

EESTI KUNSTIAKADEEMIA
Arhitektuuriteaduskond
Arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakond

Magistritöö

AVANG 59° 39' N, 25° 42' E

Loksa sadama, Loksa ja Lahemaa piirideülene
ruumikäsitlus Läänemeremaade kontekstis

Kristofer Soop

Juhendajad:
Andres Alver
Douglas Gordon

Tallinn 2023

Autorideklaratsioon

Kinnitan, et:

1. käesolev magistritöö on minu isikliku töö tulemus, seda ei ole kellegi teise poolt varem (kaitsmisele) esitatud;
2. kõik magistritöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd (teosed), olulised seisukohad ja mistahes muudest allikatest pärinevad andmed on magistritöös nõuetekohaselt viidatud;
3. luban Eesti Kunstiakadeemial avaldada oma magistritöö repositooriumis, kus see muutub üldsusele kättesaadavaks interneti vahendusel.

Ülaltoodust lähtudes selgitan, et:

- käesoleva magistritöö koostamise ja selle sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste loomisega seotud isiklikud autoriõigused kuuluvad minule kui magistritöö autorile ja magistritööga varalisi õigusi käsutatakse vastavalt Eesti Kunstiakadeemias kehtivale korrale;
 - kuivõrd repositooriumis avaldatud magistritööga on võimalik tutvuda piiramatul isikute ringil, eeldan, et minu magistritööga tutvuja järgib seadusi, muid õigusakte ja häid tavasid heas usus, ausalt ja teiste isikute õigusi austavalt ning hoolivalt.
- Keelatud on käesoleva magistritöö ja selles sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste kopeerimine, plagieerimine ning mistahes muu autoriõigusi rikkuv kasutamine.

(kuupäev)

(magistritöö autori nimi ja allkiri)

Töö vastab magistritööle esitatud nõuetele:

(kuupäev)

(magistritöö juhendaja allkiri, akadeemiline või teadusraad)

Magistritööde kaitsmine toimub Eesti Kunstiakadeemia Arhitektuuriteaduskonna arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakonna magistritööde hindamiskomisjoni koosolekul _____.

Kaitstud hindele: _____

(kuupäev)

SISUKORD

SISSEJUHATUS	6
1 TEOREETILINE KONTEKST	9
1.1 RINGKÄIK LOKSAL	10
1.2 RUUMIST, MAASTIKUST, PLANEERIMISEST	14
1.3 NELI RUUMITÜÜPI	15
1.3.1 Päriruumid	15
1.3.2 Lepperuumid	15
1.3.3 Mõjuruumid	15
1.3.4 Tajuruumid	16
1.4 ÜLEMINEKUALAD, PIIRID JA PIIRITUS	16
1.5 RANNAD JA MERI-MAA MEDIAATORID	18
1.5.1 Rannajoon	18
1.5.2 Rannajoon kui piir ja äär	18
1.5.3 Mere- ja maaruumi mõjualad	19
1.5.4 Rannajoon kui kese - - = +	19
1.5.5 Meri-maa mediaatorid	20
1.6 TEOREETILISE OSA KOKKUVÕTE	21
2 TÖÖ EESMÄRK, FOOKUSALA, HÜPOTEESID	23
2.1 TÖÖ PÕHIEESMÄRK, FOOKUSALA JA HÜPOTEESID	24
3 RUUMILINE KONTEKST	27
3.1 FOOKUSALA LÄÄNEMEREREGIOONI KONTEKSTIS	28
3.1.1 Katkeid Läänemereregiooni ajaloost	28
3.1.2 Läänemereregiooni ruumiline kontekst	29
3.1.3 Läänemereregioon projektides	30
3.2 LISA – Interreg Baltic Sea Region 2021-2027 programmi eesmärkide lühikokkuvõte	34
3.3 LISA – VASAB Läänemereregiooni visioon 2040	35
3.4 VISIOON I Tallinn-Helsinki-Lahemaa klaster on kõrgelt hinnatud mitmekülgse ruumiprogrammiga tuumala Läänemereregioonis	36
3.5 FOOKUSALA KESK-LÄÄNEMERE PIIRKONNA KONTEKSTIS	38
3.5.1 Kesk-Läänemere ruumiline kontekst	38
3.5.2 Kesk-Läänemeri projektides	41
3.6 LISA – Valik Kesk-Läänemere programmi projekte	42
3.7 VISIOON II Lahemaa ja Loks on Tallinn-Helsinki-Lahemaa klasteri koosseisus kõrgelt hinnatud ja atraktiivne loodustuumala Kesk-Läänemere piirkonnas	44
3.8 FOOKUSALA EESTI JA SOOME LAHE PIIRKONNA KONTEKSTIS	46
3.8.1 Eesti randluse ajaloost	46
3.8.2 Fookusala Eesti kontekstis	48
3.8.3 Fookusala Eesti mereruumi kontekstis	50
3.8.4 Lahemaa ja Loks Soome lahe kontekstis	52
3.9 LISA Soome lahe piirkonna ühisprojektid	55
3.10 VISIOON III Lahemaa ja Loks on Eesti põhjaranniku keskne meri-maa loodustuumala ning Soome lahe piirkonna linnadevõrgustiku oluline sõlmpunkt	56
4 FOOKUSALA RUUMILISED SEOSSED	59
4.1 LAHEMAA	60
4.1.1 Lahemaa ajalugu	60
4.1.2 Ruumiline kontekst	62
4.2 VISIOON IV Lahemaa meri-maa klaster	66
4.3 LOKSA	68
4.3.1 Ajalugu	68
4.3.2 Lahemaa Loks	69
4.3.3 Ruumiline kontekst	69
4.4 Loks arvudes	76
4.5 LISA – Kohalike omavalitsuste finantsolukorra ja efektiivsusindeks	78

4.6	LISA – Loksa rahulolekuküsitlus ja rahuloluindeks	_____	79
4.6.1	Loksa tulevik	_____	80
4.7	LISA – Kokkuvõte vestlusest Loksa linnaarhitekti Aleksander Skolimowskiga 26.09.2022	_____	82
4.8	VISIOON V Loksa avang	_____	84
4.9	LOKSA SADAM	_____	86
4.9.1	Ajalugu	_____	86
4.9.2	Ruumianalüüs	_____	88
4.9.3	LISA - Näidisprojektid	_____	91
4.10	STSENAARIUM I Loksa rohesadam	_____	96
4.11	STSENAARIUM II Loksa tööstussadam	_____	98
4.12	STSENAARIUM III Loksa avasadam	_____	100
4.13	VISIOON VI AVANG 59° 39' N, 25° 42' E	_____	102
5	AVANG 59° 39' N, 25° 42' E	_____	105
5.1	Avang 1 Valgejõe promenaad	_____	106
5.2	Avang 2 Loksa avalik veeskamisala	_____	112
5.3	Avang 3 Loksa Looderand	_____	116
5.4	Avang 4 Lahemaa merevärv	_____	120
5.5	SEIN, PIIR, PIIRIRUUM	_____	128
	KOKKUVÕTE	_____	130
	SUMMARY	_____	134
	KASUTATUD KIRJANDUS	_____	136

SISSEJUHATUS

Ruumiuurimusi saab üles ehitada väga erinevalt, alustades mõnest üldteada probleemist nagu näiteks valglinnastumine või elamuasemekriis, minnes seejärel samm sammult konkreetsemaks. Teine võimalus on alustada ruumist endast, mõnest päris kohast ning vaadata, kuhu see kõik välja viib. See töö sai alguse Loksalt. Loksa on Tallinnast ca 65 km kaugusel, Lahemaa rahvuspargi „südames“, asuv sadamalinn. Superilusa liivaranna ja kauni merevaatega paik keset maalilist loodust, kus kõik paistab kõige paremas korras olevat, aga ei ole. Inimesed liiguvad linnast ära, elanikkond vananeb, omavalitsuse rahaline seis on pehmelt öeldes kasin ning kõik näib natuke stagneerunud. Tekib küsimus, miks? Vahest on üks põhjus see, et linn on keset merd ja metsasid justkui üksi jäänud, Lahemaast „välja lõigatud“ ja mõnes mõttes muust maailmast irdunud. Sealne sadam on avalikkusele suletud ning ümberkaudsed käivad linnas pealtnäha vaid varusid täiendamas. Vaatamata ammandamatutele ruumipotentsiaalidele, pendeldab suur osa kohalikke Tallinna vahet ning Loksa roll administratiivkeskusena on küsitav.

Sellest tulenevalt on töö peamised uurimisteemad ruumipotentsiaalide avamine, piirideülene ruumikäsitlus ja võrgustikud. Kuna Loksa on sadamalinn ja sadam on linna üks olulisemaid ruumikomponente, siis on põhifookus mere ja maa ühtsel, rannajooneülesel, ruumikäsitlusel ning kohalike ja rahvusvaheliste võrgustike uurimisel.

Loksa asub Tallinnast meritsi sama kaugel kui Helsingist (ca 40 NM) ning ainuüksi see fakt paneb küsima, miks ei võiks linnast kujuneda põhjaranniku atraktiivne mereturismi sihtkoht (vt joonis 1). Sihtkoht, mis ei ole pelgalt vahepeatus hobimeresõitjatele, vaid Lahemaa merevärv. Linn, kust pääseb lihtsa vaevaga meie vanimat rahvusparki uudistama ja vastupidi, paik kust on võimalik minna üle mere ka „teisele poole“.

Töö fookusala moodustab **Lahemaa rahvuspark, Loksa ja Loksa sadam**. On selge, et Lahemaa rahvuspark on Loksa tugevus, ent Loksa võiks olla ka Lahemaa tugevus. Sellest tulenevalt on töö põhieesmärk Loksa ja Lahemaa

ruumipotentsiaalide avamine ning piirideüleste võrgustike loomine. Põhirõhk on Loksas avamisel merele ning sellest tulenevalt erinevate ruumiliste võimaluste läbimängimine Loksas sadama osaliselt avalikuks muutmiseks.

Nagu loovuurimusele tavaks on töö struktuur üles ehitatud vastavalt valdkonna eripärale, ega jälgi üksikasjalikult akadeemiliste kirjutiste struktuuriloogikat. Esmalt lähenen teemale teoreetiliselt, defineerin fookusala ning püstitan hüpoteesid. Seejärel asetan fookusala laiemasse ruumilisse konteksti ning pärast seda uurin fookusala enda ruumilisi seoseid. Kõigele eelnevale tuginedes esitan viimaks Loksas sadama planeeringulahenduse eskiisi.

Skaala on ruumiloome oluline töövahend. Erinevates skaalades toimetatakse erinevalt, ent on teemasid, mis on justkui mõõtkavaüleled. Neid skaalaüleleid teemasid, mis kanduvad läbi terve töö analüüsist ruumiloome, olen püüdnud teoreetilises osas lühidalt lahti mõttestada. Töö ruumiline osa on üles ehitatud skaalapõhiselt, st tegelen kuues erinevas mõõtkavas milleks on: Läänemereregioon, Kesk-Läänemere piirkond, Soome lahe piirkond ja Eesti, mis kokku moodustavad **ruumilise konteksti**, ning Lahemaa, Loksa ja Loksa sadam, mis moodustavad **fookusala**. Iga nõ skaalauuringu lõpus esitan omapoolse visiooni. Seega tekib ruumiuurimuse lõpuks 6 visiooni, mis moodustavad olulise osa töö tulemist. Visioonid kõlavad sageli üldsõnalistena, eriti kui need puudutavad väga laialivalguvaid teemasid, ent siiski on nad ruumiasjades ülimalt olulised. Ilma suuremat pilti mõttestamata, võib detailne jääda sisutühjaks.

„[---] Visions without actions may end up being daydreams, while actions without visions risk to become nightmares.“¹

Visioonidele tuginedes esitan Loksas sadama planeeringulahenduse eskiisi, mis koosneb neljast alternatiivist. See moodustab teise osa töö lõpptulemist.

Kokkuvõtvalt on „Avang 59° 39' N, 25° 42' E“ lihtsalt üks proaktiivne ruumiline läbimäng, mis on teadlikult natuke unistav ja otsiv, sest unistamine ja otsimine aitab teinekord selgusele jõuda, millist ruumi me päriselt tahame.

¹ VASAB Vision for the Territorial Development of the Baltic Sea Region in 2040. (2022). VASAB, lk 4.



Joonis 1. Tallinn, Helsinki, Lahemaa (Autori joonis)

1 TEOREETILINE KONTEKST



1.1 | RINGKÄIK LOKSAL

Loksa on üks põnev kant. Sinna jõudmiseks jõutakse esmalt Lahemaa rahvusparki (vt joonis 2). Näiteks Narva maanteed pidi liginedes, vahet pole kas Tallinna või Rakvere poolt, asenduvad avarad heinamaad ühel hetkel männikutega. See muutus viitabki Lahemaa algusele. Lisaks tundub, et neis sammaldunud metsades elatakse natuke teistmoodi kui muidu. Loksale jõudes on aga selge, et seal toimetatakse hoopis kolmandat moodi. Olukord nagu matrioška, ühe sees on teine ja teise sees kolmas, igaüks isenägu (vt pilt 1). Tegelikult on Loksa sees veel neljaski aga seda ei näe. Ei näe, sest müür on ees. See neljas on sadam. Kõik teavad, et on sadam, see et ei näe ei tähenda et ei tea. Pealegi on müüri peal ankru märgid ja ankru märk on sadama sümbol, ju siis ikkagi on sadam (vt pilt 3 ja 4).

Teisele poole piiriseina saab mitut moodi, ilmselgelt on üks võimalus mere poolt, ent enamikele on see, ja põhimõtteliselt ka kõik teised variandid, keelatud. Sadamasse pääsevad vaid lubadega laevad ja lubatud inimesed. Meritsi saabuja satub aga automaatselt kõige keskmesse, „kõige sisemise matrioškani väliskihete avamata“. See kõige kese ei ole mitte ainult Loksa, vaid kogu Lahemaa, ja suuremat pilti vaadates, terve põhjaranniku kese. Loksa, Tallinna ja Helsinki vahele moodustub tinglik võrdkülgne kolmnurk, mille külje pikkus on ca 40 meremiili, seega on piirkond koguni terve Soome lahe kontekstis tuiksoonel (vt joonis 1). Ruumiasju ei tasu aga matrioškaga siiski võrrelda, selles on hulka rohkem kombinatsioone kui mängunukul, või siiski. Vahel on ka linnad nagu matrioškad.



Joonis 2. ↑↑ Lahemaa ja Loksas põhjarannikul (autori joonis); Pilt 1. ↑ Matrioška²

Christopher Alexander on kirjutanud sellest, et linnades esineb üldjuhul palju ülekattelisi ruumisuheteid, **poolvõrgustikke**.³ Need on rikkalikud olukorrad, kus tegevustik on läbipõimunud ja ruumid ülekattes. Vaatamata sellele, et matrioškanukud võivad olla üksteise sees, ei teki nende vahel kunagi omavahelisi ülekatteid, läbipõimumist. Iga nukk on iseseisev ja sobitub vaid iseenda teise poolega. Alexanderi mõisteid kasutades oleks matrioška „puu võra“ struktuurilooikaga.

„Kogum ruumielementide komplekte moodustab „puu“ siis ja ainult siis, kui ükskõik millise kahe kogumisse kuuluva komplekti puhul üks sisaldub täielikult teises või nad on täielikult eraldatud (vt joonis 3).“⁴

„Kogum ruumielementide komplekte moodustab „poolvõrgustiku“ siis ja ainult siis, kui kaks kogumisse kuuluvat komplekti on kattuvad. Sel juhul kuulub ka ühiste elementide komplekt kogumikku (vt joonis 3).“⁵

² Matrioška. St Adobe Stock.

https://stock.adobe.com/search?k=matrioska&asset_id=39550400 (vaadatud 05.IV.2023)

³ Alexander, C. (1965). A city is not a tree.

<https://blogs.ischool.berkeley.edu/i103su12/files/2011/07/1965-City-is-not-a-Tree-Alexander.pdf> (vaadatud 26.XI.2022).

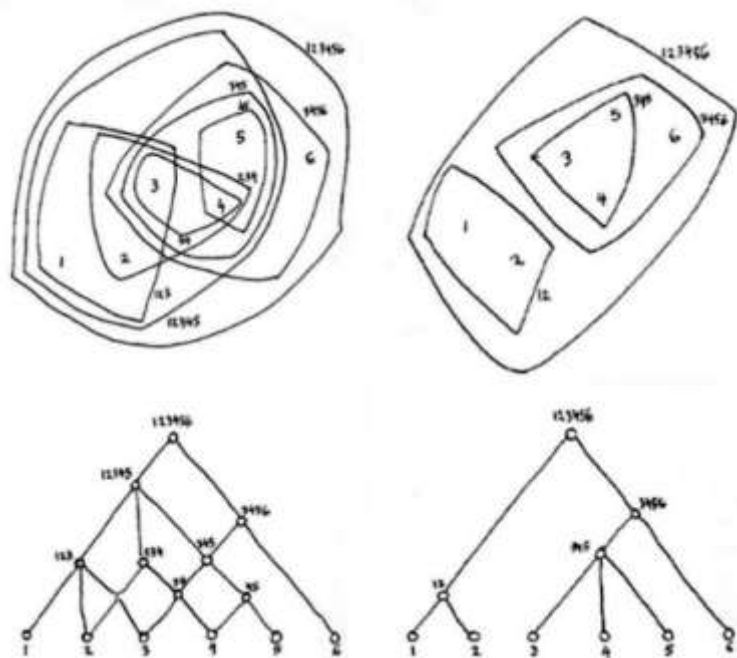
⁴ Alexander, C. (1965). A city is not a tree... (vaadatud 26.XI.2022)

⁵ Alexander, C. (1965). A city is not a tree... (vaadatud 26.XI.2022)

„Puu võra“ loogikal tekkinud ruumid on aga üldjuhul igavapoolsed. Üks üheülbaline keskkond teise kõrval, kolmas neljanda jne. Olgugi, et ka Loksakandis näib esmapilgul nii olevat, on asjad päriselt siiski teisiti. Administratiiv-Loksa on Lahemaa justkui „kääridega välja lõigatud“, ent selget piiri tegelikkuses ei esine. Üleminek metsa ja linna vahel on kohati olematu, kõik üks ühtlane männimets (vt pilt 2).

Siiski leidub linnas ka monotsoone. Näiteks seesama eelpool mainitud sadam, kuhu niisama uitaja ei pääse (vt pilt 3). Ei peagi pääsema, sest linnas liigub igasugu inimesi. Rahvasuus on levinud kõlakad ringiulkuvatest kurikaaltest, kes aeg ajalt üht teist kriminaalset korda saadavad. On see tõsi või mitte, kes seda täpselt teab, ent 2022 septembris kirjutasid päevalehed jõhkra tapmisest ühe paneelmaja korteris. See selleks.

Loksa on õnnistatud supermaastikuga. Ükskõik kus ka ei oleks, Lahemaa metsamassiivid paistavad alati. Läbi linna vuliseb kärestikuline Valgejõgi ning loodesse jääb õhtupäikesesse „vaatav“ liivarand. Ehitatud keskkond on linnas äärmiselt mitmekesine. Ühel pool jõge on eestiaegsed individuaalid, teisel pool paneelilamud, kõige vahel hurtsikutega aiamaad ja kirsiks tordil kolossaalsete angaardiega sadam. Kõik see moodustab kompaktsed linnakoe, kus 15 minutiga pääseb jalgsi pea igale poole (vt graafiline leht 1).



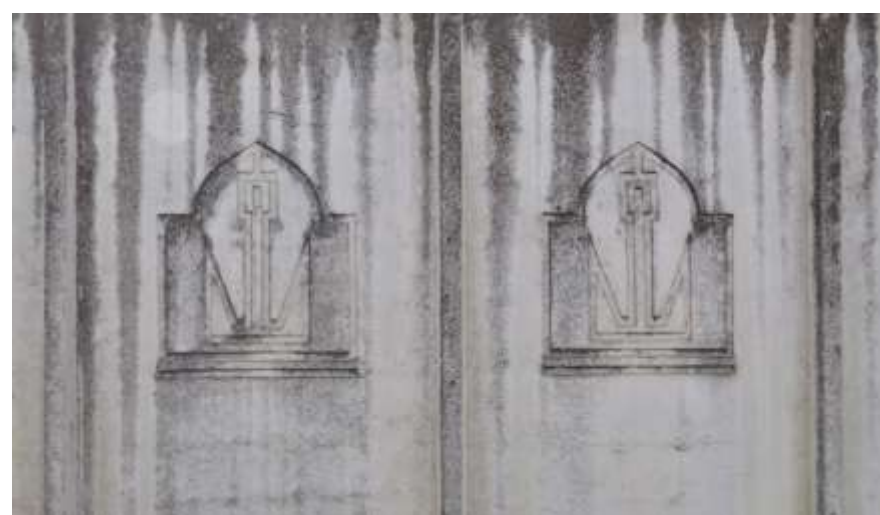
Joonis 3. Christopher Alexanderi „poolvõrgustike“ ja „puu võra“ skeem⁶



Pilt 2. Loksa ja Lahemaa piir (autori pilt, 26.09.2022)



Pilt 3. Loksa sadama piire (autori pilt, 26.09.2022)



Pilt 4. Loksa sadama piire (autori pilt, 26.09.2022)

⁶ Alexander, C. (1965). A city is not a tree... (vaadatud 26.XI.2022)



Pilt 5. Suletud Lahemaa kaubamaja (Autori pilt, 26.09.2022)



Pilt 6. Papid kalal, Loksa savitiik (Autori pilt, 26.09.2022)



Pilt 7. Loksa bussijaam (1938, arhitekt: Elmar Lohk)⁷

Ühel septembrikuu esmaspäeval, mil sealkandis ringi jalutasin, püüdsid kohalikud papid savitiikide ääres kala, siin seal oli näha üksikuid koerajalutajaid, ent see oli ka kõik (vt pilt 6). Sadamas kolistatati kinniste uste taga ja äsjavalminud staadionil valitses täielik vaikus. Üks koht, kus elu siiski kees, oli kohaliku poe esine, Elmar Lohu projekteeritud bussijaamahoone üle tee (vt pilt 7). Õige pea selgus aga, et seegi koht on lihtsalt läbisõiduhoov. Kiirpeatus kohalikele lahemaalastele või eksinud loodusturistidele. Loksa „sügavustesse“ jalutasid vaid üksikud memmed. Uurisin nende käest, ega nad juhuslikult tea kas kuskil lõunatada ka saab, ent nad ei teadnud (vt pilt 5). Pärast mõningast otsimist sain siiski vihje, et sealsamas ületee asuvas bussijaamas on suure terasukse taga üks akendeta baar. Tõepoolest, seal pakuti ka päevapraadi, ent olin ainuke klient ja kõik see tundus natuke hämar ja ohtlik.

Tagasiteel mõtlesin, et kogu see kant on ikka üks kummaline kant. Tallinna külje all, maalilise looduse keskel, imekena sadamalinn, kust merele ei pääse ja teha pole suurt midagi. Kas tõesti lihtsalt üks läbisõiduõu. Lahemaast välja lõigatud Loksa jookseb inimestest tühjaks, ent rahvusparki on vaba krunti pea võimatu leida. Sadama ümber kasvanud linn on sadama endast „välja lõiganud“. Piltlikult öeldes on selg pööratud nii merele kui Lahemaale. Mille poole siis veel vaadata, kui mitte mere ja metsa? Ei tea...

Kõiki neid eelpoolmainitud ruumielemente silmas pidades, võiks Loksa olla superkoht elamiseks, ent miskipärast on olukord vastupidine. Inimesed lähevad ära ja asemele tulevad vähesed. Kas tõesti pole seal midagi teha, puuduvad „õiged“ töökohad või on linnal lihtsalt halb maine? *Who knows*, ent üks näib kindel, Loksat tuleks käsitleda laiemalt kui Loksa ise, sest kapseldumine edasi ei aita. Tekib vaid küsimus, kui laialt. Kuhu maani ulatub Loksa piir tegelikult. Enne, kui asun asja juurde, tundub oluline neid teemasid pisut laiemalt lahti mõttestada.

Graafiline leht 1. Kollaaž Loksa ruumielemendid (autori Joonis) →

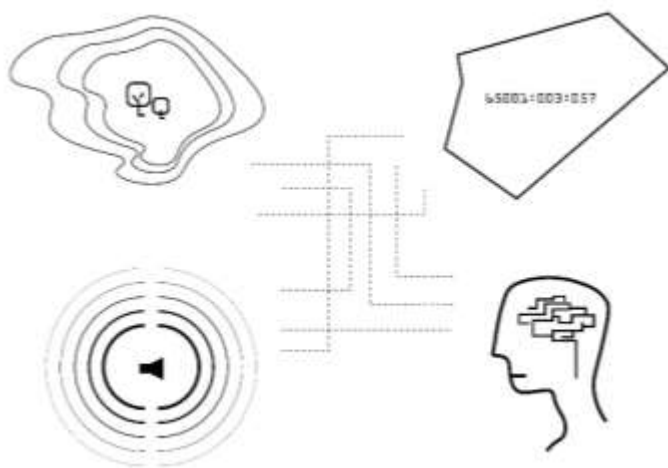
⁷ Loksa bussijaam. Wikipedia.
https://et.wikipedia.org/wiki/Loksa_bussijaam#/media/Fail:Loksa_bussijaam.jpg (vaadatud 10.IV.2023)



1.2 | RUUMIST, MAASTIKUST, PLANEERIMISEST



Joonis 4. Absoluutne ruum, suhteline ruum (autori joonis)



Joonis 5. Neli ruumitüüpi: ◻ päriruumid, ⤴ lepperuumid, ◌ mõjuruumid, 👤 tajuruumid (autori joonis)

Mulle on alati meeldinud mõte ruumist kui millestki absoluutsest. Millestki, mis on piiritu ja asi iseeneses. Sir Isaac Newtoni käsitluses on **absoluutne ruum** sõltumatu välisest, alati ühesugune, liikumatu.⁸ **Suhteline ruum** seevastu on muutuv mõõde absoluutses ruumis. Selles on objektid ning need on alati omavahelises seoses. Suhteline ruum on tajutav vaid selle asendi kaudu teiste kehade suhtes.⁹ Poleks objekte, kehadevaheisi suhteid, poleks ka suhtelist ruumi (vt joonis 4).

„*Ruumilise planeerimise põhiülesanne on maa-ala ruumilise arengu põhimõtetes ja tingimustes*

kokkuleppimine. Planeeringuga koostatakse planeeringu-ala kohta terviklik ruumi-lahendus, millega määratakse maa-kasutus- ja ehitustingimused“.¹⁰

Nii on kirjutanud ruumilise planeerimise kohta Rahandusministeerium. Sõnastusest kerkib esile, et ruumitulevik on lahutamatult seotud reaalse asjadega, **maa-aladega**. Näib, et ruumilised kvaliteedid saavad olla vaid konkreetsetel aladel ja abstraktset ruumi iseeneses, ei ole selle kirjelduse kohaselt võimalik planeerida. Ruumile omistatakse tähendus läbi materia ning sellega klassifitseerub ruum ise justkui mittemateriaalseks. Oluliseks muutub maastik.

„*Maa ja maastik on iseasjad. Maal saab olla omanik, maastikul omanikku olla ei saa,*“ kirjutab Hannes Palang raamatus Maa-arhitektuur ja maastik.¹¹ Maa-ala on miski, millel on piirid. Geograafilise maastiku maksimaalset ja minimaalset suurust seevastu ei ole võimalik arvudes väljendada.¹² Euroopa maastikukonventsiooni kohaselt tähendab maastik inimeste poolt tajutavat, looduslike ja/või inimtekkeliste tegurite toimet ning koosmõjul kujunenud iseloomulikku ala.¹³ On oluline tähele panna, et maastikukäsitlus ei tegele pelgalt objektidega ruumis, vaid muu hulgas ka tähenduste, väärtuste ja kõige muuga, mis valdkonnaga laiemalt seotud. Ruum ja maastik on seega mingis mõttes sünonüümid. Ilma maastikku käsitlemata ei ole võimalik ruumi planeerida ja ruumi planeerides, võtame vastu ka maastikku puudutavaid otsuseid.

Kõike seda tehes tekib rida küsimusi: mida planeerida, kuhu, kellele, miks? Ennekõike on vaja selgust, mis on see ruum mida planeeritakse ja kus on selle piirid? Tekib vajadus defineerida, markeerida, kokku leppida, sest lõpmatut ruumi lõputult planeerida tundub hullumeelne.

⁸ Rynasiewicz R. (2011). Newton's Scholium on Time, Space, Place and Motion. Stanford Encyclopedia of Philosophy. <https://plato.stanford.edu/entries/newton-stm/scholium.html> (vaadatud 16.XI.2022)

⁹ Rynasiewicz R. (2011). Newton's Scholium... (vaadatud 16.XI.2022)

¹⁰ Ruumiline planeerimine. Rahandusministeerium. <https://www.fin.ee/riik-ja-omavalitsused-planeeringud/ruumiline-planeerimine> (vaadatud 16.XI.2022)

¹¹ Pärdi, H., jt. (2018). Maa-arhitektuur ja maastik. Tallinn: Eesti Vabaõhumuuseumi Toimetised I, lk 146.

¹² Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused. Tartu: Tartu Ülikooli geograafia osakond ja Eesti Geograafia Selts, lk 5.

¹³ European Landscape Convention and reference documents. (2000). Firenze: Council of Europe, lk 9.

1.3 | NELI RUUMITÜÜPI

Ruumiasjadega on tegeletud aastatuhandeid. Küll räägitakse aegruumist, kultuuriruumist, virtuaalruumist ja mistahes ruumidest veel ning vaidlused selle üle, mis on üks või teine, on lõputud. Lõputud on ka vaidlused selle üle, millistes ruumides toimetavad arhitektid. Arhitektuur ei tegele enam ammu lihtsalt „kivide üksteise otsa ladumisega“, õigemini pole seda kunagi pelgalt selles võtmes teinud, sestap olen moodustanud neli ruumitüüpi, mis aitavad mul pisutki neis küsimustes selle töö raames mõtteid korrastada (vt joonis 5). Siinkohal olgu öeldud, et käsitlus ei taotle absoluutsele tõe, vaid on lihtsalt üks isiklik „tööriistakast ruumiasjade klaarimiseks“.

1.3.1 Päriruumid

Päriruumid on **suhtelised ruumid, milles on objektid ja objektidevahelised seosed**. Neis on päris organismid ja päris asjad, mida on võimalik käega katsuda ja silmaga näha. Päriruumide käsitledes ei saa üle ega ümber maastikust, sest maastik loob sageli konteksti. Tartu Ülikooli geograafiaprofessor Johannes Gabriel Granö oli esimene, kes 1920. aastal hakkas tegelema Eesti maastike rajoneerimisega.¹⁴ Regionaalgeograafiliste üksuste määramisel võttis ta aluseks maastikutüübid ning jagas need nelja valdkonda: **kivikond** (kalju-aluspõhi ja pinnas), **vesikond** (vesi vedelas, tardunud ja gaasilises olekus), **õhkkond** ja **elukond** (taimkond, loomkond, inimkond).¹⁵ Uuritavatele maastikukompleksidele andis ta nime neis domineeriva maastikuvaldkonna järgi.

„Selle järele, missugused jooned on maastikus mõõduandvad, anname temale iseloomustava nimetuse, näit. metsmaastik, mägimaastik, jõgimaastik, merimaastik, või veel rohkem üldistades laasmaastik, kultuurmaastik.“¹⁶

Arendades geograafi ideed edasi võiks öelda, et mistahes päriruumi mõttestamisel võiks alustada olulisimate ruumikarakteristikute määramisest. Tugevaimad ruumikomponendid on just need, mis loovad lähtekoha edasiste ruumiotsuste tegemiseks konkreetses asupaigas. Kõik muu on teisejärguline. Loksa kontekstis on aga näha, et ilus maastik ja ilusad

„asjad“ ei pruugi iseeneses veel „head ruumi“ tagada. Järelikult peab olema midagi veel.

1.3.2 Lepperuumid

Lepperuumid on inimeste vahel **kokku lepitud kujuteldavad ruumid**. „*Siin on minu, seal on sinu*“. Üldjuhul iseloomustab neid lõpumatult täpne piir, sest piir on just see, milles kokku lepitakse. Tüüpilised näited on mistahes administratiivalad, kaitsealad, kujud jmt. Vahel tundub, et piiri sisse jääv saab vähem tähelepanu kui piiri ise, sestap tuleks esmalt aru saada, miks üks või teine ruumikokkulepe on üldse sõlmitud. Oluline ei ole leppepiiridest kümne küünega kinnihoidmine, vaid „suurema pildi mõistmine“, sest kokkulepitud piirid on ka kokkuleppeliselt muudetavad.

Lepperuumid võivad, aga ei pruugi, tegelikkusega ühtida. Näiteks linna piir võib metsa kaheks jagada ilma, et see ruumile mingitki reaalselt mõju avaldaks. Olukord nagu Loksal. Samas saavad detailplaneeringutes kokkulepitud hoonestusalad reeglina kokkuleppeliselt ka täis ehitatud. Oluline on siinkohal meeles pidada, et fiktiivsed ruumid mõjutavad tegelikke ja vastupidi ning alati on oht, et lõpptulemus ei vasta ootustele. Üleminek ühelt teiselt võib kujuneda ebaloomulikuks ning heas usus langetatud ruumiotsused muutuda ootamatult põlastusväärseteks.

1.3.3 Mõjuruumid

Asjadel ja nähtustel on mõju ümbritsevale. Ka erinevatel ruumidel on mõju ümbritsevale ning üldjuhul ulatub see väljapoole selle piiridest. **Ruumi, mille ulatuses mistahes mõjuri poolt tekitatud mõju esineb, võiks nimetada mõjuruumiks**.

