



Eesti  
Kunstiakadeemia

Autorid: Triin Talk ja  
Raul Kalvo

Projektijuht: Riin Alatalu

Tallinn 2020

# PÄRAND, TURISM JA LINNAPLANEERIMINE

Uurimisprojekti "Tallinna Vanalinna jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine" esimene vahearuanne

Tellijaja: AS Tallinna Sadam

# SISUKORD

Sissejuhatus.....	3
Mõisted .....	5
1. Üldised soovitused kasvava turismikoormusega toimetulekuks .....	7
2. Väliskülastajad Tallinna vanalinnas.....	11
2.1. Väliskülastajate hulk Tallinna vanalinnas.....	11
2.2. Tallinna külastavate turistide liikumisteede kaardistus ja analüüs.....	15
2.2.1. Väliskülastajate liikumine jalgsi sadamast vanalinnas.....	18
2.2.2. Väliskülastajate liikumine vanalinnas .....	20
2.2.3. Väliskülastajate liikumine bussidega .....	23
2.3. Tallinna väliskülastajate ootuste kaardistus ja analüüs .....	27
2.4. Kruiisiturismi hajutamise ja keskkonnasõbralikumaks arendamise võimalused Tallinnas .....	29
3. Vanasadama ja vanalinna ajaloolise seotuse ja muutumise analüüs ning väärtuslike ehitiste kaardistus ....	35
3.1. Ettepanekud ajalooliste struktuuride esiletoomiseks .....	38
4. Säästvat turismi toetav ja külalishalke linnaruum .....	42
4.1. Linna külastajate jalgsi käimise põhjused .....	42
4.2. Jalgsi liikumise eeldused .....	44
4.3. Vanalinna nähtavus sadama poolt .....	45
4.4. Planeeringutega kavandatava linnaruumi analüüs säästva turismi aspektist .....	48
5. Ettepanekud planeeringutega kavandatu muutmiseks .....	52
5.1. Käidavuse ja hajumise soodustamine .....	52
5.2. Kruiisireisijate teenindamine shuttle-bussiga.....	59
5.3. Sadama sidumine trammivõrgustikuga.....	61
6. Ajutised sekkumised liikumismugavuse parandamiseks .....	65
6.1. Konteineritest varjualused .....	68

6.2.	Oaasid .....	69
6.3.	Asfaltplatside ja mereääre aktiveerimine .....	71
6.4.	Sirutus.....	72
6.5.	Tühimikud.....	73
6.6.	Liitreaalsus.....	74
7.	Ettepanekute kokkuvõte.....	75
	Illustratsioonide nimekiri.....	77
	Kasutatud allikad .....	79

## SISSEJUHATUS

2020 kevadel ülemaailmse pandeemia valguses võib linnades turismikoormuse hajutamine mõjuda kohatu teemana, sest riigid on reisimiseks sõna otseses mõttes lukku pandud. Samas arutletakse juba aastaid turismivaldkonna mõju üle kliimamuutustele, säästvate arengule ja kultuuripärandi säilimisele. Maailmapärandi paigad, sh Tallinna vanalinn, on väga populaarsed reisisihtkohad, ning kuigi praegu on rahvusvahelisse reisimisse tekkinud sunnitud paus, on vägagi tõenäoline, et kui see kriis läbi saab, tõttavad koduseinte vahelt vabanevad inimesed kaugetele puhkusereisidele enneolematu innuga. Selleks tasub valmis olla ja mõelda Tallinna turismikorraldus läbi sellisel, et suure külastajate arvuga paremini toime tulla.

21. sajandil on rahvusvaheliste turistide arv nii maailmas kui Tallinnas kasvanud võrreldes kogu varasema ajalooga täiesti uude suurusjärku ning koroonaaegsete prognooside järgi pidi kasv jätkuma. Rahvusvahelist reisimist tõukas takka üldine keskklassistumine, selle pretsedenditu lihtsus ja odavus – kui varem said omale välismaale sõitmist lubada vähesed Lääne rikkad, siis nüüd reisib üle 1,4 miljardi inimese aastas. Turismisektori kasv on kiirem kui majanduskasv tervikuna ja see kasvab viimasel ajal isegi kiiremini kui prognoosides loodetud.<sup>1</sup> Eesmärgiks seatust kiirem turismisektori areng toimub ka Eestis – 2020. aastaks turismi arengukavas seatud eksporditulu eesmärgid täitusid juba 2017. aastal,<sup>2</sup> turismivaldkonna osakaalu hinnatakse kaheksa protsendini SKP-st.<sup>3</sup> **Samas on selge, et turismi mõju on laiem kui ainult majanduslik: see muudab ka sihtkohtade toimimist ja tähendusi. Liigse turismikoormusega on võimalik hävitada see väärtus, mida vaatama tuldi – nii looduses kui linnakeskkondades. Seetõttu on turismi arendamisel oluline säästva arengu põhimõtete silmas pidamine ning sihtkoha kaitsmine (liig)turismi negatiivsete mõjude eest.**

Muinsuskaitseki on 21. sajandil toimunud nihe säästva arengu suunas: enam ei ole fookuses üksikute füüsiliste objektide kaitse ja restaureerimine või nende võimalikult laiale huviliste ringile kättesaadavaks tegemine, vaid ajaloolise keskkonna jätkusuutlik areng laiemalt. Linnade kultuuripärandit nähakse kui põhiressurssi linnade kestlikkuse hoidmisel ning rõhutatakse vajadust hoida ajaloolist linnamaastikku elatava ja elujõulise inimkeskkonnana.<sup>4</sup> **Ajalooliste linnade haldamine selliselt, et paiga pärandi- ning külustusväärtus säiliks, on teema, kus muinsuskaitse ning turismisektori huvid tänapäeval selgelt lõimuvad.**

Uuringus lähtutakse eelkõige rahvusvaheliste organisatsioonide UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)<sup>5</sup> ja UNWTO (United Nations World Tourism

---

1 UNWTO, International Tourism Highlights 2019 editon

2 K. Karing, Eesti turismi tulevik – fookus lisandväärtusel. – Äripäev 20.XII 2018

3 EAS: turismi osakaal on kasvanud 8 protsendini SKP-st. – BNS 8. II 2019

4 ICOMOS, Recommendation on the Historic Urban Landscape. Pariis 10. XI 2011

5 UNESCO, World Heritage Sustainable Tourism Toolkit

Organization)<sup>6</sup> soovitudest jätkusuutliku turismi arendamiseks, otsides üldtunnustatud põhimõtete rakendamiseks võimalusi just Tallinna kontekstis arvestades siinse ehituspärandi iseloomu, planeerimispoliitikat, muinsuskaitsepraktikaid jms kohalikke asjaolusid. Peamiseks uurimisküsimuseks selles vahearuanandes on: **kuidas muuta linnaplaneerimislike vahenditega turistide liikumist nii, et vanalinna väärtused oleks paremini hoitud ja eksponeeritud ja samas paraneks turistide liikumismugavus?**

Tallinna ja Eesti turismikorraldusest ja turismisektori esindajate vaatest aru saamiseks viidi uuringu algfaasis läbi mitmed intervjuud: Tallinna Ettevõtlusameti turismiosakonna kolme töötaja, kahe pikaajase Tallinna giidi, Eesti Turismifirmade liidu kahe esindaja, EASi turismiarenduskeskuse kolme esindaja, Tallinnas kruiisireisijaid teenindava turismifirma kahe esindaja, Eesti arhitektuurikeskuse esindaja ning ühe pikaajase kogemusega kruiisireisijaga. Samuti toimus üks esialgne kohtumine Vanalinna Seltsi kolme liikmega. Intervjueeritavad on jäetud uuringuaruanandes paari osalise soovil anonüümseteks. Kõik intervjuude kokkuvõtted on osalejad saanud üle vaadata ning ise sõnastusi parandada, et kokkuvõtete kirjutamisel tehtud lühendused ei muudaks öeldu sisu. Intervjuude kokkuvõtted on uuringu teostaja valduses.

Uuringu esimene vahearuanne koosneb kuuest sisupeatükist ning kokkuvõttest, millesse on koondatud kõik peamised uuringu järeldused ja ettepanekud.

Uuringu läbiviimisel osalesid:

Triin Talk, EKA muinsuskaitse ja konserveerimise doktorant, peakoostaja;

Raul Kalvo, arhitekt, koos Ra Martin Puhkani, Lauri Läänelaidi ja Martin Kukega, peamiselt peatükkide 4.2. – 5.3. ning 2.2.2. osas;

Markus Johann Väli, EKA muinsuskaitse ja konserveerimise tudeng, 3. peatüki osas;

Riin Alatalu, EKA muinsuskaitse ja konserveerimise dotsent, peamiselt intervjuude korraldamise ja läbiviimise osas;

EKA arhitektuuri III kursuse tudengid koos juhendajatega (Katrin Koov ja Eve Komp, külalistena Grete Veski Väli ja Toomas Paaver) 6. peatüki ning Ahtri tänava ülepääsude osas;

Olari Kärmas, Tallinna Linnaplaneerimise ameti linnaplaneerija, detailplaneeringutega kavandatud ruumi skeemi koostamise osas.

Tänane Tallinna Tehnikaülikooli maastikuarhitektuuri tudengeid ja juhendajaid (Kristi Grišakov ja Edgar Kaare) julgete maastikuarhitektuursete ideede jagamise eest ning kõiki intervjueeritud sissevaadete eest turismivaldkonda.

---

<sup>6</sup> UNWTO, „Overtourism?“ Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, 2018

## MÕISTED

**Turism** on kuni 12 kuud kestev reisimine väljapoole oma elu- ja töö- või õppimiskohta. See hõlmab reisimist puhkuse, töö, õppimise, sugulaste külastamise, ravi vm eesmärgil. Turismi määratlusele vastavaid reisijaid nimetatakse külastajateks. Külastajad jaotatakse turistideks (viibivad sihtkohas vähemalt ühe öö) ja ühepäevakülastajateks (ei ööbi sihtkohas), turism jaguneb sise- ja väliturismiks.<sup>7</sup>

Käesolevas uuringus keskendutakse **kõigile Tallinna väliskülastajatele**, st sissetulevale väliturismile ning välisriikidest tulevatele ühepäevakülastajatele. Siseturismi ei käsitleta, kuna Eesti väiksuse juures ei nimetata pealinna külastamist tavapäraselt “turismiks,” samuti on siseturistid linnaruumi tundmise ja kasutamise osas tunnetuslikult pigem sarnasemad kohalikele elanikele kui välituristidele.

**Säästev / jätkusuutlik turism** (*ingl. k. sustainable tourism*) – turism, mille arendamisel rakendatakse säästlikkuse põhimõtteid keskkondlikele, majanduslikele ja ühiskondlik-kultuurilistele aspektidele. Säästev turism:

- 1) kasutab keskkonnaressursse optimaalselt ning aitab säilitada looduslikku mitmekesisust;
- 2) austab kohalike kogukondade ühiskondlik-kultuurilist autentsust, säilitab nende ehitatud ja elavat kultuuripärandit ning aitab kaasa kultuuridevahelise üksteisemõistmisele;
- 3) tagab pikaajalise majandusliku toimimise, tuues ühiskondlikku ja majanduslikku kasu kõigile osapooltele, sh stabiilset tööd, sissetulekuvõimalusi ja teenuseid kohalikele kogukondadele.<sup>8</sup>

**Turismitaluvus** (*ingl. k. carrying capacity*) – üldiselt viitab see turistide hulgale, mida sihtpunkt saab vastu võtta ilma keskkonda, kohalikku kogukonda või turistide rahulolu kahjustamata. Kui paiga turismitaluvus on ületatud, on tegu **liigturismiga** (*ingl. k. overtourism*).

**Kõnnitav / käidav linnaruum** (*ingl. k. walkable city*) – linnakeskkond, mis toetab eelkõige jalgsi liikumist. Kõnnitav linnaruum on ligipääsetav kõigile hoolimata vanusest, sissetulekust või füüsilisest võimekusest. Kõnnitava linnaruumina mõistetakse eelkõige piirkondi, mis on:

-ligipääsetavad, st ruumis saavad inimesed liikuda ühest kohast teise suuremate füüsiliste takistusteta, kõnniteed on jätkuvad ja katkestusteta,

---

<sup>7</sup> P. Kallas, Turism ja puhkemajandus. Eesti Entsüklopeedia, Eesti üld. 2002

<sup>8</sup> United Nations Environment Programme and World Tourism Organisation, Making Tourism More Sustainable. A Guide for Policy Makers, 2005

- kompaktsed, st distantsid võimalike sihtkohtade vahel on väikesed,
- turvalised, st ruumis on väike tunnetatav ja tegelik kuritegevus ning kõrge liiklusohutuse tase,
- meeldivad ja jalgsi liikuma suunavad, st olemas on märgistatud jalakäijate ülekäigurajad, korralik valgustus ja linnamööbel, viidad ja tänavahaljastus, huvitav arhitektuur, aktiivne tänavafrent ja head vaated.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> A. Forsyth, What is a walkable place? The walkability debate in urban design. – Urban Design International 2015, nr 4, lk 274-292

## 1. ÜLDISED SOOVITUSED KASVAVA TURISMIKOORMUSEGA TOIMETULEKUKS

Sisuliselt ainus uuring, mis seni Tallinna turismikoormuse kohta on koostatud, on 2018. a. Hollandi uurimiskeskuse CELTH (Centre of Expertise leisure, tourism and hospitality) läbi viidud uuring „Külastuskoormus ja üritused linnakeskkonnas,“ mille raames koostati ka eraldi raport Tallinna kohta.<sup>10</sup> Selle uuringu tulemustele viidatakse tagasi ka UNWTO juhendmaterjalis „Liigturism? Linnalise turismi kasvu mõistmine ja haldamine,“<sup>11</sup> mida võib lugeda kaalukaimaks rahvusvaheliste ekspertide koostatud juhiseks, kuidas tänapäeval linnade turismikoormust hallata ja hajutada.

Järgnevas tabelis anname lühiülevaate olulisematest UNWTO soovitatud säästva turismi arendamise strateegiatest ja meetmetest ning nende kasutamisest Tallinnas. Strateegiad ja meetmed on lühendatud kujul tõlgitud UNWTO juhendmaterjalist, tuues esile eelkõige need, mida saavad kasutusele võtta Tallinna Sadam, kohalikud turismiettevõtjad ja Tallinna linnavalitsus. Meetmed, mille võimalikeks elluviijateks saaksid olla muud ettevõtjad või mis on nii üldsõnalised, et ei saagi täpselt aru, kes nende alusel midagi tegema peaks, on tabeli hoomatavuse huvides välja jäetud. Ülevaade Tallinna turismikorralduses toimuvast baseerub peamiselt turismivaldkonna töötajatega läbi viidud intervjuudel ja Visittallinn.ee oleval infol.

Paksema kirjaga on tabelis märgitud meetmed, mis on seotud linnaruumi-küsimustega ning leiavad käesolevas uuringu vahearuandes edaspidi täpsemat käsitlemist.

---

<sup>10</sup> CELTH, Visitor Pressure and Events in an Urban Setting. City Report – Tallinn, Estonia, 2018

<sup>11</sup> UNWTO, „Overtourism“? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, 2018. Kokkuvõte kättesaadav digitaalselt: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284420070>  
UNWTO, „Overtourism“? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Volume 2: Case Studies, 2019. Kokkuvõte kättesaadav digitaalselt: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284420629>



Strateegiad	Meetmed	Tallinnas
Hajutage külastajaid linnas ja linnast välja	<p><b>1) Korraldage üritusi linna vähemkülastatud osades</b></p> <p>2) Reklaamige külastuspaiku linna vähemkülastatavates osades ja linnast väljas</p> <p>3) Looge linnale ja selle ümbrusele ühine identiteet</p> <p>4) Võtke kasutusele reisikaart</p>	<p><b>1) Turistidele orienteeritud üritused ja kaubandus on enamasti Raekoja platsil. Võiks kasutada rohkem Lossi platsi ja bastionaalvööndit</b></p> <p>2) Visittallinn.ee lehel reklaamitakse väga erinevaid paiku linnas ja ka linnast väljas, kuid domineerivad vanalinna objektid</p> <p>3) Ei ole loodud</p> <p>4) Olemas on Tallinn Card</p>
Hajutage külastajaid ajaliselt	<p>5) Propageerige külastamist väljaspool tipp-hooaega</p> <p>6) Kasutage dünaamilist hinnastamist</p> <p><b>7) Seadke populaarsetele paikadele külastusaja vahemikud ning monitoorige külastatuvust reaajas</b></p> <p>8) Kasutage uusi tehnoloogiaid dünaamiliseks ajaliseks hajutamiseks</p>	<p>5) Tallinna reklaampildid on valdavalt suvised, mõni üksik lumine. Reklaamitav kuvand on pigem suvepuhkuse paik</p> <p>6) Grupiekskursioonidel on pigem fikseeritud hind</p> <p><b>7) Ei tehta. Enamus kruisilaevu käivad samas ajavahemikus: tulevad hommikul 8-9 paiku ja lahkuvad õhtul 17-18 ajal</b></p> <p>8) Ei tehta</p>
Propageerige uusi turismiteekondi ja sihtpunktide	<p>9) Andke välja linnagiide, mis toovad esile peidetud aardeid</p> <p>10) Looge teekondi nišikülastajatele ning vähemkülastatavatesse kohtadesse.</p> <p>11) Looge kuulsatest paikadest virtuaalreaalsuse rakendusi ning</p>	<p>9) Tehakse nii linna poolt kui eraalgatusel. Nt Visittallinn.ee lehel on brošüürid Kalamaja, Kadrioru ja Pirita ning Nõmme ja Rocca-al-Mare kohta</p> <p>10) Tehakse, nt estonianarchitecture.com</p> <p>11) Olemas on Vanalinna 3D mudel erinevate virtuaaltuuridega</p>

	digilahendusi, mis annaks külastuskogemusele midagi juurde	<a href="http://3d.tallinn.ee/">http://3d.tallinn.ee/</a> ning linnamudel <a href="https://gis.tallinn.ee/linnamudel/">https://gis.tallinn.ee/linnamudel/</a> .
Kaasajastage regulatsioone	<p>12) Tagage, et külastajad kasutaks parkimisalasid linna servas</p> <p>13) Looge sobivatesse kohtadesse busside peatumiskohad</p> <p>14) Looge jalakäijate tsoone</p> <p>15) Vaadake üle uute turismiteenuste platvormide regulatsioon ja maksustamine</p> <p>16) Defineerige linna kriitiliste alade turismitaluvus</p> <p>17) Kaaluge turismioperaatorite tegevuslubade süsteemi, et monitoorida kõikide tegevust</p> <p>18) Vaadake üle mõnedes linna piirkondades turismitegevusteks ligipääsu lubamine</p>	<p>12) Külastajate parkimine on lubatud igal pool, reguleeritud parkimistasudega. Erandiks turismibussid, millele linn ja sadam on loonud tasuta parkimisalasid kesklinnas</p> <p>13) On ümber vanalinna</p> <p>14) On suur osa vanalinnast</p> <p>15) Peamine uus teenus AirBnB ei ole reguleeritud. Turismiteenustel erimakse pole, majutusteenusele kehtib käibemaksusoodustus</p> <p>16) Ei ole defineeritud</p> <p>17) Turismivaldkonnas tegutsemine oli litsentseeritud kuni 2000. aastani, enam mitte.</p> <p>18) Piirkondlikke ligipääsupiiranguid ei ole</p>
Kasutage külastajagruppide segmenteerimist	<p>19) Tehke kindlaks ja meelitage külastajagruppe, kellel on väiksem mõju keskkonnale</p> <p>20) Meelitage korduvkülastajaid</p>	<p>19) Riiklikul ja KOVi tasemel püütakse pigem rikkamaid ja pikemaks ajaks tulevaid külastajaid, turismifirmad meelitavad kõiki, keda saavad</p> <p>20) Tehakse</p>
Tagage kohaliku kogukonna kasusaamine turismist	<p>21) Püüdke luua turismivaldkonnas rohkem korralikke töökohti</p> <p><b>22) Parandage infrastruktuuri ja kohalikke teenuseid arvestades nii külastajaid kui kohalikke elanikke</b></p>	<p>21) Töökohtade spekter on lai, aga hooajalisus ja suvel ka päevade lõikes kõikuv külastajate hulk ei toeta stabiilsete töökohtade teket. Nt paljud giidid on õpetajad või tudengid, kes teevad seda tööd hooajaliselt.</p>

		<b>22) jalakäijate infrastruktuur sadama ja vanalinna vahel on üsna halb, katkestatud laiade autoteedega</b>
Looge elamusi, mis on kasulikud nii elanikele kui küllastajatele	23) Arendage linna lähtudes kohalike elanike vajadustest ja suhtuge turistidesse kui ajutistesse elanikesse	23) Suhtumisi on erinevaid
Parendage linna infrastruktuuri ja rajatisi	<b>24) Tehke ühistransport küllastajatele sobivaks, looge tipphooajal küllastajatele täiendavaid transpordivõimalusi</b> <b>25) Looge turvalised ja ka erivajadustega inimestele sobivad kõnniteed, jalgrattarajad ning jalgrattalaenutused</b>	<b>24) Lennujaam on trammiga hästi ühendatud, sadam on ühendatud ainult kahe bussiliiniga, mis käivad suhteliselt harva ja ei liigu peamiste külustuspaikade suunas</b> <b>25) Sadama-alalt kesklinna ja vanalinna jõudmine jalgsi ja rattaga ei ole mugav ega turvaline</b>
Suhelge kõikide osapooltega	26) Looge regulaarselt koos käiv turismi haldamise grupp, mis hõlmab kõiki kohalikke osapooli	26) Viimastel aastatel on hakanud toimuma turismiettevõtjate kokkusaamised linnavalitsusega, vanalinna elanikud sellesse kaasatud ei ole. UNESCO maailmapärandi Tallinna nõukogu tegutses aktiivselt viimati 2014. aastal
Suhelge küllastajatega	<b>27) Andke adekvaatset infot kohalikest parkimispiirangutest, -tasudest ja platsidest jms</b>	<b>27) Puudub kaart turistibusside parkimise ja peatumise võimaluste kohta</b>

## 2. VÄLISKÜLASTAJAD TALLINNA VANALINNAS

### 2.1. VÄLISKÜLASTAJATE HULK TALLINNA VANALINNAS

**Olemasolevate andmete põhjal ei ole võimalik teada saada, kui palju väliskülastajaid ühes päevas või aastas Tallinna vanalinnas käib, või kus nad täpselt liiguvad. Külastajate kohta on infot kogutud riigi või linna täpsusega, eraldi Vanalinna asumis kohta statistika puudub.**

Eesti Panga statistika Eestisse sisenevate väliskülastajate kohta algab 2008. aastast ning selle saamiseks kasutatakse passiivset mobiilpositsioneerimist.<sup>12</sup> 2017 ja 2018 on samasuguse mobiilpositsioneerimise meetodiga loendatud ka Tallinna linna väliskülastajaid.<sup>13</sup> Samuti on turistide arvu kohta tehtud statistikat turismiettevõtete ning majutusettevõtete käest saadud info alusel<sup>14</sup> ning erinevate küsitlusuuringutega.<sup>15</sup> Erinevatest allikatest ja aegadest pärinevad hinnangud väliskülastajate arvu kohta Eestis ja Tallinnas on seega mõnevõrra erinevatel alustel, kuid püüdkem neid siiski kõrvutada (vt illustratsioon 1), et vaadelda pisut pikema perioodi arenguid kui näitavad turismisektori reeglina vaid paari aastat hõlmavad ülevaated.

Turism kui puhkuse veetmine kodust eemal muutus juba 19. sajandi teisel poolel suhteliselt levinud praktikaks, kuid mahtude poolest ei ole toonane kuurordi- ja mudaravilaturism tänapäevase ringreisimisega võrreldav. Nii Eesti Vabariigi esimesel iseseisvusajal kui Nõukogude perioodi teisel poolel käis Eestis suurusjärgus 100 000 väliskülastajat aastas. 1990ndatel jõudis väliskülastajate arv Eestis kiiresti kolme miljonini ja nüüdseks kuue miljonini. **Viimase mobiilpositsioneerimisega hinnati Tallinna väliskülastajate arv 4,6 miljonile.**<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Vt meetodika kohta täpsemalt <http://statistika.eestipank.ee/failid/mbo/valisreisid.html>

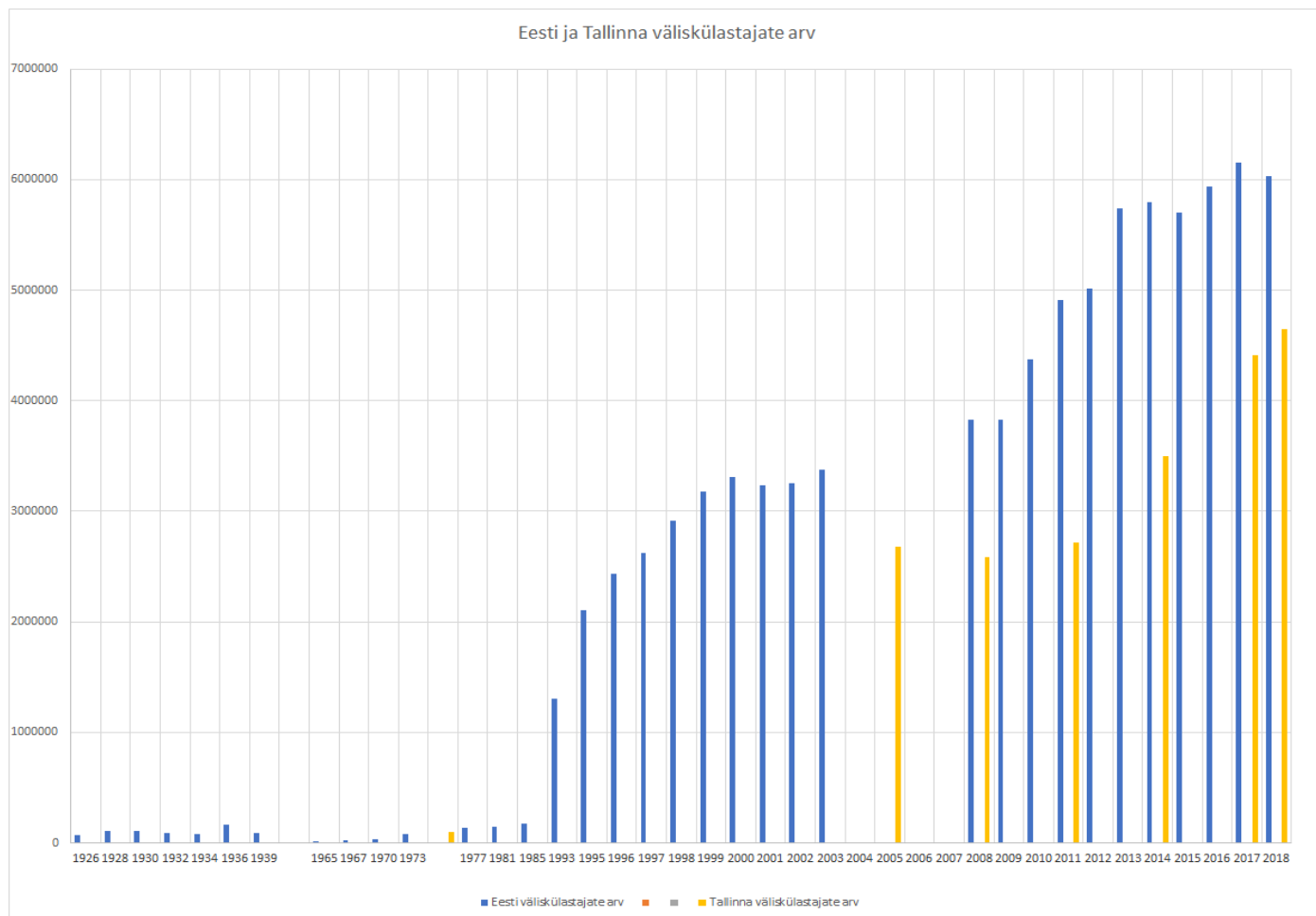
<sup>13</sup> OÜ Positium, Tallinna väliskülastajate arv, päritoluriigid ja külastuse kestus mobiilpositsioneerimise meetodil 2017 ja 2018

<sup>14</sup> Tallinna ettevõtlusamet, Tallinna turismi perioodiülevaated 2010 – 2019

<sup>15</sup> Kantar Emor, Tallinna väliskülastajate uuringud 2008 – 2018

Statistikaamet (A. Tõnurist ja K. Sõstra,) Väliskülastajad Eestis. 2014 - 2016

<sup>16</sup> Kantar Emori uuringu tulemusel, mis lähtub ametlikust ööbimiste statistikast (liites sellele küsitluse järgselt proportsionaalse hulga mitte-ametlike ööbijad), oli Tallinna väliskülastajaid 3,9 miljonit. Kuigi kumbki uurimismetoodika ei anna ideaalselt täpset tulemust, on käesolevas uuringus toetunud pigem mobiilpositsioneerimise tulemustele, mida kasutatakse üldjuhul ka turismivaldkonna raportites. Kuna mobiilpositsioneerimist kasutatakse viimasel ajal ka riikliku statistika tegemisel, on number terve riigi andmetega võrreldav. Pealegi mainiti intervjuudes, et ametlike ööbimiste statistika võib olla kallutatud, kuna külastajate hulga kohta info edastamise kohustus on hotellipidajatel ning vähemalt mingi osa neist saatvat igal aastal samad numbrid, kuna ei taha statistika tegemisele aega kulutada.



