

Üleilmne Tallinn

Väike-Ameerika HÄÄLE erileht

Meie igapäevane globaliseerumine

intervjuu Kadri Vaheri ja Tauri Tuvikesega Linnalaborist

Merit Kask, Madle Lippus, Uue Maailma Selts



Üleilmastumise erinevad kihistused: olümpiamängude üks tippehiti – linnahall, taustal kesklinna ärikvartal. Foto: Kadri Vaher

Üleilmastumine pole mingi abstraktsne ulm, vaid reaalselt igapäevaelu mõjutav areng, mis on oma jälje jättnud ka Tallinna linnapilti. Mil moel üleilmastumisest tulenevad muutused mõjutavad meie igapäevast keskkonda, seda uuritigi 2010 kevadsemestril Linnalabori juhendatava kursuse raames. Kursus, mille teemaks oli „New Metropolitan Mainstream” ehk eesti keeles „Uus suurlinlik peavool”, tõi kokku linnauurimisega tegelevad üliõpilased – Tallinna Ülikooli linnakorralduse ning Eesti Kunstiakadeemia urbanistika ja arhitektuuri tudengid –, et üheskoos Tallinna linnaruum luubi alla võtta.

Siinne leht pakub tutvumiseks kuus teemat, mida kursusel uuriti. Uuringu juhendajad Kadri Vaher ja Tauri Tuvikene Linnalaborist annavad kätte juhtnöörid, mida globaalsete linnaliste nähtuste all mõista, ning selgitavad kursusel tehtud tööde tagamaid.

Mida mõistetakse globaalsete linnaliste nähtuste all ja kuidas on need seotud muutustega ühiskonnas?

Globaalsed linnalised nähtused on ühishimmetaja mitmesugustele samalaadsetele teemadele ja küsimustele, mis iseloomustavad linnade arengut üle maailma. Globaalsed linnalised nähtused on tänapäeva ühiskonna ilming, sest sellised arengud on saanud tõuke üleilmastumise protsessidest. Selle taga on nii info, inimeste, kaupade kui finantside kiire liikumine üle maailma. Globaalse urbaniseerumise tulemusena on linnadest saanud strateegilised sõlmkohad, kuhu on koondunud ülemaailmne majandustegevus ja sotsiaalne elu.

Suurte kaubanduskeskuste tekkimine, kasutusest välja langenud piirkondade renoveerimine, maailmakuulsate staararhitektide loodud tähtprojektid, ülelinnalise tähtsusega

transpordisõlmed, loomeinkubatorid ja alternatiivse tänavakunsti ilmingud, jõuluturud, tänavafestivaalid, suured rahvusvahelised spordisündmused ning nendega seotud objektid jpm on näited globaalsetest linnaprotsessidest.

Millised erinevad osapooled selliseid arenguid mõjutavad?

Eestis on initsiaatoriks ja elluvijaks tavaliselt erasektor. Kohaliku omavalitsuse ja riigi põhiliseks ülesandeks on luua raamistik soodsate võimaluste või kitsendavate reeglite kaudu. Samal ajal võib avalik võim käituda ka partneri või otsese sekkujana.

Selge on see, et poliitikat ei ole võimalik linna arengust lahus vaadata, selle mõju linna elukeskkonnale ilmneb varem või hiljem. Näiteks Tallinna linnaruumi on väga selgelt mõjutanud vabaturumajanduse põhimõtted, mis soosivad eelkõige eraomandit ja

Linnalabor

Linnalabor on linnasekkumiste ja -uuringutega tegelev sõltumatu organisatsioon, mille ülesandeks on linnaruumi mõtestada ning inimese ja linna vahelisi seoseid tugevdada. Käesolev üleilmastumise teema koos Tallinna analüüsiga on vaid üks tahk Linnalabori väljunditest. Teiste tegevuste kohta saab täpsemalt lugeda aadressil www.linnalabor.ee.

Lisaks artiklite autoritele on siinse kogumiku jaoks panustanud järgmised tudengid, kes osalesid praktikumi töögruppides: Lauri Henno, Evelin Reimand, Kaija-Luisa Kurik, Annika Palu, Katharina Elme, Tiina Raava, Robert Sadovski, Keiti Kljavin, Tõnis Uusnurm, Liis Laine ja Ele Luiga. Soovime tänada ka professor Panu Lehtovuorit ja vanemteadur Helen Sooväli-Seppingut, kes tegid ülikoolidevahelise koostöö ning ideedevahetuse võimalikuks.

Teemad

1.-2. Meie igapäevane üleilmastumine

3. Suurlinna illusioon Maakri kvartalis

4. Tallinna ava(ne)mine merele

5. Olümpiamängud Tallinnas – kas suur võimalus või peavalu aastateks?

6. Tants Põhjaväila ümber

7. Europargi mõju Tallinna liiklusele

8. Kaasaegse linna kohustuslik osa – sündmused linnaruumis

selle huve. Samal ajal ei ole piisavalt tähelepanu pööratud kohaliku omavalitsuse rollile ning avalike huvide kaitsmisele ja elluviimisele. Linna soov ennast turustada ühtib tihti kinnisvaraomanike ja kohaliku ärieliidi omaga. Alati pole saavutatud tulemused aga kooskõlas sellega, mida soovivad linnaelanikud. Ka kohalikul elanikul on vaja teadvustada enda osalust sellistes suurtes protsessides ning õppida oma arvamust avaldama ja huvide eest seisma.

Millistes linnades selliseid nähtusi võib märgata?

Globaalsed linnaprotsessid esinevad igal pool. Need ilmnevad pealtnäha korduval kujul ja samade printsiipide järgi Addis Abebas ja Hongkongis, Torontos ja Istanbulis, Zürichis ja Peterburis. Ka Tallinn ei ole jäänud sellest puutumata. Ida-Euroopas on need ilmingud mõnevõrra hilisemad ja avaldunud ehk viimase kümne viieteistkümne aasta jooksul, kuid seda kiiremad ja drastilisemad on olnud tulemused.

Olümpialinnad ja suured spordisündmused on ühed markantsemad näited sellest, millist mõju konkreetsed juhtumid või protsessid linnale avaldavad. 2010. aasta jalgpalli MM-i staadionite ehitamise tõttu kaotasid oma kodu paljud lõuna-aafriklased, kes jõuga oma elukohtadest lahkuksid sunniti. Tihti ei ole aga selliste globaalsete protsesside varjuküljel ilmsele, näiteks kaubanduskeskused soodustavad autotumist ja väikepoodide kadumist kesklinnast ning nii avaldub nende mõju alles tulevikus.

