

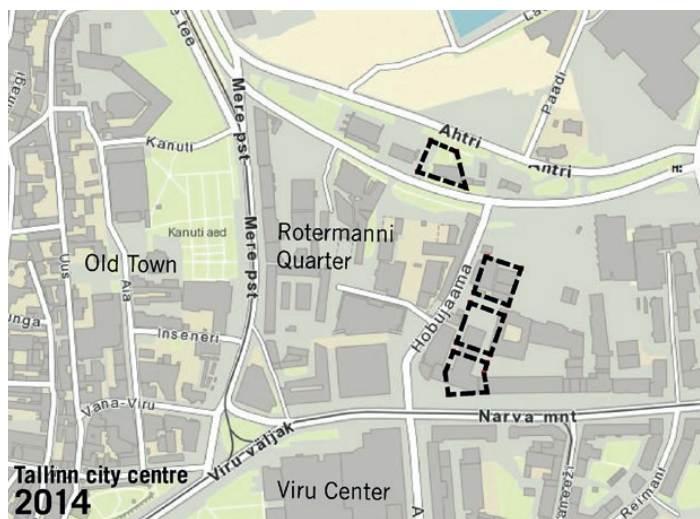
# LÕPETAMATA SOTSIALISTLIKUD AUTORAJATISED

TAURI TUVIKENE, *UCLi geograafiadoktorant*

Postsotsialistliku Tallinna parkimispoliitikast kirjutava doktoritöö raames kogunes palju kõrvalist materjali, mis annab lähtepunkti, et arutleda, kas ja kuidas võib nõukogude aega vaadelda tõesti sotsialistliku või erinevana “Läänest”. Viskan õhku mõtte sõiduautodele loodud linnaruumi elementidest, nende omistamisest ühele või teisele poole eesriiet ja jätkan nii eelmise teksti mõtet, täiendades lõpetamata sotsialismis välja käidud ideid veel ühe aspektiga.<sup>1</sup>

Sõiduauto on vaevalt see, mida peetakse iseloomulikuks nõukogude linnale. Pigem tekitavad autode kasutamiseks loodud rajatised vaimusilmas pildi linnadest Ameerika Ühendriikides, Okeaanias või Lääne-Euroopas. Nõukogude aja lõpp ja kapitalistliku ühiskonnakorralduse juurutamine oli alguseks kiirele autostumisele Eestis ja teistes endistes nõukogude ühiskondades, samal ajal kui ühistranspordi kasutus kahanes. Siiski, kahtlemata ühiskondlikus muutuses võib leida palju näiteid, kus nõukogude linnaplaneerimises tähtsustati autoga ligipääsetavust. Sõiduautode linnaruumi elemendid nagu kiirtee ja suur parkimismaja seostuvad isikliku auto ideoloogilise domineerimisega Läänes, mida toetab ka ameerika ajaloolase Cotten Seileri käsitlus kiirteede ehitusest Ameerika Ühendriikides peale II maailmasõda. 2008. aastal ilmunud raamatus “Autojuhtide vabariik” kirjeldab Seiler avalikku diskursust, mille järgi kiirteede ehitus manifesteeris Ameerika vabadust vastandina nõukogude ühiskonna piirangutele autode kasutamisel. Kuid mastaapseid autoruume oli ka sotsialistlikes ühiskondades, olgugi, et enamasti vaid visioonidena.