#### 1 EESTI JA TALLINNA AASTANE VÄLISKÜLASTAJATE HULK AASTATEL 1926-2018

Kuigi täpset turistide arvu Tallinna vanalinnas ükski uuring ei anna, on meedias<sup>17</sup> ning ka uuringu raames tehtud intervjuudes korduvalt mainitud arvu „10 000 inimest päevas,“ mis olevat piir, mil vanalinn on tajutavalt turiste väga täis ning vanalinna sattumist tuleb vältida. 10 000 on kindlasti olukorra alahindamine – nii palju tuleb mõnel päeval külastajaid ainuüksi kruisilaevadelt, see ei hõlma kaugeltki kõiki väliskülastajaid. **Kogu väliskülastajate arvu vanalinnas sellisel päeval, kui kruisituriste on 10 000, võiks hinnata pigem suurusjärku 25 000 – 40 000.**

Arvutuskäik selle hinnangu taga on järgnev: uuringu “Tallinna väliskülastajate arv, päritoluriigid ja külastuse kestus mobiilpositsioneerimise meetodil 2018” alusel käis Tallinnas aasta jooksul

<sup>17</sup> Näiteks: M. Tooming, Riisalu sõnul võiks Tallinnas üheeurone turismimaks kehtida 2021. aastast. ERR uudised 23. X 2019

kokku 4,6 miljonit väliskülastajat. Kõige aktiivsemal turismikuul, juulis, tehti Tallinnasse 570 000 külastust, kõik väliskülastajad kokku veetsid juulis Tallinnas 1 169 000 päeva. Lahutades sellest 2018 juulis Tallinna külastanud kruisireisijate arvu, 148 000,<sup>18</sup> jäi juulisse veel 1 021 000 väliskülastaja-päeva. Emori küsitluse järgi külastas 2018. aastal 80 % Tallinna väliskülastajatest ka Tallinna vanalinna. Periood, kui kaua vanalinna külastaja selles viibib, ei ole ühestki uuringust välja tulnud, aga võib eeldada, et vähemalt ühe päeva. Niisiis arvestagem, et nendest 1 021 000 turisti-päevast Tallinnas oli u 80% veedetud Tallinna vanalinnas, mis annab 816 800 turisti-päeva vanalinnas. Jagades selle 31 päeva peale, saame, et ühes juulikuu päevas aastal 2018 oli Tallinnas vanalinnas keskmiselt umbes 26 300 muud väliskülastajat, kellele lisandus päevas veel 0-11 400 kruisituristi.

Kindlasti on selline arvutus mõnes mõttes meelevaldne, kuna väliskülastajad ei ole kuu lõikes ühtlaselt jaotunud, neid võib olla linnas tavapärasest rohkem, kui on mõni suurüritus, või oluliselt vähem, kui on kehvad ilmad. Suurusjärguna on hinnang 25 000 - 40 000 välisturisti päevas siiski oluliselt täpsem kui meedias ja vestlustes liikvele läinud “10 000 turisti päevas.”

Olulisim Tallinna värav, kustkaudu väliskülastajad linna saavad, on Tallinna Vanasadam – 2018 läbis sadamat üle 10 miljoni inimese, samas kui lennujaama läbis 3 miljonit inimest<sup>19</sup> (illustatsioon 2). Sadama ja lennujaama kaudu ei liigu loomulikult ainult väliskülastajad, vaid ka eestimaalased ise.

Tallinna turisminumbrid on võrreldes maailma suurimate turismilinnadega tagasihoidlikud. Samas kõrvutades Tallinna Veneetsiaga, „Euroopa liigturismi kaanetüdrukuga,“ on Tallinna vanalinna väliskülastajate ja kohalike elanike arvu vahekord isegi rohkem külastajate poole kaldu. Kui Veneetsia vanalinnas on 53 000 elanikku ja hinnanguliselt kuni 30 000 000 väliskülastajat aastas,<sup>20</sup> siis Tallinna vanalinnas on umbes 4700 elanikku<sup>21</sup> ja suurusjärgus kuni 4 000 000 väliskülastajat aastas. Veneetsia vanalinnas on kohaliku elaniku kohta üle 500 väliskülastaja aastas, Tallinna vanalinnas üle 800.

Samas ei ole need linnad ruumilise keskkonnana võrreldavad, kuna Veneetsias on kanalite tõttu oluliselt vähem kõnnitavat tänavaruumi. Paljudel teistel Euroopa turismisihtkohtadel on jällegi oluliselt rohkem jalakäijate tänavaruumi – Tallinna või Dubrovniku kitsad keskaegsed tänavad ei ole kõrvutatavad Pariisi, Londoni või Barcelona laiade puisteedega.

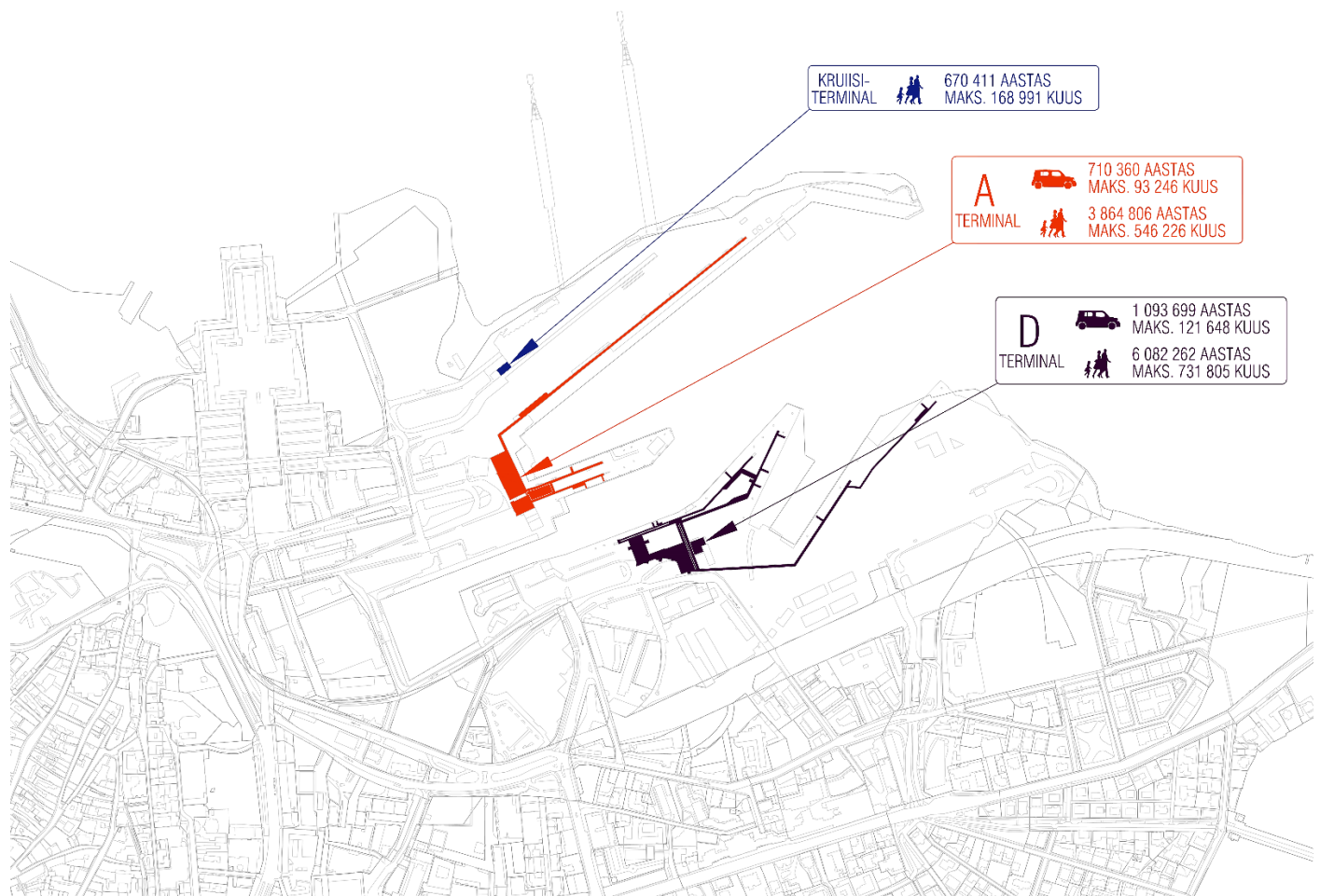
---

<sup>18</sup> K. Alamets, Tallinna turismitrendid 2018

<sup>19</sup> samas

<sup>20</sup> K. Brown, In Response to Exploding Visitor Numbers, Venice Will Now Start Charging Tourists an Entrance Fee. – ArtnetNews 2. I 2019

<sup>21</sup> Tallinna linnavalitsus, Tallinn arvudes 2019



2 IGAST TALLINNA VANASADAMA TERMINALIST SISSETULEV INIMESTE JA SÕIDUKITE ARV 2018. AASTAL

Seetõttu on erinevate linnade arvuliste turisminäitajate kõrvutamine libe tee, **järeldada võib ehk vaid nii palju, et kuigi Tallinn ei kuulu külastajate absoluutarvu järgi maailma külastatumate linnade hulka, on turismitaluvuse küsimus ja väliskülastajate hajutamise vajadus seotud siin eelkõige vanalinna ruumilise eripäraga: see on suhteliselt väike, müüri- ja kitsaste tänavatega.** Teine oluline Tallinna eripära on vanalinna praeguse elanikkonna väiksus ning 20. sajandi korduvatest omandireformidest tingitud suhteliselt lühikesed juured vanalinnas. Kolmandaks on Eestis võrdluses paljude Lääne riikidega äärmiselt liberaalne üüritur, mis võimaldab kinnisvara kontrollimatut külaliskorteriteks muutumist. Need kolm eripära koosmõjus muudavad Tallinna vanalinna kui jätkusuutliku elukeskkonna liigturismi mõjudele väga haavatavaks.

## 2.2. TALLINNA KÜLASTAVATE TURISTIDE LIIKUMISTEEDE KAARDISTUS JA ANALÜÜS

Paljud uuringud ja juhendmaterjalid rõhutavad, et ajalooliste linnade jätkusuutlikku haldamise seisukohast on oluline vältida turismitaluvuse ületamist, kuid puudub universaalne meetod, kuidas ajaloolise linna turismitaluvust määratleda. **Turismitaluvus ei ole mõõdetav, vaid tunnetatav – kui turismi maht hakkab keskkonda, kohalikku kogukonda või turistide rahulolu kahjustama, siis ongi taluvus ületatud.**

Igasugust rahvarohkust ei saa lugeda liigturismiks: teised inimesed annavad linnale elava atmosfääri ning näitavad, et tegu on populaarse ja olulise paigaga. Paljude eri rahvusest inimeste kohalolu on see, mis annab pealinnadele nende erilise põnevuse.<sup>22</sup> Samas liialt turiste täis ruum, trügimine ja ummikud viivad paiga maine langemiseni ning linn muutub ebaatraktiivseks – eriti kohalikele inimestele, aga ka turistidele endile. See viib kohaliku elanikkonna väljatõrjumise ning linna muuseumi- ja hotellilaadseks keskkonnaks muutumiseni, kus normaalne linnaelu ei toimi.

2018 läbi viidud Tallinna külastuskoormuse uuringus järeldati: „Tallinna linnas on külastuskoormus kontsentreeritud vanalinna ümber. [...] Autentse linnamaastiku säilitamine on äärmiselt oluline ning suurt turistide sissevoolu tuleb efektiivselt hallata. **Tallinnas on suur külastuskoormus nähtav ainult kindlatel perioodidel ning on kontsentreeritud ajaloolisesse linnasüdamesse. Koormus on põhiliselt seotud kruisiturismiga ning suure hulga**

---

*Elanik: “Vanalinna kolides oli selline tunne, et vanalinn on ilus ja vaikne, rohelised pargid ümber. Tegelikult on vanalinna ümbritsevas rohevööndis (sh Falgi tee, Wismari tn, Toompea tn, Toompuiestee) palju tossutavaid busse.”*

*Elanik: “Selline tunne on püsielanikuna, et elaks nagu ühes väga imelikus hotellis. Iga päev tulevad uued inimesed, vooritakse edasi-tagasi, ukse ette jäetakse suitsukonid, koridoriuksed unustatakse lahti. [...] Krundi peal on kokku 18 korterit, neist 9-10 on praegu AirBnB-korterid. Varsti muudetakse paar korterit veel, siis on osakaal juba 15/18, sisuliselt hotell. Siis ma ei taha enam seal elada, viimane lahkuja ei ole hea olla.”*

---



**laevareisijatega, kes saavad Tallinna sadamast.**<sup>23</sup> Ka 2019 läbiviidud intervjuud ning senised linnaruumi vaatlustulemused paigutavad Tallinna vanalinna ajuti ja kohati tajutava liigturismi keskmesse kruisireisijad, eriti nende grupiekskursioonid.

---

*Reisikorraldaja: „Kui Tallinnas on 10 000 turisti korraga maal, siis uputab linna ära – nagu Paide arvamusfestivali ajal.“*

---

Tallinna vanalinna turismitaluvust eelkõige kruisireisijate mahutavuse aspektist on analüüsinud Kerli Nurk oma magistritöös 2016. aastal. Töö järeldus on, et **“Tallinna Sadama võimekus ja vanalinna vastuvõtuvõime ei ole tasakaalus. Teemaga igapäevaselt tegelev turismifirma ning Giidide Ühingu juhatuse liige ütlevad selge sõnaga, et kriitilistel päevadel ainult kvaliteetse ressursi peale lootma jääda ei ole võimalik. [...] Lisaks tekib 7 laeva teenindamisel probleem nii bussidega kui vanalinna füüsilise mahutavusega. Olgugi, et 2016 hooajal on maksimaalseks arvuks 8950 kruisituristi [päevas], oleks vaja lahendustele mõelda enne, kui järgmine 12 000 kruisituristiga rekordpäev tuleb.”**<sup>24</sup>



3 MÕÕDETUD VANALINNA TÄNAVAD JA PLATSID

Tallinna vanalinna avalike tänavate ja platside pindala on üle 87 000 m<sup>2</sup> (mõõdetud linna alusplaanilt, illustratsioon 3). Mugavaks liikuvate jalakäijate tiheduseks loetakse umbes 2-3 m<sup>2</sup> inimese kohta (illustratsioon 4).<sup>25</sup> Niisiis, teoreetilises olukorras, kui kõik vanalinna tänavad ja platsid on ühtlase tihedusega jalakäijaid täis, mahuks vanalinna jalutama suurusjärgus 30 000 - 40 000 inimest. Tõepärasemas olukorras, kus ligi poole tänavate pinnast täidavad kohvikuterrassid, suveniiriletid, autod, velotaksod jm sõidukid, võiks mugavalt vanalinna jalutama mahtujate hulk

<sup>23</sup> CELTH, Visitor Pressure and Events in an Urban Setting. City Report – Tallinn, Estonia. 2018 <https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2017/Visitor-Pressure-in-Tallinn-Tallinna-turismikoormuse-uuring>

<sup>24</sup> K. Nurk, Tallinna kruisituristide vastuvõtmine. Tallinn's carrying capacity of Cruise ships. Magistritöö. Tallinna tehnikaülikool, ehitusteaduskond. Tallinn 2016

<sup>25</sup> Tegu on näituseruumi kavandamise juhise ja selles toodud näitajad arvestavad inimeste liikumisega näitusekeskkonnas, st suhteliselt aeglase liikumisega. Kuigi vanalinn ei ole näituseruum, on turistide käitumine vanalinnas sarnane näitusel liikujatega, kes peatuvad aeg-ajalt vaatlemiseks ja pildistamiseks ning üldjuhul ei kiirusta. Paljude kohalike elanike jaoks on sellise liikumiskiirusega jalutajad pigem takistus teel, kuid turistide liikumismugavuse hindamiseks peaks see olema suhteliselt adekvaatne.

olla pigem suurusjärgus 20 000 inimest – sedagi eeldusel, et nad on jaotunud tänavavõrgus täiesti ühtlaselt, mitte ainult populaarsemate paikade ümber.

## Level of Service in pedestrian paths and exhibit areas



LEVEL OF SERVICE	Flow features	Pedestrian space [sqm/ped]	Pedestrian flow [ped/min/m]	
A	Free	> 5.6	≤ 16	
B	Free less space	5.6 - 3.7	16 - 23	
C	Stable	3.7 - 2.2	23 - 33	
D	Conditioned	2.2 - 1.4	33 - 49	
E	Forced	1.4 - 0.75	49 - 75	
F	Jam	≤ 0.75	variable	

Except in special circumstances, the crowd level indicator should **not exceed D-level** or a restrictive fire laws level.

4 EXPO 2015 JUHEND NÄITUSERUUMIDE KAVANDAMISEKS. STABIILSET KÜLASTAJATE VOOGU VÕIMALDAB 3,7-2,2 M2 JALAKÄIJA KOHTA, VEIDI PIIRATUD LIIKUMIST 2,2 – 1,4 M2 JALAKÄIJA KOHTA.

Eelpool on arvatud, et turismi kõrghooajal on Tallinna vanalinnas keskmiselt umbes 26 300 väliskülastajat päevas, millele võib lisanduda 0-11 000 kruisireisijat. Teoreetiliselt võib suvistel tipp-päevadel liikuda Tallinna vanalinna tänavatel seega juba praegu umbes 25 000 – 40 000 väliskülastajat päevas. Tänavate mahutavust ja vanalinnas arvutuslikult viibivate turistide arvu kõrvutades on näha, et tänavate füüsiline mahutavus on põhimõtteliselt täidetav kõrghooajal juba ainuüksi nn tavaturistidega, seetõttu muudabki suurte kruisireisijate gruppide lisandumine tänavad tajutavalt ülerahvastatuks.

Loomulikult ei viibi kõik vanalinna külastavad turistid pidevalt tänavatel (minnakse muuseumidesse, kohvikutesse, poodidesse, hotellidesse jne), aga samas on **tänavate füüsilise mahutavuse juures praegu täielikult arvestamata ka oluline inimgrupp, kes peab lisaks turistidele kindlasti vanalinna mahtuma, et linn veel elava linnana toimiks: vanalinnas elavad, õppivad, töötavad ja vaba aega veetmas käivad kohalikud inimesed.**

Mitmed tänapäeva turismiuurijad ei pea enam mõistlikuks arvutada välja linna turismitaluvuse arvulist näitajat,<sup>26</sup> kuna sellega ei ole mitte midagi peale hakata, kui ei plaanita just linnavärvaid sulgeda ja loetud arvu inimesi piletiga sisse lasta. See muudaks aga vanalinna veelgi enam muuseumi-laadseks ning kaugeneksime normaalse elatava linnaosa säilitamise eesmärgist – seetõttu ei soovi me ka käesolevas uuringus Tallinna vanalinnas „lubatud“ maksimaalset turistide hulka välja hääldada. Kaasaegsemad turismi planeerimise raamistikud<sup>27</sup> keskenduvad pigem väärtuste ja probleemkohtade kaardistamisele, soovitud olukorra visioneerimisele ja selles suunas viivate kaasavate otsustusprotsesside loomisele. Turismi planeerimise meetodid võivad sisaldada arvuliste näitajatega indikaatoreid (nt ekskursionil kohatud teiste turismigruppide arv), kuid peamiseks eesmärgiks pole jõuda kindla külastajate arvuni, vaid seada standardeid, olukorda pidevalt monitoorida ja turismi arengut teadlikult ja kaasavalt soovitud suunas juhtida, mida võib kindlasti soovitada ka Tallinnas.

### 2.2.1. VÄLISKÜLASTAJATE LIIKUMINE JALGSI SADAMAST VANALINNA

2013 on sadama-alalt vanalinna ja kesklinna jalgsi liikujate trajektoore kaardistatud sadama jalakäijate kasutajakogemuse uuringuga.<sup>28</sup> Seejärel on püütud liikluslahendusi sadama-alal muuta jalakäijasõbralikumaks, kuid peamiselt parkimisalade ja autoteedega defineeritud ruum on endiselt jalakäijana üsna raskesti orienteerutav, nagu näitas põgus osalusvaatlus arhitektuuritundengitega. Mugavat liikumist takistavad nüüd ja ilmselt ka lähitulevikus suured ehitustööd sadama lähiümbruses.

---

<sup>26</sup> Näiteks S. F. McCool ja D. W. Lime, Tourism carrying capacity. Tempting fantasy or useful reality? – Journal of Sustainable Tourism 9:5, 2001, lk 372–388

<sup>27</sup> Näiteks Limits of Acceptable Change (LAC), Visitor Impact Management (VIM), Visitor Impact Management (VIM), Visitor Activity Management Planning (VAMP), Tourism Optimization Management Model (TOMM)

<sup>28</sup> Infinity labs, Sadama jalakäijate kasutajakogemuse uuring, 2013. Uuring Tallinna Sadama valduses.



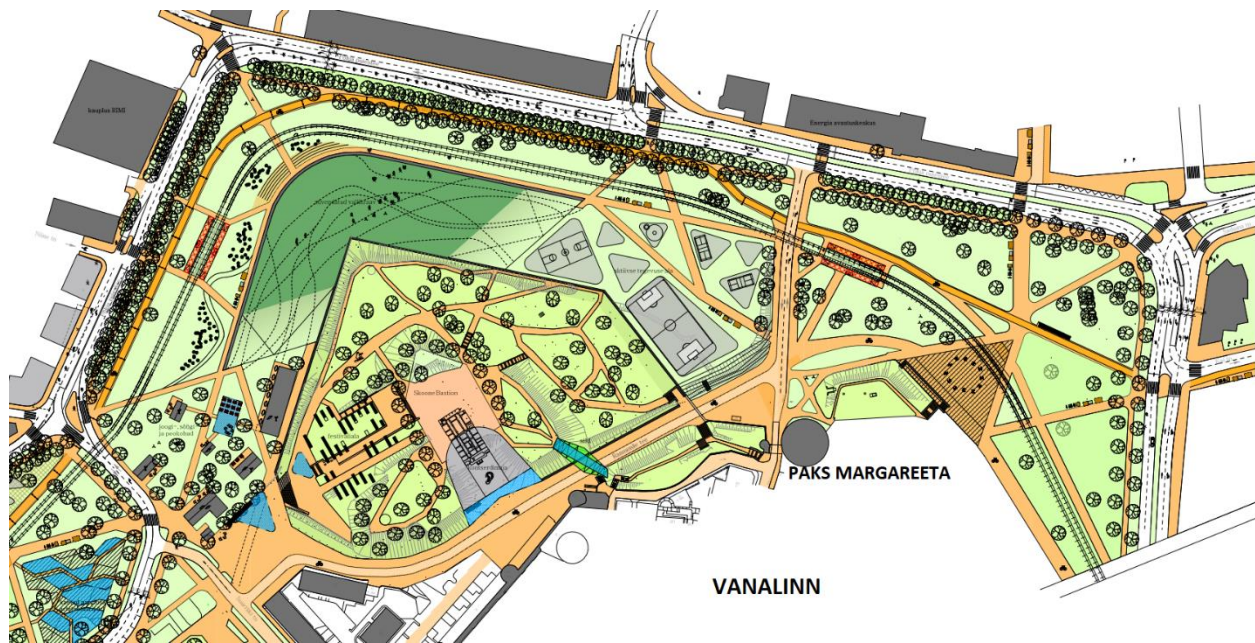
5 JALAKÄIJATE TEEKONNAD SADAMA-ALAL. JOONIS SADAMA JALAKÄIJATE KASUTUSKOGEMUSE UURINGUST. KOLLASEGA MARKEERITUD SADAMA-ALA VANALINNAST JA KESKLINNAST LAHUTAV AUTOVÄIL.

Olulisimaks takistuseks jalakäijate teel sadamast vanalinna või kesklinna on laiad autoteed, (illustratsioon 5) kus jalakäija peab mitu korda tee ületamist ootama: Põhja pst - Mere pst liiklussõlm ja Ahtri tänav. Ahtri tänaval tuleb jalakäijatel ületada kaks korda kolmerealine ohutussaarteta autotee, mis pole turvaline ega meeldiv.

Tallinna Linnaplaneerimise ametil on plaanis Skoone bastioni struktuurplaaniga (illustratsioon 6)<sup>29</sup> Põhja pst liiklussõlmes autoteede hulka vähendada, mis parandaks jalakäijate teekonda sadamast vanalinna oluliselt.

<sup>29</sup> Kogu Skoone struktuurplaan:

<https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=25f92b115998497e83bc2d29340d5c9a>



6 VÄLJAVÕTE SKOONE STRUKTUURPLAANIST. LINNAHALLI JA VANALINNA VAHEL OLEV LIIKLUSSÕLM ON PLAANIS TAANDADA ÜHEKS ENDIST GLASSIPIUESTEE JOONT JÄRGIVAKS SÕIDUTEKS, SKOONE BASTIONI JA VANALINNA VAHELINE SÕIDUTEK MUUTA AUTOVABAKS RUUMIKS.

### 2.2.2. VÄLISKÜLASTAJATE LIIKUMINE VANALINNAS

Tallinna vanalinnas liiguvad nii turistid kui kohalikud elanikud peamiselt jalgsi, suur osa vanalinnast on jalakäijate ala. Intervjuude ja episoodiliste vaatluste põhjal võib hinnata peamiseks ülerahvastatud piirkondadeks vanalinnas: Toompeal Lossi plats ja vaateplatvormid (eriti Rahukohtu vaateplatvorm), all-linnas Raekoja plats ja selle lähiümbruse tänavad (Saiakang, Apteegi, Müнди, Kinga, Vanaturu kael) ning Viru tänav.