Sõltuvalt mõjurist ja vaadeldava mõju tüübist, võib ruumimõju olla mistahes laadi: füüsiline, sotsiaalne, majanduslik, visuaalne, heliline, lõhnaline jne. Oluline on aru saada, mida üks või teine mõjur endaga kaasa toob. Näiteks mõnest Loksa tööstusangarist kostuva krigina helilainete leviulatus moodustabki ühe konkreetse helilise mõjuruumi. Selle sama krigina ümber võib samaaegselt tekkida ka majanduslik mõjuruum. Seda juhul kui kinnisvara hind sõltuvalt müra foonist antud kohas näiteks langeb.

¹⁴ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 81.

¹⁵ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 7-9.

¹⁶ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 6.

1.3.4 Tajuruumid

Mõjudest rääkides ei saa üle ega ümber tajudest. Tajuruumid on justkui ümberpööratud mõjuruumid. Kui mõjutamine on väljapoole suunatud, siis tajumine justkui sissepoole. Ühel juhul toimub „kiirgamine“, teisel „ammutamine“. Sellele vaatamata võiks tajuruume käsitleda laiemalt kui mõjuruumide. Näiteks kui mingi mõju ajas ei muutu, võib mõjuruumiga suhestuv tajuruum siiski muutuda. Muutuda täiesti suvaliselt, vastavalt tajuja tunnetusele. **Seega kujunevad tajuruumid meie „peades“ tulenevalt sellest, kuidas me ümbritsevaga suhestume.** Ei ole õigeid ega valesid tajuruume, igal ajal omad. Vahest on tunnetuslikud ruumid kõige ausamad ruumid üldse, sest nad on just sellised, nagu me arvame et nad on. Lisaks on nad heaks „lakmuspaberiks“ hindamaks, kuidas me tegelikkusest aru saame ja mismoodi ruum paistab olevat. Kui erinevus „päris“ ja taju vahel on liialt suur, tekib küsimus, kas kuskil on viga. Siinkohal võiks jääda vaidlema selle üle, mis on päris ja mis mitte, ent jäägu see teema sinnapaika. Näiteks kui keegi kardab, et Loksa rannas ei ulatu jalad põhja, olgugi et sügavus on kohati 20 cm, siis nii lihtsalt on. See rannariba on tajuja jaoks kartmisväärne.

Vahest seisnebki tajuruumide võlu selles, et igaüks saab neid iseseisvalt ümber, juurde ja vähemaks mõelda. Arutleda näiteks selle üle, millisest tänavanurgast algab kodu, mis hea ja mis kole. Ühe jaoks avalik on teise jaoks privaatne, kolmanda kõle on neljanda atraktiivne jne. Ruumiplaneerimise seisukohast saab aga küsida, kas tajuruume on võimalik samamoodi planeerida ja korrastada nagu pärisruume. Vahest on tajuruumid ruumiplaneerimisel ühed olulisemad, sest nagu Loksa näitest võib õppida, siis ilusast maastikust ei pruugi „hea ruumi“ jaoks veel piisata.

1.4 | ÜLEMINEKUALAD, PIIRID JA PIIRITUS

Rääkides ruumist mitmuses, räägime automaatselt ka piiridest. Kusagil toimub üleminek ühelt teisele ning seega peab kuskil ka piir olema, või kas peab. Eesti keele seletavas sõnaraamatus on piiri kirjeldatud kui midagi, mis **eraldab** (*tinglik joon kaardil või maastikus*), **eristab** (*näiteks piir kultuuride*

vahel), **ääristab** (*millegi ülem-, alammäär*) **raamistab** (*piiri panema*).¹⁷

Ruumi piirid võivad olla ülitäpsed aga ka ebamääraselt hajusad.

Täpsed piirid on sageli inimtekkelised. Valdav osa kokkuleppelisi ruumipiire, nagu näiteks katastriüksuste piirid, riigipiirid, ehituskeeluvööndi piirid jmt, on ülitäpsed. Vahest üks kontrastsemaid piiriolukordi on aga välisruumi ja hoone vahel. „*Hoone on väliskeskonnast katuse ja teiste välispiiretega eraldatud siseruumiga ehitis*,“ seisab ehitusseadustikus.¹⁸ Olgugi, et looduses selgepiirilisi olukordi üldjuhul ei esine, oli isegi geograaf J. G. Granö nõus kaks joont siiski tõmbama, **rannajoone ja Põhja-Eesti pankranniku**.¹⁹

„*Tuntud on, et maakera pinnal joonetaolised piirid on haruldased. Valitsevad enam-vähem laiad piirivööd ja palju on ebaselgeid üleminekualasid. [---]. Ärgu olgu meie esimeseks eesmärgiks nimetatud üksuste piirjoonte, vaid kõige tüüpilisemate alade otsimine. Ja ärgem joonistagem kaardi peale piirjooni seal, kus neid ei ole.*“²⁰

Granö tegeles Eesti maastike tuumalade väljaselgitamisega ega proovinudki neid ülitäpselt piiritleda. Oma maastikuvaldkondade kaartidel tähistas ta üleminekualad maksimaalselt 10 km laiuste piirivöödena (vt joonis 7). Kaarte kohakuti asetades leidis ta üleminekualade kattuvused, tekkisid nn. „maastikkude peapiirivööd“ ning nende alusel jagas ta Eesti homogeenseteks maastikupiirkondadeks (vt joonis 8).²¹

Mistahes ruumi piirid ongi sageli ebatäpsed ning muutus ühelt teisele leiab aset hajusates üleminekuvööndites. Üleminekualad on justui iseseisvaid **piiriruumid**, mis on erilised selle poolest, et neis esinevad kõigi piiritletavate alade omadused korraga. Need on justkui topeltomadustega topeltruumid, kus kaugemale jäävate ruumide karakteristikud servaalade suunas nõrgenevad. Üldjuhul ei ole võimalik täpselt markeerida, kus hajus piiriruum algab või lõpeb, sestap ei tundu õige neid alasid ka piiridega võrdväärselt käsitleda (vt joonis 6).

Olenemata sellest, millised on ruumi piirid, on ruumiasjadega tegeledes oluline aru saada, kas ja kui palju piir piirab ja kui palju piiramist on üldse

¹⁷ Piir. (2009). Eesti keele seletav sõnaraamat. Eesti keele instituut <https://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=piir> (vaadatud 25.XI.2022)

¹⁸ Ehitis. Ehitusseadustik §3 lg 2. Riigiteataja.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/109082022013> (vaadatud 22.XI.2022)

¹⁹ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 11.

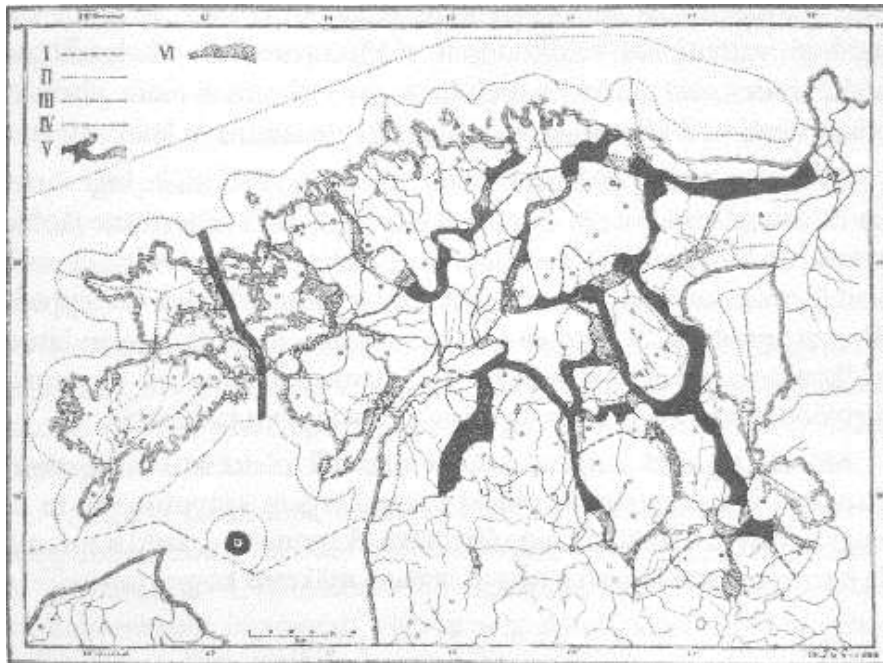
²⁰ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 9-10.

²¹ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 62-64.

tarvis. Olukordades, kus järsk katkestus on vältimatu, on teravpiirilised olukorrad põhjendatud. Näiteks operatsioonisaalis on vaja kontrollitud sisekliimat, mistõttu on väliskeskkonnast eraldatud steriilne ruum hädavajalik, ent paljudel juhtudel saab ka teisiti. Ja kui saab teisiti, tuleks kaaluda ka teistsuguseid lahendusi. Hajusad piirisituatsioonid võimaldavad ruumidevahelist interaktsiooni ning soodustavad piirideülest läbikäimist. Näiteks Loksa sadama läbipaistmatu betoonpiirde asendamine läbipaistvaga, muudaks sadama ja linnaruumi vahelise sideme oluliselt avatumaks. Mõõduja näeb, mis toimub, saab aru, suhestub - tekib justkui visuaalne piirideülesus. Füüsiline piir on sel juhul tunnetuslikult mitte nii järsk. Piirideülene ruumikäsitus ei ole aga midagi uut ning on kajastust leidnud ka Euroopa maastikunventsioonis:

„Konventsiooniosalised edendavad kohalikul ja piirkondlikul tasandil piiriülest koostööd ning töötavad vajadusel välja ja teostavad ühiseid maastikuprojekte.“²²

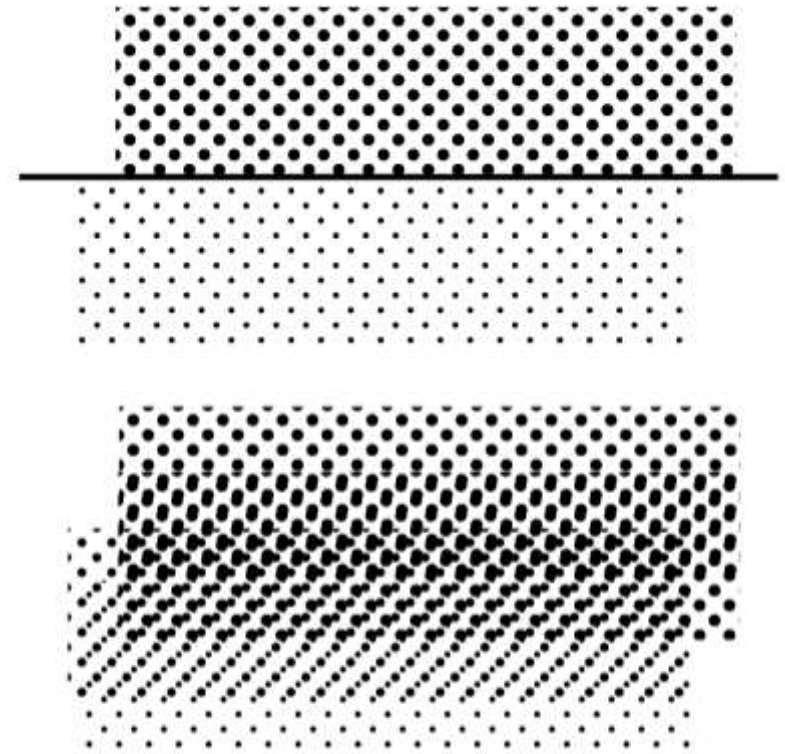
Sestap tundub oluline mistahes piiriolukordades tegeleda alati ka piiriülesusega. St mõelda läbi, mil moel saab üht või teist piirisituatsiooni vajadusel mittepiirisituatsioonina käsitleda.



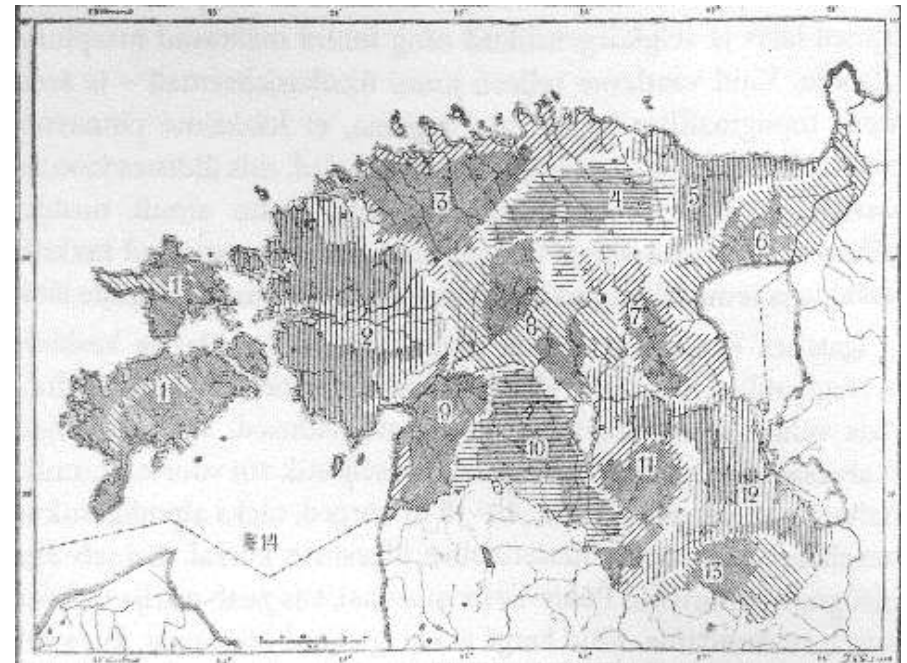
Joonis 7. Eesti valdkondade piirid ja maastikkude peapiirivööd ²³

²² European Landscape Convention... (2000), lk 9.

²³ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 63.



Joonis 6. Täpne piiriolukord ja hajus üleminekuruum (Autori joonis)²⁴

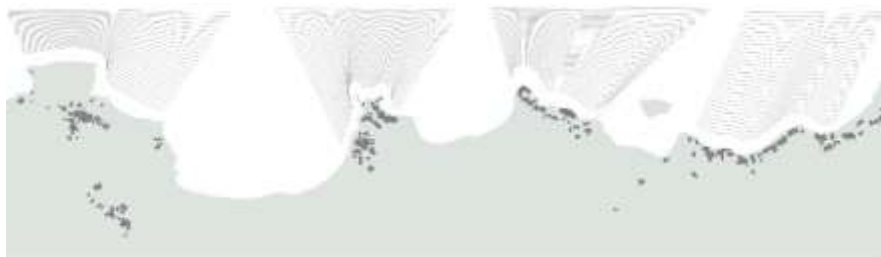


Joonis 8. Eesti pinnavormide valdkonnad²⁵

²⁴ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 18.

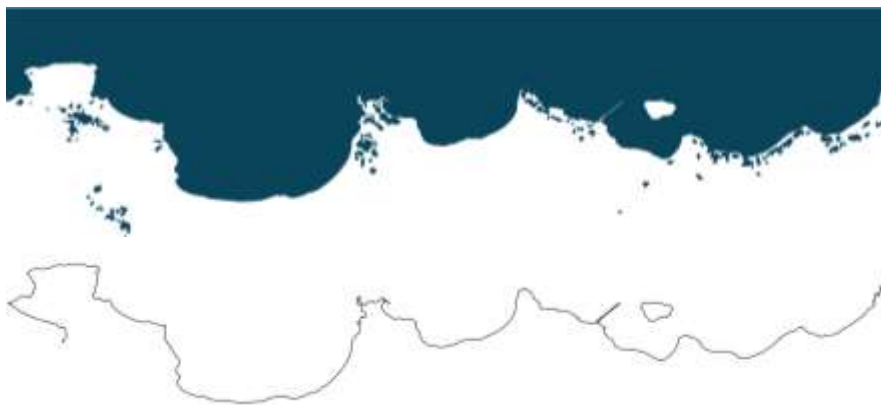
²⁵ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 18.

1.5 | RANNAD JA MERI-MAA MEDIAATORID



Joonis 9. ↑ Maaruumi mõju merele (autori joonis)

Joonis 10. ↓ Mereruumi mõju maale (autori joonis)



Joonis 11. ↑ Rannajoon (autori joonis)

Joonis 12. ↓ Rannajoon kui mere piir (autori joonis)



Joonis 13. ↑ Rannajoon kui maa piir (autori joonis)

Julgelt üldistades võiks ruumi planeedil maa jagada kaheks: **mereruum ja maaruum**. Mere ja maa kokkupuude on vahest üks mõjukamaid üleminekualasid üldse. Teadaolevalt paiknesid just veekogude kallastel ja mererannikul esimesed asulad, kuna seal leidis toitu ja vett ning oli hõlbus rännata.²⁶ Ka Loksa paikneb mere ääres, seetõttu on oluline kõigele sellele pisut rohkem tähelepanu pöörata. Olenemata teema mastaapsusest, on mererandu süsteemselt uuritud vaid sadakond aastat. Selle aja jooksul on välja kujunenud ühtne terminoloogia ning olulisimad mõisted millega rannikuteadlased tegelevad on **rannajoon, randla, rannik, rand ja rannak**.²⁷ See kõik on aga üsna tehniline, mistõttu proovin järgnevalt teemale pisut üldisemalt läheneda.

1.5.1 Rannajoon

Mere- ja maaruumi eraldajaks on esmapilgul ülimalt konkreetsena tunduv rannajoon (vt joonis 11). Lähemal uurimisel selgub aga, et see on pidevas muutumises. Eristatakse aju- ehk ründevee (kõrgeim veetase), paguvee (madalaim veetase) ning keskmist, paljuaastalist rannajoont.²⁸ Muutuvate joontega ei oska me aga üldjuhul midagi peale hakata ning seetõttu on ka rannajoon ruumikäsitluses kokkuleppeline. Eesti rannajoone pikkus on ca 4000 km, millest lõviosa moodustavad saared, ent olgu öeldud, et pikkuse määramisel saadakse seda suurem tulemus, mida detailsemalt seda kaardil mõõdetakse.²⁹

1.5.2 Rannajoon kui piir ja äär

„Rannajoon on **maismaa ja veekogu piir**, mille asend sõltub veekogu tasemest.³⁰ Kallasraja laiust arvestatakse lamekaldal põhikaardile kantud **veekogu piirist**.“³¹

Rannajoont on sageli käsitletud piirina. Maakaardid lõppevad maa piiril, meri on kujutatud monokroomsena, merekaardid lõppevad mere piiril, maa on kujutatud monokroomsena. Randa viivad teed on tupikud ja sageli ka vastupidi. Mereteedel pole maismaal põnevamat ruumivastet kui tuim transpordiühendus. Maine ruumiloome tegeleb maa-asjadega, mereline

²⁶ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud. Tallinn: Tallinna Ülikooli Kirjastus, lk 8

²⁷ „**Rannajoon** [---] on maismaa ja veekogu piir, mille asend sõltub veekogu tasemest. **Randla** [---] on mere või suurjärve madalaveeline osa koos seda palistava maismaaribaga, mida mõjutab aktiivselt lainetuse tegevus. **Rannik** [---] on randla koos seda piirneva maismaa ja merega.“ Euroopas loetakse rannikuks kokkuleppeliselt ca 3 km maismaa ja 300m laiust rannikumere vööndit. Rannik on kokkuleppeline mõiste tähistamaks mere ja maaruumi üleminekuvööndit. Kindlaid mõjupiire tõmmata ei ole võimalik. **Rand** [---] on randla maismaaline osa keskmise rannajoone (veepiiri) ja aju- ehk ründeveega kaasneva tugevaima tormilaine mõjupiiri vahel. **Rannak** [---] on randla veelune osa, mis

ulatub keskmisest veepiirist sügavuseni, kus lainete mõju merepõhjale lakkab.“ (Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud. Tallinn: Tallinna Ülikooli Kirjastus, lk 7)

²⁸ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 13.

²⁹ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 13, 34

³⁰ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 13

³¹ Kallasrada, Keskkonnaseadustiku üldosa seadus §3 lg 2, Riigiteataja, <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052022003> (vaadatud 25.XI.2022)

merelistega. Näiteks Tallinna merele avamise diskussioon peadib peaasjalikult aruteluga, kuidas linlane pidulikult mere **äärde** juhatada, kuhu paigutada rannapromenaad jne. Rannajoon on kui punane joon, millest üle ei tohi astuda. Siiski võiks küsida, mil moel saaks rannikuruume piirideüleselt käsitleda, kuidas mereruumi maaruumiga paremini siduda ja seda mitte ainult visuaalselt vaid ka füüsiliselt (vt joonised 12, 13).

1.5.3 Mere- ja maaruumi mõjualad

Olgugi, et rannajoon näib kui travselge piir, ulatub nii mere- kui maaruumi mõju üle selle (vt joonised 9, 10). Mereäärse asustuse ja sadamate kujunemine on ajalooliselt sõltunud meremaastike iseärasustest: valdavatest tuultest, lainetuse iseloomust, geomorfoloogiast jmt. Näiteks loodekagusuunaliste poolsaartega Eesti põhjarannikul on läänekaarte tormide korral lainetuse purustav mõju idakallastele väheoluline. Seetõttu paiknevad siinsed olulisemad sadamad just poolsaarte idakülgedel.³² Ruumimõju ei pruugi olla aga nii iseenesestmõistetav. Üha enam tunduvad oluliseks saavat nõ „pehmed“ väärtused: vaatelisus, heli, lõhn jmt. Täna ehitatakse elamuid ka läänekallastele, et nautida loojuvat õhtupäikest. Tuletornid on rajatud merel navigeerimiseks, nad mõjutavad otseselt vee peal toimuvat, ent samavõrd oluliseks on muutunud nende kultuurilooline tähendus.

Maa-asjad mõjutavad ka mereruumi. Intensiivistunud on rannaaladele ehitustegevus, üldine eutrofeerumine³³, rääkimata kaldalt tulenevast valgus- ja mürareostusest. Kokkuvõtvalt ei ole rannajoon pelgalt piir vaid miski, mis asub kahe suure mõjuvälja vahel.

1.5.4 Rannajoon kui kese - - = +

Miski, mis asub kahe vahel, asub keskel. Kaks äärt kõrvuti ei ole topeltäär vaid kese. Rannajoont võiks käsitleda samuti pigem keskusjoone, kui et piiri või äärenä. Selle ümber moodustub ruum, mida nimetame rannikuks.

Rannik on üleminekuala, kus maa muutub mereks ja vastupidi. Seal esinevad korraga nii mere- kui maaruumi omadused, see on topeltomadustega ruum, nagu piiriruumidele omane (vt joonise 14, 17).

Mida kaugemale keskmest, seda nõrgemaks jääb topeltmõju ning domineerima hakkavad vaid ühe ruumi omadused. Vahest seetõttu on just rannajoone lähedusse kujunenud ajalooliselt olulised keskused ja suuremad sõlmpunktid.

Kuhu tõmmata aga rannikumaastiku maismaapoolne piir? Kas sinna, kuhu kostab veel merekohin või sinna, kus näeme nüüdisrannast kõige kaugemat rannamoodustist? Või määratleda seda hoopis asustuspiirkonnana, mille elanikele on meri teine tööpõld? Selget sisemaist piiri rannikumaastikul polegi, see on kokkuleppeline – enamasti kuni paari kilomeetri laiune rannikuala, mis tihti ulatub suurema, piki mereranda kulgeva teeni.³⁴

Sellisel arutles geograaf Urve Ratas ajakirjas Eesti Loodus rannikumaastike üle. Tõepoolest, vahest ei ole rannikualasid mõistlik piiritleda vaid käsitleda neid nagu Granö oma maastikukäsitluses, tuumalapõhiselt. Ranniku kese on rannajoon ning ruumi piirid hajuvad sellest gradientselt. Vahest on rannikualade **mõju- ja tajuruumide ulatused** just need, mis aitavad seda ruumi mingilgi moel määratleda.



Joonis 14. Rannajoon kui kese (Autori joonis)



Joonis 15. Rannajoon ja mediaatorruumid (Autori joonis)

³² Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 37

³³ „Eutrofeerumiseks nimetatakse protsessi, mille jooksul veekogudesse jõuab liigselt toitaineid [---] põhjustades osade vetikaliikide vohamist, elustiku vaesumist ning veekogude kinnikasvamist.“ (Eutrofeerumine. (2012). Eestimaa Looduse Fond.

<https://media.voog.com/0000/0037/1265/files/Eutrofeerumine.pdf> (vaadatud 02.XI.2022)

³⁴ Ratas, U. (2002). Maastikud maa ja mere piiril. Eesti Loodus, Artikkel 05/2002.

http://vana.loodusajakiri.ee/eesti_loodus/index.php?id=22&id_a=5 (vaadatud 01.XI.2022)

1.5.5 Meri-maa mediaatorid

Läbi aegade on rannajoonel „tehtud kaupa“. Rannarahvas vahendanud meresaadusi maarahvale ning nemad omakorda oma ande kaugete merede taha just randlaste abiga. Kohti, kus hea maalt merele või merelt maale minna, võiks nimetada **meri-maa mediaatoriteks** (vt joonis 15, 16).³⁵ Ajalooliselt on selleks puhuks ehitatud sadamaid ja rannalautreid, ent vahel on piisanud ka lihtsalt sobivatest randadest. Meri-maa üleminekuruumid võiks jagada väga üldistatult neljaks: **Rannad, veeskamiskohad, väikesadamad ja sadamad.**



Rannad – Peaasjalikult supelrannad aga ka vetteminekuks lihtsalt sobiva rannajoonega kohad, on kõige lihtsamad üleminekuruumid, mille kasutajaskonnaks on üldjuhul „tavainimesed“: suplejad, purjelaudurid, aerutajad ja kõik need, kes ei vaja veele minekuks eritingimusi. Ühendus maa ja vee vahel on lihtne ja odav, äraolekuaeg lühike ning väga kaugele ei minda. Ka Loksal on rand ning see on ka ainus avalik meri-maa mediaatoruum linnas.

Ajalooliselt on lauetel rannaaladel ehitatud laevu ning enne, kui tekkisid sadamad, veeti just randadest väikeste paatide ja parvedega kaupa reidil seisnud laevadele.



Veeskamiskohad – Need on väikeste veesõidukite vettelaskmiskohad. Slipid, lautrid, miks mitte ka väikesed kodusadamad. Veel mõni aeg tagasi olid rannakalurite puidust lautrid meie rannikuruumide lahutamatuks maamärgiks, ent täna on olukord teine, veeskamiskohad eeldavad häid kaldaühendusi ning üha enam leidub kasutajaid ka kaugemalt sisemaalt.

Lahemaa rannajoon on täis lautrikohti ja väikeseid kodusadamaid, Loksal pole aga ühtegi. Kuna veeskamiskohtade rajamine ei ole võrreldes sadama väljaehitamisega nii aeganõudev ja kulukas, siis tundub ka Loksas kontekstis mõistlik alustada väikestest veeskamiskohtadest.

³⁵ „**Mediaator** – vahendaja, eriti rahvusvahelistes tüldes, plektron, lipits, närvierutust kandevee keemiline aine“ (**Mediaator**. (2018). Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2018. Eesti Keele Instituut. <https://www.eki.ee/dict/qs/index.cgi?Q=mediaator&F=M> (vaadatud 02.XI.2022)

³⁶ „**Paadisadam** - pakub harrastusmeresõitjale ohu või ootamatu vajaduse korral turvalist sildumisvõimalust, kuid ei paku tugi- ega mugavusteenuseid. **Kodusadam** – harrastusmeresõitjat vastuvõttev väikesadam, mis pakub esmaseid tugi- ja mugavusteenuseid. **Külalissadam** –

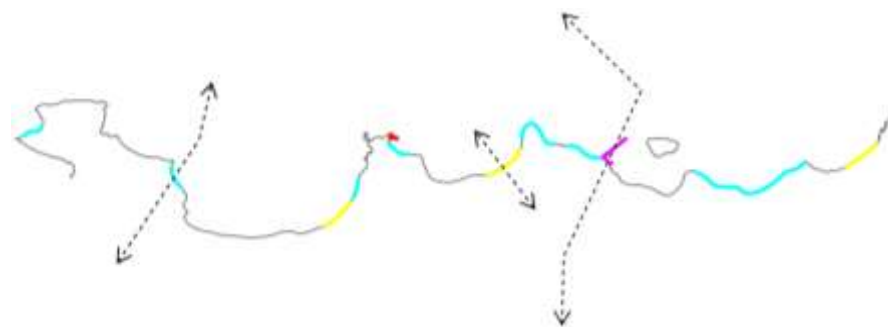


Väikesadamad – Need on sadamad, mis teenindavad väikeseid, peamiselt hobimeresõiduks mõeldud, aluseid (purjejahid, kaatrid, mootorpaadid). Ametlikult teenindavad väikesadamad kuni 24 m pikkuseid aluseid, ent see ei olegi nii oluline. Oluline on see, et väikesadamad toimivad kui piirkondlikud **merekultuuri keskused**. Neisse on üldjuhul koondunud tõelised merefanaatikud ning reeglina on välja arendatud hädavajalik teenustepakett mereturistide ja muidu huviliste võõrustamiseks. Väikesadamaid võib vastavalt funktsioonile ja teenuste kättesaadavusele liigitada paadi-, kodu-, külalis- või varjusadamaiks, ent üldjoontes on põhieesmärk sama, teenindada väikeseid hobimeresõidu aluseid.³⁶ Loksal on kõik tingimused väikesadama rajamiseks. Merepõhja sügavus on piisav ka suurematele kiiljahtidele.



Sadamad – Sadamad on suurimad maa ja mere üleminekuruumid. Neis teenindatakse mistahes suurusega aluseid, hulka inimesi, kaupa ning kõike, mis vajab maa ja vee vahel liigutamist. Sadamad on kujunenud reeglina olulisemate kaubateede ristumiskohta, nende ümber on tekkinud linnad ning need on reeglina piirkondlikud sõlmpunktid. Sadamaid võib liigitada kaubasadamateks, reisisadamateks, tööstussadamad jne ning nad on kõik ühendatud reeglina suuremasse piirkondlikku transpordivõrku. Loksal on Eesti mõistes üpriski suur tööstussadam. See on miski, mida pole erinevatel põhjustel paljudes rannikulinnades, seega tuleks võimalusel Loksas sadamat elus hoida, olgu selle põhifunktsioon milline tahes

Joonis 16. ↓ Meri-maa üleminekud (Autori joonis)



harrastusmeresõitjat vastuvõttev, kõrge teeninduskultuuriga ja mitmekülgseid tugi- ja mugavusteenuseid pakkuv väikesadam. **Varjusadam** ehk **sadam**, mida harrastusmeresõitja kasutab ainult ohu korral. Pakutavate teenuste osas ei esitata nõudeid, kuna kõik sadamad on kasutatavad hädaolukorras.“ (Väikesadamate soovituslikud teenusstandardid. (2023). JMK Marine. <https://www.jmkmarine.ee/vaikesadamate-teenusstandardid/> (vaadatud 20.III.2023)

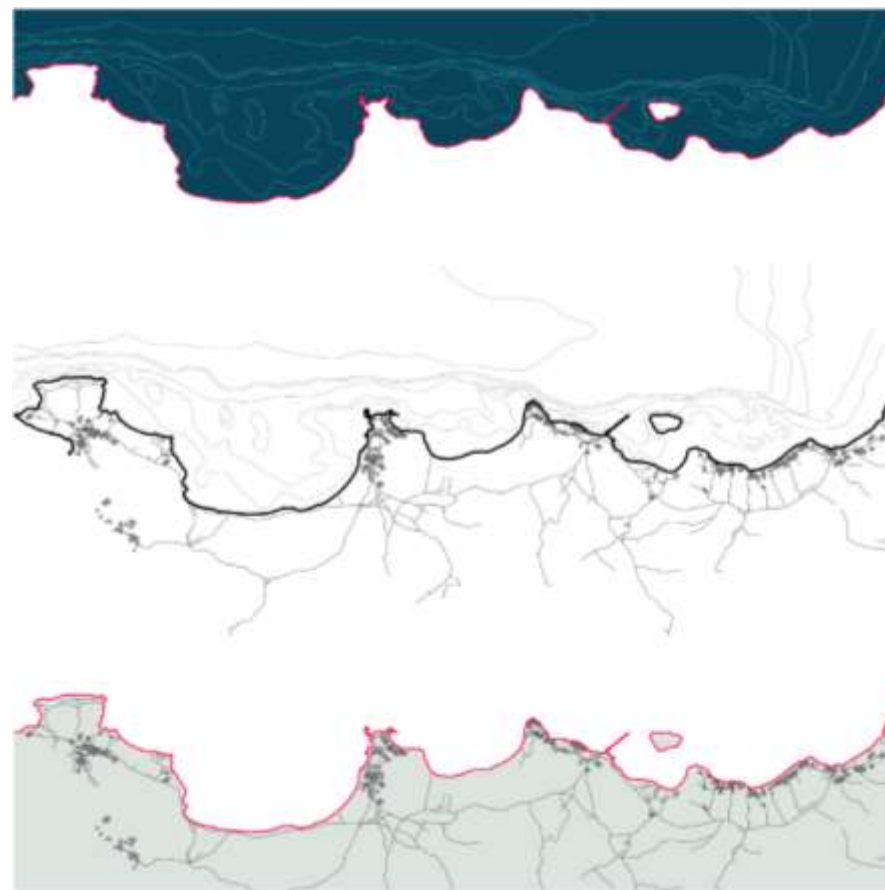
1.6 | TEOREETILISE OSA KOKKUVÕTE

Loksakandis on palju tugevaid ruumielemente nagu meri, mets, rand, jõgi, savitiigid, sadam jne, ent kõigele vaatamata linna areng pealtnäha kiratseb. Inimesed liiguvad ära ja asemele tulevad vähesed. Loksa on pööranud piltlikult öeldes selja nii Lahemaa rahvuspargile kui ka merele. Olukorra muutmiseks tundub oluline vaadelda kõike veidi laiemalt, arvestada muu hulgas ka kohalike arvamusega (tegeleda tajuruumidega) ning pöörata tähelepanu piirkonna ruumimõjuritele.

