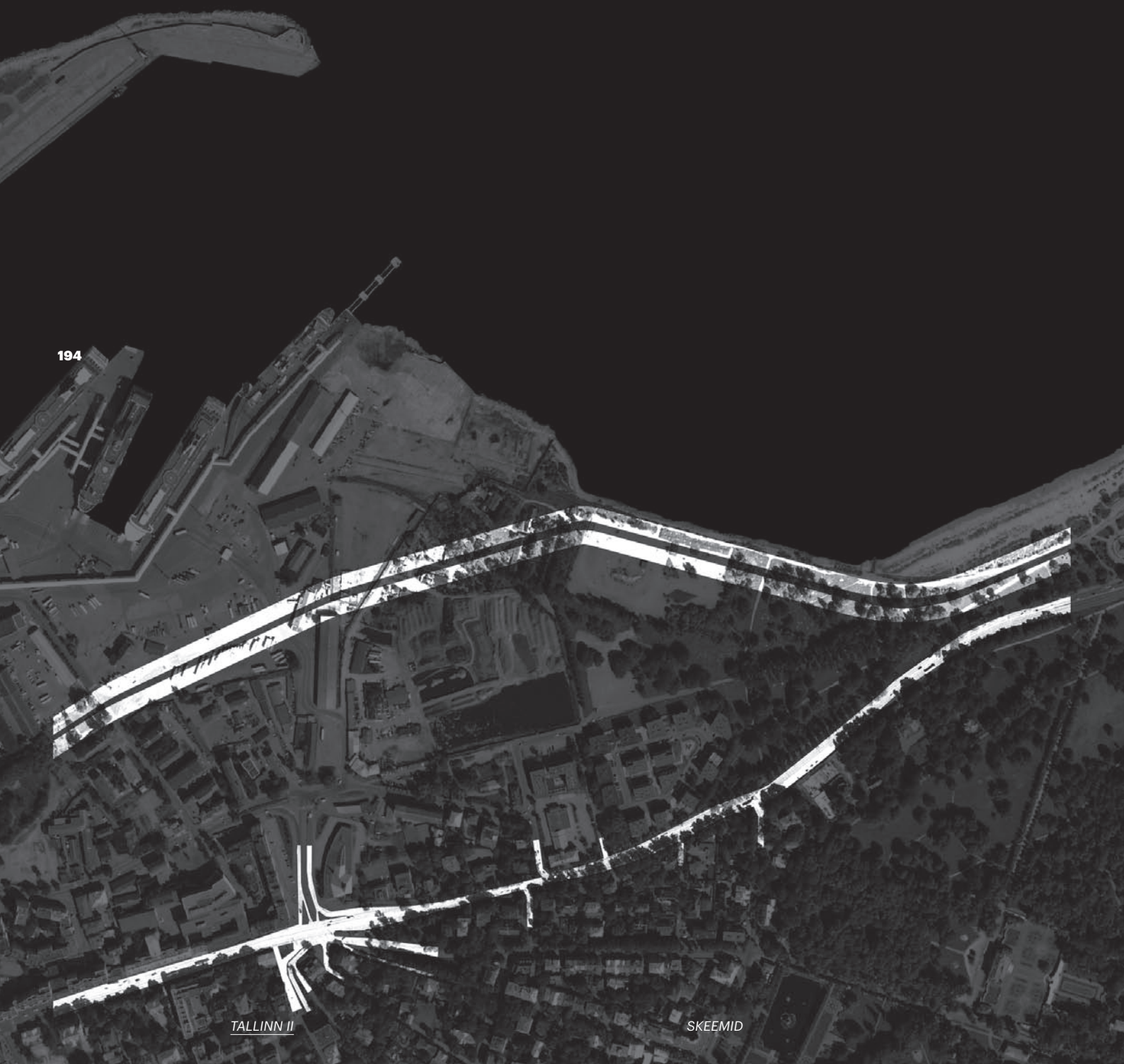
193



VARASEM PÕHJAVÄILA PROJEKT JA
INIMSÕBRALIK ALTERNATIIV

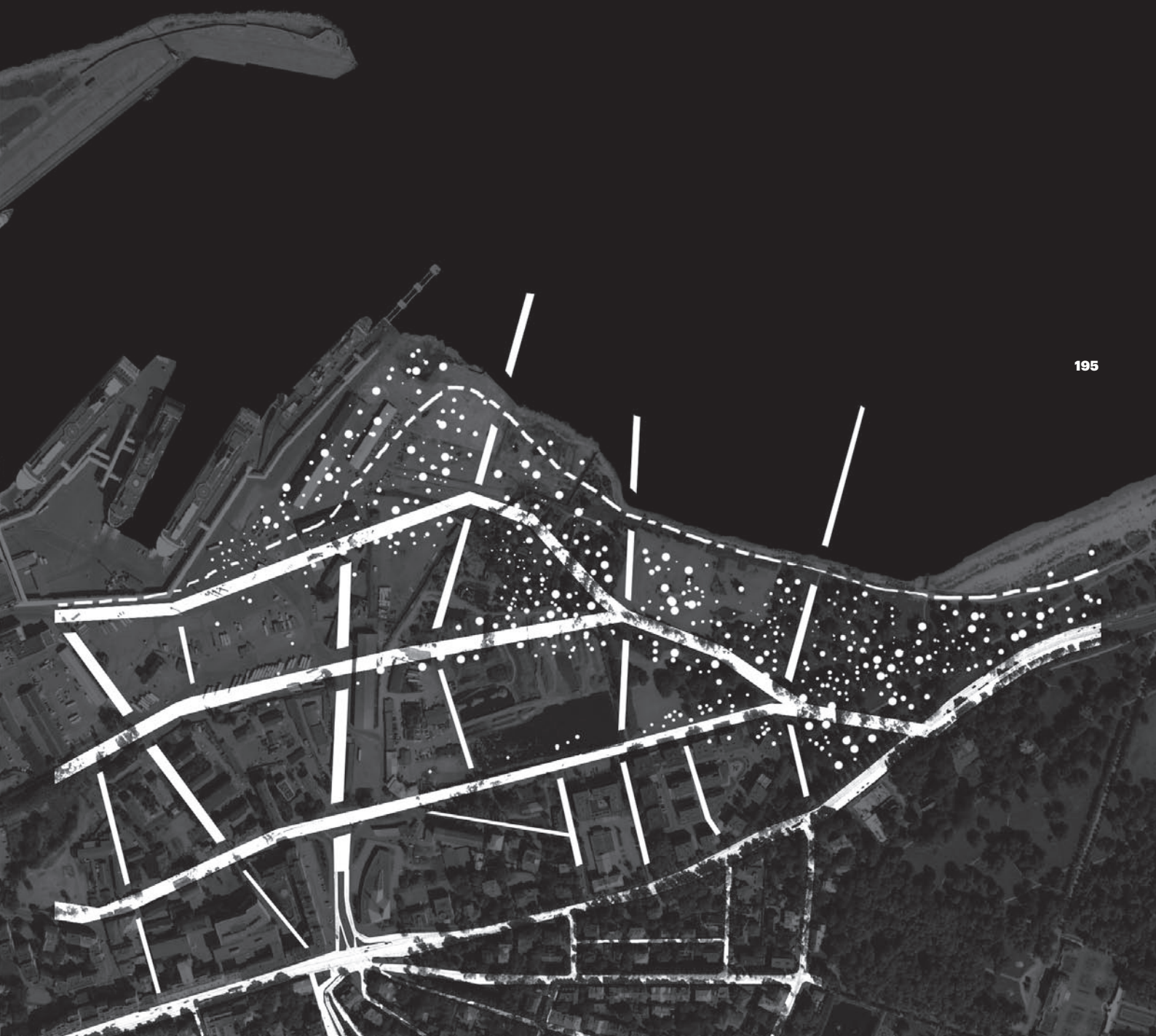
*60 meetri laiune Põhjaväil
ühineb ühena merega*

194



VARASEM PÕHJAVÄILA PROJEKT JA INIMSÕBRALIK ALTERNATIIV

*Põhjaväila asemel tuleb murema' arendada
linnaaliki ja inimsõbralike foonaravõrke*



PÄÄS MERE ÄÄRDE

*Mere ääri peab jalakäijale olema
hõlpsalt ligipääsetav*

196

PROMEŅAAD

KADRIORU PARK



LAULUVÄLJAK

ETTEPANEKUD

Foorum: **Tallinn II**
 Kuupäev: **17. veebruar 2010**

Teema Ettepanek

LINNA LÄHIREGIOON (ÜHENDUSTEKS RONGIÜHEN- DUSED)	<p>Transpordivajadust vähendab linna(regiooni) polütsentrilisus.</p> <p>Ühistransport ja kergliiklus toimivad paremini kompaktses, tiheda keskusega linnas.</p> <p>Linnaregiooni haldamine peab olema terviklik.</p> <p>Kogu linnaregioon tuleks urbaniseerida.</p> <p>Valglinnastumise vältimiseks määratleda arengualad.</p> <p>Määratleda ühistranspordi koridorid ja rohekoridorid.</p> <p>Süsihappegaasi emissiooni vähendamine ühistranspordi arendamise teel.</p>
LINNASISENE OSA (ÜHENDUSTEKS TRAMMI- ÜHENDUSED)	<p>Määratleda alad, kus toimuvad olulised muutused.</p> <p>Muutused suunata tühermaadele ja endistele tööstusaladele, mitte rohealadele.</p> <p>Tuua kesklinna tagasi elanikud.</p> <p>Vältida sotsiaalset segregatsiooni, mis tõstab transpordivajadust.</p> <p>Uutest korteritest pooled peaksid olema üürikorterid, pooled eraomandis.</p> <p>Hoonestustüübi mõju transpordile: kümme maja hektari kohta tingib autotranspordi, 70-90 kodu hektari kohta tähendab ühistransporti.</p> <p>Luaa uued rööbastranspordi-ühendused lääne, lõuna ja ida poolt Tallinna keskusesse.</p>
MEREÄÄRNE KESKLINN JA KAVANDATUD PÕHJAVÄILA PIIRKOND	<p>Linnasisene kiirtee toob kesklinna rohkem autosid ja õhusaastet.</p> <p>60-meetrine Põhjaväila koridor lõikab linna merest.</p> <p>Lokaalne tänavavõrgustik viia mereni.</p> <p>Määratleda uued avaliku ruumiga seotud rohekoridorid.</p> <p>95% transpordist on Tallinas erasõidukid.</p> <p>Võimaldada erinevaid transpordiviise kitsastel, füüsiliselt eraldatud liiklusradadel.</p> <p>Trammiliiklusesse tuleks kaasata sadamaala, kus teenindamist vajaks kuni 7 miljonit reisijat.</p> <p>Põhjaväil on väär investeering.</p>
KOKKUVÕTE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tallinna regiooni areng: esmaselt oleks vajalik asumite ühendamine ühistranspordiga. 2. Arengu kontsentreerimine kesklinnapiirkonda. 3. Mereäärsel alal inimsõbralik tänavavõrk mereni. 4. Mitmekesisus tänavavõrgustikus. 5. Russalka ja Kadrioru juures olemasoleva kvaliteedi, avaliku ruumi ning pargi ja ranna vaheliste ühenduste säilitamine.

PROPOSALS

Forum: Tallinn II

Date: 17 February 2010

Subject Proposal

CITY-REGION LEVEL (RAIL CONNECTIVITY)	<p>The city's (region's) polycentricity reduces the need for transportation.</p> <p>Public transportation and non-motorised modes of transport function better in a compact city with a dense centre.</p> <p>Administration of the municipal region must be unified.</p> <p>The city-region should be urbanised.</p> <p>Developmental areas should be defined to prevent urban sprawl.</p> <p>Public transportation corridors and green corridors should be defined.</p> <p>Reduction of CO2 emissions by way of the development of public transportation.</p>
SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE CITY	<p>Identify new 'areas of change'.</p> <p>Changes should be directed towards brownfield sites, not greenfield.</p> <p>Residents should be brought back to the city centre.</p> <p>Social segregation should be avoided to decrease the need for transportation.</p> <p>Half of the city's new apartments should be rental apartments, the other half should be privately owned.</p> <p>The effect of the type of building density on transportation: 10 houses per hectare fosters automobile transportation, 70-90 homes per hectare means public transportation.</p> <p>New rail transportation connections to Tallinn's city centre should be created from the west, south and east.</p>
SEASIDE CITY CENTRE AND THE PLANNED PÕHJAVÄIL DISTRICT	<p>A inner city motorway brings more cars and air pollution into the city centre.</p> <p>The 60 metre wide Põhjaväil corridor cuts the city off from the sea.</p> <p>The local street network should be extended to the sea.</p> <p>New green corridors associated with public space should be defined.</p> <p>95% of transportation in Tallinn consists of private vehicles. Different modes of transportation should be made possible along narrow, physically separated traffic lanes.</p> <p>The harbour area, where up to 7 million travellers need service, should be included in the streetcar transportation system.</p> <p>The Põhjaväil is an unsound investment.</p>
SUMMARY	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tallinn's regional development: joining settlements together by public transportation is of primary importance. 2. Concentration of development in the area of the city centre. 3. A people friendly street network extending to the sea in the seaside area. 4. Diversity in the street network. 5. Preservation of the existing quality, public space, park and seashore connections in the proximity of Russalka and Kardiorg Park.

TARTU

Toomemäe
elavdamine
– Toomemägi
ülikooli elutuba
*invigoration of
Toome hill –
a university's
livingroom*

Maarjamõisa
väljale koondada
ülikooli kliini-
kumid
*university's clin-
ics should be
concentrated
to Maarjamõisa
field*

ülikoolide valg-
linnastumine
*urban sprawl of
universities*

teaduse eksport
ühiskonda
*export of science
to society*

üliõpilased kui
avaliku ruumi
loojad ja tarbijad
*students as
creators and
consumers of
public space*

oma krunt kui
maailma lõpp
*developers think
of their lot as the
end of the world*

Tartu rongitühen-
dus Euroopaga
*train connection
with Europe*

ülikool on Tartu
võimalus
*university is
opportunity for
Tartu*

linna ja ülikooli
koostöö?
*cooperation of
city and univer-
sity?*

töötamine Ema-
jõe kallastega
*working with
river banks*

Tartu kesklinn
kui kampus
*Tartu downtown
as a campus*

avatud ja
mõtteid vahetav
ühiskond
open society

TARTU

TEEMA

Topic

Tegeletakse Tartu Ülikooli hoonete paiknemisega Tartu linnaruumis, ülikooli ja linna sünergia otsimisega.

The location of buildings of the University of Tartu in Tartu city is studied. How to develop university and city synergically?

OSALESID

Participants

202

THOMAS PUCHER Arhitekt, Atelier Thomas Pucher, Austria

RENSKE VAN DER STOEP Arhitekt, MVRDV, Holland

TIIT TRUMMAL Arhitekt, OÜ Tiit Trummal Arhitektid

KALLE KOMISSAROV Urbanist, EKA urbanistika osakond

VERONIKA VALK Arhitekt, ZIZI & YOYO

ÜLAR MARK Eesti Arhitektuurikeskuse juhatuse esimees

RALF LÕOKE Arhitekt, AB Salto

KARLI LUIK Arhitekt, AB Salto

MARTIN MELIORANSKI Eesti Kunstiakadeemia 3D Labori juhataja

TOOMAS PAAVER Siseministeeriumi Planeeringute osakonna nõunik

REIN AHAS TÜ inimgeograafia professor

KADRI LEETMAA TÜ inimgeograafia teadur

OTT KADARIK Arhitekt, AB Kosmos

VILLEM TOMISTE Arhitekt, AB Kosmos

KARIN BACHMANN Maastikuarhitekt, OÜ Kino

KAJA PAE linnafoorumite eestvedaja

TUULI KÖLLER TÜ Planeeringu ja hangete osakonna arhitekti assistent

ANDRES LIINAT TÜ kantsler

HEIKI PAGEL TÜ Planeeringu ja hangete osakonna juhataja

ERKKI ÄÄREMAA TÜ kinnisvara juht

TIIT SILD Tartu peaarhitekt

RAIMOND TAMM Tartu abilinnapea

INDREK RANNIKU Tartu Linnavalitsuse Planeeringuteenistuse juhataja

TIIT KAUNISSAARE Tartu linnakunstnik

Modereeris **TOOMAS TAMMIS** (EKA mahulise arhitektuuri õppetooli professor)

27.-28. aprill 2010





204





206







208



209





210

210





211

211



TARTU ÜLIKOOLO TARTU LINNAS

Kaja Pae, Merje Müürisepp

MAARJAMÕISA VÄLJA JA KESK- LINNA HOONESTU SUHTED

Ülikooli peamiseks keskuseks on peahoone ja Toomemäe ansambel, selle kõrvale on tõusmas kiiresti kasvav ja arenev Maarjamõisa väli, kuhu koonduvad uued tipp tehnoloogiat nõudvad hooned. Kesklinnas paiknevat osa mõtestatakse hetkel kui humanitaarteaduste kampust.

Probleemiks on Maarjamõisa välja ja ülikooli ajaloolise kesklinna hoonestu vaheline kaugus ja halb ühendus, mistõttu need kipuvad toimima eraldiseisvate tuumikutena. Seetõttu tekivad nn reaali- ja humanitaarkampus, mis tekitab küsitavusi interdistsiplinaarsuse toetamises ja toimimises.

TARTU KUI ÜLIKOOLO- JA TUDENGILINNA SIDUSUSE SEISUKOHALT ON OLULINE AJALOOLOISE JA ARENDATAVA UUE LINNAKU SIDUMINE LINNA ÜLDISE STRUKTUURIGA, MITTE KUJUNDADA KAHE MONOFUNKSIONAALSET ÜLIKOOLOALA. ÜLIKOOLO HOONESTU EI TOHI SOODUSTADA ÜLIKOOLO ERALDUMIST LINNAST.

Maarjamõisa väli.
Maarjamõisa field.

(Foto/Photo:
Endel Grensmann)

Kaaluda kahe keskuse sidumist ühenduslülide, näiteks uute õppehoonete lisamise teel (lisaks olemasolevale Vanemuise 46 õppehoonele ja ülikooli raamatukogule).

Tegeleda tuleks ka küsimusega, mil viisil ülikool Maarjamõisa välja ruumiliselt võiks kasutada ja arendada. Maarjamõisa välja arvestatava planeeringu puudumine on väga oluline teema. Siiani on planeerimine ja ehitus toimunud väljal suhteliselt suvaliselt.

THE UNIVERSITY OF TARTU IN THE CITY OF TARTU.

Kaja Pae, Merje Müürisepp

RELATIONS BETWEEN MAARJAMÕISA FIELD AND BUILDINGS IN THE CITY CENTRE

The main centre of the University is the historical core that surrounds its main building (the main building and the Toomemägi ensemble). Alongside the historical core, the rapidly growing and developing Maarjamõisa Field is emerging. New buildings requiring the latest in high technology are being concentrated here. The part located in the city centre is presently being interpreted as the university's humanities campus.

The problem is the distance between Maarjamõisa Field and the university's historical buildings in the city centre, as well as the poor connection between them, due to which they tend to function as independent cores. This leads to the emergence of a so called sciences campus and a humanities campus, which creates doubts concerning the support of interdisciplinary education and its functioning.

From the standpoint of Tartu's coherence as a university city and a city of students, it is important to connect the historical campus and the new campus under development to the overall structure of the city, not to design two monofunctional university areas. The university buildings should not foster the separation of the university from the city.

The connection of the two centres by way of connecting links should be considered, for instance by adding new teaching buildings (in addition to the existing teaching building at Vanemuise Street 46 and the university library).

The question of how the university could spatially use and develop Maarjamõisa Field should also be dealt with. The lack of a plan for Maarjamõisa Field that can be seriously reckoned with is a very important topic. Planning and construction in the Field have thus far taken place relatively arbitrarily.

THE UNIVERSITY AND THE CITY CENTRE, THE SPATIAL IMAGE OF THE UNIVERSITY

Tartu's city centre and the location of the uni-



versity in the city centre, and how the university looks in the City of Tartu are important themes for both the university and the City of Tartu. Would it be imagologically beneficial for Tartu to have university buildings on the banks of the Emajõgi River, for instance? What opportunities are there for cooperation with the City of Tartu to enrich and strengthen the spatial image of both the university and the city? Noteworthy spatial location and identity would definitely be an additional advantage in competition with other universities.

The invigoration of Toomemägi is also important from the standpoint of the city. University buildings in active use would be a good vehicle for this.

Could a university “boiler” – a place where public lectures, seminars and discussions organised by the University of Tartu and other institutions of higher education in Tartu would take place – mediate the openness of the university for society and similarly the integration and meeting of different disciplines and faculties? This would be a place where people coming to Tartu could stop by and get a taste of semi-academic life. At the same time, the “boiler” could also function as a place for receiving and accommodating guest researchers and lecturers. Where and how could the “boiler” be situated spatially?

The university’s role in supplementary education is continually growing. The success of this role definitely requires quality spatial location.

THE UNIVERSITY’S HISTORICAL BUILDINGS

The historical buildings of the University of Tartu form one of the most attractive university campuses in Northern Europe, started in the era of classicism. It is one of the best-designed and also best-preserved academic centres – comparable with Oxford, Greifswald or Uppsala in terms of its spirit and its impressions. The University of Tartu ensemble of buildings in the city centre continues to function academically and has all the prerequisites for inclusion in the list of World Cultural Heritage. At the same time, the ways and means of providing education have changed and this makes it more difficult to use the old buildings and to find new functions for them.

ÜLIKOOL JA KESKLINN, ÜLIKOOLI RUUMILINE IMIDŽ

Ülikooli paiknemine ning väljapaistvus Tartu kesklinnas on oluliseks teemaks nii ülikooli kui Tartu linna jaoks. Kas ülikooli hooned võiksid tulla Tartule imagoloogiliselt kasuks ka näiteks Emajõe kallastel? Millised oleksid võimalused koostöök Tartu linnaga, et rikastada ja tugevdada nii ülikooli kui ka linna ruumilist imagot? Konkurentsiste ülikoolidega oleks märkimisväärne ruumiline paiknemine ja identiteet kahtlemata lisaeeliseks.

LINNA SEISUKOHALT ON OLULINE KA TOOMEMÄE ELAVDAMINE, MILLEKS ÜLIKOOLI AKTIIVSES KASUTUSES HOONED OLEKSID HEA LAHENDUS.

Kas ülikooli avatust ühiskonna jaoks ja samuti teadusharude integreeritust ning kohtumist võiks vahendada ülikooli „katel” - koht, kus toimuksid Tartu Ülikooli ja ka teiste Tartu kõrgkoolide avalikud loengud, seminarid, arutelud? See oleks ka koht, kust Tartusse tulija võiks läbi astuda ja poolakadeemilisest elust osa saada. Samas võiks „katel” toimida ka külalisuurijate ja -õppejõudude vastuvõtu- ning majutuskohana. Kus ja kuidas võiks „katel” ruumiliselt asuda?

Ülikoolis kasvab ka järjest täiendkoolituse roll, mille edukus eeldab kindlasti kvaliteetset ruumilist paiknemist.

ÜLIKOOLI AJALOOLINE HOONESTU

Tartu Ülikooli ajalooline hoonestu on Põhja-Euroopa kaunimaid klassitsismiajastul alustatud ülikoolilinnakuid. Tegemist on ühe paremini kavandatud ja ka säilinud akadeemilise kesksesega, olles oma vaimult ja selle jälgedelt võrreldav Oxfordi, Greifswaldi või Uppsalaga. Jätkuvalt akadeemilises funktsioonis olevana omab Tartu Ülikooli kesklinna ansambel kõiki eeldusi Maailma Kultuuripärandi nimekirja pääsemiseks. Samas on hariduse andmise vahendid ja viisid aja jooksul muutunud, see raskendab vanade hoonete kasutamist ja neile uute funktsioonide leidmist.

ÜLIKOOLI AJALOOLIST TUUMIKUT TULEKS VAADELDA KUI URBANISTLIKKU VÄÄRTUST, ÜLIKOOLI AJALOOLISED HOONED PEAVAD JÄÄMA ÜLIKOOLI OMANDISSE. SAMAS TULEB TAGADA KÄESOLEVAKS HETKEKS ÖNNEKOMBEL SÄILINUD AJALOOLISTE JA ÖNNESTUNUD AJASTUOMASTE DETAILIDE JA FINESSIDE SÄILITAMINE KA SISERUUMIDES.



Ülikooli ajalooline hoonestu kesklinnas.
University's historical buildings in the city centre.



Vana anatoomikum.
Old anatomy building



Ülikooli kirik.
University
Church.

Kuidas leida kasutusest jäänud ajaloolistele hoonetele (sh anatoomikum, ülikooli kirik) neid väärtustavad funktsioonid ja vältida nende muutmist muuseumideks?

Kuidas luua eeldusi Toomemäe väliruumi aktiivseks kasutusele võtmiseks?

Appreciation of the university's historical core should be cultivated as an urbanistic treasure. The university's historical buildings must remain the property of the university. At the same time, the preservation of historical and high quality details and finishes (as in fine craftsmanship) in interiors that are characteristic of the era and have fortunately survived up to the present time should also be guaranteed.

How can dignifying functions be found for historical buildings that have fallen out of use (including the anatomy building, the university church). How can these buildings be spared from being turned into museums?

How can the preconditions be created for making active use of the outdoor space of Toomemägi?



215

215

**LINNAFOORUMIL
TÕDETI, ET TARTU
ÜLIKOOLIL PUUDUB
TÕSISELTVÕETAV
RUUMILINE
ARENGUKAVA**

ÜLIKOOLOIDE VALG- LINNASTUMINE

Tiit Sild

Kasvamine on üks linnade paratamatutest omadustest. 20. sajandi koidikul suhteliselt sarnase rahvaarvuga tööstusrevolutsiooni eelsed hansalinnad Tartu ja Tallinn (Wikipedia andmetel oli Tartus 1897. aastal 42308 elanikku, Tallinnas 58800 elanikku) on viimase sajandi jooksul arenenud täiesti erineva kiiruse ja rütmiga. Tallinna ja Peterburi vahelise raudteeühenduse tekimine ning samuti asukoht infrastruktuuri ääres nimega Läänemeri kiirendasid tublisti Tallinna tööstuslikku arengut. Tartu areng on pealinnaga võrreldes olnud seevastu mõõdukas ja sõltunud väiksema skaalaga arengutest. Oluline osa on siinjuures olnud Tartu Ülikoolil, mis teatud mõttes on Eesti riigi akadeemiline nägu.

Üks valglinnastumise laine tabas Tartut (ja Eestit) viimase okupatsiooniaja lõpus. Kõigepealt liikus linnakeskusest eemale Tartu Kunstikool, talle järgnes kohe Maaülikool. Põhjuseks eeskätt hoonete tagastamine õigusjärgsetele pärijatele. Õnneks ei jäänud enamik vabanenud hooneist tühjaks. Üliõpilased pidid küll välja kolima, kuid peagi asendasid neid enamasti korporatiivsete kalduvustega uued üliõpilased.

Kiiremas tempos jätkus valglinnastumine ehitusbuumi ajal; linna ümbritsevasse valdadesse krunt krundi haaval planeeritud üksikelamud ja ridaelamud jäävad selle ilmekaks ja mitte ainult positiivseks näiteks. Arvan, et krunt krundi haaval ei tohiks linna planeerida. Ei tohiks planeerida ka valda, sest tagastatud või ostetud krundi piiridest lähtuv tugistruktuur annab elanikele küll teatava privaatsuse, kuid ei tekita omavalitsustes huvi tänavaid välja ehitada ja ülal pidada – infrastruktuuri tasuvusega tekivad probleemid, elulist tihedust on lihtsalt liiga vähe.

Linnalikum, tihedam, seostatud struktuur võimaldab ehitada välja läbitöötatud ja inimkeskse tänavavõrgustiku, mis tekitab linnatunde koos kergliiklusteedega, vastab avalikule huvile ja loob parema äraolemise igale elanikule.

URBAN SPRAWL OF UNIVERSITIES

Tiit Sild

Growth is one of the inevitable attributes of cities. The development of the cities of Tartu and Tallinn, which were both Hanseatic towns with similar population sizes at the dawn of the 20th century prior to the industrial revolution (according to Wikipedia, in 1897, Tartu had a population of 42 308 while Tallinn's population at the same time was 58 800), has taken place at completely different rates and in differing rhythms. The building of a railroad connection between Tallinn and St. Petersburg as well as Tallinn's location adjacent to an infrastructure named the Baltic Sea considerably accelerated the industrial development of the city. Tartu's development, on the other hand, has been moderate compared to the capital and has depended on developments on a smaller scale. The University of Tartu has had an important role in this, as it is in a certain sense the academic countenance of the nation of Estonia.

A wave of urban sprawl occurred in Tartu (and Estonia) at the end of the last occupation. First of all, Tartu Art School moved out of the city centre, followed immediately by the University of Life Sciences. The primary reason was the return of the respective buildings to their legal heirs. Fortunately, most of those buildings were not left vacant. University students had to move out but other university students with mostly corporative tendencies replaced them.

Urban sprawl continued at an increased tempo during the construction boom; individual dwellings and row houses planned lot by lot in the rural municipalities around the city remain as vivid and not necessarily positive examples of this. I believe that a city should not be planned lot by lot. Rural municipalities should also not be planned this way because a support structure based on the boundaries of restored or purchased lots provides residents with a certain privacy, yet does not create interest in the local government in building and maintaining streets – problems arise in the profitability of infrastructure since there is simply too little residential density.

A denser, more urban connected structure

makes it possible to build a well-planned, people-oriented network of streets along with roads for non-motorised modes of transport, thus creating the feeling of a city, corresponding to the public interest, and creating a more comfortable existence for every resident.

Privacy is no longer the main thing in this case. Spatial structure supports interpersonal communication instead. The functional diversity of the spatial structure ensures security and a dense use of space.

These are parameters that are also necessary for a large organisation to function, regardless of whether we are talking about the University of Tartu or some governmental institution.

Why do scientists and scholars come from abroad to work in Estonia? We do not have the most expensive and modern equipment to offer them, yet we do have a pleasant city and a less anonymous environment.

TARTU URBAN FORUM

Topical discussions at urban forums revolve around the junctions in the development of different cities. Brainstorming in the form of workshops forms an important part of these forums. The urban forum has taken a major step forward compared to the usual workshop format: discussions and results are brought before the public under the heightened attention of the media.

WHY THE UNIVERSITY OF TARTU IN PARTICULAR?

In selecting the theme for the Tartu urban forum, the development of the University of Tartu and the banks of the Emajõgi River emerged as the two most important ideas. The University of Tartu was ultimately chosen because there is many times more intellectual potential in Tartu thanks to the university and at the same time nearly twice the financial resources that could positively affect the environment and the city's identity. The University of Tartu has throughout its history been an equal partner of the city and one of the motors of the city's development. The population of the City of Tartu is about 100 000. About 20 000 of that population studies, teaches and works at the University of Tartu. Perusing recent developments, it appeared that the university's important strategic decisions are made by deciding them at the level of the university's

PRIVAATSUS POLE SEL JUHUL ENAM PEAMINE. RUUMISTRUKTUUR TOETAB SIIS PIGEM INIMESTEVAHELIST KOMMUNIKATSIOONI, SELLE FUNKTSIONAALNE MITMEKESISUS TAGAB TURVALISUSE JA TIHEDA RUUMIKASUTUSE.

Need on parameetrid, mis on vajalikud ka ühe suure organisatsiooni toimimiseks. Räägime me siis Tartu Ülikoolist või mõnest riigiasutusest.

Miks tuleb teadlane välismaalt Eestisse tööle? Kõige kallimat ja kaasaegsemat aparatuuri meil talle pakkuda pole, küll on aga mõnus linn ja vähem anonüümne keskkond.

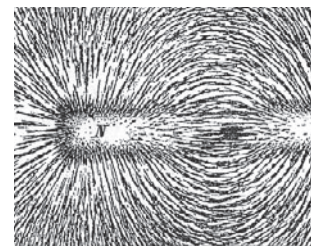
TARTU LINNAFOORUM

Linnafoorumite teemaarendused keerlevad eri linnade arengu sõlmpunktide ümber, olulise osa foorumist moodustab töötoa vormis ajurünnak. Linnafoorum on astunud tavapärase töötoa formaadiga võrreldes tubli sammu edasi: arutelud ja töö tulemused viiakse meedia kõrgentatud tähelepanu all avalikkuse ette.

MIKS JUST TARTU ÜLIKOOLOO?

Valides Tartu linnafoorumite teemat, jäid kahe olulisema valdkonnana sõelale Tartu Ülikooli ja Emajõe kallaste areng. Lõplik valik langes Tartu Ülikoolile, sest tänu ülikoolidele asub Tartus mitu korda enam intellektuaalset potentsiaali ning ligi kaks korda enam finantse, mis keskkonda ja linna identiteeti võiksid positiivselt mõjutada. Tartu Ülikool on läbi ajaloo olnud linnale võrdseks partneriks ja üheks linna arengu mootoriks. Tartus linnas elab umbes 100 000 elanikku. Tartu Ülikoolis õpib, õpetab ja töötab neist ca 20 000. Viimaseid arenguid vaadeldes tundus, et ülikooli olulised strateegilised otsused võetakse vastu vaid juhtkonna tasandil, tihti aktuaalseid küsimusi ilma ülikooli töötajate, üliõpilaste, arhitektide, planeerijate ning geograafidega arutamata. Viimaste näol on ülikoolil olemas teadmiste- ja kogemustepagas, mille potentsiaal on täiesti kasutamata.

Tegemist on siiski meie kõigi ülikooliga, mille suured strateegilised otsused peaksid olema läbi arutatud erinevaid osapooli kaasates. Linnafoorum on selleks hea platvorm.



ARENGUD

Viimasel ajal on Tartu kesklinnast hakanud välja jooksma ka Tartu Ülikooli kesklinna teaduskonnad, mitmed hooned on jäänud ilma kasutuseta laokile. Linnast välja rändamise protsess pole toimunud väga kiires tempos, kuid tänu eurorahade tulekule on tunda teatavat kiirenemist. Tartu erinevad ülikoolid asuvad eri linnaosades ja võib öelda, et nende selgeks kokkupuutepunktiks on hetkel siiski kesklinn, Tartu Ülikooli ajaloolise tuumiku ümbrus.

FOORUMIST

Päras kahepäevast arutelu leidsid Tartu linnafoorumi töögrupid, et ülikoolile uue keskuse tekitamine ei ole pikas perspektiivis mõttekas. Mõjukate ja suurte, linna märgina töötavate asutuste väljaviimine kesklinnast võib tunduda lühemas perspektiivis majanduslikult otstarbekas, kuid mõjub laostavalt linna imidžile ja kesklinna atraktiivsusele. Kesklinnas on olemas asutused ja teenused, mis on vajalikud ülikooli toimimisele. Kesklinn toimib sulatusahjana, milles teadlased, eelkõige interdistsiplinaarsete teadusharude esindajad ja eri ülikoolide õppejõud oma ideid vahetavad. Nõnda on kesklinn teadustegevusele vajaliku sünergia tekkekohaks. Tartu kesklinnast välja-poolle liikumine pole mõttekas ka lühiperspektiivis. Kui viia suur hulk üliõpilasi ja õppejõudusid kesklinnast, kaovad siit kohe ka paljud kohvikud ja teenindustevõtted, mõjudes negatiivselt kesklinna atraktiivsusele tervikuna. Sarnast mõtteviisi toetab ka Tartu Ülikooli arengukava aastani 2015, mille kohaselt järgib Tartu Ülikool oma tegevuses keskkonnasäästlikkuse põhimõtteid, loob ülikooli liikmeskonnale toetavad tingimused kultuuritegevuses osalemiseks ning tervise- ja saavutusspor-diga tegelemiseks ning loob koostöös kohalike omavalitsustega turvalise ja salliva keskkonna. Nende eesmärkide täitmiseks vajalik infrastruktuur on olemas kesklinnas ja selle dubleerimine äärelinnas ei ole Tartu suuruse linna puhul mõeldav.

SEEGA EI OLE MÕTET NIMETADA MAARJAMÕISA VÄLJA TEISEKS ÜLIKOOI KESKUSEKS, SEST ÜLIKOOI KESKUS ON KA TARTU LINNA KESKUSEKS. NII VÄIKE LINN EI VEA MITUT KESKUST LIHTSALT VÄLJA.



Vabad krundid Tartu kesklinnas, kuhu oleks võimalik ehitada ülikooli hooneid.

Available sites in city centre, where university's buildings could be situated.

218

218

leadership only. Topical questions are often decided without discussing them with the employees of the university, university students and architects, planners and geographers. The latter provide the university with a wealth of knowledge and experience, the potential of which is entirely unused.

The university nevertheless belongs to us all. Its major strategic decisions should be deliberated through the inclusion of different parties. The urban forum is a good platform for this.

DEVELOPMENTS

Faculties of the University of Tartu located in the city centre have in recent years begun moving out of Tartu's city centre. Many buildings have been left unused to fall into disrepair. The process of moving out of the city has not taken place at a very rapid tempo yet thanks to the advent of European Union funding, a certain acceleration can be detected in this trend. Tartu's different universities are situated in different parts of the city and it can be said that the city centre, the surroundings of the historical core of the University of Tartu is presently nevertheless clearly the point where they come into contact with each other.

ABOUT THE FORUM

After a two-day discussion, the Tartu urban forum working groups found that creating a new centre for the university was not advisable in the longer perspective. Moving large, influential institutions that function as symbols of the city out of the city centre may seem economically practical in the shorter perspective but it will have a ruinous effect on the city's image and the attractiveness of the city centre. There are institutions and services in the city centre that are necessary for the functioning of the university. The city centre functions as a smelter in which academics and scientists, primarily representatives of interdisciplinary branches of knowledge and lecturers from different universities exchange their ideas. Thus it is a place where synergy originates, and this synergy is necessary for academic and scientific activity. Moving out of Tartu's city centre makes no sense in the shorter perspective either. If a large number of university students and lecturers are moved out of the city centre, many cafés and service en-

terprises will also disappear from the city centre right away, creating a negative effect on the attractiveness of the city centre as a whole. The development plan of the University of Tartu up to the year 2015 also supports a similar way of thinking, according to which the University of Tartu follows principles of environmental conservation in its activity, creates supportive conditions for the university's membership for participating in cultural activity and for engaging in recreational sports and competitive sports, and creates a safe and tolerant environment in cooperation with local municipal governments. In short, active activities fostered by the necessary infrastructure that exists in the city centre. The duplication of this infrastructure in the suburbs is not feasible in a city the size of Tartu.

Thus there is no point in naming Maarjamõisa Field as the other, or second, centre of the university because the university centre is also Tartu's city centre. Such a small city simply cannot support several centres.

The Tartu Urban Forum's first working group (the work of which I myself also participated in) analysed the possibilities for the spatial development of the University of Tartu using a very simple method – seeking out, proposing and adding up the total surface areas of vacant lots in the area of Tartu's city centre. As can be seen on the attached diagram, most of them are located adjacent to the Emajõgi River and Toomemägi, supporting the developments that have actually already taken place in terms of the building of the University Athletics Building and the Economics Building. A quick comparison of surface areas indicates that Tartu's city centre conceals within itself spatial potential that is almost the size of Maarjamõisa Field: we found 17.3 ha of vacant lots in Tartu's city centre in answer to the 19 ha Maarjamõisa Field. This does not include all possibilities, rather only those that in addition to physical space could also provide a suitably presentable spatial experience for university buildings. If we now theorise and build one-storey buildings on the proposed area (we nevertheless usually speak of 4-6 storeys in the area of the city centre), it turns out that 27 main buildings of the University of Tartu would fit in the area.

As is typical for a large organisation, there are many differing opinions within the structure

Tartu linnafoorumi esimene grupp (mille töös ka ise osalesin) analüüsis Tartu Ülikooli ruumilise arengu võimalusi väga lihtsal meetodil – otsides üles Tartu kesklinna piirkonna tühje krunte, arvutades kokku nende pindalaid ning pakkudes neid ülikoolile välja. Nagu lisatud skeemilt näha, asub enamik neist Emajõe ja Toomemäe ääres, toetades tegelikult juba toimunud arenguid Ülikooli Spordihoone ja Oeconomicumi tekkimise näol. Kiirest pindalade võrdlusest selgub, et Tartu kesklinnas on peidus peaaegu Maarjamõisa välja suurune ruumiline potentsiaal: 19 hektari suurusele Maarjamõisa väljale leidsime vastuseks 17.3 hektarit vabu krunte Tartu kesklinnas. Ja siin pole ära toodud kõik võimalused, vaid need, mis lisaks füüsilisele ruumile võiksid pakkuda ka ülikooli hoonetele sobilikku esinduslikku ruumielamust. Kui nüüd teoretiseerida ja hoonestada väljapakutud ala ühekordse mahuga (võttes kujundlikult peahoone korrusteks lahti ja liites kogu tekkiva põrandapinna), selgub, et see põrandapind vastaks kahekümne seitsmele Tartu Ülikooli peahoonele. Tavaliselt räägime kesklinna piirkonnas aga siiski nelja- kuni kuuekorruselisest hoonestusest.

Suurele organisatsioonile kohaselt on Tartu Ülikooliga seotud inimeste hulgas edasise arengu osas mitmeid eriarvamusi. Ülikooli juhtkond tundub pooldavat uue kampuse tekitamist Maarjamõisa väljale. Sellest nägemusest erinevad mõnede ülikooli üksuste töötajate, näiteks geograafide, aga ka teiste teadlaste ja õppejõudude arvamused (vt näiteks Edgar Karofeldi (07.05.2010) või Enriko Talvistu (17.03.2010) artikleid Tartu Postimehes). Tartu linnafoorumi töögruppide enamik toetas neid nende vastuseisus Maarjamõisa väljale uue keskuse rajamisele.

Linnafoorumil tõdeti, et Tartu Ülikoolil puudub tõsiseltvõetav ruumiline arengukava, mida kinnitab ka Maarjamõisa välja hoonestamine hoone haaval, hoonetevahelise keskkonna (selle moodustavad hetkel põhiosas parkimisalad ja tühermaad) inimlikkusele tähelepanu pööramata.

VAHEST ON SELLISE PRAKTIKA ÜHEKS PÕHJUSEKS MODERNISMAJALE OMANE MÕTTEVIIS, MILLE TULEMUSENA JAGATI LINNAD 1960. JA 1970. AASTATEL VÄGA SELGELT ÜHEFUNKTSIOONILISTEKS LINNAOSADEKS (BETONPANEELIDEST MAGALARAJOONID, BÜROOLINNAKUD, ÜLIKOOLIDE KAMPUSED, KINNISED TÖÖSTUSKVARTALID).



Võimalik ehitusala pind kesklinnas ülikooli hoonetele oleks ligikaudu 173 000 m², mis vastaks 27 ülikooli peahoone kogupindalale.
The gross floor area for university's building in centre could be 173 000 m², which equals 27 university's main buildings.

Modernismijärgsed planeerimisstrateegiad on orienteeritud aga hoopis funktsioonide paljususele ja suhtelisele segatusele väikses ruumipiirkonnas, mis tagab 24 tundi päevas ja seitse päeva nädalas aktiivse elu-, töö- ja õpikeskkonna. Säärane strateegia on end praktikas tõestanud. Erinevate sotsiaalsete inimgruppide ja funktsioonide mõistliku ja tiheda kokkupaigutamise tagame samuti turvalisema linnaruumi. Selleks, et saaks tekkida sünergia uute uurimissundade ja teadusharude vahel, on vajalik erinevate alade professionaalide suhteliselt tihe koondumine, nõnda et ajalised ja ruumilised distantsid nende vahel poleks pikad. Samuti on selleks vajalik töökeskkonna ja kodu vahelise „kolmanda ruumi“ olemasolu. Sellist ruumi pakub aga kesklinn oma mitmekihilise urbaanse keskkonnaga, kohvikute, baaride ja restoranidega.

Tuues Tartu Ülikooli uued hooned Emajõe kallastele, paneme elama kesklinna pargid, tugevdame kesklinna imidžit ja seome erinevad Tartu sümbolid tugevaks terviklikuks identiteediks, näidates nõnda ka väljapoole, et Tartu on linn, mis oma ülikoolist tõesti hoolib.