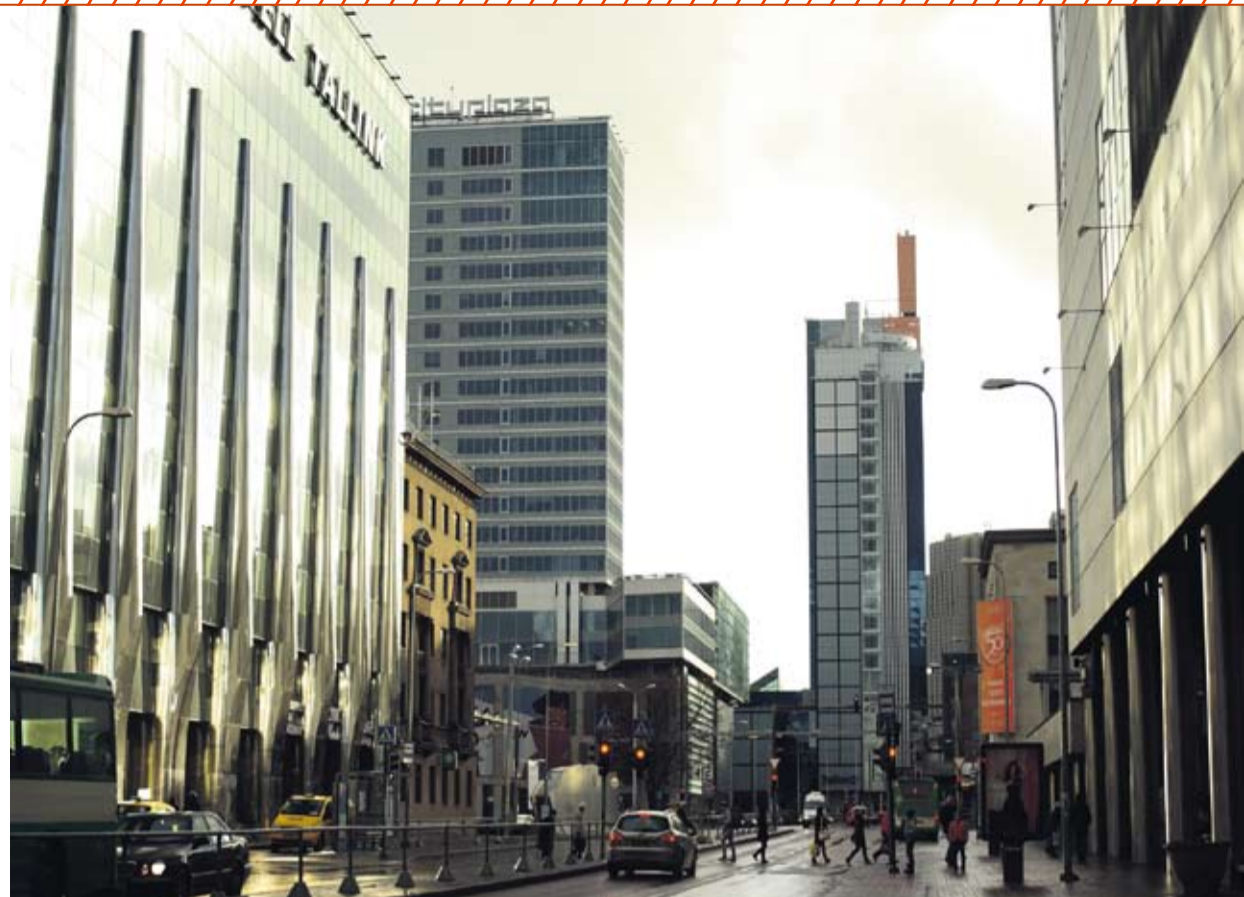
Kas globaalsete linnaliste nähtuste iseloom on aja jooksul muutunud?

Võrreldes 30 aasta taguse ajaga võib öelda, et linnad on rohkem omavahel konkureerima hakanud, tahetakse teistest paremad olla ning oma linna rohkem edukaid töötajaid ja kapitali meelitada. Aina rohkem õpitakse ka üksteise kogemustest.

Tegu on väga kompleksse muutusega, mida on mõjutanud nii majandusprotsessid, tehnoloogilised võimalused kui ka poliitika, elustiilid jpm. Ühe olulise nüansina võib välja tuua linnalise elu ja kultuuri esiletõusu ja väärtustamist. Vastukaaluna monotoonsele eeslinna etule nähakse linna mitmekesise ja võimalusi pakkuvat keskkonnana, kus inimesed kohtuvad ja segunevad.

Kuidas sobitub Tallinn maailma konteksti?

Tallinnas on globaalsed nähtused vägagi selgelt hoomatavad, kuid neis avaldub ka tallinlik ainulaadsus ja kohaspetsiifilisus, siinsed inimesed ja nende mõttemaailm. 1990ndatel hoo sisse saanud tegevused, tolaeag-



Laikmaa tänav – globaalsete protsesside näidistänav: taamal ärikvartal, paremal kaubanduskeskus, vasakul uuendatud (regeneratsiooni läbinud) endine teenindusmaja. Foto: Kadri Vaher

sed ideaalid ja eeskujud, arhitektide ja arendajate käekiri on jätnud väga selge jälje.

Tallinna omapära on osaliselt seisnend selles, et kinni on haaratud praegugi võimalusest, linna areng on olnud julge ja metsik. Samas on Tallinn endiselt huvitav ja arenemisvõimeline, tal on selgroog ning globaalne laine ja üheülbastumine ei ole sellest suutnud üle sõita. Linna silda tuksud endiselt ning tasapisi hakkavad ka suured äriprojektid seda rütmi tabama.

Mida uurisite Linnalabori juhendatud kursuse jooksul?

Me uurisime globaalsete linnaprotsesside avaldumisvormi Tallinna kontekstis. Kõigepealt tuvastasime globaalse nähtuse Tallinnas ja võrdlesime seda sarnaste näidetega mujal maailmas, seejärel asusime vaatlema kohalikkude konteksti ja selle avaldumisvormi.

Kuidas valisite välja teemad?

Uuringu esialgse idee ja metoodika on välja töötanud rahvusvaheline linnauurijate ja -aktivistide võrgustik INURA, kelle välja pakutud kateegooriate alusel valisid tudengid endile huvi pakkuvad teemad. Põhilisteks kateegooriateks olid infrastruktuuri projektid (teemadena olid arutluse all Põhjaviil, Lasnamäe kiirtramm, Ülemiste transfeeriaam, Tallinna–Tartu maantee), tähtprojektid (KUMU muuseum, linnahall, uus EKA ja linnavalitsuse hoone, Maakri kvartal), sündmused (olümpiamängud, laulupidu, kultuuripealinna staatus)

ning alternatiivset nähtust esindavad ilmingud (tänavakunst, piirkonna seltsid).

Mida selliste nähtuste teadvustamine meile annab?

Eelkõige annab see võimaluse end võrrelda teiste maailmalinnadega, aga samal ajal väärtustab ka kohaliku konteksti ja paneb mõtlema sellele, mis on Tallinna omapära ja siinsed alternatiivsed linnalised nähtused, mida peaks siin hoidma ja mida võimendama. Nende protsesside kaudu on võimalik mõista linnaelu mitmekesisust ja huvigruppide rohkust, kihtide läbipõimimist ning linna ja inimeste omavahelist vastastikmõju ja seotust.

Selle lehe sõnumiks on, et linn on inimese oma. Ei ole arendajate, planeerijate, arhitektide ega poliitikute linna. Ei ole mõtet luua linnaruumi



Tallinna linnaruumi oluline diskussioonobjekt – Põhjaviil. Foto: Kadri Vaher

suurfirmade või turistide ega pelgalt teiste jaoks. Linnaruumi tuleb luua eelkõige iseendile, kohalikele elanikele kasutamiseks. Linn on eeskätt igapäevaelu ja pidev protsess, mitte kord aastas toimuv tähtsündmus või mõne aasta vältel kestev majanduslik õitseae. Olümpiarajatised või majandusliku kõrghetke aegsed otsused jäävad linnaruumi mõjutama aastakümneteks. Seega võiks neist ühiskonnale kasu olla ka teistsugustes argielu tingimustes.

Globaalseid protsesse eeskujuks võttes ja neist lähtudes tuleb silmas pida, et need tuginevad pigem suurtele majanduslikele strateegiatele ning selleks, et need uues kohas enda kasuks pöörata, tuleb alati juurde lisada kohalik ja inimlik aktsent. Kohalikkude ei saa eirata ega seda kõrvale heita, see peab olema lähtekohaks millegi uue loomisel ja arendamisel.

