

Projekt „Eesti 20. sajandi (1870–1991) sõjalise ehituspärandi kaardistamine ja analüüs”

Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3 - naftahoidla) Tila külas Tartu vallas Tartu maakonnas

Sisukord

1. Kohustuslikud andmed.....	2
2. Asukoha skeemid	3
3. Fotod.....	12
4. Täiendav info.....	37

Koostajad:

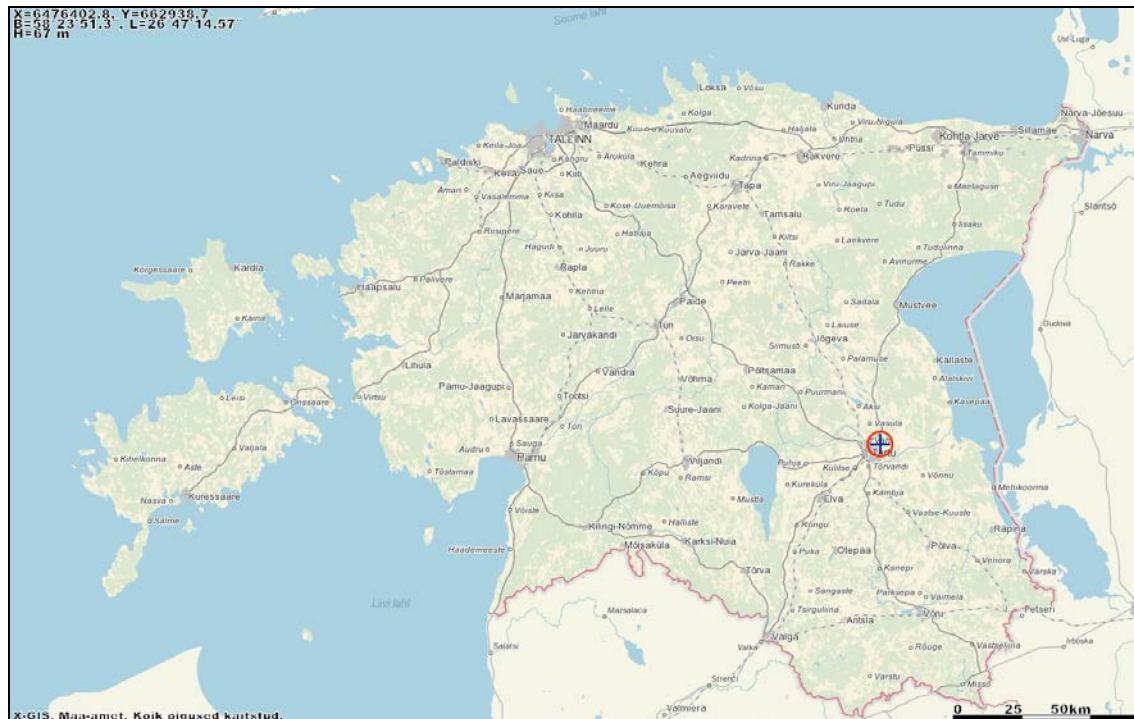
Ain Tähiste, Mart Mõniste

**Kärdla
2016**

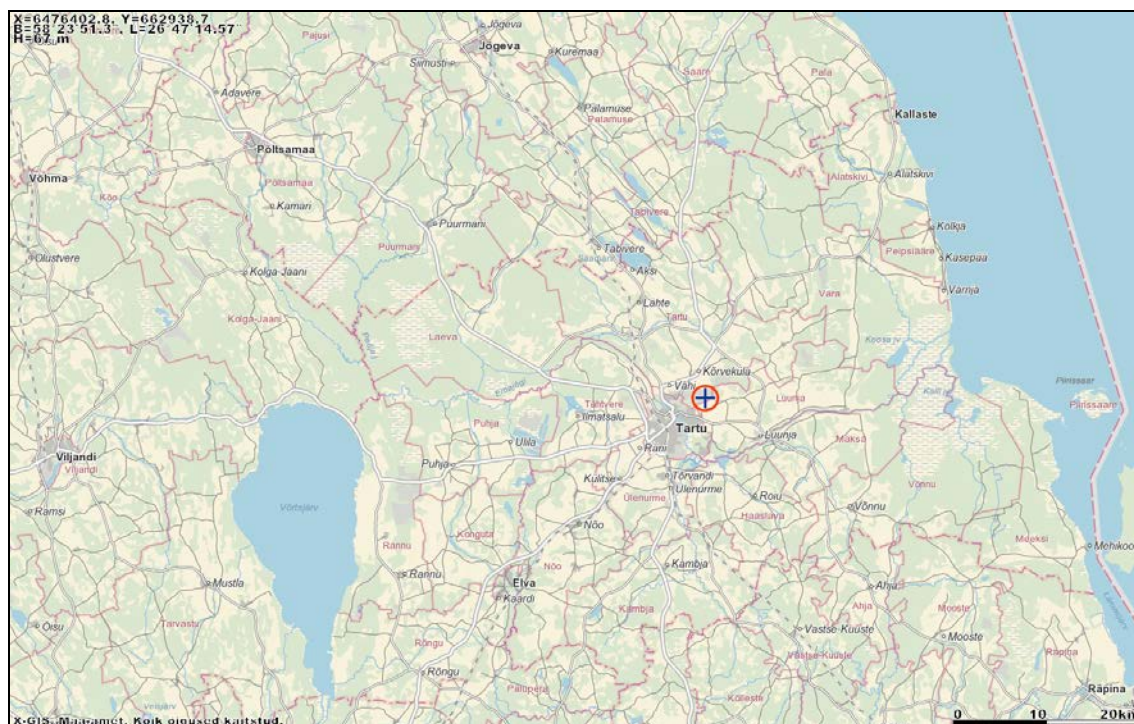
1. Kohustuslikud andmed

1.1	Algne nimetus	132. Kutuzovi ja A. Nevski ordeniga Berliini raskepommituslennuväepolk, s/o 40567
1.2	Hilisem(ad), sh praegune(sed) nimetus(ed)	
1.3	Aadress	Tartu maakond, Tartu vald, Tila küla. Naftabaasi ala katastrisse kandmata. Piirnevad kinnistud: Lähiaadress: Heinla (8,4 ha), tunnus: 79403:002:0765 Lähiaadress: Paju (2,2 ha), tunnus: 79403:002:0766
1.4	Koordinaadid	6476317.5,662747 58°23'48.81", 26°47'2.56"
1.5	Algne teave, sh ajalugu	1912. aastal leidis aset esimene mootorlennuki lend Eestis Raadil asuvalt ratsaväe treeninguväljakult. Eesti Vabariigi ajal kuni aastani 1940 kujunes välja lennuväli, mida kasutasid nii sõja- kui ka tsiviillennukid. Sakslased ehitasid Teise maailmasõja ajal betoonist 1 km pikkuse raja (praegune ruleerimistee). 1952-1956 ehitasid venelased uue, 2500 m pikkuse strateegilise lennuraja. 1975. aastal lasti käiku raja 500-meetrine pikendus. Vene väed lahkusid Raadilt 1993. aasta alguses.
1.6	Praegune funktsioon	kasutuseta
1.7	Seisukorra hinnang	Kõik metallmahutid on ära veetud enne 2002. aastat. Praegu säilinud ainult pinnasevallid ja mõne hoone rused.
1.8	Ümbruse lühikirjeldus	
1.9	Joonised	Hoonete ja asukoha skeemid (18)
1.10	Fotod	Tänapäevased fotod (50)
1.11	Seotud ehitised	Selles aruandes käsitletud naftabaas. Raadi lennuväljal on veel eraldi kütusehoidla ja raketikütusehoidla.
1.12	Põhiüksus	326. Kutuzovi ordeniga Tarnopoli raskepommituslennuväediviis, s/o 18378
1.13	Lisateave	
1.14	Töö teostamise aeg	Välitööde aeg 26.10.2016
1.15	Koostaja andmed	Ain Tähiste, Mart Mõniste