**LINNAFOORUM LÕPPES TÕDEMUSEGA, ET TARTU ÜLIKOO
ON AVALIK-ÕIGUSLIKU ÜLIKOOlina MEIE KÕIGI ASI. AVALIK
ASI, MISTÕTTU ÜLIKOOli RUUMILISED OTSUSED PEAKSID
OLEMA LÄBIPAISTVAD JA SELGED.**

Arvan, et ülikooli terviklikku ruumilist arengut tuleks arutada avalikult, kaasates diskussiooni eri valdkondade, eeskätt aga ülikooli sisestruktuuride esindajad. Linnafoorum oli diskussiooni algatamiseks hea stardipunkt.

Tartu Linnavalitsuse arhitektuuriteenistusel on praegu käsil endist Kaunase restorani ja praegust Atlantise ööklubi ümbritseva ala, samuti kunagise Treffneri kvartali ala hoonestuskava koostamine. Hoonestuskava eesmärgiks on analüüsida kesklinna piirkonna arengupotentsiaali. Leiame, et kätte on jõudmas aeg kaaluda Teises Maailmasõjas varemeteks pommitatud ja 1940. ning 1950. aastatel varemetest puhastatud alade taas hoonestamist. Võibolla mitte enam päris nii tihedalt, ruumi võiks jätta ka haljastusele, väljakutele ja parkidele. On tõsiasi, et need pargid praeguses seisus väga hästi ei toimi. Arvan, et selles hoonestuskavas oleks ruumi ka Tartu Ülikoolile.



of the University of Tartu in terms of its future development. The leadership of the University seems to favour the creation of a new campus in Maarjamõisa Field. The opinions from structures within the University, for instance geographers, but also other scientists and lecturers differ somewhat from this vision (see for example the articles by Edgar Karofeld, Tartu Postimees, 7 May 2010, or Enriko Talvistu, Tartu Postimees, 17 March 2010). The majority of the Tartu Urban Forum working groups supported them in this endeavour.

It was pointed out at the urban forum that the University of Tartu does not have a spatial development plan that can be taken seriously. The building of buildings at Maarjamõisa Field one building at a time without paying any attention to creating a people-friendly environment between the buildings (this environment presently consists mainly of parking and empty space) confirms this conclusion.

Perhaps one of the reasons for this is the way of thinking characteristic of the modernist era, as a consequence of which cities were very clearly divided up in the 1960's and 1970's into mono-functional city districts (residential areas with reinforced concrete apartment buildings, office districts, university campuses, closed-off industrial quarters).

Post-modernist planning strategies are instead oriented to diversity in functions and relative mixed usage in small spatial districts, which ensures an active living, working and educational environment 24 hours a day, 7 days a week. This kind of strategy has proved itself in practice. We also ensure a safer urban space by sensibly and densely situating different social groups of people and different social functions. In order for synergy to have the chance to germinate between new research trends and branches of knowledge, it is necessary to concentrate professionals from various spheres of activity relatively densely so that temporal and spatial distances between them would not be great. The existence of a “third space” between the working environment and the home is also necessary for this. The city centre provides just this kind of space with its multilayered urban environment, cafés, bars and restaurants.

Bringing the new buildings of the Univer-

sity of Tartu to the banks of the Emajõgi River would bring the parks of the city centre to life, strengthen the image of the city centre, and tie different symbols of Tartu together into a strong, integral identity, thus demonstrating to the outside world as well that Tartu is a city that truly cares about its university.

The urban forum ended with the understanding that as a public university, the University of Tartu is important to us all. It is a public institution, and as such the spatial decisions of the university should be transparent and clear.

I believe that the integral spatial development of the university should be debated publicly, including different fields of expertise in the discussion and primarily representatives of the internal structures of the university. The urban forum was a good starting point for initiating the discussion.

The Architectural Service of the Tartu Municipal Government is presently drawing up a plan for erecting buildings in the area around the former Kaunas Restaurant and the current Atlantis Nightclub, as well as the area of the former Treffner quarter. The aim of the building plan is to analyse the developmental potential of the area of the city centre. We conclude that the time has arrived to consider rebuilding the areas bombed to ruins in World War II and demolished in the 1940's and 1950's. Perhaps not quite so densely anymore, leaving space for green areas, squares and parks. The fact is that these parks do not function very well in their present state. I believe that there is space here for the University of Tartu as well.

CONVERSATION

Kaja Pae and Tiit Sild

Kaja Pae: The urban forum is an attempt to include a more broadly based discussion in planning the city. You have served as Tartu's City Architect for 5 years. To what extent does negotiation take place presently between parties in the everyday planning process (by this I mean the drawing up of theme plans, city district plans, and other such plans)? It is a slight exaggeration to say that spatial planning has

VESTLUS

Kaja Pae ja Tiit Sild

Kaja Pae: Linnafoorum on üks katse lülitada linnaplaneerimisse laiemapõhjalist arutelu. Oled olnud Tartu linnaarhitekt viis aastat. Kui palju praegu igapäevases planeerimisprotsessis toimib osapoolte läbirääkimine (pean silmas teemaplaneeringute, linnaosaplaneeringute jmt koostamist)? Veidi utreeritult kõneldes on ruumi planeerimine viimase paarikümne aasta jooksul kaldunud täiesti tsentraliseeritud lähenemisest buumiaegsesse ultraliberaalsusse, kus paljuki planeeriti kruntide kaupa. Praegu peame nentima, et buumiaegne planeerimatus on tekitanud küllaltki juhusliku avaliku ruumi, mis ühelt poolt on huvitav ja uusi võimalusi avav (eelkõige tihedamates kesklinna piirkondades), teisalt muidugi ka problemaatiline. Oleme olukorras, kus mõtestatud planeerimisprotsessi abil tuleks buumi jooksul tekkinud olukorda korrastada ja avanenud võimalusi tõepoolest ära kasutada. Selleks on aga vaja planeerimisse uusi tuuli, nähtavasti mingisugust tsentraalsuse ja liberaalsuse nutikat sünteesi. Kuidas näed kaasaegset planeerimisprotsessi? Tartusse on viimase viie aasta jooksul tekkinud üksikobjektide näol väga head arhitektuuri, kas otsite uusi formaate ja lähenemisi ka planeerimises?

Tiit Sild: Osapoolte läbirääkimine planeerimisprotsessis on tihti väga kirklik ja tuline. Tavaliselt on läbirääkijad küll asjaga otseselt seotud isikud, arendajad ja naabrid, kolmanda osapoolena nende vahel balansseerijana linn. Üldplaneeringute teemaplaneeringute tasandil on olnud viimastel aastatel väga positiivseid sisulisi ettepanekuid ja sekkumisi kolmanda sektori organisatsioonide poolt, mis on pannud linnavalitsust oma seniseid seisukohti ümber vaatama ja isegi üldplaneeringut muutma. Näitena võiks tuua Karlova Seltsi algatatud allkirjakogumise Päeva tänava pargi kaitseks, mis üldplaneeringu järgi, kuid ka ajalooliselt on olnud hoonestatav.

Krundi kaupa planeerimine on tõepoolest vahetevahel olnud probleemiks ka Tartus. Millegi pärast mõtleb enamik arendajaid oma krundist kui maailma lõpust, turvalisest tupikust, millesse sisenemiseks pead olema puldi omanik, mis töökepuu avab. Linnaga ühendamine on küll vajalik, aga oluliseks peetakse ainult ühendamist mõnega linna magistraaltänavatest. Praegune talv, aga ka

meie geoloogiast tingitud sagedased teeremonditööd näitavad, et selline strateegia pole parim. Vajalik on liita arenduspiirkonnad toimivaks, soovitatavalt mitte väga keeruliseks võrgustikuks, mis loob alternatiivseid liikumisvõimalusi ja erineva iseloomuga tänavaid, millel ka jalakäija ning jalgrattur end turvaliselt tunnevad. Teisena tootsin välja vajaduse planeerida toimiv kergliiklusvõrgustik, mis oleks seotud rekreatsioonialadega, paljude Tartu planeeringute puhul võime rääkida näiteks vajadusest luua loogilised ühendused jõeäärsete aladega.

Avalikule ruumile on Tartus küll palju tähelepanu pööratud ja selles osas pean tänama planeeringuteenistust eesotsas Indrek Rannikuga, kes on alati avaliku ruumi eest seisnud. Viimastel aastatel oleme probleemsete planeeringute puhul mitmel korral poole pealt protsessi mõjutamiseks ja ideeloomeks kasutanud töötoa formaati, mis on minu arvates suhteliselt hästi toiminud ja aidanud ka planeerimisprotsessi progressiivsete uute mõtetega rikastada. Protsessi tugevate mõjutajatena tootsin välja Winy Maasi poolt modereeritud töötoa Raadil, samuti Lammi tänava ja Ihaste tee vahelise piirkonna planeeringu töötoa. Veidi negatiivse näitena toimus meil aga näiteks 2007. aastal töötuba Maarjamõisa välja teemal, mis, paraku peab tunnistama, oli pigem formaalne ja protsessi mõjutajana marginaalne ning hiljaks jäänud. Samas kindlasti mitte mõttetu.

Viimasel ajal oleme ressursside vähesuse tõttu, aga ka eneste jaoks uute väljundite otsimise nimel hakanud ka ise hoonestuskavasid tegema.

Eks tuleb tunnistada, et nende tegemiste üks oluline mõte on olnud tuua planeerimisprotsessi rohkem arhitektide teadmisi ja tunnetust, mille puudumine on Tartu kontekstis päris sagedane probleem. Päril mitmel korral on meil toimunud aga ka planeeringukonkurssid, mis on võimaldanud luua tavapraktikaga võrreldes täiesti uue tasemele jõudnud lahendusi. Näitena tootsin nüüd juba kehtestatud Filosoofi ja Era tänava piirkonna planeeringuvõistluse (mille võitsid Salto arhitektid), mille tulemuseks on praeguseks hetkeks juba kehtiv detailplaneering.

Arvan et linnafoorumi taolistel töötubadel, mis lisaks spetsialistidele kaasavad senisest enam tavakodanikke, on suur tulevik.

KP: Pärast Tartu foorumit algatas linnavalitsus „Tartu linna ülikoolide, rakenduskõrgkoolide ja TÜ Kliinikumi ruumilise

gravitated over the last couple of decades from a completely centralised approach to the ultra-liberal conditions of the boom period, where plans were in many cases made lot by lot. Nowadays we are claiming that the absence of planning in the boom period has created a rather random public space that on the one hand is interesting and opens up new possibilities (primarily in denser areas of the city centre), yet on the other hand is, of course, problematical. We are in a situation where the condition brought about by the boom should be redressed and the opportunities that have been brought about should truly be opened up through a well-considered planning process. Fresh breezes, however, are needed in planning for this to happen, evidently some sort of clever synthesis between centralised and liberal approaches. How do you see the contemporary planning process? Very good architecture has emerged in Tartu over the past five years in the form of single objects. Are you looking for new formats and approaches in planning as well?

Tiit Sild: Negotiation between parties is often very passionate and hotly debated in the planning process. The negotiators are usually individuals that are directly connected with the plan, developers and neighbours, with the city as the balancer between them as the third party. There have been very positive proposals and interventions regarding content by organisations from the mutual and non-profit sector at the level of theme plans for master plans. This has convinced the municipal government to reconsider its previously held positions and even to alter the master plan. One example of this is the collection of signatures initiated by the Karlova Society to preserve the Päeva Street park, which according to the master plan as well as historically was subject to being covered with buildings.

Planning lot by lot has indeed been a problem in Tartu as well from time to time. For some reason, most developers think of their lot as the end of the world, a safe blind alley for which you have to be the owner of a remote control device that opens the gate in order to enter. Connection to the city is indeed necessary but only connection to one of the city's arterial roads is con-

sidered important. This year's winter, but also the frequent road repairs caused by our geology demonstrate that this kind of strategy is not the best. It is necessary to join developmental areas together into a functioning network that is preferably not very complicated, creating alternative options for moving about in the city and streets with different characters on which pedestrians and bicyclists also feel safe. Secondly, I would point out the need to plan a functioning network for modes of non-motorised transport that would be connected with recreational areas. We can speak of the need to create logical connections with riverside areas, for instance, in the case of many of the plans made for Tartu.

A great deal of attention has been paid to public space in Tartu and in this respect I must thank the Architectural Service headed by Indrek Ranniku, who has always defended public space. In recent years, we have on several occasions used the workshop format in the middle of the process to influence the process and to create ideas in the case of plans with problems. This has in my opinion worked relatively well and helped to enrich the planning process with progressive new ideas. I would point out the workshop moderated by Winy Maas for planning the area between Lammi Street and Ihaste Road in the Raadi district as a strong influence on the process. As a somewhat negative example, we held a workshop in 2007 for planning Maarjamõisa Field, which we unfortunately must admit was more a formal affair and marginal in terms of its influence on the process. It also occurred too late. At the same time, it was definitely not pointless.

Due to a lack of resources, and also in search of new ways to express our ideas, we have in recent times started making plans for the location of buildings ourselves.

It must be admitted that one important idea behind these activities has been to bring more knowledge and cognition of architects into the planning process, the lack of which is a rather frequent problem in the context of Tartu. On quite a few occasions, however, we have also held planning competitions, which have made it possible to create solutions that have attained a completely new level compared to ordinary practice. One example of this is the Filosoofi-Era area planning competition (Salto Architects)

arengu“ teemaplaneeringu. Kuidas plaanite tööprotsessi selle planeeringu kallal, et tegu oleks tõesti sisulise dokumendiga, mitte juba toimunud olukorra konstateeringuga? Kui palju on koostööd linna ja ülikooli vahel? On sul ettepanekuid, kuidas seda edukamaks muuta?

TS: Tegemist ei ole kindlasti tavapärase planeeringuga, mille puhul leitakse riigihankega planeerija ja edasine sõltub juba temast. Protsess on linna poolt tugevasti juhitud ja olemuselt suhteliselt paindlik. Koostööd tehakse ülikoolide sotsioloogide, geograafide ja loodetavasti ka arhitektidega. Meie jaoks on selle juures oluline, et asutuste endi töötajad ja üliõpilased siin sõna saaksid võtta ja nende arvamust ka arvestatakse. Selle protsessi üheks osaks saavad kindlasti ka töötajad.



that has now already been established, the result of which is a detailed master plan that is already in effect by now.

I think that workshops like the urban forum that include more ordinary citizens than before in addition to specialists have a great future.

KP: After the Tartu Forum, the municipal government initiated the City of Tartu spatial development of universities, institutions of higher applied education and the University of Tartu Hospital thematic plan. How do you plan the work process on this plan so that it would really be a document with meaningful content and not an assertion of the situation that has already taken place? How much cooperation is there between the city and the university? Do you have proposals for how to make this more effective?

TS: This is definitely not an ordinary plan, in the case of which a planner would be selected through public tender and what follows would depend on the planner who wins the tender. The process is to a great extent controllable by the city and essentially relatively flexible. There is cooperation with sociologists, geographers and hopefully also architects from the universities. It is important for us that in this process, the employees and university students of the institutions themselves can have their say and that their opinion would also be taken into account. Workshops will also definitely become a part of this process.

TÜ PEAHOONEST MAARJAMÕISA ON NELI KILOMEETRIT

KUI 1000 ÜLIÕPILAST KÄIB ÜHE ÕPPEAASTA JOOKSUL SINNA JALA,
MOODUSTAB SEE ÜHTEKOKKU AJAKULU 60 AASTAT.

*Kas see saaks minna kaal
Lauterhaimes ei või
Eestlasi õppida siia
Igavikku armata sõltida?*

KRISTIAN JAAK PETERSOHN 1891



FÜÜSIK TAHAB FILOSOOFIGA KOHVI JUUA! *Kaja Pae*

Tartu Ülikooli peamiseks ruumiliseks omapäraks on olnud teaduskondade õppehoonete paiknemine kesklinnas hajutatult, üksteisest lühikese jalutuskäigutee kaugusel. Selle omapära säilitamine ja tugevdamine annaks ülikoolile mitmeid eeliseid. Ülikooli kohalolu linnas on sellisel juhul selgelt tajutav. Üheks kõrghariduse probleemiks on hariduse kohatine elukaugus või pseudoelitaarsus, sulgumine Maarjamõisa väljale plaanitava ülikoolilinnakusse toetab seda pseudoelitaarsust ka ruumiliselt.

Ruumilised otsused ei tingi ühtegi tagajärge otseselt, kuid neil on siiski oluline roll. Konkurents teiste ülikoolidega tasuks targalt ära kasutada kõik võimalused. Ilmselt ei suuda Tartu Ülikool konkureerida maailma teaduse tippkeskuste laborite inventari ja võimalustega. Kuid Tartu Ülikoolil oleks Tartu kesklinna näol potentsiaali pakkuda lisaks erakordselt hubast ja inimhõõdulist õppimise ja teaduse tegemise keskkonda, nagu see ajalooliselt juba välja on kujunenud.

Teaduse tegemine on kutsumus ja elustiil ning nii teadlaste kui ka ühiskonna ees oleks ülimalt vastutustundlik see elustiil võimalikult palju ühiskonda integreerida. Teisisõnu tuleks ülikool kesklinna ja avaliku ruumiga seotuna hoida. Füüsik tahab filosoofiga kohvi juua! Meil on vaja nutikat ja avatud ühiskonda, kus mõttevahetus toimuks erinevate erialade ja – mis veelgi olulisem – ühiskonna erinevate osade vahel.¹

Tartu Ülikool on peamine Tartu linna-ruumi mõjutaja. Äärelinna kolimise otsused, mis esialgu on tehtud ratsionaalsest soovist ressursse kokku hoida, osutuvad väärtusliku linna-ruumi loomise seisukohalt pikemas perspektiivis märksa kulukamateks. Äärelinna vabadel väljadel on esialgu lihtsam ja odavam tegutseda, analoogsetel põhjustel toimib ka valglinnastumine. Hilisem infrastruktuuride arendamine ja suuremate vahemaade läbimise energia- ja ajakulu lähevad aga ühiskonnale märksa rohkem maksma. Situaatsioonis, kus kaasaegne maailm hetkel on, tähendab säästlik linnaplaneerimine üldiselt kesklinna alade tihendamist ja kergliikluse osakaalu suurendamist. Kõige tihedamad maailma linnad on ühtlasi kõige suurema kergliikluse osakaaluga.

¹ On huvitav märkida, et ülikoolilinnakute moodustamine ja äärelinna viimine sai muuhulgas hoo sisse pärast 1960ndate lõpu üliõpilasrahutusi. Äärelinna loodud linnakute poliitiline eesmärk oli kesklinnast üliõpilased jalust ära viia, et nad ei sekkuks ühiskonna protsessidesse. Äärelinnas asuv linnak pidi teenima ülikooli ühiskonnast vöörandamise huvi. Tänapäeval otsivad mitmed suured ülikoolid uuesti võimalusi oma kampuste avatmaks muutmiseks.







TARTU SATELLIIDID

KOLM VÕIMIKLUST

A
TOOBUADES ÜHTE KESKUST,
NÕUKOONNAD TEISED

B
ÜKS SUUR LÄÄNAKESKUS
- VÕIMETU

C
LÄÄNA TULEB ARENDADA
MÕÖDA TÕBE

OLEMAS OLEVATE
KVALITEETIDE
ARENDAKINE

230

MAAÜLIKOO
4000IN

ÜLİKOOI SATELLIT
MAARJAMOISA VÄLI
6000IN



DIAGRAMS

TARTU

ERM

KESKLINN
30000IN

KUNTIKOOI
2000IN

ANNEIINN
30000IN

231

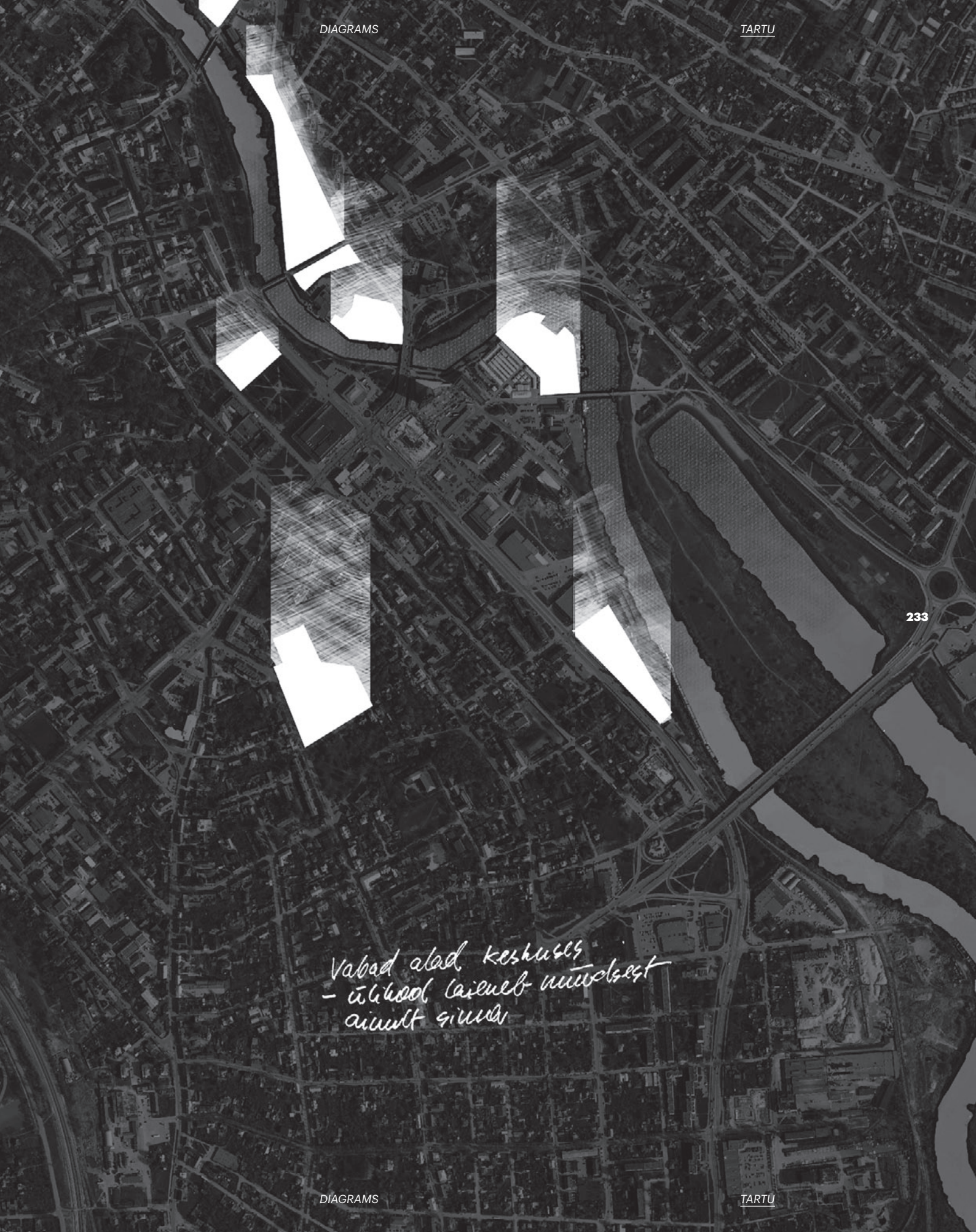
DIAGRAM

TARTU

ÜLIKOOLI RUUMILINE ARENG KOONDADA KESKLINNA

Liin - Park

*Maarjamõisa väljal arendada
Tartu ülikooli kõrreksusega
sõbral segevus*



*Vabad alad, keskuses
- üldiselt laieneb univõrdselt
ainult siin*

234

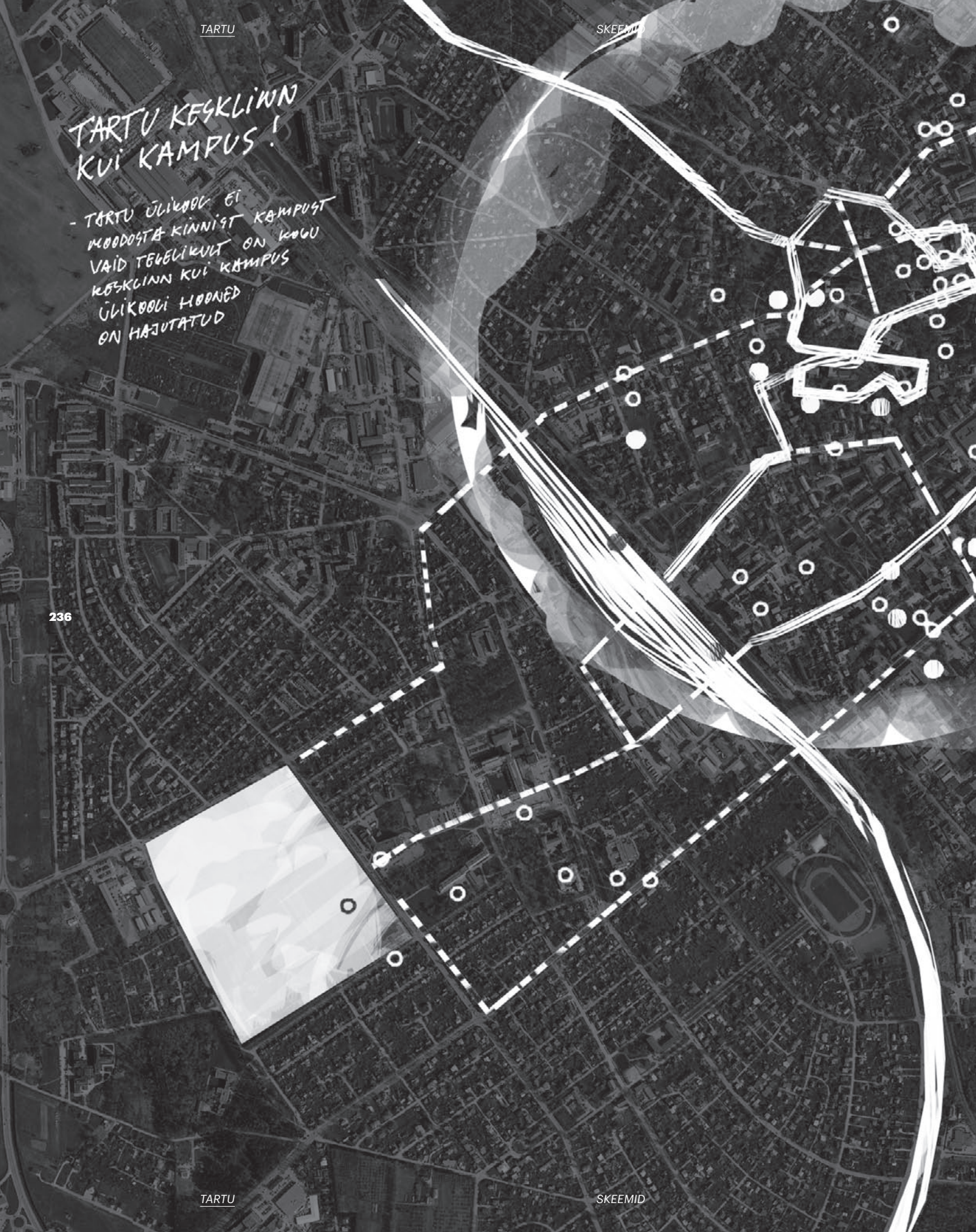
LINNA KULTUURITÄNAV
(Vanemuise fu telyel)
SEOB LINNA KERGÜÜLLUST
EUROOPA RAUDTEEVÕRGOGA.

TARTU VÄRAV

TÖÖNEMÄIGI
ÕLIKOOLI EELTUBA
VÄIMNE SIDA JA
SOTSIAALNE SUHTURUUM

TARTU KESKLIINN KUI KAMPUS!

- TARTU ÜLIKOOL EI
MOODUSTA KINNIST KAMPUST
VÄID TEGELIKULT ON KOGU
KESKLIINN KUI KAMPUS
ÜLIKOOLI HOONED
ON HAJUTATUD



KVALITEETNE
JALAKÄIJSATE
RUUM
JALAKÄIJSATE
KAUGUS 1-1,5 KM

EMAJÕGI
- TARTU LINNA ARENG
ON AJALOOLISELT
SEOTUD JÕEGA. JA
SELLES PEITUB JÄTKUVALT
SUUR RUUMILINE POTENSIAAL.

MAARJAMAE SUUND AGA EI OLE LINNA
ARENGU SEISUKOHALT PRIORITEETNE SUUND.
ARENG PEAKS TOIMUMA PIKI JÕGE.
PRAEGU ÜLIKOOL VALGUSNÄSTUB
ELVA POOLE.

LINNA JÄTKUSUUTLIK ARENG
- ENERGIATÕHUSUS. AVALIKU RUUMI
RESSURSI POLE LÕPUTULT.
TARTU PEAB JÄÄMA KOMPAKTSKKS.

ETTEPANEKUD

Foorum: **Tartu**

Kuupäev: **28. aprill 2010**

Teema Ettepanek

TARTU KESKLINN KUI KAMPUS	<p>Tartu Ülikool ei moodusta kinnist kampust, ülikooli hooned paiknevad kesklinnas hajusalt – see on Tartu Ülikooli tugev identiteet, mis toetab ülikooli ja linna sünergiat. Kahe kampuse loomine kaotaks praeguse identiteedi.</p> <p>Kesklinnas on olemas korralik teenindussfäär, ülikooli hoonete viimine kesklinnast välja nõrgendab kesklinna avalikku ruumi.</p> <p>Vabu krunte on kesklinnas vähemalt 17,3 hektarit, mis vastab ligikaudu 173 000 m² põrandapinnale.</p>
LINNA JÄTKUSUUTLIK ARENG	<p>Kesklinnikku (avaliku ruumi) ressursi ei ole Tartus sellisel määral, et seda võiks rohkem hajutada. Linna ekspansiivset kasvu ei toeta ka Eesti demograafilised arengud ning säästlik linnaplaneerimine.</p> <p>Laiemas infrastruktuuri kontekstis on Tartu Ülikooli ja Tartu jaoks oluline, et rongiühendus Euroopaga toimuks läbi Tartu.</p>
KVALITEETNE JALAKÄIJATE RUUM	<p>Tartu Ülikooli peahoonest Maarjamõisa on neli kilomeetrit. Kui 1000 üliõpilast käib ühe õppeaasta jooksul sinna jala, moodustab see ühtekokku ajakulu 60 aastat. See ei ole kvaliteetne jalakäijate ruum, vaid sunnitud liikumine. Kvaliteetne jalakäigu piirkond on kesklinn ja selle ümbrus.</p>
GEOGRAAFILISED IDENTITEEDID: EMAJÕGI JA TOOMEMÄGI	<p>Tartu linna ajalooline kujunemine on toimunud piki Emajõge. Jõe piirkonna arendamises peitub jätkuvalt suur ruumiline potentsiaal. Maarjamõisa-suunaline arengutalg ei lange kokku linna loomulike arengutega. Mõtleme Toomemäest kui ülikooli elutoast!</p> <p>Emajõe kaldaid ja Toomemäge tuleks elavdada, tekitades sinna ülikooliga seonduvaid hooneid.</p>
ÜLIKOOI ARHITEKT	<p>Ülikooli arhitekti ametikoht vahetult rektori alluvuses tuleb taastada. Arhitekti kohustuseks peab olema ülikooli ruumilise strateegia pidev loomine.</p>
MAARJAMÕISA VÄLJA PRAEGUSED PUUDUSED VÕRRELD DES KESKLINNAGA	<p>Puudub avalik ruum.</p> <p>Puuduvad jalakäijad.</p> <p>Puudub rohekeskkond.</p> <p>Puuduvad erinevad (teenindus)funktsioonid.</p> <p>Puudub linnalik sünergia.</p>
TARTU KESKLINNAST EEMAL ASUVAD MÕJUKAD RUUMILISED SATELLIIDID	<p>Eesti Maaülikool.</p> <p>Uus Eesti Rahva Muuseum Raadil.</p> <p>Annelinn.</p> <p>Maarjamõisa väli ja Maarjamõisa haiglate piirkond.</p>
MAARJAMÕISA SATELLIIT	<p>Asub vaikes rohelises elamualas, kus ajalooliselt on lisaks paiknenud ülikooli haiglad. Seetõttu oleks Maarjamõisa väljal soovitatav arendada TÜ Kliinikumiga seonduvat ja koondada sinna ülikooli meditsiiniline tegevus. Väljale saaks kujundada sünteesi kliniku ja pargi alast, mis tõstaks ka kohaliku elamupiirkonna väärtust.</p> <p>Kõik teised ülikooli hooned ehitada kesklinna.</p>
OLULISED TEGEVUSED LINNAPLANEERIMISES JÄRGMISE 50 A JOOKSUL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kesklinna tihendamine ja Emajõega tegelemine. 2. Luua satelliitidele oma ruumiline identiteet. 3. Parandada ühendusi satelliitidega kergliikluse soodustamise teel.

PROPOSALS

Forum: Tartu

Date: 28 April 2010

Subject Proposal

**THE CITY CENTRE OF
TARTU AS A CAMPUS**

The University of Tartu does not form a closed campus. The university buildings are scattered about the city centre – it is the strong identity of the University of Tartu that supports the synergy of the university and the city. The creation of two campuses would lose the present identity.

A functional services sphere exists in the city centre. Moving the buildings of the university out of the city centre would weaken the public space of the city centre.

There are at least 17.3 ha of vacant lots in the city centre, which corresponds to about 173 000 m² of floor space.

**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT OF
THE CITY**

Tartu does not have resources befitting the city centre (public space) to the extent that it could be scattered even more. Neither Estonia's demographic developments nor conservational urban planning support the expansive growth of the city.

In the broader infrastructural context, it is important for Tartu and the University of Tartu that rail connection with Europe should operate through Tartu.

**QUALITY PEDES-
TRIAN SPACE**

It is 4 km from the main building of the University of Tartu to Maarjamõisa.

If 1000 university students go there on foot over the course of one academic year, it would result in an expenditure of time totalling 60 years. This is not quality pedestrian space but rather forced movement. The quality pedestrian area is the city centre and its surroundings.

**GEOGRAPHI-
CAL IDENTITIES:
EMAJÕGI RIVER AND
TOOMEMÄGI**

The historical evolution of the City of Tartu has taken place along the Emajõgi River. Great spatial potential continues to lie in the development of the river area. A development axis in the direction of Maarjamõisa does not coincide with the city's natural developments.

Let's think about Toomemägi as the university's living room!

The banks of the Emajõgi River and Toomemägi should be invigorated by placing buildings associated with the university in those areas.

**UNIVERSITY ARCHI-
TECT**

The position of university architect answering directly to the rector should be restored. The duty of the architect should be the continuous creation of the university's spatial strategy.

**PRESENT SHORT-
COMINGS OF THE
MAARJAMÕISA
FIELD COMPARED TO
THE CITY CENTRE**

There is no public space.

There are no pedestrians.

It lacks a green environment.

It lacks various (service) functions.

It has no urban synergy.

**INFLUENTIAL
SPATIAL SATELLITES
LOCATED OUTSIDE
OF TARTU'S CITY
CENTRE**

Estonian University of Life Sciences.

The new Estonian National Museum at Raadi Estate.

Annelinn city suburb.

Maarjamõisa Field and the Maarjamõisa area of hospitals.

**MAARJAMÕISA
SATELLITE**

Located in a quiet, green residential area, where the university's hospitals have historically been located in addition. Thus, it would be recommended to develop facilities associated with Tartu University Hospital on the Maarjamõisa Field and to concentrate the university's medical activity there. A synthesis of the clinic and the park area could be designed for the Plain, which would also increase the value of the local residential area.

All other university buildings should be built in the city centre.

**IMPORTANT
ACTIONS IN MUNICI-
PAL PLANNING OVER
THE NEXT 50 YEARS**

1. Densification of the city centre and development of the Emajõgi River.
2. Creation of a distinct spatial identity for the city's satellites.
3. Improvement of connections with the city's satellites through fostering modes of non-motorised transport.

PÄRNU



Pärnu kesklinn
on laialtvalguva
struktuuriga
of Pärnu's city
centre is diffuse

jõel on üsna eba-
kindel ühiskond-
lik ja ruumiline
staatus
the river, until
today, has an
uncertain social
and spatial status
in the city

süüis ühiskonna
areng eeldab
kasutajapoolset
sekkumist
coherent
development of
society implies
intervention and
tactical behav-
iour by the user

„Ililikud jõe-
toad“ ja „jõeplat-
vormid“
'urban river
rooms' and 'river
platforms'

protsessid
kujundavad ise-
endale ruumi
processes shape
space for them-
selves

Pärnu jõgi on
võimalus Pärnu
imidži rikasta-
miseks
Pärnu river is a
chance to enrich
image of Pärnu

nõukogudeaeg-
sete kortermaja-
dega ääristatud
liiklusruum
a traffic space
lined by Soviet
era apartment
buildings

pakkuda midagi
inimestele, keda
ei kütkesta ran-
nakuurort elu
to offer something
to people who
are not attracted
by beach resort
life

uudenduslik ur-
banism planeer-
imisuuringute
töötubades
innovative urban-
ism through
design research
workshops

resoneerida kaa-
sa spontaanse
ruumiga
to contribute to
this 'spontaneity'

ülemõõdulised
tööstushooned
ja reostus
industry and
contamination

konventsionaal-
ne ruumikasutus
conventional
space consump-
tion

PÄRNU

TEEMA

Topic

Vaatluse all on Pärnu kesklinna ruumilise arengu võimalused.

Coherent developments of Pärnu city centre are under study.

242

OSALESID

Participants

KELLY SHANNON KU Leuven, Belgia

KARRI TIIGISOON Pärnu peaarhitekt

PIRET LOOVEER Pärnu linaarhitekti teenistus

TIIT KASK TÜ Pärnu kolledž

ÜLAR SAAR Endine Pärnu peaarhitekt

MAARJA KASK AB Salto

KATRIN KOOV EKA linnamaastike osakond

MARKUS KAASIK 3+1 Arhitektid

SVEN KOPPEL Alver Arhitektid

TANEL TUHAL AB Luhse ja Tuhal

Tartu Ülikooli Pärnu kolledži turismimajanduse dotsent **HELI TOOMAN**,

Port Artur Grupi esindaja

Modereeris **KALLE KOMISSAROV** (EKA urbanistika osakond)

11.-12. mai 2010





243

244



PORT



246

Tasuline
parkimine
10 kr / h

Välja arvatud
raamatukogu loal
9 kohta





SARVERE
TALLINN
LÕHULA



SARVERE
TALLINN
LÕHULA



Meeste
Personal

248

Swedbank





249





250



250





251

251



PÄRNU KESKLINN – SIDUS ARENG

Kalle Komissarov, Karri Tiigisoos

Seekordse foorumi teemat võiks sõnastada kui Pärnu kesklinna ruumilise arengu sidumist tervikuks. Konkreetselt käsitletavat ala markeerivad juuresoleval skeemil tänavad ning sillad. Linn ei koosne muidugi mingil juhul ainult liiklusprobleemidest ning linnad on ennekõike sotsiaalsed, kultuurilised, majanduslikud tervikud. Juuresoleval skeemil rõhutatud tänavad kujutavad endast pigem võrgustikku – analoogi millelegi sidusale. See markeeritud tänavate skeem on struktuurilt tuttavlik, ent samas ei kujuta tänane Pärnu endast sugugi sellist sidusat võrgustikku.

Hoolimata pikast planeerimise traditsioonist on Pärnu kesklinn küllaltki laialivalguva struktuuriga, mis ei toeta selge ruumilise identiteedi tekkimist. Praegu tuleb tõdeda, et ärikeskus on liiga massiivseks kujunenud ja vanalinn on seeläbi äridest ja inimestest tühjaks tõmmatud. Suurem osa kesklinnas tööstusest vabanenud alade ruumilisest potentsiaalist on ära kasutatud. Majanduslikult ja ruumiliselt kiire arengu periood on samuti mingiks ajaks läbi saanud ning nüüd peame õppima seda tekkinud ruumi kasutama. Linnafoorumi sisuks võiks olla tegutsemine olemasoleva ruumi sees, seda mõtestades ja parandades.

PLANEERIDA TULEKS PROTSESSE, MITTE RUUMI

Linnafoorumiga ei jõua ära lahendada Pärnu linnakeskuse kitsaskohti, kuid on võimalik need esile tuua ja ühtlasi osutada ka võimalikele positiivsetele arengutele. Toetada tuleks neid positiivseid arenguid, mis täna juba toimuvad. Tuleviku planeerimises on üldiselt rääkides olemas paradoks, et ilma pikema strateegiata võib kogu areng olla „kaks sammu sissepoole, kaks sammu väljapoole“. Samas on vale oodata planeeringuilt ja arengukavadelt täpseid ja ainuõigeid ettekirjutusi. Sidus ühiskonna areng eeldab kasutajapoolset

PÄRNU'S CITY CENTRE – COHERENT DEVELOPMENT

Kalle Komissarov, Karri Tiigisoos

COHERENT DEVELOPMENT OF PÄRNU'S CITY CENTRE

The theme of this forum could be formulated as tying the spatial development of Pärnu's city centre into a unified whole. The streets and bridges on the diagram mark the specific area under consideration. A city does not in any case consist of traffic problems only, of course, and cities are first and foremost social, cultural and economic entities. The streets emphasised on the diagram are more like a network – an analogy of something coherent. This marked out street diagram is structurally familiar, yet at the same time, present day Pärnu does not at all form this kind of coherent network.

Regardless of its long planning tradition, the structure of Pärnu's city centre is rather diffuse and that does not support the emergence of clear spatial identity. It must be presently pointed out that the shopping centre has grown too massive and this has emptied the Old Town by drawing away both businesses and people. The greater portion of spatial potential in the city centre that has been vacated by industry is being used. The period of rapid economic and spatial development has also come to an end for some period of time and now we have to learn to use the space that has been created. The content of the urban forum should be working within existing space, interpreting and improving it.

PROCESSES SHOULD BE PLANNED, NOT SPACE

The urban forum cannot manage to resolve the bottlenecks of Pärnu's city centre. It can only point them out and also point out potential positive developments. Those positive developments that are already functioning nowadays should be supported. Generally speaking, there is a paradox in planning the future, namely that without a longer term strategy, development as a whole can be “two steps inwards and two steps outwards”. At the same time, it is wrong to expect precise and exclusively correct precepts

252



252

from plans and development programmes. Coherent development of society implies intervention, activeness, inclusion, and tactical behaviour by the user. Ideally, processes should be planned in both society as well as in cities; society itself or space should not be the object of planning. Processes shape space for themselves. And space that has evolved in this way is interesting, significant and distinct – a city that has grown organically. Urban space where relationships between objects and their effects on one another are important. Connections, views, identities – in short, that fine-woven fabric that is complicated to put in words, yet which makes a city a city. The issue of public space between buildings is evolving into the most important theme in Pärnu's city centre over the next few years.

SPATIAL IDENTITY OF PÄRNU'S CITY CENTRE

Rapid changes have taken place over the past few years both in the city centre as well as in Pärnu as a whole and these changes have begun endangering the liveliness of the Old Town as Pärnu's historical heart of the city. Commerce is becoming concentrated in shopping centres. Pikk Street splits the city centre in half and is a traffic space lined by Soviet era apartment buildings where there is little place for different activities. It is necessary to find opportunities for how to balance the development of the city centre and how to utilise the advantages of different districts. What do the Old Town and the shopping centre have in common? How can they complement each other?

The coherence of the city is when the network of movement ties buildings and squares among themselves into a whole. Society and development can be coherent as well. Residents, entrepreneurs and public institutions must be included in livening up the surrounding space – to tie them into the process. Wounds are also bound. (And too much binding will of course get things knotted up).

How can the city centre be developed so that it will acquire a strong spatial identity? What kind of cooperation is needed for this? Who should be included in this development? What kinds of solutions are realistic and in what kind of temporal perspective? In addition to the re-

sekkumist, aktiivsust, kaasamist, taktikalist käitumist. Ideaalis tuleks nii ühiskonnas kui ka linnades planeerida protsesse, mitte ühiskonda ennast või ruumi. Protsessid kujundavad iseendale ruumi. Ja selliselt kujunenud ruum on huvitav, tähendusriikas ja omapärane – orgaaniliselt kasvanud linn. Linnaruum, kus on olulised objektidevahelised suhted ja nende omavahelised mõjud. Ühendused, vaated, identiteedid – ühesõnaga see peen-kude, mida on keeruline sõnastada, kuid mis linnast linna teeb. Pärnu kesklinnas on kujunemas lähiaastate olulisimaks teemaks avaliku ruumi küsimus hoonete vahel.