---

*Giid: "Lossi platsil on korraka palju gruppe ja vahel inimesed kaovad selles massis ära, satuvad valesse gruppi."*

*Giid: "Juba mitu aastat on giidina raske tööd teha, sest tänavatel on kohutavad massid. Tänavavõrk jääb samaks, inimesi tuleb muudkui juurde."*

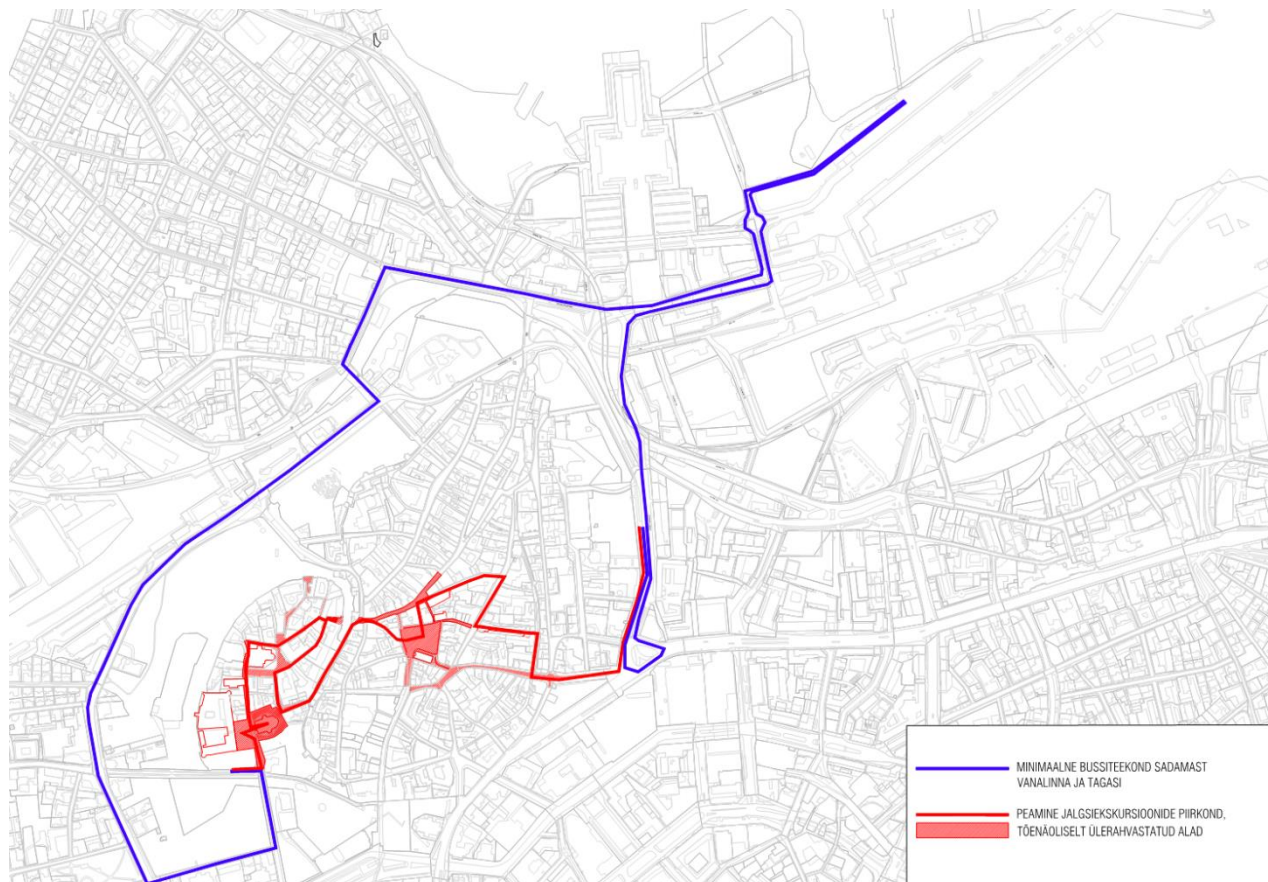
---

Turismiekskursioonide marsruutide kirjelduste järgi kruisilaevade kodulehtedel (Aida, Silversea) ning teades peamisi busside peatumiskohti, on võimalik rekonstrueerida tüüpiline lühike ekskursioonimarsruut Tallinna vanalinnas: see algab bussisõiduga piki linnamüüri ning bussist väljumisega Falgi teel. Jalgsi käiakse kõigepealt Toompeal (sh Toompea loss, Nevski katedraal, Toomkirik, vaateplatvorm), seejärel laskutakse tõenäoliselt Pikka Jalga mööda all-linna, kus peamisteks atraktsioonideks on Raekoja plats, Raekoda, Raeapteek, Pühavaimu kirik, Katariina käik. Seejärel saab iseseisvalt all-linnas ringi vaadata ning buss võtab uuesti peale üldjuhul Mere puiestee ääres (illustratsioon 7).

---

*Reisikorraldaja: „Kruisigruppide kõndimiskiirus on reeglina madal, treppidest ega mäest nad üles ei lähe üldse. [...] Enamasti on vanalinna tuurid koos Toompeaga, umbes 90 % tuure algab Falgi teelt Toompeale sisenemisega.“*

---



**7 TÜÜPILISE LÜHIKESE VANALINNA-EKSKURSIONI FIKTIIVNE TRAJEKTOOR. SINISEGA MÄRGITUD BUSSITEEKOND KRUISIKAILT VANALINNA JURDE JA TAGASI, PUNASEGA LEVINUIUM JALGSIEKSKURSIOONIDE PIIRKOND**

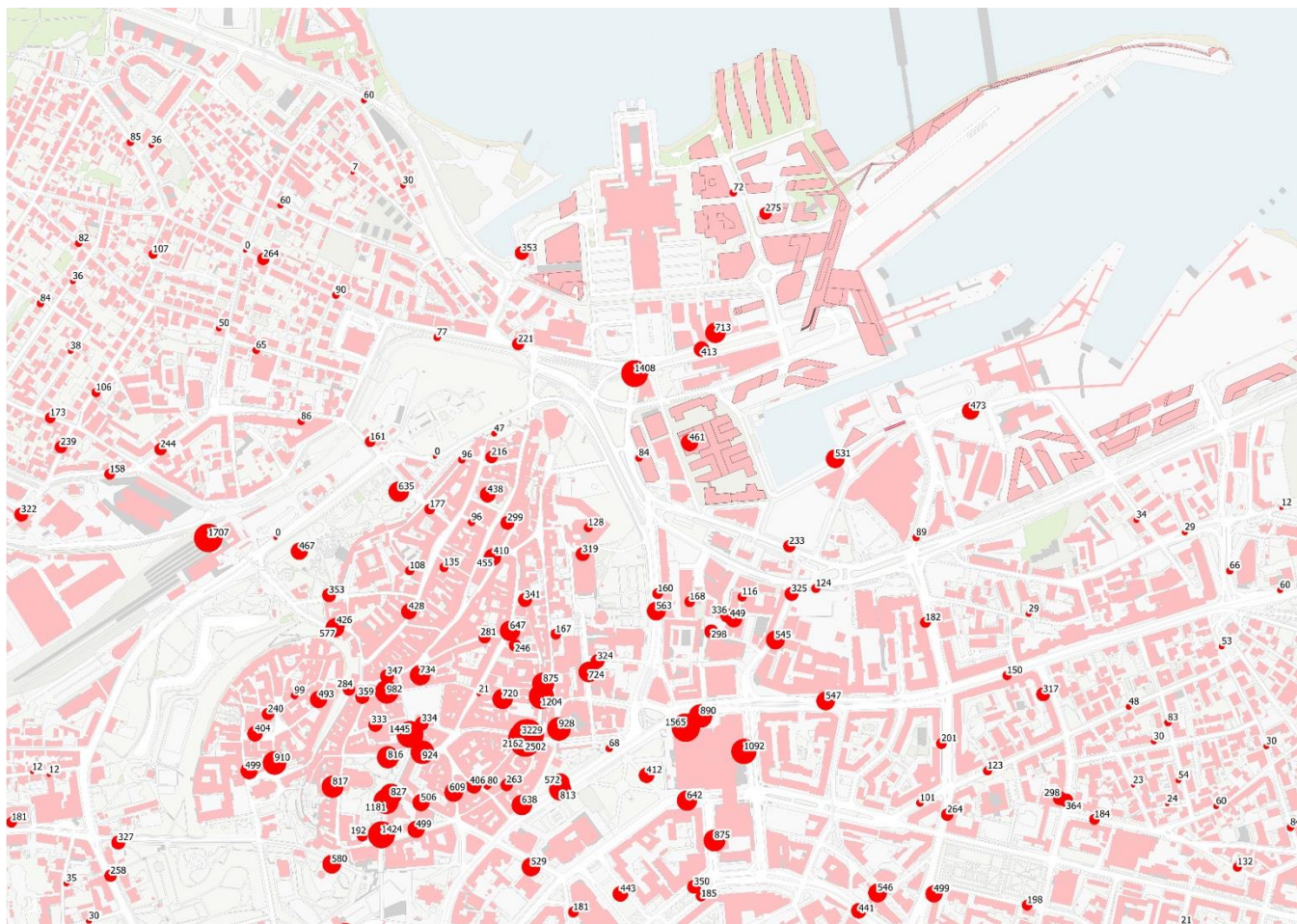
Loomulikult on võimalikke ekskursioonimarsruute vanalinnas lõputu hulk, turistid käivad omal käel ja giididega väga erinevaid radu. **Tallinna eripära on aga see, et üks peamisi vaatamisväärsusi, Toompea, asub mäe otsas ja kehvema liikuvusega külastajatele (sh kruisireisijatele) ekskursioone korraldades tahetakse alustada tingimata Toompealt, et reisijad ei peaks omal jalal mäest üles ronima. Toompeale saab aga bussiga ligi ainult ühest kohast – Falgi teelt. Nii on vältimatu, et kui hommikul tuleb sisse mitu suurt kruisilaeva ja enamus nende ekskursioonidest algab Toompealt, kuhjuvad ekskursioonigrupid kõigepealt Lossi platsile ja vaateplatvormidele ning seejärel Raekoja platsi piirkonnas.**

Sama näitab 2018 augustis Tallinna kesklinna tänavatel läbi viidud jalakäijate hulga mõõtmistulemus, mis näitab, kui palju inimesi läbis tänavaid keskmiselt ühe tunni jooksul (illustratsioon 8). Jalakäijate hulka loendasid EKA arhitektuuritüdengid kohapeal käsitsi õppetöö raames. Samas kohas tehti mitu mõõtmist erinevatel aegadel ning arutati keskmine ühes tunnis möödunud inimeste hulk. Selle uuringuga loendati loomulikult kõiki mööduvaid jalakäijaid, mitte ainult väliskülastajaid, kuid kogemuslikult hinnates ja intervjuudele tuginedes on väga valdav osa suvel vanalinnas jalutajatest väliskülastajad (mitu intervjuueeritut mainis, et nad tallinlastena lausa väldivad suvel vanalinna sattumist).

Vanalinna osas on selgelt näha suurem jalakäijate tihedus selle lõunapoolses osas (Toompea, Raekoja platsi ümbrus, Viru ja Harju tänava piirkond), oluliselt hõredam on liikumine vanalinna põhjapoolses osas.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Jalakäijate tiheduse mõõtmist vanalinna erinevates piirkondades on plaanis läbi viia ka 2020 ning järgnevatel aastate suvedel, et saada teada, kui väikeseks muutub vanalinna külastatavus koroonakriisi ajal, kas ja kui kiiresti hakkab järgnevatel aastatel külastajate hulk kasvama.



8 KESKLINNA JALAKÄIJATE LOENDUSANDMED 2018 AUGUSTIS

### 2.2.3. VÄLISKÜLASTAJATE LIIKUMINE BUSSIDEGA

Tallinna Ettevõtlusameti turismiosakond ja Eesti Turismifirmade liit viisid 2019 novembris sissetuleva turismiga tegelevate firmade seas läbi küsitluse, et teada saada, kui palju busse nad turistide teenindamiseks kasutavad, kus bussid peatuvad ja pargivad. Vastused saadi 14 firma käest (kuigi see on arvuliselt väike osa Tallinna turismiturul tegutsejatest, olevat nende seas esindatud kõik suurimad firmad). Nendel 14 firmal kokku on korraga kasutuses kuni 180 bussi päevas, kui tegu on kruisilaevade tipp-päevadega, ning umbes 130 bussi päevas, kui kruisituristide hulk on keskmine.<sup>31</sup> Turismiettevõtjate liidu esindaja sõnul võib selle busside hulga korrutada

<sup>31</sup> Turismibusside peatumine / parkimine Tallinnas 2019. Küsitlustulemused Tallinna Ettevõtlusameti turismiosakonna valduses



hinnanguliselt kahe või kolmega, kuna turistide transportivaid ettevõtteid on oluliselt rohkem, sh välismaa ettevõtted, kes korraldavad bussidega ringreise. **Tippahooajal võib turistide sõidutavaid busse olla Tallinnas seega hinnanguliselt umbes 400 – 500.**

Ümber vanalinna on 2019 aasta seisuga 34 busside peatumiskohta: Mere puiesteel 20, Pärnu maanteel 5, Falgi teel 5, Nunne tänava alguses 4 (illustratsioonid 9 ja 10).<sup>32</sup> Turismibussid panevad linna külastajad peatumiskohtades maha, põhiliselt Falgi teel või Mere puiesteel. Seejärel sõidavad bussid kuhugi parkima ning naasevad ekskursiooni lõpuks kokkulepitud peatumispaika.

Suur osa busse sõidab jalgsiekskursiooni ajaks parkima sadama-alale, kus on rohkelt tasuta bussiparkimiskohti. Samuti kasutatakse Rumbi tn parklat (Linnahalli juures), linn on hiljuti juurde rajanud bussiparklad Petrooleumi tänava äärde ja Lauluväljaku juurde, 2019. aastal lubati bussidel parkida ka Toompuiestee ääres (illustratsioon 10). **Ettevõtlusameti küsitlusest selgus, et paljud turismifirmade esindajad ei tea, kus nende bussid pargivad: parkimiskoha leidmine on bussijuhi enda ülesanne.** Turismibussidele mõeldud tasuta parklaid on ilmselt üsna keerukas üles leida, kuna need ei ole ühelegi internetis kättesaadavale linnakaardile parklatena kantud, need on loetletud vaid Tallinna turismiameti kodulehel.<sup>33</sup>

Vanalinna ümbruses on palju tasulisi parklaid, kuid turismifirma esindajate sõnul tasulisse eraparklasse bussijuhid kindlasti ei lähe, kuna sellega kaotaksid nad olulise osa oma päevateenistusest.

**Vanalinna kui elukeskkonna ja turismi keskkonnasõbralikkuse seisukohast on probleem suur turistide vedavate turismibusside hulk, nendest tulenev keskkonnareostus, müra ja liikluskoormus ümber vanalinna, eriti sadama ja vanalinna vahelisel alal (Põhja pst ja Mere pst), kus samas on ka väga tihe ristisuunas jalakäijate liikumine.**

---

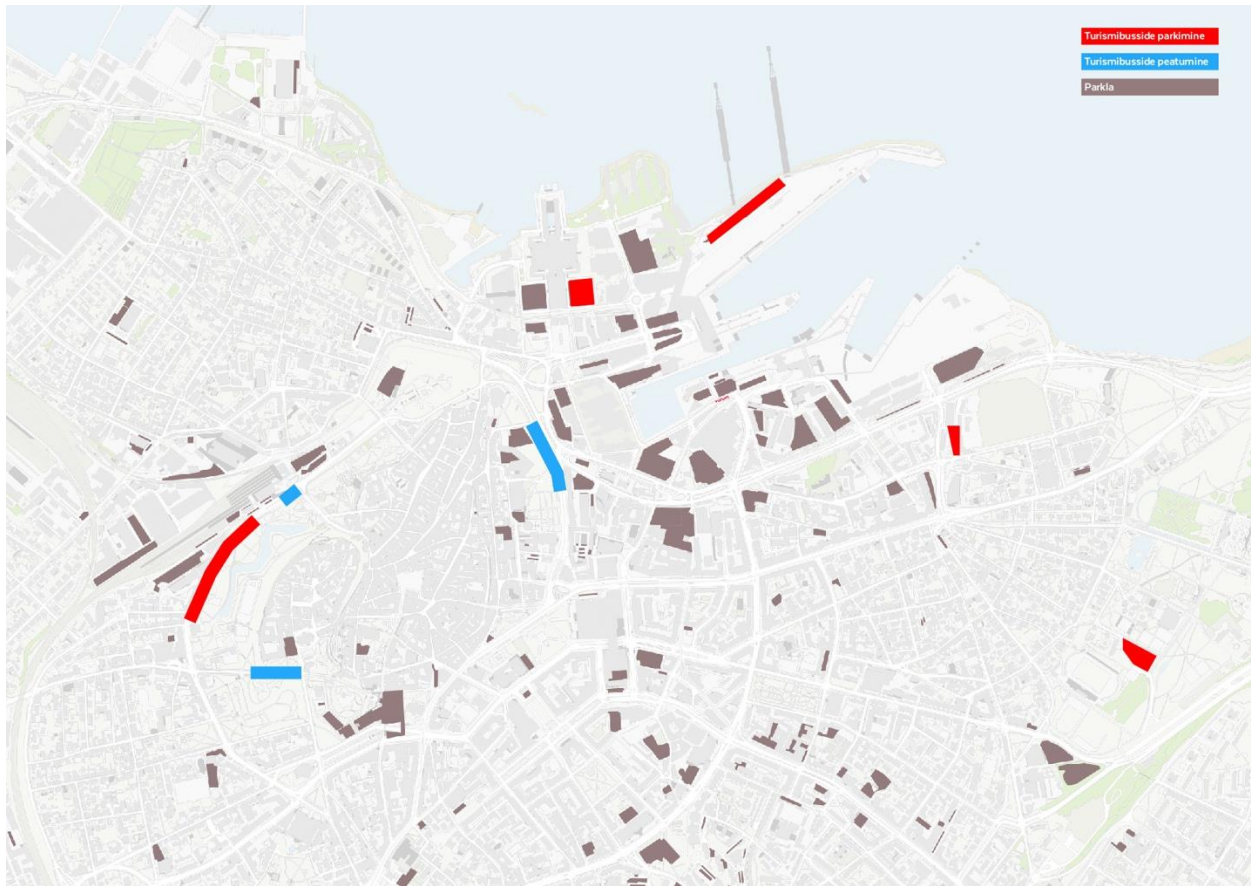
<sup>32</sup> Parkimiskohtade arv võetud küsitlusest Turismibusside peatumine / parkimine Tallinnas 2019

<sup>33</sup> Vt <https://www.visittallinn.ee/est/turismiprofessionaalile/praktiline-info/turismihooaeg>



9 PEATUVAD BUSSID FALGI TEEL. FALGI TEEL PEATUB (JA PARGIB) KAHES REAS OLULISELT ROHKEM BUSSE, KUI ON AMETLIKKE PEATUMISKOHTI

Reisikorraldajate sõnul teenindab üks buss enamasti päevas ainult ühe kruisireisijate grupi, mitme grupiga edasi-tagasi käia üldjuhul ei jõua, kuna ekskursioonid algavad hommikul samal ajal. Kuigi sadama ja vanalinna vahel on alla kilomeetri pikkune distants, sõidavad seda vahet tipp-päevadel sajad bussid. Kruisigrupi sõidutamine tähendab üldjuhul bussi jaoks üht umbes veerandtunnist töötasa, seejärel tühja tagasisõitu parklasse, parklas mitmetunnist ootamist, tühjalt vanalinna äärde sõitmist ja tagasisõitu klientidega. Turismitöötajad on maininud, et paljud bussijuhid tulevad koos oma bussidega suvehooajaks Tallinna kaugemalt ja võtavad üürikorteri äärelinnas, st igapäevastele sadama-vanalinna vahelistele tühisõitudele tuleb lisada veel mõned tühisõidud Mustamäele vms elumupiirkonda. **Iga turismibussi kahe lühikese sõiduga sadama ja vanalinna vahel kaasneb seega vähemalt neli tühisõitu ning mitu tundi ooteaega. Seejuures on hämmastav mitte ainult kogu sellise transpordisüsteemi keskkonnakahju ning koormus Tallinna vanalinna ümbritsevatele autoteedele ja parklatele, vaid ka selge majanduslik ebaotstarbekus.**



10 TURISMIBUSSIDE PEAMISTE PEATUMIS- JA PARKIMISKOHTADE SKEEM TALLINNA VANALINNA ÜMBER

Tallinnas ei ole seatud linna külastavatele bussidele keskkonnanõudeid. Giidide ja kohalike elanike sõnul lähevad suvisel tipp-hooajal käiku igasugused vanad bussid, mis gruppis oodates hoiavad mootorit töös (et konditsioneer toimiks) ning kahjustavad müra ja reostusega vanalinna kui elukeskkonda.

***Näiteid turismibusside reguleerimisest mõnes teises Euroopa linnas:***

*Amsterdamis on bussioperaatoritele loodud koduleht<sup>34</sup> ja mobiilirakendus Tourbuzz, mis juhendab täpselt, millistel tänavatel on lubatud bussiga sõita, kus peatuda ja parkida. Bussiparklad on reeglina tasulised, isegi sadamas. Kesklinna peatumiskohtades on valdavalt 1-3 bussikohta. Kogu*

<sup>34</sup> Vt <https://www.tourbuzz.nl/2020/03/03?lang=en>

kesklinna piirkond on „miljöotsoon,“ millesse võib siseneda ainult kõrgematele heitmestandarditele vastavate sõidukitega.<sup>35</sup>

Ka Pariis on kehtestanud linna sisenevatele sõidukitele keskkonnanõuded ning need muutuvad aasta-aastalt järjest karmimaks. Linnas parkimiseks tuleb osta luba „PASS Autocar,“ parkimistasu suurus oleneb mh sõiduki keskkonnasõbralikkusest. Kahetunnise parkimise eest kesklinna tsoonis tuleb maksta kuni 102 eurot.<sup>36</sup>

### 2.3. TALLINNA VÄLISKÜLASTAJATE OOTUSTE KAARDISTUS JA ANALÜÜS

Tallinna vanalinn külastajate hinnanguid ja ootusi on kaardistatud Tallinna väliskülastajate uuringuga juba 2002. aastast. Üldised hinnangud Tallinnale on väga head, külastajate meelest on kõige positiivsem asi Tallinnas: restoranid, hea toit ja õlu (nii arvas 16% vastajatest) ning ilus vanalinn, Toompea, Raekoja plats, Kadriorg (11% vastajatest). Vähem ollakse rahul teeninduse, kaupluste lahtiolekuaegade ja taksodega (11% vastajatest).<sup>37</sup> Peamiselt on Eesti külastajateks kultuurist huvitatud turistid.

---

*Turismikorraldaja: „Eesti külastajad on peamiselt kultuurituristid, kes tulevad vaatama kultuuripärandit ja loodust, viimasel ajal olulisem ka toidukultuur. Sooja päikest ja randasid, all-in rannapuhkuseid meil ei ole pakkuda, kultuur ongi peamine, mida meil näidata on.“*

---

Kruisireisijate meelest on positiivseim Tallinnas: ilus vanalinn, Toompea, Raekoja plats, Kadriorg (16% vastajatest) ning toredad sõbralikud inimesed (11% vastajatest). Küsimusele „mis võiks parem olla,“ vastasid kruisireisijad enim, et „liiga palju rahvast“ (5% vastajatest) ning „WC“ (5% vastajatest).<sup>38</sup>

Huvitava erinevuse kruisi- ja muude reisijate vahel tõi samas Emori uuringus välja ka küsimus „Kuidas hindate oma reisile tuginedes turistide hulka Tallinnas?“ Üldiselt turistid eriti palju ülerahvastatust ei tajunud: seda, et turiste võiks veidi või tunduvalt vähem olla, arvasid linna kõikidest väliskülastajatest kõrghooajal 10 % ja madalhooajal 5%. **Samas kruisireisijatest arvas**

<sup>35</sup> Vt <https://www.iamsterdam.com/en/our-network/travel-trade/resources/coach-operators>

<sup>36</sup> Vt <https://en.convention.parisinfo.com/travel-trade/coach-traffic-and-parking>

<sup>37</sup> Kantar Emor, Tallinna väliskülastajate uuring 2018

<sup>38</sup> Kantar Emor, Tallinna väliskülastajate uuring 2018: kruis

**lausa 32% küsitletutest, et turiste võiks veidi või tunduvalt vähem olla. Kruiisireisijad ise on peamised ülerahvastatuse põhjustajad ja kannatavad selle all kõige enam – nii on turismikoormuse hajutamise seisukohast võtmetähtsusega just kruiisireisijate hajutamine. Seetõttu võetakse kruiisireisijad järgmises alapeatükis eraldi fookusesse.**

Nagu tõi välja ka Emori kruiisireisijate uuring, jäi meie läbiviidud intervjuudeski olulise praktilise probleemina kõlama, et vanalinnas on suur puudus avalikest tualettidest. Kuigi 2019 on kolmekohalisi konteiner-tualette juurde pandud, on see ikka ebapiisav. Korduvalt mainiti korralike wc-de puudust Harju tänava turismiinfopunkti lähedal, Lauluväljaku ülemise värava juures ja Toompeal. Toompeal saadetakse turistid tualetti merevaigupoodidesse, kus siis ühtlasi eeldatakse, et nad midagi ostavad. Samuti käiakse vanalinna restoranide tualettides, kuid sinna ei taheta eriti lubada. Pealegi avatakse enamus restorane alles kella 12 paiku, samas kui esimesed ekskursioonid algavad juba 7.30. Tualetid võivad mõjuda ajaloolises linnaruumis ebasobivalt, kuid on võimalik leida mitmeid kohti, kus täiendavate avalike tualettide paigaldamine on võimalik. **Pikemalt tualettide teemaga selles uuringus ei tegeleta, kuid perspektiivikate avalike tualettide asukohtadena võiks ära mainida:**

**-linnale kuuluv Trepri tänava äärne ala (täidetud varemed on võimalik lihtsasti esimese korruse osas avada, ukseavadki on juba olemas)**

**-sarnane täidetud varemete ala Pika Jala tänava alumises otsas**

**-Skoone bastioni äär, mis jääb vabaks Rannamäe tee autotee likvideerimisel**

**-bastionaalvööndi rohealad, kuhu saab sobitada pargipaviljonilikke kergehitisi.**

Varemealade sisse tualettide ehitamine eeldab loomulikult unikaalprojekte, rohealadele sobivate tualetipaviljonide kujunduse saamiseks võiks korraldada tüüp-projekti arhitektuurivõistluse.

Kõik avalikud tualetid peaks loomulikult saama kaardimaksevõimaluse, et tualetti pääseks ka ühepäevakülastaja, kellel eurosent ei ole. Pistelisel otsimisel Tallinna vanalinna piirkonnas 2020 a alguses ei õnnestunud leida ühtegi kaardimaksevõimalusega tualetti, küll aga on selliseid mujal Eestis, nt Pärnu bussijaamas.

---

*Giid: „Nn miljonipeldikud on räpased, sinna ei taha kedagi saata. Hea äriidee oleks teha Toompeale selle miljonipeldiku asemele üks korralik mitmekohaline tasuline wc ja kiosk, kus müüdadaks postkaarte ja marke. [...] Veel on ovaalsed isepuhastuvad wc-d (Piiskopi aias, Mikkel muuseumi taga, Nunne tn parkla juures.) Need on tihti rikkis.”*

*Giid: “Vanalinnas on wc-de puudus väga suur, terve grupiga ühe avaliku wc sabas ei saa seista. Turistil on ju probleemiks ka müntidega vetsud kaubanduskeskustes, tal ei pruugigi eurosente olla, kui ta peatub siin ainult üheks päevaks ja õhtul sõidab Venemaale edasi.”*

---

## **2.4. KRUIISITURISMI HAJUTAMISE JA KESKKONNASÕBRALIKUMAKS ARENDAMISE VÕIMALUSED TALLINNAS**

2019. aastal oli neli päeva, mil Tallinna jõudis kruisilaevadelt üle 10 000 külastaja päevas, enamikel päevadel jäi nende hulk vahemikku 3000 – 6000, ning hooaja jooksul oli ka päevi, kui sadamas ei olnud ühtegi kruisilaeva.<sup>39</sup> 2020. aastaks oli enne koroona-kriisi oodata ühel päeval, 16. juulil, isegi üle 12 000 kruisituristi korraga.<sup>40</sup> Seoses 12. märtsil väljakuulutatud eriolukorraga on kruisilaevade vastuvõtmine peatatud kuni 1. maini ning hetkel puudub teadmine, kas ja kui palju kruisilaevu 2020. aasta suvel Tallinna külastavad.