Loksa näib olevat kapseldunud oma administratiivpiiridesse, seetõttu tundub oluline vaadelda sealset ruumi piirideüleselt. Näiliselt ranged piirid on tegelikkuses sageli hajusad või puuduvad hoopis, näiteks piir Loksa ja Lahemaa vahel, sestap võiks kokkuleppelistele „teravpiiridele“ teinekord „vilistada“. Mis ma selle all mõtlen. Seal, kus terav piirjoon ei ole tegelikkuses vajalik, võiks kavandada sujuvaid üleminekuid ja seal, kus range eristus on möödapääsmatu, plaanida täpseid piiriolukordi. Sujuvad üleminekud on eelduseks läbipõimunud ja sidusatele ruumisuhetele, ranged piirid seevastu soodustavad segregatsiooni.

Piiriolukordi on aga väga erinevaid ning piirideülesus kõige selle juures ülimalt oluline. Üle rannajoone saab näiteks nii astuda kui ka vaadata, st piire ületada nii füüsiliselt kui mittefüüsiliselt, sestap tuleks ruumiplaneerimisel arvestada erinevat laadi piiriülesusega. Rannikuruumide kontekstis on oluline rannajooneülesus, loodusalade kontekstis loodusaladeülesus jne. Tekib küsimus, kui kaugelt üle piiri on mõistlik „astuda“? Kõik see on suhteline ja sõltub konkreetsest olukorrast, ent tundub, et maa- ja mereruum on selles osas mõnevõrra erinevad. Meri moodustab justkui suure ühisruumi, mille ümber olevad riigid on omavahel sõna otseses mõttes vett pidi seotud. Seetõttu tundub rannikuruume uurides oluline pöörata tähelepanu ka teisel pool merd toimuvale.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et Loksaga tegeledes tuleks tegeleda ka linna ümber jääva Lahemaaga. Kuna kolmandik Lahemaast on meri, siis ei saa üle ega ümber mereruumist. Kõike seda arvesse võttes olen paika pannud töö ülesehituse.



Joonis 17. Rannajoone kui kese (Autori joonis)

**2 TÖÖ EESMÄRK,
FOOKUSALA,
HÜPOTEESID**

2.1 | TÖÖ PÕHIEESMÄRK, FOOKUSALA JA HÜPOTEESID

Eelnevale tuginedes olen sõnastanud töö põhieesmärgi, määranud fookusala ja püstitanud hüpoteesid..

Töö PÕHIEESMÄRK on Loksa ja Lahemaa ruumipotentsiaalide avamine ning piirideüleste võrgustike loomine. Põhirõhk on Loksa avamisel merele ning sellest tulenevalt erinevate ruumiliste võimaluste läbimängimine Loksa sadama osaliselt avalikuks muutmiseks.

Nagu varasemalt mainisin, ei saa Loksat vaadelda vaid linna piires, sest selle ümber asub Eesti vanim rahvuspark ning iga sadamalinn on mõtteliselt seotud ka kõigi teiste sadamalinnadega. Sellest tulenevalt olen määratlenud töö fookusala..

Töö FOOKUSALA moodustab Lahemaa rahvuspark, Loksa linn ja Loksa sadam (vt joonis 18). Eelnevale tuginedes olen sõnastanud fookusruumide tulevikku vaatavad **HÜPOTEESID**.

Lahemaa on Eesti kultuuriloos märgiline rahvuspark. Euroopa kontekstis ainulaadne loodusala, mis asub Tallinnast ja Helsingist „kiviviske kaugusel“. Kolmandik selle pindalast moodustab meri, ent just mereruum näib olevat sealmail sarnaselt Loksaga unustusse jäänud. Sellest tulenevalt on töö esimene hüpotees järgmine:

Lahemaa rahvuspark peidab endas, lisaks oma üleriigilise looduskeskuse rollile, suurt kasutamata potentsiaali olla piirkondlikult oluline merekultuuri keskus ning Eesti ja lähiriikide hinnatud mereturismi sihtkoht.

Lahemaa südames, maalilise loodusmaastiku keskel, asub ca 2500 elanikuga Loksa. Linn on rahvusparki administratiivpiiridest küll „välja lõigatud“, ent sellegipoolest ikoonilise maastiku osa. Vaatamata soodsale asukohale on linna areng justkui seisma jäänud. Sellest tulenevalt on teine hüpotees järgmine:

Loksal on tulenevalt soodsast asukohast Soome lahe ääres, Tallinna ja Helsingi vahetus läheduses ning Lahemaa rahvusparki südames, võimalus kujuneda piirkondlikult

oluliseks sadamalinnaks, Lahemaa rahvusparki keskuseks ning jätkusuutliku turismi musternäidiseks.

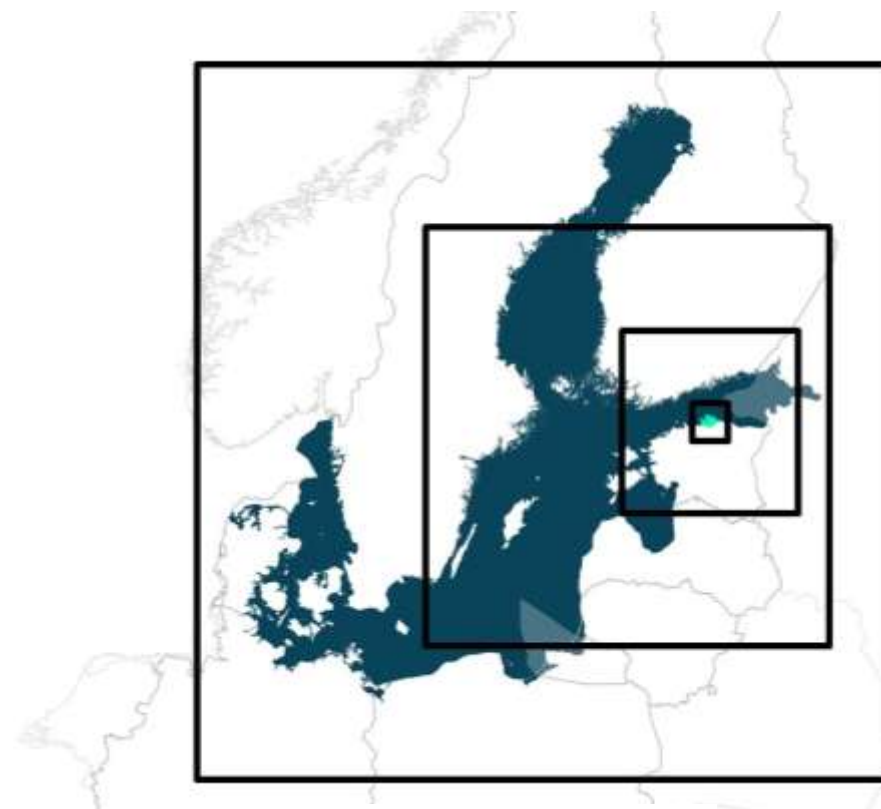
Loksa on kujunenud linnaks tänu sadamale. Sadam on linna „süda“, ent pööranud viimasele selja. Loksal, kui ajaloolisel merelinnal, puudub täna avalik mereühendus, välja arvatud looduslik liivarand, sestap on töö kolmas ja viimane hüpotees järgmine:

Lisaks tööstussadama ülesannetele, on Loksa sadamal potentsiaal olla piirkondliku mereelu keskus, Lahemaa merevärav ning põhjaranniku oluline külalissadam.

Järgnevalt asetan fookusala Läänemereregiooni, Kesk-Läänemere, Soome lahe ja Eesti konteksti (vt joonis 19). Uurin laiemaid ruumilisi seoseid, asjasse puutuvaid projekte ning esitan iga skaalakäsitluse lõpus omapoolse visiooni. Seejärel uurin fookusala ruumilisi seoseid ning esitan samuti kolm tulevikku vaatavat visiooni. Visioonidele ja varasemale uurimusele tuginedes koostan Loksa sadama planeeringulahenduse eskiisi.

Joonis 18. Fookusala (Autori joonis) →





Joonis 19. Fookusala ruumiline kontekst, töö skaalapõhine ülesehitus (autori joonis)

3 RUUMILINE KONTEKST



Joonis 20. Läänemere põhilised laevateed ca 1700 aastal³⁷



Joonis 21. Rootsi domioonid 17. sajandil³⁸

3.1 | FOOKUSALA LÄÄNEMEREREGIOONI KONTEKSTIS

3.1.1 Katkeid Läänemereregiooni ajaloost

„Mererannik on aastatuhandeid olnud inimestele elupaigaks, elatusallikaks ning transpordi- ja ühendusteeks. Teadaolevad vanimad asulad paiknesid üldjuhul veekogude ääres, kas jõgede või järvede kallastel või mererannikul [---]. See oli loomulik, kuna veekogust sai eluks vajalikku vett ja toitu ning veekogu oli hea looduslik ühendustee.“³⁹

Nii rõhutas Kaarel Orviku veekogude, eriti mere olulisust asustuse ajaloos. Alates 9. sajandist kujunes Eestist pidepunkt Novgorod-Taani suunalise mereteede ääres, mistõttu on ka sinne asustus välja arenenud suuresti tänu ülemereliste suhetele (vt joonis 20).⁴⁰ Lisaks Taanile ja Novgorodile olid meil kindlustatud kaubasidemed ka lähinaabritega, sageli käidi Ölandi saarel ning Ojamaal (Gotlandil).⁴¹

Siinsed alad on olnud aastasadu erinevate valitsejate vallata. Kuni 13. sajandini õitses ülemerekaubandus iseseisvalt, ent pärast seda üritasid sakslased Läänemerel ainuvõimu saavutada.⁴² Üha enam hakati eestlastest meresõitjaid välja tõrjuma ning alates 14. sajandist olid kaubandustehingud mittedakslastele sootuks keelatud.⁴³

1645. aastast läks Eesti tervenisti Rootsi valdusesse ning Läänemere põhjaosast sai kohalik sisemeri (vt joonis 21). Siinsetest aladest kujunes nn. Rootsi viljaait, kust veeti saadusi Hollandi ja Põhja-Saksamaa sadamaisse.⁴⁴ Põhjasõja järgselt kuulus Eesti alates 1710. aastast Vene Tsaaririigi koosseisu. Peeter I valis uue mereväebaasi asukohaks Tallinna ning sellest sai suurim sadam Läänemerel. Tänu soodsale asukohale Venemaa sisekubernangude kõrval arenes välja ka Narva sadam, mis ületas 18. sajandi alguspoolel isegi Tallinna sadama väljaveomahte ligi poolteist korda. Eesti kolmas suurem sadam asus Pärnus, kust veeti välja peamiselt põllumajandussaadusi.⁴⁵

³⁷ Talvi, T. (2023). Eesti merenduse ajalugu. Tallinn: Kirjastus Varrak, lk 219

³⁸ Rootsi aeg, Wikiwand, https://www.wikiwand.com/et/Rootsi_aeg#Rootsi_aja_algus (vaadatud 11.IX.2023)

³⁹ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 8.

⁴⁰ Sandström, H. (1996). Tallinn, Lahemaa randlased. Eesti Entsüklopeediakirjastus ja Lahemaa Rahvuspark. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda, lk 6.

⁴¹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 6.

⁴² Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 6.

⁴³ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 6.

⁴⁴ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 7.

⁴⁵ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 8-9.

Pärast iseseisvumist 1918 aastal, tuli Eestil Vene turult ümber orienteeruda Lääne-Euroopa turule, ent ekspordimahud jäid väikseks.⁴⁶ Suuri muudatusi merenduses tekitas 1940. aastatel Eesti NSV Liitu arvamise. Kõik laevad, laevandusettevõtted ja kalatööstused natsionaliseeriti.⁴⁷ Kuna piirid olid nõ kinni, pidid paljud meremehed piirduma kohalike vetega, vähesed pääsesid välissoitu.⁴⁸ 1964. aastaks oli siiski välja kujunenud kuus reisilaevaliini, mis viisid Euroopa ja Lääne-Aafrika sadamatesse. Eesti sadamad jäid välislaevadele aga suletuks.⁴⁹

3.1.2 Läänemereregiooni ruumiline kontekst

Läänemereregiooni kuuluvad Eesti, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Taani, Rootsi ja Soome (vt joonis 22). Lisaks EU liikmesriikidele ka Venemaa ja Norra. Regioon jaguneb alampiirkondadeks, millest olulisemad on Taani väinade piirkond, Kesk-Läänemeri, Rootsi-Soome saarestiku ja Soome lahega ning Botnia laht tervikuna (vt graafiline leht 2). Olenemata sellest, et piki Läänemerd kulgevad lisaks ka erinevate riikide piirid, toimib ala justkui piirideüleseks. Ainus piir, mis eurooplasi mõjutab on piir Venemaaga, kuna koostöö idanaabriga on tänaseks peatatud. Seetõttu moodustuvad Soome lahe idaossa ja Läänemere keskele justkui „surnud tsoonid“, kuhu Venemaa jaoks mittesõbralike riikide kodanikel pole asja (vt graafiline leht 2). Kõigele vaatamata leiab suurim laevaliiklus 2020 aasta andmeil jätkuvalt aset „Peterburi-Taani“ faarvaatril⁵⁰ (vt graafiline leht 2).⁵¹ Tuleb välja, et 2020 aastal Soome lahte läbinud laevade hulk jääb alla vaid Taani väinades toimuvale (vt graafiline leht 2). Kui vaadata sama aasta reisilaevade liikumisteid, siis tuleb selgelt esile, et kaksiklinn Tallinn-Helsinki ja Stockholm-Turu on justkui Läänemere reisilaevanduse „lõpp-peatused“. Siin peitubki minu arvates Lahemaa ja Loksa suurim ruumipotentsiaal terve Läänemereregiooni kontekstis. Rahvuspark paikneb piirkondlikult olulise tuumala, kaksiklinn Tallinn-Helsinki, vahetus läheduses ning linnakärast tüdinenutele pakuks roheala meeldivat vaheldust. Lisaks on Lahemaa väga omanäoline keskkond, mille sarnast mujalt Euroopast naljalt ei leia.

⁴⁶ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 12

⁴⁷ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 13-14

⁴⁸ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 13-14

⁴⁹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 13-14

⁵⁰ „Faarvaater – laevatee“ (Eesti entsüklopeedia.

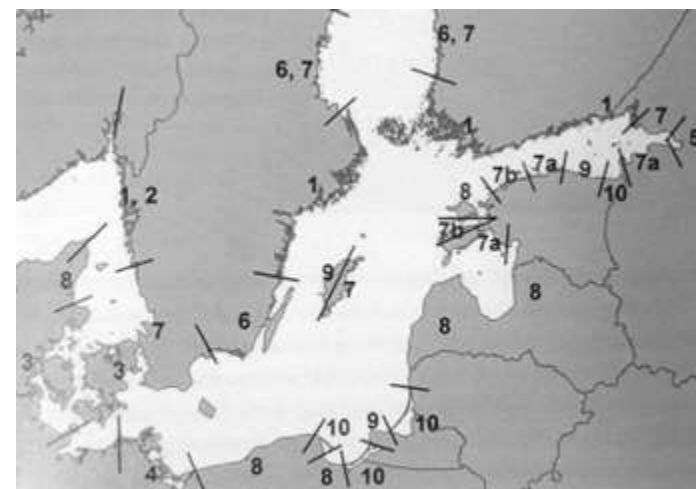
<http://entsyklopeedia.ee/artikkel/faarvaater> (vaadatud 17.I.2023)

„Randla ehituse, rannatüüpide mitmekesisuse ja arengu seisukohast kujutab Eesti rannik kogu Läänemere piires üht kõige unikaalsemat piirkonda.“⁵²

Nii on kirjutanud Orviku Eesti rannikust. Vaadates Läänemere rannikutüüpide mitmekesisust on selge, et igal piirkonnal on oma „nägu“ ja vastavalt sellele ka kujunemislugu. Lahemaa rannikule iseloomulik käänuline ülesehitus erineb kardinaalselt ca 80 km kaugusele jäävast Soome skäärannikust ning see omakorda Leedu ja Poola kuhjelistest liivarandadest. Piirkondlik omapära on just see, mis tundub suurt pilti vaadates oluline (vt joonis 23).



Joonis 22. Läänemereregiooni riigid⁵³



Joonis 23. Läänemere rannikutüüpide ja -alltüüpide leviku skeem⁵⁴

⁵¹ HELCOM AIS shipping density maps. HELCOM metadata catalogue.

<https://metadata.helcom.fi/geonetwork/srv/eng/catalog.search#/metadata/2558244b-0cea-46e9-8053-af6ef5d01853> (vaadatud 02.I.2023)

⁵² Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 90

⁵³ Baltic Sea Region. BSYP. <https://bsyp.eu/about/baltic-sea-region/> (vaadatud 11.IX.2023)

⁵⁴ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 93. (Joonisel on numbritega tähistatud piirkondlik rannikutüüp)



Joonis 24. Interreg Baltic Sea Region 2021-2027 programmi eesmärgid⁵⁵

3.1.3 Läänemereregioon projektides

2009. aastal loodi Euroopa Liidus Toomas Hendrik Ilvese ja Alexander Stubbi eestvedamisel **Euroopa Liidu Läänemere strateegia**, mis puudutab enam kui 80 miljonit inimest kaheksast liikmesriigist (Eesti, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Taani, Rootsi ja Soome).⁵⁶ Euroopa suuruselt teise makroregionaalse strateegia põhieesmärk on kaitsta Läänemerd, ühendada siinseid piirkondi ja suurendada üleüldist heaolu.⁵⁷ Tegevuskava on jaotatud 14-ks koostöövaldkonnaks, mille hulgas on teiste seas ka ruumiline planeerimine ja kultuur.⁵⁸ Näiteks laevandusvaldkonna üks eesmärkidest on uuendusliku ja keskkonnasõbraliku kaldainfrastruktuuri väljaarendamine, transpordivaldkonna esmaülesanne on rahvusvaheliste ühenduste parandamine ning ruumilise planeerimise üks peaesmärke on territoriaalse ühtekuuluvuse suurendamine.⁵⁹ Oluliseks peetakse kohaliku kultuuri ja identiteedi tugevdamist ning loomeettevõtluse edendamist.⁶⁰ On tähelepanuväärne, et üht piirkonda on käsitletud üleüldse mereruumist

lähtuvalt ning see on olnud eeskujuks Doonau, Aadria, Joonia ja Alpi piirkonna strateegiate loomisele.⁶¹

Läänemere strateegiast lähtuvalt on loodud omakorda hulk arenguprogramme ja visioonidokumente. Üheks selliseks on **Interreg Baltic Sea Region**, mille põhieesmärk on Läänemereregiooni piirideülese koostöövõrgustiku loomine (vt peatükk 3.2 LISA).⁶² Kokkuvõtvalt võib öelda, et tegemist on avatud „ajurüpnakuga“, kuhu oodatakse ideid piirkonna innovaatilisemaks, veekeskkonnasõbralikumaks, kliimaneutraalseks ja koostööaltiks muutmiseks (vt joonis 24). Ideestik kõlab „ümmarguselt“, ent selleks on eraldatud ligi 250 miljonit € Euroliidu ja veidi vähem kui 2 miljonit € Norra valitsuse rahasid. Programm on selge märk sellest, et otsitakse uusi ideid piiriüleste probleemide lahendamiseks.

Aastast 1992 tegeleb Läänemereregiooni ruumiliste ideede visioneerimisega ühendus **VASAB**.⁶³ Visiooni ideestik kattus suuresti minu poolt püstitatud hüpoteesidega, sestap olen peatükis 3.3 LISA välja toonud olulisemad eesmärgid. 13. detsembril 2022, selle töö kirjutamise ajal, toimus 88-s VASAB kohtumine, mille järgselt ilmus verivärsk Läänemereregiooni visioon 2040. Selle põhieesmärk on luua mitmekesine, uunedustele avatud piirkond, kus loodus ja inimene koeksisteerivad ning stimuleerivad teineteist.⁶⁴ Varasemates dokumentides on eraldi esile toodud, et mere ja maa interaktsioon peab olema läbimõeldud, st. mere- ja maismaa planeeringuid ei saa käsitleda eraldiseisvalt.⁶⁵ Rannikualad ja saared on olnud ühenduse loomisest alates üks põhilisi teemasid (vt joonis 25).

„[---] Sustainable development of coastal zones and islands is one of the six key themes for transnational spatial planning cooperation extending spatial planning also to off-shore side.“⁶⁶

⁵⁵ EU Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN. (2021). European Commission, lk 7.

⁵⁶ Euroopa Liidu Läänemere Strateegia. (2021). Välisministeerium. <https://vm.ee/rahvusvaheline-suhtlus-uleilmne-estlus/eesti-euroopa-liidus/euroopa-liidu-laanimere-strateegia#viited> (vaadatud 04.1.2023)

⁵⁷ EU Strategy for the Baltic Sea Region, European Commission, https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/macro-regional-strategies/baltic-sea_en (vaadatud 04.1.2023)

⁵⁸ Euroopa Liidu Läänemere Strateegia. (2021)... (vaadatud 04.1.2023)

⁵⁹ EU Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN... (2021), lk 18.

⁶⁰ EU Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN. (2021), lk 18.

⁶¹ Euroopa Liidu Läänemere Strateegia. (2021)... (vaadatud: 04.1.2023)

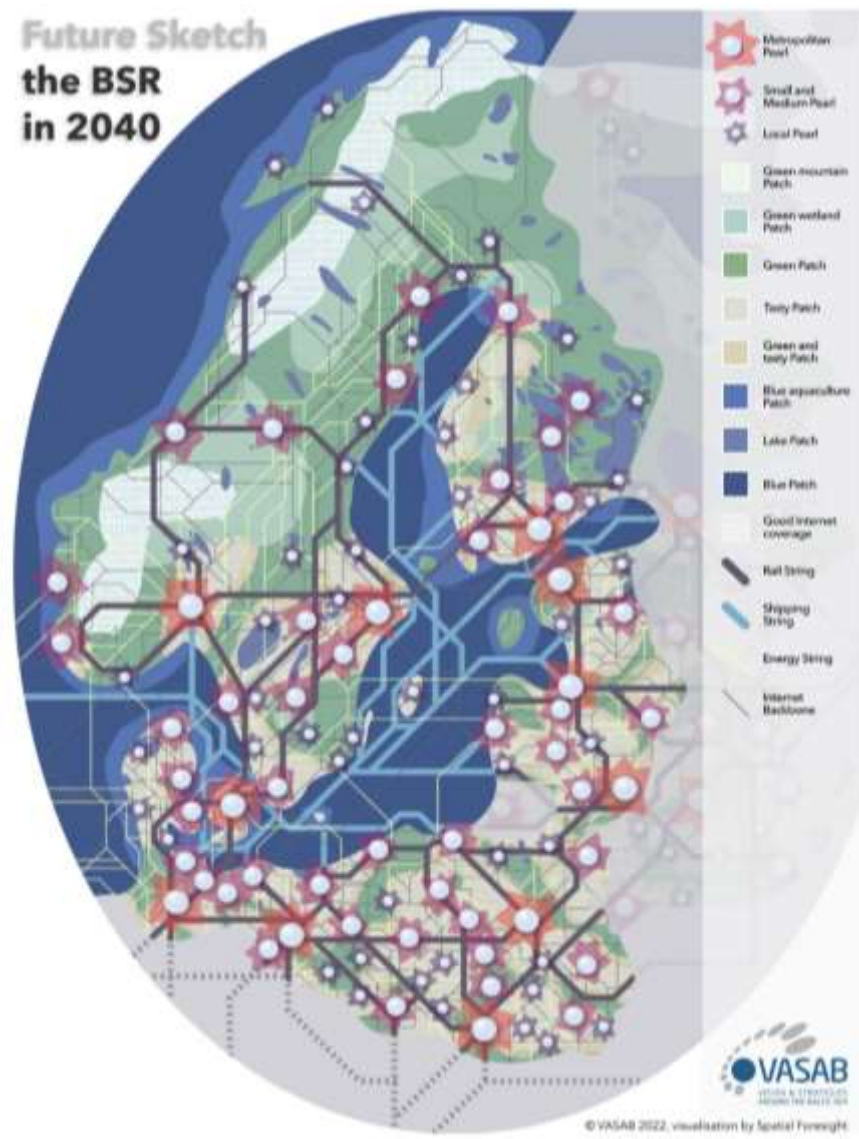
⁶² Interreg Baltic Sea Region. (2021). <https://interreg-baltic.eu/about/> (vaadatud: 04.1.2023)

⁶³ VASAB - Vision & strategies around the Baltic sea.

⁶⁴ VASAB Vision for the Territorial Development of the Baltic Sea Region in 2040. (2022). VASAB, lk 3.

⁶⁵ Maritime Spatial planning. (2018). VASAB. <https://vasab.org/theme-posts/maritimespatial-planning/> (vaadatud: 09.1.2023)

⁶⁶ Maritime Spatial planning. (2018)... (vaadatud: 09.1.2023)



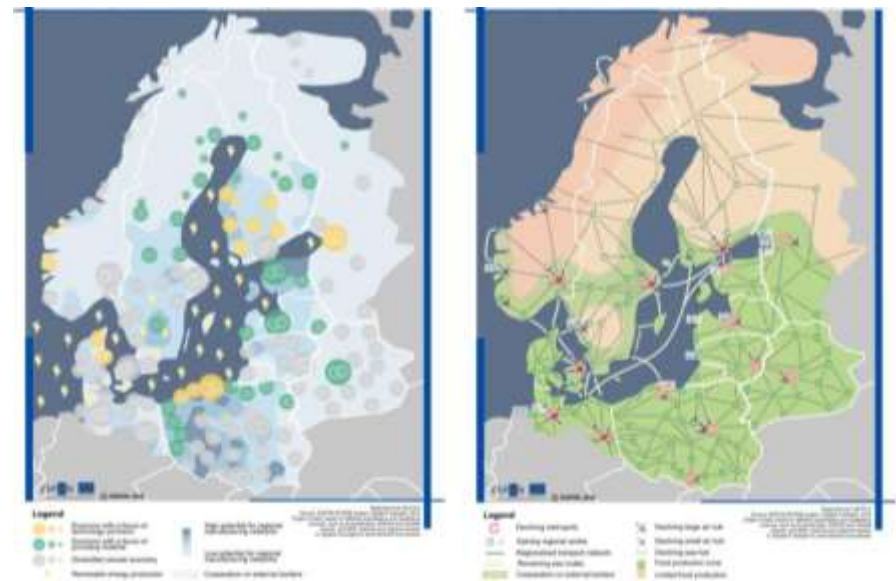
Joonis 25. VASAB Läänemereregiooni visiooni eskiis aastaks 2040⁶⁷

2022 aasta oli välispoliitiliselt murranguline. Seoses sellega otsustati Vene Föderatsioon sõjalise agressiooni läbiviimise eest Ukrainas, ning Valgevene sellele kaasaaitamises, VASAB komiteest välja arvata.⁶⁸ Varasemalt ülesehitatud ühtne ruumikäsitus „lendas kildudeks“ ning Soome-Lahe idaossa tekkis veelgi tugevam tinglik „sein“. Loksa ja Lahemaa on sellele seinale aga väga lähedal.

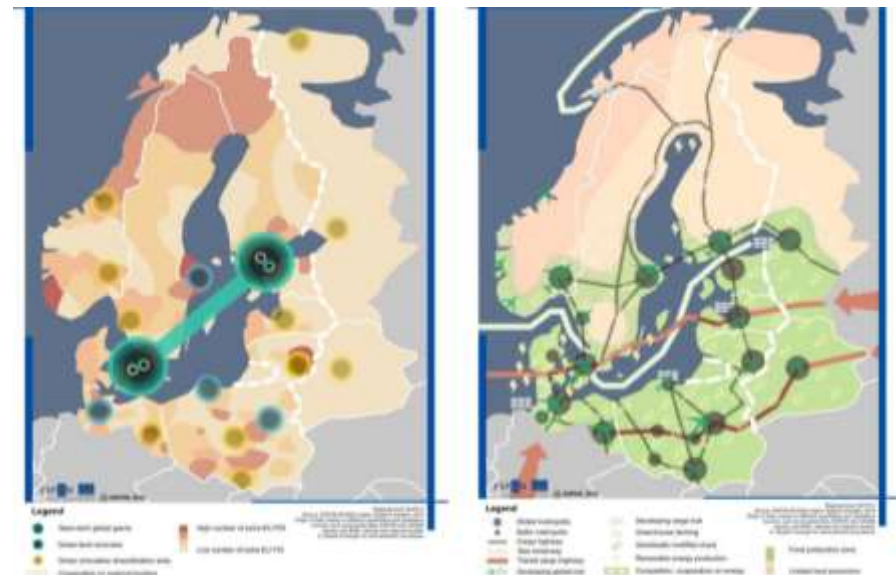
⁶⁷ EU Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN... (2021), lk 7.

⁶⁸ VASAB Vision for the Territorial..., lk 3.

⁶⁹ Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region BT 2050. (2019). Main report. ESPON, lk 35.



Joonis 26. EPSON stsenaariumid 2050. Detsentraliseerunud majanduskeskused (vasakul), Regionaalkeskused ja transport (paremal)⁶⁹



Joonis 27. EPSON stsenaariumid 2050. Rohetehnoloogia hiiud ja globaalselt atraktiivsed keskused (vasakul), Linnakeskused, transport ja ühendused (paremal)⁷⁰

Visioone ja stsenaariume on Euroopas palju ning kõigil neil peatuda ei jõua, ent ESPON-i Läänemereregiooni stsenaariumides aastaks 2050 on ühe võimalusena läbi mängitud olukord, kus nii mõnegi Euroopa metropoli majanduskasv, sh Helsinki ja Tallinna oma, pigem kahaneb, kuna raha käib kaasas tööstusega ning see liigub keskustest välja.⁷¹ Sellele vaatamata on

⁷⁰ Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region..., lk 42.

⁷¹ Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region..., lk 35.

Tallinn-Helsinki piirkonda kujutatud jätkuvalt olulise Läänemereregiooni sõlmpunktina (vt joonis 26).

Teise stsenaariumi kohaselt prognoositakse, et mitmed Euroopa keskused muutuvad hoopis areneva majandusega rohetehnoloogia keskusteks, mis eeldab kõrgtehnoloogilise innovatsiooni ja teadmistepõhise majanduse olemasolu piirkonnas. Sellisteks keskusteks nii Läänemereregioonis aga ka globaalselt arvatakse 2050-ks aastaks saavat Kopenhaagen-Malmö ning Helsinki-Tallinn (vt joonis 27).⁷²

Joonis 28. Europak föderatsiooni kontseptsioon⁷³



Eraldi on visioonides esile tõstetud Läänemereregiooni omanäoliste paikade paljusust. See on tugevus, millele on osalt üles ehitatud ka kogu piirkonna turundusstrateegia. Hea ligipäätavus soodustab turismisektori „õitsengut“, mis on kõigi oma võimaluste ja ohtudega, maailma üks kiiremini arenev majandusharu. 2014-2017 oli Euroregioni saabuvate turistide arvu kasv ligi 14 %, 2017. aastal külastas piirkonda ümmarguselt 225 miljonit üleöö peatuvat külalist.⁷⁴ Turism on muu hulgas ka Euroopa maapiirkondade majanduse üks esikvaldkondi, moodustades ligi 10% kogu Euroopa majanduse kogutoodangust, andes tööd enam kui 20 miljonile inimesele.⁷⁵ Seetõttu ei räägita enam lihtsalt turismist vaid jätkusuutlikust turismist, mis arvestab võimalike kasutuskoormusest tingitud ohtude ja keskkonnohioiga üldisemalt.

„Can't wait to explore the Baltic Sea coast and its hinterland?“⁷⁶

Euroopas on säästva turismi eestvedaja EUROPARC föderatsioon, mille üks eesmärk on välja arendada siinsete loodus- ja kultuuripärandi kaitsealade võrgustik (vt joonis 28).⁷⁷ Kaitsealuste maastikuparkide põhiülesanne on majanduse, keskkonna, kohaliku kogukonna ja kultuuripärandi ühtne ning jätkusuutlik käsitamine.⁷⁸ Lahemaale omistati aastal 2019 viieks aastaks EUROPARC rahvusvahelise säästva turismi sertifikaat.⁷⁹ Sellega tõusis meie esimene rahvuspark Euroopa kontekstis teiste seas esile. See on meie võimalus piirkond veelgi elavamalt, samas keskkonnateadlikult, käima tõmmata.

Graafiline leht 2. Läänemereregiooni ruumianalüüsi joonised (autori joonised)⁸⁰ →

⁷² Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region..., lk 42.