PÄRNU KESKLINNA RUUMILINE IDENTITEET

Viimastel aastatel on nii kesklinnas kui ka Pärnus tervikuna toimunud kiired muutused, mis on hakanud ohustama vanalinna kui Pärnu ajaloolise linnasüdame elavust. Kaubandus on koondumas kaubakeskustesse. Keskuse jagab pooleks Pikk tänav, mis on nõukogudeaegsete kortermajadega ääristatud liiklusruum, kus on vähe kohta erinevateks tegevusteks. Vaja on leida võimalusi, kuidas keskuse arengut tasakaalustada ning ära kasutada erinevate piirkondade eeliseid. Mida on vanalinnal ja ärikeskusel ühist, kuidas nad üksteist täiendada saaksid?

Praeguste planeeringute järgi kujunev ruumiline olukord moodustab Aida, Põhja ja Laia tänavate vahele väga tiheda, kõrge ja kompaktse ärihoonete struktuuri. Hoolimata arhitektuursetest ja linnaehituslikest puudujääkidest on nimetatud kogumil potentsiaali kujuneda aktiivseks äri- ja kultuurielu kokkupuutepunktiks, sest lisaks ärihoonetele lisandub kvartalisse peale kontserdimaja ka muuseum. Lisaks on läheduses ka raamatukogu ja teater. Järgmine oluline objekt, mis on kavandatud asukoht on veel küllaltki ebareaalne seoses piirkonna keeruliste maaküsimuste ning võimalike poliitiliste muutustega, on (moodsa) kunsti muuseum. Erinevalt Tallinnast ja Tartust on Pärnul võimalus ehitada analoogne kultuuriobjekt otse kesklinna ning viia turism ja kultuurielu kvalitatiivselt uuele tasemele.

Vaadates keskust distantsilt võib koos vana ja uue keskusega selle kandvaks ja siduvaks elemendiks kunagise bastionaalvööndiga haaratud alal lugeda H-tähe kujulist ristuvate tänavatega



Pärnu vanalinn tühjeneb äridest.

New shopping centres are gradually draining the Old Town. (Typical sign announces that small shop has moved to new shopping centre)

struktuuri. Selle vertikaalid moodustavad Vee ja Akadeemia ning Ringi ja Aia tänavatest ning horisontaal Aia, Pika või Rüütli tänavast. Vertikaalide tähtsuse liikumisteedena loovad just sillad. Vertikaalidel või nende vahetus läheduses asuvad väljakud ja platsid: keskväljak, Endla teatri esine, uue raamatukogu ümbrus, Jakobsoni park, Rüütli plats, olemasolev bussijaam, Port Artur 1 tagune ja Port Artur 2 esine väljak.

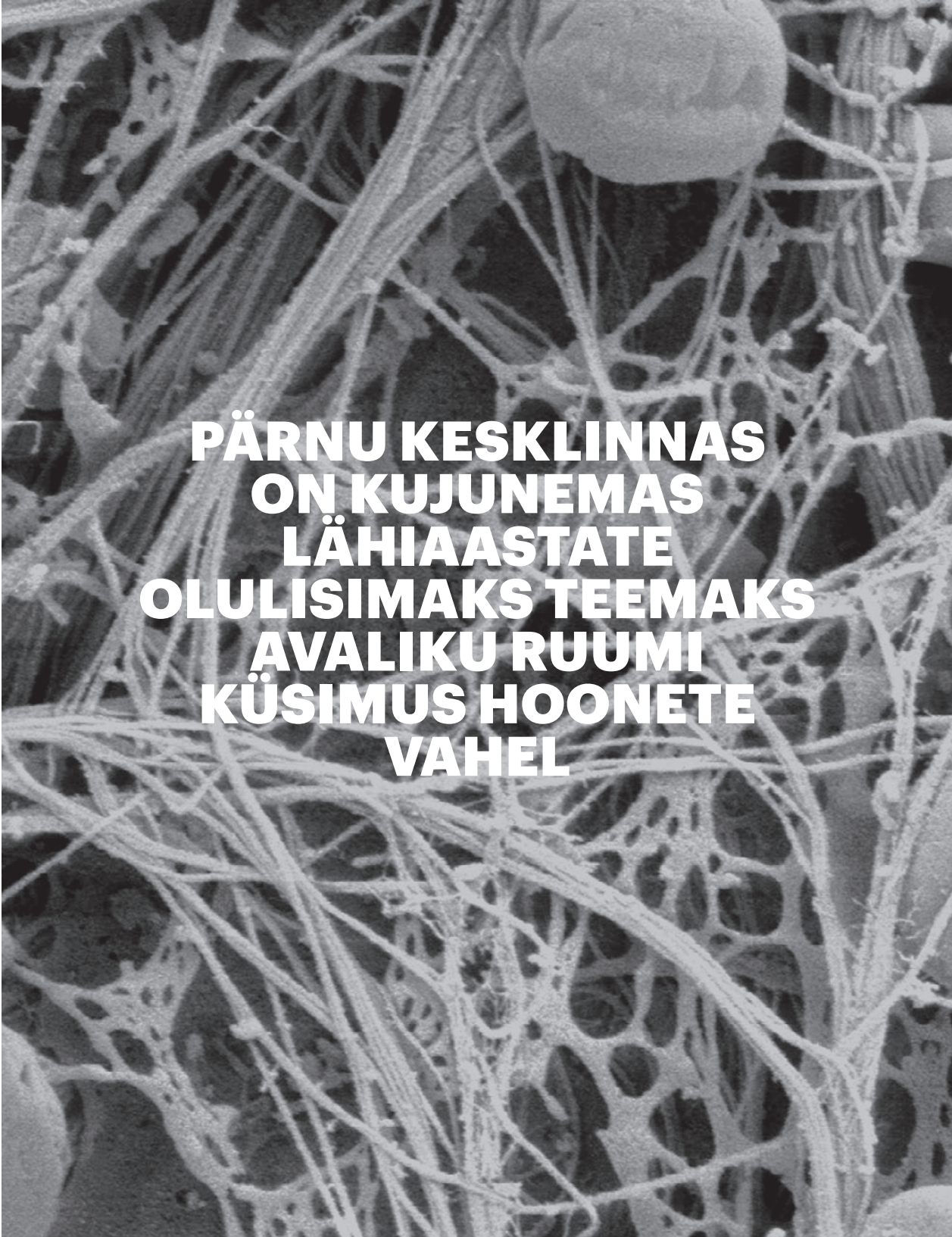
See osaliselt veel kujunemisjärgus, kuid juba üsna selgesti hoomatav avalike ruumide põiming seob endaga erinevaid ajastuid, vaateid, maataape ja kvaliteete. Linnaruum, mis on vana silla juures juba välja kujunenud, esindab väikeste kõrvalekalletega ühe ajastu poolt loodud ranget struktuuri nii paigutuses kui ka arhitektuuris. Olemasolev Rüütli tänav ja kujundatav Aida tänav kulgevad radikaalselt erinevates kihistustes.

Linna sidusus on see, kui liikumiste võrgustik seob omavahel tervikuks hooned ja platsid. Ka ühiskond ning areng saavad olla sidusad. Elanikke, ettevõtjaid ja avalikke asutusi tuleb kaasata ümbritseva ruumi elavdamisse – siduda neid protsessiga. Seotakse ka haavu. (Ja liiga suure sidumisega läheb asi muidugi lõpuks sõlme.)

sort town image projected outwards, Pärnu has to have public space that is organically connected to everyday activities.

KUIDAS ARENDADA KESKLINNA NII, ET SELLEL TEKIKS TUGEV RUUMILINE IDENTITEET?

Milline peaks olema koostöö, kes võiksid sellesse arengusse olla kaasatud? Millised lahendused ja millises ajalises perspektiivis on realistlikud? Lisaks väljapoole suunatud kuurortlinna kuvandile peab Pärnul olema avalik ruum, mis on orgaaniliselt seotud igapäevaste tegevustega.



**PÄRNU KESKLINNAS
ON KUJUNEMAS
LÄHIAASTATE
OLULISIMAKS TEEMAKS
AVALIKU RUUMI
KÜSIMUS HOONETE
VAHEL**

255

255

UUENDUSLIK URBANISM PLANEERIMIS- TÖÖTUBADES:

TÖLGENDAV KAARDISTAMINE JA PROJEKTIIVSED KARTO- GRAAFIAD

Kelly Shannon

256

Piiratud eelarved. Valdkondlikud jaotused. Aja-
piirangud. Personalipuudus. Poliitilised surveaval-
dused. Turuloogika. Need on vaid mõned välja-
kutsed, millega linnavalitsuse ametnikud linna
arengu küsimuses vastakuti seisavad. Väiksema-
tes linnades on need väljakutsed vahest isegi suu-
remad, kuna probleemid on sarnased suurlinnade
omadega, kuid vahendid mitte. Ilmselt on ka Eesti
linnad vastakuti selliste kitsaskohtadega, lisaks
veel ka terve hulga küsimustega, mis seonduvad
postsovetlikule ajale iseloomulike ülemineku-
perioodide ja linnaruumi ümberkujunemisega,
kus mõnel puhul on kinnisvara omandiküsimus
endiselt ebaselge ja/või vaidlusalune. Samal ajal
on Eestis linnaplaneerimine kui distsipliin uuesti
jõuliselt esile kerkimas. Paraku võib ta kehastuda
jumal Januseks, kelle üks pale vaatab tulevikku ja
teine möödanikku. Üleminek Marxilt turumajan-
dusse kuulutas uue avaliku sfääri teket, milles
vohavad sissepoole pööratud, erastatud objektid
ning mida kõige paremini iseloomustab kasvav
nõudlus ühepereelamute ja aina rohkemate kau-
banduskeskuste järele (Haas, Shannon 2006).

Nõukogude okupatsiooni jälgede kõrvalda-
miseks üritab linnaarhitektuur ilmselgelt kõiki
Nõukogude linnaehituse veel säilinud jäänukeid

INNOVATIVE URBANISM THROUGH DESIGN RE- SEARCH WORKSHOPS:

INTERPRETATIVE MAP- PING AND PROJECTIVE CARTOGRAPHIES

Kelly Shannon

Limited budgets. Sectoral divisions. Time
constraints. Lack of personnel. Political pres-
sures. Market logics. These are amongst the
many challenges that municipal administrations
are confronted with in regard to urban develop-
ment. Problems are perhaps even more exag-
gerated in secondary cities, which often face
problems similar to those of larger cities, but
are habitually without equal means. Evidently,
Estonian cities are confronted with equivalent
bottlenecks, as well as a host of particular issues
related to the transition of territories and trans-
formation of urban space in the post-Soviet era,
where, in some instances, property ownership
remains ambiguous and/or contentious. At the
same time, urban design as a discipline is force-
fully re-emerging in the country. However, it
dangerously resembles a Janus god, with one
head looking towards the future and the other
looking back. The shift from Marx to the Market
has heralded in a new public realm with a prolif-
eration of internal, privatised spaces – evident in
the increased demand for single-family housing
and ever more shopping malls (Haas, Shannon
2006).

Eager to erase the scars of Soviet occupa-
tion, contemporary urban design is clearly
seeking to obliterate, transform, or beautify the
extant relics of Soviet urban planning. Fortu-
nately, unlike much of Eastern Europe, Estonia
appears to be avoiding the uncritical and whole-
sale adoption of the neo-traditionalist neigh-
bourhood planning movement known as 'New
Urbanism'. Instead, they are building upon their
rich urban and architectural heritage and seek-
ing new mechanisms to imbue fresh ideas and
ways of re-thinking/re-designing cities and ter-
ritories into their business-as-usual planning ap-
paratus. The Urban Forums, as intensive design
workshops, are such an innovative method of

256

design research for municipalities. By the mere fact that they are designed and supported by the Estonian Centre of Architecture, and hosted by the local planning/town architect, with participants from the city, from throughout the country and internationally who have worked in the particular cities reveals that they are intended to have an expansive, broad-minded view towards contemporary, global development issues while remaining local and context-specific in terms of response and translation of ideas. As well, the choice of problems is essential.

The Pärnu Forum, for instance, cleverly focused on a condition of secondariness — of its undervalued riverfront that is now being overrun with speculative private development, while all attention remains focused on the city's splendid beachfront.

Such a topic demands a critical contextualist approach where a deep understanding of the local context and identity of Pärnu River must be confronted with the larger global issues of contemporary real estate pressures and apparent appeal of large-scale shopping complexes.

Design research. Co-productive urbanism. Contextual embeddedness. Urban Forums, as intensive design workshops, are opportunities to bring innovative thinking to municipalities. The view from informed outsiders, in collaboration with insiders, provides an ideal climate to reformulate problems, form new insights, stage scenarios and eventually to even spatially intervene in order to simultaneously accept global forces while producing local values.

Design research workshops are also an impetus to shift from an often narrow, sectoral approach to a territorial one, and from a passive, often merely conforming role for the public into a proactive one.

They can be platforms to stimulate discussions between local government, civil society and the private sector and to develop inventive solutions that can raise awareness, mobilise support and strengthen the capacity of local authorities.

The Urban Forums as developed in Estonia are a step in a promising direction and can also perhaps learn from another similar quite modest, yet successful, experience that has been developed in Belgium over the past decade.

hävitada, ümber või ilusaks teha. Õnneks paistab Eesti, erinevalt enamikust Ida-Euroopast, vältivat „Uue urbanismi“ nime kandva uustraditsionaalse linnaplaneerimisliikumise kriitikavaba ja massilist omaksvõtmist. Selle asemel arendatakse siinset rikkalikku linna- ja arhitektuuripärandit edasi ja otsitakse uusi mehhanisme, mille abil tuua värsked ideid ja linnade ning piirkondade ümbermõtestamise ja -kujundamise viise kohati ikka veel endisel viisil edasi toimivasse planeerimisaparatuuri. Linnafoorumid – intensiivsed planeerimistöötoad – on ühed niisugustest uuenduslikest, linnavalitsustele mõeldud planeerimisuuringute meetoditest. Juba ainuüksi tõsiasi, et foorumeid korraldab ja toetab Eesti Arhitektuurikeskus, juhivad kohalik linnaarhitekt, ja et osalejad on pärit nii uuritavast linnast, mujalt üle kogu Eesti kui ka muudestki riikidest ning on reeglina varem tegeleenud konkreetse linnaga, näitab, et tänastele globaalsetele arenguküsimustele lähenetakse siin laiahaardeliselt ja avatud meelega, jäädes ideid käsitledes ja omaks võttes siiski lokaalseks ja kontekstitundlikuks. Probleemi valik on samuti ülimalt tähtis. Näiteks Pärnu foorum keskendus targasti teisejärgulisuse küsimusele – alaväärtustatud jõeäärsetele aladele, mis praegu on täis hangeldavaid eraarendajaid, sellal kui kogu avalikkuse tähelepanu on endiselt koondunud linna suurepärasele mererannale. Niisugune olukord nõuab kriitilist kontekstuaalset lähenemist, kus Pärnu jõe kohaliku konteksti ja identiteeti põhjalikult tundes tuleb vastamisi seista suuremate, globaalsete jõududega nagu kaasaegne kinnisvarasurve ja avalikkuse jaoks esmapilgul kõitvad suuremõõdulised ostukeskused.

Planeerimisuuringud. Ühtselt produktiivne urbanism. Kontekstuaalne juurutatus. Intensiivsete planeerimistöötoadena võimaldavad linnafoorumid pakkuda linnavalitsustele innovatiivset mõtlemist. Asjatundlike kõrvalseisjate pilk koostöös asjassepühendatutega loob ideaalse õhk-konna probleemide ümbersõnastamiseks, uuteks mõteteks, strateegiateks ning ruumiliseks sekumiseks, arvestades ühtaegu globaalsete jõududega ja luues samas kohalikke väärtusi.

PLANEERIMISUURINGUTE TÖÖTOAD ON ÜHTLASI TÕUKEKS EEMALDUDA KITSAST, VALDKONNAKESKSEST LÄHENEMISEST TERRITORIAALSESSE, NING AVALIKE TEGUTSEJATE PASSIIVSEST, SAGELI PELGALT ALLUVAST ROLLIST SEKKUVASSE JA SÜNDMUSI ENNETAVASSE ROLLI.

Töötoad võivad olla platvormideks, mille abil ergutada diskussioone kohalike omavalitsuste, kodanikeühenduste ja erasektori vahel ning kus töötatakse välja leidlikke lahendusi, mis võivad tõsta teadlikkust, mobiliseerida inimesi ja tugevdada kohalike võimude teovõimekust.

EESTIS VÄLJA MÕELDUD LINNAFOORUMID ON ÜHEKS SAMMUKS PALJUTÖÖTAVAL SUUNAL, NING VAHEST SAAKS VÕTTA ÕPPUST TEISEST SARNASEST, ÜSNA TAGASIHOIDLIKUST, KUID EDUKAST KOGEMUSEST, MIDA VIIMASEL KÜMNENDIL ON RAKENDATUD BELGIAS.

OSA/RUA, Leuveni Ülikooli urbanismi ja arhitektuuri uurimisgrupp on teinud koostööd Leiedaliga, linnavalitsustevahelise organisatsiooniga edela-Flandrias, mõtestamaks ümber fragmenteeritud ja hajusat territooriumi, mida iseloomustab paljude erinevuste samaaegne kohalolek. Leiedal rajati 1960. aastal, toetamaks laialdase, tänaseks kolmeteistkümnest omavalitsusest koosneva Kortrijki regiooni (rahvaarv kokku umbes 250 000) ühiskondlik-majanduslikku ja ruumilist arengut. Organisatsioonis on ekspertgrupp, mis tegeleb ruumiplaneerimise, projektide arendamise ja läbiviimisega ning on aastate jooksul püüdnud leida erinevaid vaatenurki, lähenemisi ja meetodeid.

INTENSIIVSETEST TÖÖTUBADEST ON SAANUD TÄHTSAD ABIVAHENDID PIIRKONNA ÜMBERMÕTESTAMISEL. KÕIK IGA-AASTASTES TÖÖTUBADES SENI VÄLJA TÖÖTATUD IDEED ON OLNUD ISESEISVAD, KONKREETSETE ARENDUSESMÄRKIDEGA PROJEKTID, MILLE PÕHJAL ON LEIEDAL VÄLJA KUULUTANUD KUTSUTUD KONKURSI, TELLINUD KONKREETSE TÖÖ EDASIARENDUSE MÕNELT BÜROOLT VÕI ON OMAVALITSUS ISE ASUNUD PROJEKTI LÄBI VIIMA.

Samal ajal on kõigil töötubadel olnud ühtsed eesmärgid piirkondliku arenduse vallas ning nad on tegelenud piirkondlikult toimiva või piirkondliku tähtsusega füüsilise (infra)struktuuri ja maastiku loogikaga. „Seda projekthaaval üleslugemist ei tohiks võtta nii, nagu oleks mainitud piirkondlik maastikuarenduse strateegia erinevate projektide summa. Pigem võiks igäht neist pidada toetuspunktiks, mis võimaldab täpsustada ja põhistada seda, mis piirkondlik maastikuarenduse strateegia õigupoolest olla võiks. Sarnaselt õnnestunud linnaplaneerimise praktikale 1980. ja 1990. aastatel juhitud piirkondliku maastikuarenduse strateegia väljatöötamisel Edela-Flandria

OSA/RUA, the research group of urbanism and architecture of the University of Leuven, has been working with Leiedal, an inter-municipal organisation in Southwest Flanders to rethink the fragmented and diffused territory that is characterised by a simultaneity of differences. Leiedal was founded in 1960 to support the broad socio-economic and spatial development of what are now 13 municipalities in the Kortrijk region (with a total population of approximately 250,000). The organisation has its own in-house expertise in spatial planning, project development, mobility and, over the years, has sought to find various mechanisms to gain new input and perspectives towards development.

Intensive workshops have become an important catalyst for initiating the reimagination the region. All the projects that have been elaborated in the various (yearly) workshops to date are projects in their own right and have their specific development agendas, many of which have since been taken up by the local municipalities themselves or Leiedal as invited competitions for urban design projects or have triggered specific architectural commissions.

At the same time, they also all share regional development agendas and deal with physical (infra)structures and landscape armatures that operate on a regional scale or are of regional importance. 'This project-by-project enumeration is not to say that the mentioned regional landscape development strategy should be considered as the sum of these exercises. Rather, each of them can be seen as a stepping-stone that allows precision and substantiation of what the regional landscape development strategy could be. Analogous to successful urban design praxis in the 1980's and 1990's, the elaboration of a regional landscape development strategy for Southwest Flanders was informed by projects that started from a part and investigated how project interventions could give insights into and inform the whole. Most of the projects were documented in a fascicle of an ever incomplete Atlas (fig. 1), documenting a fragment of the ambitious complete region' (Cattoor, De Meulder 2010: 204). The two most recent summer workshops exemplify the design research approach that was advocated and concretely developed, and the expected implications of the results:

the Leie River revitalisation between Kortrijk and Waregem and the urban fringe forest of Marke (a wealthy and unstructured suburb southwest of Kortrijk). Both workshops were jointly prepared by Leiedal and OSA/RUA (including historical and contemporary interpretative mapping) and Leiedal staff, OSA/RUA researchers and a selected international inter-disciplinary group of young professionals (including architects, urbanists and landscape architects) participated in the workshop. The 10-day workshops began with presentations by local stakeholders and site visits (usually by long bicycle trips), with a mid-review presentation to stakeholders and other architects/urbanists/landscape architects and a final, more formal presentation to a larger assembled group that included politicians and a broader range of stakeholders (very similar in fact to the final presentations of the Estonian Urban Forums).

RECLAIMING THE 'AS FOUND' LEIE VALLEY

Historically, the Leie River (fig. 2) had tremendous impact on the development of the Kortrijk Region. The river was essential for the founding of cities and for transport; it was a battlefield where a French army of nobility was defeated and it is a river with a particular water quality, crucial for the specialised flax industry of the Middle Ages, etc. The multitude of nicknames — black river, stinking river, golden river — demonstrate the shifting perspectives of the Leie River, but more importantly resonate the dramatic ecological transformations that the river has undergone. The contemporary character of its riverbanks is just as diverse. It reads as a fragmented succession of different, if not opposing, natures.

Today, the Leie is being straightened, widened and deepened as part of an improved international water transport project. Hand-in-hand with this gigantic process of canalisation is projected future re-naturalisation where cheap recreational exploitation of the landscape competes with heritage. In this sense, the Leie offers a dramatic scene where the site 'as found' coincides with the site as 'undergoing destruction', becomes simultaneously an object of ecological reconstruction. The developed design project demonstrates how cartographic explorations elaborate new territorial readings/

jaoks projektidest, mis alustasid mõnest üksikust osast ja uurisid, kuidas projektipõhised sekkumised võiksid aidata mõista tervikut ning pakkuda selle kohta välja uusi arusaamu. Suurem osa neist projektidest pandi kirja aina lõpetamata jääva Atlase vihikutesse (joonis 1), mis dokumenteerivad üht fragmenti ambitsioonikast tervikpiirkonnast.“ (Cattoor, De Meulder 2010: 204.) Kaks viimatist suvist töötuba on headeks näideteks neis propageeritud ja konkreetset välja töötatud planeerimisuuringute-põhisest lähenemisest, nagu ka tulemuste oodatavatest tagajärgedest: need töötoad tegelesid Leie jõe piirkonna elluturgutamise ja Kortrijki ja Waregemi vahel ja Marke (Kortrijki edelas asuva jõuka ja struktureerimata äärelinna) linnametsa [*urban fringe forest*] loomisega. Leiedal ja OSA/RUA valmistasid üheskoos ette mõlemad töötoad, sh kaardistasid ning tõlgendasid ajaloolisi ja kaasaegseid infokihte. Töötubades osalesid Leiedali töötajad, OSA/RUA uurijad ja valitud grupp rahvusvahelisi ja interdistsiplinaarseid noori professionaale, sealhulgas arhitekte, maastikuarhitekte ja urbaniste. Kümnepäevased töötoad algasid kohalike huvirühmade ettekannetega ja külastustega vaatlusalustesse paikadesse (tavaliselt pikkade jalgrattamatkade näol), jätkusid vahetuvustustega huvirühmadele ja teistele arhitektidele/urbanistidele/maastikuarhitektidele ning lõppesid formaalsema ettekandega laiemale publikule, kuhu oli kaasatud ka poliitikuid ja suurem hulk huvigruppe (õigupoolest üsna sarnaselt Eesti linnafoorumite viimastele ettekannetele).

„EEST LEITUD“ LEIE ORU TAGASIVÕITMINE

Ajalooliselt oli Leie jõel (joonis 2) tohutu mõju Kortrijki piirkonna arengule. Jõgi oli määrava tähtsusega transpordis ja linnade rajamisel, ta oli lahinguväljaks, kus võideti Prantsuse aadlanna armee; tal on eriline veekvaliteet, mis oli ülimalt tähtis spetsiaalse linatööstuse jaoks keskajal jne. Hüüdnimede rohkus – Must Jõgi, Haisev Jõgi, Kuldne Jõgi – annab tunnistust muutuvatest hoiakutest Leie jõe suhtes, kuid peegeldab ehk enamgi veel ökoloogilisi muutusi, mille jõgi on läbi teinud. Jõekallaste tänane iseloom on sama mitmepalgeline. Kaldad on fragmenteerunud; seal leiduvad paigad ja objektid kujutavad endast suurt hulka erinevusi, isegi sobimatusi.



1. Pooleliolevad Edela-Flandria atlased.

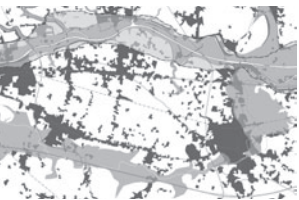
The incomplete Atlases of South-west Flanders.

► [Lk / pp. 266–267](#)



2. Parkideks muudetud Leie jõe lammiala Kortrijkis.

Meandering of Leie River in Kortrijk.



3.
Leie jõe üleujutusala ruumiline mõtestamine.
Conceptualizing the floodplain of the Leie River.



4.
Leie jõetasandik kui avalik ruum.
Leie riverplain as public space.

260



5.
Harelbeke/Kuurne keskpark Leie jõe kallastel.
The central park spanning the Leie River in Harelbeke/Kuurne.

Seoses rahvusvahelise veetranspordi täiustamise projektiga on Leie jõge hakatud tänaseks õgvendama, laiendama ja süvendama. Kõrvuti selle hiiglasliku kanaliseerimisprojektiga on plaanitud ka tulevane taas-loodustamine, kus maastiku odav ekspluateerimine puhke-eesmärkidel hakkab konkureerima kohaliku pärandiga. Selles mõttes on Leie dramaatiline tallermaa, kus „eest leitud“ paik langeb kokku ökoloogiliselt taastatava paigaga, kus samas siiski jätkuvad keskkondlikud probleemid. Väljatöötatud planeerimisprojekt näitab, kuidas kartograafiline uurimine aitab täiustada uusi territoriaalseid lugemisi ja tõlgendusi Leiest kui (taas)leitust. See majesteetlik, monumentaalse ulatusega paik kaardistatakse, kontseptualiseeritakse ja mõtestatakse ümber projekti käigus, mille eesmärgiks on jõepiirkond kujundada ökoloogiliseks koridoriks ja pargiks tihedalt linnastunud territooriumil. Peamiseks planeerimisstrateegiaks oli tõlgendada maastiku enda loogikat ja seda siis välja tuua ning esile tõsta. Leie jõgi/kanal konfigureeriti ümber Leie oru südameks ja jõeäärne arendati peamiseks avalikuks piirkonnaks Leie trajektoorile jäävate omavalitsuste jaoks (joonis 3).

Strateegilised projektid Kortrijki ja Waregemis vahel (15 km allavoolu) muudavad pingevälja linna/maa, täisehitatud/täisehitamata maastiku ja loodusliku/kunstliku vahel ning toimivad ehituslülidena jõeäärsete piirkondade rajamisel (joonis 4). Näiteks projektis „Keskpark Leie kallastel“ (joonis 5) Harelbeke ja Kuurne linnade jaoks ühendab see lai jõgi kallastel kulgevad palkonid suure, jõega risti paikneva ja kergelt laugja pargiga. See projekt liigendab jõeääri ja aitab struktureerida Harelbeke ja Kuurne äärealade tohutut, fragmenteerunud linnaruumi. Projekt „Harujõe looklemapanemine ja mitmetasandilised avatud ruumid“ (joonis 6) kujundas Kuurne lääneserva jaoks rea kaskaadidena langevaid avalikke paiku eesmärgiga ühendada külakeskus jõega, ning nägi ette Huelebeeki oja (Leie haru) taasloodustamise, rajades nii veel ühe avaliku juurdepääsu jõele. Projektiga „Maastik industrialiseerimise tõrjevahendina“ (joonis 7) töötati Leie suure jõekoolu jaoks Schoendaele lähistel välja maastikustrategia, mille eesmärgiks oli luua tööstuse jätkuvat vohamist pärssiv, visuaalselt jõuline komponent, mis aga samas harmoneeruks ka maa-alale endale omase tükeldatud mustriga (De Meulder, Shannon, Putseys 2011). Aastal 2009 toimunud

interpretations of the Leie as found and as (re) found. This majestic site of monumental scale is mapped, conceptualised and reconceptualised in a project for the redevelopment of the river site, both as an ecological corridor and as a park in a dense urbanised territory. The prime design strategy was derived from the interpretation of the logics of the landscape and the articulation and accentuation of these logics. The Leie River/Canal was reconfigured as the heart of the Leie Valley and the riverway was developed as the primary public realm for the municipalities along its trajectory (fig. 3).

Strategic projects between Kortrijk and Waregem (15 km downstream) (re)articulate the thresholds between the urban/ rural, built/ unbuilt and the natural/ artificial, and figure as stepping-stones in the construction of the riverway (fig. 4). For example, the ‘Central Park Spanning the Leie’ (fig. 5) in the towns of Harelbeke/ Kuurne, the broad river unites a parallel riverway balcony and a large gently sloping perpendicular park. This articulates the riverway and structures the vast fragmented urban continuum of the edges of Harelbeke and Kuurne. ‘Remean- dering a Creek and Cascading Open Spaces’ (fig. 6) at the western edge of Kuurne configures a series of cascading public open spaces to link the village centre to the river and the Huelebeek Creek (a tributary of the Leie) is renaturalised to create another public accessway to the river. In the project ‘Landscape as Industrialisation Deterrent’ (fig. 7) in a large remnant meander of the Leie at Schoendaele, a landscape strategy was developed to create a visually powerful element that would discourage development while at the same time recall the parcellation pattern of the logics of the territory (De Meulder, Shannon, Putseys 2011). Since the Leie workshop in 2009, the town of Harelbeke, together with the Flemish State Architect has run an invited urban design competition for the same area the workshop elaborated and the town is on its way to having a reconfigured riverfront with new housing and new connections from the town centre to the waterfront; the project is presently in the making.

MARK(E) THE URBAN FRINGE FOREST

The remaining open land of Marke, a suburb of the city of Kortrijk anchored on the older

260

village of Marke (fig. 8), is designated by the government as the site for an afforestation programme (as required by European standards of minimal forestation areas and as utterly needed in this over-urbanised region) (fig. 9). Instead of developing the forest on this rich and fertile land (and hence allowing farmers to perceive it as a provocation) as an element in itself, the urban fringe forest has consciously been conceived as the new counterpart and simultaneously as the new spatial frame in which Marke — a not that well ordered and not that interesting suburban environment — could densify and develop further into a more sophisticated residential quarter of Kortrijk. Simultaneously, the natural structure designed for the Marke urban fringe forest becomes the backbone of a structure that positions Marke in the urban region, by visually relating, by integrating it spatially in territorial armatures and by making connections across the manifold infrastructural ruptures that isolate it from its surroundings.

The plan for the urban fringe forest drastically transforms Marke. The forest gives it a new 'context', as much as collages fundamentally re-contextualise the elements they combine in a 'new' context. This is not only about constructing nature, but also redefining the urban. This new context is carefully inscribed in the geometrical patterns that have been ingrained in the territory through centuries of (agri)cultural appropriation (yet made obscure by careless post-war suburbanisation). The interventions rearticulate the pre-existing patterns. Structures buried under and eroded by the forces of history are not so much resurrected, but rather inverted in their meaning — from organising open fields and meadows along the Leie Valley to defining the interior of urban and forest structures. City and nature are (re-)configured in an interdependent relationship. As such, the project for Marke is like a (re-)foundation, inspired by the great, age-old examples of Karlsruhe, etc (De Meulder, Shannon 2010).

In the design of a regional landscape and infrastructure strategy, large recreational spaces serve as compensation spaces in heavily urbanised regions and function as cornerstones of a regional landscape structure in the making, a counter-figure of the urban, inducing quality and structure in substandard (sub)urban terri-

Leie töötoast lähtuvalt korraldas Harelbeke linn koos Flaami riigiarhitektiga kutsutud osalejatega linnaplaneerimise konkursi samale piirkonnale ja peagi saab linn endale ümberkujundatud jõeäärseid uute elamute ja ühendusteedega kesklinnast kaldapiirkonda; projekt on parajasti töös.

MARKE, LINNAÄRNE METS

Marke, Kortrijki äärelinna (mille keskuseks on varasem Marke küla, joonis 8) veel kasutamata maa-alad on valitsuse poolt määratud metsastamisprogrammi tarbeks, mida nõuavad Euroopa minimaalselt metsastatud piirkondade standardid ja mida on selles ülelinnastatud piirkonnas tõepoolest hädasti tarvis (joonis 9). Selle asemel, et kujundada mets väärtuslikul ja viljakal pinnal eraldiseisvaks elemendiks, mis ärritaks talupidajaid, on see teadlikult planeeritud uueks ruumiliseks raamistikuks, milles Marke — mitte just väga hästi korraldatud ja mitte eriti huvitav äärelinlik keskkond — võiks edaspidi tiheneda ja areneda rafineeritumaks elurajooniks. Samal ajal saab kavandatavast Marke metsast selgroog, mis annab Markele linnastu piirkonnas kindla positsiooni, seostades ta visuaalselt ja integreerides ruumiliselt ümbritsevaga ning luues ühendused läbi paljude infrastruktuuri põhjustatud katkestuste, mis teda ümbruskonnast isoleerivad.

Linnametsa plaan muudab Market radikaalselt. Mets annab talle uue „konteksti“, niivõrd kui kollaaž kontekstualiseerib täielikult ümber enda osaks olevad elemendid. Asi pole siin ainult looduse konstrueerimises, vaid ka linnalikkuse ümbermääramises. Uus kontekst paigutatakse hoolikalt geomeetristesse mustritesse, mis on sajanditepikkuse põllumajandusliku ja kultuurilise tegevuse tulemusena sellesse paikkonda sügavasti juurdunud, ent mis sõjajärgse äärelinnastumise käigus osati kaduma läks. Need vahelesekumised toovad uuesti esile juba olemasolevad mustrid. Ajaloojõudude poolt summutatud ja ära kulutatud struktuure mitte niivõrd ei taastata kui võrd pööratakse ümber nende tähendus — alates avatud välude ja aasade organiseerimisest piki Leie orgu kuni linna ja metsa siseruumi määramiseni. Linn ja loodus konfigureeritakse (ümber) vastastikku sõltuvasse suhtesse. Niisugusena on Marke justkui (taas)asutamiskprojekt, mis on inspireeritud kuulsatest vanadest eeskujudest nagu näiteks Karlsruhe (De Meulder, Shannon 2010).



6. Mitmetasandilised avalikud ruumid Kuurnes. Cascading open spaces in Kuurne.



7. Maastik industrialiseerimise tõrjevahendina Schoendaales. Landscape as industrialization deterrent in Schoendaale.



8. Kortrijki äärelinnaks kujunenud kaootilise struktuuriga Marke küla. Unstructured Marke village, which developed into a suburb of Kortrijk.



9. Marke järelejäänud vabad alad on eraldatud metsastamiseks. The remaining open plains of Marke have been earmarked for afforestation.



10.
Mets ülejäänud
ruumi struktuurireerijana.
Forest as a
dominant spatial
frame.

Maastiku ja infrastruktuuri piirkondliku strateegia kavandamisel kompenseerivad suured puhkealad tihedalt linnastunud maa-alasid ning toimivad alles kujuneva piirkondliku maastikustruktuuri nurgakividena, linlikkuse vastufiguurina, struktureerides kehavõitu (ääre)linnapiirkonda ja suurendades selle kvaliteeti. Infrastruktuur hinnatakse Markes ümber ja rõhk asetatakse „orualale“; toonitatakse maastiku ruumilist kvaliteeti ja vähendatakse maantee sissesõidu jõhkrat mõju. Maastiku modelleerimisega pannakse paika ühendav selgroog, mis loob uue linnaruumi ja mis on ühendatud linnaäärse metsaga. „Kroonina“ kõrguv mets moodustab kõikjaleulatuva ruumilise raamistiku, mis täidetakse hulga eri tüüpi orumetsade ja avatud paikadega. Nõnda luuakse erinevaid atmosfääre, mida saab kasutada mitmesugustel viisidel ja eri intensiivsusega (joonis 10).

UUENDUSLIK URBANISM PLANEERIMISUURINGUTE TÖÖTUBADES

OSA/RUA/Leiedali töötoad käsitlesid mitmeid olulisi küsimusi seoses Leie oru piirkonna ümberkavandamisega: maa-ala võimet võtta omaks erinevaid mastaape ja projekte, kaotamata sealjuures oma väärtusi ja ilu; huvigruppide loomingulist võimet leida ühiseid huvisid, et panna avalikud investeeringud ja eraviisiline sekkumine vastastikku tööle; stsenaariumide (ja mitte üldplaneeringute) ning strateegiliste projektide väljatöötamist, juhtimaks territooriumi arengut viisil, mis ei oleks *ad hoc*, kuid samas suudaks kohanduda turutingimuste teatava ennustamatusega. Piirkonna „valimatu maastiku“ [*promiscuous landscape*], nagu seda kahtlemata nimetaks geograaf Denis Cosgrove (2007), (ümber)struktureerimine algab tema olemusliku loogika mõistmisest – mida antud juhul tõepoolest iseloomustab hajusus, katkendlikkus ja ebaselge piir täisehitatud ja täisehitamata alade, tööstusliku ja agraarse vahel. Planeerimisuuringud püüavad sisse tuua vaheruumide või -ettappide süsteemi – luuakse teatud vahendavad elemendid, mis moduleerivad ja varieerivad territooriumi tekstuure ja mastaape, kuid ei kaota midagi ära. Need planeerimisuuringute töötubades sündinud projektid üritavad tuua piirkonda ühtsust; luua avalikku ruumi, mis

Infrastructure is requalified and the ‘valley section’ is accentuated, emphasising the spatial quality of the landscape and ‘repairing’ the brutal intervention of the highway. Earthworks anchor a connective spine that creates a new civic space and is linked to the urban fringe forest. The ‘crown forest’ sets the omnipresent spatial frame that is filled with a wide variety of valley forest types and open spaces that create a diversity of atmospheres that are appropriate for a wide range of uses of varying intensity and scale. (fig. 10).

INNOVATIVE URBANISM THROUGH DESIGN RESEARCH WORKSHOPS

The OSA/RUA/Leiedal workshops addressed a number of fundamental issues concerning the (re)design of the Leie Valley region: the inherent potential in the territory to accept multiple scales and programmes while not losing sight of its qualities and underlying beauty; the creative rethinking of stakeholder coalitions to create qualitative interplays between public investments and private interventions; the development of scenarios (as opposed to master plans) and strategic projects to guide development of the territory in a manner that is not ad hoc, yet accommodates a degree of unpredictability in market conditions. The (re)structuring of the region’s ‘promiscuous landscape’ (as it would no doubt be termed by the geographer Denis Cosgrove (Cosgrove 2007)) begins with an understanding of its inherent logic – which was indeed one of dispersal, discontinuity and non-evident delimitation between built/ not-built, industrial and agricultural. The design research interventions seek to introduce a system of between space, mediating elements that modulate, but do not erase, the continuous variation in the textures and scales of the territory. The designs, through the mechanism of design research workshops, seek to introduce a narrative into the region – a public realm that weaves together the constantly changing activities and spaces of the territory.¹

The landscape and qualities of the Estonian

¹ See also: Shannon, K. 2010. '(Re)structuring a 'Promiscuous Landscape': The Catalysing Role of the QUAP Design Workshop' in Designing a Region. Explorations in/of Urbanism 4, N. Meijmans (ed.), Amsterdam: Sun. pp. 178-187.

territory are, obviously, of another nature, yet the principle is the same.

And, design research workshops are extraordinary events to unravel the secret of a territory through the deconstruction (via interpretative mapping — revealing the inherent logics of a landscape) and construction (via projective cartographies) of a region and a city-/townscape.

Such investigations are neither feasible time-wise nor budget-wise in the course of the everyday workings of municipalities.

The interesting aspect of the projects in Leiedal — and which can be a lesson for future Urban Forums in Estonia — is that they also work on the regional scale, over a number of years where the territory is studied, modified, amended and where each project transcends itself 'to contribute to an accumulated insight into the fundamental (spatial) characteristics of the region, on the one hand, and to an accumulation of ideas that eventually can — in Lefebvrian terms — be transduced into a concept of a regional landscape, on the other hand.

Each project ambitions to define an essential element or to make more precise a specific theme of the regional landscape. Each project — dealing with a part of the territory — informs the territory as a whole' (Cattoor, De Meulder 2010: 213). Design research workshops are a key to unlocking the potential of Estonia's territorial future, across scale and certainly across sectors.

The Pärnu Forum concentrated on a number of challenging issues that are both typical to a number of Estonian cities and, at the same time, specific to the city. Since its foundation, Pärnu has been renowned and developed as a resort/spa town and consequently invested heavily in its social and recreational infrastructure on the Bay of Pärnu at the Baltic Sea. Yet, the river port of Pärnu was always important, evidenced by the city's participation as an important trade city in the medieval Hanseatic League. But Soviet planners and their occupation left Pärnu, like other Estonian cities, with an uncertain legacy of over-scaled industry and contamination. They considered Pärnu an industrial rather than a tourist asset, and emphasised the construction of textile factories, wood and fish processing plants along the trajectory and at the mouth

põimib selles piirkonnas kokku erinevad, pidevalt muutuvad tegevused ja paigad.¹

Eesti maastik on muidugi mõista teistsugune, kuid põhimõte jääb samaks. Planeerimisuuringute töötoad on head abivahendid territoriaalsete küsimuse lahtiharutamiseks mõnd piirkonda või linnaruumi dekonstrueerides (tõlgendava kaardistamise teel, tuues nähtavale maastiku olemusliku loogika) ja konstrueerides (projektiivse kartograafia abil). Niisuguste uuringute läbiviimine ei ole nendeks kuluva aja ega raha tõttu linnavalitsuste igapäevatöö käigus mõeldavad.

ÜKS LEIEDALI PROJEKTIDE HUVITAVAMAID ASPEKTE, MILLEST TULEVASED EESTI LINNAFOORUMID VÕIKSID ÕPPIDA, ON SEE, ET NAD TOIMIVAD KA REGIONAALSEL TASEMEL MITME AASTA VÄLTEL SEAL, KUS TERRITOORIUMI UURITAKSE, MUUDETAKSE NING PARANDATAKSE, JA KUS IGA PROJEKT ÜLETAB LÕPUKS ISEEND, „ANDES OMA PANUSE AINA SÜVENEVASSE ARUSAAMA ÜHELT POOLT PIIRKONNA FUNDAMENTAALSEST (RUUMILISEST) ISELOOMUST JA TEISELT POOLT ÜHA JÕUDSAMALT KOGUNEVADESSE IDEEDESSE, MIDA SAAB LÕPUKS ANTUD MAASTIKU TERVIKKONTSEPTSIOONI „ÜLE KANDA“ [TRANSDUCT], KUI LEFEBVRE'I MÕISTET KASUTADA.