Suurlinna illusioon Maakri kvartalis

Kadri Koppel,

TLÜ linnakorralduse magistrant

Kui võrrelda fotosid Tallinna siluetist aastatel 1970 ja 2010, ilmneb tõsiasi, et vana hea kilukarbikujutis on aja looks saanud ning uued ajad on toonud kaasa uued maamärgid – kõrghooned.

Selle ruumilise muutuse alguseks võib pidada 1972. aastal Viru hotelli ja 1980. aastal Moskva olümpiamängudeks Olümpia hotelli ehitamist. Praeguseks on Tallinna uued kõrghooned koondunud Maakri kvartalis, mille ilme ei jää alla ühelegi teisele Euroopa pealinna keskuse ärikvartalile. Kui heita seal kandis liikudes pilk üles mööda taevasse ronivaid klaasseinu, võib ennast kergesti ette kujutada hoopis mõnes suuremas ning tihedamini täis ehitatud linnas. Linnakeskuse ärikvartal (*central business district*) on miski, mis näitlikustab selge maamärgina tänapäeva kapitalistlikku ja globaliseerunud süsteemi.

Ärikvartali funktsioonid

Linnakeskuse ärikvartalitele on omane kõrghoonete olemasolu, tihe asustatus, kõrge maahind, äri- ja kaubanduspindade rohkus, kontorid, palju liiklust, minimaalselt elamispindu, ehkki sageli leidub seal hotelle. Linnakeskuse ärikvartal (*CBD*) on metropoli sümbol. Sellest olulisem on aga ärikvartali funktsioonid suurkorporatsioonide kontorite koondajana, mis loob sünergia innovaatiliste ja kitsale valdkonnale spetsialiseerunud ettevõtete vahel ning võimaldab neil kasu lõigata teineteisele lähedastest paiknemisest.

Ärikvartal kui muster linnaruumis on Tallinnas leidnud endale vägagi kohaspetsiifilise väljundi. Maakri kvartalis asub kaks hotelli, mis küll sobivad ärikvartali definitsiooni, kuid mis ei ole siiski selle aluseks, ning üks kortermaja, millel pole ärikvartali ivaga mingisugust sidet. Lisaks üks pank ja City Plaza ning kaksiktornide ühe torni jagu kontoripindu. Seega, kuigi oma näo järgi ei jää Maakri kvartal alla ühelegi suurlinna sümbolile, tuleb tunnustada, et rohkem kui ärikvartal funktsioneerib Maakri kvartal kui grupp kõrghooned.

Tulenevalt Tallinna väiksusest on paratamatult see, et meil pole inimmassi, mis suudaks ärikvartalit toita. Samuti pole ruumilist vajadust kvartali kui sellise jaoks, sest tervet Tallinna kompaktselt kesklinna võib näha ühe aktiivse keskusena, kus ettevõtteid saavad kasutada lähedase paiknemise eelist ilma, et oleks vajalik koonduda kõrvuti asuvasse hoonetesse.

Kuigi Tallinn ei vaja Maakri kõrghooned ärikvartali kontseptsioonist vaadatuna, on selle kvartali olemasolu



Maakri ärikvartali asukoht Tallinnas.



Maakri kvartali kontrastid. Fotod: Evelin Reimand, Kadri Koppel

siiski väga oluline: see toimib nagu sümbol. Maakri kõrghooned toidavad suurepäraselt inimeste illusiooni Tallinnast kui suurlinnast, mis pürgib parema staatuse poole. Neid kannavad loosungit sellest, et on suudetud end välja kiskuda minevikust ning astunud üks suur samm tuleviku suunas, kuhu nüüd ja igavesti kuuluda soovitakse.

Maakri kvartalit kui sümbolit annab kindlasti määratleda mitmeti. Ühe väljundina on leidnud kvartal endale koha Tallinna linnaturunduses. Tänu uuele kvartalile on võimalik linna lisaks oma keskaegsele pärandile näidata uues progressiivses valguses.

Eesti elu peegeldus

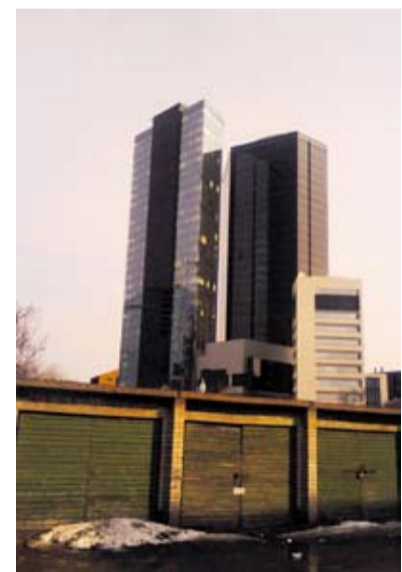
Maakri kvartali juures võib leida nii mõndagi, mida kritiseerida. Kui jätta kõrvale kvartali külje all asuva Nordea panga hoone esine väliruumi kujundus, siis ei ole selles piirkonnas Eestile omaset asetatud rõhku kvaliteetse ja inimesekeskse linnaruumi kujundamisele. Kvartal oli juba suures osas valmis ajaks, mil jõudis kinnitamiseni kõrghoonete teemaplaneering, mistõttu pole piirkonnal ka ühtset läbimõeldud joont.

Siiski näen Maakri kvartalit linnaruumi arengus positiivse näitena. Kuigi tiheda ärikvartali eesmärk ei

ole takistada linna laialivalgumist, võib kesklinna kõrghoonete rajamist näha tasakaalustava nähtusena ning loota, et atraktiivne ja tihenev linn toob mõne aja möödudes nii mõnegi pere põllupealsest suburbiast tagasi keskusesse.

võetud puithooned. Nii jäävad seda ala alati iseloomustama visuaalsed kontrastid ehitusstiilide, kasutatud materjalide, hoonete funktsioonide ja ruumikasutuse vahel.

Maakri kvartali võlu seisneb minu jaoks aga seal leiduvates kontrastides. See kant iseloomustab suurepäraselt Tallinna-elu hetkerealaalust. Praegusest majandussituatsioonist tulenevalt oleks Maakri kvartali arendus justkui pandud pausile: kõrge maahinnaga ärikvartali äärelt võib leida nii parklaid kui ka garaaže. Selge on see, et kauaks need sinna püsima ei jää. Siiski pakuvad need ajutised kontrastid ainulaadset ruumilist kogemust. Ajaspetsiifiliste kontrastide kõrval leidub kvartalis ka selliseid ruumilisi kontraste, mis on seal, et jääda. Nimelt jääb kõrghoonete teemaplaneeringu piirkonda ka kahekolmekorruselisi muinsuskaitse alla



Infoks: Maakri kvartali arenguvisioone kommenteerib vürtsikalt Panu Lehtovuori ajakirja Maja numbris 1/2007: <http://www.solness.ee/maja/?mid=117&id=87>

Sotsioloogia ja globaliseerumise spetsialisti Saskia Sasseni käsitletule antud teema kohta leiab Columbia ülikooli kodulehelt: <http://www.columbia.edu/~sjs2/>

Huvitavat sissevaadet kõrghoonete hingeall pakub Harvard Magazine's ilmunud artikkel "Skycraper as Symbol": <http://harvardmagazine.com>

Tallinna ava(ne)mine merele

Ivari Johannes Mihkel Eller,

EKA arhitektuuri- ja linnaplaneerimise magistrant

On fakt, et maismaa ja mere piir on eraldusjooneks kõige kontrastsema te keskondade vahel linnas. Linna avatus merele tähendab ühe olulise transpordiliigi ligipääsu, mis ergutab nii turismi- kui ka tööstusmajandust. Teisalt pakub meri erilisi, väärt kogemusi-elamusi, ja kolmandaks on see sümboliks.