⁷³ Nature Regional Landscape Parks. (2020). Europarc federation. http://www.europarc.org/wp-content/uploads/2020/11/Policy-Paper_NRLPs.pdf (vaadatud 13.1.2023)

⁷⁴ Sustainable tourism cooperation in the Baltic Sea region (vaadatud 12.1.2023)

⁷⁵ Sustainable tourism. (2023). Europarc federation. <https://www.europarc.org/sustainable-tourism/> (vaadatud 13.1.2023)

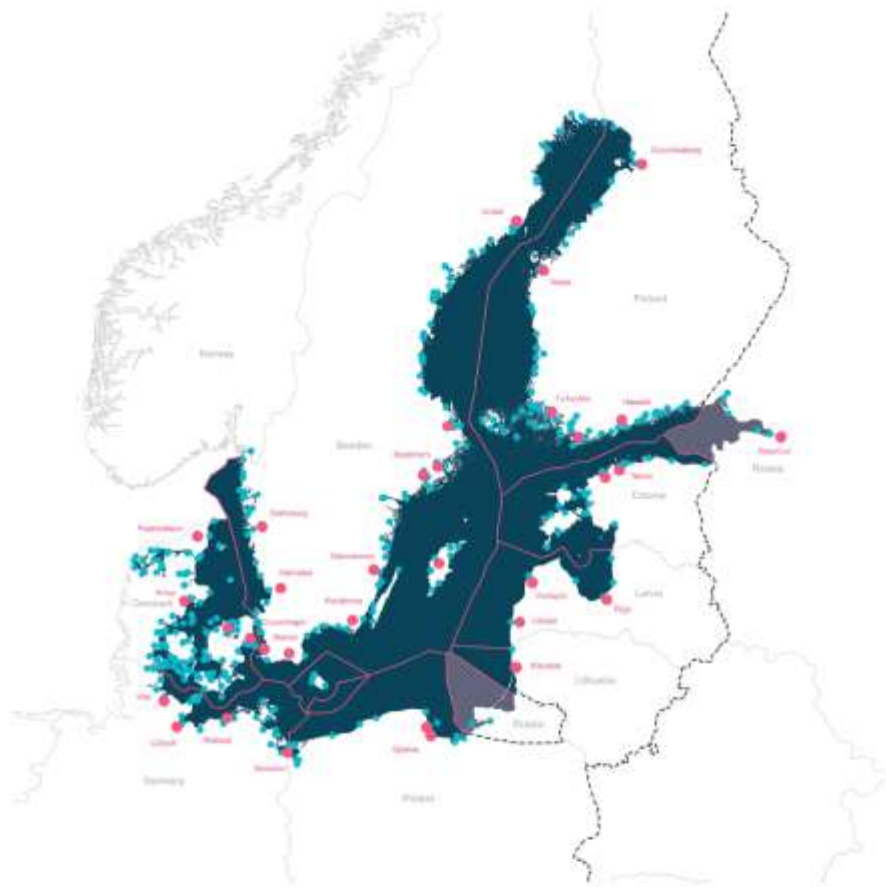
⁷⁶ Sustainable tourism cooperation in the Baltic Sea region. Baltisc Sea Tourism Center. <https://bstc.eu/> (vaadatud 12.1.2023)

⁷⁷ Europarc federation. (2023). <https://www.europarc.org/about-us/> (vaadatud 13.1.2023)

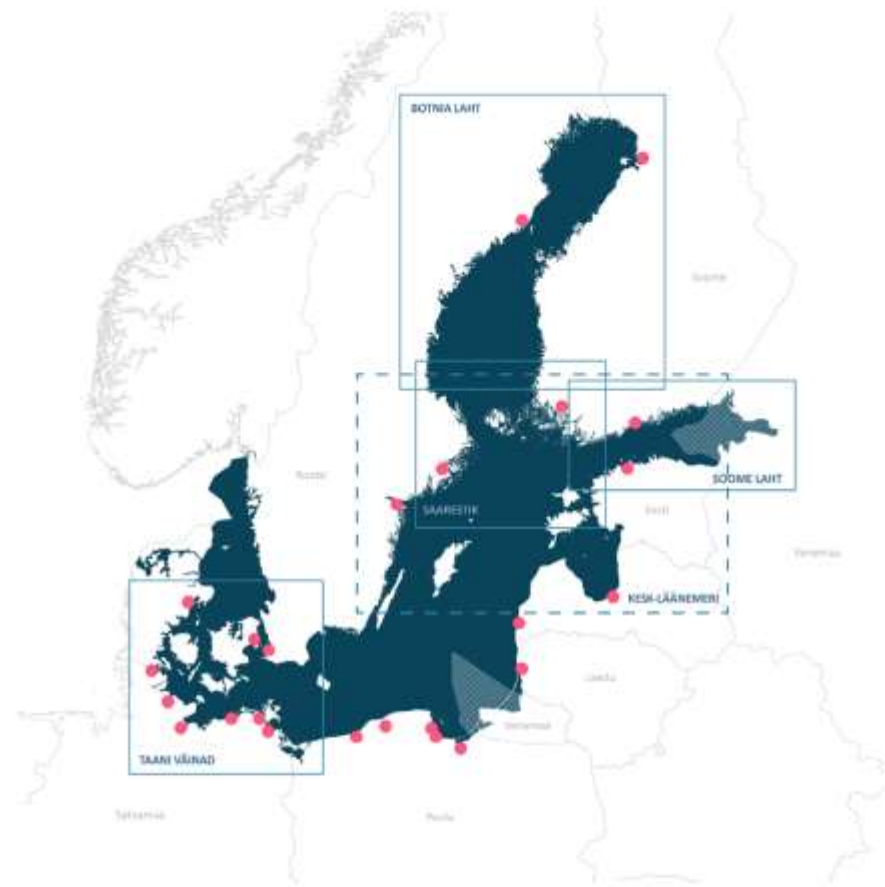
⁷⁸ Nature Regional Landscape Parks... (vaadatud 13.1.2023)

⁷⁹ Lahemaa rahvuspark saab EUROPARC sertifikaadi. (2019). Sõnumitooja, <https://sonumitooja.ee/la%C2%ADhe%C2%ADmaa-rah%C2%ADvus%C2%ADpark-saab-eu%C2%ADro%C2%ADparc-ser%C2%ADti%C2%ADfi%C2%ADkaa%C2%ADdi/> (vaadatud 13.1.2023)

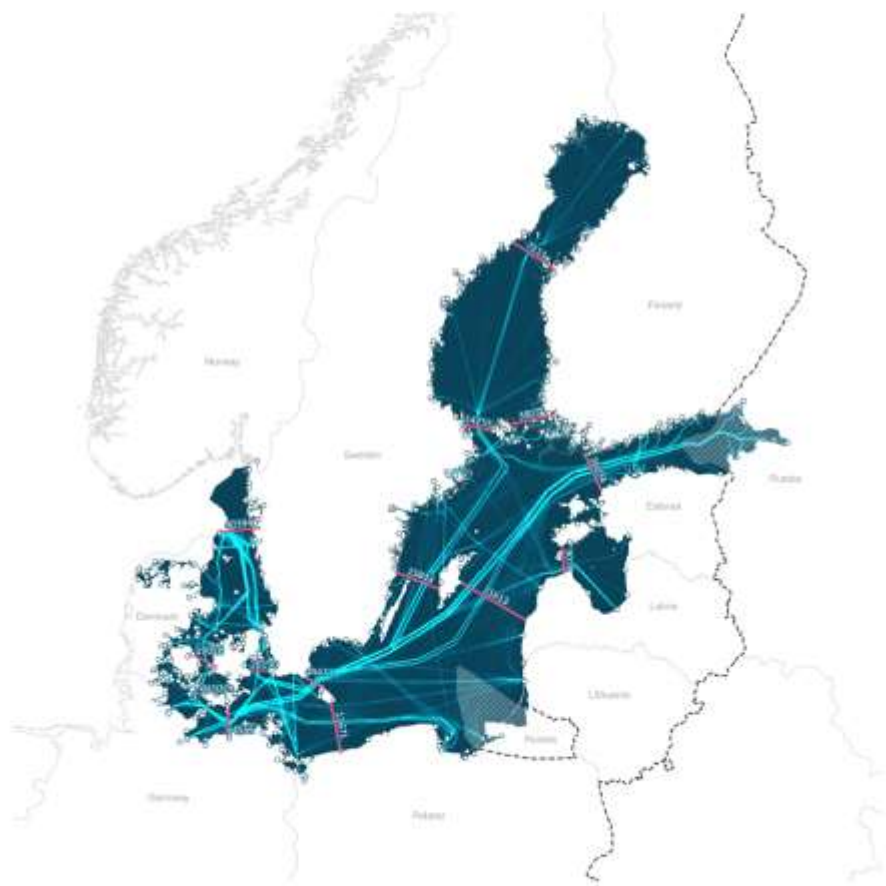
⁸⁰ Jooniste infokihide allikad on välja toodud kasutatud kirjanduse peatükis.



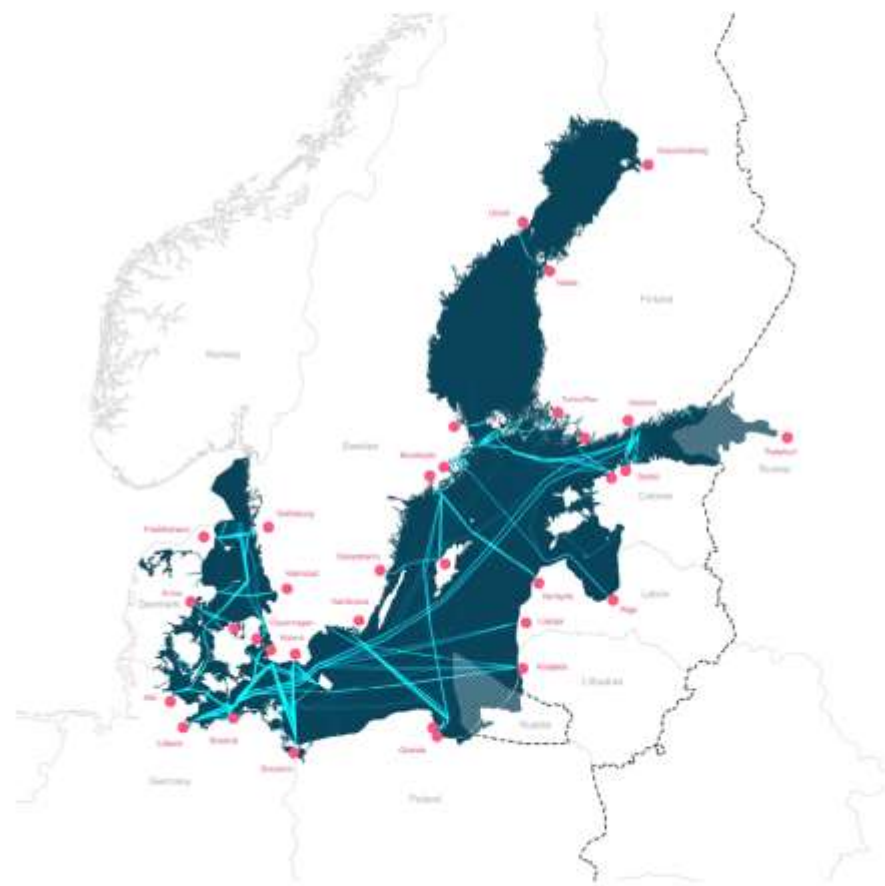
Läänemereregiooni piirid, olulised rannikulinnad, sadamad (autori joonis)



Läänemereregiooni piirkonnad (autori joonis)

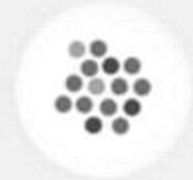


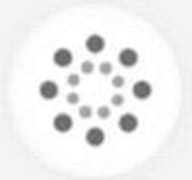


Läänemereregiooni kõikide laevade liikumissagedus 2020 (autori joonis)



Läänemereregiooni reisilaevade liikumissagedus 2020 (autori joonis)

3.2 | LISA – Interreg Baltic Sea Region 2021-2027 programmi eesmärkide lühikokkuvõte⁸¹

PRIORITEEDID	 INNOVATIIVNE ÜHISKOND	 „VEESTIKUTARK“ (WATER-SMART) ÜHISKOND	 KLIIMANEUTRAALNE ÜHISKOND	 KOOSTÖÖL PÕHINEV JUHTIMINE
Eesmärk 1	Paindlik kogukond ja majanduskeskkond	Jätkusuutlik veekeskkond	Ringmajandus	Projektiplatvormid
	Eesmärk ühtse kogukonna ja kriisidele vastupidava majanduskeskkonna loomine	Eesmärk Läänemere veekeskkonna seisundi parandamine ja jätkusuutlikumaks muutmine.	Materjalide taaskasutus, vee, energia, transpordi ja maakasutuse tervikkäsitlus.	Euroopa poolt rahastatud projektide elluviimise toetamine Läänemereregioonis
Eesmärk 2	Inimestega arvestav avalik sektor	„Sinimajandus“ (Blue economy)	Energiaringlus	Makroregionaalne juhtimine
	Eesmärk luua vähem bürokraatlik ja ühiskonna vajadustega arvestav teeninduskeskkond.	Eesmärk säästev ja kõikiarvestav merekasutus, sealhulgas veekultuuri, veelise biotehnoloogia, laevanduse, kalanduse, ranna- ja mereturismi arendamine.	Eesmärk emissioonide vähendamine, energiatõhusate lahenduste väljatöötamine, roheenergia ja kohalike resursside kasutamine	Läänemereregioonis piirideüleste poliitikate elluviimine
Eesmärk 3			Tark „roheline“ transport Üleminek hästiorganiseeritud piirideülesele ja keskkonnasäästlikule transpordisüsteemile	

⁸¹ Interreg Baltic Sea Region. (2021). <https://interreg-baltic.eu/about/> (vaadatud 04.I.2023)

3.3 | LISA – VASAB Läänemereregiooni visioon 2040⁸²

Teemavaldkond	Eesmärgid
PEARLS – KESKUSED	Erinevates suurustes aktiivsed keskusalad.
Ankrupunktid, kus on koondunud inimesed ja ideed ning mis suunab piirkondlikku arengut	Keskused ehk „pärlid“ ⁸³ jagunevad maalisteks, väikese ja keskmise suurusega keskusteks ning metropolideks ja suurlinnadeks. Eesmärk on, et mistahes suurusega keskused pakuksid senisest kvaliteetsemat elukeskkonda, oleksid hästi võrgustunud ning arendaksid tugevusi ja potentsiaale priikondlikest eripäradest lähtuvalt.

- Kohalikud keskused on enamasti, kui põllumajandustootmine, turism, rekreatsioon, loodus, ettevõtetus, tööstus ja innovatsioon. Neil on kohaspetsiifiliselt unikaalne väärtus. **Oluline on kohaliku kogukonna juhtroll piirkondade arendamisel ning traditsiooniliselt väljakujunenud tegevustiku toetamine.**
- Linna ja maakeskused toetavad teineteist, üks sõltub teisest ja vastupidi. Väikeasulate ja metropolide vaheline koostöö võimaldab pakkuda häid ühendusi ja teenuseid, töökohti, haridusasutusi ja tervishoiuteenust, ent samas pakkuda soodsaid elamispingu.
- Maakeskustes on eeldused kõrgeks sotsiaalseks ja kultuuriliseks läbikäimiseks, kuna nad on väiksemad. **Maakeskused pakuvad harmooniliselt kvaliteetset elukeskkonda, kus loodus ja asustus on tasakaalus.**
- Väikese ja keskmise suurusega linnades on oluline digitaalne ühendatus teiste linnadega. See viib elukorralduslike muutusteni. Kohalik kontoritöö vormel ja traditsiooniline tootmisruum on muutumas.
- Läänemeremaade metropolid ja suurlinnad on teineteisele piisavalt lähedal, et tekiks ühtne tegevusruum näiteks tööjõu või kultuuri valdkonnas. **Oluline on tugevdada suurlinnade klastreid nagu näiteks Helsinki-Tallinn jt.**
- **Võrgustike loomisel on oluline pakkuda tasakaalukat elukeskkonda. Metropolide ja rohealade vaheliste ühenduste loomisel ei ole esimesed vaid äralõigatud linnakeskkonnad vaid tasakaalustatud eluruumid, kus linlane pääseb lihtsa vaevaga looduslikele rekreatiivaladele ja vastupidi.**

STRINGS – ÜHENDUSED	Hästitoimivad ühendused inimeste ja kohtade vahel.
Füüsilised ja virtuaalsed ühendused ning energiovõrgustik Läänemereregioonis	Ühendused jagunevad piirkondlikeks ja rahvusvahelisteks, merelisteks, füüsilisteks, virtuaalseteks ning energeetilisteks. Eesmärk on, et nii füüsiliselt kui virtuaalselt oleksid inimesed, hüved ja teadmised ühendatud. Oluline on siduda Läänemereregioon muu maailmaga aga ka mistahes suurusega keskusalad omavahel piirkonnasiseselt. Energiatootmine on süsinikneutraalne ning piirkonnasiseselt ühtselt välja arendatud.

- Mobiilsus on erinevate keskuste ja transpordiliikide vahel paremini koordineeritud. Oluline on Individuaaltranspordi vähendamine ning keskkonnasäästlikumate hästitoimivate ühistranspordilahenduste väljatöötamine. Üks võimalus on privaatsete ja avalike transpordiliikide vaheline koostöö, näiteks autojagamisplatvorm jmt.
- **Meretransport on kujunenud keskkonnasäästlikumaks alternatiiviks lennuliiklusele** ennekõike lühikestel vahemaadel, kus viimane on ebaefektiivne, ent sildade ja tunnelite rajamine liiga kallis. Tuuleenergia kasutamine, **vabaajaveetmisel paaditurism ja purjetamine on võimalused keskkonnasäästlikumaks liikumiseks.**
- Transpordiliikide- ja piirideülene võrgustik ja piletisüsteem. **Lühimaa meretranspordi ülilitamine transpordisüsteemi.**
- Lühimaa meretranspordi arendamisel on eesmärk luua väikese ja keskmise suurusega sadamate võrgustik (SMSPs), kuna nad on keskkonnasäästlikumad ja odavamad kui suured sadamad. Väiksemate sadamate võrgustik toetaks suurte sadamate tööd.

- **Keskkonnasäästlikema laevanduse arendamine** - autonoomsete laevade kasutuselevõtmine mereohutuse suurendamiseks..
- Võrgustikupõhised virtuaalühendused – pigem kasutajate kui hoonete digitaalne ühendamine. Virtuaalühendustega on võimalik vältida ebavajalikku füüsilist transporti.
- Lisaks traditsioonilistele roheenergiaallikatele arendada ka veepealseid taastuvenergiaühendusi.
- „Demokraatlik energiatööstus“ – Tootja ja tarbija on koostöös, iga majapidamine või majandusüksus saab toota ka iseseisvalt energiat, müüa seda võrku ja vastupidi.

PATCHES – ALAD	Vastupidavad ökosüsteemid ning unikaalsed maa ja merealad.
Geograafilised rohe- ja sinialad, kus loodusressursid ja inimtegevus on tasakaalus	Alad jagunevad mere- ja maa-aladeks ning põllumajandusaladeks. Eesmärk saavutada suur bioloogiline mitmekesisus, terve ja jätkusuutlik ökosüsteemide ja kultuuride võrgustik ning üleüldine turvaline elukeskkond.

- Läänemereregiooni erinevate alade ja kvaliteetse elukeskkonna tugevdamine ja turundamine rahvusvaheliselt. Koostöö UNESCO-ga.
- Kultuuripärandi kaardistamine Läänemereregioonis ning **jätkusuutliku sini- ja roheturismi ning rekreatsiooni edendamine.**
- **„Läänemere majakad“ – Erinevate tuumalade klastreid moodustamine, mis oleksid tuntud ka globaalselt.**
- **Rannikualad ja arhipelaagid mängivad olulist rolli piirkonna loodus ja kultuuripärandi edasikandmisel. Need on olulised kohad, kus inimasustus ja majandustegevus toimib kooskõlas loodus-, kultuuri- ja rekreatsiooniruumiga. Oluline on rannikualade ja arhipelaagide toetamine, et need unikaalsed kooslused säiliks ja areneks edasi.**
- Unikaalsed alad on mäestikud, rannikualad, saared, järved, asustused, märgalad, piiritsoonid, metsamassivid jmt. Oluline on nende alade piirideülene käsitlus, eriti Läänemereregiooni seiselt.
- Oluline on säilitada ja tugevdada rohekoridore ja -vööndeid, kuna need on mitmekesise ökosüsteemiga, tehiskeskonda tasakaalustavad „piirkonna kopsud“. Oluline on väiksemate biotoopide võrgustike loomine.
- Läänemereregiooni erinevatel rohealadel (näiteks Natura 2000 aladel) aset leidev demograafiline rahvastiku vähenemine aitab kaasa looduskeskkonna säilimisele. **Neis piirkondades on võimalus muuta looduslik mitmekesisus majanduslikuks väljundiks.**
- **Üks eesmärk on luua Läänemereregiooni rohevõrgustike kontseptsioon, kus rohealad on seotud keskusalade ja ühenduste võrgustikega.**
- **Kultuuriväärtuslike piirkondade võrgustik – Erinevate rikka kultuuripärandi ja looduskeskkonnaga piirkondade ühendamine turismi ja rekreatsioonivõrgustikeks. Erinevate teemapiirkondade loomine.**
- Oluline on välja töötada uusi ja innovatiivseid põllumajandusvõimalusi, näiteks kohalikud kasvuhooned, mis kasutavad taastuvenergiat või vesikultuuride arendamine.
- Põllumajandusalad ei ohusta looduslike maa- ja veealadeid vaid moodustavad pigem ühtse koostoimiva võrgustiku. Näidisevõimalus on luua Läänemere ökokülade ja köökide kontseptsioon, kus tarbitakse rohkem kohalikke saadusi. Oluline on kohaliku toidutootmise soodustamine ning toetamine.

SYSTEMS – PLANEERINGUD	Ühtne maa- ja merealade planeerimise süsteem.
Maa- ja merealade planeeringud ja võrgustikud, ülesanded õigused ja vastutus	Luuu rahvusvaheliselt koordineeritud piiride- ja valdkondadeülene mere- ja maa-alade planeerimise süsteem. Olla pioneeriks mere- ja maaruumi ühtsel planeerimisel tagamaks vastupidav ja turvaline keskkond.

- Mere- ja maa-alade ühtsel planeerimisel on otstarbekas jagada piirkond sektoriteks. See võimaldab piirkondi kogukonnast ja kohalikest eripäradest lähtuvalt täpsemini planeerida.
- Eesmärk on luua piirideülene ühtne planeeringute infoplatvorm, mis on kõigile liikmesriikidele kättesaadav. Oluline on riikidevaheline koostöö, sealhulgas ka ülemereline.

⁸² VASAB Vision for the territorial...

⁸³ VASAB Läänemereregiooni visioonidokumentis nimetatakse erineva suurusega keskusi pärliteks.

3.4 **VISIOON I** | Tallinn-Helsinki-Lahemaa klaster on kõrgelt hinnatud mitmekülgse ruumiprogrammiga tuumala Läänemereregioonis

LÄHTEKOHT:

Eesti on olnud ajalooliselt St. Peterburg-Taani suunalise mereteede ääres ning oluline kaubandussihtkoht piirkonnas. Täna on lisaks traditsioonilisele merendusele muutunud merekasutus oluliselt aktiivsemaks, juurde on tekkinud palju uusi valdkondi nagu enregiitootmine, turism, keskkonnakaitse, rekreatsioon jm. Kõige selle tasakaalustamiseks on hakatud üha enam rõhku pöörama mere- ja maa-alade ühtsele planeerimisele, kus mereruum ei lõppe piltlikult öeldes rannajoonel, ammugi siis mitte maaruum.

Tallinn-Helsinki kaksiklinna peetakse Läänemereregiooni üheks olulisimaks tulevikukeskuseks ning globaalselt atraktiivseks piirkonnaks. Tuleviku Euroopa ei ole pelgalt kapitalistlik masinavärk vaid koht, kus majands, keskkonnakorraldus ja kultuur on tasakaalus. Läänemereregiooni eriilmeliste paikade paljusus ning kultuuriline mitmekesisus on väärtused mida soovitakse hoida. Ka kõige pisem Põhja-Soome küla on oluline, vahest olulisemgi kui mõni keskpärane linnakeskus. Kohaliku kultuuri edendamist, hoitud ruumi ja piirideülest koostööd peetakse Läänemereregiooni tulevikuks.

Lahemaa on meie „pärl“ ning peidab endas potentsiaali areneda ainulaadseks ja omanäoliseks rohetuumalaks kogu regioonis. Rikas kultuurilugu, hajaasustus ning ürgne loodusmaastik on justkui vähendatud põlis-Eesti mudel, mida mujal Euroopas ei kohta.

EESMÄRGID:

Soome laht on kohaliku kultuuri väärtustav ja välituristidele atraktiivne piirkond Läänemereregioonis (vt joonis 28). Eesmärk on edendada Soome lahe piirkonda

laiemalt, arendada siinseid ruumipotentsiaale ning kohalike kogukondade vahelisi võrgustikke.

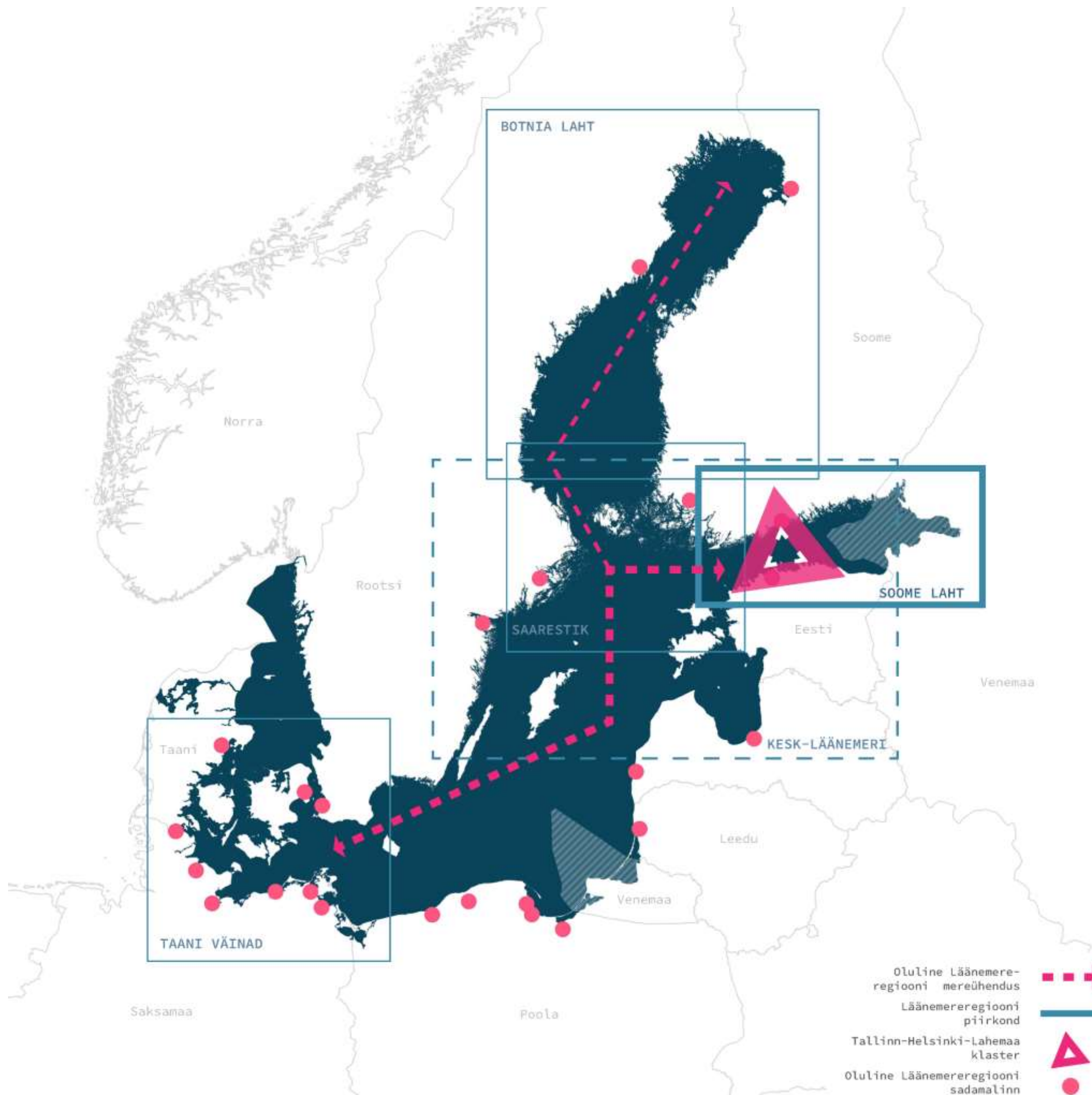
Tallinn-Helsinki-Lahemaa klaster. Tallinn-Helsinki kaksiklinna kontseptsiooniga liidetakse Lahemaa rahvuspark. Kaksiklinna kõrvale tekib linnakeskkonda tasakaalustav rohetuumala, mis muudab kogu piirkonna mitmekesisemaks, paraneb üleüldine elukvaliteet ning regionaalurismi seisukohast muutub sihtkoht atraktiivsemaks. Piirideülene koondklaster aitab kohalikke probleeme efektiivsemalt käsitleda ning siinseid ruumipotentsiaale paremini ära kasutada.

Lahemaa on Läänemereregiooni kõrgelt hinnatud ja atraktiivne rohetuumala. Eesmärk on Lahemaa mere- ja maaruumi ühtne käsitlus, mis muudab rahvuspargi lisaks maisele ka atraktiivseks meretusismi sihtkohaks.

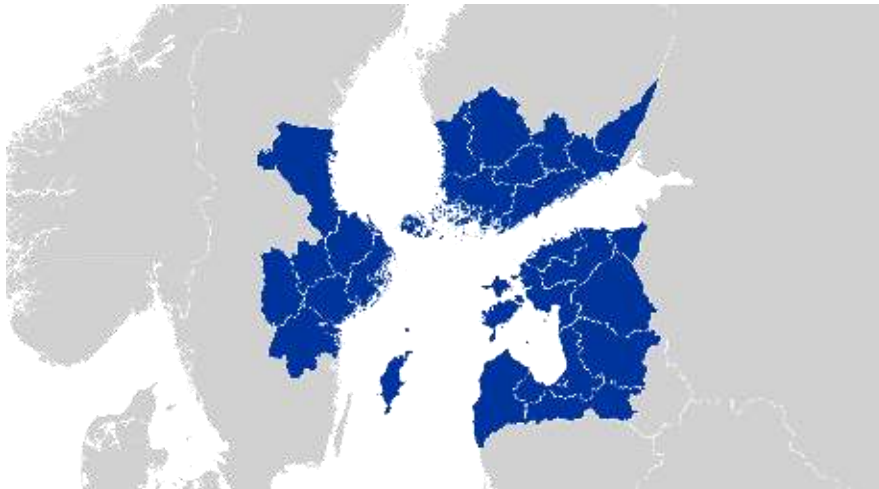
VÕIMALUSED:

- Tallinn-Helsinki-Lahemaa klatri töögrupi moodustamine ja tuumalade vahelise koostöö algatamine.
- Tallinn-Helsinki-Lahemaa klatri strateegia ja üldiste põhimõtete väljatöötamine.
- Koostöö erinevate Läänemereregioonis tegutsevate ühendustega, sealhulgas idee ühildamine eelpoolkäsitatud visioondokumentidega.
- Lahemaa rahvuspargi mere- ja maaruumiülese jätkusuutliku turismi- ja turundussstrateegia väljatöötamine.
- Lahemaa senisest tugevam *bränding*.

Joonis 29. VISIOON I (autori joonis) →



3.5 | FOOKUSALA KESK-LÄÄNEMERE PIIRKONNA KONTEKSTIS



Joonis 30. Kesk-Läänemere programmi piirkond⁸⁴



Joonis 31. Stockholm-Turu klatri transpordiühenduste skeem⁸⁵

3.5.1 Kesk-Läänemere ruumiline kontekst

Teadaolevalt said eestlaste kaubandussidemed ülemerenaabritega alguse enam kui 1000 a eKr, ega raugenud isegi Hansaliidu aegadel (14-17 saj).⁸⁶ 17. sajandi keskpaigast oli Kesk-Läänemeri justkui Rootsi kuningriigi sisemeri ning hiljem Vene keisririigi valdustes, ent oluline muutus leidis eestlaste jaoks aset 20. sajandil, mil nõukogude okupatsioon lõikas

aastasadade pikkuse ülemerekultuuri nagu noaga läbi. Jääb vaid üle küsida, milline on hetkeolukord täna ja kas „homne“ võiks olla ärksam?

Kesk-Läänemere piirkonna moodustavad Eesti, Soome, Rootsi ning Läti mere- ja maa-alad (vt joonis 30). Venemaa on mängust väljas, ent omab meretranspordi sihtkohana jätkuvalt olulist rolli.⁸⁷ Linnalisteks tuumaladeks on Tallinn, Helsinki, Stockholm ja Turu ning vähemal määral ka Riia. Keskuslinnade ümber on kujunenud ulatuslikud linnaregioonid, mis dikteerivad suuresti piirkondlikku arengut.

Kesk-Läänemere geomorfoloogilisest eripärast tulenevalt võiks lisaks linnakeskustele välja tuua ka **looduslikud tuumalad** (vt joonis 32). Sarnaselt linnalistele, moodustuvad ka nende ümber ulatuslikud mõjuruumid. Kesk-Läänemere tuntuimad looduslikku päritolu tuumalad on Stockholmi arhipelaag, Ahvenamaa, oma 6700 saare ja Turu saarestik, mida peetakse maailma üheks suurimaks. Need on alad, kus mereruum on olnud vaat et olulisemgi kui maa ning merekultuur tänaseni sealse igapäevaelu lahutamatu osa. Olgugi, et pea terve Kesk-Läänemere rannik on kaetud osalt mereliste ja osalt maaliste rohealadega on Eesti põhjarannikul esiletõstmist vääriv vaid üks, Lahemaa rahvuspark. Tea, kas põhjuseks on „raudne eesriie“ või midagi muud, ent võrreldes naaberriikide loodustuumaladega mõjub Lahemaa ruumikorraldus pisut stagneerunud. Igaüks nokitseb omaette, suurem pilt näib puuduvat.