Iga projekti ambitsiooniks on anda määratlus mõnele piirkondliku maastiku olemuslikule elemendile või täpsustada mõnd konkreetset motiivi. Iga projekt, tegeledes küll vaid osaga kogu territooriumist, kõnetab kogu territooriumi tervikuna.“ (Cattoor, De Meulder 2010: 213.) Planeerimisuuringute töötoad on võtmeks, millega avada Eesti territoriaalne tulevikupotentsiaal eri mastaapides ja kohe kindlasti valdkondadeüleselt.

Pärnu foorum keskendus mitmele keerukale probleemile, mis on tüüpilised paljudele Eesti linnadele, kuid samas ka igas linnas eripalgelised. Pärnu on tuntud ja arenenud kuurortlinnana, mistõttu ta on põhjalikult investeerinud üldkasutatavasse ja puhkeotstarbelisse infrastruktuuri Pärnu lahe kaldal. Kuid ka Pärnu jõesadam on alati tähtis olnud, millest annab tunnistust linna osalemine olulise kaubanduslinnana keskaegses Hansaliidus. Nõukogude okupatsioon ja tollane planeerimine aga jätsid Pärnusse, nagu teistesegi Eesti linnadesse, endast maha ülemõõdulised tööstushooned ja reostuse. Tol perioodil pidasid või-

¹ Vt ka Shannon, K. 2010. (Re)structuring a 'promiscuous landscape': The catalyzing role of the QUAP design workshop'. – Designing a Region. Explorations in/of Urbanism 4. Toim N. Meijmans, Amsterdam: Sun, lk 178–87.

mud Pärnu eeliseks pigem tööstust, mitte turismi, ning panid rõhku tekstiilivabrikute ning puidu- ja kalatööstlustsehhide rajamisele jõe äärde ja -suudmesse. Nii on jõel tänaseni linnas üsna ebakindel ühiskondlik ja ruumiline staatus. Oma mahajäetud tööstushoonete ja piirkondadega, kus tootmine jätkub tänaseni, on ta justkui linna unustatud tagakülg. Kuid siiski on jõe umbekasvanud ja kivistel kallastel hulk võluvaid, peidetud ruumitaskuid, kus on säilinud kihte linna rikkalikust ajaloost ja jõe looduslikust ning inimtekkelisest ökoloogiast. Mõnel puhul on kalamehed, lapsed ja möödakäijad sellised paigad mitteametlikult oma valdusse võtnud, pääsemaks pakku argielu üksluisuse eest.

SAMAL AJAL PAISTAB SUHE AJALOOLOSE LINNA, UUE KESKLINNA (UUTE OSTUKESKUSTE PIIRKONNA) JA HÜLJATUD JÕEKALLASTE VAHEL OLEVAT ÜSNA PARADOKSAALNE PROVINTSILINNA KOHTA, KUS NIIVÕRD ERINEVATE ATMOSFÄÄRIDE JA MORFOLOOGIATEGA PAIGAD ON RUUMILISELT LIGISTIKKU, KUID JÄÄVAD SIISKI ERALDATUKS EGA TOIMI ÜHESKOOS.

Pärnule uut tulevikku ette kujutades arendas linnafoorum Pärnu jõe ja Pärnu lahe vahelise ala jaoks välja kolm strateegiat, mille abil saaks välja kujundada uued tähenduslikud suhted linnamaastiku ja linnastruktuuride vahel. Esiteks nähti Pärnut arenemas lisaks kuurortlinnale ka jõelinnaks, muutes seeläbi linna praeguse tagakülje elavaks fassaadiks, kus saaks tegeleda igasuguste väärtuslike asjadega, vältides samas langemist sügavalt kommertsialiseerunud jõeäärse promenaadi lõksu.

JÕERUUMI VAADELDI SELLES MÕTTES IDEAALSE URBANISMI, ARHITEKTUURI JA MAASTIKUÖKOLOOGIA LIITJANA, MIS OLEKS VAHENDAJAKS ERINEVATE MASTAAPIDE JA VASTUKÄIVATE HUVIDE VAHEL (KOHALIK VS TURIST, AVALIK ALA VS ERAARENDUS).

Garaažidest ja laohoonetest koosnevasse „eest leitud“ keskkonda võiks ridamisi sekkuda väikeses ulatuses, jättes alles konkreetsete paikade kohaliku identiteedi ja leida neile paikadele uusi rakendusi. Mõned paigad tuleks lihtsalt umbrohost ja sinna kogunenud prahist puhastada, et nad kujuneksid mõnusateks veeäärseteks kogunemispaiakadeks; elementaarsed mugavused, nagu näiteks lihtsad valgustid ja linnamööbel koos piki jõe strateegilistesse paikadesse asetatud „linlike jõetubade“ ja „jõeplatvormidega“ muudaksid Pärnu

of the river. Thus, the river, until today, has an uncertain social and spatial status in the city. It is a backside with brownfields and still productive sites that is largely forgotten, yet also with a charming series of hidden pockets of linear spaces along its overgrown and/or mineral-surfaced banks: a place with relics of the city's richly layered history, of its natural and man-made ecologies that in a few instances have become informally appropriated by fishermen, children and passers-by that want to escape the humdrum of the everyday.

At the same time, the relation of the historical city, the new centre (area of the new shopping centres) and the abandoned riverbank seems paradoxical in such a provincial city where the spatial proximities of such diverse atmospheres and morphologies are so close-by yet remain segregated and non-interactive.

In imagining a possible future for Pärnu, the Urban Forum developed three strategies for the area between the Pärnu River and the Bay of Pärnu that could develop new meaningful interplays between the city's landscapes and urban structures. First, Pärnu was envisioned to become a river city — in addition to being a resort/spa city — thus turning its current backside into an enlivened façade of the city where an array of different activities could be hosted, while at the same time avoid falling into the pitfall of a highly commercialised riverfront promenade.

The space of the river was viewed in that sense as an ideal interface between urbanism, architecture, and landscape ecology, mediating among various scales and conflicting interests (local vs. tourist, public realm vs. private development).

The 'as found' environment of garages and warehouses, for example, could have a series of minimalistic interventions which retain the particular sites' local identities and simply imbue them with new use and contemporary programmes. Some sites merely need be cleared of weeds and accumulated debris to be wonderful waterside gathering places; basic amenities such as simple lighting and urban furniture, with 'urban river rooms' and 'river platforms' accentuated at strategic points along the river's trajectory would transform the Pärnu River from an industrial artery into a recreational 'riverway'.

Second, Pärnu's majestic north-south tree alleys could be extended to link important axes from the seafront to the riverfront, creating an enlarged public realm that is enhanced by upgrading the city's network of 'secret gardens' in the existing urban fabric. The courtyards and small gardens in the medieval city could once again become vibrant hubs for both the local community and seasonal tourists. Finally, the existing mobility network could be reconfigured to relieve congestion in the city centre, with a number of roads down-graded and others up-graded (and including the proposition for a new bridge for Pärnu). New bridges, new façades, new visions for a city and a territory in transition — all from a design research workshop of a few days in May 2010, where reconciliation of the 'spirit of the place' with the 'spirit of the times' was translated into the 'intelligence of the place.'

Acknowledgements

Leie Project (2009): Bruno De Meulder, Wilfried Vandeghinste, Kelly Shannon, Isabelle Putseys, Christian Nolf, Matei Bogoescu, Daan Derden, Griet Lannoo, Bram Lattré, Kathy Helsen, Vasudha Gupta, Sara Callebaut, Betsey-Marie Eskeland, Siri Mette Carlsen, Louise Cheetham, Michael Rudolph, Aryani Sari Rahmanti, Annelies De Nijs.

Marke Project (2010): Bruno De Meulder, Wilfried Vandeghinste, Kelly Shannon, Bjoke Carron, Veerle Cox, Cati Vilquin, Barbara Sandra, Esther Jacobs, Jimena Garcia Galindo, Nele Plevoets, Andrea Curtoni, Huang Po-Ju, Rana Habibi, Wu Chen-wei, Pei Wen, Marleen Goethals, Bram Lattré, Jan Schreurs.

References

- Cattoor, B. De Meulder, B. 2010. 'An Iteration between Collaborative Urbanism and Formal Cartographies: Design Experiments in Southwest Flanders' in *Designing a Region. Explorations in/of Urbanism 4*, N. Meijsmans (ed.), Amsterdam: Sun, pp. 202-13.
- Cosgrove, D. 2007. 'From Palladian Landscape to Città Diffusa: the Veneto and Los Angeles', in Z. Roca, T. Spek, T. Terkenli, T. Plieninger & F. Höchtl (eds.) *European Landscapes and Lifestyles. Proceedings of the 21st Session of the Permanent European Conference for the Study of the Rural Landscape (PECSRL) 2004*. Lisbon: Edicoes Universitárias Lusófonas, pp. 69-91.
- De Meulder, B., Shannon, K. 2010. 'Orchestration of Nature in Urbanism' in (re)Designed Nature, S. Witzgall, F. Matzner, I. Meder (eds.) *Ostfildern: Hatje Cantz*, pp. 20-37.
- De Meulder, B., Shannon, K., Putseys, I. 2011 'Reclaiming the 'as found' Leie Valley, Belgium' in *LA China (Landscape Architecture China)*, January 2011, pp. 38-47.
- Haas, V., Shannon, K., 2006. 'Challenges of Urban Design in Post-Soviet Eastern Europe: The Case of Pärnu, Estonia' in *Journal of Research in Architecture and Planning, Urban Design: Case-Based Theory and Practice*, NED University of Engineering & Technology, Karachi, Pakistan, Vol. 5, 2006, pp. 30-44.

jõe tööstusmagistraalist puhkeotstarbeliseks maastikuelemendiks.

Teiseks, Pärnu majesteetlikke põhja-lõuna suunalisi alleesid võiks pikendada, ühendades nii olulisemad rannapiirkonna teljed jõeäärsega, luues seeläbi laiema avaliku piirkonna, mida saaks veelgi rikastada, kui täiustada ka linna praeguses koes leiduvate „salaaedade“ võrgustikku. Kesk-aegse linna hoovid ja väikesed aiad võiksid taaskord saada kohaliku kogukonna ja hooajaliste turistide jaoks elavateks keskusteks. Lõpuks võiks ümber konfigurereida olemasoleva liiklusvõrgu, leevendamaks kesklinna ummikuid, vähendades ühtede ja suurendades teiste tänavate rolli. Siia alla käib ka ettepanek rajada Pärnusse uus sild. Uued sillad, uued fassaadid, uued nägemused muutuva linna ja maa-ala jaoks – kõik see pärineb mõnepäevasest planeerimisuuringu töötoast mais 2010, kus „paiga hinge“ lepitamisest „ajastu vaimuga“ sai lõpuks „paigatarkus“.

Tänu

Leie projekt (2009): Bruno De Meulder, Wilfried Vandeghinste, Kelly Shannon, Isabelle Putseys, Christian Nolf, Matei Bogoescu, Daan Derden, Griet Lannoo, Bram Lattré, Kathy Helsen, Vasudha Gupta, Sara Callebaut, Betsey-Marie Eskeland, Siri Mette Carlsen, Louise Cheetham, Michael Rudolph, Aryani Sari Rahmanti, Annelies De Nijs.

Marke projekt (2010): Bruno De Meulder, Wilfried Vandeghinste, Kelly Shannon, Bjoke Carron, Veerle Cox, Cati Vilquin, Barbara Sandra, Esther Jacobs, Jimena Garcia Galindo, Nele Plevoets, Andrea Curtoni, Huang Po-Ju, Rana Habibi, Wu Chen-wei, Pei Wen, Marleen Goethals, Bram Lattré, Jan Schreurs.

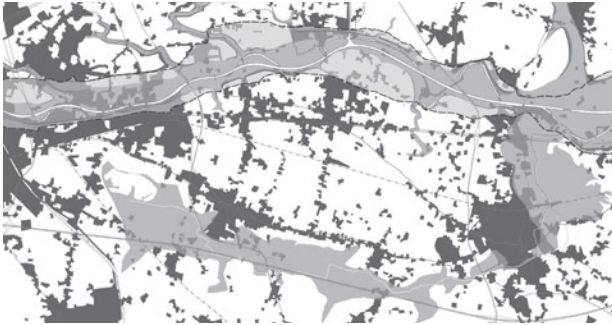
Vited

- Cattoor, B. De Meulder, B. 2010. 'An Iteration between Collaborative Urbanism and Formal Cartographies: Design Experiments in Southwest Flanders. – Designing a Region. Explorations in/of Urbanism 4', Toim N. Meijsmans. Amsterdam: Sun, lk. 202–213.
- Cosgrove, D. 2007. 'From Palladian landscape to Città Diffusa: the Veneto and Los Angeles. – European Landscapes and Lifestyles. Proceedings of the 21st Session of the Permanent European Conference for the Study of the Rural Landscape (PECSRL)'. Toim Z. Roca, T. Spek, T. Terkenli, T. Plieninger & F. Höchtl. Lisbon: Edicoes Universitárias Lusófonas, 2004 lk 69–91.
- De Meulder, B., Shannon, K. 2010. 'Orchestration of Nature in Urbanism. – (re)Designed Nature'. Toim S. Witzgall, F. Matzner, I. Meder. Ostfildern: Hatje Cantz, lk. 20–37.
- De Meulder, B., Shannon, K., Putseys, I. 2011. 'Reclaiming the 'as found' Leie Valley, Belgium. – LA China (Landscape Architecture China) jaanuar, lk 38–47.
- Haas, V., Shannon, K., 2006. 'Challenges of Urban Design in Post-Soviet Eastern Europe: The Case of Pärnu, Estonia. – Journal of Research in Architecture and Planning, Urban Design: Case-Based Theory and Practice, NED University of Engineering & Technology, Karachi, Pakistan, nr 5, lk 30–44.



1. Pooleliolevad Edela-Flandria Atlase vihikud dokumenteerivad planeerimis-uringute abil piirkonda.

The incomplete Atlases of Southwest Flanders document the region through design research.



266

3. Leie jõe looduslik üleujutusandik ja tema harujõed mõtestati ümber „jõetasandikuna“ (keskmise hall), „Jõeteena“ (helehall) määratleti ala Leie jões/kanalis, mida piiritlesid iidset kaubateed ja mis asetseb keset piirkonna hajusat linnaruumi (tumehall).

The natural floodplain of the Leie River and its tributaries were conceptualised as a 'river plain' (medium grey). The 'riverway' (light grey) was defined as the area of the Leie River/Canal demarcated by ancient trade routes and sitting in the dispersed urbanism of the territory (dark grey).



5. Strateegiline projekt 1: Harelbeke/Kuurne keskpark Leie jõe kallastel.

Strategic project 1: The central park spanning the Leie River in Harelbeke/ Kuurne.



2. Põllundus ja intensiivselt vett kasutanud linatööstus struktureerisid kunagi lammiala, mille kääneline Leie jõgi regulaarselt üle ujutas. Külad rajati üleujutatava ala servale ja harujõgede äärde. Tänapäeval on kaks kilomeetrit pikk jõeäärne ala Kortrijkis kaetud parkide ja puhkealadega. (1777. a Ferrarise kaart ning M. Plissarti foto.)

Agriculture and water-intensive flax industries once structured the alluvial plain in which the meandering Leie River regularly flooded. Villages settled at the edge of flood corridor and the tributaries. Today riverfront parks and recreational uses colonise the 2 km urban stretch in Kortrijk. (1777 Ferraris map, M. Plissart photo).

266



4. Projekt toob „eest leitud“ Leie jõe/kanali esile Leie oru südadena ja kujundab jõetasandikust peamise avaliku piirkonna jõe trajektoorige jäävate omavalitsuste jaoks. Kortrijki ja Waregemi (15 kilomeetrit allavoolu) vahel töötatakse välja mitmed strateegilised projektid.

The project emphasises the 'as found' Leie River/Canal as the heart of the Leie Valley and develops the river plain as the primary public realm for the municipalities along its trajectory. A number of strategic projects are developed between Kortrijk and Waregem (15 km downstream).



6. Strateegiline projekt 2: Heulebeeki harujõe looklemapanemine ja mitmetasandilised avatud ruumid Kuurnes.
Strategic project 2: The re-meandering of the Heulebeek Creek and cascading open spaces in Kuurne.



7. Strateegiline projekt 3: Maastik industrialiseerimise tõrjevahendina Schoendaeles.
Strategic project 3: Landscape as industrialisation deterrent in Schoendaele.

267



8. Marke oli maaviljelusest elatuv küla, mis arenes rikkaks, ent struktureerimata äärelinnaks Kortrijkist edelas (1777. a Ferrarise kaart).
Marke was a farming village that developed into a wealthy, unstructured suburb southwest of Kortrijk (1777 Ferraris map).



10. Välja töötati hulk metsa ja maastiku tüpoloogiaid. "Kroonina" kõrguv mets (tumehall) kujutab endast kõikjaleulatavat raamistikku, millega teised maastiku- ja ruumitüübid saavad haakuda.
A number of forest/landscape typologies were developed and the 'crown forest' (darkest grey) sets the omnipresent spatial frame to which the others are spatially registered.

267



9. Marke järelejäänud avatud tasandikud on Flaami valitsuse poolt eraldatud metsastamiseks, olles osaks üleuroopalisest programmist eesmärgiga suurendada märkimisväärselt metsaga kaetud alasid vastamaks 21. sajandi keskkondlikele väljakutsetele (Hendrickx 2007).
The remaining open plains of Marke have been earmarked for afforestation by the Flemish Government, part of the European-wide programme to significantly increase the continent's forest footprint as a response to environmental challenges of the 21st century (Hendrickx 2007).



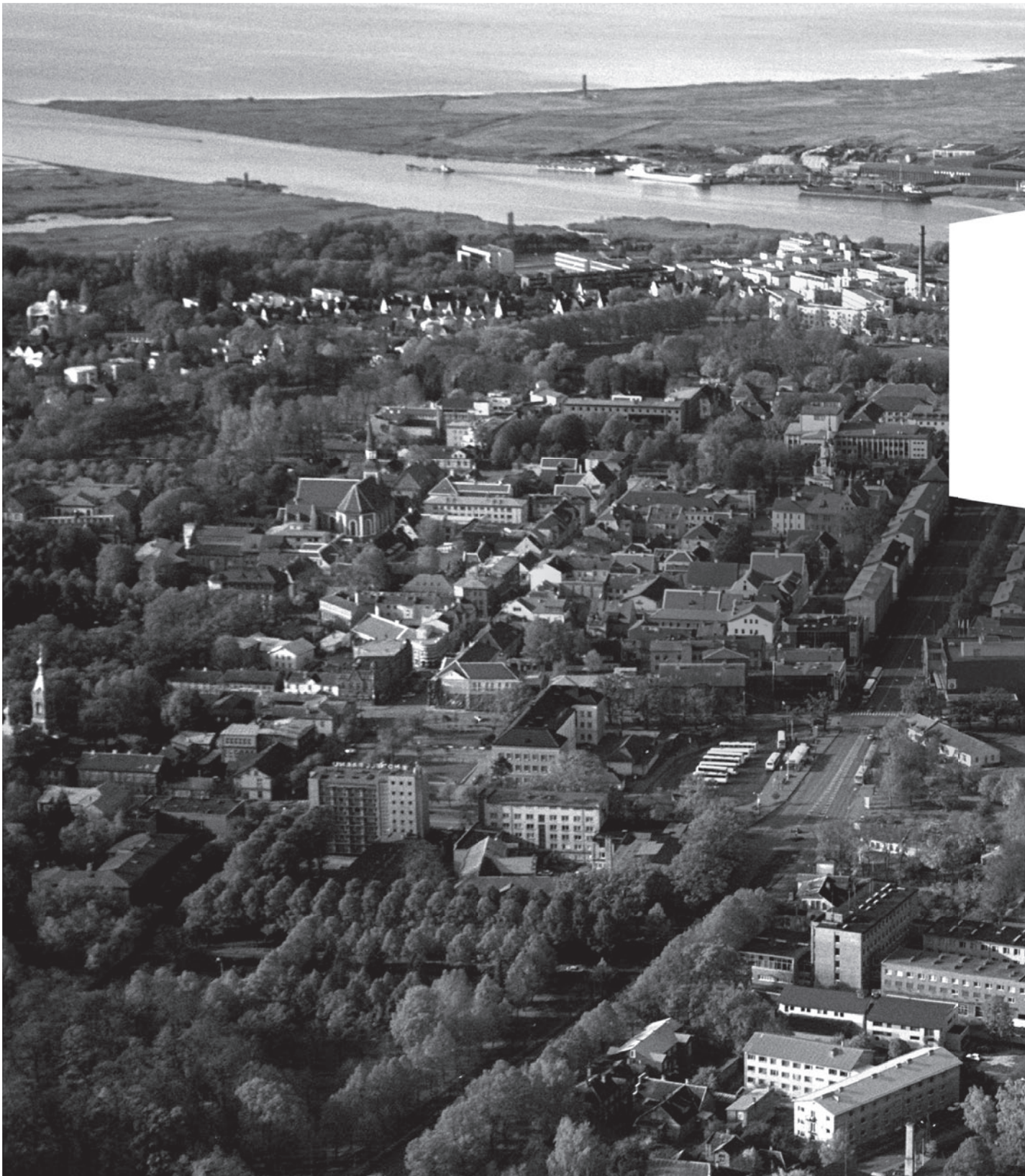


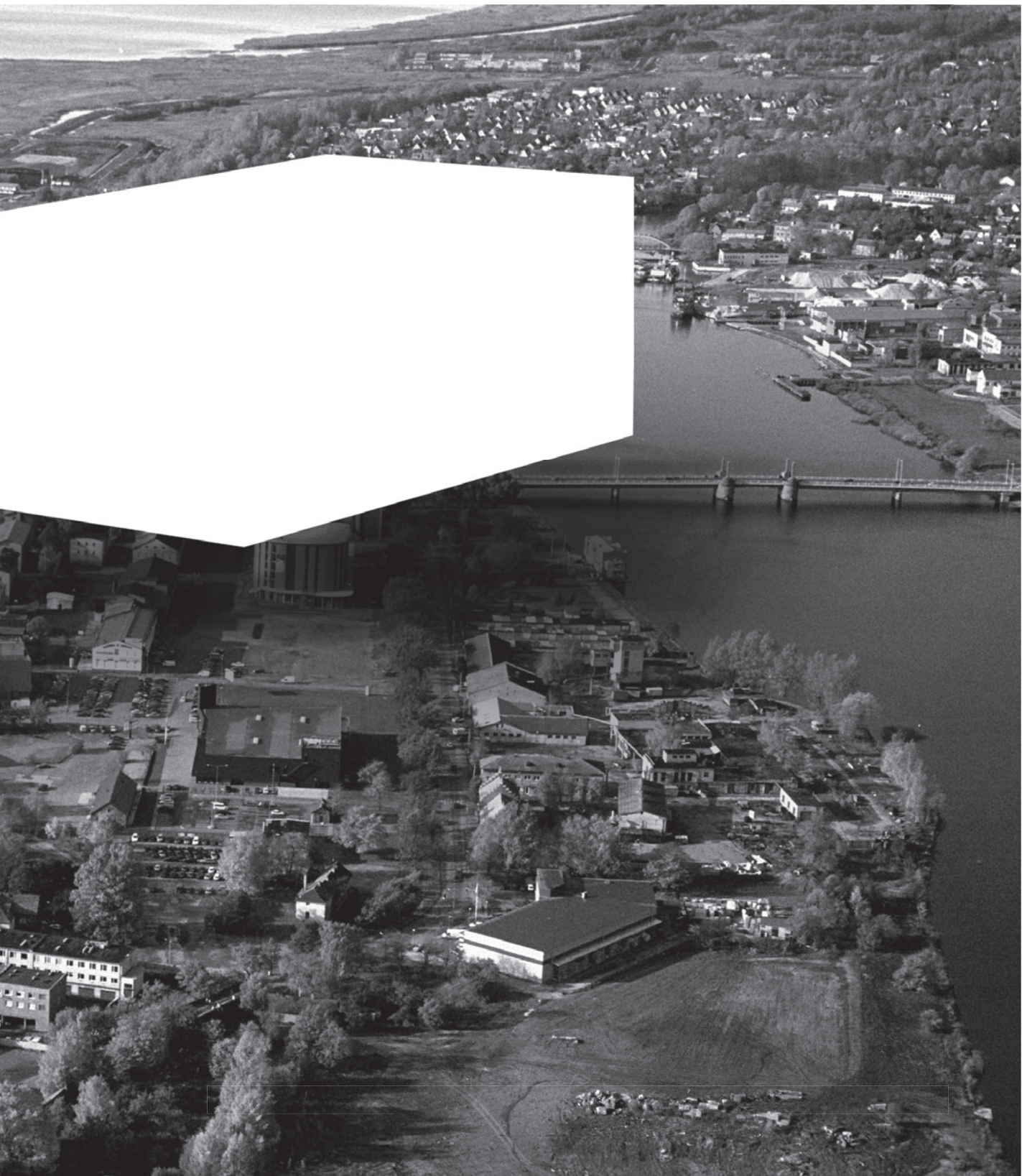
Pärnu jõekallaste ruumiga tuleks tegeleda delikaatselt. See oleks informaalne, inimeste poolt järkjärgult omaksvõetav sündmusruum. Jõekallaste ruum on reserv Pärnu rikastamiseks ja pakuks midagi ka inimestele, keda rannakuurorti elu ei kütkesta.

Kallastele tuleks võimaldada ligipääsu sidudes nad Ringi, Aia ja Supeluse tänavatega. Vältida tuleks endisele tööstusalale uue suure keskuse tekkimist. Praegust kaldaala ruumi tuleks taasavastada ja taaskasutada, võimaldades seal lokaalseid tegevusi ja sündmusi.

The space along the banks of the Pärnu River should be treated delicately. It would be an informal event space that people could gradually accept. The space along the riverbanks is a reserve for enriching Pärnu spatial image and would also offer something to people who aren't thrilled by life in a beach resort.

Access should be provided to the riverbanks by connecting them to Ringi, Aia and Supeluse streets. The generation of a large new centre in the former industrial area should be avoided. The space of the current riverbank area should be rediscovered and "reused", by enabling local activities and events there.

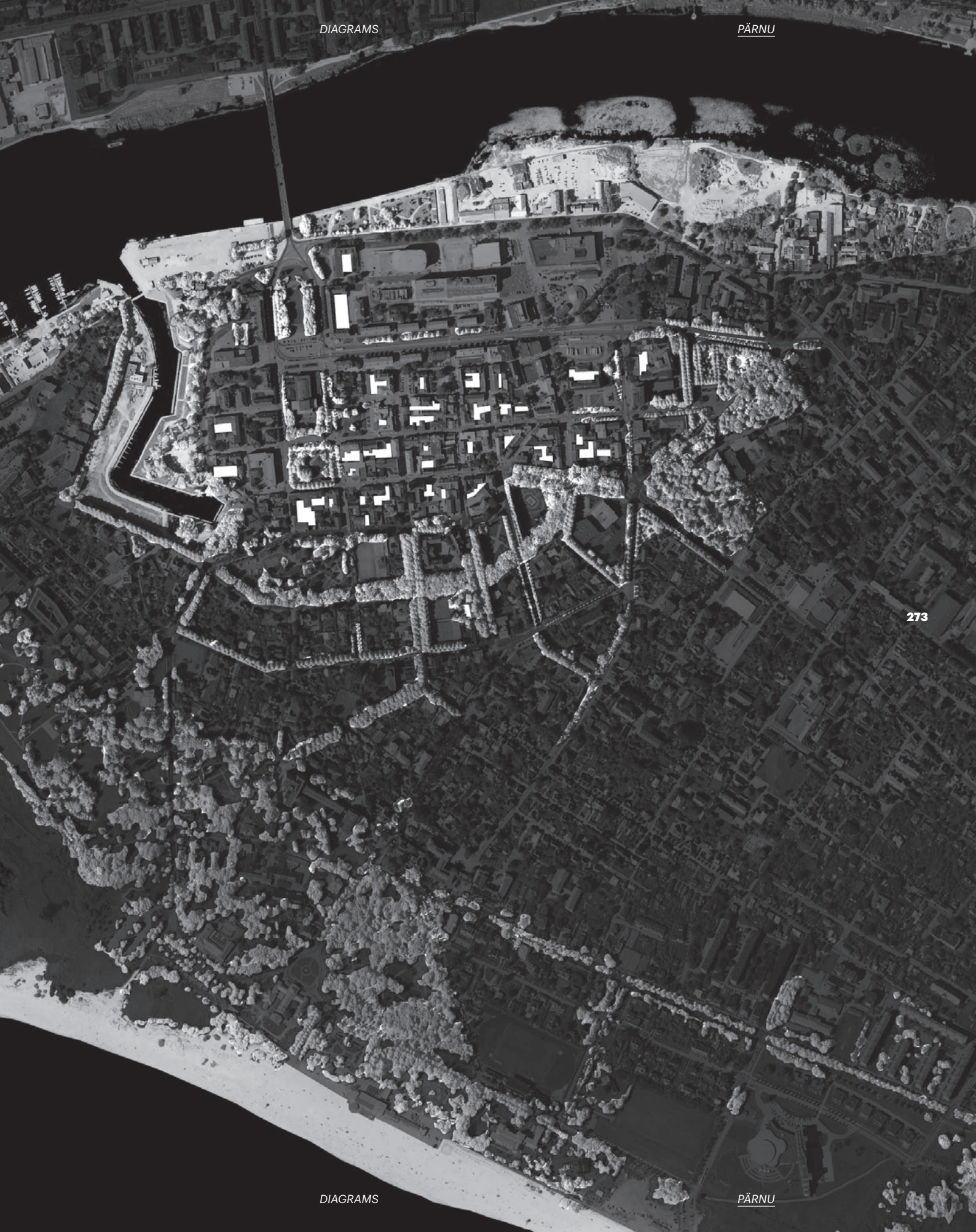




PÄRNU ISELOOMULIKUD ALAD JA RUUMILISED VÕIMALUSED

*Pärnu on jõe- ja merelinn
Pärnu on parkide ja heevide linn*

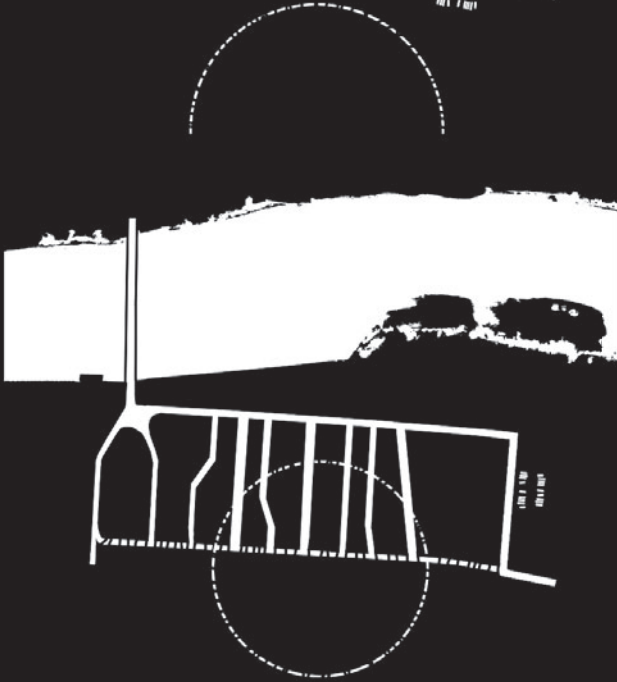
272



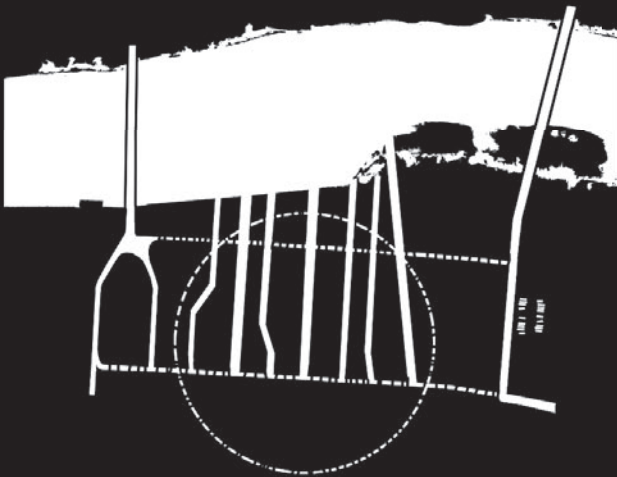
KESKLINNA ARENGUVISIOON KUNI 2020



2010
 kaks keskust
 Pihk ja ülekõrvastud,



2011
 ühtne keskus
 Põhiline liiklus laiale tänavale
 Bussijaam uuendab asukohta



2020
 keskus loobub jõeäär
 põhiline autoliiklus üle
 kahe silla.

274

KESKLINNA VISIOON AASTAL 2020



275

- 1 Tänavate pildendused jõeni
- 2 uus aafositel
- 3 üks keskus
- 4 avalik ruum jõe ääres
- 5 uus bussijaama asukoht

ETTEPANEKUD

Foorum: Pärnu

Kuupäev: 12. mai 2010

Teema Ettepanek

HETKE MURED

Linna kuvand on hägustunud.
Keskus on hajunud.
Ametkonnad on keskusest lahkunud.
Kaubandus on koondunud uude keskusesse ja Rüütli tänav – traditsioonilise keskuse peatänav – on konkurentsist väljas.
Linnagalerii ja litograafiakeskus on linnast lahkunud.
Liiklusintensiivsus on suurenenud.

JARÕMUD

Punane torn.
Gild ja külastuskeskus vanalinnas.
Steineri aia uus hingamine.
Hansapäevad.
Vallikäär saab uue elu.
Muuseum tuleb Aita.
Keskuse ruumilise struktureerimise protsess.
Mõtestada ümber linnaruumi kasutus Rüütli ja Pikal tänaval.
Linnalabor.

PIKK TÄNAV

Üks lähiaja väljakutseid on Pika tänava eri pooltele jääva kahe linnakeskuse (vana ja uue) ruumiline ja funktsionaalne sidumine.
Hajutada liiklusintensiivsust.
Pika tänava koridor on piisavalt avar, et sellest luua (kultuuri-)ruum.
Tänavaruumist kujundada maastikupark, kus oleksid võimalikud nii äritegevus kui vabaõhunäitused jms sündmused.
Vanalinn ühendada uue keskuse ja jõega.
Sujuv läbitavus jõe suunas Nikolai, Pühavaimu ja Hommiku tänavate teljel. Visuaalne side kahe keskuse vahel.

276

276

VANALINN: UUSI VAATEPUNKTE

Rüütli tänav kui eluruum – kodune tänav.
Luu organisatsioon, mis koondaks ettevõtjaid ja koordineeriks tegevusi Rüütli tänaval.
Katsetada, mida tänaval teha annab.
Häaolemise tänav (wellness).
Uued tegevused (kunst, tänaväritused).
Kuidas seletada linnaelu ja -melu surnud tänavale?
Tegevused siduda kvartalitega ja viia ka hoovidesse.
Linnapoolsed mõjutusvahendid (rendihind).
Luu vanalinna ja konkreetsetele objektidele selge juurdepääs turistide jaoks.

VAADELDUD ALA JA KESKLINNA LIIKLUS

Selge ja lihtne liiklusk skeem.
Autoliikluse vähendamine ja inimruumi laiendamine.
Võimalikult vähe ühesuunalisi tänavaid.
Rahustatud kesklinna liiklus.
Tänavaaäres parkimine väikestes gruppides.
Peamiste risti läbi keskuse kulgevate liiklusvoogude kõrvale juhtimine. Esmalt Pika tänava liikluskoormuse vähendamine ja Laia tänava intensiivsem kasutus. Seejärel peale uue kesklinna silla valmimist suunata peamised liiklusvood keskusest mööda.
Lai tänav kogu ulatuses kahesuunaliseks.
Ringi tänav jõest jõeni.
Ringi tänav kahesuunaliseks.
Viia Ringi tänava rattatee Laia tänavani välja.

/jät kub järmisel leheküljel/

PROPOSALS

Forum: Pärnu

Date: 12 May 2010

Subject Proposal

CURRENT PROBLEMS

The city's image has become nebulous.
 The city centre is scattered.
 Governmental bureaus have moved out of the city centre.
 Commerce has converged in the new city centre and the main street of the traditional city centre – Rütli Street is out of the competition.
 The municipal gallery and the lithography centre have moved out of the city.
 Traffic intensity has increased.

AND JOYS

Red Tower.
 The Guild and the visitors' centre in the Old Town.
 Renewed vitality of Steiner's Garden.
 The Hansa Festival.
 Vallikäär (Old Town Moat) gets a new lease on life.
 The Museum moves into the Ait (Storehouse).
 The process of spatially structuring the city centre.
 To reinterpret the use of urban space on Rütli and Pikk streets.
 City laboratory.

PIKK STREET

One of the challenges in the imminent future is tying the two city centres (old and new) located on different sides of Pikk Street together spatially and functionally.
 To disperse traffic intensity.
 The Pikk Street corridor is sufficiently spacious to turn it into (cultural) space.
 To design a landscape park using the street space where both commercial activity and open-air exhibitions and other such events would be possible.
 To connect the Old Town to the new city centre and the river.
 Smooth passability in the direction of the river on the axis of Nikolai, Pühavaimu and Hommiku streets.
 A visual connection between the sides of the two city centres.

277

277

THE OLD TOWN: NEW VIEWPOINTS

Rütli Street as a space for living – a home street.
 To create an organisation that would bring entrepreneurs together and would coordinate activities on Rütli Street.
 To experiment with what can be done on the street.
 Wellness Street.
 New activities (art, street events).
 How to explain city life and racket to a dead street?
 Activities should be tied to city blocks and also brought into courtyards.
 Means of persuasion at the disposal of the city (rental prices).
 To create clear access for tourists to the Old Town and to specific objects.

THE AREA UNDER CONSIDERATION AND TRAFFIC IN THE CITY CENTRE

A clear and simple traffic scheme.
 Reduction of automobile traffic and expansion of space for people.
 As few one-way streets as possible.
 Reduced traffic in the city centre.
 Street parking in small groups.
 Diversion of the main traffic flows proceeding crosswise through the city centre. First the reduction of the traffic burden on Pikk Street and the more intensive use of Lai Street. Thereafter diversion of the main traffic flows around and past the city centre after the completion of the new city centre bridge.
 Making Lai Street two-way throughout its entire length.
 Extending Ringi Street from one river to the other.
 Making Ringi Street two-way.

/continues on next page/

ETTEPANEKUD

Foorum: Pärnu

Kuupäev: 12. mai 2010

Teema Ettepanek

Luu bussijaamale uus liiklusskeem olemasolevas asukohas.

Jõe ja mere vaheliste liikumissuundade selgem ruumiline väljatoomine. Jõeäärse maastiku sidumine Ringi, Aia ja Supeluse tänavaga.

JÕEKALLAS

Jõekaldale kavandada rada.

Jõekalda „asustamine“ erinevate maastikuliste kvaliteetidega ja erinevate maastikuliste objektide kujundamine (pargid, ajutised funktsioonid ja programmid, väiksemad mahulised objektid, olemasoleva kesk-konna „taaskasutus“).

Ringi tänavalt vaate avamine jõele. Ringi tänav on üks põhilisi teid, mille kaudu tugevneks oluliselt keskuse side jõega ning selle vahetu lähedus oleks tunnetatav.

Vältida jõekaldale endisele tööstusalale suure keskuse kujunemist. Piirkonnas on juba suured kaubakeskused ning täiendav keskus kontsentreeriks elu veelgi enam suhteliselt kitsasse piirkonda, arvestamata ülejäänud linnaruumiga.

PROPOSALS

Forum: Pärnu

Date: 12 May 2010

Subject Proposal

Extending the Ringi Street bicycle road to Lai Street.

To create a new traffic scheme for the bus station in its present location.

A clearer spatial definition of traffic directions between the river and the sea. Tying the riverbank landscape to Ringi, Aia and Supeluse streets.

RIVERBANK

To plan a path along the riverbank.

The “settlement” of the riverbank with different landscape qualities and the design of different landscape objects (parks, temporary functions and programmes, objects of smaller volume, the “recycling” of the existing environment).

Opening up the view of the river from Ringi Street. Ringi Street is one of the most important roads by which the connection between the city centre and the river would be significantly strengthened and its immediate proximity would be perceptible.

To avoid the formation of a large centre on the riverbank in the former industrial area. The district already has large shopping centres and an additional centre would concentrate city life even more into a relatively narrow area without taking into account the remainder of the city’s urban space.

TALLINN III

arendajad ei oska selles puh-talt üle-eestilises situatsioonis käituda
developers do not really know what to do in this purely Estonian-wide situation

ühetaolised, vaid eramüüd või kortermajutäis kvartalid on altd kapselduma
uniform districts that are filled exclusively with private dwellings or apartment buildings are liable to encapsulate

määratleme selged arengualad
to specify areas of development

suurejoonelise trepistik
grandiose stairway

enklaavi eelised
advantages of enclave

kesklinna lähisel asuv avarus
spaciousness located near the city centre.

linna pidev mädadega täitmine ei loo paremat elukvaliteeti
constant filling the city with buildings won't create a better quality of life

linna visiooni loomine on pidev protsess
creation of city's vision should be a continuous process

mis mõttes rahvus-, ja milline park?
what kind of nation, and what kind of park?

Tallinn suudab ajastutest korjata vaid fragmente
Tallinn is only capable of picking up fragments from different eras

linnal on vaja visioone ja unistusi
city needs visions and dreams

et linn pigem „juhtuks”, mitte ei oleks täiel määral planeeritud
different environments, circumstances, and people to "happen" without having to be totally planned

TALLINN III

TEEMA

Topic

Vaatluse all on Pirita tee alguse piirkond. Keskseks vaadeldakse lauluväljaku ja Maarjamäe lossi vahele jäävat ala, laiemalt linnaehituslikke seoseid Kadrioru ja Pirita-Kose piirkonnaga.

This forum considers the area around the starting point of Pirita Road. The focus is on the area between the Song Festival Grounds and Maarjamäe Castle, while urban construction associations with the areas around Kadriorg and Pirita-Kose are considered more broadly.

OSALESID

Participants

282

PEETER PERE Arhitektid Muru & Pere, Eesti Arhitektide Liidu esimees

TÕNU LAIGU QP Arhitektid

INDREK PEIL Head Arhitektid

SIIRI VALLNER Head Arhitektid

IRINA RAUD R-Konsult

AIN KALBERG R-Konsult

KALLE KOMISSAROV EKA urbanistika osakond

VILLEM TOMISTE AB Kosmos

TOIVO TAMMIK AB Ansambel

LILIA DEL RIO EKA urbanistika osakond

HEIKKI KALLE Hendrikson & KO

MARTTI PREEM Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute osakonna juhataja

TIINA NIGUL Tallinna Linnaplaneerimise Ameti üldplaneeringute osakond

ENDRIK MÄND Tallinna peaarhitekt

KAJA PAE linnafoorumite eestvedaja

Liiklusekspert **TARMO SULGER**, keskkonnaekspert **ANDRES TÕNISSON**, Paekivi ekspert **REIN**

EINASTO, Eesti Näituste omanik **IGOR PIHELA**, Lillepaviljoni kinnistu esindaja **SULO NIGUL**, Laferme

kinnistu esindaja **KAIE KONT**, Vandeadvokaat **ASKO POHLA**, Pirita Seltsi esinaine **LEA NILSON**, Pirita

Seltsi esindaja **LAGLE PAREK**, Pirita Seltsi esindaja **MAREK RANNALA**, Pirita Seltsi esindaja **ENE VÄLI**,

Pirita halduskogu liige **ARVO UUKKIVI**

Modereeris **ÜLAR MARK** (Eesti Arhitektuurikeskuse juhatuses esimees)

15.-16. juuni 2010





















291

291



KADRIORUST MAARJAMÄELE

Kaja Pae

LÄHTEKOHT

Probleem vaadeldava alaga kerkis esile nullin-date alguses, mil vastukäivald üldplaneeringule, mille kohaselt on suurem osa Pirita tee äärsest alast lauluväljakust kuni Kose teeni ühiskondlike ja puhkeehitiste ala, asuti seal kehtestama eramuid ja kortermaju lubavaid detailplaneeringuid.