Suurimad kruisilaevad mahutavad 5000 reisijat (+ umbes 2000 töötajat), ning kui selliseid peaks sattuma Tallinna korraga neli tükki, siis pole põhimõtteliselt võimatu vastu võtta isegi üle 20 000 kruisireisija korraga.

**Kruisiturismi osakaal sissetulevas turismis kogu aasta lõikes ei ole suur, kuid suvepäevadel, kui turiste on Tallinnas niigi suhteliselt palju, annavad kruisireisijad tipp-päevadel Tallinna vanalinna turismikoormusesse väga olulise panuse, umbes kolmandiku. Kruisireisijad on ka linnaruumis oluliselt nähtavamad kui muud väliskülastajad, kuna suur osa neist liigub tihedates gruppides samu marsruute pidi.**

Emori uuringust ilmneb, et kruisireisijad on oluliselt rohkem vanalinna-kesksed kui Tallinna külastajad keskmiselt – vanalinna külastab lausa 96% kruisireisijatest. Kruisireisijad on ka palju

---

<sup>39</sup> Planeeritavad kruisilaevade külastused Tallinnas 2019. Tallinna Sadama kodulehelt alla laetud 2019. a. kevadel.

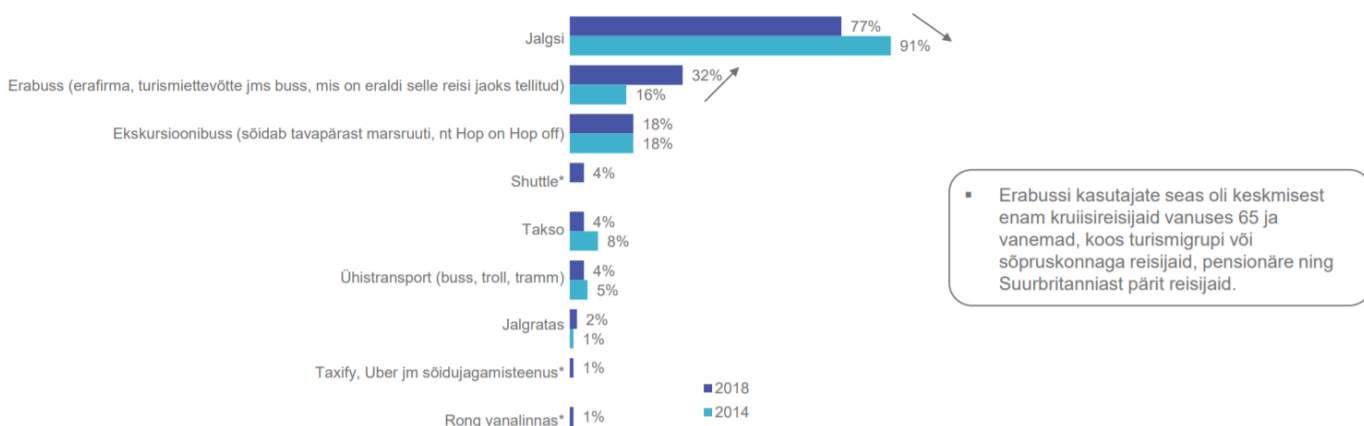
<sup>40</sup> Tallinna Sadam, Planeeritavad kruisilaevade külastused Tallinnas 2020

suuremad tellitud busside kasutajad kui muud väliskülastajad, busside kasutamine on tõusutrendis: **kui 2014 liikus bussiga 16% kruisireisijatest, siis 2018 juba 32%. Jalgsi käimine on proportsionaalselt vähenenud 91% -lt 77%-le (illustratsioon 11).**

## Tallinnas liikumisel kasutatavad transpordivahendid

% kruisireisijatest, n=150

15. Milliseid transpordivahendeid olete Tallinnas viibimise ajal kasutanud linnas liikumisel?



11 KRUIISIREISIJATE TALLINNAS KASUTATAVAD TRANSPORDIVAHENDID. GRAAFIK KANTAR EMORI TALLINNA VÄLISKÜLASTAJATE UURINGUST 2018: KRUIIS

**Giidide ja turismikorraldajatega suheldes oleme jõudnud järeldusele, et kruisituristidest tulenevat füüsilist turismikoormust on äärmiselt keerukas vanalinnast välja suunata: tegu on valdavalt Eesti esmakülastajatega, kes tahavad oma väga piiratud aja jooksul ära näha peamise kohaliku vaatamisväärsuse, Tallinna vanalinna.** Kruisituristidele pakutavad vanalinna-ekskursioonid algavad sihtgrupi eripära arvestades valdavalt ühest kohast: Falgi teelt (vt peatükk 2.2.2). Kuigi kohalikud turismifirmad pakuvad praegugi rohkesti alternatiivseid ekskursioonimarsruute (uuringu raames intervjuueeritud ettevõtte pakub 50 erinevat tuuri), valivad kruisireisijad enamasti kõige tüüpilisemaid Tallinna vanalinna ekskursioone.

Näiteks üks tavaline ekskursioonipakett, mille võtavad ühe suurema kruisilaevaga tulijad, on kruisituriste teenindava turismifirma saadetud info kohaselt selline:

1. Vanalinna jalgsiekskursioon 8 rühma
2. Vanalinn + Rakvere 3 rühma

3. Vanalinn + bussiring + kontsert 6 rühma
4. Bussiring + Vanalinna all-linna jalgsiekskursioon 10 rühma
5. Vanalinn + Kadrioru väliskunsti muuseum 2 rühma
6. Vanalinn + Rocca al Mare 1 rühm
7. Bussiring väikeste fotostoppidega 3 rühma

Ebatõenäoline on praeguse asjade korralduse juures kruisituristide ekskursioone ka vanalinna sees paremini hajutada – giidil on ette antud objektid, mis ta peab õiges järjekorras läbima, täpselt nii nagu turismibrošüüris kirjeldatud. Omavoliliselt gruppi mujale viia ei ole lubatud. Kohalikud reisikorraldusfirmad müüvad kruisioperaatoritele ekskursioonipaketid minimaalselt aasta-paar ette, ning sellest hetkest on need “kivisse raiutud” – isegi juhul, kui mõni objekt läheb remonti, ei saa seda kinnitatud ekskursioonikavast niisama lihtsalt välja jätta.

Giidide sõnul hajutatakse turismigruppide liikumist ühe turismifirma siseselt nii palju kui võimalik, kuid Tallinnas kruisituriste teenindavad viis firmat ühise hajutamise ees ei tegele.

---

*Giid: “Kui meil on korraga neli gruppi minemas Kadrioru ekskursioonile, saame kokku leppida, kes käivad kõigepealt Kadriorus ja hiljem Vanalinnas, kes vastupidi. Aga kui mitu laeva on korraga sees, siis vaatavad iga firma giidid ise, kuhu mis järjekorras minnakse – samal ajal samasse kohta jõudmist vältida ei saa.”*

---

Analüüsisime võimalusi kohalike turismifirmade omavaheliseks infojagamiseks ja ühiseks ekskursioonide hajutamiseks, kuid sellelgi ei oleks erilist efekti: kohalikud ettevõtted saavad lõpliku info, milliseid ekskursioone on kruisilaevas ostetud, vaid 24h enne ekskursiooni toimumist. Oletades et firma X jagab firmale Y info, et neilt on järgmiseks hommikuks tellitud kaheksa Falgi teelt algavat Vanalinna-ekskursiooni, ei saa firma Y selle teadmise tõttu oma samast kohast samal ajal algavaid ekskursioone ära jätta, mujalt ega hiljem alustada. Sama viljatuks osutus mõtte kasutada gruppide hajutamiseks mõnda mobiilirakendust – isegi kui giid saaks ekraanilt näha, et nt Rahukohtu vaateplatvormil on juba seitse gruppi ees, peab ta sinna ikka minema, kui kindlaksmääratud marsruut seda nõuab. Kruisireisijate grupiekskursioonid on dünaamiliseks ümbersuunamiseks liiga tiheda ajagraafikuga: ei ole võimalik uidata natuke aega kõrvaltänavatel ja hetkel ülerahvastatud vaateplatvormile hiljem tagasi tulla, nagu teeks vaba graafikuga reisija.



**Ainus realistlik võimalus kruisireisijate ühel ajal ühte kohta kuhjumise vältimiseks on ajaline hajutamine, mis võib endaga tuua kaasa mõningast hajumist ka vanalinnast välja. Pakume ajaliseks hajutamiseks ning kruisireisijate kohapealse transpordi keskkonnamõju vähendamiseks välja kolm varianti, mis on ka omavahel kombineeritavad:**

### **1) Bussiekskursioonide algusaegade hajutamine operaatorfirmade-üleselt**

See tähendab kokkulepet (või nõuet) et igast Vanalinna ümbritsevast busside peatumiskohast võib alustada igas ajavahemikus teatud hulga kruisireisijate grupiekskursioone. Nt Falgi teelt võib alustada kell 7.30 seitse gruppi, kell 8.00 järgmised seitse gruppi, kell 8.30 järgmised jne. Kui kõik kella 7.30-sed Falgi teelt algavad ekskursioonid on välja müüdnud, on reisijal valik, kas minna samale ekskursioonile kell 8.00 või valida mõni muu ekskursioon, mis algab hoopis Nunne tänavalt, Mere puiesteelt, Kadriorust, Piritalt või kasvõi Rakverest.

Selline ajavahemike kaupa turismikoormuse reguleerimine nõuab head koostööd ekskursioonide korraldajate vahel, kuid samas annab neile ka efektiivse kokkuhoiuvõimaluse – kui praegu tuleb igale grupile tellida eraldi buss, siis umbes pooletunniste vahedega alustades on lihtne kasutada üht bussi mitme grupi teenindamiseks.

### **2) Vanalinna toovate ekskursioonibusside asendamine riskasutuses shuttle-bussiga**

Selle asemel, et igale sadamast vanalinna liikuvale ekskursioonigrupile tellida eraldi buss, võiks kruisituriste teenindada üks regulaarne shuttle-busside liin, mida saavad kasutada kõik ekskursioonikorraldajad ning iseseisvalt linna jalutama minejad. Sadade tavabusside asendamine kümnekonna säästliku shuttle-bussiga on eelkõige vajalik keskkonnakaitselistel põhjustel ning vanalinna kui meeldiva elukeskkonna säilitamise eesmärgil, samas loob ka püsivamaid töökohti ning leevendab oluliselt busside peatumis- ja parkimisalade koormust vanalinna ümber (vt väljapakutud bussiliini kohta täpsemalt peatükist 5.2.)

See skeem eeldab, et shuttle-bussi tellib Tallinna linn või Sadam ning müüb teenust edasi kohapeal kruisituriste teenindavatele turismifirmadele, või siis korraldavad kruisituriste teenindavad ettevõtted bussiteenuse saamiseks ühishanke.

### 3) Kruiisilaevade vastuvõtmisele päevalimiidi seadmine

Lisaks turismibusside vähendamise ja grupiekskursioonide päeva lõikes hajutamisele on oluline arutleda selle üle, kas ühes päevas vastu võetavatele kruiisireisijatele tuleks seada arvuline limiit, et hajutada turismikoormust paremini päevade vahel. Juhul, kui ekskursioonigruppide ajaline hajutamine päeva sees hästi õnnestub, pole limiidi seadmine tingimata vajalik ning kaugemas tulevikus võib teoreetiliselt kaaluda isegi kolmanda kruiisikאי ehitamist, kuid sellele peab kindlasti eelnema:

- 1) Vanalinna külastajate hulga monitoorimine
- 2) Ekskursioonigruppide efektiivne hajutamine päeva sees kasutades üht või mitut eelpool loetletud ajalise hajutamise meetmetest
- 3) Monitoorimistulemuste, külastajate ja kohalike elanike küsitlusuuringute abil veendumine, et hajutamismeetmete abil on ajutine ülerahvastatus vähenenud
- 4) Vanalinna elanikke kaasav avalik arutelu kolmanda kruiisikאי lisamise võimaluse üle

Praeguses olukorras, kus kruiisireisijate kuhjumine kõigepealt Toompeal ja seejärel Raekoja platsi ümbruses ning turismibusside suur hulk on ekskursioonikorraldusse sisse kirjutatud, ei saa kindlasti soovitada kruiisireisijate päevase vastuvõtuvõimekuse suurendamist Tallinna sadamas. Kui päeva sees ajalisi hajutusmeetmeid kasutusele ei võeta, on pigem mõistlik seada päevane vastuvõetavate kruiisireisijate piirmäär, näiteks 10 000, et turismikoormus jaguneks vähemalt päevade vahel veidi ühtlasemalt. Vastuvõetavate kruiisilaevade piirmäära saab seada Tallinna Sadam eneseregulatsioonina või kohalik omavalitsus, teema väärrib avalikku arutelu uue vanalinna arengukava väljatöötamisel.

Arutlesime ka võimaluse üle võtta kruiisilaevu pikkadel suvepäevadel vastu „kahes vahetuses“ – kokkulepitud maksimaalse hulga kruiisireisijaid hommikul ning ülejäänud alles pärastlõunal, kui hommikused külastajad hakkavad lahkuma. Seda on aga Tallinna Sadama esindajate sõnul väga keeruline korraldada, kuna Tallinna külastavad kruiisilaevad on üldjuhul seotud Peterburi sadama ühesuunalise kanali graafikuga – see laseb hommikul teatud kellaajast sisse ning õhtupoole välja. Seetõttu soovivad kruiisilaevad lahkuda Tallinnast reeglina kella 17-19 ajal õhtul, et jõuda järgmiseks hommikuks Peterburi kanali suudmesse.

*Näide kruisireisijate ajalisest hajutamisest: Dubrovnikus, mis on Tallinnaga mõneti sarnane (kuigi väiksem) müüriaga piiratud keskaegne linn, on 2019 seatud vastuvõetavate kruisireisijate piirmääraks 5000.<sup>41</sup> Vanalinna turismikoormust linnavärvates olevate kaamerate abil ning tulemused on Dubrovniku turismiameti kodulehel nähtavad (illustratsioon 12).<sup>42</sup> Nii saab külastaja, kes ei soovi käia ülerahvastatud linnas, valida reisiks päevad, mil ei ole suuri kruisilaevu jms suuri turistigruppe tulemas.*

**Dubrovnik Visitors** Map Cameras Prediction

**Predicting visitors**

Application for predicting the number of visitors uses machine learning (the branch of artificial intelligence) to predict the number of people in the Old Town on a given day. This data can be useful to both citizens and tourists to help better plan their visits to the Old Town.

To predict the number, the machine learning algorithm uses various parameters such as the number of people coming from cruise ships, number of tourist arrivals and overnight stays as well as weather data such as temperature and precipitation.

The machine learning algorithm improves with new data and is expected to give more accurate information as time passes and the data is reevaluated.

**Prediction date**  
30. lipnja 2020.

lip 2020.

P	U	S	Č	P	S	R
LIP						
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
29.	30.					

**Overcrowded**

Because of the number of people visiting Dubrovnik from all over the world, it is expected that the city might be overcrowded on the selected date. It is strongly advised to visit the city in the morning or late afternoon to avoid the biggest crowds and have the best experience possible.

**RESPECT THE CITY  
POŠTJIMO GRAD**

**12 KUVATÖMMIS DUBROVNIKU TURISMIAMETI KODULEHLT. KÜLASTAJATE ARVU MONITOORIMISE EESMÄRGIKS ON SEATUD, ET VANALINNAS EI OLEKS KORRAGA ÜLE 6000 KÜLASTAJA**

<sup>41</sup> UNWTO, „Overtourism“? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Volume 2: Case Studies, 2019

<sup>42</sup> Vt <http://www.dubrovnik-visitors.hr/prediction>

### 3. VANASADAMA JA VANALINNA AJALOOISE SEOTUSE JA MUUTUMISE ANALÜÜS NING VÄÄRTUSLIKE EHITISTE KAARDISTUS

Tallinna linn ja sadam on tekkinud ja arenenud koos, Tallinna Vanasadam on sisuliselt sama ajalooline paik nagu Tallinna Vanalinn, ainult see ei ole visuaalselt tajutav. Sadamat on ajaloos muutuvate funktsioonide tõttu väga palju ümber ehitatud, läbi sajandite on sadamas maad mere arvelt juurde kasvanud ja kasvatatud – sellega on sadam nihkunud vanalinnast järjest kaugemale.

Sadama ja vanalinna ajaloolisest seotusest keskajal räägib linnaruumis eelkõige see, et olulisemad vanalinna tänavad on suunatud sadama suunas (Suure ja Väikese Rannavärava poole). Tallinn kui keskaegne laoõigusega hansalinn on ehitatud sadamakaubanduse kaudu saadud rikkusele. Vanalinna majadeski on näha tihe side kaubandusega – tüüpilises keskaegses majas oli vaid esimene korrus elamiseks ja äritegevuseks, ülemised korrused olid kaubalaod.

17. sajandi sadamastruktuur on mingil määral veel linnaruumis loetav – **sadamasild oli, ja maa all veel on, praeguse Sadama tänava joonel**. Ajapikku mere taganedes sadamasilla tagune täideti ning rajati liiklemiseks tee. Sadamat eraldas toona linnast mastaapne muldkindlustusvöönd ja vallikraav (illustratsioon 13).

18. sajandil Vene keisrivõimu saabumisega hakati sadamat ümber ehitama sõjasadamaks ning rajati admiraliteet – laevade hoolduse ja ehitamise vabrik. Admiraliteedi tulekuga tekkis tööstuslik tsoon sadama ja linna vahele, mis aina laienes ida suunas (illustratsioon 14). 18. sajandi lõpul juhiti Ülemiste järvest sadamasse veekanal, mis kaeti 19. sajandil lõpul kinni ning osaliselt selle kohale rajati 20. sajandi algul kitsarööpeline raudtee. **Veekanal sihist on linnaruumi jäänud Uus-Sadama ning Vesivärava tänav. 18. sajandil sadamapiirkonda ehitatud hoonetest on säilinud ainult mereväe kirikuna rajatud Püha Siimoni ja Naisprohvet Hanna kirik. Tallinna Sadama kontorihoone (Sadama tn 25/1) kohal asus Peeter I ajal ehitatud vahimaja, hilisem tollihoone – võimalik, et mingi osa 18. sajandi müüre on ka selles kontorihoones säilinud.**

19. sajandi jooksul muutus sadam taas eelkõige kaubasadamaks, ala ehitati tihedalt täis pikki kaubaladusid ja raudteid, ladude vahele lisati kanaleid (illustratsioon 15). 19. sajandi keskel hakkas sadam teenindama ka reisi- ja lõbusõidulaevu. 1857. aastal eemaldati Tallinn kindluslinnade nimekirjast, mis tähendas, et vanalinna ümbritsevad kindlustused kaotasid oma sõjalise funktsiooni ning linn sai hakata müüridest väljapoole laienema. Vanalinna ümber olevale muldkindlustuste alale hakati rajama **avalikke parke ja glassüüpiesteed, mis on suures osas säilinud. 19. sajandi hoonestusest on sadamapiirkonnas säilinud jahtklubi hoone (Lootsi tn 11), kaheksa paekivist laohoonet Lootsi ja Uus-Sadama tänavate vahel, kahekorruline telliskivist elamu Siimeoni kiriku taga (Paadi tn 4) ning paekivihoone Sadama tn 17.**

20. sajandi algupoole kihistusest (illustratsioon 16) on säilinud **admiraliteedi basseini kuju ning Uus-Sadama 19/13 paekivihoone** (viimane on detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimuste alusel lubatud lammutada, kuna on korduvalt ümber ehitatud).

Nõukogude ajal, peale Teise maailmasõja mastaapseid purustusi, sai Vanasadamast taas kinnine militaarlaevastiku baas ning kaubasadam. Teatav avanemine toimus 1965. aastal, kui taasavati Tallinn-Helsingi reisilaevaliin. Kuigi veel 1960ndatel oli tahetud Vanasadamat kinnise kaubasadamana Russalkast Patarei merekindluseni laiendada, õnnestus kohalikel võimudel suunata suuremad kaubavood Muuga sadamasse ning Vanasadam jäi peamiselt reisisadamaks. Linnahalli rajamisega 1980ndal aastal õnnestus luua esimene jõuline katkestus Tallinna mereäärsete tööstus- ja militaaralade jadasse ning luua üle hoone katuse avalik ligipääs mereäärele.

Viimaste aastakümnete linnaehituslikud arengud on vanalinna ja sadama vahelist ruumilist seotust pigem vähendanud. Kui 19. sajandi lõpus ja 20. sajandi algupoolel oli nii Suure kui ka Väikese Rannavärava kaudu liikumine sadama suunas lihtne ja loogiline mööda laiu tammisid, mis viisid otse glassiipuiesteele üle vallikraavi mittetäielikul täitmisel jäänud soiste heinamaade (illustratsioonid 15 – 20), siis 21. sajandil eraldavad sadamat ja vanalinna laiad autoteed ja keerukad liiklussõlmed.<sup>43</sup>

---

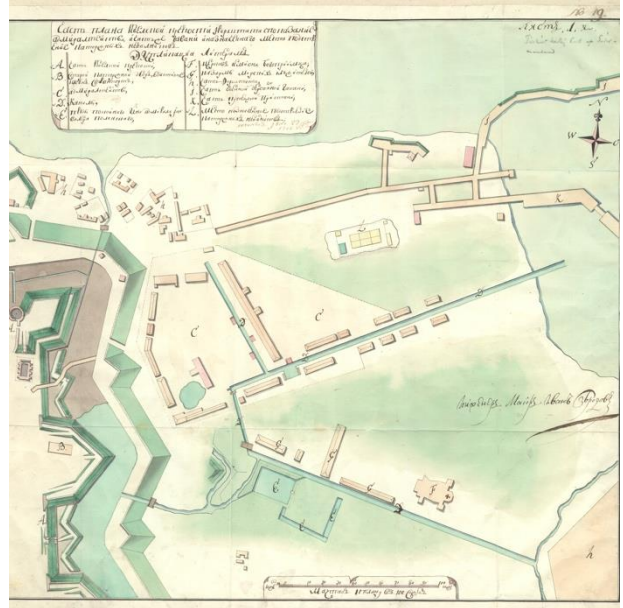
<sup>43</sup> Kogu alapeatükk tugineb sadama detailplaneeringute muinsuskaitse eritingimustele:

M. Eensalu ja L. Pihel, Muinsuskaitse eritingimused Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19, Logi tn 3, Logi tn 6, Lootsi tn 11, Logi tn T2, Uus-Sadama tn 21/23/25 detailplaneeringule. Tallinn 2018 / 2019

M. Luukas ja S. Oot, Muinsuskaitse eritingimused Vanasadama lõunaosa detailplaneeringule. Tallinn 2019



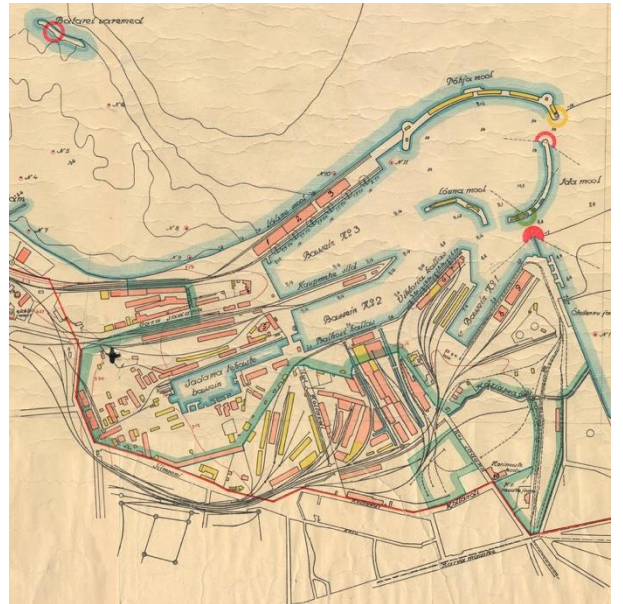
13 SADAMAPIIRKOND 1683. AASTAL.



14 SADAMAPIIRKOND 1766. AASTAL



15 SADAMAPIIRKOND 1885. AASTAL.



16 SADAMAPIIRKOND 1930. AASTAL.



17 SISSEPÄÄS VÄIKESEST RANNAVÄRAVAST 19. SAJ LÖPUS – 20. ALGUSES



18 VANAKRAAMITURG VÄIKESE RANNAVÄRAVA EES U 1905.



19 ÕHUVAADE MERELT. NÄHA SUURE JA VÄIKESE RANNAVÄRAVA POOLE VIIVAD TEED NING GLASSIIPUIESTEE. ESIPLAANIL KALARAND. 1920NDAD.



20 SUUR RANNAVÄRAV 20. SAJANDI ESIMESEL VEERANDIL. JOHANNES JA PEETER PARIKAS.

### 3.1. ETTEPANEKUD AJALOOLISTE STRUKTUURIDE ESILETOOMISEKS

Sadama-alal paiknevad ajaloolise väärtusega ehitised on sadama detailplaneeringute muinsuskaitse eritingimustega juba põhjalikult kaardistatud: olulisematena võib välja tuua säilinud sadamaladude kompleksi Reidi tee ääres, jahtklubi hoone ja tollihoone.

Säilinud ajaloolisi ehitisi on sadama-alal ja selle lähistel väga vähe ning need mõjuvad pigem üksikute mälupaikadena, mitte tervikliku ajaloolise keskkonnana. **Siiski võivad ka üksikud vanad ehitised olla väga kõnekad, kui neid ümbritsev ruumiline keskkond on märkamist ja vaatlemist soosiv, st piisavalt kõnnitav. Ajalooväärtuse esiletoomine muudab ka ise ruumi jalakäijasõbralikumaks, kuna muudab keskkonna huvitavamaks.**

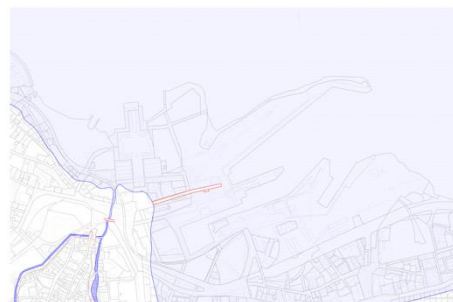
Samuti on ajaloost võimalik leida inspiratsiooni, et taasluua piirkondlikku identiteeti ning taastada autostumise-eelset kõnnitavat linnaruumi. Illustratsioonil 23 on ühele plaanile toodud ajaloolised ehitised sadama-alal ja selle lähistel ning hävinud struktuurid, mida soovime lisaks detailplaneeringute eritingimustes nõutule kaasaegses võtmes markeerida. Nendeks on:

- 1) **Kanalid ja Härjapea jõgi Reidi tee ääreses piirkonnas, kunagises Uus-Hollandi asumis** – märgitud joonisel 23 helesinisega. Veekogude mingil kujul taaselustamine annaks uusarendusalale eripära, mida pole ühelgi teisel Tallinna piirkonnal. Kuna jõesäng ja kanalite asukohad on ajaloos korduvalt muutunud, võiks käsitleda vett linnaruumis loovalt, nt installatiivsete objektidena<sup>44</sup> või uude tänavavõrgustikku integreeritud kanalitena (illustratsioon 21).