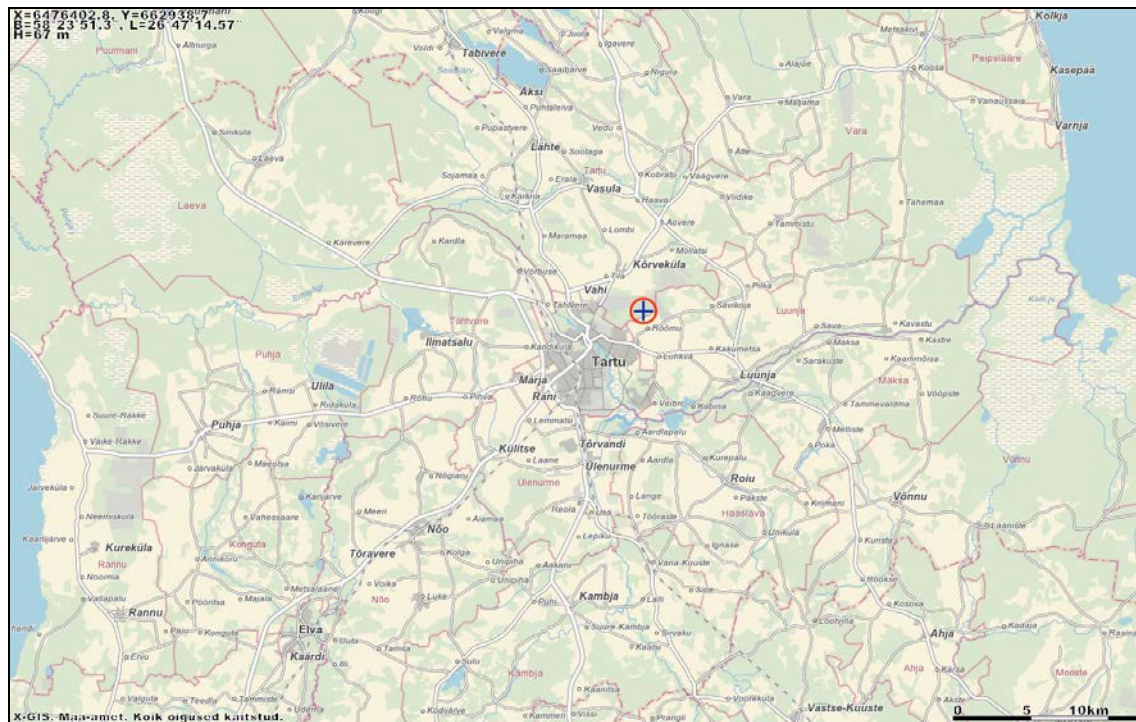
2. Asukoha skeemid



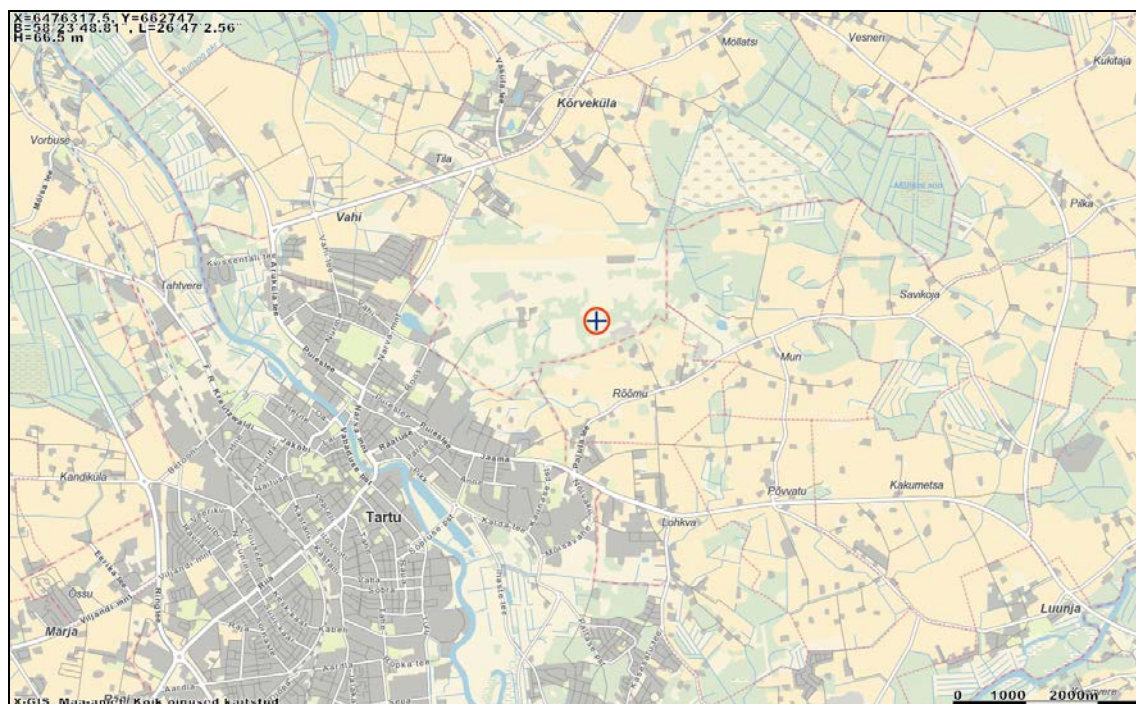
Skeem 1. Tartu Raadi lennuväli.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