Linnalised ja looduslikud tuumalad on sageli omavahel seotud ning moodustavad ulatuslikke ühisklastreid. Kesk-Läänemere piirkonnas on olulisemateks Stockholm-Ahvenamaa-Turu ja kaksiklinn Tallinn-Helsinki. Esimene neist hõlmab Stockholmi ja Turu linnaregioone ning nende vahele jäävad loodusalsid, Stockholmi ja Turu saarestikku ning Ahvenamaad. Piirkond on ruumiliselt läbipõimunud, kahe riigi vahele on loodud ühtne ja hästitoimiv transpordivõrgustik ning loodus- ja linnaalad moodustavad vaheldusrikka ruumi (vt joonis 31). See on hea näide hästitoimivast piirideülesest meri-maa ruumikäsitlusest.

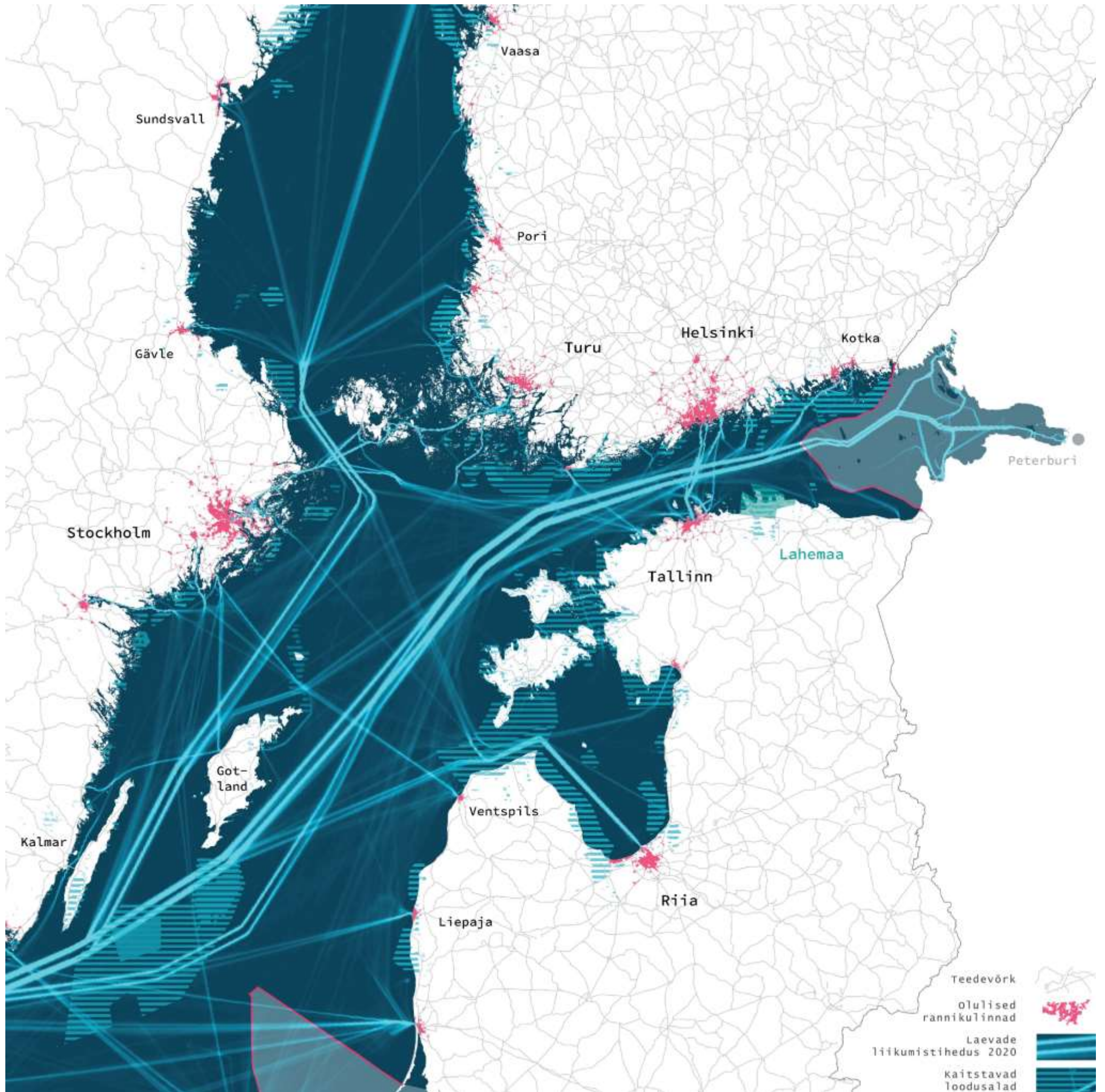
Joonis 32. Kesk-Läänemere piirkonna ruumialalüüs (autori joonis) →

⁸⁴ Programm area. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/programme-area/> (vaadatud 19.1.2023)

⁸⁵ Archipelago route map. (2013). Strax communication. https://www.alandstrafiken.ax/sites/www.alandstrafiken.ax/files/skargardsguiden_72.pdf (Vaadatud: 18.1.2023)

⁸⁶ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 6-7

⁸⁷ Central Baltic Programme 2014-2020 project database. Interreg Central Baltic. <http://database.centralbaltic.eu/> (Vaadatud: 17.1.2023)





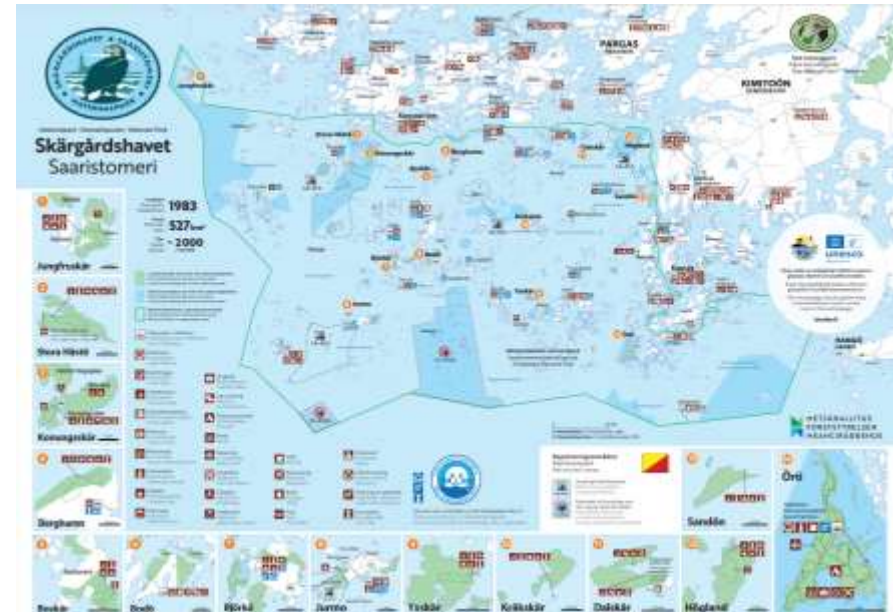
Joonis 33. Turu saarestiku rõngastee skeem 2023⁸⁸

Tallinna ja Helsinki vahel on samuti tugev koostöö ning hea transpordiühendus, ent kaks linnatsooni võivad rahvusvahelise turismi seisukohast jääda üheülbaliseks. Ruumiline mitmekesisus, st linna-, maa- ja loodusalade sidusus on täna Euroopa ruumipoliitika ühed olulisimad märksõnad.

Järgnevalt näiteid hästitoimivatest Kesk-Läänemere piirkonna meri-maa ruumidest. Turu piirkond Soomes on tuntud oma lugematu arvu saarte poolest, mis nagu varasemalt mainitud, moodustab suurima saarestiku maailmas. Selleks, et piirkond saaks täisväärtuslikult toimida on välja töötatud saarestiku rõngastee kontseptsioon (vt joonis 33).⁸⁹ Läbi arhipelaagi on loodud nõ katkematu ringjas tee, mis viib saarelt saarele ning teeb kogu alale piltlikult öeldes ringi peale. Maised ühendused on üle vee jätkatud sildade või erinevat tüüpi parvlaevade, sealhulgas kaabelpraamidega, ning saarte vahele on loodud ulatuslik veeteede võrgustik. Piirkonnas ringi liikudes ja tuhandeid veesõidukeid silmates võib jäädagi arusaamatuks, kumb on sealkandis olulisem, kas maa- või mereruum.

⁸⁸ Saaristo opas 2023. <https://www.rengastie.fi/> (Vaadatud: 18.1.2023)

⁸⁹ Archipelago National Park. (2023). Nationalparks.fi, <https://www.nationalparks.fi/archipelagonp> (Vaadatud: 18.1.2023)



Joonis 34. „Saaristomeri“ Rahvusparki kaart⁹⁰

Turu saarestikust lõunasse jääb 1983. aastal loodud Saaristomeri (e.k. Saarte mere) Rahvuspark (vt joonis 34). See tuhandetest saartest koosnev rahvuspark on hea näide mere- ja maa ühtsest ruumikäsitlusest. Enam kui 500 km² suurust ala tutvustaval kaardil on tähistatud olulisemad saared, vaatamisväärsused, sadamad jmt. Kuna tegemist on muu hulgas tundliku looduskeskkonnaga, siis on ära märgitud ka keelualad ja -ajad, millal konkreetsete alade külastamine ei ole lubatud. Soome loodusalade tutvustamiseks on loonud ühtne ja hästitoimiv internetilehekül *Nationalparks.fi*⁹¹, kust on hõlpsasti leitav kogu looduspiirkondi puudutav, alustades ajaloost, lõpetades käskude, keeldude ja käitumisjuhustega. Lisaks klassikalisele turismiinfole antakse muu hulgas soovitusi kuidas erinevates piirkondades ringi liikuda.

Ahvenamaalased on koostanud lausa eraldi kaardi soovituslike purjetamisteedade ja külalissadamatega (vt joonis 35, pilt 8). Siinkohal on oluline tähele panna, et lisaks veeteekondadele on kaardile markeeritud ka olulisemad maismaaühendused.

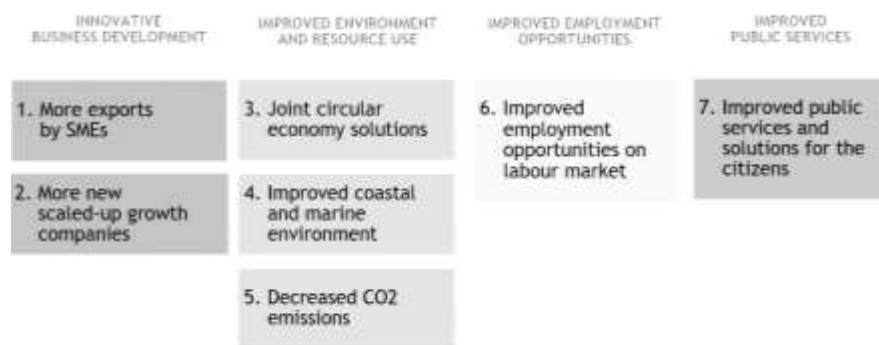
⁹⁰ Saaristomeri. Metsähallitus.

<https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Esitteet/saaristomerifinsveeng.pdf> (Vaadatud: 18.1.2023)

⁹¹ Nationalparks.fi. (2023). Metsähallitus, <https://www.nationalparks.fi/> (vaadatud 18.1.2023)



Joonis 35. Soovituslikud purjetamisteedkonnad ja külalissadamad Ahvenamaal⁹²



Joonis 36. ↑ Kesk-Läänemere programmi põhieesmärgid⁹³

Pilt 8. ↓ Paadikuurid Aghvenamaal⁹⁴



⁹² Recommended sailing routes and guest harbours. (2023). Visit Åland. <https://visitaland.com/en/experience/recommended-sailing-routes-and-guestharbours/> (Vaadatud: 18.I.2023)

⁹³ Programm area. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/programme-area/> (vaadatud 19.I.2023)













3.5.2 Kesk-Läänemeri projektides

Kesk-Läänemeri ei ole pelgalt minu subjektiivne ruumiraamistus, vaid piirkonna edendamiseks loodi juba üheksakümnendatel Euroopa liidu kaasrahastusega, Kesk-Läänemere programm, kuhu kuuluvad kõik eelpoolnimetatud riigid.⁹⁵ Programmi põhieesmärk on finantseerida projekte, mis tegelevad piirkonna väljakutsete ja probleemidega ühtselt ning piirideülelset. Põhilisteks tegevusvaldkondadeks on innovatiivne ettevõtlus, keskkonnanressursside kasutus, töajõuturg ning avalike teenuste kättesaadavus (vt joonis 36). Ettevõtmisel on varasemalt olnud viis arenguperioodi ning täna on töös kuues nimega Kesk-Läänemere Programm 2021-2027. Programmi raames on käivitatud sadu rahvusvahelisi ühisprojekte, millest kõigist ei jõua ülevaadet anda, ent peatükis 3.6 LISA on esitatud valik olulisemaid.

⁹⁴ Programm area. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/programme-area/> (vaadatud 19.I.2023)

⁹⁵ Central Baltic Programme 2021-2027. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/> (Vaadatud: 19.I.2023)

3.6 | LISA – Valik Kesk-Läänemere programmi projekte

<p>PERESADAMAD Peresõbralikud rohesadamad saarestikus (2016-2020)⁹⁶ <i>FamilyPorts Green and Family-friendly Archipelago ports</i></p>	
<p>Eesmärk on luua ühtne arhitektuuriline visioon neljale sadamale, millest kaks asuvad Turu saarestikus ja kaks Gotlandil. Sadamad investreerivad ühtsete põhimõtete alusel keskkonnasõbraliku, avaliku ja kõrgkvaliteetse infrastruktuuri väljaarendamisse. Projekt on eeskujuks teistele sadamatele näitamaks, et ühiselt hallatud ja turundatud väikesadamad, saavad pakkuda stabiilselt kõrgetasemelisi teenuseid ning soodustavad piirkondadevahelist läbikäimist.⁹⁷</p>	
<p>SÕPRUSSADAMAD Turvaliselt ja jätkusuutlikult ühendatud Kesk-Läänemere väikesadamad (2016-2019)⁹⁸ <i>PortMate Safely connected and sustainable small ports in Central Baltic region</i></p>	
<p>Projekti raames loodi Rootsi ja Soome 19 väikesadama vaheline võrgustik, mille põhieesmärk oli parimate ressursiefektiivsete lahenduste väljatöötamine väikesadamatele. Loodi sõprussadamate koduleht hulga soovitusmaterjalide ja -videotega, sealhulgas juhendmaterjale ohutuks veeliiklemiseks.⁹⁹</p>	
<p>MEREPEATUS Väikesadamate teenindustaseme tõstmine ja külastajatele atraktiivseks muutmine (2017-2021)¹⁰⁰ <i>SEASTOP Development of small ports to raise the level of service and to attract the visitors into small ports</i></p>	
<p>Stockholmi arhipelaagi, Ahvenamaa ja Turu saarestiku 18 väikesadama ühine arendusprojekt, mille põhieesmärk oli mereturismi propageerimine ja sadamateenuste parendamine. Projekti sadamad jäävad ajaloolisele kuningas Valdemari purjetamisrajale. Projekti käigus loodi lisaks tavateenuste parendamisele vajalikke ööbimiskohti ning lõpptulemusena suurenes sadamatevaheline külastatavus.¹⁰¹</p>	
<p>TARGAD SADAMAD Kaasaegsed sadamad taastuenergialahendustega (2018-2021) <i>Smart Marina Contemporary harbours with soft energy technology</i></p>	
<p>Rekordarvuliselt anti 32-le Stockholmi, Ahvenamaa ja Soome sadamale sinise lipu kvaliteedimärgis ning keskmiselt 80 % tõsteti teenuste kvaliteeti. Piirideülese turunduse ja taristuparenduste kõrval oli projekti moto „avada uks sihtkohale“, st. mereturismi kõrval pöörati tähelepanu ka sissemaa külalistele, matkajatele, ratturitele ja lähikondlastele.¹⁰²</p>	
<p>ARHIPELAAGI VÄRAV Innovatiivsed teeninduspunktid mereturistidele (2020-2022)¹⁰³ <i>Arc Gate Innovative Service Points for Maritime Tourists</i></p>	
<p>Projekti põhiidee oli luua Stockholmi ja Soome saarestikesse teeninduspunktid, kus on võimalik ka ilma veesõiduki või autota inimestel, sh. Erivajadustega ja vanematel, mereturismist osa saada. Loodi hea ühistranspordiühendus ja lihtsasti arusaadav merevärvate võrgustik ööbimiskohtadega.¹⁰⁴</p>	
<p>LIGIPÄÄS SAARESTIKULE (2020-2022)¹⁰⁵ <i>Archipelago Access</i></p>	
<p>Projekti suurem idee oli ühtse veebiplatvormi <i>Explore Archipelago</i>¹⁰⁶ loomine, kus on kajastatud kogu Stockholmi ja Turu saarestike info. Seeläbi loodi piirideülene digitaalne sild, mis kajastab kahe riigi piirkondi ühtses veebikeskkonnas.¹⁰⁷</p>	

⁹⁶ Pilt. Ronehamn marina. marinas.com https://marinas.com/view/marina/4qcq1m_Ronehamn_Marina_Ronehamn_Sweden (vaadatud 19.1.2023)

⁹⁷ FamilyPorts Green and Family-friendly Archipelago ports. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/50> (vaadatud 19.1.2023)

⁹⁸ Pilt, Perfect small port within resource efficiency, 2018, Satakunta University of Applied Sciences, lk 6

⁹⁹ PortMate Safely connected and sustainable small ports in Central Baltic region. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/66> (vaadatud 19.1.2023)

¹⁰⁰ Pilt. SEASTOP modern ports in historic waters. (2021) <https://seastop.se/seastop> (vaadatud 19.1.2023)

¹⁰¹ SEASTOP development small ports to raise the level of service and to attract visitors to small ports. Central Baltic Programme 2014-2020 project database.

<http://database.centralbaltic.eu/project/77> (vaadatud 19.1.2023)

¹⁰² Smart Marina | Contemporary harbours with soft energy technology. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/84> (vaadatud 19.1.2023)

¹⁰³ Pilt. Arc Gate. Regional Stockholm. https://www.regionstockholm.se/verksamhet/Regional-utveckling/landsbygd-och-skargard/arc-gate/?_t_id=jn7cuiNjRit3scHO1EqPDA%3d%3d&_t_uid=r7PJATxVSRGcNCKD7GUCkQ&_t_q=ARC+gate&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a8824540f-e7eb-44a0-94f3-c48a0b63798c%2candquerymatch&_t_hit.id=PublicWebv2_Web_Apps_ContentPage_ContentPageType/_ce41a29a-39b7-4de5-9c22-6066d13d2f7f_sv&_t_hit.pos=1 (vaadatud 19.1.2023)

¹⁰⁴ Arc Gate | Innovative Service Points for Maritime Tourists. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/127> (vaadatud 19.1.2023)

¹⁰⁵ Pilt. Finnish Archipelago. Explore Archipelago. <https://www.exploearchipelago.com/en/finnish-archipelago> (vaadatud 20.1.2023)

¹⁰⁶ <https://www.exploearchipelago.com/>

¹⁰⁷ Archipelago Access. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/103> (vaadatud 19.1.2023)

<p>KESK-LÄÄNEMERE VÄIKESADAMAD Kesk-Läänemere regiooni energiatõhusad väikesadamad (2020-2022)¹⁰⁸ <i>CBSmallPorts Energetic small ports in Central Baltic region</i></p>	
<p>Kesk-Läänemere sadamatel on ühised mured: lühike hooaeg, seetõttu keeruline leida vahendeid teenuste, ohutuse ja energiatõhusate lahenduste loomiseks. Projektiga loodi ühtne turundusplatvorm ning tõhustati keskkonnasäästlikke ja energiatõhusaid teenuseid. Ühisturg ja kaasaegsed teenused loovad paremaid võimalusi kohalikele ja soodustavad piirkondliku turismi arengut.¹⁰⁹</p>	
<p>SAARESTIKU PARTNERLUS Strateegiline partnerlus äriettevõtetele (2020-2022)¹¹⁰ <i>Archipelago Partnership Strategic partnership for business development</i></p>	
<p>Kesk-Läänemere saarestikel on sarnased mured: väike kogukond, rahvastikuvähenemine, vananev ühiskond, tugev hooajalisus, raskendatud ligipääsetavus. Väljakutsetele vastuseismiseks toimus 185 ettevõtte vaheline piirideülene koostöövõimaluste otsimine, mille raames loodi 12 uut startupi ja 22 ärimudelit.¹¹¹</p>	
<p>BALTI TIIVAD Loodusturism ja jätkusuutlik maaviljelus (2018-2020)¹¹² <i>Baltic Wings Nature tourism for sustainable rural economic development</i></p>	
<p>Kesk-Läänemere puutumatud looduslad on projektmeeskonna sõnutsi suhteliselt mittetuntud. Projekti eesmärk oli edendada piirkond looduslikuks linnuvaatlussihtkohaks. Koostöös Rootsi, Ahvenamaa ja Lätiga tegeleti sisuturunduse ja linnuvaatlustornide, platvormide ja peidikute väljaehitamisega.¹¹³</p>	
<p>BATLI ÜHENDUS (2018-2020)¹¹⁴ <i>Baltic loop</i></p>	
<p>Projekti põhieesmärk on kolme ida-lääne suunalise transpordikoridori, mis teenindab enam kui 100. miljonit tarbijat, efektiivsemaks ja keskkonnasäästlikumaks muutmine. Oluline oli ka reisijateveo kättesaadavamaks muutmine.¹¹⁵</p>	
<p>Parimad võimalikud reoveekogumistehnoloogiad paaditurismis (2018-2020)¹¹⁶ <i>BATSECO-BOAT Best Available Technologies of Sewage Collecting for Boat Tourism</i></p>	
<p>Läänemere väikesadamad on atraktiivsed nii kohalikele kui ka rahvusvahelistele külastajatele. Puudulik on väikelaevade reo- ja pilsivee kogumise pumplad. Projekti raames loodi Eesti, Soome ja Rootsi väikesadamate piirideülene reoveepumplate kontseptsioon, loodi ühtne koduleht, juhendmaterjale ning realselt ehitati välja 20. sadama pumplad.¹¹⁷</p>	
<p>MEIE RANNIK (2018-2020) <i>Coast 4us</i></p>	
<p>Projekti eesmärk on tähelepanu pöörata Kesk-Läänemere rannikualade ühtsele, keskkonnasäästlikule ja kõiki huve arvestavale planeerimisele. Töö raames loodi pilootprojektina 8 piirkonna arengukava, teiste seas Saaremaa. Planeerijad töötasid kolme põhi kategooriaga: kaardistamine ja info kogumine, planeeringuprotsess ja arengukavad, meetodite ja „tööriistade“ hindamine.¹¹⁸</p>	

¹⁰⁸ Pilt. CBSmall Ports. Energetic Small Ports in the Central Baltic Region. <https://sub.samk.fi/projects/cb-small-ports/> (vaadatud 20.I.2023)

¹⁰⁹ CBSmallPorts | Energetic small ports in Central Baltic region. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/137> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹⁰ Pilt. Archipelago Business Development, <https://www.archipelagobusiness.eu/> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹¹ Archipelago Partnership | Strategic partnership for business development, Central Baltic Programme 2014-2020, project database, <http://database.centralbaltic.eu/project/61> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹² Pilt. Baltic Wings. <https://balticwings.org/> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹³ Baltic Wings | Nature tourism for sustainable rural economic development. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/97> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹⁴ Pilt. Watch our videos, Baltic Loop, <https://www.balticloop.eu/index.php/2021/06/28/19572/> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹⁵ Baltic Loop. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/106> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹⁶ Pilt. Acquaviva, J., jt. (2018). Market investigation. Catalogue of pump-out stations in Sweden, Finland and Estonia. https://www.batseco-boat.eu/_files/ugd/bb2781_af3d917f0a1f497780f7493bda8d4854.pdf (vaadatud 20.I.2023)

¹¹⁷ BATSECO-BOAT | Best Available Technologies of Sewage Collecting for Boat Tourism. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/87> (vaadatud 20.I.2023)

¹¹⁸ Coast 4us. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/95> (vaadatud 20.I.2023)

3.7 **VISIOON II** | Lahemaa ja Loksa on Tallinn-Helsinki-Lahemaa klasteri koosseisus kõrgelt hinnatud ja atraktiivne loodustuumala Kesk-Läänemere piirkonnas

LÄHTEKOHT:

Aastatuhandeid on Kesk-Läänemere piirkonnas toiminud vilgas ülemerekaubandus ja kultuuriline läbikäimine. Välja on kujunenud olulised linnalised ja looduslikud tuumalad ning piirideülesed tuumalade klasterid nagu Stockholm-Ahvenamaa-Turu. Ka Eesti on olnud kõige selle osa, ent nõukogude periood näikse olevat siinsele meri-maa kultuurile oma jälje jätnud.

Rootslaste ja soomlaste merelised rahvusparkid on meie omadest peajagu ees, mistõttu on Kesk-Läänemere piirkonnas asuvate paikade edendamiseks ellu kutsutud suur hulk erinevaid rahvusvahelisi projekte. Viimane aeg meilgi härjal sarvist haarata ning maa- ja mereülest kultuuri teadlikumalt käsitlema hakata.

EESMÄRGID:

Tallinn-Helsinki-Lahemaa klaster on oluline Kesk-Läänemere piirkond ning osa ühtsest tuumalade võrgustikust (vt joonis 37). Tallinn-Helsinki-Lahemaa klaster on Kesk-Läänemere kontekstis vähemalt samaoluline nagu seda on Stockholm-Ahvenamaa-Turu piirkond. Moodustub ühtne Kesk-Läänemere tuumalade võrgustik, milles toimib riigipiiride ülene koostöö ning liikumine erinevate alade, seejuures ka väiksemate piirkondade vahel, on lihtne ja hästi korraldatud. Senisest enam pööratakse tähelepanu maismaaruumiga võrreldes soiku jäänud mereruumile.

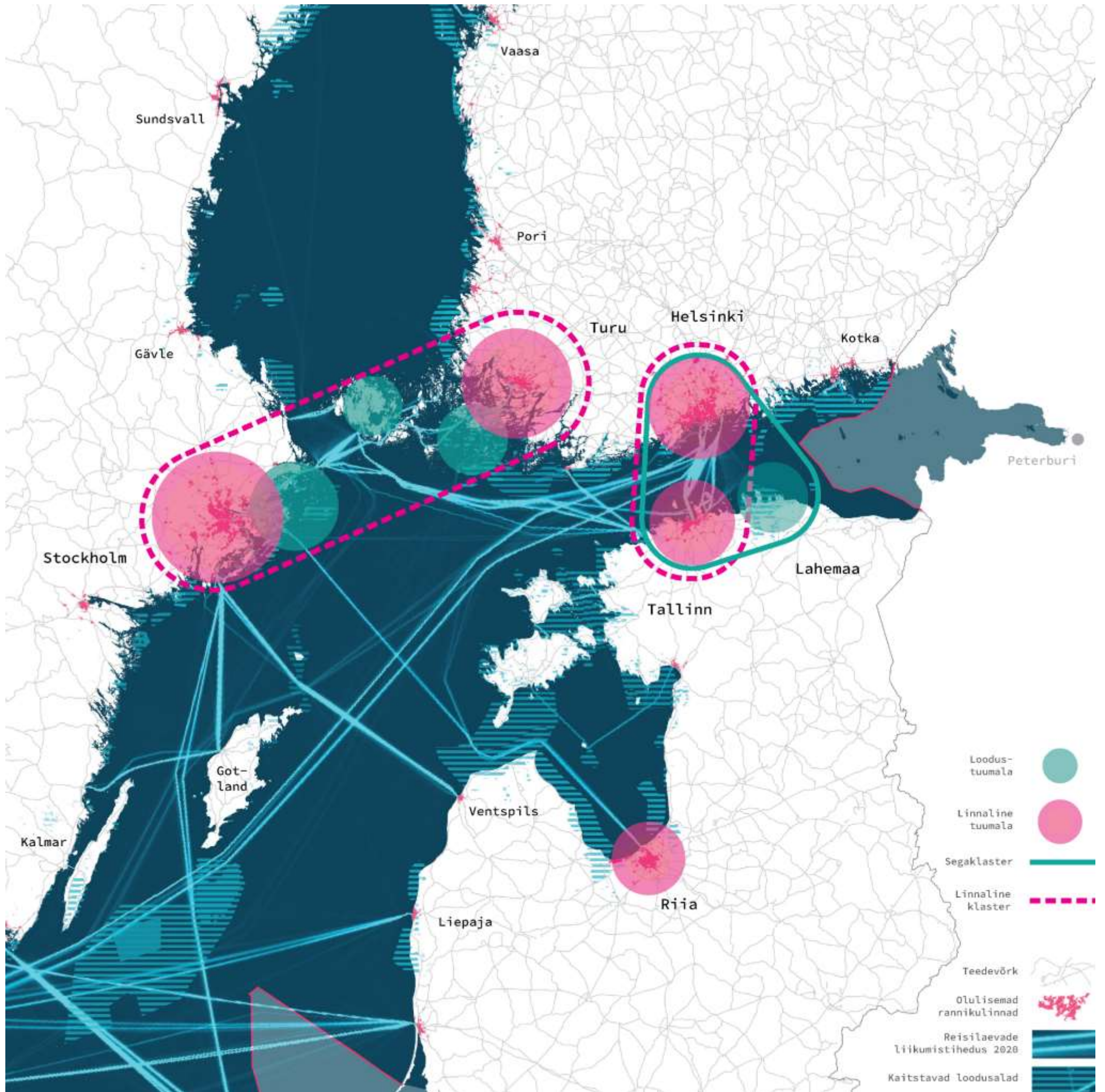
Lahemaa Rahvuspark on Kesk-Läänemere oluline loodustuumala ja turismisihtkoht. Lahemaa on omanäoline

loodusala ja turismisihtkoht nii maa- kui **mereturistidele**. Loodud on head ühendused siinsete linnaliste keskuste (sh. Tallinna, Helsinki) ja rahvusparki vahel, mis soodustab senisest enam piirkondliku turismi arengut. Lahemaa turundatakse unikaalse **meri-maa** rahvusparkina, ega unustata seejuures jätkusuutliku turismi põhimõtteid.

VÕIMALUSED:

- Tugevdatakse koostööd Kesk-Läänemere linnaliste ja looduslike tuumalade vahel. Arendatakse transpordivõimalusi, kultuurisidemeid ja meri-maa turismi.
- Kesk-Läänemere programmi raames algatatakse rahvusvahelisi ühisprojekte, mis soosivad piirideülest läbikäimist. Parandatakse sihtkohtade teenuste kvaliteeti ja info kättesaadavust.
- Lahemaa ja Loksa arendavad võimalusi naaberaladega paremaks läbikäimiseks. Senisest enam pööratakse tähelepanu Lahemaa tervikpiirkonna väljaarendamisele, mis oleks Kesk-Läänemere kontekstis atraktiivne ja konkurentsivõimeline.