21 TTÜ MAASTIKUARHITEKTUURITUDENGITE TÖÖ „WET GARDENS“

- 2) **Sadamakai Sadama tänava joonel** - tänavaruumi kujunduses võiks tähistada selle, et Paksu Margareeta ehitamise aegu oli tänava kohal sadamakai ja meri. Nii on võimalik muuta tänav koos Suure Rannaväravaga toimivaks vaatamisväärsuseks (illustratsioon 22).



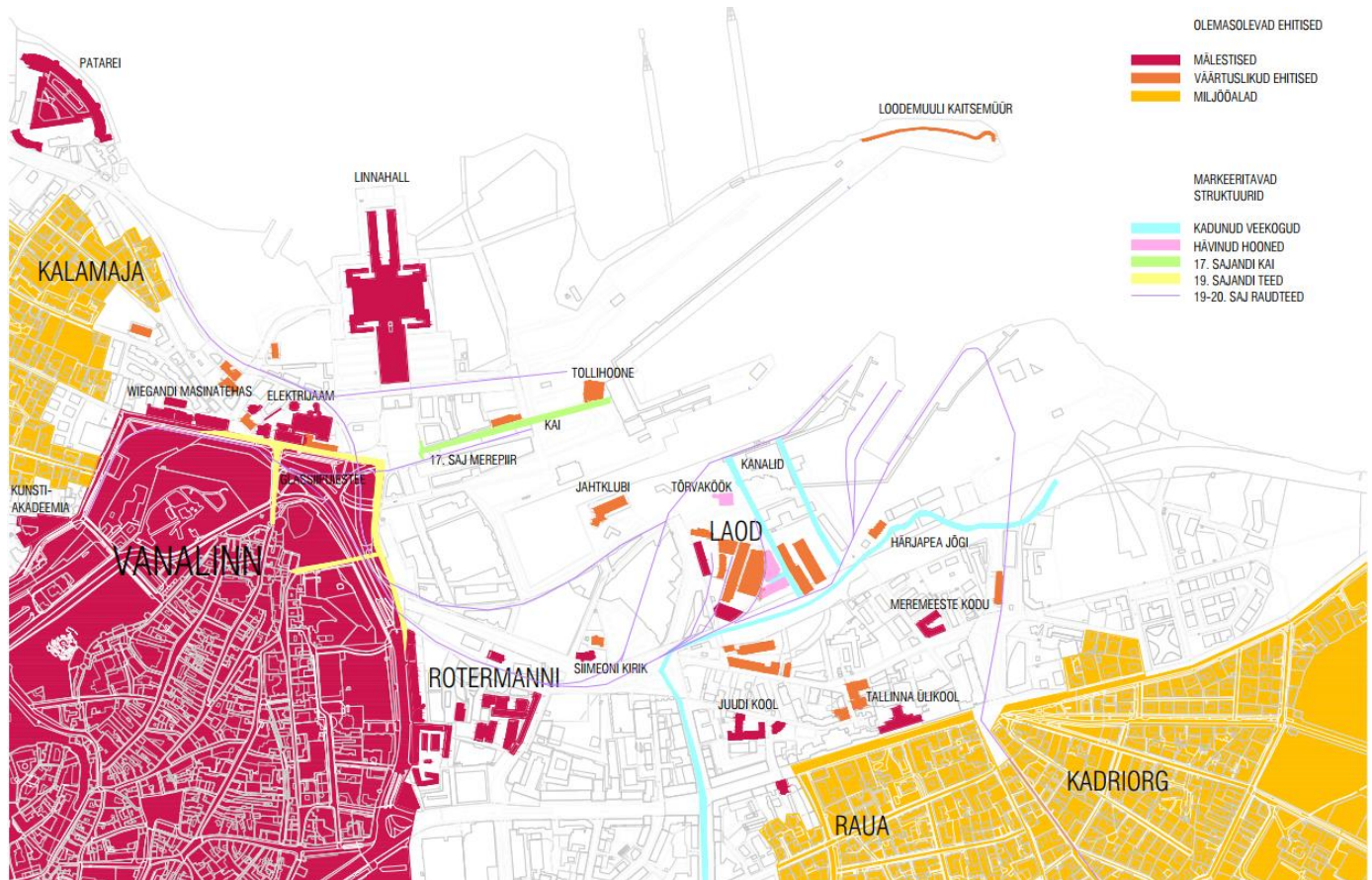
22. SADAMAKAI ASUKOHT 16. SAJANDIL

- 3) **Väike-Rannavärava ja Suur-Rannavärava tänava ning glassiipuiestee** taastamine jalakäijasõbralike ühendusteedena vanalinna ja sadama vahel (illustratsioon 19) ning Kadrioru suunal **Uus-Sadama ja Vesivärava tänavate taasühendamise** (illustratsioon 16) seoks sadama uuesti orgaaniliselt naaberpiirkondadega.
- 4) **Turg Väikese Rannavärava ees** (vt illustratsioon 18). Tänapäeval võiks Raekoja platsis toimuva suvise suveniirituru või osa sellest liigutada alakasutatud Väikse Rannavärava

<sup>44</sup> Näiteks Härjapea jõe ülemjooksu on plaanis markeerida tänavaruumis torudest välja voolava veega: <http://stuudiotallinn.ee/vulin/>. Kivisilla tänava ja Tartu mnt ristumiskohal on Härjapea jõgi markeeritud väikse veesilmaga.



juurde, kus see oleks laevadele tagasi minevatele turistidele sobivalt tee peal ning vabastaks liikumisruumi ülerahvastatud Raekoja platsis. Võrreldes Raekoja platsiga on Väikese Rannavärava esine turuplatsike ka kauba-autodega palju lihtsamini ligipääsetav.



### 23 SADAMAPIIRKONNAS SÄILITATAVAD JA MARKEERITAVAD AJALOOSED EHITISED JA STRUKTUURID

Rikas ajalooline materjal, mida kultuurituristidele giidina tutvustada, on sadama ja vanalinna vahelisel alal olemas, kuid puudub toetav linnaruum, kus seda teha. Olles osalenud ning ka ise läbi viinud paari ekskursiooni, mis algasid Vanalinnast ning viisid edasi Linnahalli juurde ja Kalamaja suunas, võib aru saada, miks üldiselt eelistatakse ekskursioonigruppidega vanalinna piirsesse jääda: linnavärvast väljudes satud järsku liiklussõlme, kus on raske mürast üle rääkida ning sama fooritsükli jooksul terve grupiga üle autoteede jõuda. Rahulikult jalutamise, suhtlemise ja vaatlemise ruumist Põhja pst – Mere pst liiklusesse jõudes tuleb sisuliselt ekskursioon katkestada,

lugada turistidele sõnad peale, et „nüüd vaadake, et keegi teistest maha ega auto alla ei jääks, ning selle suure halli trepi juures, mis bensiinjaama tagant paistab, räägime edasi.“

Olulisim muudatus linnaruumis, mida teha turismi hajutamiseks vanalinnast välja (ning ühtlasi säästvate liikumisviiside soosimiseks ning vanalinna kui elukeskkonna parendamiseks), **on vanalinna ümbritsevate liiklussõlmede lahtiharutamine, sidusa glassiipuiestee taastamine ning vanalinna väravate selge ruumiline ühendamine ümbritsevate asumite ja sadamaga, st laias laastus 19. sajandi lõpu ruumisituatsiooni taastamine** (vt joonis 15). Plaane selleks on joonistanud vähemalt viimased kümme aastat korduvalt nii linnaplaneerijad<sup>45</sup> kui arhitektuuritudengid, kuid realiseerimiseni pole jõutud. Kui lihtsalt „parem linnaruum“ ei ole olnud piisavalt veenev argument, siis ehk on mõjusam põhjendus, et **jalakäijasõbralik linnaruum vanalinna ümber võimaldab turismikoormuse hajumist vanalinnast väljapoole ja suurendab linna kui terviku turismitaluvust – st linn saab vastu võtta rohkem turiste korraga ja see on majanduslikult kasulik.**

---

<sup>45</sup> Nt Kultuurikatla ümbruse detailplaneering <http://studiotallinn.ee/vanalinna-ja-mere-vahelise-ala-detailplaneering/>, Tallinna peatänavate teine etapp <http://studiotallinn.ee/aul/>, Vana-Kalamaja tänava projekt, Skoone Struktuurplaan.

## 4. SÄÄSTVAT TURISMI TOETAV JA KÜLALISLAHKE LINNARUUM

Oleme viimaks jõudnud käesoleva vahearuande peamise uurimisküsimuse juurde: „**kuidas muuta linnaplaneerimislike vahenditega turistide liikumist nii, et vanalinna väärtused oleks paremini hoitud ja eksponeeritud ja samas paraneks turistide liikumismugavus?**“

Eespool on olnud juttu sellest, et vanalinna väärtuste hoidmise seisukohast on eelkõige oluline hoida vanalinna elatava ja toimiva linnakeskkonnana, mis ei ole turistidest ning turismibussidest üle koormatud. Seega on vanalinna jätkusuutliku säilitamise ja eksponeerimise seisukohast eelkõige oluline **külastuskoormuse hajutamine ning turistide jalgsi või ühistranspordiga liikumise soodustamine**. Kuna enamus väliskülastajaid saabub Tallinna sadamast ning nende peamised sihtpunktid on vanalinn ja kesklinn, on eelkõige oluline muuta meeldivaks, turvaliseks, takistusteta jalakäijakeskseks ruumiks teekond sadamast vanalinna ja kesklinna poole. Kõnnitav ja hästi ühistranspordivõrgustikuga seotud linnaruum on kasulik nii külastajatele kui kohalikele elanikele, st oluline säästva turismi indikaator.

### 4.1. LINNA KÜLASTAJATE JALGSI KÄIMISE PÕHJUSED

Jalgsi käimise eesmärgid võivad olla erinevad: eesmärgistatud liikumine ühest punktist teise, sportlik liikumine ja rekreatiivne jalutamine.<sup>46</sup> Esimene on kohaliku elaniku igapäevaelu kontekstis kõndimine tööle, trenni, koju jne, väliskülastajate puhul aga peamiselt liikumine vaatamisväärsuste, poodide ja kohvikute juurde. Sportlik liikumine on nii kohalike elanike kui väliskülastajate puhul sarnane – kiirem jalutamine, kepikõnd või sörk eelkõige kergliiklusteedel, kuid ka kiiremat liikumist võimaldavatel linnatänavatel. Rekreatiivne jalutamine on kohaliku elaniku puhul paus päevarutiinis, turisti puhul aga oluline osa külastatava kohaga tutvumisel: linnaekskursioonil osalemine, vaatamisväärsuste ja linnaruumi vaatlemine, huvitavate pildistatavate kohtade otsimine.

Ringi jalutamine on üks kõige populaarsemaid tegevusi, mida turistid külastatavas paigas teevad, kuid samas on see turismiuringutes üsna nähtamatu.<sup>47</sup> Tallinna väliskülastajate uuringust on näha, et jalutuskäik linnas on kõige populaarsem tegevus Tallinnas, seda tegi 79% küsitluses osalenud

---

<sup>46</sup> A. Forsyth, What is a walkable place? The walkability debate in urban design. – Urban Design International 2015, nr 4, lk 274–292

<sup>47</sup> Y. Ram ja C. M. Hall, Walking tourism in cities: introducing the special issue. – International Journal of Tourist Cities, vol 4 nr 3, 2018, lk 281–284

väliskülastajatest. Lisaks nimetas 13% külastajatest jalutuskäiku või jalgrattasõitu linnalooduses, mis liigitub pigem sportlikuks liikumiseks.<sup>48</sup>

Väliskülastajate liikuvuses on mõningaid erinevusi võrreldes kohalikega: esiteks, turistide aeg külastatavas paigas on piiratud, mis piirab ka nende liikumise ulatust. Teiseks, nende teadmised külastatava ruumi kohta on väiksemad, mistõttu on lihtsam eksida teelt või hinnata valesti paiga turvalisust. Külastajad sõltuvad rohkem vahendatud teadmistest, sh linnakaartidest, veebiplatvormidest ja soovitustest. Kolmandaks, külastajate puhul on erinevad liikumise viisid palju rohkem omavahel segatud kui kohalike elanike puhul: näiteks kindlasse muuseumi minnes (mis on eesmärgistatud liikumine punktist A punkti B) on teekonnal linnaga tutvumine samuti väga oluline (rekreatiivne jalutamine). Erinevaid liikumise kategooriaid on turistide puhul keerulisem eristada kui kohalike elanike puhul, kelle liikumisel on enamasti ühesemad eesmärgid.<sup>49</sup>

Üldjoontes kattuvad väliskülastajatele mugava kõnnitava ruumi põhimõtted kõigile kohalikele elanikele, (sh erivajadustega) inimestele sobiva ligipääsetava ruumiga. Väliskülastajasõbralikku ruumi võiks defineerida kui kõnnitavat ruumi, mis on eriliselt:

- orienteerumist toetav (linnaruumilised lahendused suunavad loomulikult peamiste sihtpunktide poole, avatud on kaugvaated sihtpunktide suunas, arusaadavalt viidastatud)
- kultuurituristile huvitav (tee peal on midagi vaadata ja kogeda, mh ajaloolisi ehitisi ja markeeritud struktuure)
- külastajale vajalikke teenuseid pakkuv (tee peal on avalikud wc-d, kauplused, kohvikud, erinevad atraktsioonid)

Viimane aspekt on seejuures kasulik ka turismilinna kohalikele kogukonnale, mille peamine huvi sissetuleva turismi suhtes, olgem ausad, on teenida selle pealt tulu.

---

*Turismikorraldaja: „Infrastruktuur peaks olema ehitatud nii, et külastaja saab nautida ja ühtlasi kulutada.“*

---

<sup>48</sup> Kantar Emor, Tallinna väliskülastajate uuring 2018

<sup>49</sup> Y. Ram ja C. M. Hall, Walking tourism in cities: introducing the special issue. – International Journal of Tourist Cities, vol 4 nr 3, 2018, lk 282–284

## 4.2. JALGSI LIIKUMISE EELDUSED

Jalgse liikumise eeldus on olukord, et see on võimalik ning inimene peab selle võimalikkusesse uskuma. Tihtipeale taandub kõnnitavus teekonna pikkusele, kuid keskkond võib tajutud distantsi oluliselt mõjutada. Kui meid ümbritseb selge ning atraktiivne ruum, siis oleme nõus läbima pikemaid vahemaid. Tajutud distants ning reaalne distants langevad harva kokku – nende erinevust on võimalik mingil määral objektiivselt kirjeldada viisil, kus erinevatele takistustele antakse kas pikkusest tulenev koefitsient (näiteks kitsas kõnnitee mõjub pikemalt) või igale takistusele eraldi väärtus (nt sõidutee ületamine).<sup>50</sup>

Teekonna valikul keskkonnas, millega inimene ei ole kursis, on parim viis anda talle visuaalne kontakt, mille suunas liikuda. Kui inimene näeb oma sihtpunkti, ei ole vaja viitasid ega muid juhiseid. Visuaalse kontakti eeldus on äratuntav objekt, mille suunas liikuda. Tihtipeale on seda kutsutud ka maamärgiks.<sup>51</sup> Tallinna kontekstis on vanalinn, eriti Oleviste kiriku torn, selgelt maamärgilise staatusega. Sellest tulenevalt peaks ära kasutama sadamast vanalinna jõudmisel Oleviste torni, mis pakub orienteerumisel selge juhise. Ka tagasi pöördudes on olulised selged visuaalsed objektid, kuid kui keskkonda läbiti mõttega orienteerumise juures olles, osatakse üldjuhul tagasi tulla lihtsamini.<sup>52</sup>

Visuaalse kontakti kõrval on oluline, mitu otsusekohta inimesel tee peal on, st mitu korda ta peab ristmikul suunda vahetama. Mida vähem kohti, kus tuleb otsustada, mis suunas edasi minna, seda lihtsam on ruumis navigeerida.

Visuaalne orienteerumine ei ole ainus viis ruumis liikuda. Suuremates gruppides liigutakse ka koos teistega mõtlemata, kas tegemist on õige teega. Sellega on tugevalt seotud aktiivse ruumi ligitõmbavus: tänavale, kus on piisavalt inimesi, kipub neid juurde tulema.<sup>53</sup> Kui sadamaterminalist väljudes oleks näha aktiivset tänavaf fronti, kus liigub palju inimesi, siis see on iseenesest reklaam kõndimisele ja näitab, et juba ollaksegi kesklinlikus ruumis – st külastatav linn ei ole kuskil kaugel, kuhu peab tingimata eraldi transpordivahendiga minema, vaid käegakatsutavas kauguses.

---

<sup>50</sup> A. L. Erath, M. A. B. van Eggermond ja S. A. O. Medina, Introducing the pedestrian accessibility tool (PAT): Open source GIS-based walkability analysis. – Arbeitsberichte Verkehrs-und Raumplanung, vol 1186, 2016

<sup>51</sup> K. Lynch, Good City Form. MIT press, 1984

<sup>52</sup> T. Ishikawa et al, Wayfinding with a GPS-based mobile navigation system: A comparison with maps and direct experience. – Journal of environmental psychology 28, no. 1, 2008, lk 74–82

<sup>53</sup> J. Gehl, Life between buildings: using public space. Island press, 2011

### 4.3. VANALINNA NÄHTAVUS SADAMA POOLT

Nähtavus objektile, mille suunas liigutakse, on üks olulisemaid ja lihtsamaid viise navigeerimiseks. Oleviste kiriku torn on kultuuriliselt oluline ning selgesti loetav objekt, mille järgi ennast positsioneerida. Selle suunas liikudes võib inimene kindel olla, et liigub vanalinna suunas.

Oleviste kiriku torni nähtavuse analüüsiks kasutasime vaatevälja analüüsi (*viewshed analysis, line of sight*). Analüüsi aluseks on võetud olemasolev Tallinna vanalinna 3D mudel,<sup>54</sup> väljaspool vanalinna Maa-ameti 1m sammuga DEM-kõrgusmudel (*Digital Elevation Model*)<sup>55</sup> ning Tallinna ruumiandmete registri mahuliste hoonete absoluutkõrgused.<sup>56</sup> Katsime maapinna iga kahe meetri tagant punktiga ning tõstisime selle 1.6 m kõrgusele maapinnast – keskmisele silmakõrgusele. Ümber Oleviste torni kivist osa ülemise ääre paigutasime kümme punkti. Järgmiseks vaatlesime maapinnalt igast punktist, kas mõnda torni punkti on näha. Kui oli, siis järelikult on antud punktist olemas visuaalne kontakt objektiga.

Joonisel 24 on helesinisega kujutatud ala, kust on näha Oleviste kiriku torni. Analüüsi tulemusena joonistus selgelt välja kaks olulist aspekti:

- 1) Kuna Kai tänavalt avaneb kogu pikkuses vaade Oleviste kirikule, on sellel tänaval hea potentsiaal saada olulisimaks liikumiskoridoriks, mis suunab külastajaid eksimatult vanalinna suunas.
- 2) Kavandatav kruisikäik juurest algav promenaad, mida mööda on plaanitud jalakäijate liikumine Kai tänava otsa, ei oma maapinna tasandilt visuaalset kontakti Olevistega, sest sadama ja vanalinna vahele on juba ehitatud mõningaid kõrgemaid hooned, ning neid on plaanis juurde ehitada kehtestatud Linnahalli detailplaneeringu ning menetluses Vanasadama põhjaosa detailplaneeringuga (vt illustratsioonid 26 ja 27.) Samas näitab planeeringulahenduse 3D mudel, et tõstetud promenaadi pealt on võimalik hoonete vahelt vaateid Oleviste kirikutornile avada, isegi kui muude planeeringutega kavandatud hoonemahud teostuvad (vt illustratsioon 34).

---

<sup>54</sup> Vt <http://3d.tallinn.ee/>

<sup>55</sup> Vt <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Ruumiandmed/Korgusandmed/Korgusmudelid-p508.html>

<sup>56</sup> Vt <https://www.tallinn.ee/est/geoportaal/Andmed>



24 OLEVISTE KIRIKUTORNI NÄHTAVUS. SINISEGA ON TÄHISTATUD ALA, KUST PAISTAB OLEVISTE TORN

Kui reisija on jõudnud juba vanalinna piirini, siis järgmine visuaalne viide sissepääsuks võiks olla Suur Rannavärv, mille nähtavust illustreerib joonis 25.



25. PAKSU MARGAREETA NÄHTAVUS. SINISEGA ON TÄHISTATUD ALA, KUST ON NÄHA SUURT RANNAVÄRAVAT



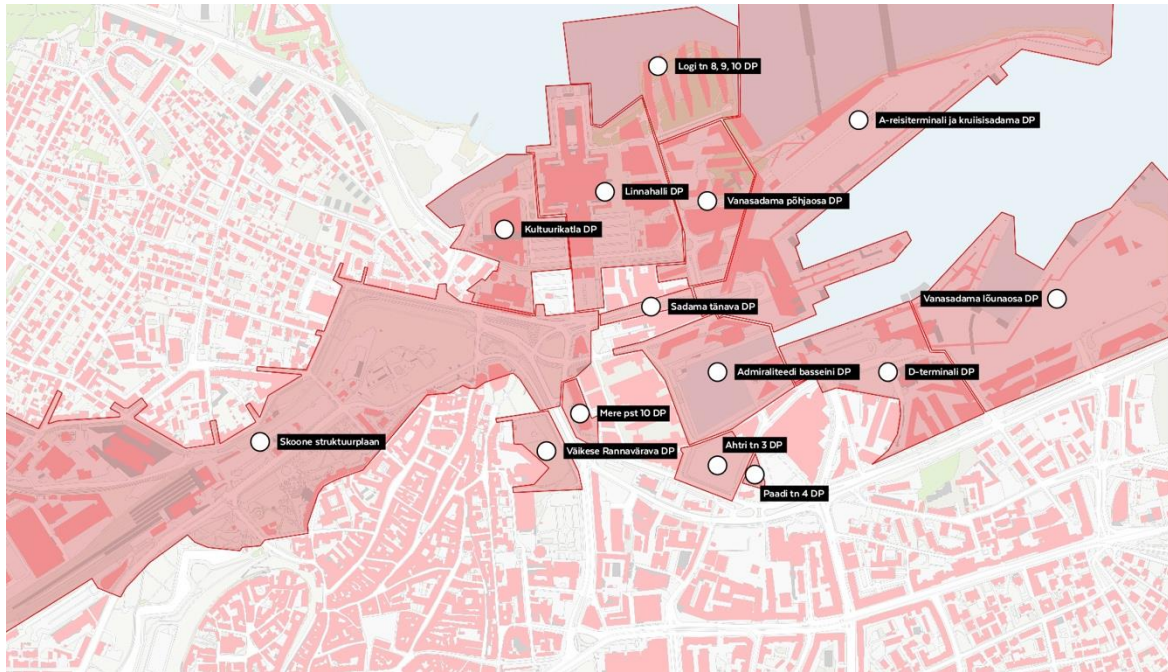
#### 4.4. PLANEERINGUTEGA KAVANDATAVA LINNARUUMI ANALÜÜS SÄÄSTVA TURISMI ASPEKTIST

Tallinna Sadamale kuuluval territooriumil on algatatud viis erinevat detailplaneeringut, mis kõik lähtuvad üldjoontes Zaha Hadid Architects koostatud visioonist Masterplan 2030. Illustratsioonil 26 on kujutatud skemaatiliselt nii Tallinna Sadama planeeringualad kui olulisemad ümbritsevad planeeringualad, mis kujundavad sadama ja vanalinna vahelist ruumi.

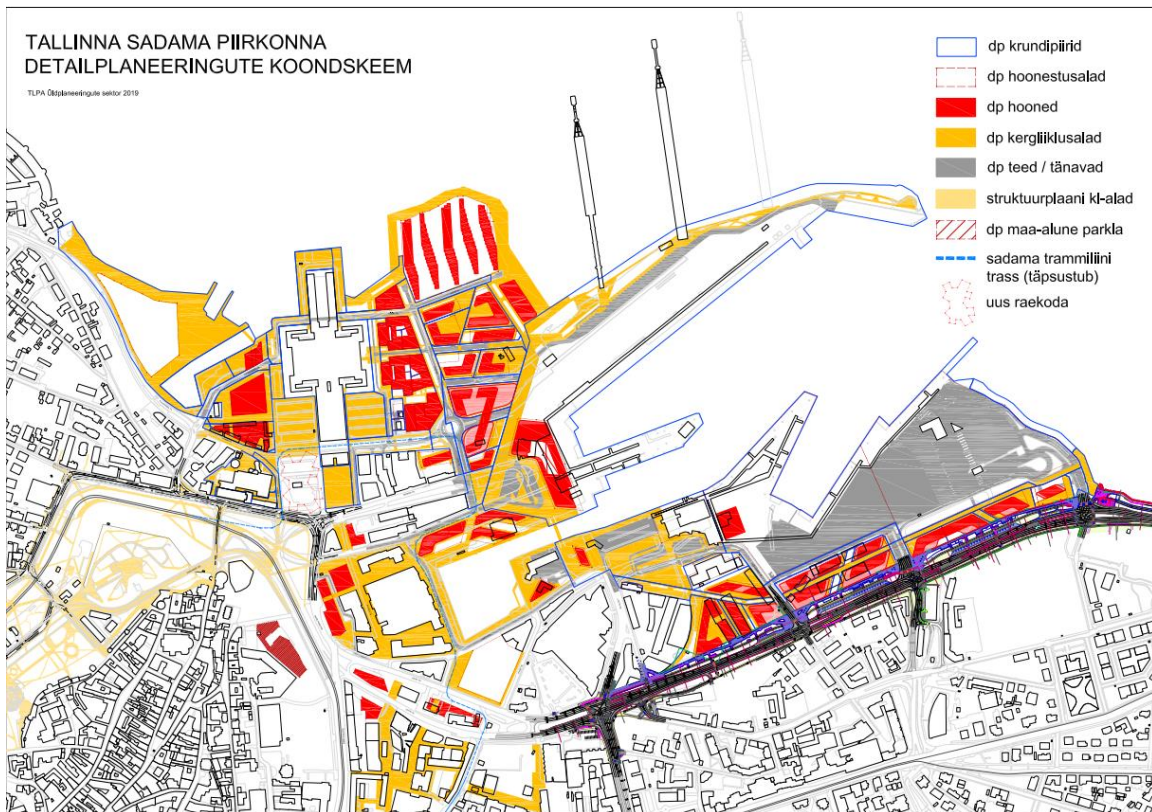
Kõigile piirkonna planeeringualadele on kavandatud mahukad äri- ja eluhooned, välja arvatud Sadama tänava detailplaneering (mis näeb ette bensiinijaama ehitamise tänava haljasribale, Tallinna linnaplaneerimise ameti hinnangul ei ole see enam teostatav), Väikese Rannavärava detailplaneering (näeb ette maa-aluse parkla ehitamise, tõenäoliselt ka see ei teostu) ning Skoone struktuurplaan (sellega kavandatakse autoteede vähendamist ja jalakäijasõbralikku ruumi, vt ka illustratsioon 6). Säästva turismi arendamise seisukohast on igati põhjust oodata Skoone struktuurplaaniga teostumist, millega on plaanis oluliselt vähendada sadamast vanalinna kõndides ületatavate autoteede hulka.

Piirkonna planeeringud näivad funktsionaalselt üsna üheübalised (kuigi tulemus sõltub muidugi paljuski sellest, mis sorti ärid kavandatavatesse ärihoonetesse tulevad). Arvestades seda, et sadamast vanalinna liigub massiliselt turiste, **on mõistlik rajada sellesse piirkonda ka välisküllastajatele vajalikku infrastruktuuri – nt üks korralik turismiinfokeskus koos laenutuspunktiga, kust linna küllastajad saaks rentida (elektri)jalgrattaid, tõukerattaid jms kergliiklusvahendeid, osta ekskursioone jne.** See toetaks keskkonnasäästlikke liikumisviise ja aitaks oluliselt kaasa turistide hajutamisele enne vanalinna (praegu peavad nad linna ainsasse turismiinfopunkti külastamiseks jõudma vanalinna teise otsa, ka kõige lähem jalgrattalaenus on vanalinnas). Pealegi pole mingit põhjust, miks Tallinna-suurusel linnal peaks olema ainult üks turismiinfokeskus, kui nt palju väiksemas Dubrovnikus on neid kõrghooajal avatud viis.