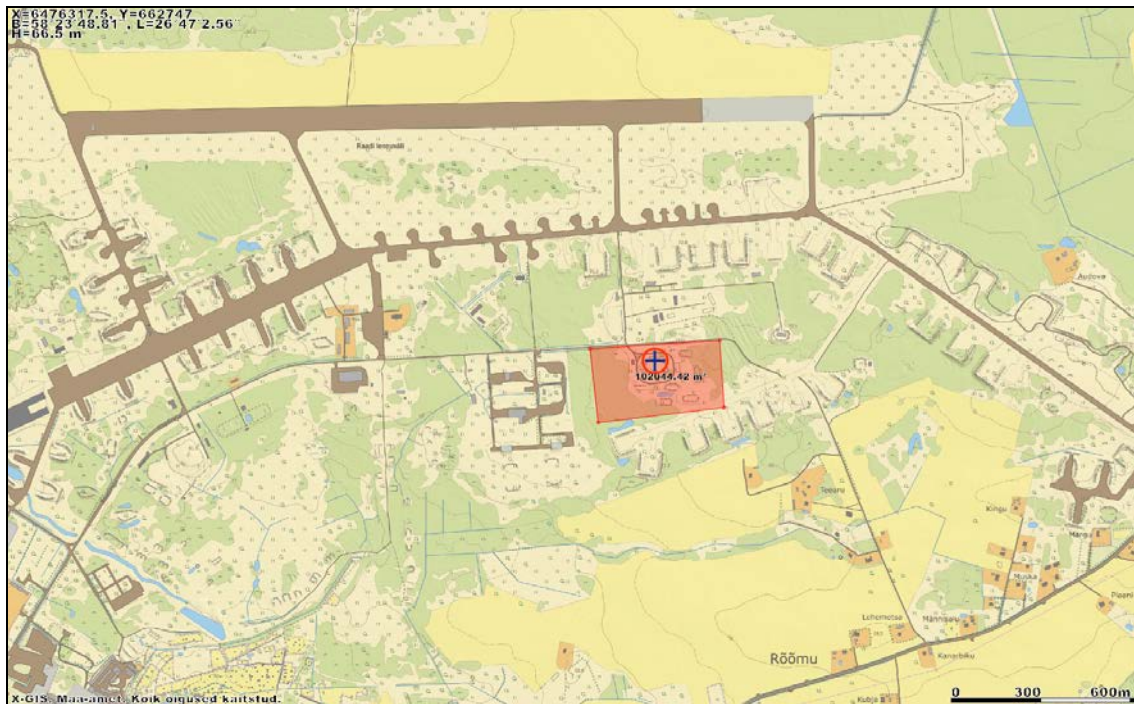
Skeem 2. Tartu Raadi lennuväli.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 3. Tartu Raadi lennuväli.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 4. Tartu Raadi lennuväli.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 5. Tartu Raadi lennuväli. Aruandes 3 käsitletud piirkond (naftabaas).
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 6. Tartu Raadi lennuväli. Aruandes 3 käsitletud piirkond (naftabaas).
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 7. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 1995. aastast.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 8. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 1995. aastast. Enamus reservuaare ja mahuteid on alles.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 9. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 2002. aastast. Enamus mahuteid on kadunud, ainult ringtee keskel on säilinud mõned vaadid.

Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 10. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 2007. aastast. Kogu metall on ära veetud, naftabaasi meenutavad ainult pinnasestruktuur ja hoonesud.

Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 11. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 2010. aastast. Naaberkinnistul on tehtud lageraiet.

Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 12. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 2012. aastast.

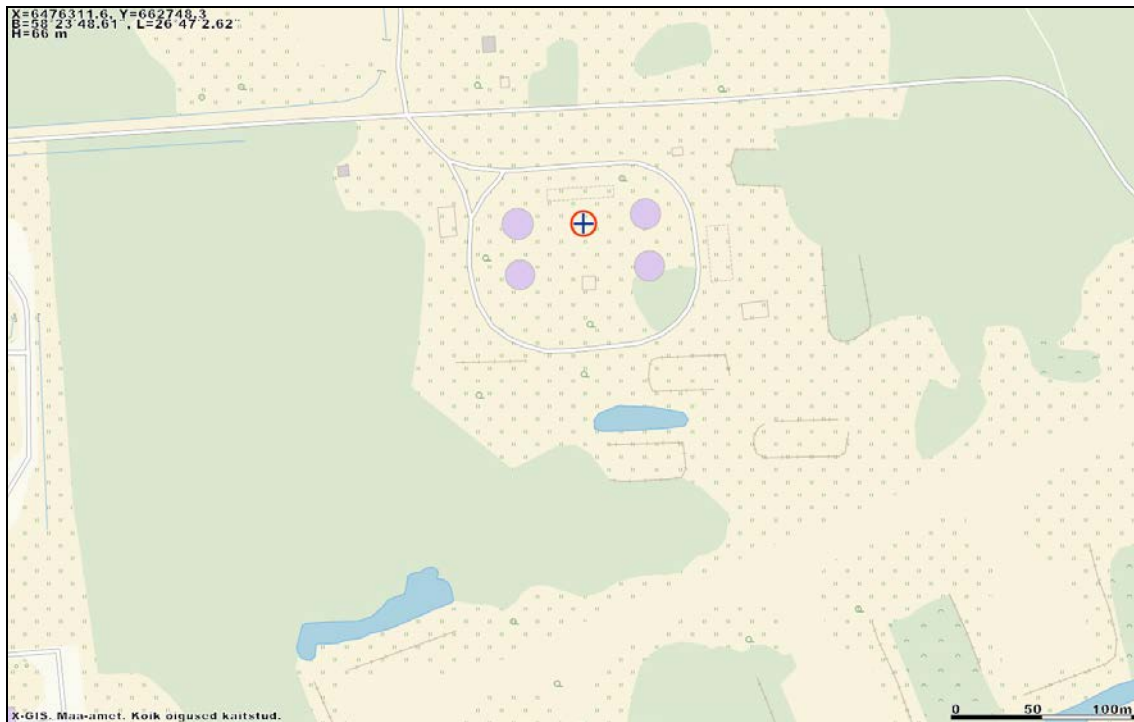
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



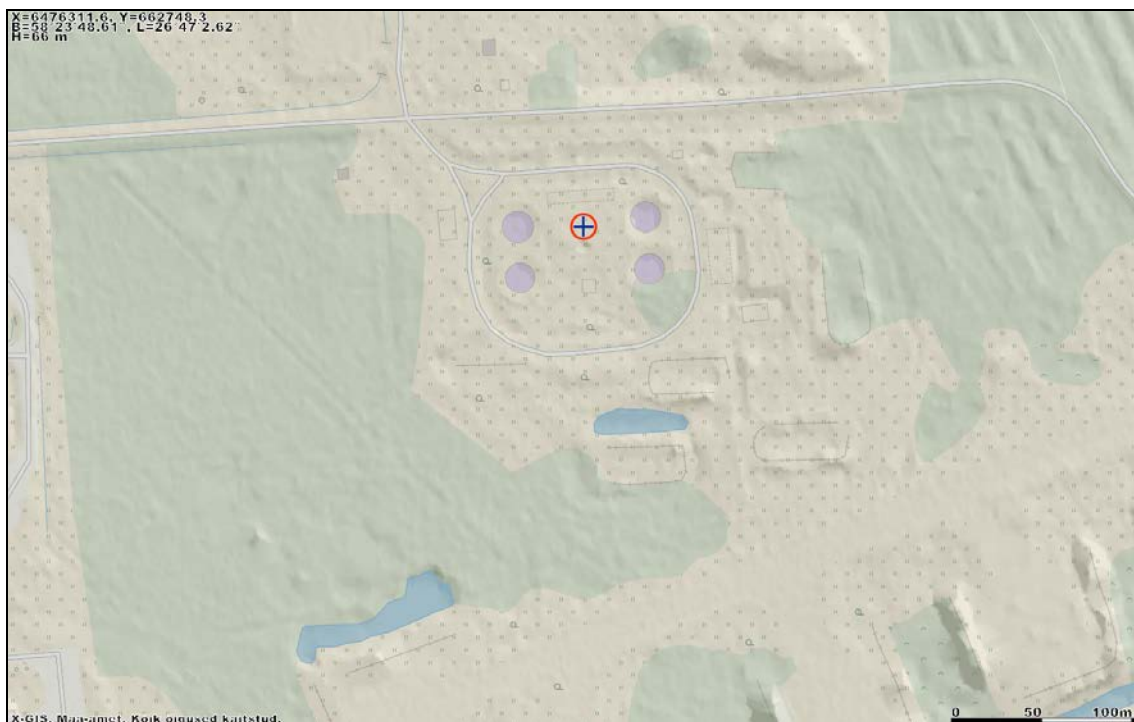
Skeem 13. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 2013. aastast.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 14. Tartu Raadi lennuväli. Naftabaas. Aerofoto 2014. aastast.
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