Joonis 37. VISIOON II (Autori joonis) →



3.8 | FOOKUSALA EESTI JA SOOME LAHE PIIRKONNA KONTEKSTIS

3.8.1 Eesti randluse ajaloost

Eesti kultuur ja merendus on ühevanused. Esimesed siiakanti ilmunud rahvad rajasid oma asulad just mere, järvede ja jõgede lähiste. Üks teadaolevalt vanimaid asustusi paiknes 8700 – 4950 eKr Kunda Lammasmäel, mere lähedal, järve saarel. Paartuhat aastat eKr tekkis põhjarannikule veel kaks suuremat asulakohta, üks Irusse, teine Jägala jõe suudmesse ning mõnesaja aasta pärast oli siinne rannikuala kaetud juba alalise asustusega. **Olulisemad asulad tekkisid tähtsamate maa- ja mereteede ühenduskohtadesse** ning suuremad sadamakohad kujunesid välja Mahus, Toolses, Jägala jõe suudmes ning Tallinna lahe ääres.¹¹⁹

On teada, et juba tuhatkond aastat eKr kujunesid põhja-eestlastel välja ka ülemerelised sidemed Eesti saarte ja Soome ranniku elanikega. Nagu varasemalt mainitud, keelustati mitte-eestlastele 14. sajandil, seoses sakslaste võimutsemisega piirkonnas, kaubandustehingud sootuks ning randades jätkati kalapüügiga vaid omatarbeks. Mõisade tulekuga haarasid viimased enda alla ka kalapüügiveed ning rannakalurid pidid püügiõiguse lunastamiseks hakkama kümnist maksma. Olgugi, et kaugsõidust olid eestlased välja surutud, siis aktiivne läbikäimine Soome lahe kummagi kalda randlaste, Lääne-Eesti saarlaste ja Rootslaste vahel, säilis. Enamasti tegeleti kaubavahetusega. Põhjaranniku olulisemateks sadamateks kujunesid Purtse, Mahu, Kunda ja Toolse. 1624. aastal anti tolli-rendilepinguga Tallinnale eesõigus korraldada Soome lahe laevaliiklust, ent Rootsi keskvalitsus soosis jätkuvalt ka väikeseid rannasadamad ning tihe kaubavahetus üle Soome lahe jäi taaskord püsima. Merereisid algasid sageli ka kodulautritelt.¹²⁰

*„Üks rahvapärinus jutustab, et muistse vabadusvõitluse ajal olevat paljud Eesti põhjarandlased siirdunud üle lahe Soome. [---] kirjalike allikate andmeil kandis Soome laht Eesti mere nimetust.“*¹²¹

Lisaks kohalikule rannapüügile olid ülipopulaarsed kalaretked Soome rannikule. Põhjusti selleks oli mitmeid, näiteks odavam soola hind ja siisnsest suurem saak. Esmalt mindi linna, Helsingisse, Porvoosse, Loviisale, soola ostma ja püügiõigust lunastama. Saartel, kus kala püüti, elati ajutistes elamutes ja magati narides. **Läbisaamine olla ülemerenaabritega olnud hea ning vabal ajal käidud koos ka kiigel ja tantsimas. Nii mõnigi külaskäik lõppenud abieluga.**¹²²

*„Hooajaks sõitis püügipaikadele õieti terve küla rahvas. Soomes kalapüügil käisid kõik töøjõulised mehed ja nooremad naisterahvad ja olla isegi mõnikord naised enese rinnalapsega kaasa viidud.“*¹²³

Rannasõidulaevad ehitati üldjuhul kohapeal. Need olid enamasti väikesed pealt lahtised ühe- või kahemastilised purjekad. Vähesel määral osteti laevu ka Soomest.¹²⁴ 18. sajandi lõpul muutus kohalik laevaehitus ulatuslikumaks, laevu ehitati Pärnumaa randades, Saaremaal, Hiiumaal, Haapsalus, Kundas ja tänase Lahemaa aladel. 19. sajandi esimesel poolel anti mõisnikele ja talupoegadele kaubandusega tegelemise luba, mis muutis kohaliku laevaehituse massiliseks. Vene keisririigi Läänemere laevaregistris oli 1916. aastal 670 purjekat, millest 379 kuulus eestlastele. 670-st 320 oli ehitatud Eesti randades, neist Läänemaal 32, Hiiumaal 46, **põhjarannikul (peamiselt Käsmu kandis) 47**, Saaremaal 71 ja Pärnumaa rannikul 132.¹²⁵

Purjelaevade kõrval hakkasid esimesed aurulaevad külastama Eesti sadamaid 1837. aastal ning 1860. aastail sõitsid aurikud juba Pärnu-Riia ning Hiiumaa ja mandri liinil. Enne Vabariigi loomist oli Eestisse registreeritud ligikaudu 50 aurikut ning sajandivahetusel tekkisid veeteedele ka esimesed mootorlaevad. Põhjarannikul käisid suuremate sadamate kõrval aurulaevad sel ajal vaid Käsmus.¹²⁶ Purje- ja aurulaevade kasutuselevõtt tekitas vajaduse ka õppinud meremeeste järele ning 1864. aastal avati Heinastes¹²⁷ esimene merekool. Järgnevalt avati merekoolid Narvas (1873), Paldiskis (1876), **Käsmus (1884)** ja Kuressaares (1891). **Põhja-Eesti kontekstis mängis olulist rolli just Käsmu merekool**, kuna sealt sirgunud

¹¹⁹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 5-6

¹²⁰ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 6-7

¹²¹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 17

¹²² Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu. Tallinn: Eesti Raamat, lk 186-187.

¹²³ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu. Tallinn: Eesti Raamat, lk 186-187

¹²⁴ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk lk 8

¹²⁵ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk lk 8-9

¹²⁶ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk lk 9

¹²⁷ Heinaste, Läti keeles Ainaži, on Ikla piiripunkti lähedal asuv linn Lätis.

kaptenid olid hiljem need, kes organiseerisid siinset laevaehitust, läksid üle aurulaevadele ning seilasid ookeanidel.¹²⁸

19. sajandi lõpul hakkasid kalurid koonduma seltsidesse ja ühingutesse. 1920. aastail moodustati Mereasjanduse Peavalitsus, mis koondas enda alla riikliku merenduselu juhtimise. 1926. aastaks oli Eestis rekordiliselt 321 purjelaeva, ent aurikute laialdasem levik viis purjelaevanduse kiirele kahanemisele. 1940. aastaks oli järele jäänud vaid 101 purjelaeva ning aurikute hulk tõusnud 52-lt (1920) 186-ni (1940). **Eesti oli 1930. aastal laevade poolest maailmas 24. kohal** ning meil oli 29 tehniliselt väljaehitatud sadamat, millest Tallinna kõrval asusid suuremad veel Pärnus, Narvas, Paldiskis, **Loksal** ja Jaagarahus. Neid külastasid ka välislaevad.¹²⁹

Lahemaa ja Loksa kontekstis mängib olulist rolli ratasaurik Kungla, kuna 1920. aastatel pandi käima **Tallinn-Tsitre-LOKSA-Käsmu-Võsu reisilaevaliin**. Kungla tegi muu-hulgas ka Soomes elavate eestlaste tungival nõudmisel 1925. aastal reisilaevasõidu Tallinn-Helsinki liinil (vt pilt 9).¹³⁰

1945-1991, Nõukogude okupatsiooni aastail, oli Eesti eraldatud läänemaailmast „raudse eesriidega“. Kogu rannikuala ulatuses kulges ligi 20 km laiune piiritsoon, kus oli luba tegutseda vaid kalurikolhoosidel, maavarade kaevandustel või nõukogude sõjaväel.¹³¹ Kogu kalandus koondus kolhoosidesse ning 1951. aastal hakati tegelema traalipüügiga. Eesti randadesse rajati mitmeid uusi kalasadamaid, -vastuvõtupunkte ja kalatöötlemisettevõtteid. Varasemad merekoolid suleti ning vastavat haridust hakati andma Tallinnas.¹³²

„From Iron Curtain to European Green Belt.“¹³³

Juba 1970. aastail tekkis Euroopa looduskaitsetel käsitlus Nõukogude Liidu piiritsoonist kui rohelisest vööst läbi Euroopa. 2006. aastal, aastaid pärast liidu lagunemist, defineerisidki loodushoidjad nn. „Euroopa rohelise vöö“, mis kulgeb peaaesjalikult endistel nõukogude sõjaväe poolt suletud rannikualadel. Vöö põhieesmärk on säilitada kohalikke loodus- ja kultuuripärandit, mis on ühtlasi ka oluline turismi-, rekreatsiooni- ja

¹²⁸ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 10

¹²⁹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 11-12

¹³⁰ Dresen, U., jt. (2018). 100 Years on Water: The ships of Estonia. Eesti Meremuuseum ja AS Äripäev. Tallinn: Print Best, lk 12-13

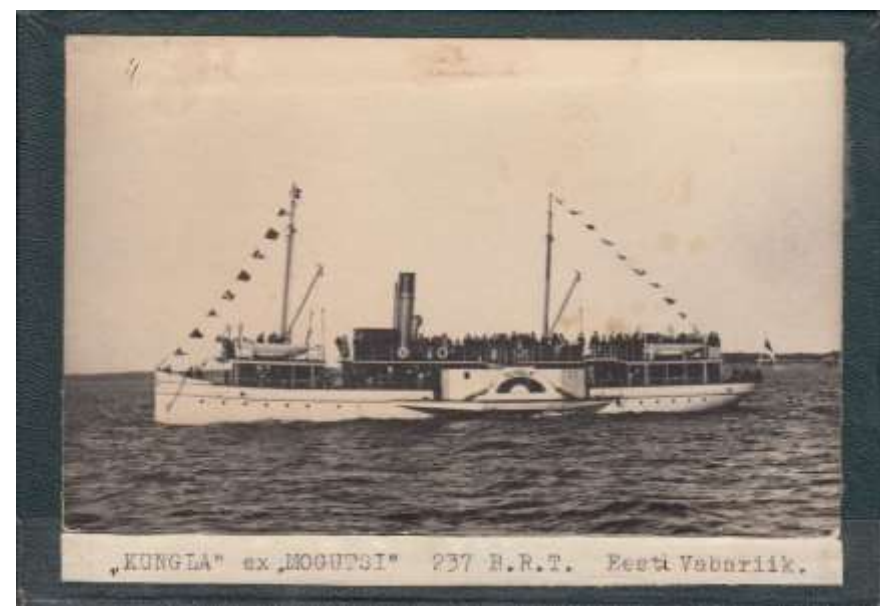
¹³¹ Sepp, K. (2011). The Estonian green belt. Tallinn: The Estonian University of Life Sciences, lk 10.

¹³² Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 13-14

elukoht.¹³⁴ Nagu jooniselt selgub, oli põhjarannik Eesti kontekstis kõige rangema piiritsooniga ala (vt joonis 38).



Joonis 38. Piiritsoonid ja „Eesti roheline vöö“¹³⁵



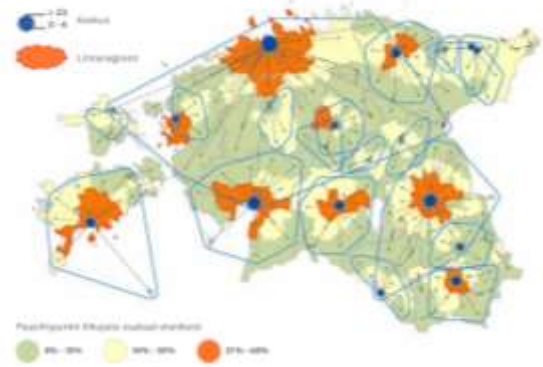
Pilt 9. Ratasaurik Kungla¹³⁶

¹³³ Sepp, K. (2011). The Estonian green belt, lk 8.

¹³⁴ Sepp, K. (2011). The Estonian green belt, lk 8-9

¹³⁵ Sepp, K. (2011). The Estonian green belt, lk 12

¹³⁶ Aurulaev Kungla, Ajapaik, <https://ajapaik.ee/?album=41798&photo=325757&order1=time&order2=added&page=1> (vaadatud 20.1.2023)



Joonis 39. Elukoha ja tööaja ankrupunktide põhjal leitud keskused, linnapiirkonnad ja keskuste tagamaad Eestis¹³⁷



Joonis 40. Toimepiirkonnad Eestis aastal 2030¹³⁸



Joonis 41. Eesti rohevõrgustik aastal 2030¹³⁹

3.8.2 Fookusala Eesti kontekstis

Ka Lahemaa ja Loksa on mõjutatud üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ kajastatud globaalsetest muutustest: majanduse raskuskeskme nihkumine Aasiasse; üleminek teadmispõhisele majandusele; rahvastiku vananemine; linnastumine; kliima muutumine; ökoloogiliste väärtuste mõjujõu kasv; üleminek laialdasele taastuvenergia kasutamisele; nn roheline (keskkonnasäästliku) ja hõbedase (eakatele suunatud) majanduse ennakkasv.¹⁴⁰ Lisaks eelnevale toimub Eestis rahvastiku ühtlane vähenemine. Statistikaameti põhiprognoosi kohaselt on meid aastaks 2080 alles ligikaudu 1 200 000.¹⁴¹ Seepärast on riigiplaneeringu peaesmärk sõnastatud järgmiselt:

*Eesti on sidusa ruumistruktuuriga, mitmekesise elukeskkonnaga ja välismaailmaga hästi ühendatud riik. Hajalinnastunud ruum seob tervikuks kompaktsed linnad, eeslinnad ja traditsioonilised külad, väärtustades kõiki neid elamisviise võrdselt ühepalju. Hajalinnastunud ruumi inimsõbralikkuse ja majandusliku konkurentsivõime tagavad eeskätt looduslähedane keskkond ja hästi sidustatud asulate võrgustik.*¹⁴²

Asustuse kujunemist, sealhulgas inimeste ruumikäitumist, mõjutavad nii töökohtade, haridusasutuste, teenuste aga ka rekreatsioonivõimaluste kättesaadavus.¹⁴³ Kuna enamik põhivajadusi pakkuvatest ettevõtetest on koondunud linnaregioonidesse, jaguneb Eesti 19. toimepiirkonnaks (mõjupiirkonnaks), milles toimub pidev liikumine tagamaa ja keskuse vahel (vt joonis 39). Tartu Ülikooli poolt 2010. aastal koostatud mobiilpositsioneerimise andmetele tugineva uuringu lõppkaartidelt joonistub selgelt välja, et linnalisteks tuumaladeks on maakonnakeskused (vt joonis 40). Lahemaa ja Loksa jäävad Tallinna tagamaale, ent selle toimepiirkonnast välja, osalt pigem isegi Rakvere mõjualasse. Vaadates aga 2017. aasta mobiiliandmetel põhineva pendelrännearti siis on selge, et suur

¹³⁷ Üleriigiline planeering Eesti 2030+. (2013). Siseministerium, lk 21.

¹³⁸ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 23.

¹³⁹ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 46.

¹⁴⁰ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 5.

¹⁴¹ Rahvastikuprognoos, Eesti statistika, Statistikaamet, <https://www.stat.ee/et/avastatistikat/valdkonnad/rahvastik/rahvastikuprognoos> (vaadatud 20.1.2023)

¹⁴² Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 11.

¹⁴³ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 20.

osa Loksa ja Kuusalu valla (Lahemaa läänepoolse osa) elanikest pendeldab siiski Tallinna linnaregiooni ja kodukoha vahel (vt joonis 43 ja 44).¹⁴⁴

*Tallinn on Eesti majanduselu keskus, Eesti värav (eriti mere ja õhu kaudu) ja peamine turismi siht. Tallinn peab [---] võtma uusi, soovitatavalt rahvusvahelise kaaluga ülesandeid. Tallinn peab kujunema Läänemere piirkonnas rahvusvaheliselt atraktiivseks keskuseks – see on kogu Eesti arengu hädavajalik tingimus.*¹⁴⁵

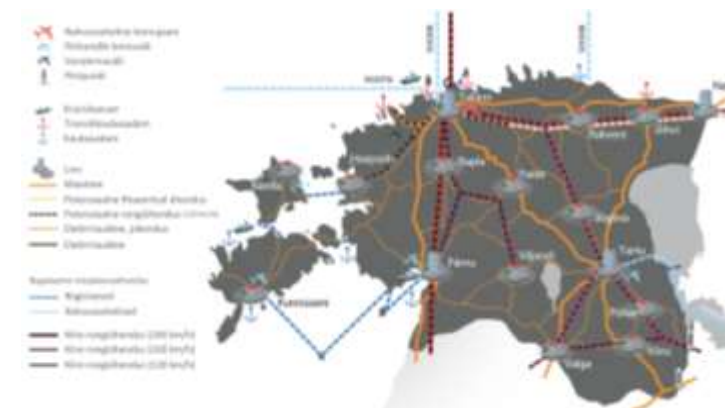
Selliselt on kirjas Tallinna roll Eesti riigiplaneeringus ning tekib vaid küsimus, kuidas Loksa ja Lahemaa sellega suhestuvad. Väiksemate linnade ellujäämisvõimalus on ühe lahendusena riigiplaneeringus välja pakutud just linnadevahelise koostöö suurendamist ning oma nišši väljaarendamist. Nii on teinud näiteks talvepealinn Otepää ja suvekeskus Pärnu.¹⁴⁶

Toimepiirkondade skeemil on näha kolm rahvusvahelist transpordikoridori Eestis: Tallinn- Narva, Tallinn-Tartu ja Tallinn Pärnu (vt joonis 40 ja 42). Loksa ja Lahemaa jäävad neist esimese vahetusse lähedusse, ent raudteest siiski üpris kaugemale. Fookusala üldine ligipääsetavus on hea, ent rahvusvaheliste mereühenduste kontekstis veelgi parem. On näha, et regulaarne reisilaevatransport on koondunud Tallinna (vt joonis 42). Mõte Kunda-Kotka liinilaevast on jäänud soiku, seega on Tallinn põhimõtteliselt ainus linn Eestis, kus on arvestatav reisilaevavahendus teiste Läänemere regiooni linnadega.

*Eesti kui väikese ning välissidemetest ja transiidist tugevasti mõjutatud riigi transpordivõrkude kavandamisel tuleb ühitada kohaliku, regionaalse, riikliku ja **rahvusvahelise tasandi liikumisvõimalused** ja -vajadused, käsitledes neid võrke terviklikult ja vastastikusel seoses.*¹⁴⁷

Ruumiasjadega tegeledes ei saa üle ega ümber keskkonnaküsimustest. Oluline on rohealade sidusus, sest vaid ühtne rohevõrk võimaldab liikidel rännata, kliimamuutustega kohaneda ning tagada ökosüsteemide terviklik toimimine.¹⁴⁸ Muu hulgas rikastab hästitoimiv rohetaristu inimeste

elukeskkonda ja hüvesid ning toetab ökosüsteemiteenuste arengut.¹⁴⁹ Riigiplaneeringu rohevõrgustiku joonisel on näidatud riiklikult olulised rohetuumalad ja rahvusvaheliselt tähtsad rohekoridorid (vt joonis 41). Üsna selgelt joonistub välja läbi Eesti kulgev põhja-lõunasuunaline (Pärnu-Rapla-Lahemaa), rahvusvaheliselt oluline, rohekoridor. Lahemaa rahvuspark on koridori põhjapoolseks „väravaks“, sestap on oluline sealkandis mistahes ruumiotsuste vastuvõtmisel sellega arvestada ning vaadelda rohekoridori pigem kui võimalust, selmet takistust.



Joonis 42. Transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030¹⁵⁰



Joonis 43. Kuusalu pendelränne juulis 2017¹⁵¹



Joonis 44. Loksa pendelränne juulis 2017¹⁵²

¹⁴⁴ Mobiiliandmetel põhinev rahvastikustatistika kaardirakendus. Infotehnoloogiline mobiilsusobservatoorium. <https://pdm.ut.ee/> (vaadatud 25.1.2023)

¹⁴⁵ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 17.

¹⁴⁶ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 18.

¹⁴⁷ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 26.

¹⁴⁸ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 45.

¹⁴⁹ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 45.

¹⁵⁰ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 27.

¹⁵¹ Mobiiliandmetel põhinev rahvastiku..., (Vaadatud: 25.1.2023)

¹⁵² Mobiiliandmetel põhinev rahvastiku..., (Vaadatud: 25.1.2023)

3.8.3 Fookusala Eesti mereruumi kontekstis

Peaaegu pool Eesti pinnast moodustab meri (ca 36 500 km²) ning rannajoone kogupikkus koos saartega on ligikaudu 4000 km.¹⁵³ Ainuüksi need numbrid võiks viidata sellele, et pool ka meie ruumiloomest on seotud merendusega, ent nii see ei ole. 2011. a. koostatud merealade ruumilise planeerimise õigusliku analüüsi kohaselt, puudus Eestil selle ajani merealade ühtne käsitlus.¹⁵⁴ Kokkuvõtlikult võib nentida, et oleme „maa poole kaldu“ ja mitte ainult meie, kogu Euroopa. Seetõttu on teema viimastel kümnenditel hoo sisse saanud ning viimaks valmis ka Eestis 2020. aastal esimene riiklik mereala planeering. Valdkonna aktuaalsus seisneb selles, et mereala kasutus on intensiivistunud, juurde on tekkinud mitmeid uusi merekasutusviise (näiteks taastuvenergia, vesiviljelus, tehnovõrgustikud jmt) ning kõik see vajab koordineerimist.¹⁵⁵ Nii meil kui mujal on teiste hulgas olulisteks teemadeks ka turism, kalandus, keskkonkakaitse, arheloogiapäränd, vesiviljelus ja loomulikult **kohalik kultuur**.¹⁵⁶

Eesti mereruum on jagatud kokkuleppeliselt kolmeks: sisemeri¹⁵⁷, territoriaalmeri¹⁵⁸ ja majandusvöönd¹⁵⁹ (vt graafiline leht 3). Nagu lepperuumide puhul tavaks, on ka kokkuleppelised mereruumid defineeritud piiride kaudu, ent tegelikkuses ei oma need Euroopa kontekstis suurt tähtsust, v.a piir Venemaaga. Seetõttu teemal pikemalt ei peatu.

Rannikuasustust analüüsidest tuleb välja, et Eestis on vaid kaks olulist merelinnu, Tallinn ja Pärnu. Veeteega on kõige enam seotud meie põhjaranniku sadamad, samas kui Lääne-Eesti saarestik näib olevat pisut kõrvaline. Lahemaa ja Loksa on selles kontekstis suurimate laevateede vahetus läheduses ning jääb vaid küsida, mil moel seda potentsiaali ära kasutada. Ametlike laevateede kõrval on riiklikus mereplaneeringus peamiste sõidusuundade alusel määratud ka veeliiklusalad.¹⁶⁰ Võib oletada,

et kuna Lääne-Eesti saarestiku lähiveed on madalad, siis just seetõttu on suurem osa veeliiklusvõrgustikust koondunud Soome lahe piirkonda.

Rääkides traditsioonilisest merekasutusest, sh kalandusest, siis see ei ole kuhugi kadunud. Ranna- ja harrastuspüük leiab jätkuvalt aset terve Eesti rannikuala ulatuses, ent traalipüük oma eripärast tulenevalt, on valdav Põhja- ja Lääne-Eesti sügavamates vetes.¹⁶¹ Merekuultuur tegeleb lisaks „võtmisele“ ka „andmisega“, st vesiviljelusega. Karbi ja vetikakasvatuseks sobiv looduslik keskkond asub Saaremaal, Hiiumaa lääneküljel ja loode-Eestis, osaliselt ka väinameres.¹⁶² Kalakasvatused rajatakse seevastu avaramatele veealadele, mitte madalamasse kui 5 m, sestap on suur osa Väinamere ümbrusest selleks ebasobiv.¹⁶³ Rääkides mereruumi riskkasutusest ja planeerimisest üldisemalt, siis on tegevusi, mida ei saa ühele alale kavandada ja valdkondi, mis sobivad kokku hästi. Positiivne koosmõju on näiteks tuulikute rajamisel ja karbikasvatusel, ent laevaliiklus-, riigikaitse-, kaadamis-, varjumis- ja ankrualad vesiviljeluseks ei sobi. Eesti perspektiivseimad tuuleparkide rajamise alad asuvad samuti Saaremaa ja Hiiumaa ümbruses, ent sinna jäävad ka meie ulatuslikumad merelised loodusladad, mis välistavad mitmes paigas viimaste ehituse.¹⁶⁴

Ligi 20 % (6800 km²) Eesti merealast moodustab kaitstav loodusruum, millest põhjarannikul asuv Lahemaa on Väinamere kõrval pigem erandlik.¹⁶⁵ Samas on Lahemaa rahvuspark, Lääne-Eesti ulatusliku linnuala kõrval, väga oluline tiivuliste põhja-lõunasuunalise rändekoridori osa.¹⁶⁶

Mereruumist rääkides ei saa üle ega ümber merekuultuurist. Just sadamad, väikesadamad ja ajaloolised lautripaid on kohad, kus meretraditsioonid läbi aegade edasi kandunud. Eesti rannajoonel on välja kujunenud ühtne sadamatevõrk.

Graafiline leht 3. Eesti mereruumi kaardianalüüs (autori joonised)¹⁶⁷ →

¹⁵³ Eesti mereala planeeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus. (2018). Rahandusministeerium, lk 6.

¹⁵⁴ Saunanen, E., Vaarmari, K., (2011). Merealade Ruumiline planeerimine: Kehtiva õiguse analüüs ja lahendused selle täiendamiseks. SA Keskkonnaõiguse Keskus, lk 42-43.

¹⁵⁵ Eesti mereala planeering. (2020). Rahandusministeerium, lk 7.

¹⁵⁶ Eesti mereala planeering. (2020). lk 15

¹⁵⁷ **Sisemeri** – „Mereala osa, mis asub territoriaalmeri lähtejoone ja ranniku vahel. Territoriaalmeri lähtejoon on mõtteline joon, mis ühendab omavahel maismaa, saarte, laidude, kaljude ja veest väljaulatuvate üksikute kivide rannikust kõige kaugemal asuvaid punkte.“ (Eesti mereala planeering)

¹⁵⁸ **Territoriaalmeri** – „Sisemerega külgnev mereala osa, mille laius on 12 meremiili. Territoriaalmeri laiuse osas võib teha erandeid, lähtudes rahvusvahelistest konventsioonidest ja lepingutest naaberriikidega. Territoriaalmeri laieneb Eesti riigi õiguspädevus. Territoriaalmeri välispiir on Eesti riigipiir. Territoriaalmeri keskmine sügavus on ligikaudu 30 m. Territoriaalmerd koos sisemerega loetakse territoriaalveteks.“ (Eesti mereala planeering)

¹⁵⁹ **Majandusvöönd** (Exclusive Economic Zone, lühendina EEZ) – „väljaspool territoriaalmerd asuv ja viimasega külgnev mereala osa, mille piirid on kindlaks määratud Eesti Vabariigi ja naaberriikide vaheliste lepingutega. Majandusvööndis on rannariigil eesõigus mere elusvarule ning ainuõigus kasutada merepõhjas lasuvaid loodusrikkusi ja rajada tehisaari. Majandusvöönd on reguleeritud ÜRO Mereõiguse konventsiooniga (UNCLOS).“ (Eesti mereala planeering)

¹⁶⁰ Eesti mereala planeering. (2020), lk 26.

¹⁶¹ Eesti mereala planeering. (2020), lk 18

¹⁶² Eesti mereala planeering. (2020), lk 21-25

¹⁶³ Eesti mereala planeering. (2020), lk 19-20

¹⁶⁴ Eesti mereala planeering. (2020), lk 34-44

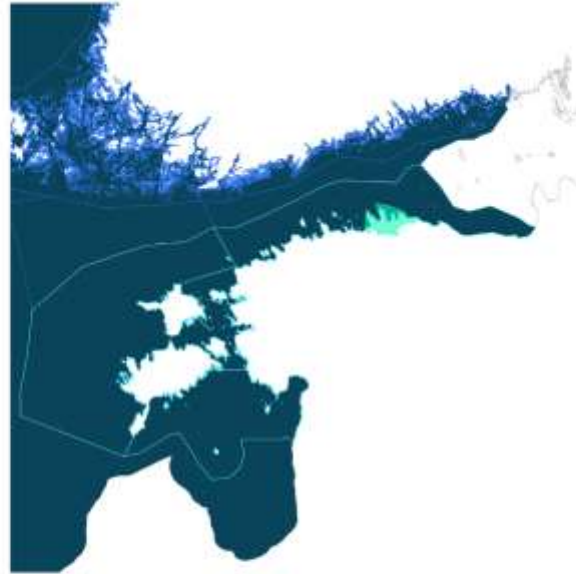
¹⁶⁵ Eesti mereala planeering. (2020), lk 49

¹⁶⁶ Eesti mereala planeering. (2020), lk 39

¹⁶⁷ Jooniste infokihtide allikad on välja toodud kasutatud kirjanduse peatükis.



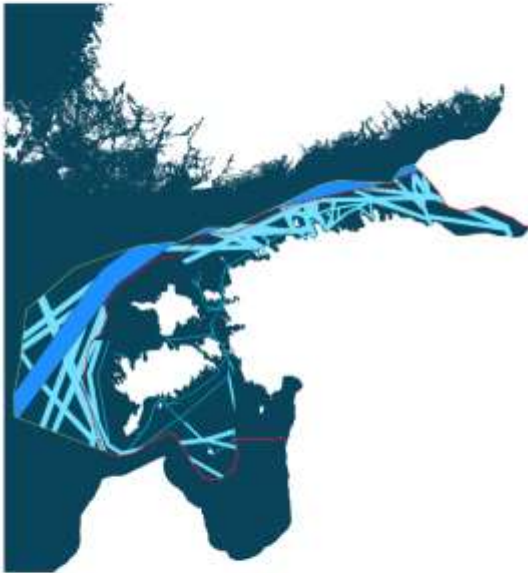
Eesti mereala vööndid (autori joonis)



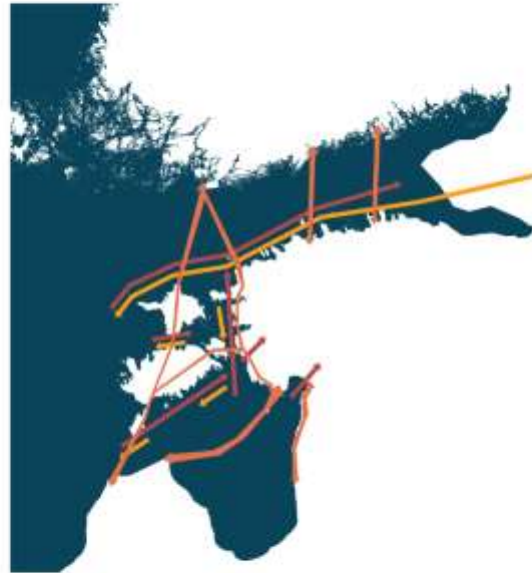
Eesti ja Soome merealad (autori joonis)



Laevade liiklustihedus ja rannikuasustus (autori joonis)



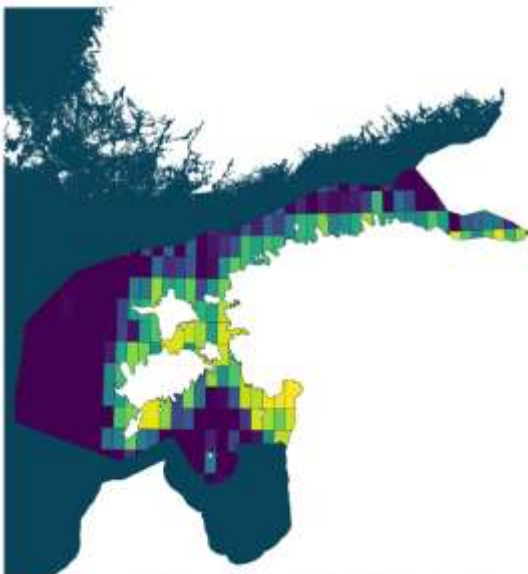
Eesti veeliiklusalad (autori joonis)



Lindude rändekoridorid (autori joonis)



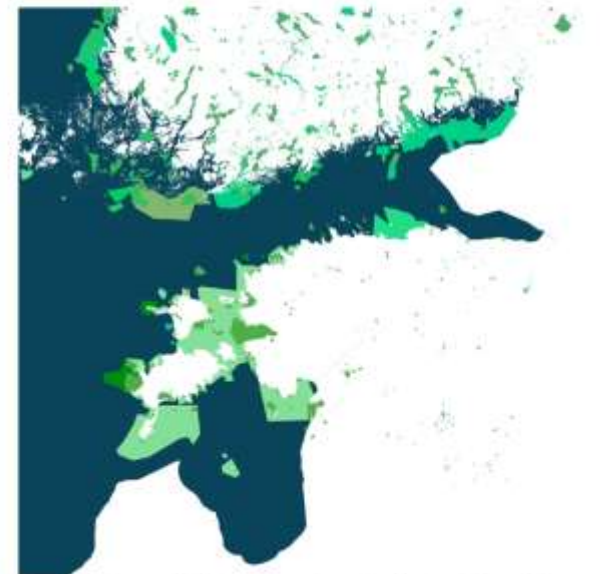
Eesti ja Soome sadamad ning laevateed (autori joonis)



Eesti rannapüügiintensiivsus 2011-2019 (autori joonis)



Eesti traalipüügiintensiivsus 2014-2019 (autori joonis)



Eesti ja Soome kaitstavad loodusalad (autori joonis)

2020. aasta mereplaneeringu andmeil on meil 103 väikesadamat ja 43 sadamat ning ranniku sobivaimad kohad juba kasutusele võetud.¹⁶⁸ Sestap ei näe mereplaneering ette uute suursadamate rajamist, küll aga olemasolevate rekonstrueerimist ja vajadusel uute väikesadamakohtade loomist. 2011. aastal asutati Eesti Väikesadamate arenduskeskus, mille eesmärgiks on just Eesti väikesadamate võrgustiku väljaehitamine, koostöö edendamine ning piirkonna, kui harrastusmeresõidu sihtkoha tutvustamine nii välis- kui kodumaalastele.¹⁶⁹ 2014 aastal koostas Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium väikesadamate võrgustiku kava aastateks 2014-2020, mida kommenteeris toonane minister Urve Palo järgmiselt.¹⁷⁰

*„Me soovime muuta mere avatumaks inimestele. Selle lähenemise võtmeks on väikesadamate arendamine. Eestil tuleb luua korralikku teenust pakkuvate väikesadamate võrgustik, mis võimaldaks teenindada nii turiste aga oleks ka vääriliks mereväravaks oma inimeste jaoks,“*¹⁷¹

Mereturism ja -rekreatsioon on olulised tulevikuteemad ka riiklikus mereplaneeringus, milles jäetakse valdkond kohalike omavalitsuste korraldada, ent antakse siiski üldiseid suuniseid.¹⁷² Näiteks soovitatakse rahvusvahelise reisilaevaliikluse laiendamist, purjeturistidele sobivamate ja mitmekesisemate sõidumarsruutide loomist (sadamad iga 30 meremiili tagant¹⁷³) ning merega seotud puhke- ja sporditegevuste üleüldist arendamist.¹⁷⁴ Lisaks veepealsetele tegevustele on populaarsust kogunud ka allveeturism. Veealune kultuuripärand, peajasjalikud laevavrakid, paiknevad valdavalt põhjarannikul, ent Lahemaast ida poole jäävad vaid mõned üksikud objektid.¹⁷⁵

Ühe olulise teemana on riigi mereplaneeringus esile toodud mere ja maismaa seoste olulisus. Kuna enamik merealal toimuvaid tegevusi on planeeringu kohaselt seotud maismaaga, siis on välja pakutud meri-maismaa klastriline käsitlus. Näiteks Tallinna piirkonnas on moodustatud nn. „ühendusklaster“, kus arenguveduriks on rahvusvaheline liikuvus ja transport, energeetika, turism ja puhkemajandus. Kunda kandis on välja

pakutud „Soome-seose klaster“ võimaliku Kunda-Loviisa-Kotka ühendusega ning Ida-Virumaal „Viru seiklusrannik.“¹⁷⁶ Eesti mereruumi visiooni saab hästi kokku võtta lõiguga riigiplaneeringust:

*„Eesti on avatud merele. Riigi rahvusvahelise konkurentsivõime üheks põhiteguriks olev reisi-, kauba ja väikesadamate võrgustik toimib tegusalt ning on muu taristuga hästi ühendatud. Tõhus ja kestlik merealade kasutamine on riigile oluline. Sobivate planeeringute abil on saavutatud mõistlik tasakaal vaba aja kasutuse, turismi, veekogude kaitse, riigikaitse ja majandustegevuse vahel. Nii linnades kui ka maal Eesti maastikku hästi ilmestavad ja ruumi eripära esile tõstvad veekogud ja rannaalad on aktiivses ja kestlikus avalikus kasutuses.“*¹⁷⁷

3.8.4 Lahemaa ja Loksa Soome lahe kontekstis

Soome lahe piirkonda kuuluvad Eesti, Soome ja Vene Föderatsioon. Akvatooriumi läänepoolne piir, „Soome lahe algus“, on kokkuleppeliselt Dirhami-Osmussaare-Hanko piirkondi ühendaval mõttelisel joonel. Kui laht on jagatud ida-läänesuunaliselt Soome ja Eesti vahel, siis olulisim tinglik joon on Vene Föderatsiooni riigipiir, ala idaosas. Neile, kes igapäevaselt mere- ja maakaarte ei vaata, võib tunduda ootamatu, et idanaabri alad ulatuvad Soome lahe keskel umbes sama kaugele, kui Lahemaa rahvuspargi idapoolseim küla, Vainupea. Kundast edasi Narva poole viib vaid ca 10 meremiili (ca 18.5 km) laiune merekoridor ning sealkandist üle lahe Soome sõitmiseks, tuleb teha „haak“ ümber Vene alade. Sestap on Kunda sadam idapoolseim, kust saab veel suhteliselt otse, ilma naaberföderatsiooni sisenemata, üle lahe liikuda. Lahemaa väikesadamatest, sh Loksa „suursadamast“, on ettevõtmine aga oluliselt mugavam.