KUNA DETAILPLANEERINGUD OLID ÜLDISELT FRAGMENTAARSED JA EI ESITANUD SELGEID RUUMILISI IDEID, HAKKAS TEKKIMA RUUMILINE KORRASTAMATUS, MIS ÄHVARDA RIKKUDA ALA ÜHISKONDLIKKU POTENTSIAALI.

Tallinna linnaplaneerimise amet tellis 2004. aastal kolmelt arhitektuuribüroolt (Ansambel, R-Konsult ja Rein Murula Arhitektuuribüroo) Russalka monumendi ja Pirita jõe vahelise ala arendamise visioonid. Neist kolmest ühegi visiooni arendamisega konkreetset edasi ei mindud. Tallinna kesklinna arhitektide nõukoda arutas 16. veebruaril 2005 toimunud koosolekul mainitud ala ehitusmääruse põhialuseid. Tõdeti, et arengupiirkond võiks olla lauluväljakust Orlovi lossini, kus ehitisi võiks tulevikus projekteerida läbi arhitektuurikonkursside. 2007. aastal tellis linnaplaneerimise amet lauluväljaku ja Maarjamäe lossi vahelise ala struktuurplaani. Selle eesmärgiks oli korrastada nullindatel tekkinud segadust. Hetkel on tegu ainsa selle ala kohta kehtiva ühtsena nägemusega. Plaan jagab ala mitmest krundist koosnevateks tsoonideks, nõudes, et iga tsoon tuleb lahendada ühe tervikliku detailplaneeringuga, vältimaks ala edasist killustumist.

Struktuurplaani kohaselt loodaks elukeskkond ligikaudu viiesajale leibkonnale, peamiselt endiste näitusteväljaku angaaride asemele ja lillepaviljoni tagusele alale. Üks problemaatiline moment on ühiskondlikkuse küsimus. Ala lauluväljakust Maarjamäeni ei tohiks tekitada katkes-

FROM KADRIORG TO MAARJAMÄE

Kaja Pae

REFERENCE POINT

The problem with the area under consideration emerged at the turn of the millennium when the implementation of detailed master plans allowing private dwellings and apartment buildings began in contradiction of the master plan, according to which the greater portion of the area adjacent to Pirita Road from the Song Festival Grounds to Kose Road is an area for public and recreational structures.

Since the detailed master plans were generally fragmentary and did not represent clear spatial ideas, spatial disorder started taking root, threatening to ruin the social potential of the area.

In 2004, Tallinn's Municipal Planning Office commissioned visions from three architectural bureaus (Ansambel, R-Konsult and Rein Murula Architectural Bureau) for developing the area between the Russalka monument and Pirita River. Further specific development was not continued on any one of these three visions. The Tallinn City Centre Architectural Advisory Chamber deliberated the principles of the building regulation for the above mentioned area at its meeting on 16 February 2005. It was agreed that the area of development should extend from the Song Festival Grounds to Orlov Castle and that structures in this area should in the future be designed by way of architectural competitions. Tallinn's Municipal Planning Office commissioned a structural plan for the area between the Song Festival Grounds and Maarjamäe Castle in 2007. The objective of the structural plan was to bring order to the disorder that developed throughout the first decade of the new century. It is presently the only more integral vision concerning this area. The plan divides the area into zones consisting of several lots, requiring that every zone should be resolved by way of an integral detailed master plan to prevent the further fragmentation of the area.

The structural plan creates a living environment for nearly 500 households on the territory behind the Flower Pavilion and primarily instead

of the former hangars of the Exhibition Grounds. One of the reasons for the problems is the social question. The area from the Song Festival Grounds to Maarjamäe should not create an interruption from Kadriorg to Lillep Park and Kose Woods.

The entire district is emerging as one of Tallinn's primary recreation areas (which is already extremely diverse in terms of nature). With this in mind, principles should be dealt with according to which buildings are to be arranged in the area between the Song Festival Grounds and Orlov Castle.

After Estonian Fairs decided to move out of its former location due to a lack of space, no new programme has been found for the area that can be taken seriously. There is no clear vision for the future of this area. At the same time, pressure for building apartment buildings continues. Thus far, the plans for such apartment buildings create closed urban space. True enough, bringing residents to the area is one possibility for increasing the liveliness of the district. Yet we could also ask if 2000 local residents would be capable of having something like the Night Song Festival banned if they happened to come up with that kind of idea?

POSSIBILITIES OFFERED BY NATURE

The clint is a spatial quality that creates possibilities, yet at the moment, it is nevertheless not really integrated into the city's urban space. What kind of spatial possibilities would there be for activating the clint? The clint and the sea-coast are presently only visually connected. The structural plan mentioned above borders on the clint and it essentially does not deal with the issue of the clint. The area along Pirita Road is one of the few places near the city centre where the city and the sea meet by design. One of the objectives of the Forum would be the issue of relating the sea with the clint along with the theme of general recreational space.

NATIONAL PARK

An initiative group was formed at the round table discussion that took place in 2006 on the topic of Tallinn's national park. This initiative group was supposed to cooperate with Tallinn's Environment Department to prepare a draft bill on the theme of the national park for Tallinn's

tust Kadriorust Lillepi pargi ja Kose metsani ulatuva piirkonna ühtsuses.

KOGU PIIRKOND ON ARENEMAS ÜHEKS TALLINNA PÕHILISEKS REKREATSIOONIALAKS (MIS ON JUBA LOODUSLIKULT ÄÄRMISELT MITMEKESINE) – SEDA SILMAS PIDADES TULEKS TEGELEDA KA LAULUVÄLJAKU JA ORLOVI LOSSI VAHELISE ALA HOONESTUSPÕHIMÕTETEGA.

Pärast Eesti Näituste otsust senisest asukohast ruumipuuduse tõttu välja kolida pole alale leitud arvestatavat uut programmi. Selle ala tuleviku osas puudub selge nägemus. Samal ajal jätkub surve kortermajade ehitamiseks, millede senised planeeringulised lahendused loovad suletud linnaruumi. Elanike toomine alale on, tõsi küll, üks võimalusi piirkonna elavuse tõstmiseks. Ent võib ka küsida, kas 2000 kohalikku elanikku suudaks ära keelata öölaulupeo, kui neil selline mõte peaks tulema?

LOODUSLIKUD VÕIMALUSED

Klint on võimalusi loov ruumiline väärtus, ent hetkel pole ta siiski tõeliselt linnaruumi integreeritud. Milliseid ruumilisi võimalusi oleks klindi aktiveerimiseks? Klint ja merekallas on praegu seotud üksnes visuaalselt. Eelpool nimetatud struktuurplaan piirneb klindiga ning klindi küsimusega sisuliselt ei tegele. Pirita tee äärne ala on üks väheseid kesklinnalähedasi kohti, kus linn ja meri projekteeritult kokku saavad. Foorumi üks eesmärke olekski koos üldise puhkeruumi teemaga küsimus mere ja klindi suhestamisest.

RAHVUSPARK

2006. aastal toimunud Tallinna rahvusparki teemalisel ümarlual moodustati algatusgrupp, mis koostöös Tallinna keskkonnaametiga pidi ette valmistama rahvusparki teemalise eelnõu Tallinna linnavalitsusele. Ümarlual määrati Tallinna rahvusparki eelvaliku ala, mis algas Kadrioru pargiga ja ulatus piki Pirita teed üle lauluväljaku, Maarjamäe ja Lillepi pargi Pirita jõe ürgoru kaitsealani, haarates kogu ulatuses ka Pirita kloostri ala, Kloostrimetsa teest põhja poole jäävat Kloostrimetsa metsaparki koos Metsakalmistuga ning Aegna saart. Keskkonnaekspert Andres Tõnisson koostas Tallinna rahvusparki idee eksperitiisi, kus tõdeti, et „kahetasandilise looduskaitse ole-

masolu korral ning riiklikult kaitstavate maa-alade suure osakaalu tõttu (otsese kaitse all on praegu 58% rahvuspargi ala maksimaalsest kontuurist) ei ole linna poolt (looduse kaitsmise eesmärgil) rahvuspargi moodustamine ei võimalik ega ka vajalik. Maa-alad, mis pole riikliku kaitse all, paiknevad fragmentaarselt ja ei moodusta rahvuspargi väärilist tervikut.“

2010. aastal kerkis riigikogus uuesti üles küsimus rahvuspargi loomisest, mille ühe põhjenduseks nimetati kinnisvaraarenduse ohjamist. Lühiajal on valitsusel plaanis koostada ekspertiis komisjon küsimuse arutamiseks.

Kas rahvuspargil oleks linnaehituslik mõte ja mil viisil võiks see avada rekreatsioonipiirkonna ideed teise nurga alt? Siin ilmneb uuesti küsimus ala olemusest – ilmselt on rahvuspargina mõtestamine üheks ühiskonnast välja kasvanud püüuks selle ala ühiskondlikkust rõhutada, kuid rahvuspargi-idee sõnastus on ebatäpne või liiga üldine. Pigem on antud ala näol tegu olulise arengualaga, kus tegevus ei peaks formaalsetel tingimustel piiratud olema.

EELMISED LINNAFOORUMID

294

Esimene Tallinna linnafoorum vaatles linnahalli-Kultuurikatla piirkonda, teine foorum tegeles Põhjaväila kontekstis kesklinna mereäärse osaga Kultuurikatlast Russalkani. Nii on kolmas foorum loomulikuks jätkuks merega seonduva kesklinna piirkonnaga tegelemisel.

Elmistel foorumitel on kõlama jäänud arvamus, et kesklinna põhja poolt läbiva transiidi järele tarvidust pole ning Põhjaväila asemel oleks pigem tarvidus Lõunaväila järele. Lõunaväila jätkuna näeb Tallinna liikluse teemaplaneering hetkel ette Smuuli tee pikendust, mis suubuks üle klindi Pirita tee. Struktuurplaanis on nimetatud läbimurdest rohkete (kohalike) negatiivsete mõjude tõttu loobutud. Keskkonnasõbralikumana alternatiivina on hakatud rääkima Mustakivi tee läbimurdest Purde tänava suunas.

Municipal Government. The round table defined the preliminary selection area of Tallinn's national park, which began at Kadriorg Park and extended along Pirita Road through the Song Festival Grounds and Maarjamäe to the old Pirita River Valley nature conservation area in Lillepe Park, including in their entirety the Pirita Abbey area, the Kloostrimets (Abbey Forest) Woodland Park extending north from Kloostrimetsa Road together with the Metsakalmistu (Forest Cemetery), and Aegna Island. Environmental expert Andres Tõnisson drew up an expert assessment for the idea of Tallinn's national park which pointed out that “considering the existence of two levels of natural conservation and due to the large proportion of nationally protected tracts of land (58% of the maximum contours of the national park territory is presently under direct natural protection), the formation of a national park by the city (with the objective of natural conservation) is not possible nor is it necessary. Tracts of land that are not under national protection are situated fragmentarily and do not form a whole that would make the establishment of a national park worthwhile.”

The issue of the creation of a National Park has cropped up once again in the Riigikogu (Estonian Parliament) on 2010. The restriction of real estate development is named as one justification for this idea. The government is planning to set up an expert assessment commission in the near future to debate this issue.

Would there be any point in a National Park in terms of urban construction, and in what way could this open up the idea of a recreational district from a different angle? The question of the nature of this area emerges again here. Interpretation as a National Park is apparently an attempt that has developed from within society to accentuate the social nature of the area, yet its wording is imprecise or too general. Instead, this area is an important developmental area where activity should not be restricted under formal conditions.

PREVIOUS URBAN FORUMS

The first Tallinn Urban Forum considered the Linnahall-Cultural Boiler district, the second forum dealt with the part of the city centre along the seaside in the context of the Põhjaväil from the Cultural Boiler to Russalka. So the third fo-

294

rum is the natural continuation in dealing with the area of the city centre that is associated with the sea.

The consensus from the previous forums has been the opinion that there is no need for transit passing through the city centre on the northern side, and instead of the Põhjaväil, there is a greater need for a Lõunaväil. The Tallinn traffic theme plan presently prescribes the Smuuli Road extension as the continuation of the Lõunaväil, which would flow over the clint and into Pirita Road. The structural plan has abandoned this extension due to its numerous (local) negative effects. Consideration of the extension of Mustakivi Road in the direction of Purde Street has begun as a more environmentally friendly alternative.

The area under consideration is a multifaceted issue concerning the programme, the structure of public space, effective natural association, objects of national importance, and dense traffic.

Vaadeldav ala kujutab endast mitmetahulist probleemistikku, mis hõlmab tegevusprogrammi, avatud ruumilist struktuuri, mõjusat looduslikku kooslust, rahvuslikult olulisi objekte ja tihedat liiklust.

VÄLJALÕIKEID TÖÖTOA ARUTELUDEST

Tallinn, 15.-16. juuni 2010

Tallinna üldplaneeringus on vaadeldav ala ühiskondlik maa, kuna lähtuti olemasolevast Eesti Näituste alast. Nüüd on Näitused otsustanud ära kolida ja koostatud detailplaneering ei käsitle ala enam sisuliselt ühiskondlikuna. Koostatud struktuurplaan mõte oli olemasolev olukord kokku võtta ja alale ühtne struktuur välja töötada.

FUNKTSIOONI PUUDUMINE – LEIAME RUUMILISE LAHENDUSE?

Selle ala problemaatika tõstatus uuesti, kui arhitektide liitu tuli tutvustamisele detailplaneering, mis tõepoolest ei loonud alale piisavalt avalikku struktuuri. See koht on linnale väga tähtis ja selle analüüsiga on palju tegeletud. Ent ikkagi näib, et pakutav detailplaneering ei ole sobiv. Arendajad ei teadnud täpselt, mida alaga edasi teha. Äriplaani puudumise tõttu ei kujunenud ka meil liidus mingit seisukohta. Jäime nõutuks. Kui ala vaadata, siis tuleb tõdeda, et see on tõesti juhuslike arengute tulemus.

Kui jõuliselt suudab linn tegeleda maakorraldusküsimustega? Otsused, kas mereäärt või Pirita tee klindipoolset ala arendada, on olulised. Kas linn suudaks maad ümber organiseerida, et arhitekti nägemust ellu viia, kui arendajale nägemus ette anda?

Häda ongi selles, et linn pole selgelt suutnud mingit funktsiooni välja pakkuda. Kogu aeg loodame, et ehk tekib funktsionaalses mõttes mõni parem lahendus.

Suured objektid on alal hästi paigas – lauluväljak, lillepaviljon, Orlovi loss, Maarjamäe memoriaal. Küsimus on, mis nende vahel asub – milliseid lokaalseid tähtsusega funktsioone peaks seal olema, mis toimiksid kohalikele aastaringelt?

Kui meil ikkagi nutikad funktsionaalsed lahendused pole, tuleb leida toimiv ruumiline lahendus.

KLINT

Pakutav planeering on nagu paun klindi ja mere vahel, mis midagi ei ühenda. Sellel alal on klint ja meri koos harukordselt, mis loob nii huvitavaid võimalusi – näiteks on neid väga mõjusalt kasutatud lauluväljaku rajamisel.

Osaliselt põhjustavad sulgumist väikesed villad klindi all. Klindialune tuleks tingimata avada ja villad ära kaotada. Linn peaks eramaa klindi äärest välja ostma, et saaks klindi alt liikuda lauluväljakule.

Linna suutlikkus maaomandi küsimustes olukorda parandada on suurem, kui maaomanike olukord on väga keeruline. Maakri kvartali puhul, kus on palju väikseid krunte, on arendajad

väga koostöövalmid. Kui krundid on suured, on linna olukord keerulisem.

Klint tuleks korrastada. Praegu on seal juhuslik haljastus, vaateplatvormi ees on ka puud. On vaja, et piki klinti saaks liikuda ülevalt ja alt. Stenbocki maja esise nõlva puhastamine vanalinnas on päris hea ja mõjus näide.

Nõmme klint on moreenklint, mis on väga erosioonitundlik. On aga tohutu surve sinna klindile spordiradu teha. Oleks märksa mõistlikum, kui need spordirajad tehtaks hoopis Lasnamäe klindile, mis on paas ja seega vastupidav. Nii saaksime vaadeldava ala klindile ka kohe elu tekitada. Moreenklindilt ei tohiks puud maha võtta, paeklindilt just tuleks. Peab lihtsalt silmas pidama, et kooslused ei häviks.

Klinti peaks Tallinnas terviklikult käsitlema. Kogu Eestit läbiva klindi terviklikum käsitus on nii oluline, et see teema tuleks võtta Eesti riigiplaneeringusse.

Klint peaks olema eksponeeritud ja selle serval võiks olla suuri arhitektuurseid objekte. On tarvis selgeid

ühendusi mere ja klindi vahele.

Mere äärde võiks tuua hoonestuse, siis muutuks Pirita tee bulvariks.

Selle takistuseks on aga puuduolevad kolm miljonit inimest.

Meil jääb ilmselt tõesti puudu rahvaarvust ja kultuurikontekstist (eestlane ei suuda olla teenindaja, kes rõõmusutab ainult kohvikupidamise võimaluse üle).

Ressurss hajub. Me ei suuda isegi Roosikrantsi tänavat tihedana hoida. Tihedus aga peaks keskuses olema. Praegu vaadeldava ala probleemiks on, et seal paiknevad suured üle-eestilise väärtusega rekreatsioonialad, aga pole kohalikuma tähtsusega rekreatsiooniala, puudub mosaiiksus. Tuleb kohalikku mosaiiksust toetada. Arendajad ei oska selles puhtalt üle-eestilises situatsioonis hästi käituda.

Mida suuremad kontrastid linnas on, seda parem. Eestis ei tohiks tekkida abstraktset hajalinna.

RAHVUSPARK

Arvan, et rahvuspark on ideena perspektiivitu, kuna kaitse seisukohalt see ei muudaks midagi. Kõik olulised objektid on seal juba kaitse all.

Ainus mõte võiks olla deklaratiivne või värsket pilku pakkuv, aga kas sellepärast on vaja teha kaitseala juriidilises mõttes?

Tallinnas räägitakse linna tihendamist juba vähemalt viisteist aastat, aga iga konkreetse kohta puhul selgub lõpuks, et siin ikkagi ei saa tihendada. Rahvuspargi idee on kantud ilmselt ka sellest mõttest, et alale rohkem ei ehitataks. Miks mitte tihendada seda väga hea paiknemisega ala, selle asemel, et põldudele valguda?

Kui tahame, et (kesk)linna ehitataks, peame suutma luua seal parema keskonna. Antud ala ei tohiks kindlasti liiga hõredana hoida. Ehituslubasid antakse praegu Tallinnas ja Harjumaal välja ühepalju – see suhe peaks aga igal juhul linna kasuks olema.

ARENGUALAD

Peaksime eraldama selged arengualad ja looma korraliku tänavavõrgu, mis oleksid ülejäänud infrastruktuuridega korralikus ühenduses. Ei tuleks rääkida mitte hõredast rahvuspargist, vaid tihedast *urban park*’ist. Rõhutada tuleb nii merekalda suhtes risti kui ka pikiliikumise korraliku läbitõotamise tarvidust.

TRANSPORT

Transpordiprobleem on sellel alal paisunud tohutuks. Põhjaväila kontekstis tuleks küsida, kas Smuuli tee läbimurre lahendab midagi ja viib liikluskoormust kesklinnast mööda? Hetkel on Kultuurikatla piirkonna detailplaneering päevakorras. Üldiselt ei taheta Põhjaväila kesklinnas ikkagi näha.

Raske on näha Smuuli tänava pikendusel erilist mõtet, ka looduskaitseprobleemid on antud juhul väga suured. Klindi puhul on oluline veekaitse, et veerežiimi hoida. Ka klindialune taimkate on unikaalne.

Valutum on ilmselt Mustakivi tee pikendus, mis oleks Smuuli läbimurde alternatiiv. Pirital oleks sel juhul sama pikk tee – milleks siis läbi klindi murda? Ennekõike tuleks Mustakivi tee Kose teega ühendada. Kui Smuuli tee otsa Suur-Sõjamäe teelt teha väike ring, looks see alternatiivi liiklusemassile, mis muidu kesklinnast läbi lähe – nii saaks 800 autot tunnis kesklinnas vähemaks. Pirita tee ummikute põhjuseks on hetkel tegelikult Russalka sõlm.

The area under consideration is public land in Tallinn's master plan since its reference point was the existing Estonian Exhibitions area. Now the Exhibitions have decided to move out of the area and essentially, the detailed master plan no longer considers the area as public land. The idea of the structural plan that has been drawn up was to summarise the existing situation and to work out a uniform structure for the area.

ABSENCE OF FUNCTION – SHOULD WE FIND A SPATIAL SOLUTION INSTEAD?

The problems associated with this area were raised again when its detailed master plan was introduced to the Union of Estonian Architects. This plan truly did not create sufficient public structure for the area. This place is very important for the city and it has been analysed a great deal. Yet it nevertheless appears that the proposed detailed master plan is unsuitable. Developers did not know exactly what to do with the area in the future. We, too, were unable to work out any sort of standpoint on the matter due to the absence of a business plan. We were baffled. If you look at the area, you have to come to the realisation that it really is a question of random developments.

How vigorously is the city capable of dealing with land use issues? Decisions concerning whether to develop the seashore or the area on the limestone clint side of Pirita Road are important. Would the city be capable of reorganising the land in order to implement the architect's vision if we were to present this vision to developers?

The problem is that the city has not managed to propose any sort of clear function. We are constantly under the impression that perhaps some kind of better solution in functional terms will emerge.

Large objects are solidly in place in the area – the Song Festival Grounds, the Flower Pavilion, Orlov Castle, the Maarjamäe Memorial. The question is what is situated between them. What functions of local importance should there be? What would take place there year round for local residents?

If we nevertheless do not have any clever functional solution, we have to find an effective spatial solution.

CLINT

The proposed plan is like a pouch between the clint and the sea that does not connect anything. The clint and the sea are uncommonly together in this area, thus creating interesting possibilities – for instance like the impressive Song Festival Grounds.

EXCERPTS FROM WORKSHOP DISCUSSIONS

Tallinn, 15-16 June 2010

Small villas under the clint partially cause this closure. The space under the clint should in any case be opened up and the villas should be removed. The city should buy up the private land along the edge of the clint to enable movement from under the clint to the Song Festival Grounds.

The city's capacity for improving the situation in terms of landed property is greater if landowners are in a very complicated situation. Developers are very much willing to cooperate in the Maakri district where there are very many small lots. If the lots are large, the city's situation is more complicated.

The limestone clint should be fixed up. Presently there is random greenery there. There are also trees in front of the observation platform. It is necessary to enable movement along the clint from above and below. A pretty good and effective example of this is the cleanup of the slope in front of Stenbock House in the Old Town.

The clint in Nõmme is moraine clint that is very sensitive to erosion. Yet there is immense pressure in that area to establish sports trails on the clint. It would be considerably more sensible if these sports trails were to be marked out on the Lasnamäe clint instead, which consists of limestone and thus is durable. We would also immediately bring life to the clint in the area under consideration. Trees should not be felled on moraine clint, while conversely trees should be felled on limestone clint. All that needs to be borne in mind is that associations would not be destroyed in the process.

Clint should be treated as a complete whole in Tallinn. The more integral treatment of the entire clint that runs through Estonia is so vital that this topic should be included in Estonia's national plan.

My hope would be that the clint would be displayed and that there would be large architectural

objects on the edge of the clint. Clear connections are needed between the sea and the clint.

Buildings should be brought to the seashore; Pirita Road would become a boulevard.

The 3 million people that are lacking here are a hindrance for this sort of development.

We probably really are lacking in population size and cultural context for this (Estonians are incapable of being attendants who are happy about the outlook of merely running a café).

Resources are dissipating. We are not even capable of maintaining density on Roosikrantsi Street. The centre should be dense. This area's problem is that large recreational areas of nationwide importance are located there but there is no recreational area of more local importance. The area lacks a mosaic quality. Local mosaic quality should be supported. Developers do not really know what to do in this purely Estonia-wide situation.

It seems to me that the greater the contrasts in the city, the better. An abstract, disperse city should not emerge in Estonia.

NATIONAL PARK

I think that the idea of declaring the area a national park is not promising since this would not change anything from the standpoint of preservation. All the important objects there are already culturally protected.

Its only point might be declarative or to provide a fresh view, but is it necessary to legally create a conservational area just for that?

Densification of the city has been discussed in Tallinn for at least 15 years already but in every specific location, it ultimately becomes clear

that it is nevertheless not possible to densify there. I think that the national park idea is motivated by the idea that there should not be any further construction in the area. Why not densify this area that is very well located instead of sprawling out over farm fields?

If we want construction in the city (centre), we have to be capable of creating a better environment there. The area in question should definitely not be maintained as too sparse an area. An equal number of building permits are presently being issued in Tallinn and Harju County. This ratio, however, should in any case be more in favour of the city.

LIVING

We should determine definite developmental areas and create a proper street network that is properly connected with the rest of the infrastructure. We should not be discussing a sparse national park but rather a dense "urban park". I would also emphasise the need to properly work out movement along the seashore as well as in the perpendicular direction.

TRANSPORTATION

It seems to me that the issue of transportation in this area has become immense. In the context of the Põhjaväli, we should question whether the Smuuli Road extension would solve anything and direct the burden of traffic past the city centre? At the moment, the detailed master plan of the Cultural Boiler district is on the agenda. Generally speaking, the Põhjaväli is nevertheless not wanted in the city centre.

I do not see much point in extending Smuuli Street. Nature conservation issues are also immense here. Water protection is important in the case of the clint in order to maintain the water level. The vegetation under the clint is also unique.

The extension of Mustakivi Road would probably be less painful and would be an alternative to the Smuuli extension. The route to Pirita would be just as long. Why break through the clint then? First and foremost, Mustakivi Road should be connected with Kose Road. If a small bypass were to be built at the end of Smuuli Road from Suur-Sõjamäe Road, that would create an alternative to the mass of traffic that otherwise passes through the city centre. This would reduce the amount of automobiles in the city centre by 800 per hour. The Russalka junction is presently the actual reason for the traffic jams on Pirita Road.

JOONISED, TÄHENDUSED JA UNISTUSED, EHK ENKLAAVI EELISEID

Lilia Del Rio

JOONISED, TÄHENDUSED JA UNISTUSED, EHK ENKLAAVI EELISEID

Kõnealune paik, mis on surutud mere ja klindi vahele, koosneb väga erinevat laadi objektidest – siin asuvad üleriigilise tähtsusega paigad (laulväljak), looduslikud objektid (Paevälja pank), munitsipaaltasemel olulised institutsioonid (Eesti Ajaloomuuseum Orlovi lossis) ja arhitektuursed monumendid (Maarjamäe memoriaal, Lillepaviljon). Nende objektide vahel asuvad argiteenuseid pakkuvad rajatised, kuid siin leiavad ühtlasi aset ka perioodilised suveüritused. Rahvusliku tähtsusega lauluväljak mängib siin peaosat.

RUUMIPLANEERIMISE SUURIMAKS JA ÜHTLASI HUVITAIVAMAKS VÄLJAKUTSEKS ON ASJAOLU, ET VAADELDAV PAIK KUJUTAB ENDAST RUUMILIST ENKLAAVI, ASUDES SELGE KONFIGURATSIOONIGA JA OMANÄOLISTE LINNASTRUKTUURIDE VAHEL.

Enklaavi servad – Kadrioru park, Lasnamäe, Pirita – loovad vaadeldavale alale võimaluse suhestuda erinevate ümbruskondade ja linnaruumi tüüpidega. Morfoloogilises mõttes aga on ja jääb see enklaav ikkagi enklaaviks. See tähendab, et ühest küljest ei ole võimalik enklaavi tihedalt põimida teda ümbritsevate piirkondadega ja teisalt pakub enklaav võimalusi, millel võib olla tähtsus kogu linna ja isegi riigi jaoks sel lihtsal põhjusel, et tegemist on enklaaviga, kus leidub kogum olulisi objekte ja kus toimub olulisi sündmusi.

Tallinna III linnafoorumil tõstati arutelude käigus mitmel korral rahvusparki rajamise mõte.

FROM DRAWINGS TO MEANINGS AND DREAMS: THE ADVANTAGES OF REMAINING AN ENCLAVE

Lilia Del Rio

FROM DRAWINGS TO MEANINGS AND DREAMS: THE ADVANTAGES OF REMAINING AN ENCLAVE

Sitting in an enclave between the sea and a cliff, the site in question is a collection of objects with very different scales, ranging from national landmarks (Song Festival Grounds), natural features (Paevälja Cliff), city-scale institutions (Estonian Museum of History at Orlov Castle), architectural monuments (Maarjamäe Memorial, Flower Pavilion), intertwined with everyday facilities and cyclical summer events. The massive importance of the Song Festival Grounds presents the most prominent role in the play.

The most challenging condition – yet the most interesting as well – is that the site is an enclave, located between urban structures with clear configurations.

The edges of the enclave – Kadrioru Park, Lasnamäe, Pirita – present an opportunity for extension and connection to widely diverse neighbourhoods and urban configurations. Morphologically speaking, the enclave is and will remain an enclave. This means that on one hand, we cannot build an interwoven city structure towards its edges, and on the other, the enclave provides an opportunity for a city and even for nation-wide importance just because of the fact that it is an enclave with a collection of meaningful objects and events.

During the Tallinn Urban Forum III discussion, the idea of a national park was often mentioned. The term national park has to be reconsidered in terms of the enclave's urban environment, which can really become an (urban) people's park, with a cultural, folk and festivity programme. Nevertheless, before rushing to any conclusion about what to do with this area, we need to take into account Tallinn's spatial priorities, its vision as a city and the meanings of this enclave in these contexts.

THE URBAN REALITY AND TALLINN'S SPATIAL PRIORITIES

According to the European Spatial Planning Observation Network (ESPON), Estonia is a country with a "challenge of decline", meaning depopulation and demographic aging, combined with shrinking city cores and negative migration (ESPON report 2010: 60). Tallinn, in spite of its prosperity on a national scale, is losing its population and taxes to the so-called Golden Ring, composed mostly of the municipalities of Viimsi, Rae, Kiili, Saku and Harku. This, combined with bad politics and mediocre management of strategies and resources, means that Tallinn lacks a strategy to come out of its downward spiral and be at a European level. The situation cannot be handled with an 'economic-boom mentality'.

What the City of Tallinn can learn from this critical situation is first to think strategically.

Real estate developers, local inhabitants and even architects and planners often fall into the mistake of 'pumping up' one area of the city (because of owning it, or having the commission for it) and idealising the fact that it has to become the best area in the city: the most beautiful, prosperous, successful, attractive part of the city. We should not forget that there must be a balance among all areas of the city – not all can have the qualities mentioned above. This statement becomes highly important in a strategically successful – yet slow – development of Tallinn as a whole. Sometimes small (yet cunning) investments – yet those which are in tune with the necessities and identity of a place – are much more successful in bringing cohesion, prosperity and creating the right image, which sprouts right from its true identity and needs, within the complex balance of the city as a whole. These changes usually take part first in policymaking and then gradually appear in the built structure of the city. The city we have nowadays reflects the decisions made 10, 20, 50 years ago.

Sustainability, in this sense, becomes highly important for a city that does not grow exponentially and has not set its priorities for improving its quality of life. Sustainable thinking (not only sustainable planning) in the context of shrinking cities means improving the quality of life while

Rahvusparki mõiste tuleks enklaavi urbaanset keskkonda silmas pidades ümber mõtestada. Nii võiks enklaavist ühes sealse kultuuri-, rahvuslike ja peoüritustega tõesti saada (linlik) park rahvale. Järeldustega selles osas, mida piirkonnaga kohe peale hakata, ei maksa aga kiirustada. Enne tuleb arvesse võtta Tallinna ruumilisi prioriteete, meie nägemust linnast ning enklaavi tähendust nendes kontekstides.

LINNARUUMI TEGELIKKUS JA TALLINNA RUUMILISED PRIORITEEDID

Euroopa ruumilise planeerimise vaatlusvõrgu (European Spatial Planning Observation, ESPON) aruande kohaselt on Eesti riik, mille „väljakutseks on langus“, mis tähendab rahvaarvu vähenemist ja demograafilist vananemist koos kahanevate südalinnade ja negatiivse migratsiooniga (ESPONi raport 2010: 60). Hoolimata suhteliselt edukast käekäigust riiklikus skaalas on Tallinn kaotamas elanikke ja maksusid nõndanimetatud „kuldsele ringile“, mis koosneb peamiselt Viimsi, Rae, Kiili, Saku ja Harku valdadest. Kui sellele lisada nigel poliitika ning keskpärane võime töötada välja strateegiaid ja hallata ressursse, peab tunnistama, et Tallinnal puudub strateegia, mille abil allakäiguspiraalist väljuda ja Euroopa tasemele jõuda. Olukorda ei saa lahendada „majandusbuumi mentaliteediga“.

ESIMENE ASI, MIDA TALLINN SAAKS PRAEGUSEST KRIITLISEST SITUATSIOONIST ÕPPIDA, ON STRATEEGILINE MÕTLEMINE.

Kinnisvaraarendajad, kohalikud elanikud ja ka arhitektid ning planeerijad langevad sageli ühe linnapiirkonna „ülespaisutamise“ lõksu (kuna nad on selle omanikud või neilt on vastav töö tellitud) ja idealiseerivad usku, et just sellest piirkonnast peab saama linna parim paik – kas siis kõige ilusam, jõukam, edukam või atraktiivsem linnapiirkond. Tuleb aga meeles pidada, et linna kõikide piirkondade vahel peab valitsema tasakaal – kõigil kohtadel ei saa olla kõik nimetatud kvaliteetidid. See väide osutub väga tähtsaks, kui pidada silmas Tallinna strateegiliselt edukat arengut, mis on seni olnud paraku üsna aeglane. Mõnikord on väikesed, kuid taibukad investeeringud – need, mis on kooskõlas paiga vajaduste ja identiteediga – sidususe ja heaolu tekitamisel märksa edukamad, luues paigale õige kuvandi, mis areneb

tema tõelisest identiteedist ning vajadustest linna kui terviku keerukas tasakaalus. Taolised muudatused mõjutavad kõigepealt otsuste langetamist ja seejärel ilmuvad järkjärgult linnaruumi struktuuri. Meie praeguses linnas kajastuvad 10, 20, 50 aastat tagasi langetatud otsused.

Selles mõttes muutub jätkusuutlikkus erakordselt oluliseks just sellise linna jaoks, mis ei kasva eksponentsiaalselt ja mis veel ei ole elukvaliteedi tõstmist endale sihiks seadnud. Kahanevate linnade kontekstis tähendab jätkusuutlik mõtlemine (ja mitte ainult jätkusuutlik planeerimine) elukvaliteedi parandamist samaaegselt kohanemisega linna aeglase kasvamise ja elanikkonna juurdevoolu puudumisega. Ei tasu arvata, et linna pidev majadega täitmine loob parema elukvaliteedi. Linnas, mis ei kasva eksponentsiaalselt, peab olema väga ettevaatlik ja järelemõtlik selles osas, kuhu ja mida ehitada, ja linnaametnikel tuleb potentsiaalsed arendustööd suunata just nendesse strateegilistesse piirkondadesse.

TÜHJADEST TÄHENDUSTEST ÕIGETE KÜSIMUSTE ESITAMISENI

Seni olen maininud kahte mõistet: rahvusparki seoses kõnealuse enklaaviga ja jätkusuutlikkust seoses planeerimisega ning Tallinna rolliga kogu protsessis. Mõlemat mõistet kasutatakse diskursiivsel tasandil tihti, kuid sellest hoolimata puudub neil tegelik tähendus ja sisu. Michael Gunder ja Jean Hillier tõdevad, et mõistena on planeerimine „tühi tähistaja“, mis tähendab, et see „toimib justkui anumana, mis võib sisaldada peaaegu mida iganes, senikaua kuni seda asja saab sinna sisse valada või asetada“ (2010: 4). „Tühja tähistajana“ mõistetuna ei sisalda ükski mõiste, olgu näiteks rahvuspark või jätkusuutlikkus, endas mingit tegelikku tähendust või sisu väljaspool sõna ennast. „Jätkusuutlikkus“ võib ühele tähendada üht, teisele vastupidist. Võime kõik nõustuda, et jätkusuutlikkus (või rahvuspargiks kuulutamise) on linna jaoks „hea“, kuid mida see tegelikult tähendab ja sisaldab ning mis on selle eesmärgid, võib suuresti erineda. Poliitika on sedasorti „tühjasid tähistajaid“ täis.

Õigete küsimuste küsimine seisneb anuma tegeliku sisu uurimises ja analüüsimises.

RAHVUSPARK VÕIB KÜLL OLLA SUUREPÄRANE ASI, ENT KUI TAL PUUDUB IGASUGUNE TÄHENDUS JA KUI TA

coping at the same time with slow urban growth and lack of population inflow. We cannot think that constantly filling the city with buildings will create a better quality of life. In a city that does not grow exponentially, we have to be very careful and thoughtful about where and what we build, and city officials need to direct potential developments to those strategic areas.

FROM EMPTY MEANINGS TO ASKING THE RIGHT QUESTIONS

I have mentioned two concepts so far: the national park, in relation to the enclave in question, and sustainability, in relation to Tallinn's role and in the context of planning. Both concepts are used often on a discursive level yet they lack real meaning and content. Michael Gunder and Jean Hillier recognise that planning, as a concept, is an 'empty signifier' meaning that 'it acts as a cup, which can contain almost anything as long as it can be poured or placed into it' (2010: 4). Any concept such as a national park or sustainability, when seen as an 'empty signifier', contains no real meaning or content beyond the word itself. What 'sustainable' means to one person can mean the opposite to another. We may all agree that sustainability (or declaring a national park) is a 'good' thing for a city, but what it actually means, what its goal is and what it actually contains, can differ very broadly. Politics are full of these kinds of 'empty signifiers'.

Asking the right questions means researching and analysing the real content of the cup.

A national park might be a wonderful thing, but if it lacks any meaning and it does not contribute to the quality of the urban environment, it is just as good as any political propaganda. If the idea of a national park really is already in question, we must ask – what kind of nation, and what kind of park?

Until now, national park in the Estonian context means a natural protection area. Clearly, the uses of the enclave in question differ greatly from being a natural park. We must then consider what sort of park – and if it can even be called park – would be suitable for an area, which every four years is packed with people wearing traditional costumes. As I mentioned before, the place already has a meaning and a very specific and plausible programme within the built urban environment of the city.

During the discussions at the Urban Forum about the pros and cons of a national park, I incidentally mistook the concept of national park (*rahvuspark*) with an idea of a people's park (*rahva park*).

In my experience, that would have been an urban built environment that would take the concept of an urban-cultural park, which would combine seasonal cultural activities, as well as an urban environment, which the City of Tallinn greatly lacks.

Of course, that could be combined in one way or another with a park – Kadriorg Park, the Pirita riverbanks, the cliff, etc. The nature of the enclave itself suggests something urban, something of public use, seasonal, rhythmic and dynamic in its programme. Below I bring a few examples of urban parks that might bring some ideas to the future users and planners of the area.

The Finnish case – national urban park: a combination of diverse and interconnected environments, central urban location, cultural buildings and facilities.¹

The German case – Volkspark: a park including social and recreational activities, e.g. a flea market or a 'green classroom' for children, or even a circus which combines art and culture and where children can develop their kinaesthetic skills.²

The Canadian case – Stanley park: a forested urban park on a peninsula right next to downtown Vancouver, the park hosts sports activities, concerts, an aquarium, a zoo, a beach, a museum, yacht club, a first-nations (natives) information centre and other supporting facilities such as restaurants.³

In most successful enclaves around the globe, the urban structure must come from a well-considered programme, never vice versa.

The idea of an urban people's park cannot remain an empty signifier; it has to be intrinsically linked with a programme, which provides facili-

1 Finnish national urban parks: <http://www.ymparisto.fi/default.asp>

2 An example of a german volkspark: <http://www.volkspark-potsdam.de>

3 Stanley Park in Vancouver: <http://vancouver.ca/parks/parks/stanley/>

EI ANNA LINNAKESKKONNA KVALITEEDILE MIDAGI JUURDE, ON TA TÄPSELT SAMA HEA KUI KOGU MUU POLIITILINE PROPAGANDA.

Kui rahvusparki idee on juba tõepoolest tõstatatud, tuleb meil küsida: mis mõttes rahvus-, ja milline park?

Eesti kontekstis on rahvuspark senini tähendanud looduslikke kaitsealasid. Ilmselgelt erinevad kõnealuse enklaavi omadused suurel määral loodusparki omadest. Seetõttu tuleb meil järele mõelda, milline park – ja kas seda saab üldse parkiks nimetada – oleks kohane piirkonnale, mis iga nelja aasta tagant on pilgeni täis rahvariietesse rõivastatud inimesi. Nagu eelpool mainitud, on sellel paigal juba olemas oma tähendus ja väga spetsiifiline ning kindel otstarve füüsilises linnaruumis.

Kui linnafoorumil arutleti selle üle, kas teha rahvusparki või mitte, ajasin ma rahvusparki mõiste kogemata segamini rahvaparki omaga.

MINU KOGEMUSE KOHALELT ON RAHVAPARK LINNA RAJATUD ALA, MIS SISALDAB ENDAS HOOAJALISI KULTUURIÜRITUSI JA LINNAKESKKONDA ÜHENDAVAT KULTUURIPARKI KONTSEPTSIOONI JA MILLE JÄRELE TALLINNA LINN SUURT PUUDUST TUNNEB.

Muidugi mõista on erinevaid viise, kuidas ühendada linnaruumi ja kultuuriparki – päris erinevad on ju nt Kadrioru park, Pirita jõekaldad, paepark jne. Juba enklaavi enda iseloom viitab millelegi linlikule, millelegi avalikus kasutuses olevale, oma otstarvete poolest hooajalisele, rütmilisele ja dünaamilisele. Alljärgnevalt toon ära mõned näited linnaparkidest, mis võiksid piirkonna tulevastele kasutajatele ja planeerijatele mõningast mõtteinnet pakkuda.

Soome näide – rahvuslik linnapark: segu erinevatest ja vastastikku seotud keskkondadest, keskne asukoht linnas, kultuuriga seotud hooned ja rajatised.¹

Saksa näide – Volkspark: park, kus toimuvad ühiskondlikud ja meelelahutuslikud üritused, nt täiturg või „roheline klassiruum“ lastele, või isegi tsirkus, mis ühendab kehalist osavust ja kultuuri ning kus lapsed saavad arendada oma kinesteesilisi oskusi.²

1 Soome rahvuslikud linnapargid: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=20451&lan=en>

2 Näide Saksa volksparkist: <http://www.volkspark-potsdam.de>

Kanada näide – Stanley park: metsapark, mis asub otse Vancouveri kesklinna kõrval poolsaarel ja kus toimuvad spordiüritused, kontserdid. Seal asuvad akvaarium, loomaaed, rand, muuseum, jahtklubi, põliselanike infokeskus ja muud teenindusrajatised, näiteks restoranid.³

ENAMIKES EDUKATES ENKLAAVIDES ÜLE MAAILMA TULENEB LINNASTRUKTUUR HÄSTI LÄBIMÕELDUD OTSTARVETEST, JA MITTE KUNAGI VASTUPIDI.

Linliku rahvapargi idee ei tohi jääda tühjaks tähistajaks, ta peab olema olemuslikult seotud otstarvetega, mida aitavad ellu viia vastavad avalikud rajatised ja mis keskenduvad – siiski mitte nendega piirdumata – antud piirkonnas toimuvatele hooajalistele ja teatud rütmi järgivatele tegevustele. Rahvapark peaks sisaldama kõikide kasutajate jaoks sobilikku keskkonda (lapsed, vanurid, puudega inimesed) ja võiks kujuneda eesti traditsioonilise kultuuri keskuseks. Selles suunas juba osutavad lauluväljak ja Eesti Ajaloomuuseum. Kui see piirkond suudaks pakkuda turvalist, mängulist ja avalikku keskkonda, võiksid ka üle lahe reisivad Soome perekonnad oma nädalavahetusi veeta just nimelt selles enklaavis

ASJAOLU, ET SEE ENKLAAV ON JA JÄÄB ENKLAAVIKS, PAKUB VÕIMALUSI UUTEKS OTSTARVETEKS, MIS EI EELDA MINGEID KOMPROMISSE MÕNE NAABERPIIRKONNAGA.