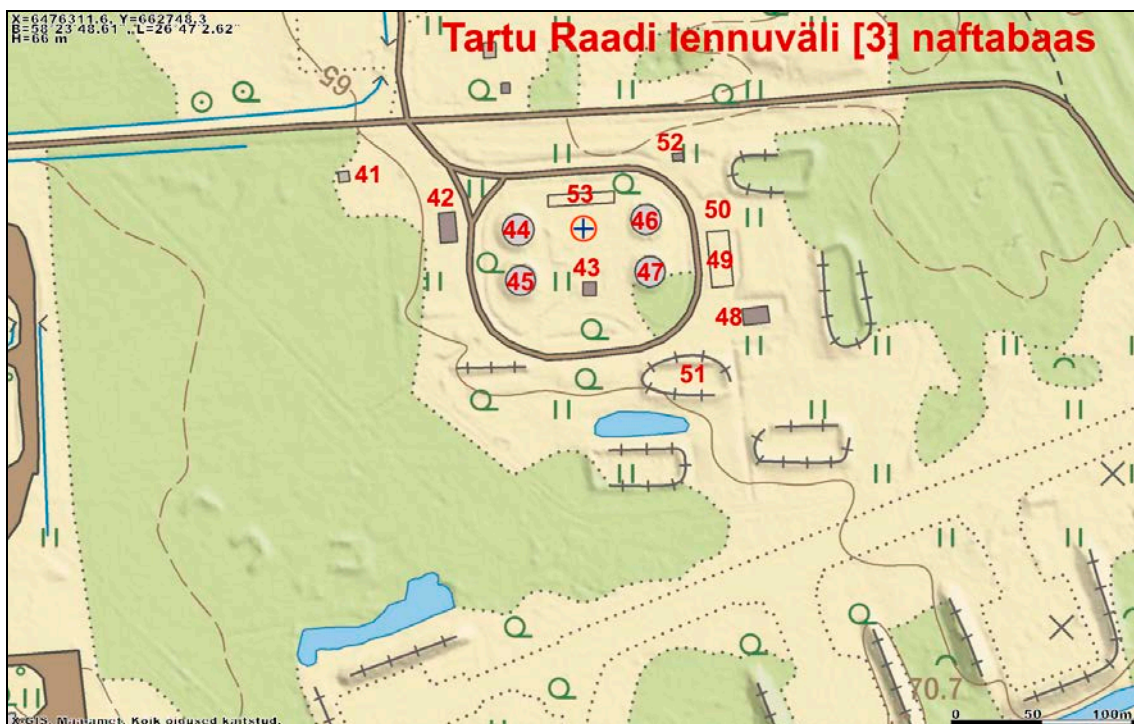
Skeem 15. Tartu Raadi lennuväli. Aruandes 3 käsitletud piirkond (naftabaas).
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 16. Tartu Raadi lennuväli. Aruandes 3 käsitletud piirkond (naftabaas).
Allikas: Maa-ameti Geoportaal



Skeem 17. Tartu Raadi lennuväli. Aruandes 3 (naftabaas) käsitletud objektid.



Skeem 18. Tartu Raadi lennuväli. Aruandes 3 (naftabaas) käsitletud objektid.

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| 41 - alajaam | 49 - vundament |
| 42 - hoone | 50 - betoonreservuaar |
| 43 - tehniline hoone (pumbamaja) | 51 - pinnasevall |
| 44-47 - reservuaarid | 52 - hoone ase |
| 48 - hoone vare | 53 - rusud |

3. Fotod

Foto numbri järel sulgudes on pildifaili number.
Nurksulgudes on objekti number asukohaskeemil.



Foto 1 (558). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 2 (559). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 3 (560). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 4 (563). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 5 (569). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 6 (570). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 7 (571). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 8 (574). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 9 (575). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Alajaam [41].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 10 (481). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Sissesõidutee naftabaasi, paremal hoone [42]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 11 (882). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 12 (483). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42] kõrval on väikse tellisehitise rusud. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 13 (484). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 14 (485). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42] ühe otsa väravaava on kinni müüritud. Foto Mart Mõniste 26.10.2016