Funktsionaalset mitmekesisust suurendaks nii kohalikele elanikele kui linna küllastajatele mõeldud vaba aja veetmise kohad, nt kaua-unistatud ooperiteater või saunakeskus nagu Helsingis.



26 SADAMAPIIRKONNA KEHTIVATE JA MENETLUSES DETAILPLANEERINGUTE SCHEEM



27 SADAMAPIIRKONNA KEHTIVATE JA MENETLUSES DETAILPLANEERINGUTEGA KAVANDATUD RUUMI SCHEEM

Illustratsioonil 27 on skemaatilisel kujutatud sadama ja vanalinna vahelise ala detailplaneeringutega kavandatavad hoonemahud, kergliiklusteed (kõnni- ja rattateed) ning autoteed. Linn kasvab taganenud merele järele ja on hea potentsiaal luua linnaline tihedus ning kõnnitav ruum kohe terminalist väljudes. Mõned aspektid kavandatud struktuurides seda siiski ei toeta, käsitleme neid peatükis 5.1.

Oluline infrastruktuuri-idee sadama Masterplanis ning A-terminali ja kruisisadama detailplaneeringus on lai tõstetud promenaad, mis viib kruisikaitse eest A-terminali ette. Selle alt hakkavad risti läbi liikuma A-terminali liinilaevadele sõitvad autod – tõstetud promenaadi eesmärk on vähendada jalakäijate ja autode liikumisteede ristumisi. Põhimõtteliselt on jõuliselt Kai tänava poole suunav telg mõistlik suund, kuna sealt algab hea vaatekoridor vanalinnale, samuti on tervitatav autoliikluse eraldamine jalakäijatest.

Samas jääb praegustes planeeringudokumentides ebaselgeks tõstetud promenaadi funktsionaalsus kruisireisijate jaoks – Masterplani joonisel ühildus tõstetud promenaad sujuvalt kruisiterminali katusega, algatatud detailplaneeringu joonis samamoodi kruisiterminaliga ei ühildu (vt illustratsioonid 28 ja 32). Kruisilaevadelt tulijad väljuvad projekteeritud kruisiterminalist maapinna tasandil ning peavad tõstetud promenaadile saama ilmselt trepist või mööda kaldteed. Detailplaneeringuga edasi töötamisel on oluline see kitsaskoht läbi lahendada, et tõstetud promenaad ei toimiks eakatele kruisireisijatele takistusena. Kruisireisijate liikumine tõstetud promenaadile ja sellelt alla tuleks kindlasti lahendada vähest füüsilist pingutust nõudvana, nt laiade eskalaatoritega. Teisele korruse tasandile jõudmine peaks toimuma pigem kruisiterminali sees, mitte õues.

Suuliselt on Sadama esindajatega olnud juttu ka sellest, et mingi osa teekonnast võiks olla mööda liikuvat teed nagu lennujaamades – põhimõtteliselt võiks selle abil osa teekonnast sadamas tunnetuslikult lühemaks muuta, kuid teekonna osalisest kiirendamisest prioriteetsem peaks olema jalakäijate teel takistuste vähendamine (vt peatükid 5.1. ja 6.)

Uuendusliku lahendusena on Vanasadama põhjaosa detailplaneeringuga kavandatud kõisraudtee, millega saaks sõita kruisikaitse Balti jaama (illustratsioon 28). Kõisraudtee ei anna vanalinna turismikoormuse hajutamisel erilist võitu, kuna ühte kabiini mahub korraga vähe inimesi. See ei vähenda ka vajadust busside järgi, mis praegu viivad külastajaid peamiselt Toompeale, et vähendada jalavaeva mäest üles ronimisel. Kõisraudtee toimiks ehk sadamapiirkonnas kohaliku atraktsioonina, nagu seal varem olnud kuumaõhupall või planeeritud vaateratas, kuid selle teostamise võimalikkus Tallinna vanalinna muinsuskaitseala kaitsevööndis on küsitav – ala kõrguspiirang on määratletud Linnahalli kõrgusega.



28 SADAMA PÕHJAOSA DETAILPLANEERINGU ILLUSTRATSIION

Kavandatavas ruumis on peamiseks jalakäijate teeks sadamast vanalinna Kai tänav (illustratsioon 29). Selle tänava ümberkujundamisel on oluline anda selge prioriteet jalakäijatele – Kai tänav peaks olema loogiline jätk tõstetud promenaadile. Vanalinna poolses otsas on oluline Kai tänavalt sujuv pääs üle autotee Suure ja Väikese Rannaväravani. Praegu tuleb selleks ületada kümme autorida ja oodata kolme foori taga, mis ei ole kindlasti optimaalne. Kai tänava ja promenaadi ruumiline kvaliteet mõjutab, kui pikk on tajutav distants sadama ja vanalinna vahel.



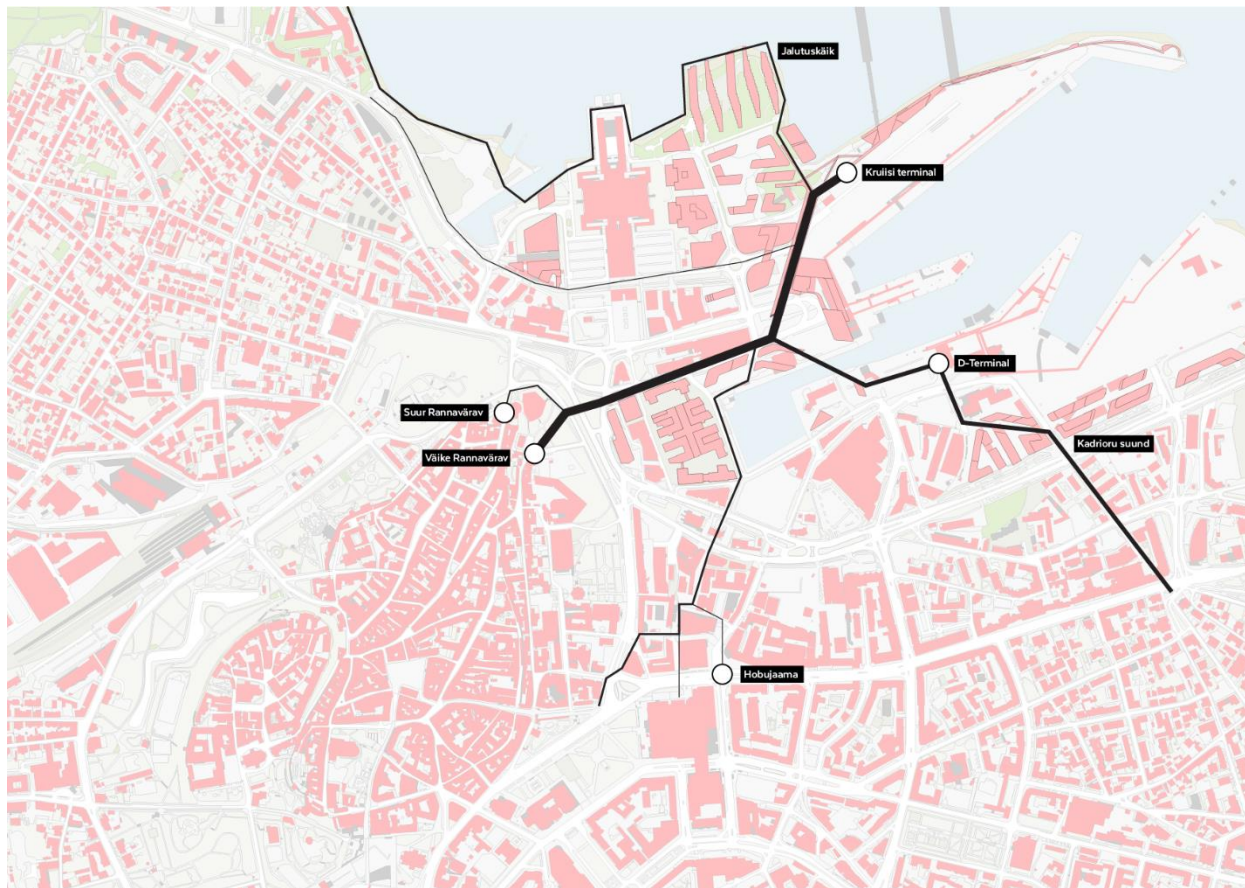
29 PEAMINE TEEKOND KRUUISITERMINALIST VANALINNA PIKI UUT PROMENAADI JA KAI TÄNAVAT

## 5. ETTEPANEKUD PLANEERINGUTEGA KAVANDATU MUUTMISEKS

### 5.1. KÄIDAVUSE JA HAJUMISE SOODUSTAMINE

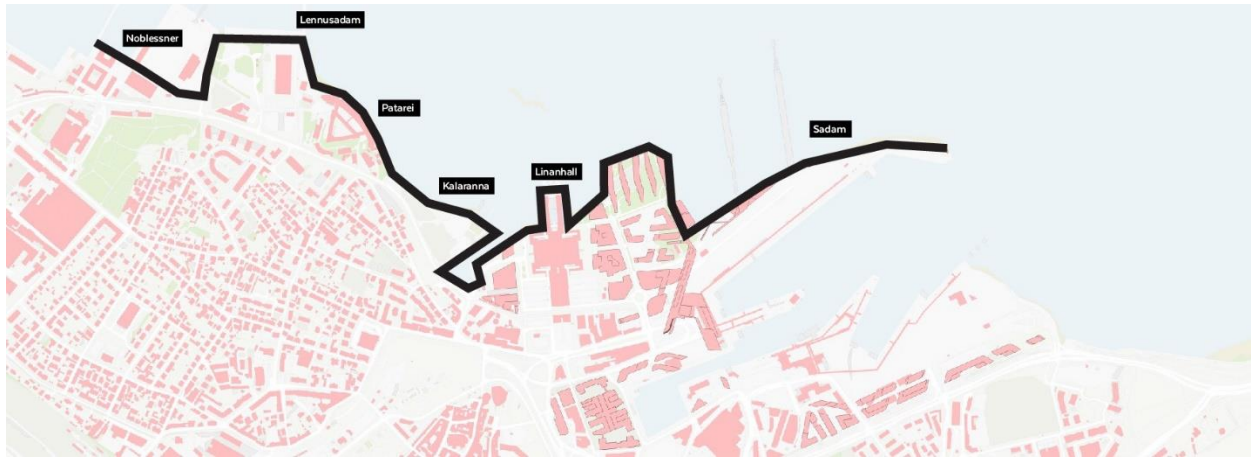
Lisaks detailplaneeringutega kavandatud peamise liikumisteljele (tõstetud promenaad ja Kai tänav) on oluline ka sujuv liikumine teistes suundades, et võimaldada turistide hajutamist Kalamaja, Rotermanni kvartali ja Kadrioru suunal (illustatsioon 30). Samuti on oluline meeles pidada, et peale turistide tulevad sadamasse ka Tallinna ja Eesti elanikud erinevatest suundadest – mida lihtsam on tulla eri suundadest jalgsi või ühistransporti ja jalgsi käimist kombineerides, seda aktiivsem linnaruum sadama ümber kujuneb.

Olulise sammu sadama-ala kõnnitavamaks muutmiseks teeb juba peatselt ehitatav jalakäijate sild üle admiraliteedi basseini kanali.



30 VÕIMALIKUD JALUTUSTEEKONNAD SADAMA JA LÄHEMATE ASUMITE VAHEL

Samuti annaks olulise lisa-liikumissuuna juba ammu Logi tn 8, 9 ja 10 detailplaneeringuga planeeritud mereäärne promenaad Linnahalli ja kruisikai vahele. Kalamaja mereäär on avanenud läbi Beetapromenaadi, mis viib Kalarannast Noblessneri kvartalini, lähiaastail peaks valmima ka promenaad Kalaranna uusarenduse ees ning uue kruisiterminali käidav katus. Sadama ja Linnahalli vaheline lõik on siis sisuliselt ainus lõik kesklinna mereääres, mis jääb läbimatuks (julgemad saavad seda ala küll läbida, kuid võsa ning eriti mereäärne ebatasane kivivall näivad paljudele kindlasti liiga ohtlikud). Kui selle ala saaks jalakäijatele avada, oleks piki mereäärt elamuslik rada, mida mööda saaksid nii väliskülastajad kui kohalikud elanikud harrastada sportlikku jalutamist ning liikuda Kalamaja, Lennusadama ja Noblessneri vaatamisväärsuste juurde. Kuna tegu on eramaaga, on siin oluline linnavalitsuse aktiivsus nagu Beetapromenaadi rajamises. **Teeme ettepaneku rajada kruisikai ja Linnahalli vahele mere äärde esialgu vähemalt Beetapromenaadi-laadne jalakäijate tee (illustratsioon 31).**



31 MEREÄÄRNE KERGLIIKLUSTEE. RAJADES VÄIKSE LÕIGU TEED LINNAHALLI JA KRUISIKAI VAHELE SAAB KOKKU U 5 KM PIKKUSE SIDUSA KERGLIIKLUSTEE

Teine oluline liikumissuund Kalamaja poole on nn Kultuurikilomeeter (Rumbi tänav) ning Kalaranna tänav (illustratsioonil 30). See liikumissuund on Sadama põhjaosa detailplaneeringuga jalakäijate jaoks katkestatud – Rumbi tänav muutub ringteest idas A-terminali sissesõiduteeks, mille ääres jalakäijaruum praktiliselt puudub. **Teeme ettepaneku ühendada jalakäijate jaoks Rumbi tänava ots ja tõstetud promenaad kaldtee ja trepiga, et promenaadilt oleks võimalik liikuda piki kultuurikilomeetrit Kalamaja suunal.**

Rotermanni kvartali ja kesklinna suunas ning Kadrioru suunas liikuvuse parandamise võimalused peituvad eelkõige väikestes muutustes sadamaterriitoriumi-välises liiklusruumis, neid käsitletakse peatükis 6.

Illustratsioon 32 näitab algatatud detailplaneeringutega kavandatavat olukorda, kus ühe suurima probleemina näeme tõstetud promenaadi arhitektuurset keelt: see mõjub pigem transpordisõlme kui aktiivse linnaruumina, kuna see on väga lai ja lage, külgnevad hoonefronid jäävad sellest liiga kaugele. Samuti on väga küsitav Kai tänava lahendus – nii palju kui see Admiraliteedi basseini detailplaneeringule ulatub, on planeeringus likvideeritud olemasolev noor puuderida. Kuna Kai tänavast saab peamine jalakäijate tee sadamast vanalinna, on oluline tänavaruumis kõrghaljastust säilitada ja pikendada puuderida A-terminalini, et luua Kai tänavale võimalikult jalakäijasõbralik promenaadilik ruum.

Illustratsioon 33 toob välja rea ettepanekuid, mida saab tõstetud promenaadi paremaks toimimiseks teha ilma detailplaneeringut oluliselt muutmata:

- 1) **Luua kruisireisijatele sujuv pääs tõstetud promenaadi peale (ideaalis terminali seest).**
- 2) **Lisada tõstetud promenaadi keskele haljastus. Muuta Kai tänav peamiselt jalakäijate teeks, säilitada ja lisada sellele kõrghaljastust.**
- 3) **Suunata jalakäijad jõulisemalt Kai tänavale ning kujundada Kai tänav promenaadi mõttelise jätkuna. Sadama tänav võiks jääda alternatiivseks, pargilikumaks ligipääsuteeks, kus on võimalik liikuda mh aeglasemate ekskursioonigruppidega.**
- 4) **Võimalusel kavandada A-terminal nii, et sellest väljumine toimub tõstetud promenaadi tasapinnas, et A-terminalist väljutatel oleks kohene silmside vanalinnaga ning ka nemad suunduks kõndima Kai tänava suunas.**



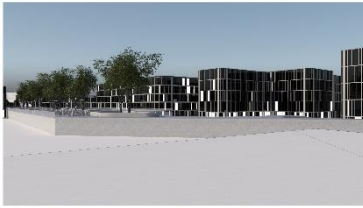
32 SADAMA DETAILPLANEERINGUTE RUUMILINE VISUALISEERING

Samas tasub tõsiselt kaaluda tõstetud promenaadi perimeetris detailplaneeringu mahulise lahenduse ülevaatamist ning:

- 1) luua selge hoonefront piki promenaadi, et selle peal viibides tekiks tunne tänavaruumist, mida piiravad vähemalt ühest küljest hooned
- 2) luua majade vahelt visuaalne kontakt vanalinnaga, et aidata külastajatel ruumis paremini orienteeruda
- 3) kavandada hooned konsoolsetena promenaadi kohale, et kaitsta kõndijaid vihma eest
- 4) hoonestuse promenaadipoolsele küljele kavandada tihedalt promenaadile avanevad ärid

Joonis 33 toob välja tähelepanekud menetluses detailplaneeringu kohta ning joonis 34 illustreerib visandlikult lahendust, kuidas detailplaneeringut muuta, et muuta kavandatav ruum jalakäijasõbralikumaks.





Hetkel ei ole selge, kuidas ja kas turistid jõuavad tõstetud promenaadile. Kui nad ei jõua siis on problemaatiline, et nad sooviksid üldse liikuda linna jala. Üldiselt ei soovita liikuda transpordiruumis.

Ideaalis jõuaksid turistid juba kruisiterminali sees teisele tasandile eskalaatoritega.



Promenaadil kõndijal puudub hetkel visuaalne side vanalinnaga, eelkõige Oleviste kirikuga

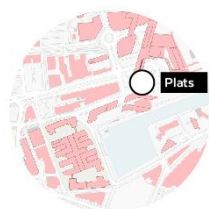


Promenaadi avadesse võiks ette näha puid, mis annaksid ruumile pehmemaid pindu.



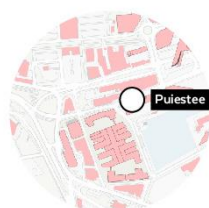
A-Terminali ees olevate treppide juures tekib esimene võimalus luua visuaalne kontakt vanalinna hoonetega.

Võiks kaaluda A-Terminali saabuvate inimeste jõudmist suunata treppide peale.



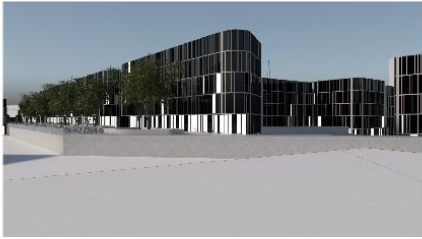
A-Terminali ees olev plats on peamine lahkemiskoht, kus saab valida Sadama tänava ning Kai tänava vahel.

Ettepanek oleks suunata turiste peamiselt Kai tänavale ning anda Sadama tänavale pigem pargilik iseloom.



Kuna Kai tänav on ainus telg, millel on visuaalne kontakt vanalinnaga (Olevistega), siis ettepanek oleks arendada seda viisil mis aitaks selles luua puiestee.

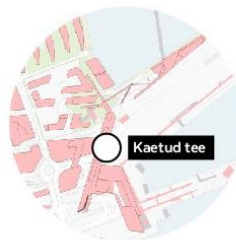
### 33 SADAMA DETAILPLANEERINGUTE PROBLEMKOHAD JA TÄPSUSTUSETTEPANEKUD



Kruisi terminalist tulles joonestub välja selge hoonefront piki promenaadi, mis muudaks promenaadi tänavalikumaks.



Hoonestusel tekitada vahekoht, mis pakuvad visuaalset kontakt vanalinnaga ning pakuvad võimalust promenaadiit maha minna.



Hoonefront on osalised promenaadi kohal ning pakub võimalust liikuda vihmase ilmaga räästa alla.

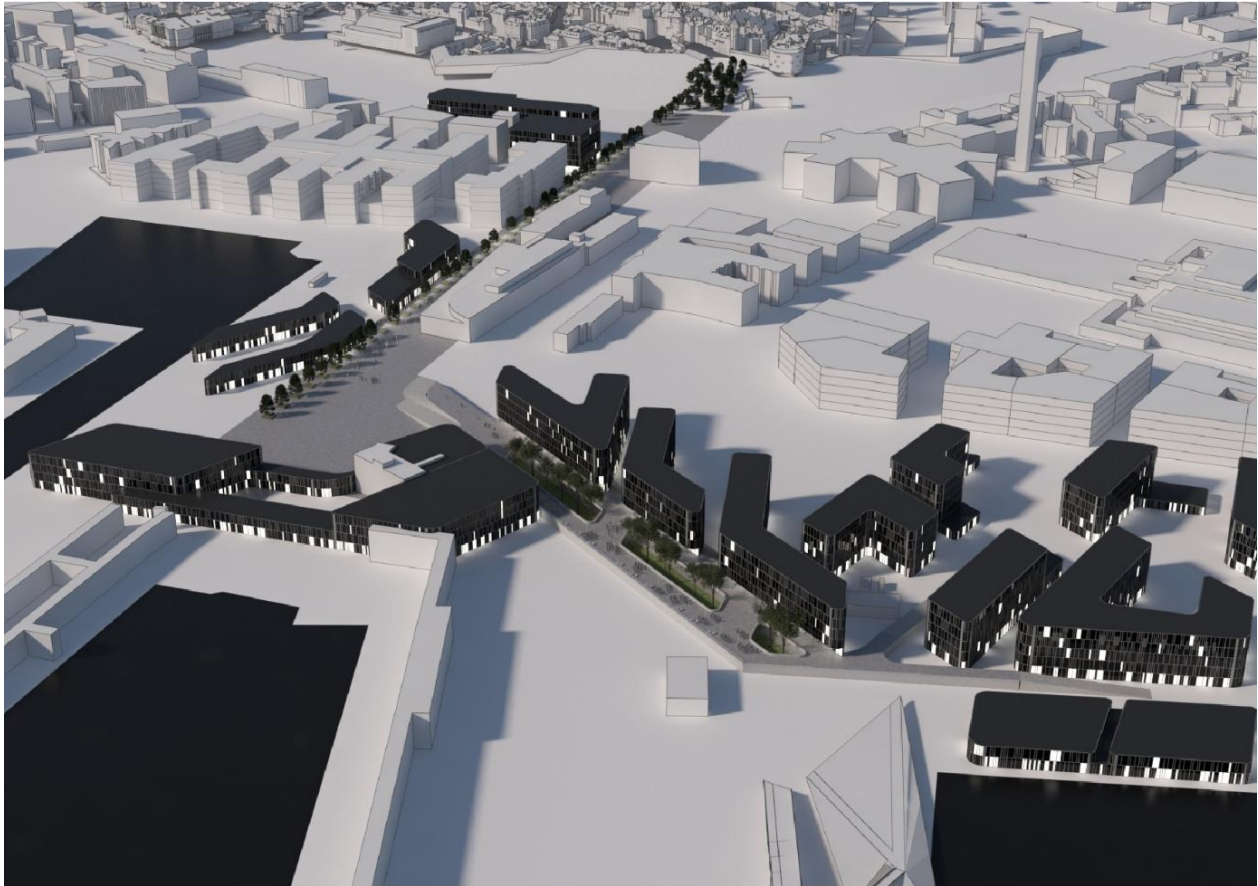


Promenaadi äär võiks olla täis ärisid umbes 8m kuni 16m sammuga.



Selge avanemine vanalinnale

### 34 ETTEPANEKUD DETAILPLANEERINGUTE MUUTMISEKS



**35 LAHENDUSE VISUALISEERING, KUS DETAILPLANEERINGUID ON VASTAVALT ETTEPANEKUTELE MUUDETUD**

Kavandatud tõstetud promenaadi ja Kai tänava laius (kui sellel anda oluliselt rohkem ruumi jalakäijatele kui praegu) võimaldavad sadamast tuleva jalakäijate hulga hästi vastu võtta. Illustratsioonil 36 on 3D mudelisse paigutatud 1500 jalakäijat korraga vanalinna poole minemas, tegu on kesklinnas normaalse tihedusega. Kõrvaloleval fotol on võrdluseks kesklinna ristmik, mida läbib tiptunnil üle 3600 inimese tunnis.



36 KAI TÄNAVA VAADE. MUDELIL ON 1500 INIMEST KORRAGA KOLMESTEISTKÜMNESTES GRUPPIDES



37 HOBUJAAMA RISTMIK. TALLINNA KÕIGE TIHEDAMATEL RISTMIKEL LIIGUB TUNNIS ÜLE 3600 JALAKÄIJA

## 5.2. KRUIISIREISIJATE TEENINDAMINE SHUTTLE-BUSSIGA

Tõenäoliselt ei ole päris kõik Tallinna väliskülastajad siiski valmis sadamast vanalinna jalgsi kõndima, eriti keerukas on liikumisraskustega küllastajate jõudmine Toompeale. Kuna suur osa vanalinna ekskursioonidest algab teiselt poolt vanalinna Toompealt, siis pakume sinna jõudmiseks välja **hooajalise shuttle-bussi liini**. See vähendaks oluliselt kruiisireisijaid sõidutavate turismibusside hulka, kaotaks vajaduse luua bussidele täiendavaid parkimis- ja peatumisalasid, vähendaks keskkonnareostust ja liikluskoormust vanalinna ümber ning looks püsivamaid töökohti kohalikele elanikele – põhimõtteliselt kõik säästva turismi eesmärgid on kaetud.

Nagu eelmistes peatükkides kirjeldatud, on otsus, kas ekskursioon tellida, tehtud kruiisireisijatel enne Tallinna jõudmist ning kõik pakutavad linnaekskursioonid algavad ja lõpevad bussisõiduga. Kuna ekskursiooni eest on üldjuhul eraldi makstud, sunnib see turistid sõitma bussiga isegi juhul, kui kohale jõudes on näha, et distants on täiesti kõnnitav. Liikumisviisi vabamaks valikuks võiks shuttle-buss olla teenus, mis on vaikimisi kruiisi hinna sees. Näiteks lennujaamades bussiga terminalist lennukisse sõites ei arva ükski reisija, et ta on pidanud selle eest eraldi maksma või jääb millestki ilma, kui mõnele lennukile saab liikuda jalgsi. Sarnaselt lennujaamadele shuttle-bussidele võiks luua ka Tallinnas eraldi shuttle-bussiliini, mis sõidab regulaarse intervalliga ning transpordib inimesi kruiisikaj ja vanalinna vahel (illustratsioon 38).



### 38 KRUIISIKAIK JA VANALINNA ÜHENDAVA BUSSILIINI ETTEPANEK

Bussiliini ettepanek lähtub sellest, et külastajatel on kõige lihtsam orienteeruda, kui buss käib ainult ühes suunas ning tal pole tarvis mõelda, kummalt poolt teed peaks sisenema. Bussi peatuskohad oleks erinevates punktides ümber vanalinna selliselt, et vanalinna on võimalik pääseda nii Falgi teelt kui erinevatest all-linna väravatest (aitab kaasa hajutamisele) ning selleks ei pea kordagi autoteed ületama. Eristuvalt märgistatud ning ühes suunas sõitva bussiliini puhul oleks väga selge, et iga sellise bussiga jõutakse alati mistahes vanalinna väravast sadamasse tagasi.

Bussid peaksid olema võimalikult keskkonnasõbralikud ning madala astmega sissepääsudega nagu lennujaama shuttle-bussid, et sisse- ja väljapääs oleks võimalikult sujuv ja ka vanematele inimestele mugav. Põhimõtteliselt oleks ekskursioonigruppidel võimalik kohtuda giididega endiselt sadamas ja minna koos shuttle-bussi peale või siis kohtuda kokkulepitud peatuses. Kuna shuttle-bussi puhul on bussijuhtide arv piiratud, saab neid koolitada ka turistide juhendamaks.