PLAANIDEST JA JOONISTEST PLANEERIMISPROTSESSIDE JA OTSTARVETENI

Tallinna areng on ajalooliselt põhinenud peamiselt maakasutuse planeerimise meetodil, mille kohaselt ehitised asetatakse justkui kastid kindlatesse piirkondadesse ja neile määratakse kindlad kõrgused, kasutused ja mahud. Keerukas linnaruumis ei eksita „kuidas maa-ala ära planeerida sündroom“ mitte ainult planeerijaid, linnaametnikke ja arendajaid, vaid ka tavalisi inimesi, kes suhestuvad kergemini füüsiliste jooniste ja mudelitega kui piirkonna mahtudest ja väljanägemisest sõltumatu otstarbekohase visiooniga.

Kui tahame planeerida ruumi, mis seisneb milleski enamas kui lihtsalt hulk joonistatud kaarte

ties for public use, focusing on (yet not exclusively) the seasonal and rhythmic activities that happen in the area. The programme needs to include a user-friendly environment for all (children, elderly, disabled) and could be focused on an Estonian traditions centre/park, the nature of the Song Festival Grounds and the Estonian Museum of History already suggesting that. If the area could provide safe, playful and public environments, even Finnish families could come specifically to this enclave during their weekend trips.

The fact that the enclave is and will remain an enclave gives opportunities for new programmes detached from any compromises to an adjacent neighbourhood.

FROM PLANS AND DRAWINGS TO PLANNING PROCESSES AND PROGRAMMES

Because of its antiquity, most of the urban developments in Tallinn sprout from a land-use planning method, where buildings – as if boxes – are put in certain areas and assigned certain heights, uses and volumes. In the complexity of the urban space, the ‘land-use syndrome’ affects not only planners, city officials and developers but also laymen, which relate to physical drawings and models more easily than to a programmatic vision for an area, independent of its volumes and looks.

Spatial planning, being so much more than just a set of drawn maps with buildings and streets, needs a shift from a set of lines into a way of thinking. Spatial planning must move from thinking in terms of boxes to considering processes, and deal with programmes rather than drawings – programmes that are very specific, can be understood by developers as well as architects and local inhabitants, and are directly linked to policies on building rights.

Our way of thinking needs to become process and programme oriented. How quality time is spent in an urban setting, which diverse activities we want the city to provide its citizens with varied needs, and even think about what sort of emotions the city has to provoke.

Urban space, rather than being the backdrop for everyday life, can be a vehicle for change and improvement in the health and happiness of its citizens.

Drawn into the downward spiral of the ef-

³ Stanley Park Vancouveris: <http://vancouver.ca/parks/parks/stanley/>

fects of economic crisis, Tallinn seems to be trying to keep the ship from sinking.

Speaking about great visions and dreams may be far from the reality of everyday life, yet it is precisely visions and dreams that the city needs to pull it back into shape.

There are many examples of great cities that through dealing with major problems managed to think of innovative processes, programmes and visions that changed their identity and image and improved the quality of life: Copenhagen with its pedestrianisation and development of bicycle lanes, Bogotá in Colombia with its prioritisation of public transport instead of developing (or even fixing) any motorways. In Bogotá, the mayor was the driving force for change. In only three years, he fought for an equal city with a higher quality of life:

“What changes cities are things that are different, I would almost say crazy [...] I think that we underestimate the power of dreams” (Peñalosa 2010).

Considering the potential of the enclave in these terms, we can dream of providing a new solution that begins with a different, even crazy programme and ends with the creation of public urban space.

SETTING UP THE PRIORITIES: THE FUTURE OF TALLINN?

Tallinn needs to be reconsidered in terms of its European potential. Through the development of a Tallinn-Helsinki joint infrastructure and policy, Tallinn will play a role in the so-called North-South Interface (Gordon 2010), a Europe-wide corridor running from Helsinki to Athens. In this context, Tallinn must widen its perspective and have bigger dreams than surviving the year. In cities like Tallinn, “urban development today is driven by projects, not visions. We need visions [...] of course there are ‘visionary’ individual projects, but this is not equal to a vision for an entire city” (Ache 2009).

A vision is, in other words, a holistic solution which does not solve only one problem but tackles many problems at the same time: if Tallinn strengthens its connection with Helsinki through a joint (SPb+) Helsinki vision, an area of Tallinn like the one in question can take on a new meaning in the wider context: “places that can be reached for day-return business trips have an

majadest ja tänavatest, on meil joonte hulga asemel tarvis mõtlemisviisi. Ruumi planeerimine eeldab loobumist kastaaval mõtlemisest ja protsessidega arvestamist, samuti tegelemist otstarvete, mitte joonistega – väga konkreetsete otstarvetega, mida mõistavad nii arendajad kui arhitektid ja kohalikud elanikud, ning mis on otseselt seotud ehitusõiguste alaste otsustega.

Meie mõtlemisviis peab olema suunatud protsessidele ja otstarvetele. Sellele, kuidas linnaruumis kvaliteetselt aega veedetakse ja milliseid erinevaid tegevusi võiks linn pakkuda oma väga erinevate vajadustega elanikele. Peame mõtlema ka sellele, milliseid emotsioone linn tekitab.

LINNARUUM EI PEAKS OLEMA ARGIPÄEVASE ELU FOONIKS, TA VÕIKS AJENDADA KA MUUTUSI, PARANDADA OMA ELANIKE TERVIST JA TEKITADA ÕNNETUNNET.

Tundub, et majanduskriisi tagajärjel allakäiguspiraali tõmmatud Tallinn üritab end lihtsalt kuidagi vee peal hoida.

SUURTEST VISIOONIDEST JA UNISTUSTEST RÄÄKIMINE VÕIB PAISTA TEGELIKKUSEST IRDUNUD, KUID JUST NIMELT VISIOONE JA UNISTUSI ON LINNAL TARVIS, ET END UUESTI VORMI SAADA.

Leidub päris palju näiteid suurepärastest linnadest, kes suurte probleemidega silmitsi seistes suutsid välja mõelda innovaatilisi protsesse, programme ja nägemusi, mis muutsid linnade kuvandit ning parandasid elukvaliteeti: Kopenhaagen oma jalakäiguruumi edendamise ja jalgrattateede rajamisega, või ka Bogota Colombias ühistranspordi arendamisega sõiduteede ehitamise või koguni parandamise asemel. Bogotas oli tõejuuks linnapea, kes vaid kolme aastaga võitles kätte kõrgema elukvaliteediga linna:

„LINNU MUUDAVALD IDEED JA PROTSESSID, MIS ON TEISTSUGUSED, ÜTLEKSIN, ET ISEGI HULLUMEELSED [...] MINU ARVATES ME ALAHINDAME UNISTUSTE JÕUDU” (PEÑALOSA 2010).

Niisuguses võtmes enklaavi võimaluste peale mõeldes võiksime unistada uue lahenduse väljakäimisest, mis algaks teistsuguse, isegi hullumeelse programmiga ja lõppeks avaliku linnaruumi rajamisega.

PRIORITEETIDE PAIKAPANEK EHK TALLINNA TULEVIK

Pidades silmas võimalusi Euroopa mastaabis, tuleks ümber mõtestada ka Tallinn. Tallinna-Helsingi ühendatud infrastruktuuri ja tegevusstrateegia väljatöötamise tulemusel omandab Tallinn rolli niinimetatud põhja-lõuna ühenduses (Gordon 2010), kogu Euroopa laius koridoris, mis ulatub Helsingist Ateenani. Selles kontekstis on Tallinnal tarvis oma perspektiive laiendada ja unistada rohkemast kui lihtsalt käesoleva aasta üleelamisest. Tallinna-taolistes linnades „juhivad täna linna arengut projektid, mitte visioonid. Meil on tarvis just visioone [...]. Muidugi mõista leidub „visiooniga“ üksikprojekte, kuid see ei ole samaväärne nägemusega tervest linnast“ (Ache 2009). Teisisõnu, visioon on holistlik lahendus, mis ei lahenda vaid ühtainust probleemi, vaid hõlmab ühekorraga mitmeid probleeme: kui Tallinn tugevdab oma sidemeid Helsingiga ühtse (SPb+)Talsinki-visiooni raames, võib niisugune Tallinna piirkond, nagu kõnealune seda on, omandada laiemas kontekstis uue tähenduse: „kohad, kus saab ära käia ühepäevase ärireisi jooksul, on tänases majandusolukorras eelisesisus.“ (ESPONI raport, 2010.)

Visioonid ja unistused vajavad holistlikke ja sisukaid lähenemisi. Identiteediloome ei sõltu ainult tohututest investeeringutest infrastruktuuri. Ta vajab liikumist tühjadelt tähistajatelt sisukatele ettepanekutele, tühjadelt joonistelt tähendusrikaste programmide ja visioonide loomisele, mis suhestuvad paiga kohaliku, kontekstuaalse ja tulevase identiteediga. Lõppude lõpuks sõltub Tallinna edukas ja jätkusuutlik tulevik sellest, kui hullumeelsed meie tänased linnaplaneerijad julgevad olla.

advantage in today's economy." (ESPON report, 2010.)

Visions and dreams require holistic approaches filled with content. Creating identity does not depend on massive infrastructural investments only. It requires a shift from empty signifiers to proposals full of content, from empty drawings to creating meaningful programmes and visions that relate to a local, contextual and future identity of a place. After all, a successful and sustainable future Tallinn depends on the degree of craziness that our contemporary urban managers dare to have.

References

Ache, Peter 2009. Positioning Estonia in a European Territory -Maja magazine 2009.
<http://www.solness.ee/maja/?mid=129&id=414&p=1>

European Spatial Planning Observation Network (ESPON) report 2010.
<http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/SynthesisReport/FirstOctober10/fullversion.pdf>

Gordon, Douglas 2010. Lecture at the Estonian Academy of Arts 28.01.2011 "Spatial Planning". See also:
<http://www.irishplanninginstitute.ie/uploads/files/5%20Douglas%20Gordon.pdf>

Gunder, Michael; Jean Hillier 2009. Planning in Ten Words or Less: A Lacanian entanglement with Spatial Planning. Ashgate.

Peñalosa, Enrique 2010. Interview by Streetfilms.
<http://vimeo.com/12745383>

Viited

Ache, Peter 2009. Positioning Estonia in a European Territory. – Maja, nr 4, 2008
<http://www.solness.ee/maja/?mid=129&id=414&p=1>

ESPON, Euroopa ruumilise planeerimise vaatlusvõrk (European Spatial Planning Observation Network), raport 2010. <http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/SynthesisReport/FirstOctober10/fullversion.pdf>

Gordon, Douglas 2010. Loeng Eesti Kunstiakadeemias 28.01.2011 "Spatial Planning". Vt ka: <http://www.irishplanninginstitute.ie/uploads/files/5%20Douglas%20Gordon.pdf>

Gunder, Michael; Jean Hillier 2009. Planning in Ten Words or Less: A Lacanian entanglement with Spatial Planning. Ashgate.

Peñalosa, Enrique 2010. Intervjuu Streetfilmile. <http://vimeo.com/12745383>

PIRITA ROAD STAIRWAY

Villem Tomiste

There are two larger than life architectural forms in Tallinn, the effect of which springs from the shrewd use of the landscape – the Song Festival Grounds and the Maarjamäe Memorial. The clint rising up from the coastal bank creates ideal conditions for an outdoor stage and picturesque views undisturbed by visual urban noise. It is naturally very difficult to situate two large objects side by side – breathing space must be left between them. There are residential areas on the side of the Song Festival Grounds towards the city and on the side of the Memorial towards Pirita – Kadriorg and Kose respectively. Now the only question is – what should be done with the territory between the two?

A CHOICE BETWEEN TWO?

The reference point for this article is the Tallinn Urban Forum III. My personal history with this topic is even longer. The controversy of the moment at first glance involves two diametrically different visions: public space (park) or residential area. The first is the National Park, which extends from Kadriorg Park along Pirita Road through the Song Festival Grounds and Maarjamäe to the old Pirita River Valley Natural Conservation Area in Lillep Park, including the area of Pirita Abbey in its entirety, the Kloostri metsa Forest Park lying north of Kloostrimetsa Road including Metsakalmistu (Forest Cemetery), and Aegna Island. The other topical theme is the plan for the area between the Song Festival Grounds and Orlov Castle, the content of which is to fill the area with dwellings.

The exhibition halls of Estonian Fairs Ltd. are presently located between the Song Festival Grounds and Maarjamäe. These days, events no longer fit in the existing buildings and the wish has emerged to move to an area that would facilitate expansion. Some area in the near proximity of Tallinn will most likely be selected for this purpose.

The first response to the gap created by moving the exhibition halls is naturally to fill it with material from the era of the construction boom – with dwellings. An initially clear and simple

PIRITA TEE TREPP

Villem Tomiste

Tallinnas on kaks üleelusuuruses arhitektuuri-vormi, mille mõju lähtub maastiku tabavast ärakasutamise – lauluväljak ja Maarjamäe memoriaal. Klindi rannikumadalikust kõrgumine loob ideaalsed tingimused välilavaks ning maalilised visuaalsed linnamüürist häirimatud vaated. Loomulikult on väga raske kaht suurobjekti panna kõrvuti – nende vahele tuleb jätta hingamisruumi. Lauluväljakust linna poole ja memoriaalist Pirita poole jäävad elamukvartalid – vastavalt Kadriorg ja Kose. Nüüd jääb vaid küsimus – mida teha alaga, mis jääb nende vahele?

VALIK KAHE VAHEL?

Artikkel lähtub Tallinna III linnafoorumist. Antud teemaga seonduv minu isiklik ajalugu on veelgi pikem. Hetkepoleemika puudutab esmapilgul kahte diametraalselt vastandlikku nägemust: avalik ruum (park) või elamurajoon. Esimeseks nägemuseks on rahvuspark, mis algab Kadrioru pargiga ja ulatub piki Pirita teed läbi lauluväljaku ja Maarjamäe ning Lillepi pargi Pirita jõe ürgoru kaitsealani, haarates kogu ulatuses ka Pirita kloostri ala, Kloostrimetsa teest põhja poole jääva Kloostrimetsa metsapargi koos Metsakalmistuga ja Aegna saare. Teiseks aktuaalseks nägemuseks on lauluväljaku ja Orlovi lossi vahelise ala planeering, mille sisuks on täita ala elamutega.

Praegu asuvad lauluväljaku ja Maarjamäe vahel Eesti Näituste messihallid. Käesolevaks hetkeks olemasolevatesse hoonetesse üritused enam ära ei mahu ning on tekkinud soov kolida alale, mis võimaldaks laienemist. Suure tõenäosusega saab selleks olema mõni piirkond Tallinna lähiümbruses.

Loomulikult on esimeseks pähetulevaks võimaluseks täita messihallide kolimisest tekkiv tühimik ehitusbuumi aegse materjaliga – elamutega. Algselt selge ja lihtne idee aga saab teise varjundi,



Vaade Paevälja kohalt vanalinnale. Vasakul Ülemiste, paremal Tallinna laht.

View of the Old Town from Paevälja. Lake Ülemiste is on the left; the Bay of Tallinn is on the right.

(Joonis/Drawing: Villem Tomiste)

kui hakata mõtlema olukorrale, mis on Eesti linna planeerimisel liigagi tavaliseks saanud.

ÜHETAOLISED, VAID ERAMUID VÕI KORTERMAJU TÄIS KVARTALID ON ALTID KAPSELDUMA – NAD SULGEVAD NEIS KVARTALEIS MITTEELAVATELE INIMESTELE LIGIPÄÄSU JA LÄBIKÄIGU. PRAEGUSEL HETKEL ERAMUTE VALDAJATE POOLT SULETUD JALGRATTATEE KLINDI ALUMISEL KÜLJEL ON SELLE KOHTA HOIATAVAKS NÄITEKS.

Uute korterelamute lisamisega tekib kahtlus, ega tulevikus lauluväljakul laulmist keelata?

Samas on elanikega kvartalitel siiski üks väga suur eelis. Ärikvartalites või tööstuskvartalites hoiab korda palgatud turvamees, kes valvab, kuni raha tuleb. Elanik aga hoolitseb oma kodukandi heaolu eest loomulikult vajadusest meeldivas keskkonnas elada. Ühe hoone poolt hooldatav ala võiks jääda kesklinnalsisse suurusjärku – Lasnamäe väljade eest hoolitsemine on ilmselgelt sealsetele elanikele üle jõu käiv. Omanikuhooldus ja kaitse tekiavad vaid tihedas linnaruumis, mida tavaelaniku silm suudab haarata.

NIISIIS, KUIDAS NEED VASTUOLUD ÜLETADA? KUIDAS RÕHUTADA KLINTI, TAGADA SELLELE LIGIPÄÄS NING SAMAS TEKITADA ELAMISVÄÄRNE LINNAKESKKOND?

Suur avaus vaate tagamiseks läbi elamukvartali tundub brutaalne ning iganenud viis eksponeerida looduse maastikuloomet. Pigem oleks vaja midagi, mis rõhutaks klindi järsku tõusmist. Peale selle oleks vaja ühendada Kadrioru ning Pirita avalik ruum.

EUROOPA KOGEMUS

Barcelonas toimus 1929. aastal EXPO – täpsemalt Montjuici mäel, mille ühelt küljelt näeb suurlinna ning teiselt Vahemerde. 1992. aasta, mil Barcelonas toimusid olümpiamängud, tõi mäele uue kihistuse, mil renoveeriti sajandi esimeses pooles rajatud olümpiastaadion ja rajati mitmeid uusi spordihalle. Praeguseks on Montjuicil palju ekspositsioonipindu, mis on ümberkehastunud erinevateks muuseumiteks, ning spordiväljakuid,

idea that takes on a different nuance, however, when we start to think about the situation that is all too common in planning Estonian cities.

Uniform districts that are filled exclusively with private dwellings or apartment buildings are liable to encapsulate – they close off access and passage to others. The bicycle path on the lower side of the clint that has at the present time been closed off by the proprietors of the private dwellings is an ominous example.

A misgiving arises associated with adding new apartment buildings – is it possible that singing may be prohibited in the future at the Song Festival Grounds?

At the same time, a district with residents nevertheless has one very great advantage. Hired security guards who guard as long as they are getting paid maintain order in business districts or industrial areas. Residents, however, look after the well-being of their home neighbourhood out of the natural need to live in a good environment. The area that is to be looked after by one building should remain in the order of magnitude that corresponds with the city centre – looking after the fields of Lasnamäe clearly is beyond the capacity of the residents. The care and protection of the owner only emerges in dense urban space that the eye of the ordinary resident is capable of grasping.

So, how can these contradictions be overcome? How can the clint be accentuated, with access to it ensured, while at the same time creating an urban environment worth living in?

A large opening through a residential area seems like a brutal and obsolete way to display nature's creation of landscape. Instead, something is needed to accentuate the sharp rise in the clint. Beyond that, it would be necessary to connect the public spaces of Kadriorg and Pirita

1 Site plan at Paevälja and the beginning of Pirita Road. The connection between the clint embankment and the seashore is currently not functional. As a result of the workshop, an axis in the direction of the Old Town is being planned for the area that would connect the seashore to the clint and would end with stairs rising to Paevälja. The drawing is based on the idea of placing a large-volume building on Paevälja to invigorate the area, which in this case is the BIG 8house. The site plan has been prepared within the framework of an exhibition project, in the course of which the 8house based on a model project design was placed in capital cities along the shores of the Baltic Sea.



Paevälja ja Pirita tee alguse asendiplaan.¹

Site plan at Paevälja and the beginning of Pirita Road.¹

(Joonis/Drawing: Villem Tomiste)

1 Paevälja ja Pirita tee alguse asendiplaan. Klindi pealse ja mereääre ühendus ei ole praegu toimiv. Töötoa tulemusena plaanitakse alale vanalinna-suunalist telge, mis ühendaks mereääre ja klindi ning lõppeks Paeväljale tõusva trepistikuga. Joonis lähtub ideest paigutada Paeväljale piirkonda elustav suuremahuline hoone, milleks antud juhul on BIGi 8maja. Asendiplaan on valminud näituseprojekti raames, mille käigus Läänemere äärsesse pealinnaossa paigutati tüüpprojekt põhinev 8maja.

that flow between the seashore and the base of the clint.

EUROPE'S EXPERIENCE

EXPO took place in Barcelona in 1929 – more precisely speaking, it took place on Montjuic Mountain. The big city is visible from one side of the mountain and the Mediterranean Sea is visible from the other side. The year 1992 brought a new stratification to the mountain. The Olympic stadium built at the turn of the century was renovated and several new sports venues were built. By now there is a great deal of exhibition space on Montjuic, which has been reincarnated into different museums and sports fields that the people of the city use every day. In addition to interior space, these major events left behind a grandiose stairway with fountains that has become one of the symbols of the city and on the sides of which an exhibition fair centre is located in the heart of the city.

A connecting road up the mountain with a simple purpose gave rise to a very effective multilevel public space.

Many European cities have managed to maintain their exhibition and fair grounds in the near proximity of the city centre. City residents retain the opportunity to visit events without any great exertion, and large exhibition spaces in the city ensure more diverse possibilities for organisers.

How would it be possible to combine all these facets along Pirita Road in Tallinn into a space that would maintain a human scale yet at the same time would not require efforts that are currently unfeasible? The answer lies on the hill. The limestone field clint right behind the Memorial is windward land. It is a foreland with an unbelievable view of the sea and the city. Unfortunately, it is accessible only by way of Lasnamäe, which makes it inaccessible for the residents of the remainder of the city.

Clear and straight access from Pirita Road should be built for the hill – a stairway on a scale that would be in harmony with the Maarjamäe Memorial and the Song Festival Grounds located beside it.

A stairway that would climb straight up the hill between two large architectural forms would very clearly accentuate the sharp rise of the clint. Direct views of Tallinn's Old Town with the

mida linnarahvas igapäevaselt kasutab. Peale siseruumide jätsid need suursüdmused endast maha suurejoonelise trepistiku koos purskkaevudega, mis on kujunenud linna üheks sümboliks ning mille külgedel linnasüdames paikneb messikeskus.

LIHTTARBELISEST MÄKKE TÕUSVAST ÜHENDUSTEEST SÜNDIS ÜLIMÖJUS MITMETASANDILINE AVALIK RUUM.

Paljud Euroopa linnad ongi suutnud oma näituse- ja messipinnad säilitada keskuse vahetus läheduses. Linnaelanikele jääb alles võimalus ilma suure pingutuseta üritusi külastada ja suuremad näitusepinnad linnas tagavad mitmekesised võimalused korraldajatele.

Kuidas on Tallinnas Pirita teel võimalik kõiki neid nüansse arvestades luua ruum, mis jääs inimlikuks ning samas ei nõuaks hetkel võimatuid pingutusi? Vastus lebab mäe peal. Paevälja klint, otse memoriaali taga on tuulepealne maa. Tegemist on kõrgendikuga, kust avaneb uskumatu vaade merele ja linnale. Kahjuks pääseb sellele ligi vaid Lasnamäe kaudu, mis muudab selle mujalt tulevatele linnaelanikele kättesaamatuks.

MÄELE TULEB EHITADA SELGE JA SIRGE LIGIPÄÄS PIRITA TEELT – TREPISTIK, MIS OMA MÕÕTMETELT OLEKS TASAKAALUS SELLE KÕRVAL ASUVA MAARJAMÄE MEMORIAALI NING LAULUVÄLJAKUGA.

Trepp, mis roniks kahe suurvormi keskelt otse teed mäkke, rõhutaks väga selgelt klindi järsku tõusu. Seesuguselt suurejoonelisel vaateplatvormilt avaneksid otsevaated Tallinna vanalinnale, taustaks päikeseloojang. Merivälja poolt võtab ümbritseva ala enda alla Eesti Ajaloomuuseum, mille ainukeseks kaotuseks uue naabri saabudes oleks üksilduse hülgamine. Linna poolt külgneks trepistik elamute alaga, mille miljööd võiks isoleerida kesklinnaga võrreldav tihedus. Mõlemalt poolt läheneks trepile linnaruum, mis looks elavat keskkonda – restoranid, kohvikud, kogukonna poed ning monumentaalset ruumi nautivad funktsioonid.

Maarjamäele ja klindile planeeritava hoonestuse programm peab olema mitmekesine. Lähendada tuleks ruumi avarusest ja olemasolevast miljööst; jalutuskäigu kaugusest ning ligipääsetavusest kesklinnast; transpordiga ligipääsust Lasnamäe poolt ning loomulikult vaatest mäelt ja koha enda nähtavusest mujalt.

**NÕNDA EI RÕÖVIKS PIRITA TEE KESKLINNALT KAMMERLIKKE
ÜHISKONDLIKKE FUNKTSIOONE, VAID PAKUKS OMA
KESKLINNA LÄHEDUSES PAIKNEVA AVARUSEGA TALLINNALE
ÜHE UUE VÕIMALUSE.**

Näitusehallid, mis Pirita tee servale enam ära ei mahu, võiksid kolida klindi peale Narva maantee äärde, mitte Tallinnast välja.

Augud linnas ei ole nii loomulikud, kui Tallinnas elades võiks arvata. Arenenud linnas on lüngad ja pausid teadlikud ja eesmärgipärased. Kasutamata jäänud tühermaad ei ole eesmärgipärased ning võsastunud pargid ei aita tavakodanikul puhata. Linna laiendamine ei suuda täita tühimikke tema südames – iga uus rohumaa ei ole parem kui praegune. Tallinna klint on üks erilisemaid maastikuvorme, mida üks linn tahta võib – milleks lasta seda siis sööti kasvada?

VESTLUS

308

Kaja Pae, Lilia Del Rio ja Villem Tomiste

Kaja Pae: On tõsi, et vähemalt viimased paarkümmend aastat on ilmnenud suutmatus kõnesoleva koha jaoks visiooni või programmi luua. **Villem Tomiste** pakkus foorumil välja, et kui me ei suuda leida esmajärjekorras funktsionaalset lahendust, tuleks leida ruumiline lahendus. **Villem** toob oma artiklis näiteks Barcelona Montjuici mäe trepistiku kui tekkinud mõjusa avaliku ruumi ja muutuste genereerija. Teises masstaabis kõneldes – ka näiteks Öresundi sild kui üks konkreetne ühendus on regiooni arengut võrdlemisi tugevalt mõjutanud. Viimastel kümnenditel on planeerimises palju juttu olnud otsustavatest väikestest muudatustest – linnaplaneerimisest on kõneldud kui akupunktuurist, kus üks täpselt häälestatud liigutus võib osutada otsustavaks muutuste genereerijaks. Samas tundub, et usk sellisesse lähenemisse on viimasel ajal hakanud kaduma. Võibolla on edukate muudatuste äraarvamine juhuslik? See on küsimus, millele ehk üheselt ei saagi vastata, selle asemel tuleks kõnelda konkreetsete näidete varal. Mis te arvate ühe ruumilise muudatuse jõust? Kui toimivaks ja piisavaks see antud kohas võib osutada?

sunset as its background open up from this kind of grandiose observation deck. The surrounding area on the Merivälja side is occupied by the Museum of Estonian History. The only thing that the museum would lose by gaining a new neighbour would be abandoning its solitude. On the city side, the stairway would be adjacent to an area of private dwellings that should preferably have a density resembling that of the city centre. Urban space would approach the stairway from both sides, which would create a lively living environment – restaurants, cafés, community shops and functions that enjoy monumental space.

The programme of building cover planned for Maarjamäe and the clint has to be diverse. The reference point should be the spaciousness of the space and the existing atmosphere; walking distance and access from the city centre; the access of transit from the Lasnamäe side and naturally the view from the heights and the visibility of the place itself from elsewhere.

In this form, Pirita Road would not rob the city centre of its smaller, more intimate social functions. Instead, it would provide Tallinn with a new opportunity with its spaciousness located near the city centre.

The exhibition halls for which there is no longer space on the edge of Pirita Road could move to the clint beside the highway, not out of Tallinn.

Holes in the city are not as natural as one might think when living in Tallinn. Gaps and pauses are created consciously and serve specific purposes in developed cities. Abandoned vacant land does not serve specific purposes and overgrown parks do not help the ordinary citizen to relax. The expansion of the city is not capable of filling the gaps in the heart of the city – each new tract of grassland is not better than the current vacant spaces. Tallinn's clint is one of the most distinct landscape forms that a city could want – why then should it be allowed to remain unused?

308

CONVERSATION

Kaja Pae, Lilia Del Rio and Villem Tomiste

Kaja Pae: It is true that for at least the last couple of decades, incapability of creating a vision or programme for the location under consideration has become evident. Villem Tomiste proposed at the forum that if we cannot manage to find a solution that is first of all functional, we should find a spatial solution. Villem points out the stairs on Montjuic Mountain in Barcelona in his article as an example of effective public space that has emerged that also generates changes. Speaking on another scale – Öresund Bridge, for instance, as a specific connection has relatively strongly affected development in the region. During the past decades, there has been a great deal of discussion in planning about decisive small changes – urban planning has been spoken of as acupuncture, where one precisely tuned action can prove to be a decisive generator of changes. At the same time, it appears that belief in this has begun to disappear in recent times. Perhaps guessing successful changes is random. This is a question that perhaps cannot be answered in general. Instead, it should perhaps be discussed through specific examples. What do you think of the power of a spatial transformation? How effective and adequate can it prove to be in a given location?

Lilida Del Rio: I believe that no spatial transformation can work per se – it always needs to be parallel to a functional and even mental transformation. If the theme is about connecting, then the two areas need to be clearly set in a functional level. In my experience, content is more meaningful than form – we see this example everywhere, even in Tallinn, where people are attracted to an area even because of a small restaurant, in spite of the distance needed to reach there. This is, of course, a very small, and you could even say insignificant example, but that is what cities are all about. Before planning, people have been making cities livable by injecting content and meaning into empty – or abandoned – land.

Villem Tomiste: The principal idea can be the anchor tenant, function, space, atmos-

Lilia Del Rio: Ma usun, et ükski ruumiline muudatus ei toimi iseenesest – see peab toimuma koos funktsionaalse ja isegi vaimse muutumisega. Kui kõne all on ühendamine, siis peavad ühendatavad alad olema ka funktsionaalselt määratletud ja mõistetud. Minu kogemuse kohaselt on linna-ruumis sisu mõjukam kui vorm – kasvõi väike hea restoran võib inimesi mõnda paika kohale meelitada vaatamata sellele, et ta asub kaugel. See näide on muidugi marginaalne ja võib öelda, et ka ebaoluline, ent minu meelest peegeldab see näide linnade olemust. Enne planeerimist on inimesed loonud linnasid ja teinud neid elatavaks, täites tühja või mahajäetud maa sisu ja tähendusega.

Villem Tomiste: Kandvaks ideeks võivad ju olla arenduse ankurrentnik, funktsioon, ruum, miljö, kliima. Vanu linnu vaadates võib aimata ehitiste algseid funktsioone, kaitserajatiste otstarvet. Praegusel ajal kasutatakse neid ruume hoopis teisel viisil. Loomulikult on ehitatud keskkonnalt otstarve. Viimase kahekümne aasta jooksul on nii Pirita tee äärne olemasolev kui kavandatav programm kogu aeg muutumises olnud. Samal ajal on Lasnamägi linnast ära lõigatud. Seda nii Kadrioru poolt kui ka Pirita suunal. Lasnamäelased – vee-rand Tallinna rahvastikust – oleksid ühendava trepistiku tänuväärseid kasutajad, kes tooksid Pirita teele ka uue programmi. Samas pidurdaks Lasnamäe sidumine kesklinnaga linnaosa getostumist.

KP: Lilia Del Rio kirjutab vältimatust tarvidusest Tallinna visiooni järele. Täpsema visiooni üldine kokkuleppimine võib üsna keeruliseks osutuda. Praegu on Tallinna linnaehitusliku programmina suudetud kokku leppida Tallinna avamises merele, ühtlasi on see ka üks vanimaid siiani aktuaalseid linnaehituslikke ideid. Merele avamisega seonduvalt sõnastati Viimsi foorumil „Tallinna lahe pärlikee“ kontseptsioon, mis rõhutas, et Tallinna laht seob väga erinevaid ja juba tugeva iseloomuga linnaregiooni piirkondi ning rõhutati tarvidust töötada nende piirkondade ühendamise ja iseloomu esiletoomisega. Samuti kõneldi Tallinna lahe vesikonnast kui võimalusest. Mis sorti või mis vallast võiks Tallinna visioon olla teie arvates; mis on Tallinna võimalused ja huvitavamad omadused?

VT: Linna visiooni loomine peaks olema pidev protsess ning vanad visioonid vajavad uuestimõtestamist. Neil põhjustel sai korraldatud ka esimene Tallinna Arhitektuuribiennaali visioonivõist-

lus Street 2020. Võistlus tegeleb praegusaegse tänava mõtestamisega Põhjaväila trassil Kadriorust Kesklinnani.

Ükski asi ei valmi üleöö. Tallinn on läbi oma ajaloo näidanud, et suudab korjata ajastutest vaid fragmente. Mereääre ja linna probleemiks pole mitte liigne fragmenteeritus, vaid fragmentidevaheliste sidemete puudus. Sidemed pole teed või rohelus. Need on tegevused ja elanikud. Praegu elavad linnaosad eraldi ja kesklinna kasutatakse läbisõiduhoovina. Kesklinnas ja mere ääres on liialt vähe elamispinda. Kohalikud elanikud teevad linna. Nemad on poodide ja teenuste püsikliendid, eriilmelisuse ja ainuomase miljöö loojad.

LDR: Mulle meeldiks Tallinnas näha rohkem eriilmelisust nii kultuuri kui ruumi mõttes – et linn sisaldaks erinevamaid keskkondi, situatsioone ja inimesi ning et linn pigem „juhtuks“, mitte ei oleks täiel määral planeeritud ja ette programmeeritud. Midagi niisugust on toimunud Tallinna kultuuri-pealinnaks olemise käigus, kus vaatamata väikesele eelarvele ja ka vähesele koordineeritusele on loominguliste inimeste initsiatiivil tekkinud palju uusi kohti ja sündmusi ning seda seetõttu, et nüüd oli neil nende tesotamiseks võimalus ja ka toetus. Olen elanud Tallinnas seitse aastat ja mulle tundub, et Tallinn peaks linnana olema enam avatud eri vanuste, traditsioonide ja tegevusvaldkondadega inimestele. Mitte üksnes ruumilise vaste olemasolu mõttes, vaid olema tööpoolest ka vaimsalt avatum uuele ja võõrale, et luua oma nägu uueks sajandiks.

phere, or climate of a development. The original functions of structures, the purpose of fortifications can be guessed when observing old cities. Nowadays those spaces are used in an entirely different manner. Naturally the constructed environment has a purpose. Both the existing space alongside Pirita Road and the programme in planning for that space has been in constant flux over the past twenty years. At the same time, Lasnamäe is cut off from the city, both from the direction of Kadriorg and in the direction of Pirita. The ¼ of Tallinners living in Lasnamäe would be the appreciative users of a connecting stairway and they would also bring a new programme to Pirita Road. At the same time, connecting Lasnamäe to the city centre would hinder that city district from becoming a ghetto.

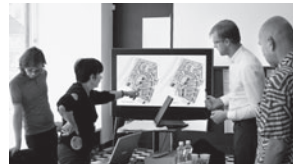
KP: Lilia Del Rio writes about the inevitable need for a vision for Tallinn. A broad-based agreement on a more precise vision can prove to be rather complicated. The opening up of Tallinn to the sea has currently been successfully agreed upon as Tallinn's urban construction programme. At the same time, this is also one of the oldest urban construction ideas that remains topical. The "Bay of Tallinn Pearl Necklace" concept was formulated at the Viimsi forum in connection with opening up to the sea. It emphasised that the Bay of Tallinn connects very different districts of the metropolitan region that already have strong characters. It also emphasised the need to work with connecting these districts and stressing their character, while also speaking of the Bay of Tallinn catchment basin as a possibility. What kind or of what type could the vision of Tallinn be in your opinion? What are Tallinn's possibilities and more interesting distinctive traits?

VT: The creation of a vision of the city should be a continuous process and old visions require reinterpretation. The vision competition entitled Street 2020 at the first Tallinn Architectural Biennial was held for just these reasons as well. The competition deals with the interpretation of a contemporary street along the current Põhjaväil from Kadriorg to the city centre.

Nothing is completed overnight. Tallinn has demonstrated throughout its existence that it is only capable of picking up fragments of eras. The problem with the seashore and the city is

not excessive fragmentation but rather connections are missing between components. Roads or green belts are not connections. Connections are activities and residents. City districts live separately and the city centre is used as a transit corridor. There is too little residential space in the city centre and along the seashore. Local residents make a city. They are the regular customers of shops and services, the creators of a distinct appearance and a unique atmosphere.

LDR: I would like to see more diversity in Tallinn on different levels, mainly spatial and cultural, which provide possibilities for a range of different environments, circumstances and people to "happen" without having to be planned or programmed. We have seen it now in the cultural year 2011 – in the lack of budget and planning, what rescued the whole year was the small initiatives by creative people, which created many new and innovative places/events BECAUSE they had the opportunity and the support. Having lived here for seven years, I see that Tallinn, as any city, needs to be open to people of all ages, all traditions, all activities. Not only in a spatial manner but also on a mental scale – to be more inclusive and open to new things in order to create its own identity for this century.



311

311

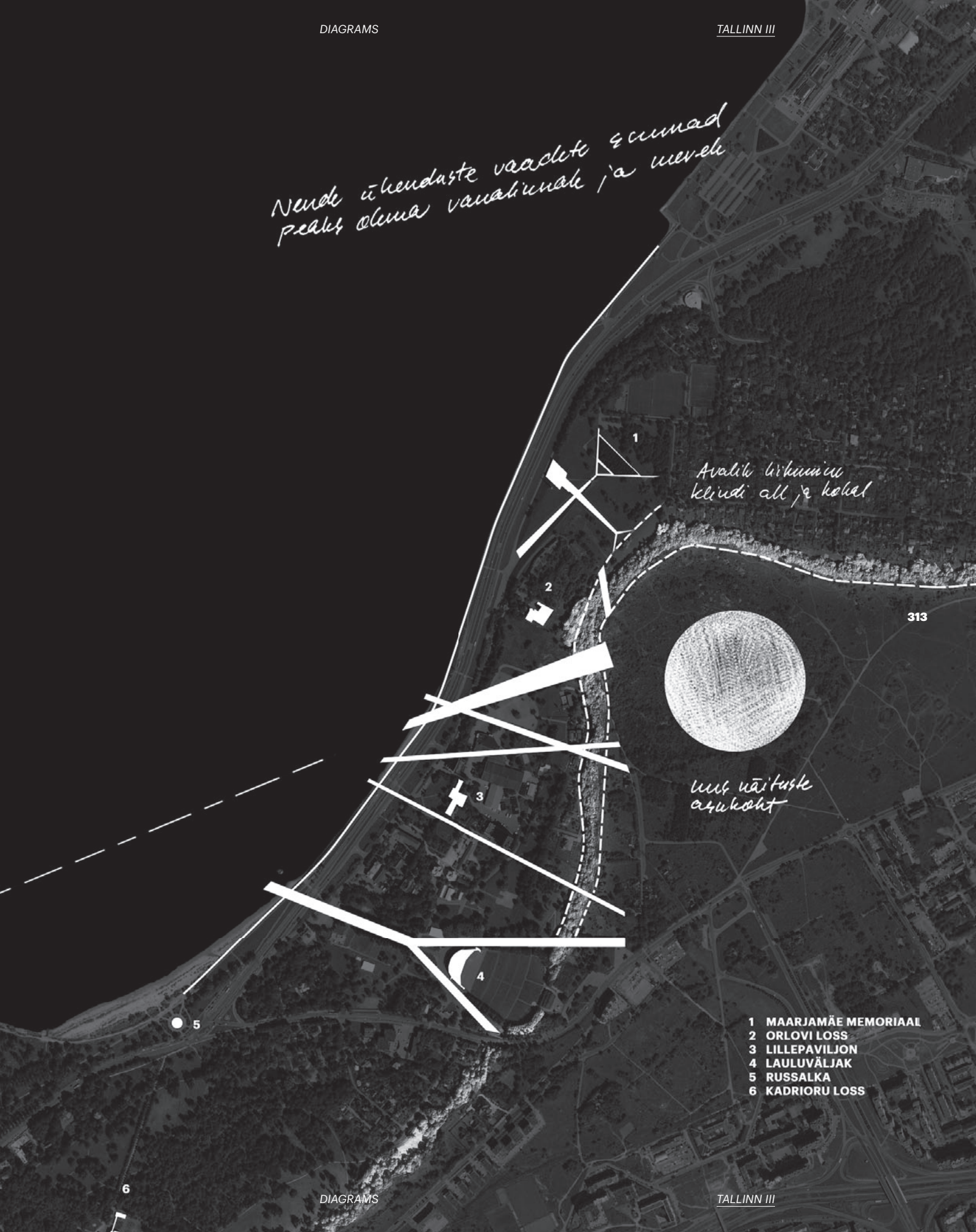


KLINDI JA MERE ÜHENDUSED LIIKUMISSUUNAD

*Tuleb lüna korvade ühendest
süütu kinnelt mere ääde*



*Nende ühenduste vaadete skemmad
peaks olma vaaliumak ja merele*



*Avalik liikumine
klendi all ja kohal*

*uus näituste
asukoht*

- 1 MAARJAMÄE MEMORIAAL
- 2 ORLOVI LOSS
- 3 LILLEPAVILJON
- 4 LAULUVÄLJAK
- 5 RUSSALKA
- 6 KADRIORU LOSS

KLINDI PARK



314

MUSTAMÄE

NÕMME



TALLINNA LAHT

PIRITA

LAULUVÄLJAK

KUMU

KESKLINN

LASNAMÄE

315

*Liinua pikaajeline projekt:
 kinnoli park, mille kaudu
 võimalik liin läbi, ilma
 sellest saadumata*

316

1

2

*arvake liikumise vii
klindil peal lüü all*

VAADELDAV ALA ON AVALIK

*korteruasjolekga seondun avalik ruum
peab olema seotud linna üldiste
liikumissuundadega*

*kuulda, võluda kliinti, jagada sellele
liigipäras ning samas, tekitada
elamisvõrde linna ruum*

avalik tänav

*poolprivaatne
hoov*

- 1 LAULUVÄLJAK
- 2 LILLEPAVILJON
- 3 ORLOVI LOSS
- 4 MAARJAMÄE MEMORIAAL

*uus Eesti Näituste asukoht või uus
avaliku funktsiooniga koost*



ETTEPANEKUD

Foorum: Tallinn III
 Kuupäev: 16. juuni 2010

Teema Ettepanek

LIIKUMISSUUNAD

Pirita tee alguse miljööd kujundavad rannajoon ja paeklint. Vaadeldav ala on surutud nende vahele.

Antud ala on eri linnaosi, klinti ja merd ühendav vaheruum, mis ei kuulu tunnetuslikult ühegi linnaosa juurde. Mitte kusagil mujal Tallinnas pole klint merele nii lähedal.

Villad klindi ääres sulgevad võimaluse mere ja klindi ühendamiseks, villad tuleb alalt kaotada.

„Traageldamine“: meri pluss klint. Luua diagonaalsed liikumissuunad ja vaatesihid, millele lõikumistel on eksisteerivad (lillepaviljon, Orlovi loss) või uued fookused. Klindilt laskuvad pääsud merele (vaatesuundade sihis).

Erinevad liikumissuunad piki klinti ühendavad suuri objekte ja loodust.

Kergliiklus peab olema võimaldatud ka klindi kaitsevööndis (nii klindi all kui klindi peal).

Pirita tee algus kui ülelinnaline pikaajaline maastikuprojekt.

Inimesed. Nõmme + Mustamäe = Pirita + Lasnamäe.

**VAADELDAV ALA ON
AVALIK**

Vaadeldav ala on rahvusliku tähtsusega ja peab olema avalik. Uus avalik ruum paeklindi ja Pirita tee vahel on vanalinna-suunaline.

Pirita tee ääres võiks olla aktiivne hoonetefront (mis tõuseb kõrguses klindi suunas).