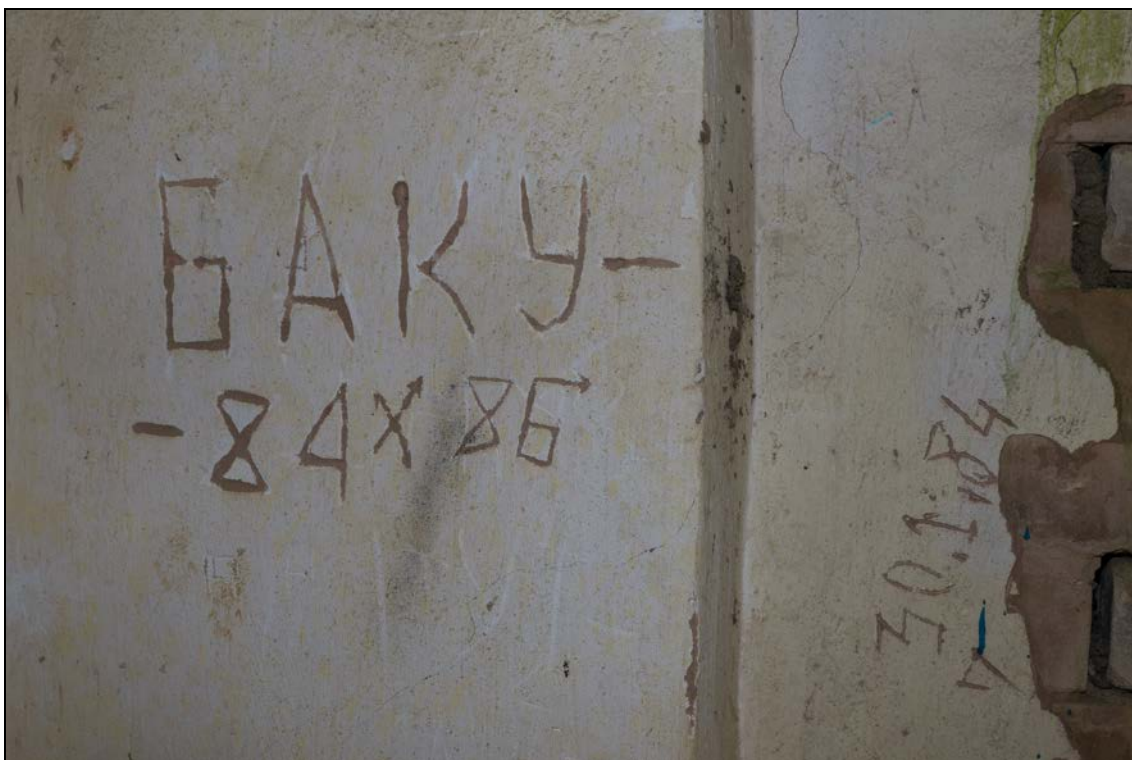


Foto 15 (486). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42]. „Bakuu 84-86”
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 16 (487). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 17 (489). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 18 (490). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42] tagumist madalamat
osa on lammutatud. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 19 (555). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [42].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 20 (494). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 21 (496). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43] on osaliselt lammutatud. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 22 (499). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 23 (501). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 24 (503). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43] alusmüüris on avaused torustike läbiviimiseks, Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 25 (506). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 26 (515). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 27 (517). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoones [43] on säilinud seadmete alused. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 28 (519). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [43]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 29 (548). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Reservuaar [44], taga vasakul hoone [43]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 30 (550). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Reservuaar [44]. Tugiseinad on osaliselt laotud paekivist. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 31 (554). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Piksevarda põlenud jäänused reservuaari [44] kõrval, paremal hoone [42]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 32 (505). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Betoonist trepp reservuaari [45] vallil. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 33 (508). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Reservuaar [45], taga hoone [42].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 34 (509). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Reservuaar [45].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 35 (512). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Reservuaar [45]
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 36 (540). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Reservuaar [46], vasakul hoone [43]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 37 (541). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Reservuaar [46].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 38 (522). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 39 (523). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 40 (525). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 41 (526). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 42 (527). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48]. Tugevad
kaablipõletamise jäljed. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 43 (529). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48] tagumine pool on lammutatud. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 44 (530). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 45 (531). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [48].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 46 (532). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Ringtee asfaltkate on veel üsna terve. Vasakul hoone [48], paremal pinnasevall 51].
Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 47 (533). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Hoone [49] rusud, taga paremal hoone [48]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 48 (534). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Betoonreservuaar [50], tuletõrje veehoidla? Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 49 (544). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Väiksemate metallmahutite alused [53]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016



Foto 50 (547). Tartu Raadi lennuväli (aruanne 3, naftabaas). Väiksemate metallmahutite alused [53]. Foto Mart Mõniste 26.10.2016

4. Täiendav info

NSV Liidu ja Venemaa relvajõud Eestis 20. sajandi lõpukümnnendeil

Esimene osa: ülevaade Eestis asunud NSV Liidu ja Venemaa relvajõududest (v.a. merevägi). Koostaja Jüri Pärn 2007

Raadi lennuvälja ajaloost

23. jaanuar 1996 Postimees

1912. aastal leidis aset esimene mootorlennuki lend Eestis Raadil asuvalt ratsaväe treeninguväljakult.

Eesti Vabariigi ajal kuni aastani 1940 kujunes välja lennuväli, mida kasutasid nii sõja- kui ka tsiviillennukid.

Sakslased ehitasid Teise maailmasõja ajal betoonist 1 km pikkuse raja (praegune ruleerimistee).

1952-1956 ehitasid venelased uue, 2500 m pikkuse strateegilise lennuraja.

1975. aastal lasti käiku raja 500-meetrine pikendus, mis oli vajalik lennukite Backfire teenindamiseks.

Vene väed lahkusid Raadilt 1993. aasta alguses, varad võttis üle Eesti kaitseministeerium.

1993. aasta suvel moodustasid Tartu linn, Tartu vald ja Luunja vald (kolm omavalitsust, kelle haldusterritooriumil lennuväli asub) aktsiaseltsi Tartu Raadi Lennujaam eesmärgiga leida lennuväljale tsiviilkasutus. Eesti Vabariigi valitsus andis üle osa varadest, jättes andmata maa.

MARTTI PREEM, Arhitekt, linnaplaneerija, Tartu Ülikooli arhitekt

Tartu vahetus naabruses paiknev umbes 10 km² suurune mahajäetud NL sõjaväelennuväli on paratamatus. Ilma sellise paratamatusega oleks selliste mõõtudega tsiviillennuvälja plaanimine mõeldamatu.

Raadi uuskasutuse küsimust tuleb aga vaadelda ühe osana kogu Tartu kui Lõuna-Eesti regionaalse keskuse arenguprobleemistikus kõrvuti ülikooli, teadusasutuste (teaduspargi), aga ka paljusi seiskunud tööstuspotentsiaaliga.

A priori on Tartu Eesti teine linn, olulisimaid kõrghariduse, teadus-, meditsiini- ja kultuurikeskusi. Peab siiski märkima, et Eesti teiseks linnaks sai Tartu alles 1920. aastal, pärast Liivimaa kubermangu põhjaosa ühendamist Eestimaa kubermanguga.

Pärast Teist maailmasõda alustati aga Tartu funktsionaalse tüübi sihipärast muutmist, siin arendati välja suur sõjaväelennuväli ja üleliidulise alluvusega rasketööstus, suurim tehas oli nn. musti kaste tootev kontrollaparatuuritehas 3500 töötajaga otse kaitseministeeriumi alluvuses.

1980ndate aastate lõpus, s.o. neljakümne aastaga kujunes Tartus olukord, et linnas toimis vähemalt kolm suhteliselt sõltumatut (linna)struktuuri.

Esmalt ülikoolilinn (haridus-, teadus-, kultuurikeskus) - üliõpilased moodustasid linnaelanike arvust ca 10%, koos ülikooli, teadusasutuse, keskeriõppeasutuste töötajatega oli sellesse sfääri haaratud aga ca 1/8 elanikkonnast. Eraldi väärib märkimist Tartu üleriigiline meditsiinikeskuse roll - meditsiinisfääris oli 4500 töötajat, arstide suhtarv tuhande elaniku kohta oli suurim NLis.

Teisalt paiknes Tartus üks kaheksast suurimast NLi Euroopa-osa sõjaväelennuväljast, mille kinnine territoorium algas 1 km kauguselt Tartu Raekojast. Tartu oli seetõttu välismaale suletud garnisonilinn. Selle nõ. okupeeriva garnisoni ohvitserkond, ülejateenijad ja nende pereliikmed moodustasid umbes 1/12 linnaelanike üldarvust, sellele lisandus garnisonis olevate sõdurite hulk.