Ümber vanalinna sõitmine võtaks bussil koos suhteliselt pikkade peatustega (1-2min) aega umbes 20 minutit. Kui jätta esimeses peatuses peale tulekuks viis minutit, siis saab üks buss teha

ajavaruga ringi 30 minutiga. Kui sadamast väljuks üks buss iga 3 minuti tagant ning veaks maksimaalselt 150 inimest korraga, jõuaks 10 bussi tunnis viia vanalinna 3000 inimest, st umbes praegustel tipp-päevadel bussiekskursioonidele minevate kruisireisijate hulga. Tihe graafik pakub usaldusväärset ning kaob vajadus sadamasse tagasi sõitmiseks kogu ekskursioonigrupp tingimata kokku korjata – kes ühest bussist maha jääb, saab alati tulla järgmisega.

Siinkohal on oluline rõhutada, et ümber vanalinna on mõistlik luua shuttle-bussidele selged bussipeatused koos infopunktidega, kus saaks toimuda ka gruppide kogunemised. Kogu infograafika ning esteetika peaks olema nn üks perekond, et see oleks külalistele arusaadav ning loetav.

### 5.3. SADAMA SIDUMINE TRAMMIVÕRGUSTIKUGA

Lõbureisijate kõrval, kelle peamine sihtpunkt on vanalinn, liigub sadama kaudu oluliselt rohkem tööreisil käijaid ja kohalikke elanikke, kelle jaoks on oluline sadamast liikuma pääsemine ühistranspordiga. Sadama ühendamine Tallinna trammivõrku on selles võtmetähtsusega. Ideaalis peab sadama trammiliin olema võimalikult multifunktsionaalne, st teenindama kõiki terminale ning andma liikumisvõimaluse erinevatesse suundadesse linnas.

Trammiliinide praeguse kiiruse uurimiseks vaatlesime erinevate trammide liikumist 10-sekundilise intervalliga nädalapikkuse perioodi vältel. Trammide asukohtade info on tõmmatud Tallinna ühistranspordi veebikaardilt.<sup>57</sup> Taandasime selle trammiliinile ning saime orienteeruvad lõikude läbimise mediaankiirused. Illustratsioonil 39 on märgitud trammi mediaankiiruseid Kadriorg-Kopli liinil. Jooniselt on näha, et järsud pööramised aeglustavad trammide sõitu, keeramiskohtade tüüpiline mediaankiirus on alla 10 km/h. Pikkadel sirgetel võib kiirus tõusta kuni 30 km/h. Peatuste pikkus varieerub 10st kuni 30 sekundini. Üldiselt võib arvestada Tallinna trammi kiiruseks 15-16km/h, mis on pigem pessimistlik hinnang. Trammide puhul tasub vältida nii palju keeramist kui võimalik, planeerida võimalikult sirged trammiteed.

Tallinna trammivõrgu arendamiseks on tehtud väga palju erinevaid visioone, vaatasime täpsemalt kolme uuemat sadama trammi trajektoori varianti:

---

<sup>57</sup> Vt <https://transport.tallinn.ee/#map/map.max>

- 1) Rail Baltica Ülemiste reisirterminali ja Vanasadama vahelise raudteeühenduse uuringuga kavandatud uus tramm nr 2 marsruut (RB).<sup>58</sup>
- 2) Tallinna Linnaplaneerimise ametist 2019 sügisel saadetud sadama ümbruse detailplaneeringute skeem, kus on märgitud nende parima teadmise järgi kõige tõenäolisem trass (TLPA), vt illustratsioon 24.
- 3) Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüsiga (KRT)<sup>59</sup> kavandatud uus võimalik trass 10A piki Liivalaia tänavat ja 10C, mis viib sadamasse vastavalt RB lahendusele.

Rail Balticu uuringus välja pakutud lahenduses on sadama peatus soodsas kohas ning piisavalt lähedal nii A kui D terminalile (illustratsioon 40). Samas on tegemist väga monofunktsionaalse trammiga, mis teeb Hobujaama ja Kanuti peatuste vahel pika aasa ning ühendab ainult terminale, kust pidevalt inimesi ei tule. Lisaks läbib tramm Hobujaama ristmiku (küll risti), mis on niigi üle koormatud.

TLPA joonisel on märgitud trammiliin, mis sõidab A terminali juurde ja sealt edasi Linnahalli alt läbi (vt illustratsioon 41). Suurima miinusena toome välja, et selle trammiliini puhul on trammipeatuse kaugus D terminalist üsna pikk. Samuti on selle variandi puhul palju täisnurkseid pöördeid, mis teevad trammiga aeglaseks, ning seegi läbiks ülekoormatud Hobujaama ristmiku.

KRT-s sisuliselt varem Rail Baltica kaudu kavandatud trammiliini ei analüüsita: selles viidatakse, et trass on eeldatavalt juba otsustatud ning seetõttu seda ei muudetud.

Meile teadaolevalt ei ole veel 2020 alguse seisuga sadama trammiliini kulgemine lõplikult otsustatud (seda ei tea Tallinna Sadama ega Linnaplaneerimise ameti esindajad) ning seetõttu pakume selleks välja veel ühe alternatiivi, mis oleks linna kui terviku jaoks kasulik, kuna aitab ühendada sadamaga palju laiema linnapiirkonna vältides Hobujaama ülekoormatud sõlmest läbi sõitmist.

---

<sup>58</sup> Egis Rail, Rail Baltica Ülemiste reisirterminali ja Vanasadama üleeuroopalise transpordivõrgustiku vahelise raudteeühenduse (kergraudtee või tramm) teostatavuse ja tehnilise raamistiku uuring, 2019

<sup>59</sup> A. Ideon, D. Antov jt, Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs, 2019

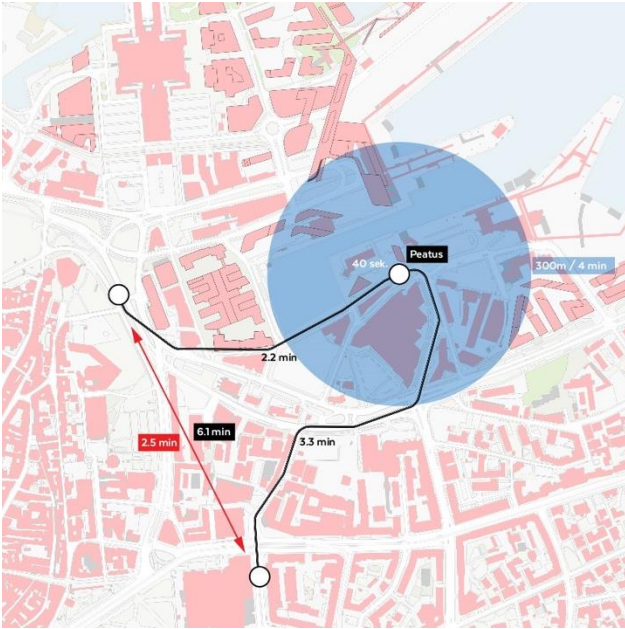


### 39 OLEMASOLEVA TRAMMILIINI KIIRUSE ANALÜÜS. NUMBER NÄITAB SELLES LÕIGUS KESKMIST TRAMMI KIIRUST

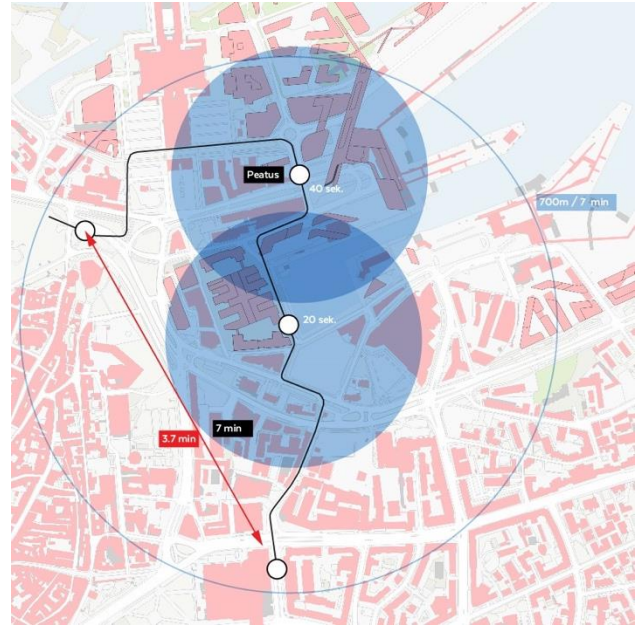
Alternatiivse lahendusena kombineerisime KRT liini 10A ja RB lahenduse, mis tuleks sadamasse otse mööda Liivalaia tänavat (illustratsioon 42). Mööda Liivalaia tänavat lähenemise eelis oleks see, et see toimiks osalise ringliinina, st võimaldaks ümberistumisi Tartu maantee suunalt ja Narva maanteel Lasnamäe, Pirita ja Kadrioru suunalt. See vähendaks oluliselt Hobujaama ristmiku koormust, kuna pakuks võimalust enne Hobujaama jõudmist ümber istuda.

Kui võrrelda selle liini sõiduaega Tartu mnt ja Liivala tänavate ristmikust kuni Kanuti trammipeatuseni, siis oleks uuel trammiliini sõiduaeg põhimõtteliselt sama nagu praegu trammil number 2 läbi Hobujaama. Nii oleks uue tramm sõiduaeg kesklinnas täiesti konkurentsivõimeline, st see oleks igapäevaselt kasutatav ka neile, kes ei taha minna sadamasse, vaid liikuda kesklinnas ühest piirkonnast teise. Kuna tramm algaks Kristiinest ja seda on võimalik pikendada Mustamäe suunas, avaks see kvaliteetse ühistranspordi võimaluse väga paljudele tallinlastele ühendades trammivõrku suured elamupiirkonnad, millel praegu tramm puudub.

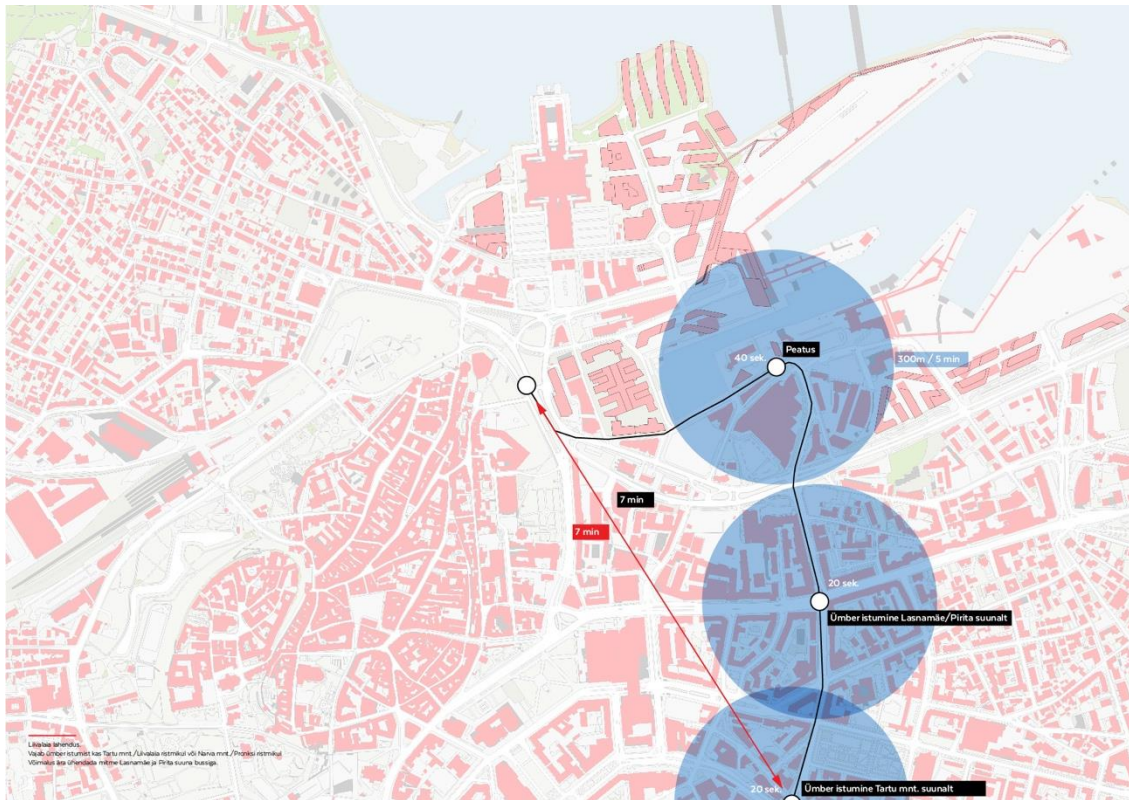




40 RAIL BALTICU UURINGUGA VÄLJA PAKUTUD TRAMMILIIN



41 TALLINNA LINNAPLANEERIMISE AMETI EDASTATUD TRAMMILIIN



42 ALTERNATIIVSE SADAMA TRAMMILIINI ETTEPANEK PIKI LIIVALAIA TÄNAVAT

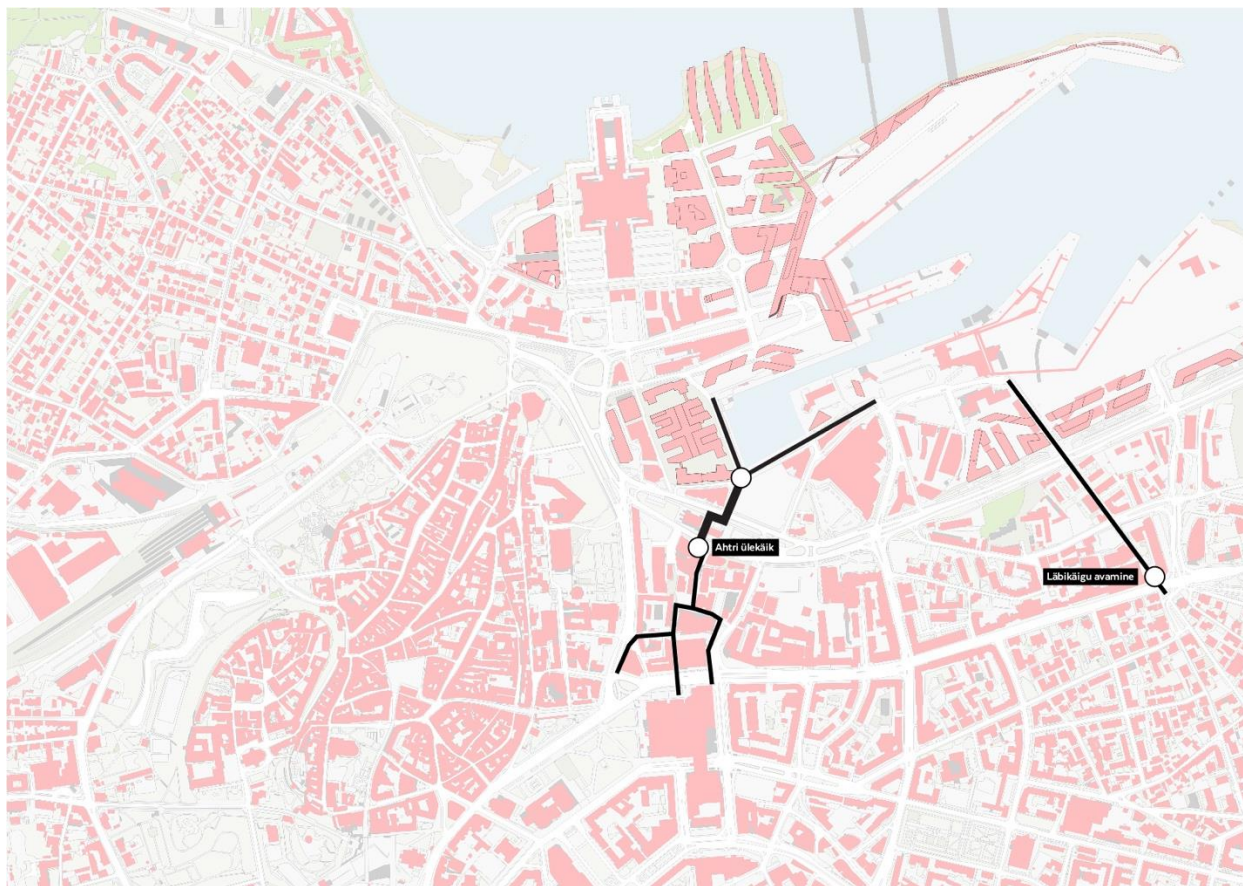
## 6. AJUTISED SEKKUMISED LIIKUMISMUGAVUSE PARANDAMISEKS

Mahukate detailplaneeringute menetlemine ja realiseerimiseni jõudmine võtab aastaid, vahepealsel perioodil saab ruumi organiseerida ning selles inimesi liikuma suunata erinevate väiksemate sekkumiste abil.

Peame esmajärjekorras kõige olulisemaks Ahtri tänava liikluskorralduse muutmist jalakäijasõbralikumaks, esialgu kasvõi ajutise iseloomuga sekkumistega. Ahtri tänava ületamine on jalakäija seisukohast äärmiselt ebameeldiv ja isegi ebaturvaline, kuna reguleerimata ülekäigukohtades tuleb korraga ületada kolm ühesuunalist kiire liiklusega sõidurida. Ahtri tänavat ületavad jalakäijad pidevalt ka vales kohas, kuna olulisima sadamast kesklinna poole viiva otsetee ristumiskohas Ahtri tänavaga ülekäigurada puudub. Lihtsaim lahendus ilma tänavat kapitaalselt ümber ehitamata on **lisada üks ülekäigukoht praeguste sebrade vahele ühendades Kuunari ja Roteranni tänavad** (illustratsioon 44) ning rajada igale ülekäigukohale ohutussaared. Ohutussaartega muutub tänav mõlemas suunas läbivalt kaherealiseks nagu Reidi tee, millesse see suubub. Ahtri tänava ülepääsuga tegeleb ka arhitektuuritudengite töö „Sirutus“ (vt peatükk 6.4).



43 AHTRI TÄNAVA VISUALISEERING KOOS OHUTUSSAAREGA. SELLINE LAHENDUS VÄHENDAKS AUTODE KIIRUSEID NING ANNAKS JALAKÄIJATELE, SH VÄLISKÜLASTAJATELE, OLULISELT TURVALISEMA TEE ÜLETAMISE VÕIMALUSE



44 ROTERMANNI KVARTALI JA KADRIORU SUUNAS AVATAVAD OTSETEED

Teine väike, aga oluline tänavaruumi sekkumine, mida soovitame kindlasti ette võtta, on **Uus-Sadama tänava taasühendamine Vesivärava tänavaga** (illustratsioon 44). Tegu on ajaloolise liikumisteega, mis on Vanasadamat Kadrioruga ühendanud juba 18. sajandist. Kui see otsepäas taasavada, oleks jalakäija tee D-terminalist Kadrioru tänavatehvikku algusesse ainult 600 meetrit, ning paljudele kõnnitav distantis isegi kruisikailt (1,4 km). Kadriorg on vaadates turismibrošüüre ja Visittallinn.ee kodulehte Tallinna vaatamisväärsuste seas vanalinna järel teisel kohal ning piirkonna tunnetuslik lähendamine sadamale soodustaks kindlasti turistide liikumist selles suunas. Selleks on tarvis avada jalakäijate läbipääsuks ainult Narva mnt 31 krundi väravad. Narva mnt 31 on ehitatud 1980ndatel selgelt avalikku läbipääsu säilitades, hoonemahtu on jäetud läbikäidav ava täpselt Uus-Sadama tänava sihis. Millalgi on krunn piirdeaia piiratud ning ava hoone all suletud. (Võimalik, et sulgemine ei ole olnud seaduslik, kuna Ehitisregistris krundi piirdeaed puudub.)

Tõenäoliselt lihtsaim ja odavam viis sadama-alal jalakäijate suunamiseks lähiaastate pidevalt muutuvus ruumisituatsioonis, kus iga mõne kuu tagant võivad ehitustandardid liikuda, on suunata jalakäijaid vaipadega. Näiteks Kuressaare keskväljaku ehitamisel kasutati ümberpaigutatavate vaipadena kasutatud kunstmuru kohalikul staadionilt,<sup>60</sup> mõeldav on ka tartaan vms välitingimustesse sobiv lahtirullitav materjal.



45 „VAIPADE“ LAHTIRULLIMINE KURESSAARE KESKVÄLJAKU EHITUSPLATSIL. FOTO AJALEHEST SAARTE HÄÄL

Samuti aitavad lagedat ja kiiresti muutuvat ja ruumi organiseerida erinevad installatsioonid ja väikevormid, mille abil saab tekitada ajutisi barjääre ning selgelt märgistatud radasid. Järgnevates alapeatükkides väljapakutud eskiislahendused erinevateks installatiivseteks ruumilisteks sekkumisteks sadama-alal on välja töötanud EKA III kursuse arhitektuuritüdengid Katrin Koovi, Eve Kompi ja Grete Veskiaväli juhendamisel.

---

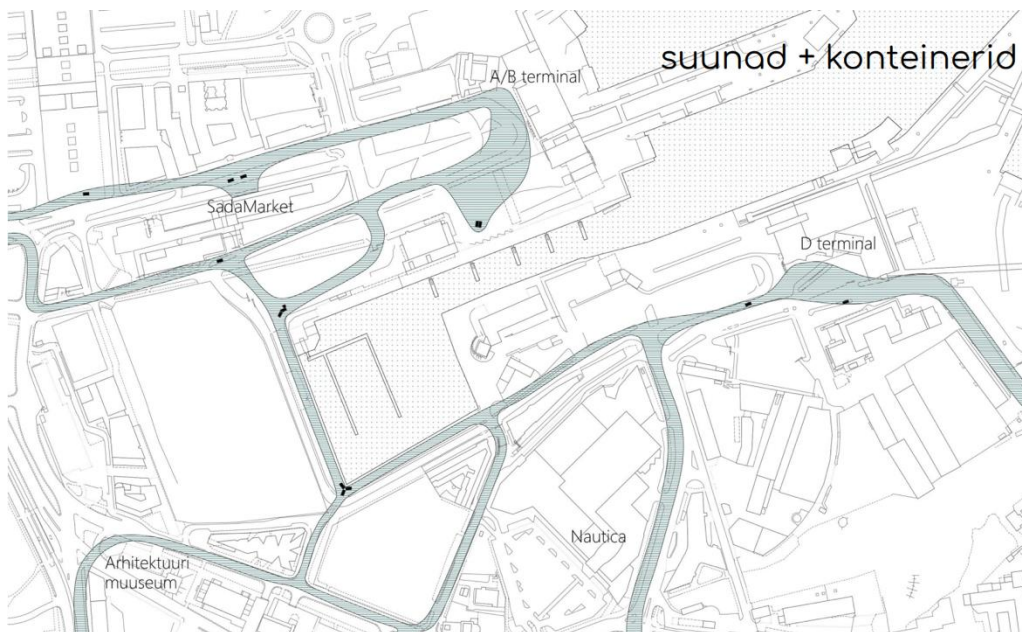
<sup>60</sup> R. Vinni, Keslinna pandi vaibad maha. Saarte Hääl 24.VII 2018

## 6.1. KONTEINERITEST VARJUALUSED

Autorid: Anna Smetanina ja Nadežda Sassina



46 MEREKONTEINEREID SAAB KOHANDADA ERINEVATEKS VARJUALUSTEKS JA ISTUMISKOHTADEKS. NENDE VÄLISSEINTELE SAAB SUURELT JOONISTADA VIIDAD (NT VANALINN, KESKLINN, SADAMATERMINALID)



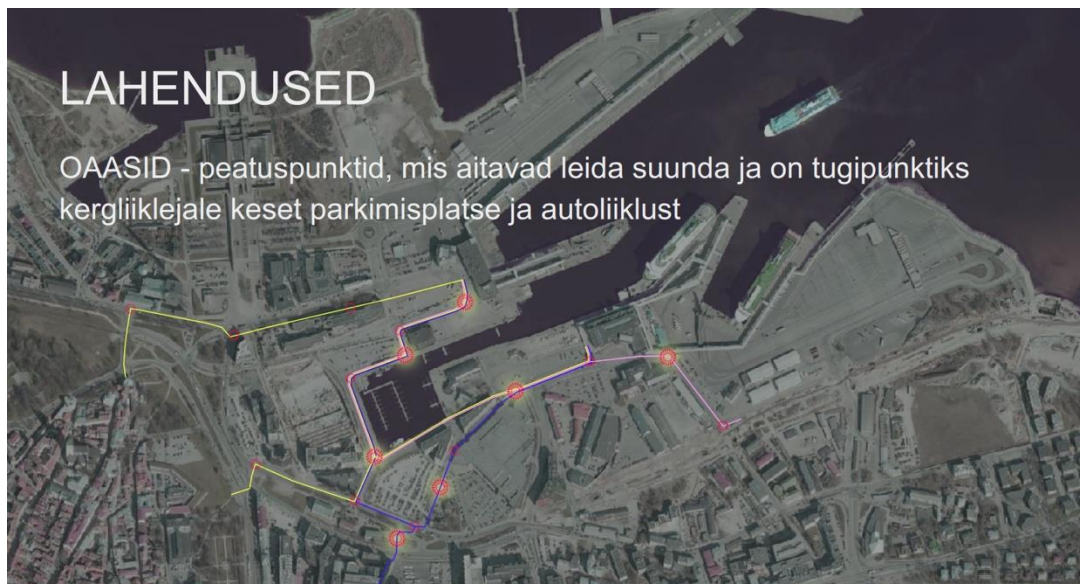
47 MEREKONTEINERID ON KERGESTI TEISALDATAVAD, NEID SAAB PAIGUTADA ERINEVATESSE LIIKUMISE SÕLMPUNKTIDESSE, Kuhu JÕUDES VÕIB TEKKIDA KÜSIMUS, Kuhu POOLE EDASI MINNA

## 6.2. OAASID

Autorid: Anna Riin Velner ja Mia Martina Peil



48 OAASID ON PUHKAMISE JA PEATUMISE KOHAD, MIS TOOKSID SADAMA-ALALE ÕDUSUST. ÜMMARGUNE PINGISTIK TAIMEKASTIDEGA PAKUB VÕIMALUSE TUULEVARJUS ISTUDA, LAMADA, OODATA, KOHTUDA



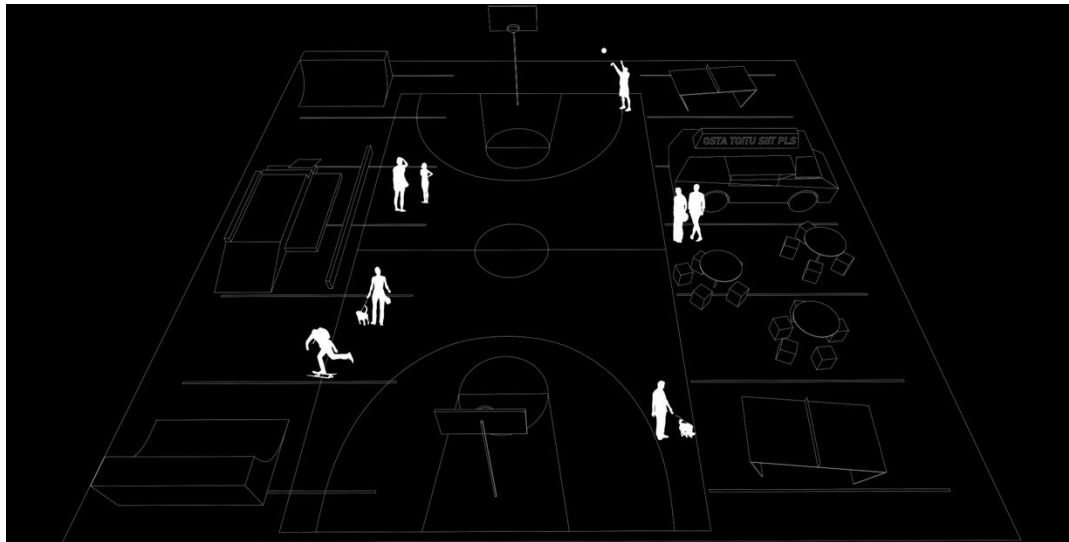
49 OAASID ON TEISALDATAVAD, NEIDKI ON MÕISTLIK PAIGUTADA PEAMISTE KÄIGUTEDE ÄÄRDE JALAKÄIJATE SUUNAJATENA