Klindi ülemisele servale võib kaaluda suuremahulise avaliku hoone kavandamist.

**LINN +
REKREATSIOON
TÜPOLOOGIA**

Kortermajadega seonduv avalik ruum peab olema seotud linna üldiste liikumissoontega (rohekoridorid, kergliiklus jne).

Arenguala on jaotatud kvartaliteks, millest igaühel on oma identiteet.

Ala ühisruumiks on tänavavõrk, mis saab alguse linnalise tähtsusega avalikust ruumist.

Avaliku ruumi hierarhia.

Kogukond annab identiteedi ülelinnalise tähtsusega ruumile.

Kvartali ülesehitus:

1. privaatne ala
2. avalik tänavaruum
3. roheala

PROPOSALS

Forum: **Tallinn III**
 Date: **16 June 2010**

Subject Proposal

TRAFFIC DIRECTIONS

The shoreline and limestone clint shape the ambience at the starting point of Pirita Road. The area under consideration is squeezed between them.

This area is an intermediate space (that in symbolic sense does not belong to any municipal district) connecting different parts of the city, the limestone clint and the sea. The limestone clint is not as close to the sea anywhere else in Tallinn.

Stitching: sea + clint. Diagonal directions of movement and sightlines, at the intersections of which existing or new focuses are located (Lillepaviljon (Flower Pavilion), Orlov Castle). Access routes descend from the clint to the sea (in the direction of the sightlines).

Different directions of motion along the clint connect large objects and nature.

Non-motorised modes of transport have to be made possible in the clint's conservation belt as well (both under the clint and on the clint).

The starting point of Pirita Road as a long-term citywide landscape project.

People. Nõmme + Mustamäe = Pirita + Lasnamäe.

THE AREA UNDER CONSIDERATION IS PUBLIC

The area under consideration is of national importance and has to be public. The new public space between the limestone clint and Pirita Road is directed towards the Old Town.

An active front of buildings would be appropriate along Pirita Road (increasing in height in the direction of the clint).

The planning of a large-scale public building on the upper edge of the clint should be considered.

CITY + RECREATION TYPOLOGY

Public space associated with apartment buildings has to be connected to the city's general traffic arteries (green corridors, non-motorised modes of transport).

The developmental area is divided into city blocks, every one of which has its own identity.

The area's joint space is the street network that begins with public space of municipal importance.

Hierarchy of Public Space.

The community gives space of city-wide importance its identity.

City Block Structure:

1. private area
2. public street space
3. green area

VIIMSI

<p>linnatekke protsess emerging city</p>	<p>Viimsi on praegu maailma lõpp Viimsi is now a dead end</p>	<p>Tallinna lahe pärlilike pearl necklace of Tallinn Bay</p>	<p>rand kui uhkel- damisruum beach as a show- off space</p>	<p>inimesed ei löö end väljaminees isegi üles even fig up, if they go out</p>
<p>lapiteki osade meelevaldne kokkukeevita- mine arbitrary welding together of parts of the patchwork quilt</p>	<p>alevik hakkas omama semiko- gematut urbaan- set hõngu ilma, et ühtegi hoonet oleks juurde ehitatud without the construction of a single additional building, the hamlet began to acquire an urban feel</p>	<p>linnaga võib tegeleda kui ruumiga, maas- tikuarhitektuuri mõttes it is possible to work with city in a sense of landscape architecture</p>	<p>urbansust tootvate lisaf- unktsioonide ennetax välja- mõtlemine devising ad- ditional functions beforehand that would produce urbanness</p>	<p>Eesti kõige kiire- mini arenenud elamupiirkond most quickly developed residential area in Estonia</p>
<p>linn tähendab erinevaid pub- likuid city – it is differ- ent audiences</p>	<p>kasutuses mitteolevad eravalduused unused private plots</p>	<p>kasutuses mitteolevad eravalduused unused private plots</p>	<p>urbansust tootvate lisaf- unktsioonide ennetax välja- mõtlemine devising ad- ditional functions beforehand that would produce urbanness</p>	<p>Eesti kõige kiire- mini arenenud elamupiirkond most quickly developed residential area in Estonia</p>

VIIMSI

PROBLEMAATIKA

Topic

Viimsi foorumi teemaks on Viimsi ja Haabneeme alevike ruumilise arengu mõtestamine. Millised võiks olla seni võrdlemisi vabalt ja kiirelt arenenud alevike edasised arengusüsteemid? Kas käimas on linnatekke protsess?

The Viimsi forum focuses on the spatial development of the townships of Viimsi and Haabneeme. What might be the future development systems for these townships, which have filled up with residential construction in a relatively unrestricted and rapid fashion?

322

OSALESID

Participants

KIVI SOTAMAA UCLA Arhitektuuri ja linnehituse osakonna professor

KALLE KOMISSAROV EKA urbanistika osakond

TOOMAS PAAVER Siseministeeriumi planeerimise osakonna nõunik

TIIT SILD Tartu peaarhitekt

VELJO KAASIK EKA Arhitektuuri ja linnaplaneerimise emeriitprofessor

ÜLAR MARK Eesti Arhitektuurikeskuse juhatuse esimees

LAILA PÕDRA Kultuuriministeeriumi arhitektuurinõunik

ENDRIK MÄND Tallinna peaarhitekt

RIVO NOORKÕIV OÜ Geomedia

HALDO ORAVAS Viimsi vallavanem

OLIVER ALVER Viimsi valla Maa-ja planeerimisameti juhataja

KAJA PAE linnafoorumite eestvedaja

Foorumit modereeris **TOOMAS TAMMIS** (EKA mahulise arhitektuuri professor)

7.-8. september 2010





323

324





326





**ÜÜRILE
ANDA**
+372 510 2624



327

328







330

330



331



331



VIIMSI JA HAABNEEME ALEVIKE ARENGUD

Kaja Pae

Viimsi ja Haabneeme alevike elanike arv on kokku 7256, mis võiks neist asulatest teha Paide järel suuruselt 16. linna Eestis – veidi suurema Põlvast, Raplast, Tapast, Elvast, Jõgevast, Türist. Alevikes on olemas hulk sotsiaalseid ja vaba aja funktsioone – spordiväljakud, võimlad, koolid, Viimsi huvikeskus, jalgrattateed, haigla, perearstid, apteegid, raamatukogu, teenindavad funktsioonid, alevike piiridel on matkarajad jne. Elanike arvust, tihedusest ja funktsioonidest lähtuvalt võiks neist kahest piirnevast alevikust mõelda kui Eesti väikelinnast. Hetkel toimivad need alevikud Tallinna eeslinnana, omamoodi elitaarse või teise ajastusse kuuluva Lasnamäena. Haabneeme ja Viimsi alevikke eristab ümbritsevast ruumist võrdlemisi tihe kortermajadega asustatus, see oleks ka üheks lihtsaks ruumiliseks põhjuseks, miks väikelinna problemaatikat üles võtta. Pidades silmas Haabneeme tõenäolist kasvu tulevikus, oleks keskkonna jätkusuutlikkuse huvides vajalik tegeleda selle keskkonna (linnaliku) mitmekesisuse toetamise ja loomisega ning suuta ette näha Haabneeme kasvuga seonduvaid ruumilisi ja sotsiaalseid küsimusi.

Elanike arvu märkimisväärne kasv on toimunud viimase kümnendi ehitusbuumi jooksul (alates aastast 2000 on lisandunud Viimsi valda umbes 10 000 elanikku). Erinevalt mitmetest teistest buumiaegsetest arenduspiirkondadest on siin intensiivne ehitustegevus toimunud olemasoleva infrastruktuuri baasil, kuid haakumine kunagise heal järjel olnud Kirovi kalurikolhoosi (ja Viimsi lillekasvatussohvoosi) infrastruktuuri külge on olnud kohati toimiv, kohati aga üsna juhuslik või mittetoimiv. Niisugune ajalooline kujunemine on tekitanud kahtlemata huvipakkuvad ruumilised olukorrad; nende nutikas ärakasutamine parandaks muidugi oluliselt avaliku ruumi väärtust.

Haabneeme keskusena on (lähiajalos) mõtes-

DEVELOPMENTS IN VIIMSI AND HAAB- NEEME TOWNSHIPS

Kaja Pae

The combined population of Viimsi and Haabneeme townships is 7256, which would make it the 16th largest city in Estonia after Paide, slightly larger than Põlva, Rapla, Tapa, Elva, Jõgeva and Türi. The townships have a number of social and recreational functions – sport grounds, gyms, schools, the Viimsi recreational centre, bicycle paths, a hospital, family doctors, pharmacies, a library, services, hiking trails on the outskirts of the townships etc. Based on the population, population density and functions, these townships could be considered small towns. At the moment, the townships function as suburbs of Tallinn, like a more upwardly mobile Lasnamäe district from a different era. No apartment buildings are found outside the townships themselves (or in the rest of Viimsi municipality). Haabneeme and Viimsi townships are distinguished from the surrounding area by their relatively high-density apartment building development. Considering the likely growth of Haabneeme in future, it would be reasonable, in the interests of sustainability of the environment, to emphasize support for and increase in the environment's (urban) diversity.

The population growth took place precisely during the construction boom in the last decade (Viimsi municipality has about 10,000 more inhabitants than it had in 2000). Unlike many other boom-era development districts, here development took place on the basis of existing infrastructure, but integration with the infrastructure of the once-prosperous Kirov collective fishing enterprise and the Viimsi floristry state farm has been sporadically functional and in other cases haphazard or incoherent. These historical trends have undoubtedly given rise to interesting spatial situations and making clever use of them would naturally significantly increase the value of the public space.

The centre of Haabneeme has been envisioned to be aligned along an axis of public services extending from the former school building to the stadium (both of them designed by Ado

332



**Haabneeme
lineaarsed osad:
Lähiajalos
keskusena toi-
minud telg, mis
on käesolevaks
ajaks oma staa-
tuse kaotanud
Randvere tee
äärde arenenud
kaubanduse
piirkonnale.**

*Axis that
functioned as a
centre in recent
history, which
has lost its status
by the present
time to the com-
mercial district
that developed
along Randvere
Street.*

332

Eigi).¹ As to traffic patterns, this axis is currently only in pedestrian use. Located along this axis are buildings with a personality and strong architecture, with a few individual service functions, but the functions seem haphazard and temporary, the space is fairly defunct. At the same time, the space between the buildings is well-proportioned and succeeds on many levels. Once again, we find good possibilities for developing an urban space. On one hand, this would require a fair amount of resources to be expended but on the other hand merely abandoning the space would mean wasteful sprawl and a break in the cultural continuity. In addition, the site is also at the heart of Haabneeme in the geographical sense.

IS THE QUESTION OF A HAABNEEME CENTRE A GOOD QUESTION?

The major part of the population in Haabneeme is concentrated in the area between the roads Randvere, Tammepõllu, Kolhoosi and Kaluri tee² (see the relevant drawing from the Hendrikson & Ko study). Recently there has been talk of developing the centre of Haabneeme (and Viimsi as well). Several scenarios for establishing a centre have been proposed, and the leading option is to establish the centre at the beginning of Sõpruse tee, which would be adapted to the structure of the current township. Yet large-scale developments are also planned in the area of Miiduranna port, which would bring an additional influx of population to Miiduranna and according to current plans would also strive to establish an urban environment with public functions. Another option proposed is to develop the town centre in the same, Miiduranna area, which would be closer to the Viimsi township but would not be all that integrated with the Haabneeme's current situation.

It appears that it would be wise to view Viimsi and Haabneeme townships as one system; even so, their ties are fairly insubstantial and one option would be to preserve this thinness. On the

tatud avalike funktsioonidega telge alates endisest koolimajast kuni staadionini (vastavalt Rein Hansbergi ja Ado Eigi projekteeritud).¹ Liikumise mõttes toimib see telg hetkel ainult jalgsiliikluses. Teljel asuvad iseloomuga ja tugeva arhitektuuriga hooned, kus paiknevad üksikud teenindusfunktsioonid, kuid funktsioonide toimimine jätab veidi juhusliku ja ajutise mulje, ruum on üsna välja surnud. Samas on hoonetevaheline ruum hea proportsiooniga ja õnnestunud. Uuesti kohtab siin häid linnaliku ruumi arendamise võimalusi, mis hetkel nõuavad üksjagu ressursi, teisalt aga tähendaks selle ruumi hülgamine mittesäästlikku valginnastumist ja kultuuri järjepidevuse katkemist. Lisaks on antud koht ka geograafilises mõttes Haabneeme südames.

KÜSIMUS HAABNEEME KESKUSEST

Suurem osa elanikest Haabneemes on koonunud Randvere, Tammepõllu, Kolhoosi ja Kaluri tee vahelisele alale.² Viimasel ajal on räägitud Haabneeme (ja ühtlasi ka Viimsi) keskuse väljaarendamisest. Keskuse loomise stsenaariume on välja pakutud mitmeid, valdav on idee keskuse loomisest Sõpruse tee algusesse, mis kohanduks senise aleviku struktuuriga. Samas on plaanis mahukad arendused Miiduranna sadama kandis, mis tooksid Miiduranda arvestatava täiendava elanike hulga ja praeguste plaanide kohaselt püüaksid sinna luua ka avalike funktsioonidega ja linlikku keskkonda. Välja on pakutud ka keskuse arendamist samasse Miiduranna piirkonda, mis asuks lähemal Viimsi alevikule, aga ei suhestuks kuigi täpselt praeguse Haabneeme olukorraga.

Tundub, et Viimsi ja Haabneeme alevikke oleks mõistlik vaadelda ühe süsteemina, samas on nende traagelkohad peened ja üks võimalus oleks seda peenust säilitada. Teisalt, kui vaadelda Haabneeme lineaarseid ruumilisi objekte – randa, Lubja klinti, Randvere tee äärde arenevat auto-liiklusel põhinevat keskkonda ja nende vahele jäävat eelpoolkirjeldatud ajaloolist telge, siis selle jätkumine läbi Keskuse kinnistu Miiduranna ja Viimsi aleviku suunas analoogse lineaarsusena



Randvere tee.
Randvere Street.



Viimsi rand.
Beach in Viimsi.

¹ See study by Andres Alver and Jan Verwijnen. arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid/alused/Alver_Verwijnen_Viimsi.pdf

² Hendriksoni ja Ko study slide nr 5. arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid/viimsi/alusmaterjalid

¹ Vaata ka Andres Alveri ja Jan Verwijneni analüüsi. arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid/alused/Alver_Verwijnen_Viimsi.pdf

² Hendriksoni ja Ko uuringu slaid nr 5. arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid/viimsi/alusmaterjalid

oleks justkui kooskõlas piirkonna sisemise pehme loogikaga.

Selge sekkumiseta on ilmselt tekkimas multikeskuste süsteem, väikeste linnade puhul on aga eriti aktuaalne küsimus, kas (inim)ressurssi mitmete keskuste tegelikuks toimimiseks on piisavalt või kuidas neid multikeskusi linnaruumiliselt toimima panna?

SOTSIAALSESSE SITUATSIOONI KODEERITUD MONO- FUNKSIONAALSUS

Viimsi elanike rahvastikupüramiidis domineerib tugevalt 30-39 aastaste rühm. Selline ühekülgusus ealises läbilõikes tingib osalist ühekülgust ka teenuste vajaduses ja peegeldub ka (avaliku) ruumi kasutamises. Ajalises lahutuses tähendab see ruumile esitatud ootuste muutumist, seetõttu nihkub rõhk ruumi rikkalikkuselt funktsionaalsele ümberkohandamisele.

Kokkuvõtvalt otsib foorum nutikaid lahendusi looduse ja kultuuriliste kihistuste kasutamiseks, loomaks Viimsi vallale tugevat keskust, mis toimiks mitmekesise elukeskkonnana.

Arvudes:

Viimsi valla elanike arv on 16 483

Haabneemes on 1400 elanikku ruutkilomeetri kohta

Viimsi alevikus on 1000 elanikku ruutkilomeetri kohta

Kolmveerand valla elanikest käib tööl väljaspool valda

other hand, when we view the system of linear connections in Haabneeme – the beach, Lubja limestone bank, the car traffic-based development occurring along Randvere tee and the abovementioned historical axis between these areas, then its continuation through the Keskuse plot in the direction of Miiduranna and Viimsi township as an analogous linearity would appear to be in harmony with the area's internal soft logic.

It appears that a system of multicentres is taking shape without clear intervention. But in the case of small towns it is particularly salient to ask whether there are enough (human) resources for such multiple centres to actually be functional.

MONOFUNCTIONALITY ENCODED INTO A SOCIAL SITUATION

The 30-39 age group is clearly predominant in the population pyramid. Such a predominance in demographic structure also leads to a lack of diversity in the need for services and is reflected in the use of (public) space. Over time, this means changes in the expectations set for the space, and thus the emphasis is shifted on to lavishness of the space to functional adaptation.

To sum up, this forum is searching for clever solutions for using the natural and cultural layers in order to create a strong town centre for Viimsi municipality that would serve as a diverse living environment.

The area in figures:

The population of Viimsi municipality is 16 483

Haabneeme has a population density per km² of 1400.

Viimsi township has a population density per km² of 1000.

Three-fourths of the municipality's population work outside the municipality.

335



335

LINNATEKKE PROTSESS

Inimeste Tallinnast Viimsisse kolimine ei ole valla (poliitilise) tegevuse põhjus, see on riigi poliitiline probleem.

Linnaümbruse valdade puhul on võimalik, et inimesed, kes valda massiliselt kolivad, võivad vallale tuua rohkem rahalisi kohustusi kui makse.

Mõne aja pärast võivad elanikud hakata kolima tagasi Tallinna, kui me Viimsit väärtuslikuks linnaks ei muuda. Noored kasvavad üles ja noored professionaalid eelistavad elamiseks (Tallinna) kesklinna.

Kasutame Soomes terminit „*sleeping sprawl*“ – need on piirkonnad, kus on võrdlemisi suur tihedus, aga pole väärtuslikku avalikku ruumi. Inimesed ei löö end välja minnes isegi üles.

Viimsis ei ole kultuuritoodangut, mis pakuks Tallinnale konkurentsi. See on probleemiks. Viimsi on vahetult Tallinna külje all, distantsilt oleks lihtsam oma kultuuri ja imago luua. Mis oleks Tallinna kesklinna ja Viimsi vahe? Meil on põhimõtteliselt lahendada brandimise ülesanne.

336 Siin otsitakse suurt ideed Viimsi muutmiseks. Ma haaraks sellest kinni – üks Viimsi võimalusi on Tallinna lahe vesikond ja arendamata piirkond Miiduranna sadama juures. Kindlasti võiks olla ühendus Miiduranna ja kesklinna sadama vahel. Äkki peaksime foorumi teema "väikelinn Viimsi" asemel rääkima suurlinn Viimsist?

Siin oli Concordia Ülikool. Unistan kontorite linna asemel ülikoolilinnast.

Tahtsime Mereakadeemiat siia, aga nad ei tulnud. Sellest kohast mõeldakse jätkuvalt kui maakohast.

Kui te tahate Viimsis ja Haabneemes midagi teha, siis olge ometi vallavalitsuses aktiivsed! Kuidas ei saa Bremilt räämas vara võõrandada? Ka elektroonikaga tegelev suurfirma ei tahtnud siia tulla, sest infrastruktuur ja ühendused on liiga nõrgad.

Kuidas tekitada kultuuritegevust ja töökohti? Kuidas hoida hästi teenivaid inimesi siin? Suvilahtis hakati loomestudiotele odavat pinda üürima, et kunstnike sinna meelitada. See bannaalne trikk koha elustamiseks toimib peaaegu alati. Siin on endiste tööstushoonete näol palju vaba võimsat ruumi, las kunstnikud kolivad sisse.

Viimsi peaks olema selline, et ka tallinlastel oleks põhjust siia tulla. Lühidalt on puudu kultuurist ja ühendustest.

VÄLJALÕIKEID TÖÖTOA ARUTELUDEST

Viimsi, 7.-8. september 2010

jaoks võiks ta olla rekreatsiooniala, siin on omapärane loodus. Tootmist siin vist arendada ei saa. Aga miks ka mitte õppe- ja teadusasutused, mis niiväga kellaajaga seotud pole ja infrastruktuuri tavapärasel tiptundidel vähem koormavad?

Huvitavad võimalused mere ja linna suhestamiseks on spetsiifilised ja puhtalt konkreetse arhitektuuri küsimused. Planeerimine ei garanteeri tingimata head arhitektuuri. Linnaga võib tegeleda kui maastikuarhitektuuriga.

PINGESTUS

Kaasaegne inimene ei tule ekstra ühtegi kohta, kui sellel pole väga spetsiifilist omapära. Viimsi on praegu nagu maailma lõpp.

Aga äkki Viimsi ongi
vaikne elukeskkond?

See on nägemus küll, aga kuidas vältida *sleeping sprawl*i vigu? Et meil ikka oleks avalikku ruumi, kus viibida, et Viimsi keskkond oleks väärtuslik ja nauditav?

See on esmajärjekorras olulisemaid küsimusi. Noh, võtame slogani „Viimsi – *more than bourgeois*...“ ja paneme klindile teksti „Viimsi? See on muidugi nali.

336

Suurema potentsiaaliga ongi just endine kalatööstuse ala, mis ühendab Randvere teed ja randa – sinna võiks teha uusi arendusi.

Mõned arvavad, et endisel kalatööstuse alal võiks keskus olla, aga see on liiga suur ala Viimsi keskuseks.

Võibolla on keskuse mõiste hetkel liiga pretensioonikas ja kunstlik? Ehk peaksime rääkima pigem tegevusliinidest?

Jõuame uuesti selleni, et Viimsi kuvand peaks olema ühtlasi selgem ja rikkalikum. Kui tahame, et tallinlastel oleks põhjust siia tulla, on tarvis korralikke ühendusi – ühendus trammiga, paadiga; lõpuks kasvõi ühendus Helsingiga. Selleks, et planeeringuline alusstruktuur hakkaks toimima ja maju kasvatama, on elementaarselt vaja korralikke transpordiühendusi.

Nõudlus ühistranspordi järele peaks reaalselt suurenema, et trammionistus tõsiseltvõetavaks muutuks.

Samas on Keila väiksem Viimsist ja neil on toimiv rongiühendus Tallinnaga.

Ühistransport ei saa tasuvusuuringust lähtuda. Viimsi vald võiks ju küll doteerida näiteks veetakso.

Ühel foorumil rääkisime Põhjaväilast. Selle väila vajadust püüti põhjendada Viimsi valla olemasoluga. Ka transpordivajaduse vähendamiseks oleks mõistlik luua siia rohkem tegevust, vähemalt lokaalne keskus.

Viimsis on märkimisväärsed ruumilisi kvaliteete, eriti looduslikke. Kuidas neid ära kasutada? Midagi monumentaalset rannas oleks hea, et seda kohta rõhutada. Ilmselt tuleks siin ka tegeleda praeguste alevike erinevate piirkondade kokkutraageldamisega. Leiame (ruumilised) potentsiaalid, mida saaks Viimsi erinevate identiteetide tugevdamiseks rakendada.

RAND UHKELDAMISRUUMINA

Rand on siin kõige tähtsam. Kui otsite midagi lisaks elitaarsele magalale, siis tehke oma rand eriliseks.

Peaks mõtlema, kuidas Viimsile iseloomulikke kohti arendada. Ma ei räägi multitsentrilisusest, vaid ikkagi sellest, et siin oleks erinevaid iseloomu. Kus on rannaga seotud restoranid, moepoed ja muu taoline?

Tõsi on, et ranna juures on tohtu avaliku ruumi potentsiaal. Tallinna

Osaliselt elavadki siin inimesed, kes ei taha elada linnas.

Aga inimesed tahavad teenuseid.

Samas on siia viimase kümnendi jooksul kolunud arvestatav osa elanikest, kel pole Viimsiga mingit sügavat seost, nad on küllaltki paindlikud muutustega kaasa tulema. Kui neile pakutakse linna, siis seda nad ka tarbivad.

On väga oluline, et see koht leiaks oma näo, mis teda teistest Läänemere äärestet rannaga äärelinnadest eristaks. Tulevikku on raske vormida, aga sellistel hetkedel nagu praegu tuleb seda katsuda teha ja tegeleda väga üldiste küsimustega.

Viimsi võimalus Tallinnast erineda oleks korralik avalik ruum. Selleks on siin võimalust. Vana tööstusala on siis tohtu. Peaksime tabama selle õige kohaliku skaala, kuidas arenevat linnaruumi, funktsioone ja tegevusi struktureerida, kuidas see ala pingestada.

Linna muutumine ei tulene tänavastruktuuri muutmisest, vaid sündmustest. Siin ei ole vastuolu, et Viimsi võiks olla elamuala ja samas linlik. Siia on vaja pinget ja aktiivsust.

**PROCESS OF THE
EMERGENCE OF A TOWN**

The fact that people are moving out of Tallinn to Viimsi is not the reason for the (political) actions of the rural municipality, it is the national government's political problem.

In the case of rural municipalities in the immediate surroundings of the city, it is possible that people who move en masse out of the city and into the rural municipalities may bring more financial obligations to the rural municipality than tax revenue.

I think that in time, residents may start moving back to Tallinn if we do not turn Viimsi into a town of value. The young people are growing up and young professionals prefer to live in (Tallinn's) city centre.

We use the term "sleeping sprawl" in Finland. These are areas with a relatively high density but with no public space of value – people do not even dress up when they go out.

There is no cultural output in Viimsi that could compete with Tallinn, and that is a problem. Viimsi is right beside Tallinn. In terms of distance, it would be easier to create its own culture and image. What would be the difference between Tallinn's city centre and Viimsi? Our assignment basically is to figure out a brand for the town.

It seems to me that here we are looking for a grand idea for transforming Viimsi. I would like to expand on that – one of Viimsi's opportunities is the catchment basin of the Bay of Tallinn and the undeveloped area near Miiduranna Harbour. There definitely should be a connection between Miiduranna and the city centre harbour. Perhaps instead of the forum theme "small town Viimsi" we should talk about big city Viimsi?

Concordia University was here. I dream of a university town instead of a town of office buildings.

We wanted to get the Estonian Maritime Academy to move here but they did not come. This location is still thought of as a rural locale.

If you want to accomplish something in Viimsi and Haabneeme, then be active in your rural municipal government! Why can't deteriorated property be expropriated from the Brem real estate firm? A large electronics firm did not want to move here either because the infrastructure and connections are too weak.

How can cultural activity and jobs be generated? How can people who earn good salaries be kept here?

EXCERPTS FROM WORKSHOP DISCUSSIONS

Viimsi, 7-8 September 2010

Vacant space in Suvilahti started being rented cheaply to creative studios in order to attract artists. This kind of banal trick to invigorate a location practically always works. There is plenty of terrific vacant space here in former industrial buildings. Let's let artists move in.

Viimsi should be the kind of place where Tallinners would have reason to come. In short, it lacks culture and connections.

The former fish processing industrial territory here is the one place with the greatest potential. It connects Randvere Road and the beach; this is where new developments could be implemented.

Some think that the town centre could be developed there, but that territory is too big to serve as the centre of Viimsi.

Perhaps that concept of a town centre is too pretentious and artificial at the moment? Perhaps we should instead talk about lines of activity?

Again we arrive at the idea that Viimsi's image should also be clearer and more abundant. If we want Tallinners to have a reason for coming here, proper connections are needed – connection by streetcar, and by boat; there could ultimately also be a connection to Helsinki. In order for the planned fundamental structure to start functioning and producing buildings, it is elementary that proper transportation connections are needed.

Demand for public transportation should increase in real terms before that streetcar dream can be taken seriously.

At the same time, Keila is smaller than Viimsi and they have a functioning train connection with Tallinn.

Public transportation cannot use profitability studies as a reference point. Viimsi Rural Municipality definitely could subsidise a water taxi, for instance.

We talked about the Põhjaväil at one of the forums. The existence of Viimsi Rural Municipality was used in attempts to justify the need for this Väil. It would make sense to create more activity here in order to simultaneously reduce the need for transportation, at least a local centre.

Viimsi has remarkable spatial qualities, especially the qualities of its natural setting. How can they be used? Something monumental on the beach would be good in order to emphasise that location. The stitching together of different districts of the existing hamlets should probably also be dealt with. We find (spatial) potentials that could be applied to strengthen Viimsi's various identities.

THE BEACH

The beach is the most important location here in my opinion. If you are looking for something in addition to an elite residential area, then make your beach special. We should think about how to develop things that are characteristic of Viimsi. I am not talking about multiple centres here. Instead,

there should be different characters here. Where are the restaurants, fashion shops and other such establishments connected with the beach?

It is true that the potential of the public space near the beach is immense. It could be a recreational space for Tallinn. There is a distinct kind of natural setting here. Production and manufacturing probably cannot be developed here. But why not educational and scientific institutions that are not so very dependent on the time of day and encumber the infrastructure less during the usual rush hours?

Interesting possibilities for relating the sea to the city are specific and purely questions of specific architecture. Planning does not unconditionally guarantee good architecture. The city can be dealt with in terms of landscape architecture.

Contemporary people will not go out of their way to come to any place if it does not have a very specific character. Viimsi is presently like the end of the world.

But maybe there really is a quiet living environment in Viimsi?

This is a vision indeed, but how can the mistakes of sleeping sprawl be avoided? So that we would still have public space where to spend time, so that Viimsi's environment would be enjoyable and of value?

Some people live here who do not want to live in the city.

But people want services.

At the same time, a considerable part of the population has moved here over the past decade and has no deep-seated connection with Viimsi. They are quite flexible to go along with changes. If they are offered a city, then they will use it.

It is very important that this place finds its identity that would distinguish it from other suburbs with a beach on the shores of the Baltic Sea. It is difficult to shape the future but at such moments, this should be attempted and very general questions should be dealt with.

In my opinion, proper public space would be Viimsi's opportunity to differ from Tallinn. There is the opportunity for this here. The old industrial area here is immense.

Transforming the city does not derive from changing the street structure but rather from events. There is no contradiction here. Viimsi could be a residential area as well as being urban. Tension and activeness are needed here.

VÄIKELINN VIIMSI?

Veljo Kaasik



Kirovi kaluri-kolhoosi planeering pärineb algselt 1968. aastast, makett fotol kujutab planeeringut koos 1970ndatel tehtud muudatustega. Planeeringu autorid arhitektid Rein Veber, Rein Hansberg ja Ado Eigi, üldidee autor arhitekt Tõnu Mellik.

First planning project of Kirov's collective farm originates from 1968, model on photo depicts the planning with changes implemented in 1970ies.

Authors of the project are architects Rein Veber, Rein Hansberg, Ado Eigi and Tõnu Mellik.

(Allikas: Rannarahva Muuseum / Source: Museum of Coastal Folk)

338

Viimsi, konkreetsemalt Viimsi poolsaart hõlmava samanimelise valla keskmeks oleva Haabneeme aleviku probleemistik oli käesoleva linnafoorumite tsükli kaheksanda ja ühtlasi viimase foorumi teema. Kokkusattumisena või kavatsuslikult käsitles eelmine foorum Tallinna temaatikat („Kadriorust Maarjamäele“) kohas, kus planeeringu looduslik-ruumilised dominandid olid samad, mis Viimsi puhul – sama Tallinna lahte ääristav mererand ning erakordselt jõuline klindiastang. Kuid ühel puhul tõi see planeeringusse reserveeringu veel defineerimata, kuid ülelinnalise tähtsusega klindi kogu kõrgust haarava suurobjekti näol, teisel juhul asula (või tulevase väikelinna) kammerlikuma subordinatsiooni näol võimsa looduse suhtes. Tegelikult arvan, et ettevatsematuna, vaid foorumi tulemusena suudeti jõulise käigu – klindi ülemise ja alumise platoo sidumisega – anda kohale eeldused uueks hingamiseks. Seega oli Viimsi problemaatikale lähene misel antud jõuline eeltakt. Eeltakt, mis lõi taseme, pidi võimaldama samade algelementidega, kuid Viimsi puhul ikkagi teistsugust situatsiooni näha ja käsitleda erinevalt. Tegemist ei olnud enam Tallinna linnaga, aga millega siis?

Nagu öeldud, on vahetud geograafilised dominandid sarnased, ning ehkki ranna ja klindi vahemaa Haabneemes on suurem, on ettevõtjate surve nii elamuehituse kui ka tulutoova kaubanduse jms funktsioonide arendamise näol (seega ka surve kohalikule maastikule) veelgi jõulisem.

TEAME, ET SENI ON TEGEMIST OLNUD EESTI KÕIGE KIIREMINI ARENENUD ELAMUEHITUSPIIRKONNAGA NING SEDA SEIRAVA SOTSIAALOBJEKTIDE VÕRGU (JÄREL)TEKKIMISEGA.

Asjadest ette ruttavalt toon näite, et äärepealt olekski klindialune maariba, kus praegu asuvad koolid ning lasteaed, üleni täis ehitatud eri arendajate kakofoonilisi elamumustreid. Detailplaneeringud olid juba olemas, kuid tavapärane eestilik planeeringuline valgala Haabneeme keskuse kõr-

SMALL TOWN VIIMSI?

Veljo Kaasik

The problems concerning Viimsi, or more specifically the hamlet of Haabneeme that is the centre of Viimsi Rural Municipality that includes the peninsula of the same name, were the theme of the eighth and last forum of this cycle of urban forums. Coincidentally or by design, the previous forum examined subject matter related to Tallinn (From Kadrioru to Maarjamäe) in a location where the central natural and spatial attributes are the same as in the case of Viimsi – the seashore that skirts the same Bay of Tallinn and an exceptionally powerful clint terrace. Yet in one case, this brought a reservation into the plan in the form of an as yet undefined large-scale object encompassing the entire height of the clint, which in turn is of city-wide importance, while in the other case, the reservation came in the form of a smaller scale subordination of the settlement (or future small town) in relation to powerful nature. Actually, I believe that this was not pre-planned, rather that it was only as the result of the forum that the participants were capable of giving a powerful impetus – the connection of the upper and lower plateaus of the clint – to the advantages of the location for renewal. Thus a strong preliminary platform was provided for the resolution of Viimsi's problems. That created the level and with the same original elements, it was supposed to make it possible to see a different situation in the case of Viimsi and to treat it differently. This was no longer the City of Tallinn, but what was it then?

As has been stated, the immediate geographical dominants are similar and although the distance between the seashore and the clint is greater in Haabneeme, the pressure from entrepreneurs for the development of residential construction as well as profitable commercial activity and other such functions (thus pressure on the local landscape as well) is even greater.

We know that this has thus far been the residential construction area that has developed the fastest in Estonia and that a network of social objects that monitor it has emerged (in its wake).

Hurrying on ahead, I would like to point out an example that the strip of land below the clint

338

where schools and a kindergarten are presently located was on the verge of being completely built-up and covered by cacophonous patterns of residential developments by different developers. The detailed master plans had already been drawn up but the usual Estonian-style planning catchment area beside the centre of Haabneeme was successfully thwarted back then. The people that are knowledgeable about it consider the circumstance that the above-mentioned social objects have been built there leaving the foot of the clint partially open to be an achievement. Thus the set of problems associated with the Maarjamäe clint are somewhat similar to the corresponding situation in Haabneeme. Yet to be honest, the further development of Haabneeme also has its advantage, especially in the area considered to be its centre. And that advantage lies in the planning history of Haabneeme up to the present. The existence of this planning history and its contemporary interpretation were the main elements that made the work of the Viimsi forum logical, creatively smooth and also bore results.

This is an area of settlement with a relatively short (about 50 year long) history. The previous plans for the area remain on file, which is rather exceptional in our conditions, and the quality of both the planning and the buildings that have been built has also been exceptional considering the drabness of the Soviet era.

The possibility of Haabneeme applying for small town status was expressed at the Viimsi forum – this would be the first time in Estonia that a settlement built on recent farmland would now have the potential for being declared a town.

Of course we know that the reason this kind of situation could emerge was because it was the central settlement of the Kirov model collective fishing farm, which had special status in the ESSR.

The plan of that time for the area of the centre resembles the aspiration of its authors regardless of the recent analogy to the modernistic experiments of European cities in the 1920's and 1930's,

which would have appeared rather bleak had it been implemented in that way. Regardless of that, the vigorous clarity of the functional zoning of this tract of land must be acknowledged.

val suudeti omal ajal ära hoida. Asjaolu, et seal on klindi jalomit osaliselt avatuna jättes rajatud eelnimetatud sotsiaalobjektid, peavad asjassepuhendatud saavutuseks. Seega on Maarjamäe klindiga seonduv probleemistik mõneti Haabneeme vastava olukorraga sarnane. Kuid tõe au andes on Haabneeme edaspidisel arendamisel, eriti tema keskuseks peetaval alal, ka oma eelis. Ja see eelis peitub Haabneeme senises planeerimisajaloos. Selle planeerimisajaloo olemasolu ning tänapäevane tõlgendamine olid peamised elemendid, mis tegid Viimsi foorumi töö loogiliseks, loominguiliseks sujuvaks ning ka tulemuslikuks.

Tegemist on suhteliselt lühikese (umbes 50-aastase) ajaloo asumialaga, mis meie oludes võrdlemisi erandlikuna on varustatud eelnevate planeeringutega ning erandlik on olnud ka ajastu üheülbalisust arvestades nii planeeringu kui ka rajatud hoonestuse kvaliteet.

VIIMSI FOORUMIL KÕLAS HAABNEEMELE VÄIKELINNA STAATUSE TAOTLEMISE VÕIMALUS – SELLEGA OLEKS EESTI TINGIMUSTES TEGEMIST ESMAKORDSELT HILJUTISELE PÕLLUMAALE RAJATUD ASULAGA, MILLEL ON NÜÜD LINNAKS KUULUTAMISE POTENTSIAALI.

Muidugi me teame, et selline olukord sai tekkida ENSV-s eristaatust omava Kirovi-nimelise näidiskalurikolhoosi keskasulaks olemise tõttu.

KESKUSALA OMAAEGNE PLANEERING MEENUTAB AUTORITE TAOTLUSTEST HOOLIMATA 1920. JA 1930. AASTATE EUROOPA LINNADE MODERNISTLIKE EKSPERIMENTIDE HILISANALOOGI,

mis sellisena realiseerunult oleks küllaltki kõledana mõjunud, kuid sellest hoolimata tuleb tunnustada maa-ala funktsionaalse tsoneeringu jõulist selgust, mis aastal 2010 on heaks, hästiloetavaks baasiks järgnevate sammude tegemisel. Juhus või mitte, kuid tuleb tunnistada, et omal ajal valitud maa-ala keskuse pindala võiks praegu 16 000 elanikuni kasvanud administratiivüksuse urbaanse keskuse loomiseks olla piisav. Loomulikult on nüüdseks aeg korrektilise teinud nii funktsioonide muutumise kui ka kruntide skandaalse erastamise läbi. Tuleb silmas pidada, et heade eeldustega olukorra mahamängimine tulevikus, seda eriti keskuses asuvate erastatud territooriumide tõttu ei ole sugugi veel välistatud. Loodevastasti on foorum suutnud tekitada positiivsema potentsiaali edaspidistele arengutele.

Majanduslikult-geograafiliselt koosneb praegu



Vaade kolhoosi keskusele, 1980.
The collective farm centre, 1980.

(Foto/Photo: Pavel Kuznetsov
Allikas: Rannarahva Muuseum / Source: Museum of Coastal Folk)



Vaade laste mänguväljakule kolhoosi keskuses, 1980.
Playground in the centre of collective farm, 1980.

(Foto/Photo: Pavel Kuznetsov
Allikas: Rannarahva Muuseum / Source: Museum of Coastal Folk)



Vaade kolhoosi staadionile, 1980.
Stadium of the collective farm, 1980.

(Foto/Photo: Pavel Kuznetsov
Allikas: Rannarahva Muuseum / Source: Museum of Coastal Folk)

Viimsi valla keskusala määratletav (ja rahvasuus Viimsiks kutsutav) osa kolmest üksusest: Haabneeme alevikust (kunagise Kirovi nimeline näidiskalurikolhoosi keskus), Viimsi alevikust (kunagine Pirita lillekasvatussuvhoosi keskus) ning Miiduranna sadamaalast (kunagine Nõukogude armee allveelaevade kütusebaas, Kirovi kolhoosi sadam, Miiduranna küla). Käesoleva foorumi arutlusteedest jäi välja Viimsi aleviku temaatika, küll aga tõusis jõuliselt esile Miiduranna sadam, tema seotus Tallinna lahe vesikonnaga ning Viimsi poolsaarega tervikuna. Foorumi urbaanse käsitluse peateemaks kujunes Haabneeme alevik. Valla edasise planeerimise seisukohalt peab nimetatud kolme erineva karakteriga ning looduslikult üksteisest eraldatud alast ja nende vastastikusest tõmbest olema väga teadlik, kuid praegusel etapil on võimalik ja mõistlik neid käsitleda ka eraldi.

7. ja 8. septembril toimunud foorum, nagu juba öeldud, kulges loogilise jadana, seisukohade selginemise suunas, olukorras, kus igaühel oli võimalik lisada tervikusse oma panus. Terviku moodustumisele aitas kaasa ka osavõtjate valik: Tallinna linnaarhitekt Endrik Mänd, Viimsi valla vanem arhitekt Haldo Oravas, Tartu linnaarhitekt Tiit Sild, arhitekt Kivi Sotamaa (USA-Soome), Viimsi vallaarhitekt Oliver Alver, arhitekt-urbanist Kalle Komissarov, kohalik elanik ning endine valla arhitektuurinõukogu liige Veljo Kaasik jt; moderaatoriks ning ühtlasi töögrupi liikmeks oli Toomas Tammis. Hariduse poolest analoogne, kuid ea ja ametiposti poolest erinev koosseis võimaldas probleemid fokuseerida nii olulisuse kui ka mõõtkava järgi.

KUI KÕIGE PROBLEEMSEMANA OLI LAUAL HAABNEEME EDASINE URBAANNE ARENG KOOS AVALIKU RUUMI TEKITAMISEGA, SIIS MIIDURANNA SADAMAALA TEMAATIKA VÕIMALDAS SEEKORD LUUA UUE REGIONAALPLANEERINGULISE DIMENSIOONI VIIMSI POOLSAARELE TERVIKUNA.

Miiduranna sadam.
Miiduranna harbour.

(Foto/Photo: Arne Maasik)

Tavapäraselt oleme harjunud Viimsit nägema Tallinna linnataguse tupikuna. Selle kuvandi muutmiseks mõtestati käesoleval foorumil Viimsi poolsaart Tallinna vesikonna äärse linnalise aglomratsiooni osana (Mänd, Oravas, Sotamaa), mille tippudeks on Paljassaare poolsaar (ehk Katariina kai koos Pikakari rannaga) ning Viimsi poolsaar (ehk Miiduranna sadam). Olgu öeldud, et Viimsi poolsaart ei käsitletud administratiivselt kokkusu-

Now in 2010, it is a good base that can be easily read for taking the next steps. Whether it is by chance or not, it must be acknowledged that the tract of land that was chosen back then could be sufficient for the creation of an urban centre of the administrative centre that has by now grown to the size of 16 000 residents. Naturally, time has made its adjustments by now in terms of changes in functions as well as through the scandalous privatisation of lots. It must be borne in mind that squandering a situation with good potential in the future is not at all precluded, especially due to privatised territories located in the centre. Hopefully the forum has managed to create more positive potential for future developments.

The part that can be defined as the area of the centre of Viimsi Rural Municipality (and which the people refer to as Viimsi) consists of three units, economically and geographically speaking: the hamlet of Haabneeme (the centre of the former Kirov model collective fishing farm), the hamlet of Viimsi (the centre of the former Pirita floriculture state collective farm) and Miiduranna Harbour (the former fuel base for Soviet Navy submarines, port for the Kirov collective farm, and the village of Miiduranna). The subject matter of the hamlet of Viimsi was not included in the topics of discussion at the present forum, yet Miiduranna Harbour vigorously came to the fore in terms of its connection with the watershed of the Bay of Tallinn and with Viimsi Peninsula as a whole. The main topic of the urban treatment of the forum turned out to be the hamlet of Haabneeme. From the standpoint of future planning, planners must be very aware of the above-mentioned three areas with different characters. They are separated from one another by nature and yet are mutually attracted to one another. Still, at the present stage it is possible and sensible to also consider them separately.