Kolmandaks. Üleliidulise alluvusega tööstuse toorainest toodi 55% sisse ja 60% toodangust realiseeriti mujal NLis, seejuures ka valdav osa tööjõust oli sisse toodud NLi teistest regioonidest. Tartu elanike arv oli seeläbi 1980ndate aastate lõpuks kasvanud 120 000ni. Selline disproportionaalne areng peegeldus eelkõige olulises mahajäämuses ehitusvõimsustes,

kaubandus-, teenindus- ning toitlustussfääris, võrreldes Eesti keskmise ja teiste linnadega.

Sõjas oli purustatud pool Tartu kesklinnast ja seega ka sotsiaalsest infrastruktuurist. Taastatud on napp kolmandik, linna elanike arv oli aga kasvanud kaks korda, seega on olmesfääri asutuste koormus vähemalt kolm korda suurem võrreldes sõjaeelse ajaga.

Pärast NLi lagunemist ja okupeeriva sõjaväe lahkumist on hõivatuse struktuur oluliselt normaliseerunud - vähenenud on tööstuse osa, kasvanud teenindussfääri ja ehituse osa.

Üks keerulisimaid probleeme on lennuvälja ala edasine kasutus. Võib öelda, et põllumajanduslikust ja metsanduslikust käibest on ala lõplikult väljas. Küsimus on, kas Tallinna ja Pärnu meresadamate kõrval vajab Eesti ka üht õhusadamat, mis orienteeruks eelkõige transiitkaubaveole ja mis oleks ühendatud tollivaba tsooniga, kus lisaks ladustamisele komplekteerimise baasil ka toodetaks ja seda toodangut edasi toimetataks. Ühtlasi peaks see olema investeerimissoodusala.

See ei ole Tartu lokaalne küsimus - see on riigi regionaalpoliitiline otsustus. Selle vajadusest on räägitud kolm aastat, kuid Tallinnas pole otsusele jõutud. Ometi peab põhimõttelisele otsusele järgnema ka Riigikogu vastav seadus, mis lükkab tegeliku käivitamise veelgi edasi. Nimetatud strateegia määratlemine on oluline kogu Kagu-Eesti arengule, sellise sooduspiirkonna sätestamine ja lennuvälja käivitamine looks oluliselt juurde töökohti ja annaks paremaid otsesidemete võimalusi siinsetele firmadele välissuhtluseks.

Kuid peab märkima, et arengule võiks anda tõuget ka negatiivne otsus riigi poolt - ei tollivabale tsoonile, ei investeringusoodustustele. Siis oleks olukord vähemalt selge ja tuleks ilmselt loobuda lennuvälja taasarendamise ideest ja suunata kogu energia leidmaks alale otstarvet, mis tuleneb eelkõige kohalikest võimalustest.

Raadi lennuvälja on põhimõtteliselt võimalik kasutada näiteks ka Vormel-1 ringraja ehitamiseks. See puudub ju nii Skandinaavias kui Baltimail. Siia võiks rajada ka Baltimaade Disneylandi. Kuid ka need ettevõtmised nõuavad investeringuid ligilähedaselt samas suurusjärgus kui lennuväli ja nendelegi peaks riik garanteerima soodusrežiimi.

Muidugi sobiks siia rajada mitmesuguseid tööstusettevõtteid, kuid ilma soodustusteta pole ala atraktiivne. Elamurajooniks kujundamiseks tuleb teha liialt suuri kulutusi reostuse likvideerimisel.

Põhimõtteliselt on võimalik ka stsenaarium, et kogu ala tagastatakse tükikaupa endistele omanikele, millega riik võtab endalt igasuguse vastutuse regionaalse arengu võimaluste loomise eest.

Kuigi viimased arendused tunduvad mustale stsenaariumile kohased, on ka nende käivitamiseks vaja riigipoolset selget seisukohavõttu, mille puudumine mõjub Kagu-Eesti arengule halvavaimalt.

ANDRUS KILGI, Tartu Raadi Lennujaama direktor

Aktsiaselts Tartu Raadi Lennujaam asutati juulis 1993, sest Vene sõjaväe lahkumise järel tekkis vajadus Raadi lennuvälja kasutuselevõtu probleemidega tegeleva organisatsiooni järele.

Aktsiaselts kuulub Tartu linnale, Tartu vallale ja Luunja vallale. Ettevõtte loomine oli jätkuks 1993. aasta veebruaris loodud Tartu sõjalennuvälja konsultatiivnõukogu tööle. Konsultatiivnõukogusse kuulusid asjaomaste kohalike omavalitsuste, Eesti Lennuameti, RE Eesti Lennujaamad, majandus-, rahandus-, kaitse- ning teede- ja sideministeeriumi esindajad. Pärast Raadi ja Ülenurme lennujaamade ühendamist käsitleva tööprojekti (Raadi 1) heakskiitmist leidis konsultatiivnõukogu, et tema roll on täidetud, ja lõpetas tegevuse.

1993. aasta sügisel andis EV kaitseministeerium suure osa endise NSV Liidu sõjalennuvälja varadest munitsipaalomandusse. Ettevõtte asus objekti haldama ja tegelema paralleelselt kolme põhiprobleemiga:

1. Lennuvälja ja objektide dokumenteerimine.

Objektid anti üle ilma nende juurde kuuluvate ehitusjoonisteta. Vaja oli luua ülevaade olukorrast ja korraldada ala kaardistamine ning taastada objektide teostusjoonised. Tulenevalt suurest töömahust käib see töö tänaseni - valminud on ala planeerimiseks vajalik dokumentatsioon (kaardimaterjal).

2. Lennuvälja kasutuselevõtu korraldamine.

Ettevõtte loomise ajaks oli olemas idee Tartu lennunduse arengusuuna kohta: tuua lennundustegevus mitteperspektiivselt Ülenurme lennuväljalt üle arenemisvõimelisele Raadi lennuväljale. Töö käigus on ideed Eesti lennunduspoliitikat ja rahvusvahelisi kogemusi arvestades täpsustatud ja koostatud tööprojekt. See projekt on heaks kiidetud ka

konsultatiivnõukogu laiendatud koosolekul, kuid projekti suure maksumuse tõttu (ligikaudu 100 miljonit krooni) pole leitud selle finantseerijat.

3. Ettevõtte majandusliku baasi loomine.

Ettevõtte asutamisel maksid omavalitsused sissemaksena kokku vaid 45 000 krooni ning tegevuse finantseerimiseks oli vältimatu luua ettevõttele majanduslik baas. Esimese poole aasta jooksul oli ettevõtte tegevuse peamiseks finantseerimisallikaks Vene armee poolt maha jäetud lennukite vanametalliks müümisest saadud tulu, praegu on ettevõtte majanduslikuks baasiks mitteeluruumide rendileandmine.