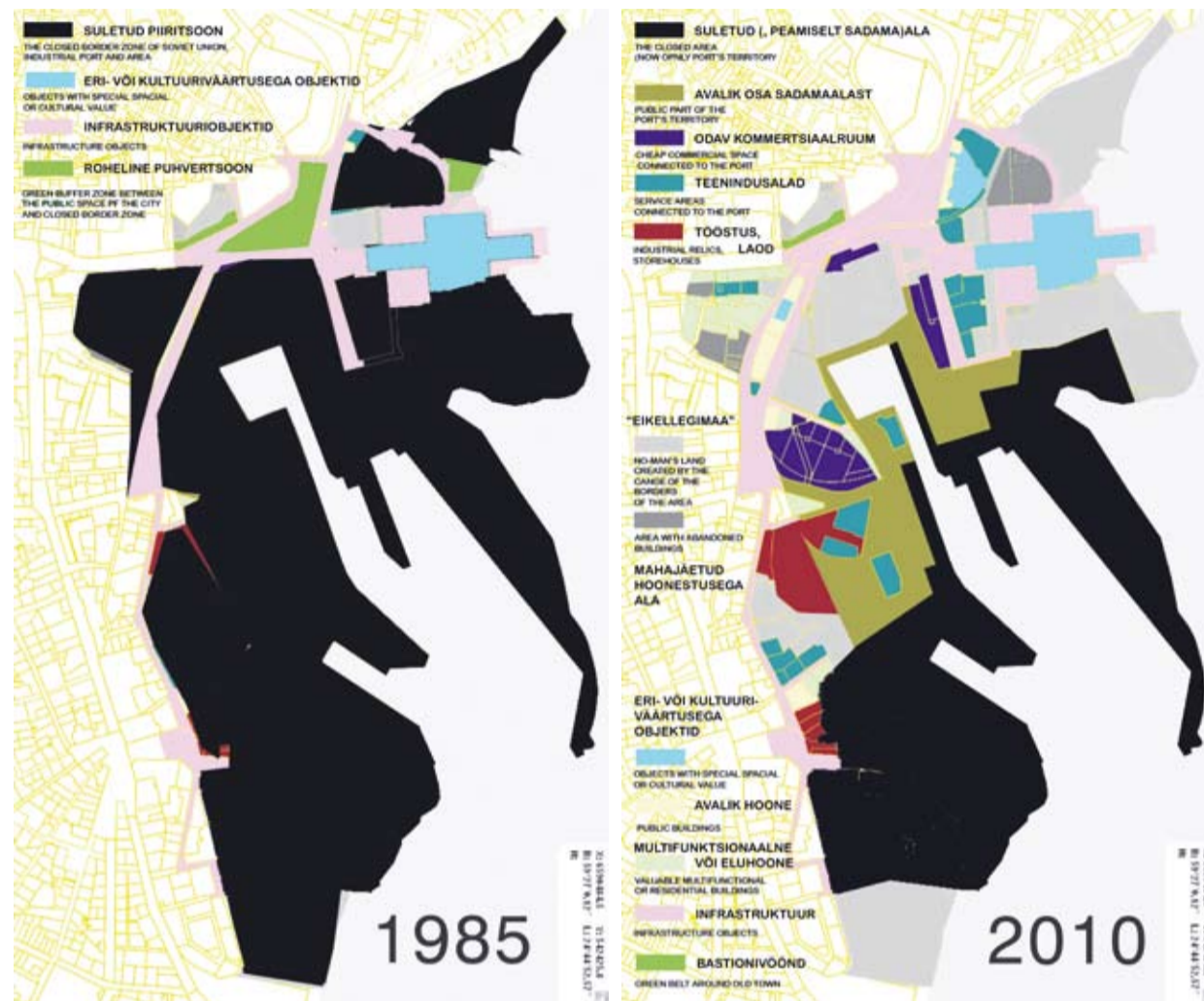
Mereäärars on lähiminekis ergutanud väikeste külakeste kasvamisest kümnendiga saja tuhande elanikuga linnadeks (Almere Hollandis), maailma finants- ja turismigeograafia muutumist (nt Londoni Canary Wharf, Rotterdami veeäärne linna-keskus, Battery Park City New Yorgis Manhattanil, muuseumid Manchesteris jne). Tallinna elaniku suhe merega, praegu kesklinnast kaugemale jäävate tömbekeskuste-puhkepaikade külastamise ja ülemereiside kõrval, seisneb ilmselt eelkõige kokkupuutes ideega, mida võiks nimetada Tallinna ava(ne)miseks merele. See idee seab tallinlaste ette järgneva(te) kümnendi(te) ilmselt suurima linnaehitusliku katsumuse, mis ideaaljuhul eeldab kokkuleppele jõudmist vähemalt poole miljoni inimese vahel, keda see otsus puudutab.

Kuidas suletus tekkis?

Kuidas on sellise otsusega hakkama saanud mujal maailmas? Jussi Jauhainen raamatu „Linnageograafia” kohaselt muutus veeäärsete alade uuendamine regulaarseks strateegiaks 1970ndate Põhja-Ameerikas ja 1980ndate Lääne-Euroopas. Tol perioodil hakkasid rasketööstusega tegelevad ettevõtted siirduma peamiselt arengumaadesse ning tänu sellele vabanesid kesklinnapiirkondades ulatuslikud mereäärased alad. Nii hakkasid senised tööstuskeskused ümber kujunema infoühiskonnale omasteks loome- ja teeninduskeskusteks. See omakorda aitas kaasa turismi- ja kultuurimajanduse õitsele puhkemisele.

Tallinna olukord oli riigirežiimist tulenevalt muidugi teistsugune. II maailmasõjast alates oli Tallinna kesklinnaga külgnev mereäär Nõukogude Liidu strateegiliseks sadama-, tööstus- ja piiritsooniks, mille olemasolu püüti tsiviilkaartidel eitada. Selle olukorra juured paiknevad osaliselt juba Soome staararhitekt Elie Saarineni 1912. aastal koostatud tolleaegsetel trendidel põhinevas plaanis täita Tallinna mereäär Paljassaarest Russalka piirkonnani tööstus- ja kaubasadamataga.

1990ndatel aastatel Tallinna jõudnud merele avamise trend on siinse Vanasadama ümbruses seni koosnenud järgmistest sammudest:



Tallinna sadama ja selle ümbruse maakasutus vastavalt aastatel 1985 ja 2010. Mustaga markeeritud ala avalikkusele suletud. Skeemi autor: Ivari Johannes Mihkel Eller

1. tööstuse kolimine Tallinna kesklinnast eslinnadesse (1990ndate esimese pooleni);
2. moodsate, lääneeuroopalike sadamaterminalide loomine (esimesena rajati 1992. aastal B-terminal);
3. kaubasadamate kolimine Tallinna kesklinnast teistesse pealinnaregioonis paiknevatesse sadamatesse;
4. sadamakeskne arendus ehk teenindusliku iseloomuga ärruumi teke ja vohamine. Tekkisid odavad turistidele suunatud turud, paar meelelahutuspaika ja Norde Centrumi supermarket;
5. linnakeskuse sissebumine, mille oluliseks täheks on planeeritav linnavalitsuse uus hoone;
6. alternatiivse kultuuriruumi sissebumine (Kultuurikatel, Eesti Kaasaegse Kunsti Muuseum, Kultuurikilomeeter jne).