Olgugi, et Soome laht on suhteliselt kitsuke, on selle põhja- ja lõunakallas tänu geoloogilisele ülesehitusele kardinaalselt erinevad. Lahe keskel kulgeb geoloogilise Ida-Euroopa platvormi loodepiir, millest Soome poole jääb

¹⁶⁸ Eesti mereala planeering. (2020), lk 65, 27.

¹⁶⁹ Eesti Väikesadamate Arenduskeskus. <http://www.evak.ee/> (vaadatud 27.1.2023)

¹⁷⁰ Eesti arendab väikesadamate võrgustikku. (2014). Majandus ja kommunikatsiooniministeerium. <https://www.mkm.ee/uudised/eesti-arendab-vaikesadamate-vorgustikku> (vaadatud 27.1.2023)

¹⁷¹ Eesti arendab väikesadamate võrgustikku. (2014), (vaadatud 27.1.2023)

¹⁷² Eesti mereala planeering. (2020), lk 48.

¹⁷³ 30 meremiili peetakse purjematkajale jõukohaseks päevateekonnaks, kuna selle vahemaa läbimiseks keskmise kiirusega 5 sõlme, kulub orienteeruvalt 6 tundi.

¹⁷⁴ Eesti mereala planeering. (2020), lk 48.

¹⁷⁵ Eesti mereala planeering. (2020), lk 52.

¹⁷⁶ Eesti mereala planeering. (2020), lk 60.

¹⁷⁷ Üleriigiline planeering Eesti 2030+, lk 13.

Fennoskandia kilp. Põhja-Lõuna suunas kaldu olev kristalsetest kivimitest aluskord paljandub meie põhjanaabri juures, moodustades sinna lainetusest vähemõjutatud saarterohke rannikuala. Eesti põhjarannikul asub seesama aluskord aga ca 120 m sügavusel, mistõttu koosnevad siinsed rannad pealiskorra kurrutamata kivimitest.¹⁷⁸ Pude pinnakate ja selle alla jääv aluspõhi moodustavad peamiselt lainetuse mõjul kujunenud kulutuskuhjelisi rannikuid, mille musternäidiseks on Lahemaa.¹⁷⁹ Soome lahe lõuna- ja põhjaranniku eriilmelisus ning sellest tingitud kultuuripärand on just see, mis võiks siinset ülemereturismi soodustada.

Rääkides Soome lahe äärses asustusest, jättes välja Venemaa, on olukord mitmekesine. Iseenesest mõistetavalt on piirkondlikuks keskuseks Helsinki-Tallinn kaksiklinn, mille vahel kulgeb regulaarne lennu- ja reisilaevaliiklus, ent samas näib suvehooajal Soome lõunasaarestikus vähemalt sama vilgas seltsielu olevalt kui pealinnades. Sealne arhipelaag „khibab“ väikelaevadest ja -sadamatest, mida ühendavad sajad, et mitte öelda tuhanded, veeteed. Olulisemad Lõuna-Soome rannikulinnad on Hanko, Inkoo, Porvoo, Loviisa ja Kotka.

Meie põhjarannik mõjub Lõuna-Soome kõrval, tõenäoliselt tänu pikale nõukogudeajale, mil rannaala oli suletud, mõnevõrra „vaiksem“. Siinseteks merelinnadeks, et mitte öelda tiheasustusaladeks, võiks Tallinna kõrval pidada veel vaid Paldiskit, Loksat ja Sillamäed. Ka Kundas on sadam, ent linn ise asub merest kilomeetrite kaugusel klindiastrandil. Kõigele vaatamata on ka meie põhjaranniku väikesadamate uuendamiseks viimaste aastakümnete jooksul entusiasmi ja vahendeid leitud ning hobimerendus näib aasta aastalt populaarsemaks muutuvat. Mere äär, supelrannad ja väikesadamad on kujunenud justkui piirkondlikeks keskusteks ja ajaveetmiskohtadeks kuhu kogunetakse isegi siis, kui otsene veeleminekusoov puudub.

Vaadates Lahemaad ja Loksat Soome lahe kontekstis, on tegemist justkui unustusse jäänud „pärliga“. Loksa asub Tallinnast ca 70 km kaugusel. Tallinnast Helsingisse, Tallinnast Loksale ja Loksalt Helsingisse on merd

pidi ligkaudu sama pikk maa, veidi enam kui 40 meremiili. Seega moodustub Tallinna, Helsinki ja Loksa vahele tinglikult võrdkülgne kolnurk, külje pikkusega ca 40 meremiili. Olenevalt veesõiduki kiirusest kulub vahemaa läbimiseks minimaalselt paar tundi ja tuule jõul liikudes umbes päev (kiirusega 5 sõlme 8 tundi). Piirkond omab Tallinna linnakeskkonda tasakaalustava roheala rolli ning on muu hulgas kogu Soome lahe kontekstis atraktiivne loodusala.

Kui Lahemaa rahvuspark on Eesti põhjaranniku ainus mereruumi hõlmav loodusala, siis Soome poolel on neid enam. Tuntuim on Soome lahe kirdenurgas, Kotka lähistel paiknev, „Soome lahe rahvuspark“ „*Gulf of Finland National Park*“ (vt Joonis 47). Kogu piirkonnal on Lahemaaga sarnane kultuurilugu. Neil aladel tegeleti kaubanduse ja lootsimisega ning enne teist maailmasõda, mil Eesti jäi „raudse eesriide“ taha, toimus tihe ülemereline läbikäimine Eesti rannarahvaga.¹⁸⁰ Saari saab väisata Kotkast väljuva meretakso või väikse reisilaevaga.¹⁸¹ Muu hulgas on laevaliiklus seotud maismaatranspordiga.

Teine mereline rahvuspark asub Soome-lahe läänepoolses otsas Hanko lähistel ja selle nimi on Ekenäs (*Ekenäs archipelago*, vt joonis 48).¹⁸² Nagu enamik Soome veelisi looduslasiid, on ka Ekenäs oluline linnuala. Rahvuspargi kaarti silmates tulevad selgelt esile liikumiskeelualad ja -ajad ning see, et suurima saare kohta on koostatud külastajale täpsemad juhised kuidas seal liikuda. Olenemata sellest, et 90 % rahvuspargist on veeala ning paljud kohad tugevalt looduskaitstud, on suudetud piirkond külastajatele kättesaadavaks muuta nii, et õrnad loodusväärtused ja kultuur ei kannata.¹⁸³

Soome lahe piirideülese koostöö elavdamiseks on koostatud mitmeid ühisprojekte ja uuringuid. *Plan4Blue* projekti ühes aruandes on prognoositud Naantali, Hamina, Kotka, teiste seas ka Loksa, piirkondade üleüldist merenduse arengut.¹⁸⁴ Dokumendi kohaselt ennustatakse piirkonnas pea kõigi laevaehitusvaldkondade kasvu (vt joonis 45). Mere- ja rannikuturismi peetakse aga siinsete rannakülade ja saarestike

¹⁷⁸ Aluskord Eestis. (2023). TaskuTark, <https://www.taskutark.ee/aluskord-eestis/> (vaadatud: 29.I.2023)

¹⁷⁹ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 91

¹⁸⁰ History of the Gulf of Finland National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/gulfoffinlandnp/history> (vaadatud: 30.I.2023)

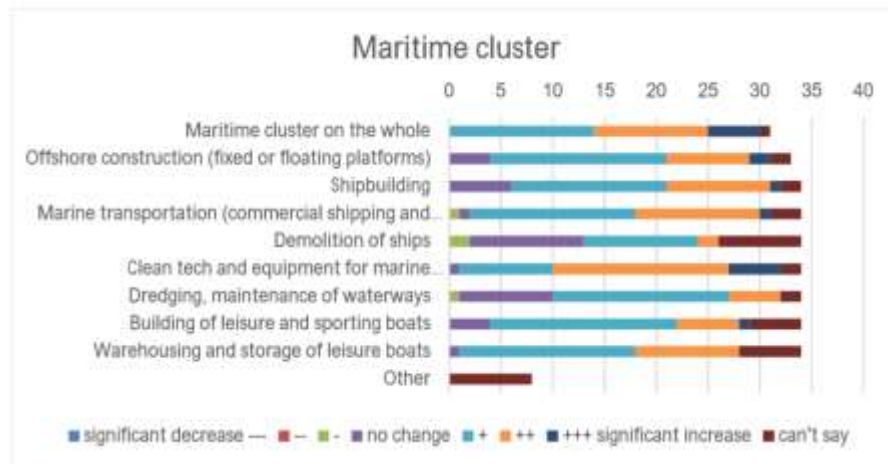
¹⁸¹ Directions to Gulf of Finland National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/gulfoffinlandnp/directions> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁸² Ekenäs Archipelago National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/ekenasarchipelagonp> (vaadatud: 30.I.2023)

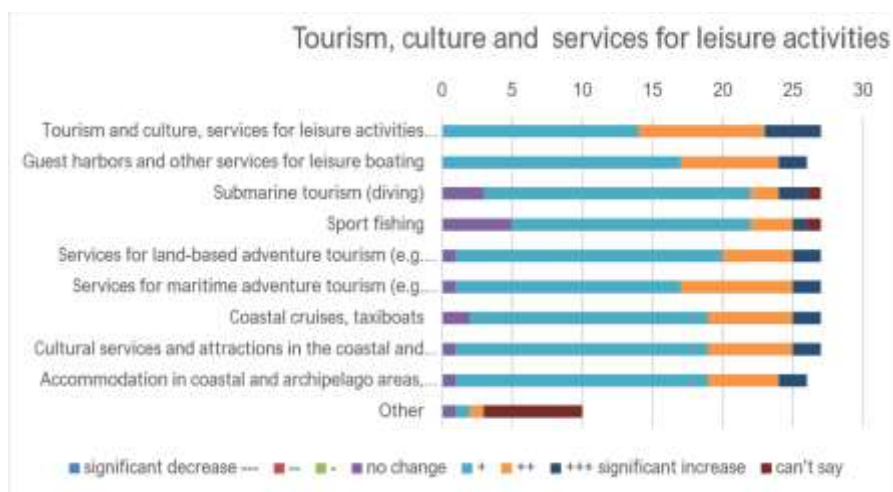
¹⁸³ Maps of Ekenäs Archipelago National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/ekenasarchipelagonp/maps> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁸⁴ Pöntynen, R., Erkkilä-Välimäki, A. (2018). Blue growth – Drivers and alternative scenarios for the gulf of Finland and the Archipelago sea. Turku: Brahea Centre at the University of Turku, lk 49

majanduslikuks „elueliksiiriks“. ¹⁸⁵ Spetsialistide hinnangul kasvavad Soome lahe piirkonnas pea kõik meretusmi sektorid (vt joonis 46). Samal ajal on „siniturismi“ tootlikus võrreldes teiste meremajandusvaldkondadega, nagu näiteks energeetika ja transport, marginaalne. ¹⁸⁶ Peatükis 3.9 LISA on lühike kokkuvõtte tööga seonduvatest rahvusvahelistest projektidest.



Joonis 45. Spetsialistide hinnang merekasutuse muutuste ja mõjurite kohta Soome lahe piirkonnas aastaks 2050 ¹⁸⁷



Joonis 46. Spetsialistide hinnang mereturismi valdkondade muutuste ja mõju kohta Soome lahe piirkonnas aastaks 2050 ¹⁸⁸



Joonis 47. Soome lahe rahvuspargi kaart ¹⁸⁹



Joonis 48. Ekenäs rahvuspargi kaart ¹⁹⁰

¹⁸⁵ Pöntynen, R., Erkkilä-Välimäki, A. (2018), lk 66.

¹⁸⁶ Paas, T. (2019). Assessment of the role of marine industries in the region. Plan4Blue, lk 52-62

¹⁸⁷ Pöntynen, R., Erkkilä-Välimäki, A. (2018), lk 49.

¹⁸⁸ Pöntynen, R., Erkkilä-Välimäki, A. (2018), lk 66

¹⁸⁹ Maps of Gulf of Finland National Park. Nationalparks.fi.

<https://www.nationalparks.fi/gulfoffinlandnp/maps> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁹⁰ Maps of Ekenäs Archipelago National Park. Nationalparks.fi.

<https://www.nationalparks.fi/ekenasarchipelagonp/maps> (vaadatud 30.I.2023)

3.9 | LISA Soome lahe piirkonna ühisprojektid

<p>SININE PLAAN Jätkusuutliku meremajanduse tagamine läbi mereruumi planeerimise (2016-2019) <i>Plan4Blue Maritime Spatial Planning for Sustainable Blue Economics</i></p>	
<p>Programmi põhieesmärk on piirideülese mereplaneerimise ja -majandamise meetoodika arendamine Soome lahe piirkonnas. Koostati mitmeid uuringuid ja ettepanekudokumente ning mängiti läbi stsenaariume mereenergia, merendusklasterite, biomajanduse, allveeresursside ja tursismi valdkonnas.¹⁹¹</p>	
<p>SUSTAINBALTIC Plaan kuidas säilitada ranniku- ja merealade „inimökoloogilisi“ võrgustikke (2016-2019)¹⁹² <i>SustainBaltic ICZM Plans for Sustaining Coastal and Marine Human-ecological Networks in the Baltic Region</i></p>	
<p>Koostöös kohalike kogukondade ja huvirühmadega sooviti välja töötada kavad, mis aitaks säilitada looduskeskkonda, siduda randa ja mereruumi, tagades sealjuures ka sotsiaal-kultuurilise ja majandusliku arengu.¹⁹³</p>	
<p>TALSINKI Talsinki metropoli inkubaator (2016-2019) <i>Talsinki Metropolitan Incubator</i></p>	
<p>Projekti eesmärk oli Helsinki Tallinna start-up ettevõtete vahelise koostöö edendamine. Algatati 7 uut ettevõtet. Osalejaid oli üle 2000 ning start-up-e ligi 200.¹⁹⁴</p>	<p>LINNASAARED Targad linnasaared kui turismi sihtkohad (2019-2021) <i>URBAN ECO ISLANDS Urban and Smart Island Tourism Destinations</i></p>
<p>Projekti põhieesmärk on propageerida keskkonnasäästlikku, „digitaalset“ ja uut laadi ökoturismi linnasaartel. Fookusalaadeks Vaikasaari Helsingis ja Aegna Tallinnas.¹⁹⁵</p>	<p>30 MIILI Väikesadamad iga 30 meremiili tagant – Aktiivset veeturismi soodustavate teenuste arendus Soome lahe idaosas (2015-2018) <i>30 MILES Small port every 30 miles apart – Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland</i></p>
<p>Eesmärk oli luua väikesadamate võrgustik, kus iga 30 meremiili tagant on harrastussõitjatele külalissadam. Hästi organiseeritud sadamatevõrgustik tõstab oluliselt piirkondlikku atraktiivsust ning aitab kaasa turismi arengule. Projekti raames uuendati 12 väikesadamat Soome lahe idaosas.¹⁹⁶</p>	<p>¹⁹¹ Plan4Blue, Maritime Spatial Planning for Sustainable Blue Economics. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. http://database.centralbaltic.eu/project/62 (vaadatud 30.I.2023)</p> <p>¹⁹² SustainBaltic ICZM Plans for Sustaining Coastal and Marine Human-ecological Networks in the Baltic Region, Central Baltic Programme 2014-2020 project database http://database.centralbaltic.eu/project/51 (vaadatud 30.I.2023)</p> <p>¹⁹³ Teadlased ja rannarahvas kavandavad rannikuelu tulevikku. (2018). Maaelu. Postimees. https://maaelu.postimees.ee/6451301/teadlased-ja-rannarahvas-kavandavad-rannikuelu-tulevikku (vaadatud 30.I.2023)</p> <p>¹⁹⁴ Talsinki Metropolitan Incubator. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. http://database.centralbaltic.eu/project/27 (vaadatud 30.I.2023)</p> <p>¹⁹⁵ URBAN ECO ISLANDS Urban and Smart Island Tourism Destinations. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. http://database.centralbaltic.eu/project/105 (vaadatud 30.I.2023)</p> <p>¹⁹⁶ 30 MILES Small port every 30 miles apart – Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. http://database.centralbaltic.eu/project/17 (vaadatud 30.I.2023)</p>

¹⁹¹ Plan4Blue, Maritime Spatial Planning for Sustainable Blue Economics. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/62> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁹² SustainBaltic | ICZM Plans for Sustaining Coastal and Marine Human-ecological Networks in the Baltic Region, Central Baltic Programme 2014-2020 project database <http://database.centralbaltic.eu/project/51> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁹³ Teadlased ja rannarahvas kavandavad rannikuelu tulevikku. (2018). Maaelu. Postimees. <https://maaelu.postimees.ee/6451301/teadlased-ja-rannarahvas-kavandavad-rannikuelu-tulevikku> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁹⁴ Talsinki Metropolitan Incubator. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/27> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁹⁵ URBAN ECO ISLANDS | Urban and Smart Island Tourism Destinations. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/105> (vaadatud 30.I.2023)

¹⁹⁶ 30 MILES | Small port every 30 miles apart – Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/17> (vaadatud 30.I.2023)

3.10 **VISIOON III** | Lahemaa ja Loksa on Eesti põhjaranniku keskne meri-maa loodustuumala ning Soome lahe piirkonna linnadevõrgustiku oluline sõlmpunkt

LÄHTEKOHT:

Eesti randlaste ja soomlaste mereülene läbikäimine ulatub tuhandete aastate taha ning on seni katkenud vaid ajuti. Soome laht on Eesti kontekstis üks aktiivsemaid meresõidupiiirkondi ning spetsialistid on hinnanud, et merendussektor kasvab ka tulevikus. Eesti avatust merele, mereruumi kestlikku kasutust ja merekultuuri laiemalt, peetakse riiklikes arengudokumentides meie tulevikuedu võtmeks. Tallinn ja Helsingi on iseenesestmõistetavalt kohalikud keskused, ent Lahemaa, keskuslinnaga Loksal, asub mõlemale võrdlemisi lähedal ning omab suurt potentsiaali kohaliku merekultuuri sõlmpunktina. Rannikualade arendamisel on oluline mere ja maaruumi ühtne käsitus.

EESMÄRGID:

Tallinn-Helsinki-Lahemaa klaster on Soome lahe piirkonna keskne tuumala, mille oluline sõlmpunkt on Lahemaa ja Loksa. Tallinn-Helsinki kaksiklinnaga ühtses klastris olev Lahemaa moodustab piirkondliku loodus- ja merekultuuri keskuse. Kolme tuumala vahel toimib tugev koostöö ning loodud on head mere- ja maismaaühendused. See tähendab, et lihtsa vaevaga on võimalik liikuda, lisaks täna juba toimiva Tallinn-Helsinki suunale, ka Tallinn-Lahemaa ja Helsinki-Lahemaa suunal (vt joonis 49).

Soome lahe sadamate ja merelinnade võrgustik. Soome lõunaranniku ja Eesti põhjaranniku sadamad, väikesadamad ja merelinnad teevad omavahelist koostööd, ülemereühendused on muudetud „tavaiinimesele“ tänasest lihtsamaks ja kättesaadavamaks. Lisaks ühendustele arendatakse kohaliku kultuuri ning ülemerelisi kultuurisuhteid.

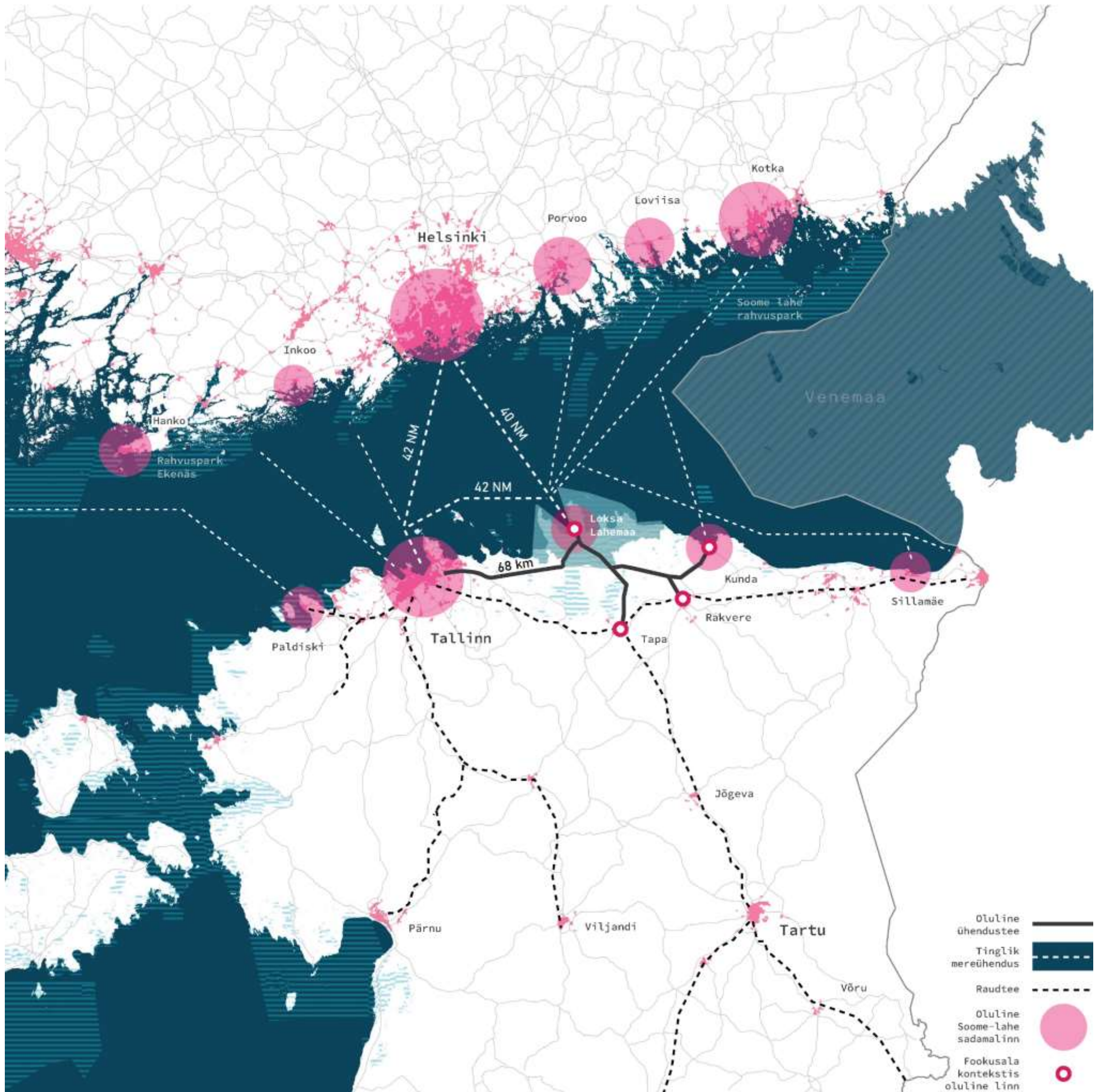
Lahemaa rahvuspark on Soome lahe ülemerevõrgustiku oluline loodusala. Lahemaa rahvuspark on Soome lahe kontekstis oluline turismi sihtkoht ja meri-maa loodusala. Toimib ühtne Lahemaa sadamate võrgustik, mille kaudu on loodud mugavad ühendused Lahemaa mandriosa ja merealade vahel.

Meri-maa ühendused. Loksa ja Lahemaa on piirkondlik meri-maa mediaator. Mereühenduste kõrval tugevdatakse ka maismaatranspordi võimalusi, lisaks Tallinnale arendatakse Tapa raudteejaama ja Loksa ühistranspordivõimalusi ning sidemeid naaberlinnadega Kunda ja Rakvere.

VÕIMALUSED:

- Otsitakse võimalusi, esialgu näiteks hooajaliselt, Tallinna-Lahemaa, Helsinki-Loksa või mõne muu Soome lahe naaberlinna ja Loksa vahelise reisilaevaliini avamiseks. Selleks luuakse atraktiivne ärikeskkond eraettevõtjatele, mis meelitaks neid sedasorti ettevõtlust proovima.
- Tugevdatakse Lahemaa ja Soome sadamate vahelist koostööd ja kultuurilisi sõprussuhteid. Selleks korraldatakse ühisüritusi ning reklaamitakse neid ühiselt.
- Luuakse ühtne Soome-lahe väikesadamate ja turismi sihtkohtade võrgustik ning seda tutvustav koduleht.
- Luuakse Loksa ja Tapa raudteejaama vaheline vajaduspõhine ühistransport.
- Loksa kui Lahemaa merevärava väljaarendamine ja turundamine.

Joonis 49. VISIOON III (autori joonis) →



- Oluline ühendustee
- Tinglik mereühendus
- Raudtee
- Oluline Soome-lähe sadamalinn
- Fookusala kontekstis oluline linn

**4 FOOKUSALA
RUUMILISED
SEOSED**

4.1 LAHEMAA

4.1.1 Lahemaa ajalugu

Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrusega [---] 1. juunist 1971 kehtestati: „Põhja-Eestile tüüpiliste looduslike komplekside säilitamiseks ja nende paremaks tutvustamiseks elanikkonnale moodustada Lahemaa rahvuspark.“ [---]see park pole tavaline loodus- või maastikukaitseala, Lahemaa rahvuspark pole Matsalu laht või Nigula raba. Seal pole püütud esitada ega taastada kaunist ürgset loodusmaastikku, mis oleks inimesest võimalikult puutumata. Pole juba sellepärast, et inimene ja kaugesse minevikku ulatuv inimtegevus on meil tänapäeval igal vähegi suuremal alal loodusmaastiku paratamatuks ja välistamatuks koostisosaks.¹⁹⁷

Nii tsiteeris ja kommenteeris 1983. aastal Enn Tarver raamatus Lahemaa ajalugu rahvusparki loomisaega. Luges toona püstitatud eesmärke, milleks oli muu hulgas: „kaitsta [---]maastikku koos loodus, **ajaloo-, kultuuri-, ja arhitektuurimälestiste ning etnograafiliselt ja arhitektuuriajalooliselt väärtuslike ehituskompleksidega [---]**,“ tekib tahes tahtmata tunne, et kesk tumedat nõukaaega üritati säilitada tükike Eestimaad. Seega pole oluline mitte park iseeneses, vaid see, mis seal aastasadadega on välja kujunenud. Ja kujunenud on lisaks kõigele muule ka kultuur.

Esimesed märgid Lahemaa paiksest asustusest pärinevad kolmanda aastatuhande lõpust ja teise algusest eKr, mil moodustusid varase metalliaja Kahala, Palmse ja Vihula.¹⁹⁸ Selle ajastu Lahemaal olid peamiselt maa-asulad, tegeleti karjakasvatuse ja alepõllundusega. Mere läheduses on kajastust leidnud vaid Juminda ja Pärಿಸpea, ent ühtki päris rannaküla siis veel polnud. Mereäärsed külad arenesid välja 14-16. sajandil ning seniajani käidi rannikul kala püüdma teadaolevalt sisemaalt. Hiljem kuulus mererand mõisnikule ning isegi pärast rannakohtade kruntimist ja müüki jättis viimane endale õiguse kalapüügi eest renti küsida.¹⁹⁹ Esimesed dokumenteeritud

viited Lahemaast pärinevad aga 13. sajandi alguses koostatud „Taani hindamisraamatust“. Asustus olla olnud hõre, vaid kümnekond küla kolmes rühmas.²⁰⁰ Piirkond jagunes, sarnaselt tänasele, kahe maakonna, *Revala* ja *Revele* ning kahe samanimelise kihelkonna, *Repel*, vahel.²⁰¹

Ühes Saksa-Taani vallutustega hakkasid asustuspilti tekkima mõisad. Lahemaa vanimaks ja olulisemaks peetakse 13. sajandil rajatud Kolga kloostimõisa, mille kõrvale tekkis paariasaja aasta jooksul seitse abimõisa. Üldjoontes kujunes enamik mõisaid välja 15. sajandil, sealhulgas mitmete abimõisadega Palmse ja Sagadi.²⁰² Mõisadel on oluline roll Lahemaa kujunemisloos, sest just neis korraldati piirkondlikku elu. Põllumajanduse, karjakasvatuse ja kalapüügi kõrval oli Lahemaal oluline metsa- ja tellisetööstus. Keskajal varustas just Kolga mõis ehituspuiduga Tallinna ning liigub ütlemine, et pool Helsinki linna olla ehitatud Loksa tellistest.²⁰³

Lahemaa külad on ajalooliselt jaotunud maa- ja rannaküladeks. Kui esimestes tegeleti peamiselt põllumajanduse ja loomakasvatusega ning need asusid paremate muldadega aladel, siis rannakülades tuli kombineerida põlluharimist ja kalapüüki.²⁰⁴

„Rannakülade rajamisel pidi arvestama mõlemaid asjaolusid: põllu- ja rohumaa olemasolu ning merele pääsemise ja kalapüügi võimalusi (asustati jõgede suudmealasid, eelistati järsemalt sügavnevat randa).²⁰⁵

Lahemaa randlased olnud ka vilunud laevaehitajad (vt pilt 10). Suurem laevaehituslaine sai alguse 19. sajandi esimesel poolel, mil kaupmeeste laevandusprivileeg tühistati ning töö juurde lubati ka „lihtrahvas“. Üldjuhul korraldasid laevaehitust siiski mõisnikud, kuna neil oli piisavalt rikkust ja vahendeid.²⁰⁶ Laevaehitusmeistrid kutsuti esialgu Soomest, kes olid oma oskused omandanud Rootsis, ning vajaminev puit saadi mõisamaadelt.²⁰⁷ Laevaehitusplatsid valiti tormituulte eest kaitstud randadele kust aluste hilisem veeskamine oleks lihtne. Laugematel kallastel veeti laevad talvel jääle ning kevadel vajusid need ise vette.²⁰⁸ Üheks sääraseks laevaehitusplatsiks oli Haaginina Haras, kus valmis meie suurim purjelaev

¹⁹⁷ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 5.

¹⁹⁸ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 11.

¹⁹⁹ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 187.

²⁰⁰ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 20.

²⁰¹ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 33-38.

²⁰² Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 39-45.

²⁰³ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 165-174.

²⁰⁴ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 54-55.

²⁰⁵ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 54-55.

²⁰⁶ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 24-25.

²⁰⁷ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 25-27.

²⁰⁸ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 35.