Ettevõtte tegevuse eesmärgiks on Raadi lennuvälja kasutuselevõtt. Ülenurme lennuvälja ületoomise projektile (Raadi 1) lisaks on koostatud ka eelprojekt Raadi lennuvälja ehitamiseks rahvusvaheliseks transpordilennuväljaks (Raadi 2). Projekti Raadi 2 eesmärkide realiseerimiseks on peetud mitmeid läbirääkimisi potentsiaalsete välisinvesteetijatega, kuid need on takerdunud seni lahendamata maaküsimuse taha. Vabariigi valitsus andis 1993. aastal munitsipaalomandusse vaid lennuvälja hooned ja rajatised - maa kuulub seni riigile. Oleme jõudnud arusaamisele, et ei ole võimalik pidada edukaid läbirääkimisi ja sõlmida majanduslikult kasulikke kokkuleppeid tingimustes, kus ettevõtte ei ole maa omanik.

Riiklikud otsused on olnud mõneti kiiremad keskkonnakaitset puudutavas valdkonnas. Kuigi keskkonnaseisundi parandamiseks tehtud tööprojekt ei mahtunud tervikuna 1995. aastal riiklikku, endiste sõjaväeobjektide keskkonnakahjustuste likvideerimise programmi, leidis keskkonnaministeerium siiski võimaluse kahe osaprojekti finantseerimiseks - Rootsi ettevõtte Reci Industri AB likvideeris kütusejääke endistes kütusehoidlates ja AS Asbo ehitas linna kanalisatsiooni naftareostuse eest kaitsmiseks separaatori ja Jaamamõisa oja.

Vaatamata Raadi lennuvälja suurusele toimub Tartu lennundustegevus siiski Ülenurme lennuväljal. Raadi lennuväljal on lennuplatsi sertifikaat, aga lennuvälja kasutus piirub üksikute maapealset teenindust mittevajavate väikelennukite vastuvõtmisega, mõned korrad on Raadi lennuvälja teenuseid kasutanud ka Tartut külastanud lennukid, mis vajasis pikemat rada kui Ülenurme lennuväljal. Siiski ei näe meie arenguplaan väljaspool ülalmainitud projekte ette lennuvälja väljaehitamist. Kindlasti on võimalik kulutada 15-20 miljonit krooni ja paigaldada minimaalsed lennundustehnilised seadmed, kuid selle tulemuseks oleks olukord, kus Tartu piirkonnas on kaks lennuvälja, kummalgi omad (ja sealjuures erinevad) puudused.

Tartu piirkond ei vaja kahte väikelennukeid teenindavat lennuvälja ja Raadi lennuvälja kasutuselevõtu idee ei seisne Ülenurme lennuväljaga konkureerimises.

Pärast vastavate riiklike otsuste tegemist (maaomand ja soodusala) saab võimalikuks lõplik arengustrategia valik ja finantseerimisküsimuse lahendamine. Kuni selle ajani tegeleme erinevate arenguvariantide väljatöötamisega ja püüame säilitada stardi-maandumisrada ja teisi olulisi objekte võimalikult heas korras. Samas jätkame tegelemist väiksemate projektide realiseerimisega, pidades nende majandusliku otstarbekuse kõrval alati oluliseks, et projekt ei saaks hiljem takistuseks lennuvälja arengule. Üheks näiteks võiks olla autoturu korraldamine.

Raadi lennuvälja taaskasutuse projekt on tömahukas ja aeganõudev, seda näitas ka hiljutise endiste sõjaväeobjektide taaskasutuse seminari kogemus. Seminari Soome-poolsed korraldajad ja väliskülalised käsitlesid Raadi lennuvälja taaskasutamise küsimust (Euroopa Liidu Network Demilitarized programmi eeskujul) Eesti regionaalprobleemina ning pidasid võimalikuks uurimis- ja planeerimistööde finantseerimist Euroopa Liidu poolt. See on üks võimalusi lähiajal suuremahuliste planeerimistööde alustamiseks. Selle võimaluse kasutamiseks on vaja, et ka Eesti riik käsitleks Raadi lennuvälja taaskasutust kui võimalust ühe regionaalprobleemi lahendamiseks, sealhulgas võimalust kapitali ning investeeringute kontsentratsiooni hajutamiseks väljapoole Tallinna piirkonda.

RAUNO ALI-KOVERO, Suunnittelukeskuse arhitekt

Baltimaades oli rajatud üks maailma kõige tihedamaid sõjaväebaaside võrke ja sellest tulenevalt seisab nende riikide ees suur probleem - leida endistele Nõukogude Liidu võimu sümbolitele uued kasutusvõimalused. Neil päevil, kui olime Eestis ja Tartus ja meile oli tähtis, milliseks kujuneb Tartu endise sõjaväelennuvälja tulevik, tähistas Soome oma iseseisvuspäeva.)

Tartu pilootprojekti eesmärgiks on vahendada põhiinformatsiooni saastunud maa-alade saneerimise kohta, genereerida ideid endistele sõjaväebaasidele uute funktsioonide leidmiseks ja linna infrastruktuuri edasiarendamiseks, leida elluviimis- ja rahastamismudeleid ning välja pakkuda tehnilisi lahendusi.

Projektis keskendutakse Raadi endise sõjaväelennuvälja uuskasutamise planeerimise ja väljaarendamise järgmistele allosadele:

linna infrastruktuur ja territooriumi planeerimine,
keskkonnaprobleemide lahendusmodelite koostamine,
funktsionaalsete ja majanduslike uurimistööde tegemine,
rahastamisvõimaluste väljaselgitamine.

Linna keskusest vaid kilomeetri kaugusel asub endise Nõukogude Liidu lääneosa endine suurim, umbes 1000 ha suurune strateegiliste pommitajate lennuväebaas, mille üheks osaks on üle meetri paksuste betoonplaatidega sillutatud umbes 3 km pikkune lennurada.

Tartu linna ja AS Planeerimiskeskus/Suunnittelukeskus Oy vahel on sõlmitud leping koostöö kohta. Projekti esimeseks etapiks oli rahvusvahelise seminari korraldamine 3.-6.detsembrini 1995 Tartus. Korraldamiskulud kattis põhiosas Soome keskkonnaministeerium. Vaid Ungaris, kust esimesena viidi välja Varssavi pakti väed, on mõnes endises baasis alustatud uute funktsioonide väljaarendamist.

Sõjaväebaaside uuskasutamise seminarile püstitati kolm eesmärki. Nendest esimeseks oli Balti mere piirkonna koostöövõrgu loomine. Teiseks - Baltimaade arvukate tühjade sõjaväebaaside probleemide lahendamine, kusjuures uute kasutamisevõimaluste leidmise pilootkohaks oleks Tartu. Kolmandaks - Euroopa Liidu vastava valdkonna, kogemuste edastamine ja võimaluse loomine seminarile kogunenud rahvusvahelisele seltskonnale saada tuttavaks ühe koostöövõrgu, Demilitariseeritud Koostöövõrk/Demilitarised Network funktsioneerimise ja tulemustega. Võrgu koordinaatorid olid väljendanud huvi laiendada oma tegevust ka uutesse liikmesriikidesse ja Baltimaadesse.