Liikumine avatuse poole

Millistest hoiakutest ja otsustest see lugu jutustab? Esiteks on meri Tallinna kesklinna sadamapiirkonna näol Eesti väravaks Euroopasse. Sellest tuleneb otseselt ka praegu alal domineeriv, turistidele orienteeritud kaubandus- ja teenindusruum.

Teiseks viitavad nii linna struktuuris kui ka kollektiivses mälus säilinud asjaolud (Kalaranna ajalooline identiteet: kalaturg, isegi supelrand) huvile näha mereäärt taas Tallinna kesklinna sotsiaalse ruumi „naelana”. See seostub mõtlemismuutusega kogu riigi poliitikas, kus üha enam väärtustatakse kodanikuühiskonna tavasid.

Esimene märk Tallinna linnakeskuse merele avanemise trendist oli 1980. ehk olümpia-aastaks valminud linnahall. Uuemal ajal on üldist heakskiitu pälvinud kaks ettevõtmist. Esiteks vana toiduainetehasest ümber ehitatud, küll 2008. aastal alanud ülemaailmse majanduskriisi mõjul osaliselt lõpetamata tihe multifunktsionaalne Rotermanni kvartal. Teiseks 2009. aastal edukalt konkursi kaks esimest etappi läbinud, kuid praegu külmutatud ehitusplaanidega linnavalitsuse uus hoone, mille võidutöö tuli Taani arhitektuuribüroolt Bjarke Ingels Group.

Infoks: põhjaliku ülevaate viimase 20 aasta Euroopa merele avamise projektidest leiab The Waterfront Center kodulehelt.

Viimane ametlik, ent palju kritiseeritud katse koostada üldplaneering Paljassaarest Kadrioruni ulatuva rannalõigu kohta kuulub ettevõtte Pöryr Entec OÜ portfooliosse 2004. aastast. Ehitustegevuse visadusest hoolimata, mida kõrgetasemelise orkestratsiooni puudumise tõttu võiks ehk ka positiivseks pidada, on palju sündinud ideetasandil: on koostatud ja maha materdatud planeeringuid, ning sadamaala ümbruses polegi enam mingil kujul planeerimata piirkonda.

Oht on, et arvestades üht põhilist kohalikkude eripära – Tallinna linna tahes-tahtmatult kollaažilikust ja mitmekesist saarestikku meenutavat struktuuri –, võib kogu rannaala planeerimine osutuda era- ja avaliku sektori partnerluse tõhusaks toimimiseks liiga mahukaks.

Olümpiamängud Tallinnas – kas suur võimalus või peavalu aastateks?

Erik Vest ja Kristjan Õim,

TLÜ linnakorralduse magistrandid

Tallinn on ainus võõrvõimu poolt okupeeritud linn, kus olümpiamänge peetud.

On üsna ebatõenäoline, et taasiseseisvunud väikeriik saab kunagi endale õiguse korraldada olümpiamänge. Veel vähem usutav on, et Tallinna linnal ja Eesti riigil oleks finantsvõimekust ehitada niivõrd lühikese aja jooksul sellises mahus infrastruktuurirajatise ja teisi vajalikke objekte.

23. oktoobril 1974. Viinis peetud Rahvusvahelise Olümpiakomitee 75. istungjärgul otsustati 1980. aastal toimuvate XXII suveolümpiamängude korraldamisõiguse anda esimest korda olümpiamängude ajaloos kommunistliku režiimiga riigi pealinnale – Moskvalle.

1980. aasta olümpiamängude kaaslinnana sai purjetamisvõistluste korraldamisõiguse Tallinn. Rahvusvahelise Olümpiakomitee seisukoht oli: Mängude korraldaja ei pea ehitama midagi niisugust, mida hiljem ei saa kasutada spordi või linna arendamiseks.

Viie aasta jooksul ehitati Tallinna üle 50 erineva sihtotstarbega objekti, mille rajamiseks kulutati tolleaegses rahalises vääringus rohkem kui 175 miljonit rubla (praeguses vääringus u 1 miljard eurot). Raha investeeringuteks koguti valdavalt tolleaegse Spordiloto süsteemi abil.

Mahukad ehitustööd

Tallinna suurimaks olümpiarajatiseks sai Piritas purjeseisvõistluse ehk TOP (Avo-Himm Looveri juhitud kollektiivi projekt). Kompleksi kuulub kokku 18 hoonet (kaheksa hotellikorpust, spordisaalid, ujula, ellingud, jahtklubi, töökodad) ning jahisadam 750 veesõiduki mahutamiseks. See oli omaette olümpiaküla. TOP-i ümbrusesse rajati veel uus rannahoone, multifunktsionaalne kaubanduskeskus, bensiinijaam ja postkontor. TOP-i juurest linna ehitati neljarealine Piritas tee koos sillaga, milleks võeti merelt maad juurde (10 hektarit).

Kesklinnas valmis olümpiamängude ajaks V. I. Lenini nimeline kultuuri- ja spordipalee ehk rahvasuus linnahall (arhitektid R. Karp ja R. Altmäe). Hoone katusele rajati unikaalne vaateplatoo merele ja vanalinnale. Liivalaia tänavale püstitati Eesti kõrgeim hoone, 27-korruseline hotell Olümpia. Maja projekteerisid A. Andresoo, T. Kallas ja R. Kersten.



Olümpia hotell – olümpiamängude monument kesklinnas. Foto: Kristjan Õim

Piritale suunduva Narva maantee rekonstrueerimine sai alguse uue Tallinna peapostkontori (arhitektid on R. Karp ja M. Raigna) rajamisest Viru väljaku äärde. Hoones olid eska-laatorid! Lisaks rekonstrueeriti täielikult Mere puiestee, Liivalaia tänav ja Piritas tee. Nimetatud teid varem palistanud vanaaegsed puithooned lammutati, et rajada uued elu-, kaubandus- ja haridushooned. Vanalinnas enam käidavate tänavate majade fassaadid võõrasti uuesti üle. Lisaks rajati teletorn, lennujaam ja sadama reisijate paviljon.

Tänapäev

30 aastat hiljem tuleb tõdeda, et kõik valmised olümpiarajatised on küll alles, kuid tingituna tollasest kehvast ehituskvaliteedist suuresti lagunenuid ja esialgse kasutusotstarbe minetanud. Riigikorra muutustest tingituna on valdav osa olümpiaks valminud ehitistest erastatud. Mitmed uutele omanikele selgelt üle jõu käivad hooned – linnahall, teletorn, TOP jt – on jäetud paremaid aegu ootama. Suuremahulise remondi ja juurdeehituste tulemusena on aktiivses kasutuses Piritas rannahoone, lennujaam, sadam ja hotell Olümpia.

Tallinna linnaarengu seisukohalt on kõige olulisemateks olümpiarajatisteks Narva maantee, Piritas tee ja Piritas sild. Uue mereäärse sõidutee valmimine ja juurdepääs merele andsid tõuke Tallinna valglinnastumisele just Piritas-Viimsi-Muuga suunal. 30 aastaga on püsielanike arv seal kasvanud rohkem kui viis korda ja ulatub nüüd 35 000 elanikuni. Ainsat maismaal kulgevat otseteed Viimsi



Olümpiamängude maamärgid Piritas: teletorn ja TOP-i jõeäär. Foto: Kristjan Õim

valla keskusest läbi Piritas Tallinna kesklinna kasutab iga päev ligi 40 000 sõidukit.

Kuigi kohati tundub, et olümpiamängudest jäänud pohmakas halvab veel praegugi Tallinna elu, siis teise nurga alt vaadates on selge, et olümpia ja selle rajatised olid parim osa okupatsioonijärgse aja taagast. Kui poleks olnud olümpiat, oleks olnud küsitav linnahalli paiknemine mere ääres ja kesklinnast poleks veel aastaid merd näha olnud. Suure tõenäosusega

oleksid kesklinna tänavate fassaadid olnud hoopis igavamad ja odavamad. Ja Piritas TOP – oma pödurast olekut hoolimata on ta tänini Tallinna suurim jahisadam.