Selliste visioonide olemasolu nõukogude ühiskonnas ei pruugi tähendada palju. See näitab võib-olla vaid modernismi ülemaailmset levikut, mis on põhjendanud samalaadseid ideid nii Lääne-Euroopas, USA-s aga ka Nõukogude Liidus. Samas ei taba selline käsitlus (imaginaarsete) ruumide tähendust. On märkimisväärne, et nõukogude ühiskond tegeles tõsiselt küsimusega, kuidas leida ruumi autoliiklusele samal ajal, kui isikliku sõiduauto kasutus oli linnatranspordis vähetähtis ja selle ideoloogiline positsioon vastuoluline. Lisaks järgnes totalitaarse süsteemi kokkuvarisemisele kiire autostumine mil autode omandamine muutus ideoloogiliselt hinnatumaks. Vaatamata sellele ei asunud linnavalitsused nõukogude ajal välja mõeldud autode kasutamist soodustavaid ideid ellu viima. Viimane toetab vähemalt osaliselt argumentatsiooni, et isiklikud sõiduautod omasid tähtsat positsiooni



Kaardid tegi Regina Viljasaar.

1. Vaata Kaija-Luisa Kuriku teksti samas numbris.

linnaplaneerijate mõtetes ka nõukogude kollektiivse ideoloogia domineerimise ajal. Mistõttu peab olema ettevaatlik eeldades, et kehtib selgepiiriline erinevus sotsialistliku linnamõtte ja muu maailma mõtlemisviiside vahel.

## Mitmekorruselised parklad linnakeskuses

1970. aastate lõpus ja 1980. aastate alguses kaalus Tallinna linn ühis-transporti laiendamist linnakeskuses.<sup>2</sup> Ideeks oli võtta kasutusele osaliselt maa alla viidud kiirtramm. Kiirtramm käsitlevad plaanid aastatest 1978 ja 1983 soovitasid ka Tallinna keskusesse korrusparklate rajamist. Esimesel pildil on näha nelja sellist hoonet, millest igaüks sisaldab 400 parkimiskohta. Need hooned olid kavandatud kohta, kus asub kõige olulisem kaubanduspiirkond kaasajaks Tallinnas. Nõukogude ajal kavandati antud kohale isegi rohkem parkimiskohti, kui on selles asukohas tänapäeval ja seda vaatamata suurtele parklatele tänastes kaubanduskeskustes. Planeering soovitas arvukate parkimismajade rajamist ka linna südames, kuid ka need on jäänud suures osas ehitamata.

2. Eesti Riigiarhiiv.  
ERA.T-14.4-6.3978. Kompleksnaja  
Transportnaja Shema Tallina  
(1978).

## Mikrorajooni kavandatud linnamaantee (Mustamäe)

Nõukogude linnastumine toimus läbi suuremastaabiliste betoonelurajoonide rajamise, rajoonidega kaasnenud liikluse kavandamisele on aga vähe tähelepanu pööratud. Liikluse ülesehitus on teema, mis loob põnevad seosed mitmete vanemate läänelike planeerimisideedega nagu Perry "naabruskond" (1929) või Corbusier'i "Ville Radieuse" (1933). Üldplaneeringu fragment<sup>3</sup> (skeem all vasakul) näitab mikrorajooni struktuuri, mis on lähedane Perry tutvustatule: nimelt on kvartalisised teed kavandatud mootorsõidukite piiratud liikumiseks, samas, kui arteriaalsed teed trapetsikujulise mikrorajooni ümber peavad võimaldama suurema hulga autode liiklust. Korterimajade vahel olevaid teid võib käsitleda *cul-de-sac*-i ühe vormina. Neist veelgi olulisem aga on lai sõidutee, mis on kujutatud pildi ülemises osas. See linlik kiirtee oli planeeritud erinevate linnaosade ühendamiseks, kuid on jäänud ehitamata 1960. aastatel kavandatud mahus. Tänapäeva neljarealine tee samas kohas on kõigest esialgses plaanis ette nähtud juurdesõidutee. Samasugused laiad sõiduteed ja mitmetasandilised ristmikud olid kavandatud ka teistesse asukohtadesse Tallinnas, kuid ka need on suures osas jäänud rajamata.

3. Eesti Riigiarhiiv.  
ERA.T-14.4-6.8748. 'Tallinna Mustamäe IV Mikrorajooni Hoonestamise Eskiisprojekt' (1964).