Seminari peaesinejaks oli Demilitariseeritud Koostöövõrgu esindaja dr. Peter Petridis, kes selgitas aastal 1992 loodud võrgu tegevust ja tulemusi Saksamaal, Kreekas, Hispaanias, Inglismaal ja Hollandis. Seminarist võttis osa arvukalt eri maade asjatundjaid, nende hulgas keskkonnakaitsjaid, kinnisvara haldajaid, kaitseministeeriumi esindajaid ning linnade esindajaid Soomest ja Rootsist. Uuskasutuse näidisobjektidena esitleti Soomest Koriat, Rootsist Karlsborgi, Ungarist Debreceni ja Saksamaalt Brandenburgi, aga käsitleti ka paljude muude tühjaks jäänud ja tühjalt seisvate sõjaväebaaside probleeme.

Seminari mitmekülgne tulem tekkis esimese päeva üldloengute kuulamisest ja näidisobjektide nn. juhtumianalüüsist. Teisel päeval töötati rühmades ning päeva lõpuks formuleeris iga rühm järeldused, pidades silmas Tartu linna vajadusi ja koostöö jätkamise põhimõtet.

Koostöö jätkumist püütakse tagada sooviga hakata osalema Demilitariseeritud Koostöövõrgus. Kõigepealt koondatakse Baltimaade, Soome ja Rootsi osaledasoovijad. Seejärel koostatakse ühine kiri Euroopa Liidu komisjonile ning selgitatakse nii rahvuslikke kui rahvusvahelisi rahastamisvõimalusi. Koordineerimise praktilise poole eest hoolitseb AS Planeerimiskeskus/ Suunnittelukeskus Oy.

Nõuandeid Tartu jaoks töötati välja kolmes rühmas, keskendudes eriti endise sõjaväelennuvälja planeerimise järgmistele valdkondadele:

- A. Linnaplaneerimine ja keskkonnaküsimused.
- B. Funktsionaalsed küsimused ja visioonid.
- C. Organisatsioonilised küsimused, administreerimine ja rahastamine.

A-rühm leidis ja soovitas:

- üldplaneering tuleb kiiremas korras uuendada ja korrigeerida statistilist informatsiooni, planeeringu koostamiseks luua ühine töörühm nende valdadega, kelle maa-alal lennuväli asub;
- käivituma peaks korterite ost-müük, majade ja korterite ehitamine sotsiaalsest tellimusest lähtudes, olemasolevate korterite kapitaalremont;
- tööhõiveküsimuste eest hoolitseda linna funktsionaalsete eelduste kohaselt (parandada ülikooli funktsioneerimise eeldusi, kiirendada ettevõtlike privatiseerimist, arendada lennuvälja territooriumil välja äripark);
- saastunud keskkond saneerida enne muude abinõude kasutuselevõtmist, kusjuures ei nähta ette mingisuguseid kasutusvõimalusi viletsas seisukorras ehitistele; rohelised alad tuleks ühendada ahelaks ning jätta võimalus jõe suunas ühtse pargi rajamiseks;

- ettevõtluse seisukohalt tuleks välja arendada parem ühendusepidamine linna eri osade vahel, näiteks ehitades välja linnasisese ringtee.

B-rühm leidis ja soovitas:

- lennuvälja territooriumil ei ole sotsiaalseid ega tööpuudusest tingitud probleeme;
- soovitatakse uurida territooriumi sobivust nii tsiviillennuväljaks (sellesse suhtutakse ettevaatusega) kui ka polüfunktsionaalselt väljaehitatavaks linnaosaks;
- tegevuseks võiks olla midagi vaba ajaga seonduvat või võiks rajada autode või mingite muude masinate katsepolügooni;
- eriti hästi sobib piirkond näituste korraldamiseks, praeguseks tegutseb seal juba autoturg.

C-rühm keskendus organisatsioonilise valmisoleku uurimisele ning projekti administreerimisele ja rahastamisele:

- kõigepealt selgitada välja omandisuhted;
- tõsiselt tuleb võtta territooriumil olevate kahjulike ainete kõrvaldamist ja saneerimist, korraldada projekti struktuur selliselt, et sel oleks selge koht linna administratsioonis;
- territooriumi saneerimise järel on võimalik tõstatada küsimus, kas sinna peaks tulema tsiviillennuväli või normaalne linnaosa;
- rahastamine võib osutuda raskeks ebarealistlikuna tunduva funktsioneerimise ja majandusliku baasi tõttu;
- alustuseks võiks korraldada rahastamise bilateraalselt, koos Soomega, edaspidi võiks rahastamise aluseks olla PHARE. Eriti tuleks kõne alla Eesti keskkonnaministeeriumi PHARE-programm ja seda just keskkonnaprobleemide lahendamisel. Koostöö korraldamisel ja koostöövõrku lülitumisel võiks teha taotlusi PHARE-CBC programmile (piirialade koostöö).

Muutuva Euroopa üks kõige põletavamatest teemadest on sõjaväebaaside likvideerimine ja seda nii Lääne- kui Ida-Euroopas. NATO on likvideerinud kümneid oma sõjaväebaase, et tasakaalustada Nõukogude Liidu armee lahkumist Kesk- ja Ida-Euroopast.

Riikide välispoliitika seisukohalt on see kõige teretulnum sündmus, kuid iga üksiku paikkonna seisukohalt ei ole asi kaugelki nii lihtne. Lääne-Euroopas on linnad kohati kaotanud seetõttu suure osa oma elanikkonnast ja nende majandus on saanud löögi maksude vähenemise või allhanketarnete kadumise tõttu. Ida-Euroopas oli eriolukord ja seal ei olnud sõjaväe kohalolekust nii suures majanduslikus sõltuvuses, kuid sõjaväebaasides toimunud salajane ja kinnine tegevus põhjustas selle, et keskkonda suhtuti hoolimatult ja selle suhtumise tagajärjed on nüüd kohalike probleemideks.

Euroopa Liidus on selliste küsimuste lahendamiseks ellu kutsutud eriline Konversiooniprogramm, mis aitab ja rahastab üksikuid kohti nende ümberkorraldustegevuses nii majanduslikus mõttes kui teabe edastamisega. Mõned linnad, kus varem olid sõjaväebaasid, moodustasid erilise demilitariseeritud-koostöövõrgu, mille raames linnad võivad kogemusi vahetada ja saavad toetust ELi komisjonilt.

Rahvusvahelised sõjalis-poliitilised sündmused põhjustavad soomlastele ja rootslastele muret nii Baltimaade pürgimuste kui ka Venemaa seisukohtade tõttu. Nendes küsimustes on eri maade vahel peetud kirglikke diskussioone. Taotluseks on otsida uusi kasutusvõimalusi Baltimaade sõjaväebaasidele ja selle kaudu tagada, et neid ei peetaks reservis võimalike NATO sõjaväeosade tarbeks.