Vaatamata uhketele rajatistele jäi rahvusvaheline huvi Tallinna olümpiarajatisi vastu leigeks. Moskva olümpiamänge boikoteerisid paljud maailma suurriigid. Koos sportlastega külastas 1980. aastal Tallinna olümpiarajatisi hinnanguliselt kuni 10 000 välismaalast.

Infoks: kuidas kasutati olümpiamänge Tallinna välisilme ja imago kujundamiseks, saab lugeda Dimitri Bruni 1979. aastal koostatud albumist „Tallinn valmistub olümpiaks”.

Sageli jäävad olümpiamängude ehitatud rajatised pärast suurmänge kasutuseta. Tavapraktikast erineb Barcelona, kus ümberehituste käigus muudeti kogu linna avalikkude nägu – näiteks on nüüd linnas suurepärase avalik baseini Montjuici mäel.

Sport on vaid üks osa olümpiamängudest. Sama palju on see võimalus oma linna paremaks turustamiseks. Loe nt <http://www.theurbanvision.com/blogs/?p=80>.

Tants Põhjaväila ümber

Nele Soobik, Veiko Taevere,

TLÜ linnakorralduse magistrandid



K-projekti esialgsed visualiseeringud Põhjaväilast.



Põhjaväilaks nimetatakse Tallinnas potentsiaalset liiklusmagistraali, mille põhimõtteline teekoridor sai paika pandud Tallinna generaalplaani koostamisel 1968. aastal, kuid mille osalise valmishitamiseni jõuti alles 2001. aastal. Vahepealse 40 aasta jooksul on muutunud nii riik, linn kui inimeste väärtushinnangud, ent Põhjaväila kontseptsioon on selle aja jooksul püsinud üllatavalt muutumatuks.

Põhjaväil oli mõeldud ühendama Piritat teed ja Narva maanteed kesklinna sadamaalaga, sealt edasi kulgeks see mööda Admiraliteedi basseini ja Linnahallist. Piki Koplisse suunduvat raudteetammist jõuaks Põhjaväil Kalamajast Sitsimäeni ja sealt Erika tänavat pidi Sõle tänavale või läbi Merimetsa, tagades ühenduse Paldiski maanteelega. 2001. aastal ehitati planeeritavast teest valmis umbes kilomeetrine lõik Ahtri tänavast Soo tänavale alguseni, millega lahendati sadama A-, B- ja C-terminali sisse- ja väljasõidu probleem mitme ristmikuga. Suurema osa raskeveokite toob täna südalinna hoopis Tallinki laevade D-terminal, mis avaneb Jõe tänavale, mitte aga Sadama tänavale ja mis sai selle tarbeks uue ristmiku Mere puisteel. Nüüd mõjubki jupp mitmerealist autoteed nagu mälestusmärk suurele plaanile ühendada Lasnamäe tööliste magalarajoon

Kopli tööstuslinnakuga, mis aga ei vii hetkel välja kuhugi, vaid sumbub kitsale ühesuunalisele teele Kalamajas.

Riik ja linn

Põhjaväil on nagu Antiik-Rooma mütoloožiast tuntuks kahe näoga Janus: ühelt poolt oli see tee planeeritud juhtima liiklusvooge kesklinnast põhja- ja poolt mööda ning ühendama tööjõu- ja materjalimahukad töökohad Põhja-Tallinna linnaosas tööliste magalarajoonidega Ida-Tallinnas. Teisel poolt on aga linna keskus aastatega nihkunud põhja suunas peaaegu ranjaooneni välja ning kadunud on ka suurtootmine Põhja-Tallinnas. Lisaks kerkib kinnitatud detailplaneeringute järgi lähitulevikus alale ka kaubandus- ja elamispiindu, mis teeks seda läbiva magistraaltänava rajamise funktsionaalselt veelgi vastuolulisemaks.

Olukorra teeb keeruliseks seegi, et ühise keele peaksid leidma omavalitsus ja riik. Omavalitsuste territooriumidel kulgevad ka riigimaanteed loigud (näiteks transiidikoridoride osad, maanteed ja sadamate vahelised ühendusloigud) ning on oluline, et riik osaleks nende arendamisel, väljatöötamisel ja hooldamisel.

Riiklikus transpordi arengukavas kuni aastani 2013 Põhjaväila sees pole. Sa-



Põhjaväila teekoridor.



Väljaehitamata Põhjaväil Kadrioru serval. Foto: Kadri Klementi

mal ajal on Põhjaväila enda prioriteediks seadnud paremsentristlik valitsuskolitsioon, keda julgustab selleks transpordiettevõtjate ning tööstus- ja ehitustevõtete lobi. Tallinna võimuliit eesotsas vasaktsentristliku Keskerakonnaga aga ei pea võimalikuks alustada ehitustegevusega enne, kui on lahendatud Lasnamäe kesklinnaga ühendava planeeritava trammiteega seonduv problemaatika. Väidetavalt ei luba mõlema projekti rahastamist samaaegselt ei linna ega ka riigi eelarvepoliitika.

Vajalik, aga mitte sellisena

Kuigi Põhjaväila teema on olnud erinevate linnavalitsuste koosseisude ja linnaplaneerimisameti laual aastaid, on alles viimasel ajal alanud debatt Põhjaväila olemuse ja vajalikkuse üle ka üldsuses. Tallinna II linnafoorumil töötoas ja linnaruumitundlike erialade esindajate sõnavõttudes on hakatud üha enam tähelepanu pöörama selle projekti urbanistlikele väärtustele või pigem nende puudumisele. Kuna seniste hehtiliselt presenteeritud eskiiside järgi peaks valmiv tee olema mõlemas suunas vähemalt kolmerealine, siis on sellises projektis raske näha ruumi ja tegevusi inimesele. Tänapäevaste linnalike arusaamad kohaselt tuleks hoopis mõelda sellisest mastaapsest liiklusvoogudele keskenduvast projektist loobumisele või Põhjaväila ümberdefineerimisele.

Mitmed sellesarnased, kuid reaalseerunud juhtumid mujal maailmas

(Avinguda Diagonal Barcelonas, Georges Pompidou kiirtee Pariisis, High Line New Yorgis, avaliku ruumi ja teedega seotud projektid Kopenhaagenis) näitavad, et transpordiprobleeme tuleks vaadata linnaehituslikult ja elukvaliteedi aspektist lähtuvalt, mitte pelgalt liiklus- või infrastruktuuriobjektidena.

Küsimus ei ole vaid autode (või inimeste) hulga läbilaskvuses ning kiiruses. Olulisteks ning diskussiooni vajavateks teemadeks on siin ka merele ligipääsu tagamine (kes ja kustkaudu pääseb Tallinna merepiirile), avaliku ning inimõõtmelise ruumi kvaliteet (kus asuvad väljakud, istumiskohad, pargid ja mida seal teha saab), kergliiklus- ja ühistranspordi võimalused (ühistranspordirajad, kergliiklejaid soosivad foorisüsteemid) ning jätkusuutlik linnakeskkonna areng (tulevikku suunatud otsused). Need on klišeeliku märksõnad, kuid just neist lähtuvad reaalsed lahendused loovad kasutajasõbraliku linnaruumi.