The forum that took place on 7-8 September, as has already been mentioned, proceeded as a logical sequence towards a clarification of points of view in a situation where everyone had the opportunity to make their contribution to the whole. The selection of participants also contributed to the formation of a whole: Tallinn's City Architect Endrik Mänd, Mayor of Viimsi Haldo Oravas (an architect by profession), Tartu's



City Architect Tiit Sild, architect Kivi Sotamaa (USA-Finland), Viimsi Rural Municipality Architect Oliver Alver, architect-urbanist Kalle Komisarov, local resident and former member of the rural municipality's architectural council Veljo Kaasik, and others; Toomas Tammiss was the moderator and also a member of the working group. This composition that was analogous in terms of education yet different in terms of age and official position made it possible to bring the problems into focus according to importance as well as scale.

While the future urban development of Haabneeme along with the creation of public space was the biggest problem on the agenda, this time the subject matter related to the Miiduranna Harbour area made it possible to create a new regional planning dimension for Viimsi Peninsula as a whole.

We are usually accustomed to seeing Viimsi as a dead end on the outskirts of Tallinn. In order to change this image, Viimsi Peninsula was interpreted at this forum as a part of the urban agglomeration that runs along Tallinn's watershed (Mänd, Oravas, Sotamaa), the ends of which are Paljassaare Peninsula (in other words Katariina Quay together with Pikakari Beach) and Viimsi Peninsula (in other words Miiduranna Harbour). Let it be said that Viimsi Peninsula was not considered as being administratively amalgamated with the City of Tallinn even though both belong to a common seashore zone.

Being part of the Bay of Tallinn watershed is a geographical fact. The logistical implications deriving from this should mutually enrich and complement both Tallinn and Viimsi.

The shoreline surrounding the bay can be pictured geographically as a pearl necklace. Known objects and harbours (and those mentioned in the introduction that are still unknown) that are important throughout the city and ultimately cross the administrative boundaries of Tallinn and arrive in Viimsi can be seen as pearls strung on that necklace. Logistically speaking, the harbours (Paljassaare-Miiduranna) should be mutually connected to create associations and Viimsi should also be seen as a possible cruise port to supplement the existing ports. The creation of such associations would create additional social and residential functions in the

landuvana Tallinna linnaga, ehkki mõlemad kuuluvad ühisesse rannikuvööndisse.

KUULUMINE TALLINNA LAHE VESIKONDA ON GEOGRAAFILINE FAKT, SELLEST TULENEVAD LOGISTILISED JÄRELMID VÕIKSID NII TALLINNAT KUI VIIMSI VASTASTIKKU RIKASTADA NING TÄIENDADA.

Geograafiliselt võib lahte ümbritsevat rannajoont kujutleda pärlikeena ning sellesse lükitud pärilitena näha ülelinnaliselt olulisi tuntud (ja sisesejuhatuses nimetatud ka veel tundmata) objekte ning sadamaid, mis lõpuks ületavad Tallinna administratiivpiiri ning jõuavad Viimssisse. Logistiliselt tuleks seoste loomiseks vastastikku ühendada sadamad (Paljassaare-Miiduranna) ning näha ka Viimssit võimaliku kruisiasamana täiendusena olemasolevatele. Selliste seoste loomine tekitaks Miiduranna sadamaalale täiendavaid sotsiaalseid ning elamisfunktsioone koos ettenägematuste reserviga. Ehkki sellised mõttarendused on ilmselgelt esialgsed, on võimalik potentsiaal ning selle arendused „lauale tõstetud“. Foorumil oli oluline sadamaarenduse loogiline „üldiselt üksikule“ lähenemine välja tuua, kuna see kujutab endast sisulist alternatiivi praeguse Milstrandi õlisadama omaniku toretsevalt forseeeritud, Tallinnale ärapanemise vaimust kantud plaanidele. Tegelikult omab suurehituse rajamise potentsiaali ka tühermaa sadama vahetus läheduses oleva neemiku tipus. Allakirjutanu suhtuks objekti võimalikku funktsiooni ning sümboltähendusse ettevaatlikult, et mitte langeda Milstrandi praeguse arendajaga samale lainele.

Kesksel kohal oli Viimssi foorumil Haabneeme aleviku planeering ning sellega seotud probleemistik. 1970. aastate planeering nägi ette staatilist keskasulat, selle elanike sisemise tarbimise näitelava. Hääbuvate kalurikülade elanikud ning piki rannikut tekkinud suvemajade rahvas justkui ei puutunud asjasse. Harv bussiliin Rohukülani ning veelgi harvem Randverre pidid rahuldama inimeste liikumisvajaduse. Nüüdseks on poolsaar eelkõige autoinimeste pärusmaa, seda nii poolsaare enda lõikes kui ka Viimssi asula ning Miiduranna suhetes oma pealinna Haabneemega. Tekkinud on ka Haabneemest lähtuvad poolsaare sisemised bussiliinid õpilaste ja pensionäride teenendamiseks, kuid asula dünaamika dikteerivad ülekaalukalt autoinimeste vajadused, st nende liikumistrajektorist lähtuv teenuste kontsentrat-

sioon. Seejuures on autoinimeste teedest ning liiklusmärkidest koosnev Haabneeme küllaltki erinev jalakäijate ruumikogemusest. Kui vaadata Haabneemest tehtud fotosid, näeme üksikmajadest koosnevat, haljaspuhmadega eraldatud vägagi antiurbaanset kogumit. Omaaegne staatika on saanud uued, autoinimeste kaubanduslikest vajadustest lähtuvad rõhuasetused ilma, et urbaansust, linnalikkust, avaliku ruumi tugevat kooslust oleks tekkinud. Vallaarhitekt Oliver Alver peab selle puuduse likvideerimist valla peamiseks ülesandeks. Foorumist osavõtjad (Sotamaa, Tammis) iseloomustavad Haabneeme füüsilisruumilist olekut „lapitekina“. Üldjoontes selline oli olukorra diagnoos ning baasolukord uuendusteks, mis arvestaksid tänapäevaseks keskasulaks olemisel nii autodega juurdepääsetavust ning läbitavust kui ka asula- (linna-) keskuse urbaansetena tajutavaid, jalgsiliikumise-mastaape.

Iga administratiivne elamisüksus peab sisaldama põhilisi vallaelanikke teenendavaid funktsioone ning Haabneemes ongi need koolide, lasteaedade, kaupluste, postkontori, polikliiniku jms näol tagatud. See on loomulik ja iseenesestmõistetav ning ei erista Haabneemet Eesti teistest analoogsetest, sama suurusjärku administratiivüksustest. Siiski ei ole Haabneeme päris tavaline administratiivüksus. Ta on Tallinna vahetus läheduses, Tallinnaga ühist lahte jagav ning Tallinnas tööl käivate kõrge sissetulekuga elanike asuala. Kas pelgalt teenendavate funktsioonide loend on ikka vastav seisusele?

Oma eriseisundi tõttu Tallinna jätkuna on Haabneeme omanud ja omab ka praegu urbaansuse taset tõstvaid funktsioone. See on kogemus, mida tasub Haabneeme linlikkuse arendamisel meeles hoida. Nimelt leidis 1990. aastate lõpul Haabneemes endale ulualuse Concordia Ülikool, USA luterlike ülikoolide keti Eesti haru. Laskumata rohkem asja sisusse võib öelda, et Concordia Ülikool omas kohalike jaoks akadeemilise õppeasutuse tunnuseid oma rahvusvaheliste õppejõudude ning üliõpilaste koosseisu näol.

ALEVIKKU OLI TEKINUD RAHVUSVAHELISE ÜLIKOOLI KAMPUS. HAABNEEMELE TÕI SEE TEENENDAVAD LISAFUNKTSIOONE, MIDA KASUTASID NII OMAD KUI VÕÕRAD. ALEVIK HAKKAS OMAMA SENIKOGEMATUT URBAANSET HÕNGU ILMA, ET ÜHTEGI HOONET OLEKS JUURDE EHITATUD. KUI SEE OLEKS OLNUD URBANISTIDE VÄLJAMÕELDIS, OLEKS SEDA VÕINUD TÄHISTADA

area of Miiduranna Harbour along with a reserve for unforeseen circumstances. Although these kinds of developments of lines of reasoning are obviously preliminary, the possible potential and its developments have been brought to the fore. It was important at the forum to call attention to the logical approach “from the general to the specific” in regard to the development of the harbour since it is essentially an alternative to the ostentatiously accelerated plans of the current owner of the Milstrand oil port that have been drawn up in the spirit of putting Tallinn in its place. Actually, the vacant land at the tip of the small cape in the immediate vicinity of the harbour also has potential for the construction of a large structure. The undersigned would relate with caution to the possible function and the symbolic meaning of such an object in order not to descend to the same wavelength of the current developer of Milstrand.

The plan for the hamlet of Haabneeme and the problems associated with it were at the centre of the Viimsi forum. The plan from the 1970's prescribed a static central settlement as the scene for internal consumption by the residents. The residents of the fishing villages that were gradually fading away and the people using the summer houses that had sprouted up along the shoreline did not seem to be relevant to this plan. The bus line to Rohuküla with infrequent service and the one to Randvere with even less frequent service were supposed to satisfy the people's transportation needs. By now the peninsula is the demesne of people with automobiles and this is true of the peninsula itself as well as the settlement of Viimsi and Miiduranna with its capital of Haabneeme. Bus lines servicing only the peninsula with their starting point in Haabneeme have been established to serve students and pensioners, but the needs of automobile drivers overwhelmingly dictate the dynamics of the settlement, that is the concentration of services based on their trajectory of motion. Thereat, Haabneeme, which consists of roads and traffic signs for automobile drivers, is quite different from the spatial experience of pedestrians. If we look at photographs of Haabneeme, we see a very anti-urban collection of detached houses separated by clumps of greenery. The static condition of former times has acquired new points of emphasis based on the commer-

cial needs of automobile drivers without the emergence of an urban environment or a strong community of public space. Rural municipality architect Oliver Alver considers the elimination of this drawback to be the main task of the rural municipality. Forum participants (Sotamaa, Tammiss) characterise the physical and spatial condition of Haabneeme as a “patchwork quilt”. Broadly speaking, such was the diagnosis of the situation and the base condition for renewal that in its present day role as the central settlement would take into account both accessibility by automobile and scales of the settlement (town) centre compatible with pedestrian movement that would be perceptible as being urban.

Every administrative residential unit has to contain the basic functions for serving the residents of the rural municipality and these are provided in Haabneeme in the form of schools, kindergartens, shops, a post office, an outpatient health care clinic, and other such facilities. This is natural and taken for granted, and does not distinguish Haabneeme from other analogous administrative units of the same size in Estonia. Nevertheless, Haabneeme is not an entirely ordinary administrative unit. It is in the near vicinity of Tallinn, it shares a common bay with Tallinn, and it is a residential district with high-income residents who go to work in Tallinn. Is it merely an enumeration of service functions or does it nevertheless correspond to content?

Due to its special situation as a continuation of Tallinn, Haabneeme has had and now continues to have functions that raise the level of urbanness. This is an experience that is worthwhile bearing in mind in developing Haabneeme's urbanness. Namely, Concordia University, the Estonian branch of an American chain of Lutheran universities, found a home for itself in Haabneeme at the end of the 1990's. Without getting into the details, it can be said that Concordia University had the attributes of an academic educational institution as far as local people were concerned in the form of its international lecturers and university students. The campus of an international university had sprung up in the hamlet. This brought Haabneeme additional service functions, which were used by both locals and non-locals. Without the construction of a single additional building, the hamlet began to acquire an urban feel that had

KUI ERIALAST SUURVÖITU.

Kuid Concordia Ülikool siiski kadus ning haabneemelased võisid tagantjärele kogeda, et nende keskus oli jäänud vaiksemaks ja igavamaks.

Tegelikult sai Haabneeme uue urbaansust tugevdava võimaluse – seekord spaa näol. Ja ka spaa tõmbas asulasse rahvusvahelist seltskonda. Spaa rajati kõikidele puhke- ja tervistusasutuste reeglitele mittevastavalt asula keskele, magistraaltee ning bussipeatuse lähedale. Kui ettepanek spaa rajamiseks oleks tulnud arhitektidelt (kelle hulka ka allakirjutanu end loeb) või urbanistidelt, siis oleksid need öelnud, et mere lähedal, metsaveerel oleks olnud selle õige koht. Kuid spaa külatajate kontingent, jagunedes nii keskealiste kui ka vanemaealiste vahel, vajab nimelt urbaanset keskust, kust nooremad poole tunniga Tallinna sõidavad, vanemad aga vabadel hetkedel Haabneeme poode külastades võõra maa elu-olu uudistavad. Küllap ka jalutuskäigud Viimsi mõisa kompleksis olevasse itaalia restorani Crocodillosse on näide euroopaliku kogemusega inimeste kvaliteeditajust. Olgu lisatud, et spaa kasutajaskonda kuuluvad ka kohalikud viimsilased.

Sellised, läbi juhuste tekkinud täiendfunktsioonid lisavad eeldusi asulast urbaansete karakteristikutega väikelinna tekkele.

URBAANSUST TOOTVATE LISAFUNKTSIOONIDE ENNETAV VÄLJAMÕTLEMINE EI KUULU SIISKI VIST EESTLASTE KUI NOORE LINNARAHVUSE TUGEVAMATE KÜLGEDE HULKA.

Haabneeme keskusele on iseloomulik tema suhteliselt väikesel territooriumil asuvate teenedusfunktsioonide laialipuistatus, mida omakorda süvendavad kasutuses mitteolevad eravaldused ning hooldamatult suureks kasvanud haljastus. Seetõttu on vallaarhitekti soov tekitada urbaanset ruumi keskuse hoonestuse tihendamise abil absoluutselt õige ja mõistetav. Jättes kõrvale eravalduste kasutuselevõtu juriidika, on nii mõnigi kord mahuliste arhitektide soov planeeringu kallale asudes tühemikud täis valada ning tänavad alles jättes leida koht linnväljakule – teiste sõnadega avalikule ruumile. Seda menetlust võiks ka plombeerimiseks nimetada. Taoline toimimine oleks loogiline ja mitte naeruväärne, kuid sellistele ootustele rajatud tulevikul ei ole eeldusi tähtsustada. Probleeme võib olla kruntide saamisega, investorite leidmisega ettevalmistatud ruumilise

struktuuri täitmiseks jne. Seetõttu, kui on soov niisuguse meetodi abil tihendamisele läheneda, tuleb seda teha esimeses staadiumis planeerija enda tarbeks ning tegelike planeerimisaluste tekitamisel loodud ideaalvariandist tagasi tõmbuda, jättes selle ideaalvariandi vaid teadmiseks. Nagu juba eelpool mainitud, leiti Haabneemegi puhul olemasoleva ruumilis-planeeringulise olukorra jaoks võtmesõna „lapitekk“.

TIHENDAMISE EELDUSTE LOOMISEKS TULEB LEIDA MAATRIKS, MIS MEELEVALDSELT EI VÄLJUKS „LAPITEKI“ MÄÄRATLUSEST. LAPITEKI OSADE MEELEVALDNE KOKKUKEEVITAMINE EI ANNA SOOVITUD TULEMUSI – LÜNKLIKUKS JÄÄB KESKKOND NIIKUINIIL.

Planeerija peab teatud hulka soovitavaid urbanistlikke ning mahulis-arhitektoonilisi vahendeid üheaegselt silme ees hoidma ning võimaluse avanedes püüdma neid oma maatriksisse süüta. Oliver Alveri pakutud keskuse tihendamise graafilist skeemi võiks lugeda eelkirjeldatud meetodi voolusängis olevaks.

Haabneeme keskuse arendusettepanekute seas kerkis foorumil päevakorda ka püüd nüüd ja edaspidi rakendada tihendamisel parimat võimalikku arhitektuuri (Sotamaa). Ettepanek ei ole ülearune, arvestades, et kohati esindabki Haabneeme hoonestus oma aja parimat. Selle ettepaneku sisu võiks seisneda ühest küljest silmapaistva(te) hoone(te) rajamises või siis hoonetes, mis lapiteki mustrit edaspidigi järgides suudaksid täiendavat linnalikku sidusust tekitada.

Haabneeme foorumit võib lugeda õnnestunuks. Õnnestumise esmaseks eelduseks on aga kohapealse visiooni olemasolu, markeerigu seda kasvõi soov (väike)linnaks saada. Visiooni raames omatakse õnneks ka loendit selle täitumiseks vajalikest instrumentidest. Visiooni omamine on seda hinnatavam, et Viimsi vald tervikuna on lähiminevikus kogunud dramaatilist elanikkonna kasvu, mis on valda koormanud vajadusega kasvule nii tehnilise kui sotsiaalse infrastruktuuri osas järele jõuda.

Haabneeme foorumi õnnestumisele aitas kaasa ka ruumilise keskkonna kavandamist valdav isikkoosseis, kes suutis kohapealse olukorra kaardistada, poolsaare olemuse mõttelist haaret laiendada ning visiooni täitumiseks struktuurilist selgust luua.

not been previously experienced. If this had been the invention of urbanists, it could have been celebrated as major professional victory. Yet Concordia University nevertheless disappeared and residents of Haabneeme could in retrospect experience that their centre had become quieter and more boring.

Haabneeme actually gained a new opportunity for strengthening its urbanness – this time in the form of a spa. And the spa also attracted an international contingent to the hamlet. The spa was built in the middle of the settlement near the arterial road and the bus stop in contradiction of all the rules for recreational institutions and sanatoriums. If the proposal for building the spa would have come from architects (which the undersigned also considers himself to be) or from urbanists, then they would have said that the right place for it is near the sea at the edge of the forest. Yet the contingent of visitors of the spa, including a high proportion of middle aged and more elderly persons, required precisely an urban centre, from where younger people drive to Tallinn in half an hour while older people peruse the conditions of life in a foreign country by visiting Haabneeme's shops during their free time. Surely walks to the Italian restaurant named Crocodillo located in the Viimsi manor complex are an example of the perception of quality of people with European experience. Let us add that local Viimsi residents also visit the spa.

These kinds of supplementary functions that have come about by chance add qualifications for the transformation of the hamlet into a small town with urban characteristics.

Devising additional functions beforehand that produce urbanness is probably nevertheless not one of the strong suits of Estonians as a relatively recently urbanised people.

Characteristically of the centre of Haabneeme, its service functions are scattered over its relatively small territory. This, in turn, is intensified by privately owned properties that are not in use and overgrown greenery that is not looked after. Thus the wish of the rural municipality architect to create urban space by densifying the building cover in the centre is absolutely correct and understandable. Ignoring for the moment the jurisprudence involved in the utilisation of

private property, volume architects more often than not want to fill up the gaps and find a place for the city square – in other words, for public space, while leaving the streets in place when they start working on plans. The procedure could also be referred to as applying fillings. Operating in this way would be logical and not ludicrous but a future founded on these kinds of expectations is not likely to come to pass. There may be problems in acquiring lots, finding investors to fill the prepared spatial structure, and so on. Thus if the aim is to approach densification using this method, the plan should be made for the use of the planner himself in the first stage, and the planner should retreat from the ideal version created when the actual basis for planning is created, leaving the ideal version only for his own reference. As has already been mentioned, the key word “patchwork quilt” was found to describe the spatial planning situation existing in Haabneeme.

In order to create the conditions for densification, a matrix has to be found that would not arbitrarily depart from the “patchwork quilt” definition. The arbitrary welding together of parts of the patchwork quilt will not produce the desired results – the environment will continue to have many gaps anyway.

The planner has to bear a certain amount of desirable urbanist and volume-architectonic means in mind simultaneously and when an opportunity arises, to try to feed them into his matrix. The graphical scheme for densifying the centre proposed by Oliver Alver can be considered compatible with the method described above.

The aspiration to implement the best possible architecture in densification now and in the future (Sotamaa) also emerged on the forum agenda among the development proposals for the centre of Haabneeme. This proposal is not superfluous, considering that some of the buildings in Haabneeme do indeed represent the best of their era. The content of this proposal could on the one hand lie in the erection of a visually striking building or buildings or then in buildings that, in following the patchwork quilt pattern in the future as well, would be capable of creating additional urban coherence.

The Haabneeme forum can be considered a

REPLIIK

Kaja Pae ja Veljo Kaasik

Kaja Pae: Mulle jäi Teie artiklist silma tõdemus, et „Urbaansust tootvate lisafunktsioonide ennetav väljamõtlemine ei kuulu siiski vist eestlaste kui noore linnarahvuse tugevamate külgede hulka.“ Hetkel on riigiplaneeringu kontekstis käimas arutelu Eesti üldise asustuskorralduse üle. Välja on pakutud iseloomustada ja käsitleda Eesti asustust kui „haja-urbaanset“. See tähendaks ideaalis väiksemate asumite rolli ja omanäolisuse tugevdamist. Samas tuleb tunnistada, et see mõiste kätkeb teatavat vastuolu. Linna ressursiks on tihedus, väikestes asulates see päris nii ei ole. Käitun siinkohal võrdlemisi veidralt ja püüan osaliselt mõistet tähendusega täita. Mis see hajali urbaansus ikkagi olla võiks? Linnafoorumid kujutasid endast teatavat sorti Eesti linnade uuringut, väiksematest asumitest jõudsid sedapuhku uurimise alla ainult Rakvere ja Viimsi. Kuidas, milliste meetodite või lähenemiste abil meie väikeste linnade ja alevikega tegeleda, et võiksime rääkida nende omanäolisuse ja ruumilise kvaliteedi tõusust?

Veljo Kaasik: Tooksin ühe endale värske näidete jada. Olen ise elanud vaid kahes kohas: esimese poole elust Tallinnas Terase tänaval ning hiljem vaid Viimsis. Teatava küllastuse ajal hankisin tänavu suveelamise Loode-Eestisse mere ja metsa lähedusse. Käin aga kord nädalas oma uues pealinnas Haapsalus, kuna on asju ajada. Tunnen Haapsalut varasemast hästi, mul oli NSVL-i ajal seal objekt ning hiljem ka tudengitöid, nt holmidel. Iga kord peale objekti külastust ning bussiga kojusõitu jõin ETKVL-i keskuses klaasi(!) kohvi ning sõin ühe ekleeri. Ekstra olin käinud ka kirikuks sisustamata Toomkirikus Kaljuste koori kontserdil.

Praegu on kunagise kaubamaja ümbrus kõvasti volüümi ja funktsioone ning seega tihedalt **inimesi** juurde saanud. Seal on poed (ka hea raamatupood), advokaadid, maaklerid, pangad, Elion, EMT. Seal saalivad ning teevad jalgrattarikke vene keelt rääkivad poisiklutid, kes ilmselt, kui jäätiseostmine välja arvata, eelloetletud funktsioone ei tarbi. Ka ei käi nad kõrgekvaliteedilisel vanamuusikafestivalil. Kuid nad vajavad tüüpilist *culture of congestion*'it¹ nagu ka naine, kes sel jalutab ning huilgab aeg-ajalt, ise võidukalt ringi vaadates. Tühjal tänaval ei oleks huilgami-

sel mõtet. Ning ilmselt iga planeerimislik samm, mis seda kuhjatise kultuuri lahustab, hajutab ning tükeldab, tuleb avalikule ruumile kahjuks. Ka mul on meeldiv Haapsalus käia, ehkki minu rajad seal päriselt ei ühti haapsalulaste omadega. Need mu oma rajad ei ole mingid „salakohad“, kuid on mingis mõttes samuti kvaliteeti sisaldavad, näiteks üks väga hea kohviautomaat, mis alles hiljuti Pariisist Haapsallu jõudnud.

Kui olin siinse äsjase jutu Teile ära saatnud, istusin autosse ja sõitsin minema. Teel aga tuli pähe veel üks lause: Haapsalu kaubanduskeskuse juurde saab hõlpsasti jala, jalgrattaga ning **autoga** (parkimine tasuta). Eesti väikelinnade puhul on iga ideoloogiline või administratiivne **autoga juurdepääsu** tõkestamine destrukttiivne tegevus.

¹ *Culture of congestion*i [ülekülluse kultuur] mõistet on kasutanud Rem Koolhaas. Teatava tiheduse puhul hakkab keskkond kiiresti katalüüsima oma elustiili, seda võib kohata näiteks tänapäeva suurlinnades – toim.

success. The first prerequisite of success, however, is the existence of a local vision, even if it delineates the desire to become a (small) town. The framework of the vision fortunately also contains an enumeration of the instruments necessary for its materialisation. Having a vision is all the more appreciable considering that Viimsi Rural Municipality as a whole has experienced dramatic population growth in recent history, which has burdened the rural municipality with the need to catch up to that growth in both technical and social infrastructure.

The participants in the Haabneeme forum contributed to its success by their familiarity with planning spatial environments and their capability to map out the local situation, expand the conceptual scope of the nature of the peninsula, and create structural clarity for the materialisation of the vision for the locality.



347

347



348

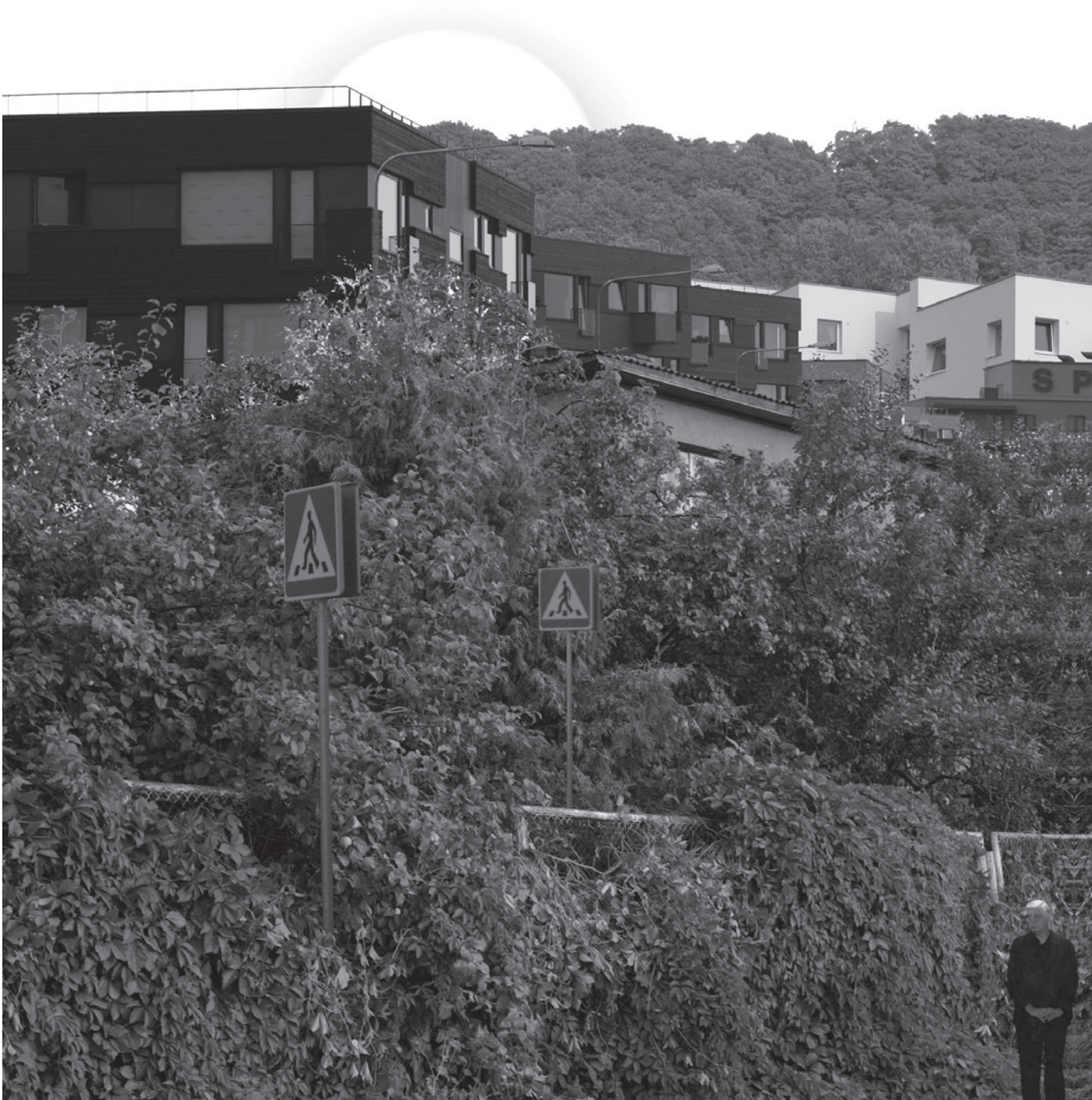


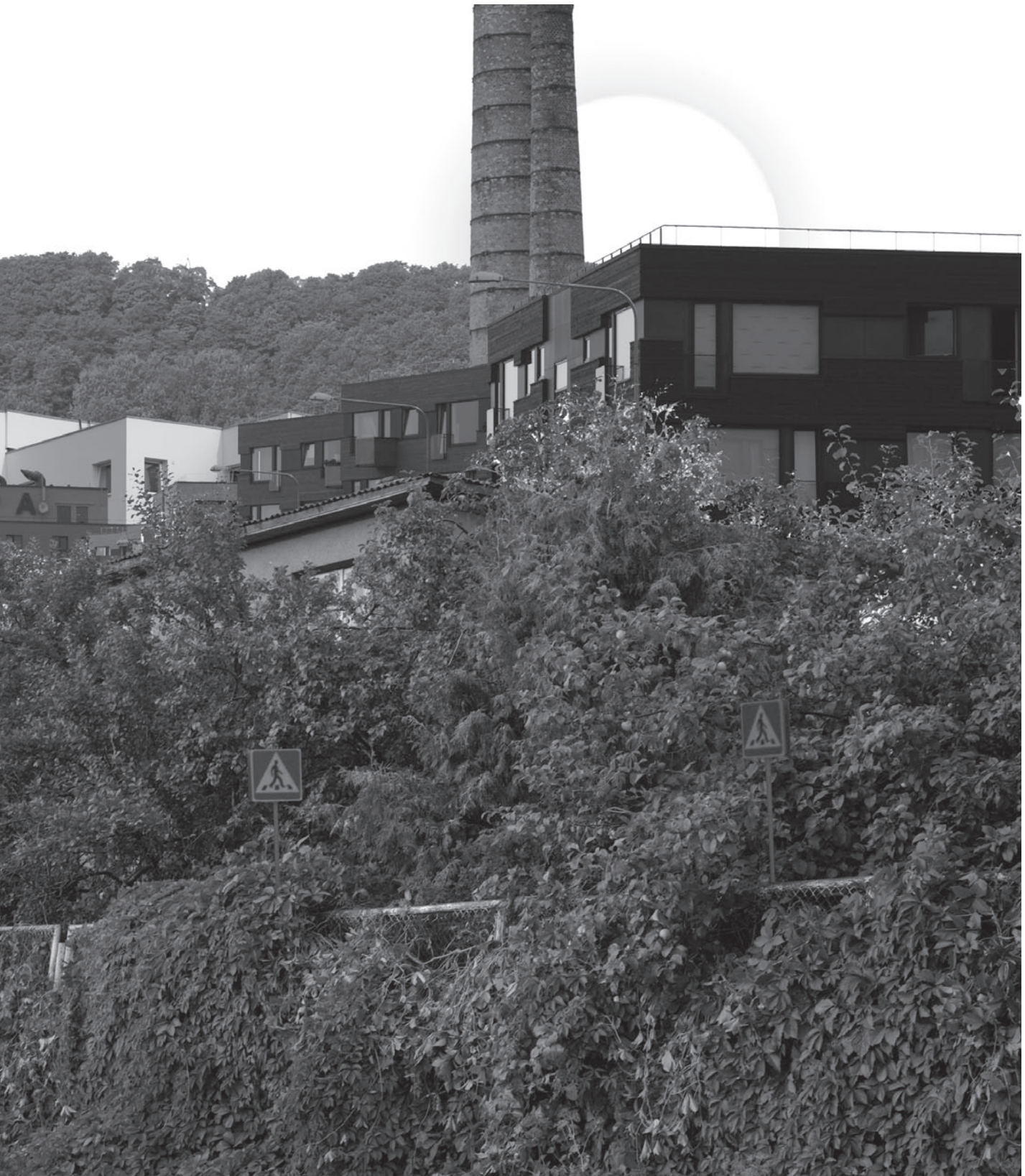


Foorumil käsitleti Tallinna lahte kui üht suurt Viimsi võimalust oma identiteeti kujundada. Arutati võimalusi Miiduranna sadama ühenduste loomiseks alates veetakso ühendusest Tallinna kesklinnaga kuni püsiühenduste võimalikkuseni Skandinaaviaga. Viimsi ranna arendamine aitaks luua suure potentsiaaliga avalikku ruumi ja väldiks Viimsi muutumist elitaarseks magalaks.

The Forum considered the Bay of Tallinn as a great opportunity for Viimsi to shape its identity. The possibilities for creating connections to Miiduranna Port were discussed, ranging from a water taxi connection to Tallinn's city centre all the way up to the possibility of permanent connections to Scandinavia. The development of Viimsi Beach would help to create public space with great potential and would prevent Viimsi from becoming a "sleeping sprawl".

350





TALLINNA LAHT KUI VÕIMALUS – TALLINNA LAHE PÄRLIREE

*Tallinna laht ääres on palju voolava
ideoloogiga inimeste jaoks, mille kõrval
on olemas sadamad*

352

VIIMSI POOLSAARE RANNAKÜLA

*Töötada tuleks poolsaare
rannajoone elustitundiga*



HAABNEEME PIIRKONNAD

- 1 RAND
- 2 ENDINE KALATÖÖSTUS
- 3 ENDINE KOLHOOSIKESKUS
- 4 TEENUSED
- 5 KLINT
- 6 PARK
- 7 OLOL TÖÖSTUS
- 8 SADAM
- 9 KORTERMAJAD
- 10 ERAMUD

354



VIIMSI JA HAABNEEME LAPITEKK

Lapitekk kui linnaundel
ühe osana Tallinna labe pärtikeest.

Et vältida Haabneeme heterogeenset, uuustumist,
tuleks säilitada erinevate piirkondade erisust,
mis annab linna üheks eelduseks.



LINNA KESKALA JA VÕIMALIKUD ARENDUSED

*Jala käitlari kohalik keskus
kõik vahemaad max 500m*

- 1 uus terminal*
- 2 uus vallamaja*
- 3 Potentsiaalsed arendused*

*umbes
1km²*



KOHALIKU KODANIKU LINNA KESKALA

*1 multifunktsionaalne
keskus (N. kino)*

- 2 POLIKLIINIK
- 3 UJULA
- 4 KAUBANDUSKESKUS
- 5 VIIMSI MARKET

lõhe kodanikelu keskus

*Võimalik uus
pääs raudla*

jalev

autoga

ETTEPANEKUD

Foorum: **Viimsi**

Kuupäev: **8. september 2010**

Teema Ettepanek

TALLINNA LAHE PÄRLIKEE, ÜHENDUSTE PARANDAMINE

Tallinna lahe ääres paiknevad karaktersead alad – Kopli poolsaar, Kalamaja, Tallinna vanalinn, kesklinn, Kadriorg, Pirita. Haabneeme ja Viimsi alevikud – peaksid leidma selles loetus oma selge näo.

Pärlikee idee läbitöötamisega ja rannaääre ühendamisele tuleks töötada kogu Tallinna regioonis.

Tallinna lahe ääres on hulk sadamaid (Noblessneri, Kesklinna, Pirita, Miiduranna), mille vahel võiksid olla regulaarsed paadiühendused.

Tallinna lahe vesikond on üks Viimsi suurtest võimalustest muutusteks.

Haabneeme ja Viimsi alevike rekreatsioonifunktsioonide arendamisel võiks Miiduranna sadama kaudu teki-
tada ühendus Skandinaaviaga.

Taastada Miiduranna ja Kesklinna sadama vaheline regulaarne paadiühendus.

On väga tarvilik parandada Haabneeme ja Viimsi alevike ühistranspordiühendust Tallinnaga – tuleb luua
rööbastranspordiühendus Tallinna ja Haabneeme vahel, milles võib peituda üks Viimsi arengu võtmeid.

VIIMSI POOLSAARE RANNAKÜLA

Tegeleda poolsaare rannajoone identiteediga, tähtsustamist vajavad kalurikülad, vaated Tallinnale ja
merele, ühendused merd mööda, side merega.

Merele suunatud vaateplatvormid ja väikesed parkimisalad tugevdavad kogu poolsaare omapära.

Luua (kergliikluse-) ühendused külade vahel piki rannajoont.

Poolsaare sisemaad mõtestada rohe- või metsaalana.

TEKKIV LINN

Haabneeme oleks väikelinnana heterogeenne, seda ei ole tarvilik ühe tsentri ümber organiseerida - hetero-
geensuse säilitamisega toetame kvaliteetse linnaruumi arengut.

Tarvis on genereerida õueruumi, kus aega veeta – avalikku ruumi, kuhu minnes oleks põhjust ennast üles
lüüa. See eeldab sündmuste ja tegevuste toomist praegustesse alevikesse.

Arendada isikuteenuseid.

Praegu on Haabneemele iseloomulikud paralleelselt paiknevad rand, endine keskuse telg ja klint. Uueks
arengualaks sobiks nendega ristuv ja neid liitev ala suunaga Viimsi alevikust randa. Praegust metsaala Mii-
duranna sadama ja Haabneeme aleviku vahel võiks hetkel hoida metsana ja jätta tulevikurenguteks.

Haabneeme rand on üks võimsa avaliku ruumi potentsiaaliga piirkondi. Selle ruumilised võimalused tuleb
osavamalt ära kasutada, hetkel on rannapiirkonna avalik ruum läbitöötamata. See võiks ligi meelitada
turiste ja puhkajaid Tallinnast ning ergutada ettevõtlust.

Haabneeme keskala tuua eraomandist tagasi valla omandisse.

Avada kogu Haabneeme keskala teedevõrk ka autoliikluseks.

Muuta administratiivselt vald linnaks.

PROPOSALS

Forum: ViimsiDate: 8 September 2010

Subject Proposal

**PEARL NECKLACE
AROUND THE
BAY OF TALLINN,
IMPROVEMENT OF
CONNECTIONS**

Characteristic areas situated on the shore of the Bay of Tallinn – Kopli Peninsula, Kalamaja, Tallinn's Old Town, its city centre, Kadriorg, Pirita. The hamlets of Haabneeme and Viimsi should find a clear identity for themselves in this enumeration.

The thorough study of the pearl necklace idea and the connection of the shoreline should be worked on throughout the region of Tallinn.

There are a number of harbours on the shores of the Bay of Tallinn (Noblessner, City Centre, Pirita, Miiduranna), between which it would be a good idea to establish regular boat connections.

The catchment basin of the Bay of Tallinn is one of Viimsi's greatest opportunities for changes.

In the course of developing the recreational functions of the hamlets of Haabneeme and Viimsi, a connection to Scandinavia could be established by way of Miiduranna harbour.

Restoration of a regular boat connection between Miiduranna and the City Centre harbour.

The public transportation connection of the hamlets of Haabneeme and Viimsi to Tallinn is in very great need of improvement – a rail transport connection should be created between Tallinn and Haabneeme. This may be one of the keys to Viimsi's development.

**SEASIDE VILLAGE
ON VIIMSI
PENINSULA**

The identity of the peninsula's shoreline should be dealt with. Fishing villages, views of Tallinn and of the sea, connections by way of the sea, and connection with the sea all need to be emphasised. Observation decks facing the sea and small parking areas strengthen the distinctness of the entire peninsula.

Connections (by way of non-motorised modes of transport) should be created between the villages along the shoreline.

The peninsula's inland should be interpreted as a green or wooded area.

**THE EMERGING
CITY**

Haabneeme would be heterogeneous as a small town. It is not necessary to organise it around one centre – we support the development of quality urban space by preserving heterogeneity.

The generation of outdoor space for spending leisure time is needed – public space that provides a reason to dress up when going there. This requires bringing events and activities into the current hamlet.

Personal services should be developed.

The beach, the axis of the former centre, and the clint, all situated in parallel, are presently characteristic of Haabneeme. The hamlet of Viimsi intersects with them and joins them together. Thus it would be a suitable new area of development – an area in the direction of the beach. The current wooded area between Miiduranna harbour and the hamlet of Haabneeme should at the moment be kept as a forest and left for future developments.

Haabneeme's beach is one of the districts with great potential as public space. Its spatial possibilities should be used more skilfully. The beach district's public space has presently not been thoroughly studied. It could attract tourists and vacationers from Tallinn and stimulate enterprise.

The central area of Haabneeme should be brought back from private ownership into ownership by the rural municipality.

The road network of the entire central area should be opened up.

The rural municipality should be administratively changed into a town.

Tallinn⁽⁴²⁾ Rakvere⁽⁸²⁾ Narva⁽¹²²⁾ Tallinn⁽⁶²⁾ Tartu⁽²⁰²⁾ Pärnu⁽²⁴²⁾ Tallinn⁽²⁸²⁾ Viimsi⁽³²²⁾

Millistena Eesti linnasid näha soovitakse? Milliseid loovaid lahendusi kasutada Eesti linnade paremaks toimimapanekuks? Need olid põhiküsimused aastatel 2009 ja 2010 toimunud linnafoorumitel. Kahepäevased töötoidid linnaruumi üle arutlema nii kodu- kui välismaised arhitektid, ruumiplaneerimisega seonduvate erialade ning kohalike omavalitsuste esindajad, ärimehed ja linnaaktivistid. Käesolev raamat koondab foorumite käigus sündinud ideid. Ühtlasi jätkavad foorumitel osalenud arhitektid raamatu lehekülgedel leiduvates artiklites ja vestlustes mõttevahetusi, mis algasid töötubades.

Eesti ruumiplaneerimises on tunda ootusärevust. Lühikese aja jooksul on läbi elatud maareformile järgnenud muutused ja ehitusbuumiaegne kiire tegutsemine, toimunud on üleminek tsentraalselt planeerimiselt kohati ultraliberaalsesse äärmusesse. Aina enam ilmneb elanike ja kogukondade soov linnaruumi loomisse sekkuda ja muuta seda kohalikumaks ja inimhõõdulisemaks. Ehitusbuumi järel on muutunud päevakohaseks küsimus, kuidas tegeleda buumi käigus sageli justkui pooljuhuslikult linnaruumi paigutunud ehitiste vahele tekkinud ruumiga. Edasise planeerimise jaoks üliolulise vaidluse kõrvale, millised Eesti linnad võiksid olla, tõusis samavõrd tähtsana küsimus, kuidas tuua planeerimisse tagasi inimkesksus.

Konkreetsetest linnaruumi probleemidest lähtuvad ja nende põhjal üldistuvad arutelud dokumenteerivad linnaplaneerimise ja linnaruumist mõtlemise seisu Eestis ning aitavad loodetavalt kaasa ruumiplaneerimise mõtte edaspidisele formuleerumisele.

How would we like to see Estonian cities? What kinds of creative solutions should be used for making Estonian cities function better? These are the fundamental questions at the urban forums that took place in 2009-2010. The two-day workshops brought architects from home and abroad, representatives of professions associated with spatial planning and representatives of local governments, businessmen and city activists together to discuss urban space. This book brings together ideas that were born in the course of the forums. At the same time, architects who participated in the forums continue the dialogues initiated in the workshops through articles and conversations in the pages of this book.

Anticipation can be sensed in Estonian spatial planning. Changes after land reform, and rapid activity during the construction boom have been experienced recently. A transition has taken place from central planning to what are sometimes ultraliberal extremes. The wish of communities of residents to intervene in the creation of urban space and to make it more local and give it a human scale is emerging ever more. How to deal with the space that has been created between buildings that often seem to be semi-randomly placed in urban space in the course of the construction boom has become a timely topic after the boom. Alongside the extremely important argument for future planning concerning what Estonian cities should be like, the question of how to bring people-oriented approach back into planning emerged as being equally important.

Workshop discussions based on specific issues in urban space and become generalised in book document the state of urban planning in Estonia, while also hopefully contributing to the continued formulation of the idea of spatial planning in the future.

ISBN 978-9949-21-984-1



9 789949 219841