50 OASID ON SEKTORITEKS LAHTI VÕETAVAD JA LIIGUTATAVAD, SEKTOREID SAAB PAIGUTADA ERINEVATE POOLRINGIDE JA KAARTENA VASTAVALT VAJADUSELE

### 6.3. ASFALTPLATSIDE JA MEREÄÄRE AKTIVISEERIMINE

Autorid: Patrick Barbo, Markus Maasing, Osvald Nuter



51 SADAMA-ALAL ON PALJU LAGEDAID ASFALTPLATSE, MILLELE RAJADA TÄNAVASPORTIVÄLJAKUID, TUUA TOIDUAUTOSID JNE



52 MERE ÄÄRDE SAAB LUUA AJUTISI RANNA-ALASID NING UJUMISKOHTI



## 6.4. SIRUTUS

Autorid: Mari Poom, Laura Rohtlaan, Siim Tanel Tõnisson



53 AHTRI TÄNAVA ÜLETAMISEKS ON LISATUD ÜKS ÜLEKÄIGURADA KAHE OLEMASOLEVA VAHELE, ÜLEKÄIGUKOHAD ON TÄHISTATUD JA VALGUSTATUD HELENDAVATE POIDEGA, MIS SUUNAVAD SADAMAST KESKLINNA POOLE. SELLISED VALGUSTID VÕIVAD RONIDA KA MAJADE SEINTELE, SISERUUMIDE LAKKE JNE, ET RUUMI ÜHEKS JÄTKUVAKS TEEKONNAKS KOKKU SIDUDA



54 AHTRI TÄNAVALE LISATUD SEBRA JA VALGUSPOID



55 VALGUSPOID SUUNAVAD EDASI EBAMÄÄRASES RUUMIS ARHITEKTUURIMUSEUMI JA ANGAARI VAHEL

## 6.5. TÛHMIKUD

Autorid: Tristan Krevald, Jornas-Toomas Iisak



**56 MEREÄÄRSE TÛHJUSE SAAKS KASUTUSELE VÕTTA TÄITES VÄHESTE VAHENDITEGA OHTLIKUD TÛHMIKUD, MARKEERIDES KASVÕI KÕITE JA PUUPOSTIDEGA LIIKUMISTEED JA RAAMIDES VAATEID**



**57 KÕITEGA MÄRGITUD KERGLIILUSRADA LINNAHALLI KÕRVAL**



**58 MEREÄÄRSE KIVIVALLI MUUTMINE LIIKUMISRAJAKS KÕISKÄSIPUU JA ASTUMISALUSTEGA**

## 6.6. LIITREAALSUS

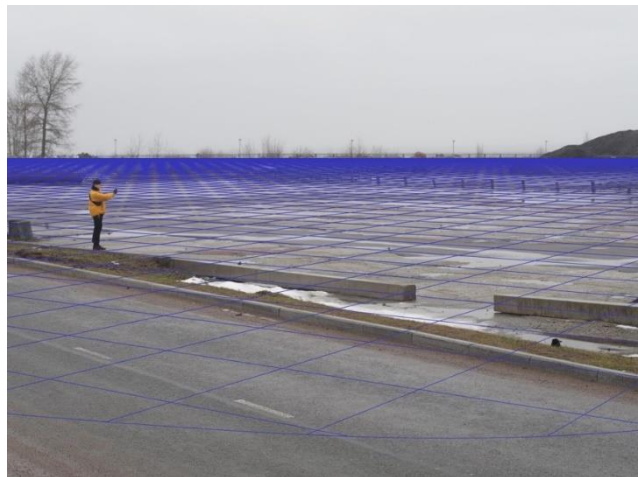
Autorid: Kertu Johanna Jõeste, Mark Aleksander Fischer, Ra Martin Puhkan



59 LIITREAALSUSE ABIL SAAB TEHA NÄHTAVAKS RUUMI PLANEERITUD EHITISED, LUUES TÜHERMAALE ATRAKTSIOONI VÕI UUENDUSLIKU PLATVORMI PLANEERINGUTE VISUALISEERIMISEKS JA KAASA RÄÄKIMISEKS. PÄRIS RUUMISITUATSIOONIS ON MAHTUDE SUURUS JA PAIKNEMINE OLULISELT SELGEMALT HOOMATAV KUI ARVUTIEKRAANIL



60 LISAKS TULEVIKULE SAAB LIITREAALSUSES VISUALISEERIDA KA MINEVIKKU - SADAMAPIIRKONNA PUHUL NT VARASEMAT MEREPIIRI



61 LIITREAALSUSES KUNAGISES MEREPOHJAS KÕNDIMINE

## 7. ETTEPANEKUTE KOKKUVÕTE

Käesoleva uuringu vahearuande koostamine algas ajal, mil rahvusvahelise turismi mahud olid aastakümneid kiiresti kasvanud ning see tendents näis vääramatuna. Tallinna vanalinnaski oli turismi tippaajal märgata turismigruppide ja -busside kuhjumist, mistõttu oli oluline uurida, kuidas vanalinna turismikoormust hajutada.

Vahearuande lõpetamise ajaks on olukord kogu maailma turismisektoris kardinaalselt muutunud – rahvusvaheline reisimine on pandud koroonaviiruse ülemaailmse leviku tõttu teadmata ajaks sunnitud pausile. Seetõttu on osa uuringus väljapakutud muudatustest turismikorralduses ajutiselt ebavajalikud, kuid muutuvad taas aktuaalseks, kui turismisektor kriisist taastub. Nagu öeldakse: head kriisi ei tohi raisku lasta! Just nüüd on võimalik valmistuda uueks turismi tõusulaineks õppides eelmisel kõrgperioodil tekkinud probleemidest ning ehitada rahulikult vajalikku infrastruktuuri ehitustöödega turiste segamata.

2020 märtsis, just enne koroonakriisi algust, sõlmis Tallinna linn lepingu Tallinkiga, et rajada uus Tallinki sadam Linnahalli juurde ning ehitada selle ühendamiseks tunnel Ahtri tänava või Reidi teeni.<sup>61</sup> Uudis on uus ning sellekohast planeeringutki pole veel algatatud. Siiski loodame, et „planeeritav tunnel“ mis viib perspektiivis autod maa alla lahendades kõik avaliku ruumi probleemid, ei muutu aastakümneteks põhjenduseks, miks vahepeal maapealset ruumi mitte jalakäijasoõbralikumaks muuta. Tallinna ehitusajalugu tõendab, et mastaapsed plaanid autoliikluse maa alla viimiseks, mida on tehtud aastakümneid, ei kipu üldjuhul realiseeruma.

Allolevas tabelis on kokkuvõtvalt välja toodud ettepanekud, mida Tallinnas linnaplaneerimislike vahenditega teha turismikoormuse hajutamiseks ning turistide liikumismugavuse parandamiseks. Lähtutud on Rahvusvahelise Turismiorganisatsiooni säästva turismi arendamise soovist (vt peatükk 1). Seejuures tuleb rõhutada, et käesolevas uuringuaruandes ei käsitletud *kõiki* säästva turismi meetmeid, vaid ainult neid, mis suhestuvad otseselt linnaruumiga.

Paksema kirjaga on tabelis välja toodud tegevused, mida peaks Tallinnas tegema koroonakriisi ajal kasutades ära vaikset aega infrastruktuuri kavandamiseks ja ehitamiseks, et peale kriisi oleks võimalik pakkuda küllastajatele meeldivamat külaskogemust, korraldada turismi keskkonnasoõbralikumalt ja liigturismi vältides – linnaruumis hajumist soodustades, vähem bussidele ja rohkem jalgsi liikumisele orienteerudes.

Peenema kirjaga on välja toodud meetmed, mida rakendada siis, kui rahvusvahelise turismi maht hakkab taastuma. Samas ettevalmistuste tegemine nende elluviimiseks on mõistlik juba varem.

---

<sup>61</sup> A. Kraševski, Kõlvart: Tallinn loodab linnahalli ühisettevõttega tulu hakata teenima. ERR uudised, 02. III 2020

UNWTO SÄÄSTVA TURISMI MEEDE	RAKENDAMISETTEPANEK TALLINNAS (sulgudes viide peatükile)
<p>Hajutage külastajaid ajaliselt</p> <p>Seadke populaarsetele paikadele külastusaja vahemikud ning monitoorige külastatavust reaalajas</p>	<p><b>Turismikoormuse monitoorimine vanalinna tänavatel (2.4.)</b></p> <p>Kruisireisijate ajaline hajutamine (2.4.) sh:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) kruisireisijate samast kohast algavate vanalinna ekskursioonide algusaegade hajutamine</li> <li>b) kruisireisijate vastuvõtmisele päevalimiidi seadmine</li> </ul>
<p>Hajutage külastajaid linnas</p>	<p><b>Ajalooliste struktuuride markeerimine sadamapiirkonnas (3.1.)</b></p> <p>Käsitööturu viimine Raekoja platsist Väikese Rannavärava ette (3.1.)</p> <p><b>Rattalaenutusega turismiinfokeskuse rajamine sadama ja vanalinna vahele (4.4.)</b></p>
<p>Parandage infrastruktuuri ja kohalikke teenuseid arvestades nii külastajaid kui kohalikke elanikke</p>	<p><b>Täiendavad avalikud tualetid vanalinna ja bastionaalvööndisse (2.3.)</b></p> <p><b>Uue Beetapromenaadi rajamine kruisikאי ja Linnahalli vahele (5.1.)</b></p>
<p>Tehke ühistransport külastajatele sobivaks, looge tipphooajal külastajatele täiendavaid transpordivõimalusi</p>	<p>Kruisituristide teenindamine ümber vanalinna liikuva shuttle-bussiliiniga, <b>ühtse kujundusega bussipeatuste rajamine (5.2.)</b></p> <p><b>Sadama ühendamine linna trammivõrgustikuga võimalikult optimaalsel viisil (5.3.)</b></p>
<p>Looge turvalised ja ka erivajadustega inimestele sobivad kõnniteed, jalgrattarajad ja jalgrattalaenutused</p>	<p><b>Skoone struktuurplaani elluviimine (2.2.1)</b></p> <p><b>Kavandatava tõstetud promenaadi ja Kai tänava muutmine jalakäijasõbralikumaks – vanalinna vaadete avamine, kõrghaljastuse lisamine, äripindadega hoonefrondi lähemale toomine, Kultuurikilomeetri suunaga sidumine jms (5.1.)</b></p> <p><b>Ahtri tänavale ülekäigu ja ohutussaarte lisamine (6.)</b></p> <p><b>Uus-Sadama tänava taasühendamine Kadrioruga (6.)</b></p> <p><b>Jalakäijate suunamine linnainstallatsioonide abil (6.1. – 6.6.)</b></p>
<p>Andke adekvaatset infot kohalikest parkimispiirangutest ja -platsidest</p>	<p>Turismibusside parkimis- ja peatumisvõimaluste kohta kaardi koostamine ja kasutajatele kommunikeerimine (2.2.3.)</p>

## ILLUSTRATSIOONIDE NIMEKIRI

1. Graafik: Eesti ja Tallinna välisküllastajate arv aastas 1926 – 2018. Autor Triin Talk.  
Eesti küllastajanumbrite allikad:  
Aastad 1926-39 ja 1965-1985 – Eesti Entsüklopeedia. Eesti üld. Turism ja puhkemajandus. Tallinn 2002  
Aasta 1995 – Eesti Entsüklopeedia nr 9. Tallinn 1996  
Aastad 1996-2003: J. Jarvis and P. Kallas, Estonia – Switching Unions: Impacts of EU Membership on Tourism Development. – D. Hall, M. Smith, B. Marciszweska, Tourism in the New Europe. The Challenges and Opportunities for EU Enlargement. King's Lynn 2006  
Aastad 2008-2018: Eesti Pank ja Positium LBS. Välisreiside statistika: Mitteresidentide reisirid Eestisse.  
<http://statistika.eestipank.ee/#/et/p/1410/r/2831/2620>  
Tallinna küllastajanumbrite allikad:  
Aasta 1975: Eesti Nõukogude Entsüklopeedia <http://entsyklopeedia.ee/artikkel/turism1>  
Aastad 2005, 2008, 2011, 2014: Kantar Emor. Tallinna välisküllastajate uuringud 2008-2018  
Aastad 2017 ja 2018: Positium LBS. Tallinna välisküllastajate arv, päritoluriigid ja küllastuse kestus mobiilpositsioneerimise meetodil 2017 ja 2018.
2. Joonis: Igast Tallinna Vanasadama terminalist sissetulev inimeste ja sõidukite arv 2018. aastal. Andmed Tallinna Sadamalt. Autor Triin Talk.
3. Joonis: Mõõdetud vanalinna tänavad ja platsid. Autor Raul Kalvo.
4. Joonis: EXPO 2015 juhend näituseruumide kavandamiseks. Allikas: Expo 2015, Official Participants Guide Self-Built Exhibition Spaces. Milano 2013, lk 51.  
[https://www.mae.ro/sites/default/files/file/expo2015/self\\_built\\_exhibition\\_space\\_guide.pdf](https://www.mae.ro/sites/default/files/file/expo2015/self_built_exhibition_space_guide.pdf)
5. Joonis: Jalakäijate teekonnad sadama-alal. Allikas: Infinity labs, Sadama jalakäijate kasutajakogemuse uuring, 2013, lk 65. Uuring Tallinna Sadama valduses.
6. Joonis: Väljavõte Skoone struktuurplaani. Allikas: Uuenev linnaruum Põhja-Tallinnas.  
<https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=25f92b115998497e83bc2d29340d5c9a>
7. Joonis: Tüüpilise lühikese vanalinna-ekskursiooni fiktiivne trajektoor. Autor Triin Talk.
8. Joonis: Kesklinna jalakäijate loendusandmed 2018 augustis. Autor Raul Kalvo.
9. Foto: Peatuvad bussid Falgi teel, 13.07.2019. Autor Triin Talk.
10. Joonis: Turismibusside peamiste peatumis- ja parkimiskohtade skeem Tallinna vanalinna ümber. Autor Raul Kalvo.
11. Graafik: Kruiisireisijate Tallinnas kasutatavad transpordivahendid. Allikas: Kantar Emor, Tallinna välisküllastajate uuring 2018: kruiis, lk 22.
12. Kuvatõmmis: Dubrovniku turismiameti koduleht, <http://www.dubrovnik-visitors.hr/prediction>
13. Kaart: Tallinn 1683. aastal. KrA Spf Reval nr. 6. Kriegssarkivet (Rootsi sõjaajalooarhiiv)
14. Kaart: Tallinn 1766. aastal. KrA, Sfp. Reval nr. 52. Kriegssarkivet (Rootsi sõjaajalooarhiiv)
15. Kaart: Reval 1885. aastal. TLA 149-5-2129, Tallinna linnaarhiiv.
16. Kaart: Tallinn 1930. aastal. TLA 149-5-1450-2, Tallinna linnaarhiiv.
17. Postkaart: Väike Rannavärv Tallinnas. MM F 8327, Eesti Meremuuseum SA.
18. Foto: Vanakraami turg Väike-Rannavärv. Autor Johannes Parikas. AM 3625 F 3830, Eesti Ajaloomuuseum SA.
19. Foto: Tallinn, õhuvaade merelt: Kalarand, elektriijaam, Suur Rannavärv, Skoone bastion. EAM Fk 10747, Eesti Arhitektuurimuuseum.
20. Foto: Tallinn, Suur Rannavärv ja Oleviste kirik, vaade põhja poolt. Autor Johannes ja Peeter Parikas. TLM F 1813, Tallinna Linnamuuseum.
21. Joonis: TTÜ maastikuarhitektuuritudentide töö „Wet Gardens“. Autorid Raul. F. Chiorean, Cristina Garcia Boulosa ja Siim Kängsepp.

22. Joonis: Sadamakai asukoht 16 sajandil. Autor Markus Johann Väli.
23. Joonis: Sadamapiirkonnas säilitavad ja markeeritavad ajaloolised ehitised ja struktuurid. Autor Triin Talk.
24. Joonis: Oleviste kirikutorni nähtavus. Autor Raul Kalvo.
25. Joonis: Paksu Margareeta nähtavus. Autor Raul Kalvo.
26. Joonis: Sadamapiirkonna kehtivate ja menetluses detailplaneeringute skeem. Autor Raul Kalvo.
27. Joonis: Sadamapiirkonna kehtivate ja menetluses detailplaneeringutega kavandatud ruumi skeem. Autor Olari Kärmas.
28. Joonis: Sadama põhjaosa detailplaneeringu illustatsioon. Autor Zaha Hadid Architects.
29. Joonis: Peamine teekond kruisiterminalist vanalinna piki uut promenaadi ja Kai tänavat. Autor Raul Kalvo.
30. Joonis: Võimalikud jalutustekonnad. Autor Raul Kalvo.
31. Joonis: mereäärne kergliiklustee. Autor Raul Kalvo.
32. Joonis: sadama detailplaneeringute visualiseering. Autor Raul Kalvo.
33. Joonis: sadama detailplaneeringute probleemkohad ja täpsustusetpanekud. Autor Raul Kalvo
34. Joonis: ettepanekud detailplaneeringute muutmiseks. Autor Raul Kalvo.
35. Joonis: lahenduse visualiseering, kus detailplaneeringuid on vastavalt ettepanekutele muudetud. Autor Raul Kalvo.
36. Joonis: Kai tänava vaade. Autor Raul Kalvo.
37. Foto: Hobujaama ristmik. Autor Raul Kalvo.
38. Joonis: Kruisikaid ja vanalinna ühendava bussiliini ettepanek. Autor Raul Kalvo.
39. Joonis: Olemasoleva trammiliini kiiruse analüüs. Autor Raul Kalvo.
40. Joonis: Rail Balticu uuringuga väljapakutud trammiliin. Autor Raul Kalvo.
41. Joonis: Tallinna Linnaplaneerimise ameti edastatud trammiliin. Autor Raul Kalvo.
42. Joonis: Alternatiivse sadama trammiliini ettepanek piki Liivalaia tänavat. Autor Raul Kalvo.
43. Fotomontaaž: Ahtri tänava visualiseering ohutussaarega. Autor Toomas Paaver.
44. Joonis: Rotermanni kvartali ja Kadrioru suunas avatavad otseteed. Autor Raul Kalvo.
45. Foto: „Vaipade“ lahtirullimine Kuressaare keskväljaku ehitusplatsil. Autor Maanus Masing. Allikas: R. Vinni, Kesklinna pandi vaibad maha. Saarte Hääl 24.VII 2018.
46. Joonis: Merekonteinerite eskiis. Autorid Anna Smetanina ja Nadežda Sassina
47. Joonis: Merekonteinerite plaan. Autorid Anna Smetanina ja Nadežda Sassina
48. Joonis: Oaaside eskiis. Autorid Anna Riin Velner ja Mia Martina Peil
49. Joonis: Oaaside plaan. Autorid Anna Riin Velner ja Mia Martina Peil
50. Foto: Oaaside makett. Autorid Anna Riin Velner ja Mia Martina Peil
51. Joonis: Asfaltplatside aktiveerimine. Autorid Patrick Barbo, Markus Maasing, Osvald Nuter
52. Joonis: Mereääre aktiveerimine. Autorid Patrick Barbo, Markus Maasing, Osvald Nuter
53. Joonis: Ahtri tänava ületamine. Autorid Mari Poom, Laura Rohtlaan, Siim Tanel Tõnisson
54. Joonis: Valguspoid. Autorid Mari Poom, Laura Rohtlaan, Siim Tanel Tõnisson
55. Joonis: Valguspoid 2. Autorid Mari Poom, Laura Rohtlaan, Siim Tanel Tõnisson
56. Joonis: Tühimikud. Plaan. Autorid Tristan Krevald, Jornas-Toomas Iisak
57. Joonis: Tühimikud, eskiis. Autorid Tristan Krevald, Jornas-Toomas Iisak
58. Joonis: Tühimikud, eskiis 2. Autorid Tristan Krevald, Jornas-Toomas Iisak
59. Joonis: Liitreaalsus. Autorid Kertu Johanna Jõeste, Mark Aleksander Fischer, Ra Martin Puhkan
60. Joonis: Liitreaalsus 2 Autorid Kertu Johanna Jõeste, Mark Aleksander Fischer, Ra Martin Puhkan
61. Joonis: Liitreaalsus 3. Autorid Kertu Johanna Jõeste, Mark Aleksander Fischer, Ra Martin Puhkan

## KASUTATUD ALLIKAD

1. UNWTO, International Tourism Highlights 2019 edititon. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>
2. K. Karing, Eesti turismi tulevik – fookus lisandväärtusel. – Äripäev 20.XII 2018 <https://www.aripaev.ee/arvamused/2018/12/18/kylli-karing-eesti-turismi-tulevik-fookus-lisandvaartusel>
3. EAS: turismi osakaal on kasvanud 8 protsendini SKP-st. – BNS 8. II 2019 <https://uudised.tv3.ee/eesti/uudis/2019/02/08/eas-turismi-osakaal-on-kasvanud-8-protsendini-skp-st>
4. ICOMOS, Recommendation on the Historic Urban Landscape. Pariis 10. XI 2011 <https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-638-98.pdf>
5. UNESCO, World Heritage Sustainable Tourism Toolkit <http://whc.unesco.org/sustainabletourismtoolkit/how-use-guide>
6. UNWTO, „Overtourism?“ Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, 2018
7. P. Kallas, Turism ja puhkemajandus. Eesti Entsüklopeedia, Eesti üld. 2002.
8. United Nations Environment Programme and World Tourism Organisation, Making Tourism More Sustainable. A Guide for Policy Makers. 2005 <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix0592xpa-tourismpolicyen.pdf>
9. A. Forsyth, What is a walkable place? The walkability debate in urban design. – Urban Design International 20 2015, nr 4, lk 274-292
10. CELTH, Visitor Pressure and Events in an Urban Setting. City Report – Tallinn, Estonia, 2018. <https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2017/Visitor-Pressure-in-Tallinn-Tallinna-turismikoormuse-uuring>
11. UNTWO, „Overtourism?“ Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Volume 2: Case Studies, 2019
12. OÜ Positium, Tallinna väliskülastajate arv, päritoluriigid ja külastuse kestus mobiilpositsioneerimise meetodil, 2018 ja 2017 <https://uuringud.tallinnlv.ee/uuring/vaata/2019/Tallinna-valiskulastajate-arv-paritoluriigid-ja-kulastuse-kestus-mobiilpositsioneerimise-meetodil-2018> ning <https://uuringud.tallinnlv.ee/uuring/vaata/2018/Tallinna-valiskulastajate-arv-paritoluriigid-ja-kulastuse-kestus-mobiilpositsioneerimise-meetodil-2017>
13. Tallinna ettevõtlusamet, Tallinna turismi perioodiülevaated 2010 – 2019 <https://www.visittallinn.ee/est/turismiprofessionaalile/statistika-uuringud/perioodiulevaated>
14. Kantar Emor, Tallinna väliskülastajate uuringud 2008 – 2018 <https://www.visittallinn.ee/est/turismiprofessionaalile/statistika-uuringud/valiskulastajate-uuring>
15. A. Tõnurist, K. Sõstra (Statistikaamet) Väliskülastajad Eestis. 2014 – 2016 <https://www.stat.ee/66213>
16. M. Tooming, Riisalu sõnul võiks Tallinnas üheeurone turismimaks kehtida 2021. aastast. ERR uudised 23. X 2019 <https://www.err.ee/994994/riisalu-sonul-voiks-tallinnas-ueheurone-turismimaks-kehtida-2021-aastast>
17. K. Alamets, Tallinna turismitrendid 2018 [https://www.visittallinn.ee/static/files/000/turismiaaasta\\_2018\\_slaidid\\_190219\\_web.pdf](https://www.visittallinn.ee/static/files/000/turismiaaasta_2018_slaidid_190219_web.pdf)
18. K. Brown, In Response to Exploding Visitor Numbers, Venice Will Now Start Charging Tourists an Entrance Fee. – ArtnetNews 2. I 2019. <https://news.artnet.com/art-world/venice-entrance-fee-tax-2019-1429798>
19. Tallinna linnavalitsus, Tallinn arvudes 2019 <https://www.tallinn.ee/est/Tallinn-arvudes>
20. J. Urry ja J. Larsen, The Tourist Gaze 3.0. Sage Publications 2011



21. K. Nurk, Tallinna kruisituristide vastuvõtmine. Tallinn's carrying capacity of Cruise ships. Magistritöö. Tallinna tehnikaülikool, ehitusteaduskond. Tallinn 2016
22. Turismibusside peatumine / parkimine Tallinnas 2019. Küsitlustulemused Tallinna Ettevõtlusameti turismiosakonna valduses
23. Tallinna Sadam, planeeritavad kruisilaevade külastused Tallinnas 2019 ja 2020 <https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2019/12/Cruise-Ship-Schedule-2020-Tallinn.pdf>
24. M. Eensalu ja L. Pihel, Muinsuskaitse eritingimused Logi tn 2 // 4 // Lootsi tn 13 // 14 // Sadama tn 21 // 25 // Uus-Sadama tn 19, Logi tn 3, Logi tn 6, Lootsi tn 11, Logi tn T2, Uus-Sadama tn 21/23/25 detailplaneeringule. Tallinn 2018 / 2019
25. M. Luukas ja S. Oot, Muinsuskaitse eritingimused Vanasadama lõunaosa detailplaneeringule. Tallinn 2019
26. A. Forsyth, What is a walkable place? The walkability debate in urban design. – Urban Design International 20 2015, nr 4, lk 274–292
27. Y. Ram ja C. M. Hall, Walking tourism in cities: introducing the special issue. – International Journal of Tourist Cities, vol 4 nr 3, 2018, lk 281–284
28. A. L. Erath, M. A. B. van Eggermond ja S. A. O. Medina, Introducing the pedestrian accessibility tool (PAT): Open source GIS-based walkability analysis. – Arbeitsberichte Verkehrs-und Raumplanung, vol 1186, 2016
29. K. Lynch, Good City Form. MIT press, 1984
30. T. Ishikawa et al, Wayfinding with a GPS-based mobile navigation system: A comparison with maps and direct experience. – Journal of environmental psychology 28, no. 1, 2008, lk 74–82
31. J. Gehl, Life between buildings: using public space. Island press, 2011
32. Egis Rail, Rail Baltica Ülemiste reisiterminali ja Vanasadama üleeuroopalise transpordivõrgustiku vahelise raudteeühenduse (kergraudtee või tramm) teostatavuse ja tehnilise raamistiku uuring, 2019 [http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2019/02/RG180416B\\_RB\\_Tallinn-Tram\\_Final-report\\_Eesti.pdf](http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2019/02/RG180416B_RB_Tallinn-Tram_Final-report_Eesti.pdf)
33. A. Ideon, D. Antov jt Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs, 2019 <http://www.hol.ee/docs/file/KRT%20L%C3%B5ppraport.pdf>
34. R. Vinni, Kesklinna pandi vaibad maha. Saarte Hääl 24.VII 2018 <https://saartehaal.postimees.ee/6670044/kesklinna-pandi-vaibad-maha>
35. A. Kraševski, Kõlvart: Tallinn loodab linnahalli ühissettevõttega tulu hakata teenima. ERR uudised, 02. III 2020 <https://www.err.ee/1058774/kolvart-tallinn-loodab-linnahalli-uhissettevottega-tulu-hakata-teenima>