Eelmisel kevadel toimunud Tallinna II linnafoorumil jäi erinevate kohalolevate osapoolte aruteluks kõlama mõte, et nimetatud sõiduteed on küll vaja, kuid loobuda tuleb mitmerealise magistraalteest ning lahendada transpordiprobleem tavatäna raamid. Tallinna kontekstis on vaja aduda, et siin ei ela autod, vaid inimesed, ning diskussioone hea linna võimalikkuse üle tuleb jätkuvalt aktuaalsete ja avalikena hoida.

Europargi mõju Tallinna liiklusele

Annika Tähepõld,

EKA urbanistika magistrant

Damiano Cerrone,

EKA urbanistika ning arhitektuuri- ja linnaplaneerimise magistrant

Maris Freudenthal,

TLÜ linnakorralduse magistrant



Mitmed linnad üle Euroopa on ametlikult sõnastanud, et tulevikusuunaks nende linnade arengus on autoliikluse vähendamine ja inimsõbralikuma linnakeskkonna kujundamine. Sellega seoses on kehtestatud ametlik transpordipoliitika ja selle osana ka parkimispoliitika.

Ka Tallinnas on vastavaid samme ette võetud. Tallinna linnavalikogu kinnitas 2005. aastal arengukava „Tallinna liikluse arengusuuna aastateks 2005–2014“, mille üks oluline eesmärk on reguleerida sõiduaudote kasutamise taset. Parkimispoliitika osas on sihiks ohjeldada sõiduaudote kasutamist eelkõige linna keskosas ning piirata parkimisplatside ja -kohade kasvu.

Tallinnale kohandatud ärimudel

Tallinna transpordiamet kaardistas hiljuti kõik linnas asuvad parklad. Tulemuseks saadi 164 parklat, kuhu mahub iga päev parkima 21 000 autot. Tallinna kõige suurema parkimisoperaatori Europark Eesti käsutuses oli nendest 2010 maikuu seisuga 64 kesklinna piirkonnas asuvat parklat. Nendest kümme oli rajatud viimase poole aasta jooksul. Tervelt kolmandik parklatest paiknevad linnasisesest tühemaadest ning võtavad enda alla ligi 12 jalgpalliväljaku suuruse ala.

Europark tegutseb rohkem kui viies Euroopa riigis. Eesti jaoks on neil välja töötatud omapärane ärimudel. Lisaks parkimismajadele ja maa-aluste parklate rajamisele pakub Europark Eesti parkimisteenust ajutiselt ka linnasisesest tühjadel kruntidel. Need

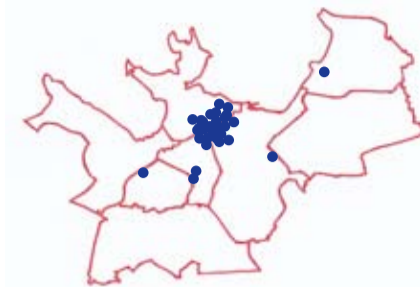
maatükid rendib Europark otse omanikelt, rendilepinguid sõlmatakse 3–5 aastaks, kuid leidub ka 10–15-aastase tähtajaga lepinguid. Kruntidele on enamasti määratud ehitusõigus ja väljastatud ehitusluba, kuid ehitusprotsessiga pole veel alustatud.

Europarki ärimudel jätab esmapilgul mulje win-win-olukorrast – maaomanikud saavad söötis maa eest rendiraha, autoomanikel on võimalik kesklinna piirkonnas odavalt parkida, Europarki käive tõuseb ning linna maksukukkur kasvab. Kuid olukorral on teisigi nüansse. Seaduslikku parklat võib rajada vaid ehitusloa saanud projekti alusel, juurdepääsud ja muu liikluskorraldus tuleb kooskõlastada transpordiametiga ning rajada on vaja ka korralik pinnakate ja juhtida ära sademeveed.

Tegelikkus on aga ilmselgelt teine – sellised „ajutised“ parklad on valdavalt auklikud porimütkad, mille pole vastavate asutuste kooskõlastusi. Parklate kasutajad lõhuvad seal oma autot, toovad platsilt pori tänavale ning häirivad muud liiklust suvalistes kohtades sisse-väljasõitudega. Tegemist on kooskõlastamata rajatistega, mis rikuvad linnapilti ja ei toeta linna esteetilisi ega keskkonnalisi eesmärke.

Linnal pole strateegiat

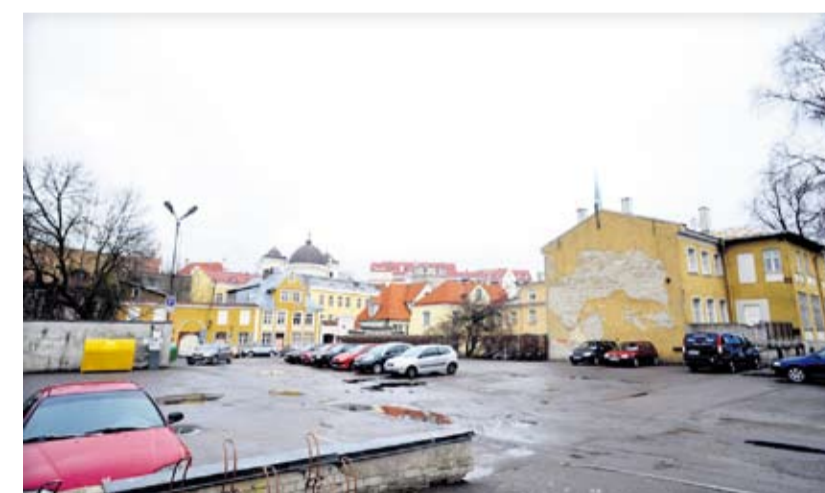
Üldised suunad arenenud riikide transpordipoliitikates näevad muu hulgas ette autovoogude reguleerimist ja vähendamist. Selleks on erinevaid võimalusi. Näiteks on Helsingis parkimissüsteem, mis tõrjub pikaajalisi parkijaid (töökäijaid), Londonis kehtib autoga kesklinna sõitmisel



Europarklate asukohad Tallinnas.

sissesõidumaks ning Amsterdamis on parkimise tunnihinna ja ühissõiduki piletihinna suhe mitmekordne (ühissõidukipileti kasuks). Erinevatest süsteemidest hoolimata on kõigi nende võtete eesmärk vähendada autode kasutamist ning soodustada teisi liikumisviise.

Tallinn on selliste meetmete rakendamises lapsekingades. Hoolimata sõnastatud eesmärkidest pole strateegilisi otsuseid vastu võetud. Kui vaadata viimastel aastatel Tallinna kesklinna tekkinud eraparklate hulka ja seisukorda, on näha, et seni pole linnal olnud huvi või ressursi selle probleemiga tegeleda ning autovastane lahing on alles algamas. Alles hiljuti on parklad kaardistatud ja alustatud linnaplaneerimisameti, transpordiameti ja keskkonnaameti vahelist koostööd probleemiga tege-



Europarklad Tallinna linnapildis. Fotod: Damiano Cerrone

Infoks: 1930. plahvatanud vastuoluline Great American Streetcar Scandal on üks näide selle kohta, kuidas ärihuvid mängivad olulist rolli linnamaastiku muutmisel. General Motors ostis Los Angeleses sihipäraselt kokku trammiteid, et need hiljem autoteedega asendada. Nüüd on LA üks laialivalgunumaid ja autostunumaid linnu USA-s.

Kaasaegse linna kohustuslik osa – sündmused linnaruumis

Madle Lippus, TLÜ linnakorralduse magistrant



Toolid Tallinna raekoja platsil. Foto: Anu Vahtra

Sündmused linnaruumis on tinglik ühisenimetaja tervele hulgale erilistele ettevõtmistele, mille eesmärk on nihutada harjunud ruumitaju ja tekitada küsimusi meid ümbritseva igapäeva kohta.

Alguse sai see kunstilise ja kodanike eneseväljendusliku võttena, kuid aina rohkem on esile tõusnud niisuguste ettevõtmiste tähtsus majanduslikust aspektist vaadatuna ning neid sündmusi on üha enam hakatud teadlikult kasutama linnade mainekujunduse osana.

Sellised sündmused on sageli sponstaansed: need sünnivad reaktsioonina hetkeolukorrale, on iseseisvad ja toimuvad avalikus ruumis. Pioneerideks selles vallas olid situatsioonistid 1950ndate aastate Prantsusmaalt. Kui situatsioonistid ühendusena tegevuse lõpetasid, ei tähendanud see säärase sündmuste katkemist, vaid järk-järgult on need kogunud nii populaarsust kui praktiseerijaid ja praeguseks on seda laadi tegevused muutunud vaata et kohustuslikuks iga vähegi „kaasaegsema” linna tänavapildis. Kõik see on üsna otseselt seotud muutustega ühiskondlikus mõtlemises, oluline on aktiivne vastandumine (kunsti) institutsionaliseerumisele ja elitaarsusele.

Mitmekesine valdkond

Kui küsida nüüd, millega täpsemalt on tegu, siis ühist žanrinimetajat on sellele leida väga raske. Eesti keeles on hakanud levima nimetus „linnaaktivism”, sest kõik, kes midagi ette võtavad, on ju aktivistid. Ilmselt on selline määratlus pigem juhuslik kui põhjalikult läbi kaalutud. Inglise keeles kasutatakse sama nähtuse

tähendamiseks mõisteid *street art* ja *post-graffiti*, mis tunduvad õigemad selletõttu, et kirjeldavad tulemust, mitte ei tegele võimaliku läbiviija määratlemisega. Küllap loksab see nimetus ka eesti keeles aja jooksul ise paika. Selguse huvides nimetame neid siin lihtsalt sündmusteks.

Seda, mis need sündmused täpsemalt on, polegi nii lihtne määratleda – põhimõtteliselt läheb sama nimetaja alla kõik, mis leiab aset linnaruumis grafitist installatsioonideni, sealhulgas tegevuskunst, mis toimub linnaruumis. Neid sündmusi iseloomustab sageli kolmemõõtmelisus, kohaspettsiifilisus, valmidus dialoogiks ja sage li ka illegaalsus. Tihti on sel tähendus konkreetse kohas ja konkreetsetel ajahetkel ning need sündmused on teostatud väheseid vahendeid kasutades.

Üks tähelepanuväärne ülemaailmne sündmus on nn valged kummitusrattad (www.ghostbikes.org), mis said alguse lihtsa kunstiprojektina San Franciscos. Kunstnikku inspireerisid jalgrattad, mis olid lukustatud erinevatesse kohtadesse ja sinna maha jäetud. Idee oli nii mõjus, et kiiresti hakati seda kasutama ka mujal ning valgeks värvitud rattad hakkasid tähistama kohti, kus rattur oli liikluseõnnetuses saanud surma või raskelt vigastada.

Infoks: kas see on tänavakunst, linnaaktivism? Kas see tähendab ainult grafitit või saab selle alla liigitada ka skulptuuri ja spontaansed sündmused? Sageli ei ole see selge isegi tegijate enda jaoks. Selge ülevaate saamiseks otsi infot Wikipediast märksõna „street art” alt.

Vaata ka <http://www.streetsy.com/> või liitu Facebookis grupiga Streetartutopia. Tuleval aastal toimub Tallinnas kultuuripealinna aasta raames linnainstallatsioonide festival LIFT11 (<http://lift11.ee/>).

Samalaadne võrgustik on Improv Everywhere (www.improveverywhere.com), mille eesmärk on korraldada sotsiaalselt olulistele probleemidele tähelepanu tõmbavaid või lihtsalt veidraid situatsioone loovaid ettevõtmisi. See võrgustik on üheksa tegusmisaastaga kasvanud väga suureks ning selle ettevõtmised, milles saavad osaleda ka inimesed tänavalt, on muutunud äärmiselt populaarseks.

Uued suunad

Ka Tallinnas kohtab selliseid sündmusi iga aastaga aina enam. Eestis dokumenteeritud sündmustest on meelde jäänud näiteks projekt „Toolid” vanalinnas ning mõned aastad tagasi Viru keskuse juures porilompides ujunud sajad paberlaevukesed, ka „Mägironijate” projekt, mille käigus tähistasid talvel Tallinnas lumehunnikute otsa paigutatud punased lipukesed vallutatud tippe (kadri.klementi.eu).

Kui sellised sündmused said alguse vastandumisest kapitalistlikule maailmakorraldusele ja tahtmisest ümbritsevat ruumi rohkem enda nägu kujundada, siis nüüd on needsamad jõud, millele varem vastanduti, hakanud linnalisi sündmusi enda huvides ära kasutama. Improv Everywhere asutaja on öelnud, et linn ja suurfirmitad on algusest peale nende tegevuse vastu elavat huvi tundnud. Samuti muutub aina mugavamaks ennast n-ö legaliseerida, nagu seda tegi üks tuntumaid NY tänavakunstnikke Leon Reid IV – nii on lihtsalt kergem töötada.

Taolist „sissehaaramist” on näha ka Tallinna puhul, kuigi linn tegelikult sääraseid sündmusi veel ametlikult ei toeta. 2011. aasta kultuuripealinn on võtnud selgelt sihiks selliste sündmuste toetamisega linnaruumi ilmes tunda ja nii kultuuripealinna nimetus auga ära teenida. Selliste sündmuste muutumine linna (pool)ametlikuks turunduspoliitikaks kinnitab aina enam kanda.



Mägironijate projekt eelmisel talvel. Foto: Kadri Klementi

Linnalabor annab märku

Ilmunud on trükis

“Söödav linn I”.

Kahe aasta vältel oleme tegele- nud linnas toidu kasvatamise ra- kendusvõimaluste uurimisega.

Tänu Keskonnainvesteeringute Keskusele on sadenenud teave kaante vahele saanud.

Tutvu ja telli www.linnalabor.ee



Välke-Ameerika HÄÄLE erileht

Välke-Ameerika HÄÄL

on mõeldud kesklinna ja selle naabruskonna elanikele. Lehte annab välja Uue Maailma Selts. Lehe ilmumist toetab Vabatahtlaste fond, mis on rahastatud Islandi, Lichtensteini ja Norra poolt EMP finantsmehhanismi ning Norra finantsmehhanismi vahendusel. Toetust koordineerib Avatud Eesti Fond. MTÜ Uue Maailma Selts, registrikood 80246548 Koidu 68 B, Tallinn 10122, Kontakt@uusmaailm.ee

Välke-Ameerika Hääle koduleht: haal.eu. Seltsi koduleht: www.uusmaailm.ee. Sampo pank, arve 333003840002 Seltsimaja fondi arve: 333905530009

MTÜ Uue Maailma Selts

on loodud Uue Maailma piirkonna elanike ühendamiseks ning sinne elu edendamiseks arvestades piirkonna ajalugu ning arhitektuurset olemust. Samuti on Seltsi eesmärgiks keskkonnasäästliku mõtteviisi propageerimine ning kodukandist omanäolise elukeskkonna arendamine

Merit Kask ja Kadri Vaher, toimetajad Lilli-Krõõt Repnau, kujundaja Kati Kio, keeleteoimetaja

Abikaed: Madle Lippus, Kadri Koppel, Tauri Tuvikene, Kadri Klementi jt. ajaleht@uusmaailm.ee