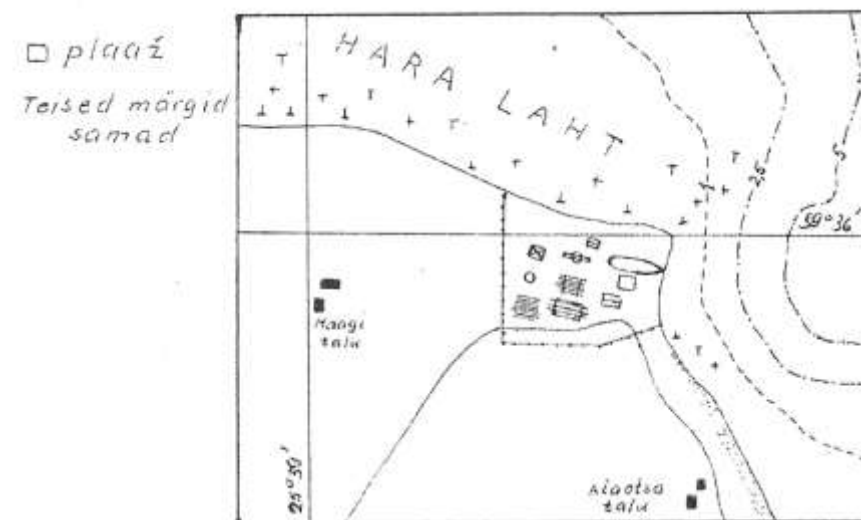
Tormilind, mida kuulduste põhjal ehitas ka minu vanavanaisa (vt joonis 50).²⁰⁹ Tormilind oli muuseas esimene laev, mis viinud Eesti riigilipu üle ekvaatori ning seilanud soolalastiga kaugele üle ookeani, Brasiiliasse.²¹⁰

Soomerandlastega oli lahemaalastel tihe kaubavahetus ning on arvatud, et traditsioon ulatub tagasi 13. sajandisse.²¹¹ Üle lahe veeti koduranna sillutuskive, kohalike vabrikute tellisetoodangut, halupuitu, ehituspalki, põllumajandussaadusi. Kuluaarides on räägitud salapiirituse ja viinaveost ning 19. sajandi algul eksporditi ka tavalist kartulit, mida Soomes sel ajal veel polnud. Vastu toodi soolasilku, lihtsalt soola, tikke, kohvi, riideid, kalavõrke ja võrgumaterjali, korki, trossi.²¹² Üllatuslikult leiti aga eelmise sajandi seitsmekümnendatel Jumindalt neli Rooma vasktsistertsi keiser Marcus Aureliuse päevilt, mis annab aimdust arvata, et rahvusvahelised kaubandusteod võisid Lahemaale ulatuda juba meie ajaarvamise alguses.²¹³

Merekaubanduse õitseng eeldas suuri laevu ja suured laevad sadamaid. Hara sadamat, mis leidnud kajastamist juba 1690-ndatel aastatel, on peetud Lahemaa vanimaks. Teised olulised kaikhad asunud Tsitres, Loksal, Käsmus ja Vergil.²¹⁴ Ent sadamad oli luksus ning enne neid toimus laadimine, lossimine lihtsalt sobivates randades. Palgivirnad olid ladustatud rannajoonega risti ning väikeste paatidega, mille süvised madalad, pukseeriti last suurtele laevadele. Viimased seisid sügavamal ankrus.²¹⁵

19. sajandi esimesel poolel polnud paljudele põhjaranna saartele, laidudele ja madalikele märgutulesid veel pandud. See andis kohalikele meresõitjatele võimaluse lootsiteenuse pakkumiseks.²¹⁶ Kuna nii mõnigi laev oli lõpetanud karil, loodi juba Pärisea munkade ajal (13. sajandil), meie põhjapoolseimale poolsaarele ka päästejaam.²¹⁷ Aastasadadu arenenud meresõidutraditsioonid ja suurte laevade kasutuselevõtt tingis vajaduse ka õppinud meremeeste järele ning 1884 aastal hakati sellekohast haridust andma Käsmus. Seda kuni 1931. aastani. Õppemaksu ei olnud ning kooli pidas üleval riik ning seda toetasid kõik kel võimalik. Koguti annetusi, Aaspere mõis toetas küttepuudega ning vähegi varakamad õpilased aitasid ise.²¹⁸

Kümmekond aastat hiljem sulges nõukogude võim kogu rannikuala. Rajati salajasi sõjaväeosasid, teiste seas Suurpea linnak ja Hara allveelaevade demagnetiseerimisjaam. Pea pool sajandit pääses randa vaid erilubadega.



Joonis 50. Tormilinnu ehitusplats Haagininal Haras 1920²¹⁹



Pilt 10. Paatide ehitus Pedassaares²²⁰

²⁰⁹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 104-108.

²¹⁰ Dresen, U., jt. (2018). 100 Years on Water: The ships of Estonia. Eesti Meremuuseum ja AS Äripäev. Tallinn: Print Best, lk 12-13.

²¹¹ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 186-187.

²¹² Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 39.

²¹³ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 9-18.

²¹⁴ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 190.

²¹⁵ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 69-71.

²¹⁶ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 69-71.

²¹⁷ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 63-65.

²¹⁸ Dresen, U., jt. (2021). Mereriik Käsmu. Eesti Meremuuseum. SA Eesti Meremuuseum. Tallinn: Ellington Printing Network, lk 131-144.

²¹⁹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 108.

²²⁰ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 45.

4.1.2 Ruumiline kontekst

*Lahemaa on mereline maa, osake Eesti tüüpilisest rannamaast. Siia kuulub Andineemest [---] Vainupeani umbes 150 km rannajoont [---]. Siinsed lahed on avatud põhjatuulte, kuid laevatatavad ja varjatud kõrge lainetuse eest. Rohkesti leidub häid ankru- ja sadamakohti. Niisiis on paik looduslikult soodne meresõidu arenguks ja eks sellest lähtudes hakanudki randlane kalapaatidest suuremaid ja siis veel suuremaid aluseid ehitama.*²²¹

Selliselt kirjeldas Harri Sandström meie vanimat rahvusparki. Siinkohal tuleks lisada, et kui Lahemaa rannajoon, kõigi oma käärude ja soppidega, on ligikaudu 150 km pikk, siis linnulennult on vahemaa kõigest ligi 50 km. Suuresti seetõttu klassifitseerub piirkond „kulutus-kuhjeliseks läheliseks“ rannikutüübiks.²²² Varemalt paljutsiteeritud geograaf Granö oli esimene, kes nimetas piirkonna sadakond aastat tagasi Lahemaaks:

*„Lahemaa. Looklaheline lava-lauskmaa; metsade ja soode ning haja-asulate ja hõreda teestiku maastik Kuusalu ja Kunda vahel Põhja-Eesti rannikul. [---]“*²²³

Rannajoon jagab rahvusparki justkui kaheks, kolmandik (26 874 ha) on mereruum, ülejäänud maismaa (47 910 ha), ent Lahemaa kaitsekorralduskava lugedes näib esimene olevat selgelt alakäsitletud.²²⁴ Eks ole ka põhjust. Lahemaa on Natura 2000 loodus- ja linnuala ning üks Euroopa suurimaid metsakaitsealasid.²²⁵ Mets hõlmab enda alla ca 73% rahvusparki pindalast ning valdavad on loodusnautlejate lemmikmetsatüübid: palu-, laane- ja nõmmemetsad. Rahvusparkis on ligi 3400 ha soid, kuhu on rajatud ühed Eesti populaarseimad matkarajad. Põhja-Eesti klint liigestab maastiku kaheks, mere poole jääb rannikumadalik ning teisele poole paetasandik. Piirkonda läbib 7 jõge ning tänu varieeruvale reljeefile on allikaid kokku ligi 150. Kõik see köidab nii loomi kui inimesi. Lahemaal on esindatud ligi 50 imetajaliiki ning läbi aegade on registreeritud 222 linnuliiki. Inimestele

meeldib kõike seda oma silmaga näha, seetõttu on sinna rajatud enam kui 120 km matka- ja õpperadu.²²⁶

Administratiivselt jaguneb rahvuspark kaheks, läände jääb Harjumaa Kuusalu vallaga ning itta Lääne-Virumaa, Haljala ja tükikese Kadrinaga (vt graafiline leht 4 ja 5). Loksa linn on Lahemaast justkui „välja lõigatud“, tõenäoliselt seetõttu, et nõukaaeg „sõitis ajaloolisest asupaigast nagu teerulliga üle“. Modernistlikke paneelmaju ja üleelusuuruses vabrikuhooneid pole veel omaks võetud, milleks siis kaitsta... Õigupoolest on Lahemaa hajaasustus ja rahvastikutihedus Loksa üks jõhkramaid ruumikontraste Eestis. Maaliline loodusmaastik versus range kivilinn, hajali maaelu versus tööstus, tanklad versus lambad jne.

Loksa rahvastikutihedus on Statistikaameti 2022 aasta andmeil Eesti üks suuremaid, samas kui Kuusalu ja Haljala on vastupidi ühed hõredamad piirkonnad riigis (vt joonis 51). Rahvastikupüramiide võrreldes kerkib selgelt esile, et Lahemaal elavad peamiselt eestlased ning noorte osakaal, eriti Kuusalus, on võrreldes Loksaga oluliselt suurem. Loksal seevastu elavad valdavalt vanemaealised ning lõviosa neist on vene päritolu (vt joonis 52). Lahemaal on 71 asulat, mis jagunevad ajaloolisteks maa- ja rannaküladeks, ligi 10 000 hoonet ning 2016 aasta andmetel ca 3600 püsielanikku.²²⁷ Samas pendeldavad paljud Tallinna linnaregiooni vahet ning täpset asukate arvu on peaaegu võimatu määrata. Suvekuudel kasvab elanikkond mitmekordseks ning näiteks 2015 aastal külastati RMK hallatavaid rekreatsiooniobjekte hinnanguliselt 166 000 korda.²²⁸ Seega ei tundu ruumiotsuste tegemisel otstarbekas pelgalt kohalikule statistikale tugineda vaid vaadata suuremat pilti.

Lahemaal on säilinud ajalooline asustumusmuster, mistõttu on sealsed külad hinnatud väga väärtuslikeks või lihtsalt väärtuslikeks, väheväärtuslike ei olegi. Ligi veerand 10 000-st hoonest on kõrgelt hinnatud arhitektuuriobjektid ning neli mõisaansamblit, Palmse, Sagadi, Vihula ja Kolga, on ajaloolis-kultuuriliselt samuti olulised.

²²¹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 16.

²²² Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 95.

²²³ Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused, lk 73-74.

²²⁴ Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016-2025. (2016). Keskkonnaamet, lk 15.

²²⁵ Kaitsealast. Lahemaa rahvuspark. <https://kaitsealad.ee/et/kaitsealad/lahemaa-rahvuspark/kaitsealast-5> (vaadatud 06.II.2023)

²²⁶ Loodus. Lahemaa rahvuspark. <https://kaitsealad.ee/et/kaitsealad/lahemaa-rahvuspark/kaitsealast-5/loodus-5> (vaadatud 06.II.2023)

²²⁷ Ausmeel, H., jt. (2016). Lahemaa Rahvuspark. Keskkonnaamet, lk 5.

²²⁸ Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016-2025, lk 217-220.

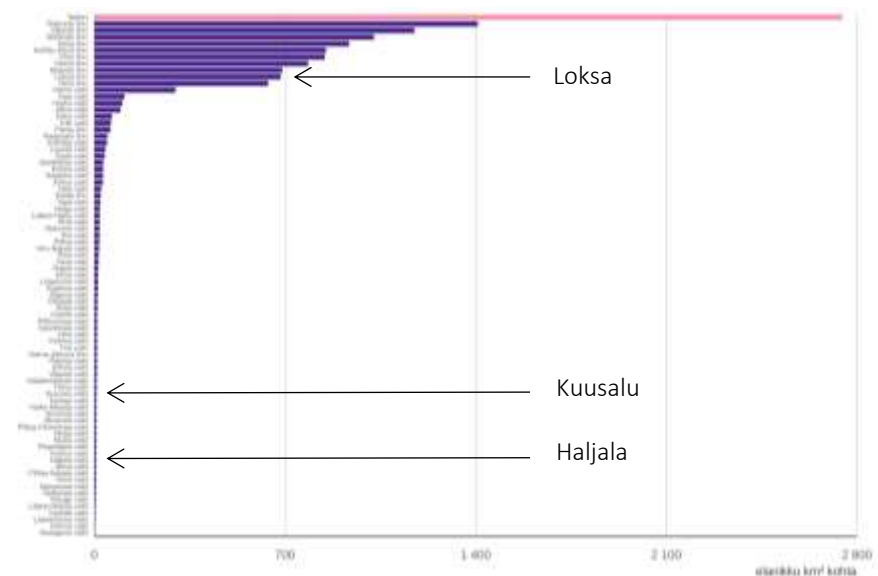
„Vana ajaloolise hoonestuse säilimine on Lahemaa külamaastiku ajaloolise ilme säilimisel kõige olulisem,“ kirjutatakse rahvusparki tutvustaval veebilehel. Lahemaa külad on olnud ajalooliselt rikka seltsi- ja hariduseluga ning enamik Eesti rahvatantse on kogutud just sealsetelt aladelt.²²⁹ Piirkonnas on ka hulgaliselt pärandkultuuriobjekte: kõrtsikohti, kiviaedu, vesiveskeid ning mööda ei saa vaadata ka nõukogudeaegsest militaarpärandist.²³⁰ Olulisemad objektid, teiste seas Suurpea sõjaväelinnak ning Hara allveelaevade demagnetiseerimise baas, paiknesid just Lahemaa rannikualal.²³¹ Lahemaa lähivetes leidis 1941. aastal aset ka ajaloo üks suuremaid meretragöödiid, Juminda miinilahing, milles hukkus mõne päeva jooksul umbes 15 000 inimest ning uppus üle 60. laeva.²³² Kõik see kokku teeb piirkonnast väga mitmekülgse turismisihtkoha.

Viimaks merest. Lahed on Lahemaal vahelduva põhjareljeefiga, üldiselt sügavad, ent rohkete karide ja saarekestega. Näiteks Hara lahes ulatuvad isobaadid²³³ pea 70 meetrini, samas kui idapoolses Erus, jäävad sügavused maksimaalselt 15 meetri kanti.²³⁴ 8850 ha suurusest merealast enamik, 6380 ha, on madalmeri ja veealused liivamadalad. Esineb tuulte mõjul paljanduvaid pagurandasid, rannikulõukaid, rannavalle, kivi- ja liivarandu ning luiteid.²³⁵ Sestap on nii mõnelgi merealal, linnurahu säilitamiseks, liikumine perioodiliselt keelatud. Näiteks enamik Eru ja Koolimäe lahte on kevadsuvisel perioodil lindude päralt.²³⁶ Kokkuleppeliselt on mereala jagatud piirkondadeks, millest suurimad on Kolga, Hara, Eru ja Käsmu laht, ent tinglikke jooni reaalsuses ei näe, seega tundub mõistlik neid ka teoreetilistena käsitleda.

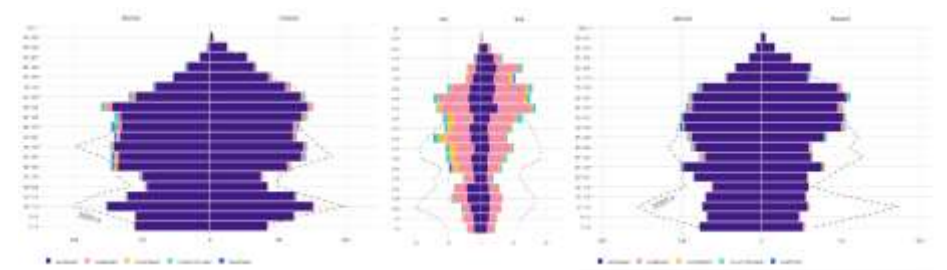
Ühendus mere ja maa vahel on piirkonna „võti“. Rannikualal on täna 8 väikesadamat ja Loksa nõ suursadam ning hulk unustusse jäänud sadamakohti. Üks selline on näiteks endise Kirovi kalurikolhoosi ala Juminda läänerannal, Kolga-Aablas. Ametlike sadamate kõrval on isiklikud lautrikohad ja omatarbeks rajatud paadisillad vaat et olulisemadki, kui

eelpoolmainitud ning neid leidub pea igas rannakülas. Just kodulautrid on rajatised, mis piirkonna meretraditsioone on läbi terve nõukogude perioodi elus hoidnud. Teema kokkuvõtteks sobib hästi Juhan Maiste jt 2011 aasta Eesti Looduses ilmunud artikli „Lahemaa kui ikoon“ avalause:

*Lahemaa on sümbol. Ikoon. Kujutus. Omal ajal nii edumeelne ja rahvast ühendav. Paraku tundub, et Lahemaa ongi oma arengus jäänud sellesse 40 aasta tagusesse aega. Praegune Lahemaa vajab uusi lahendusi, eelkõige aga elusaid inimesi, kes oma töö ja vaevaga küladesse hinge uuesti sisse puhuksid.*²³⁷



Joonis 51. Kuusalu, Loksa ja Haljala rahvastikutihedus²³⁸



Joonis 52. Kuusalu (vasakul), Loksa (keskel) ja Haljala (paremal) rahvastikupüramiidid²³⁹

²²⁹ Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016-2025, lk 15.

²³⁰ Looduskaitse arvudes. Keskkonnaagentuur.

<https://kaur.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=2c6a3fc7ed4641f4b69d20c670732077#> (vaadatud 07.II.2023)

²³¹ Sõjaajaloo teejuht. Põhja-Eesti.

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=10y2ZBfJuQRfpm46h3tHVStTHmfg8K8t_&hl=et&ll=59.582191198458055%2C25.875962372314447&z=11 (vaadatud 07.II.2023)

²³² Jürisson, S., jt, (2022), Põrgu Läänemerel Juminda 1941, SA Eesti Meremuuseum, Tallinn: Ellington Printing Network, lk 7.

²³³ Isobaat – samasügavusjoon.

²³⁴ Loodus, Lahemaa rahvuspark (vaadatud 06.II.2023)

²³⁵ Lahemaa Rahvuspark. (2016). Keskkonnaamet, lk 5.

²³⁶ Lahemaa Rahvuspark. (2016). Keskkonnaamet, lk 17.

²³⁷ Maiste, J., jt. (2011). Lahemaa kui ikoon. Eesti Loodus, 2011/05.

http://eestiloodus.horisonit.ee/artikkel3893_3850.html (vaadatud 07.II.2023)

²³⁸ Rahvastikutihedus. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (vaadatud 01.IX.2022)

²³⁹ Rahvastiku püramiidid. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (vaadatud 01.IX.2022)



Lahemaa rahvusparki piir (autori joonis)



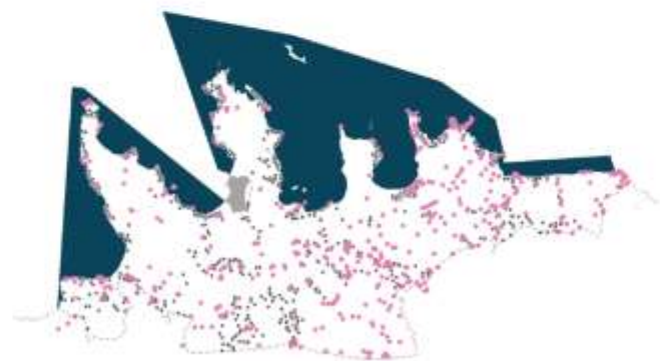
Lahemaa administratiivjaotus (autori joonis)



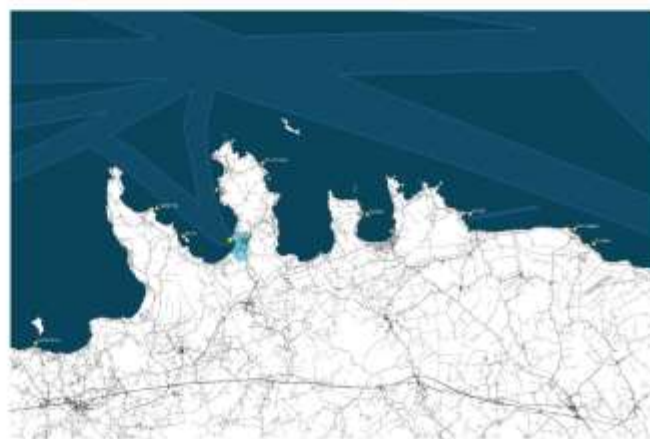
Lahemaa pinnamood (autori joonis)



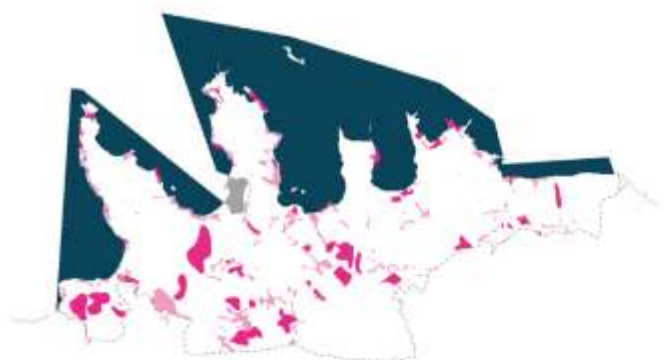
Lahemaa asustus (autori joonis)



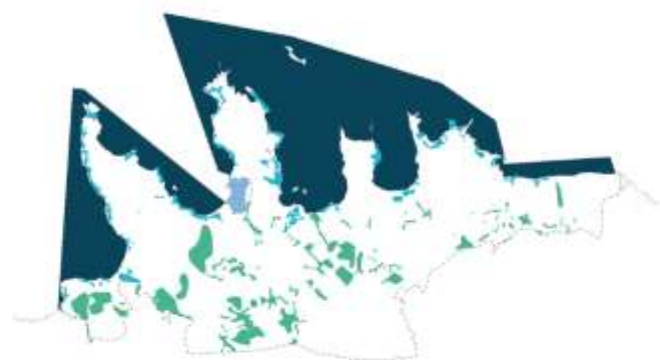
Lahemaa pärandkultuuri objektid ja arhitektuuriväärtused (autori joonis)



Lahemaa teed (autori joonis)



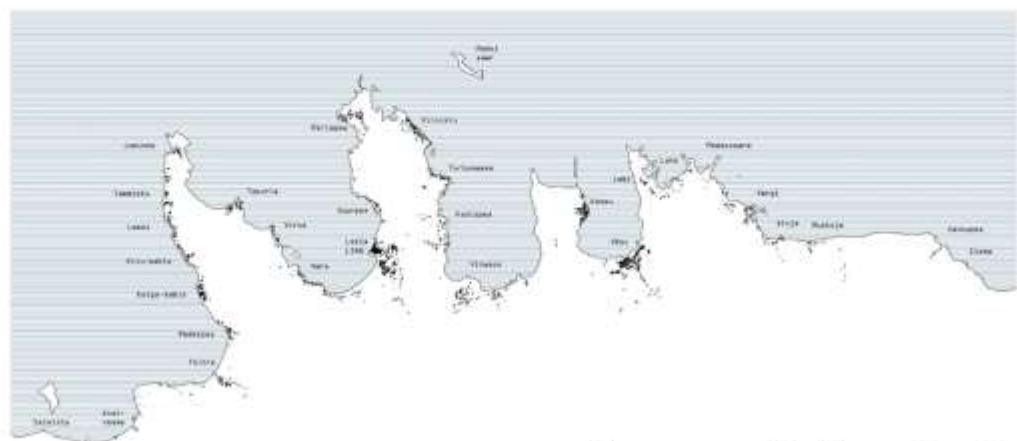
Lahemaa väga väärtuslikeks ja väärtuslikeks hinnatud külad (autori joonis)



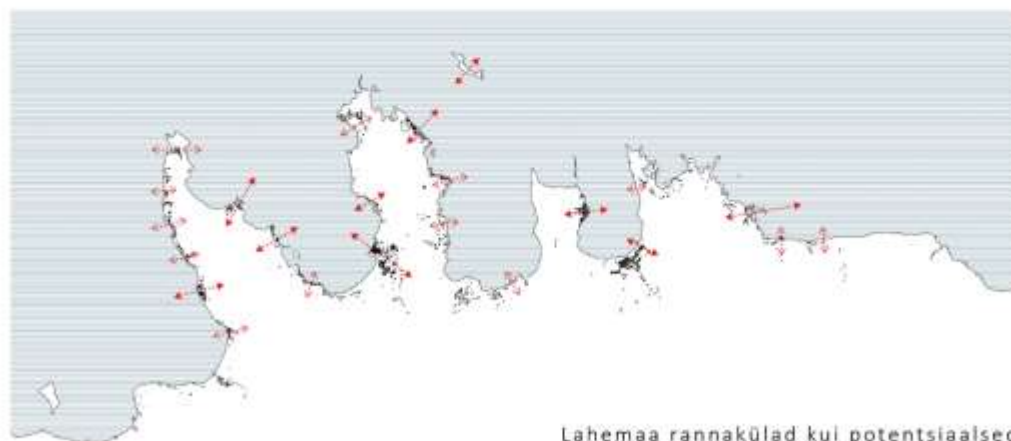
Lahemaa maa- ja rannakülad (autori joonis)



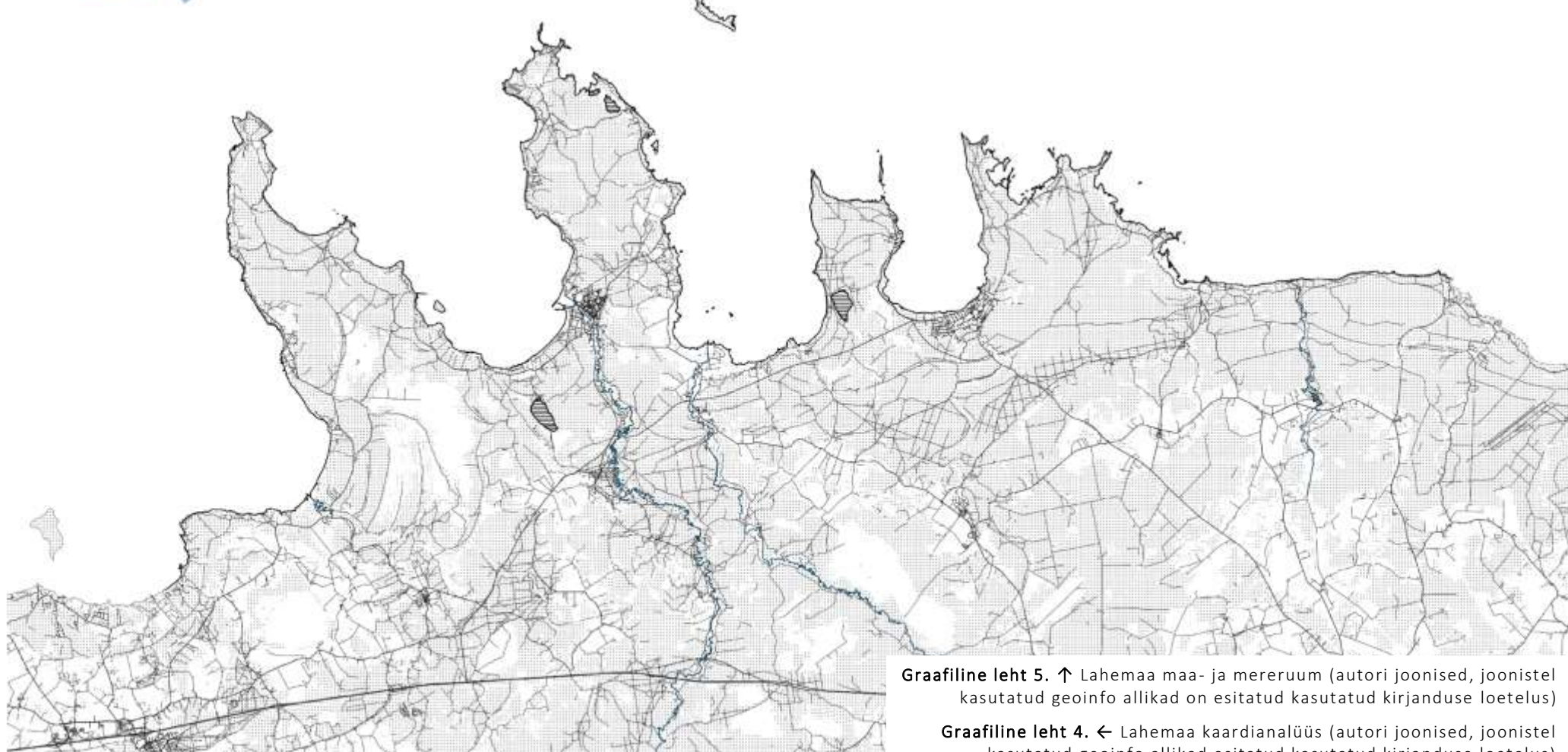
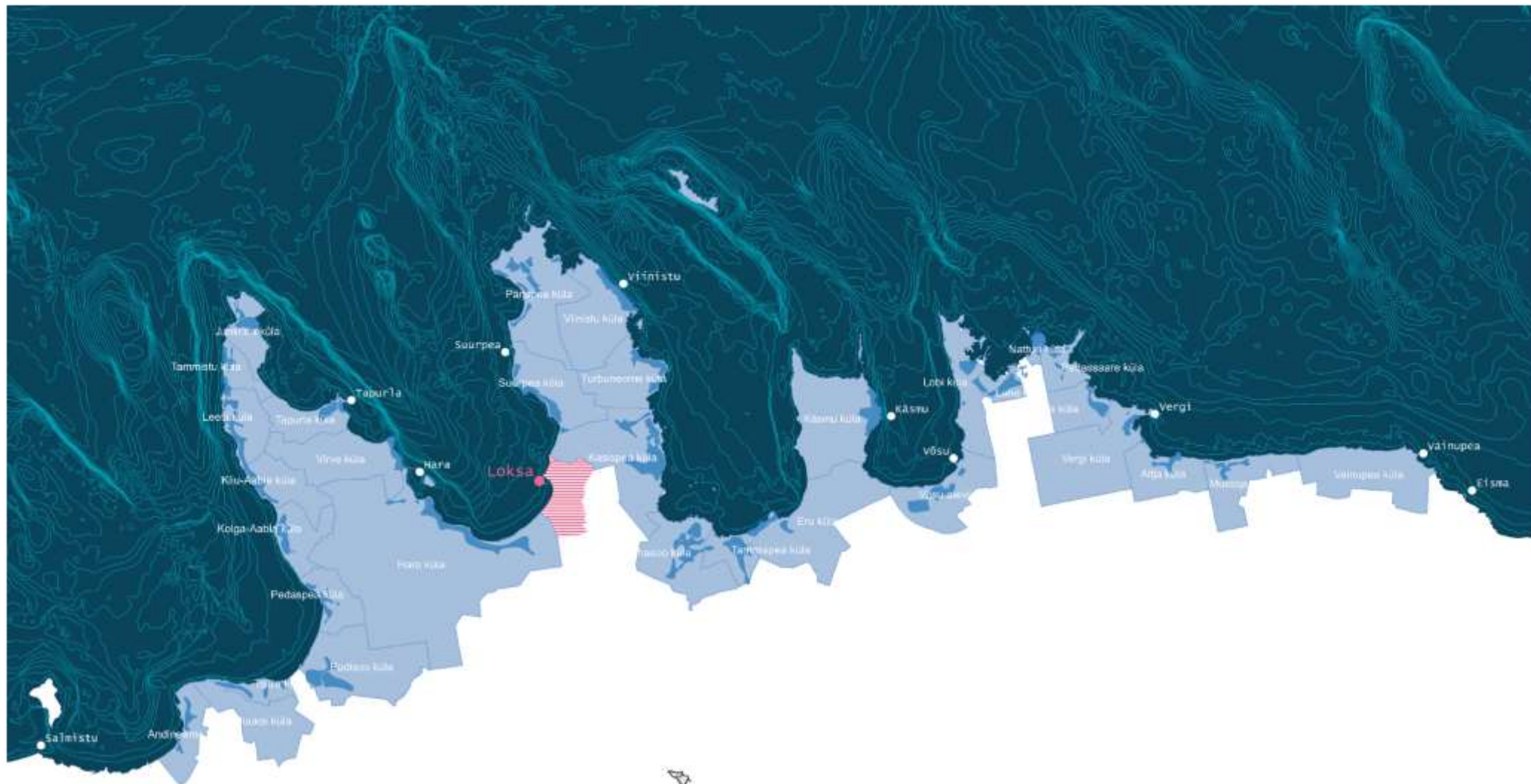
Lahemaa maa- ja mererum (autori joonis)



Lahemaa rannakülad (autori joonis)



Lahemaa rannakülad kui potentsiaalsed meri-maa üleminekualad (autori joonis)



Graafiline leht 5. ↑ Lahemaa maa- ja mereruum (autori joonised, joonistel kasutatud geoinfo allikad on esitatud kasutatud kirjanduse loetelus)

Graafiline leht 4. ← Lahemaa kaardianalüüs (autori joonised, joonistel kasutatud geoinfo allikad esitatud kasutatud kirjanduse loetelus)

4.2 VISIOON IV | Lahemaa meri-maa klaster

LÄHTEKOHT:

Lahemaa on mereline maa, pea kolmandik selle pindalast on meri ning rannakülades on läbi aegade vahendatud maakülade saadusi üle mere ja mere poolt liikunud hüved maa poole. 1971. aastal loodud rahvusparki periood on piirkonna pikas ajaloos vaid väike viiv. Lahemaa mängib olulist rolli Eesti kultuuriloos, sh merekultuuris, ent aeg on edasi liikunud ja ellujäämise asemel on meri täna pigem meelelahutuskeskkond. Mereturism ja hobimeresõit on erinevate allikate kohaselt üldises tõusutrendis. Nõukogude suletud piiritsoon on jätnud piirkonnale aga oma jälje. Veel tänagi on erinevates arengudokumentides mereruum maaga kordades vähem tähelepanu leidnud, ent olenemata sellest on Lahemaal ülikõrge potentsiaal kujuneda piirkondlikult oluliseks meri-maa loodus- ja kultuurialaks. Lahemaa ei ole mitte ainult Eesti, vaid kogu Euroopa kontekstis oluline paik, liidu suurim metsakaitseala, täis muistseid pärandkultuuriobjekte ja arhitektuurimälestisi.

EESMÄRGID:

Lahemaa meri-maa klaster. Luuakse ühtne ruumiklaster, kus mere- ja maismaaruum on võrdväärselt käsitletud. Olulist rolli mängivad rannikualal paiknevad meri-maa „mediaatorruumid“, rannad, lautrid, slipid, sadamad ja väikesadamad, milles on loodud soodsad võimalused ühest ruumifäärist teise liikumiseks. Loodud on ühtne, katkematu mere- ja maateede võrgustik, mis ühendab olulisi ruumielemente (vaatamisväärsusi, pärandkultuuriobjekte, keskusi jne) omavahel (vt joonis 53).

Lahemaa väikesadamate võrgustik. Luuakse ühtselt koordineeritud Lahemaa väikesadamate võrgustik. See on tunnustatud „kvaliteedimärk“, selge bränd nii kohalikul tasandil kui ka rahvusvaheliselt. Rannaküla sadamad toimivad piirkondlike sõlmpunktidenäi nii suvel kui talvel, neisse koonduvad meri-maa klasteri kõik teenused, näiteks rahvusparkisene ühistransport, renditransport, majutusvõimalused jmt.

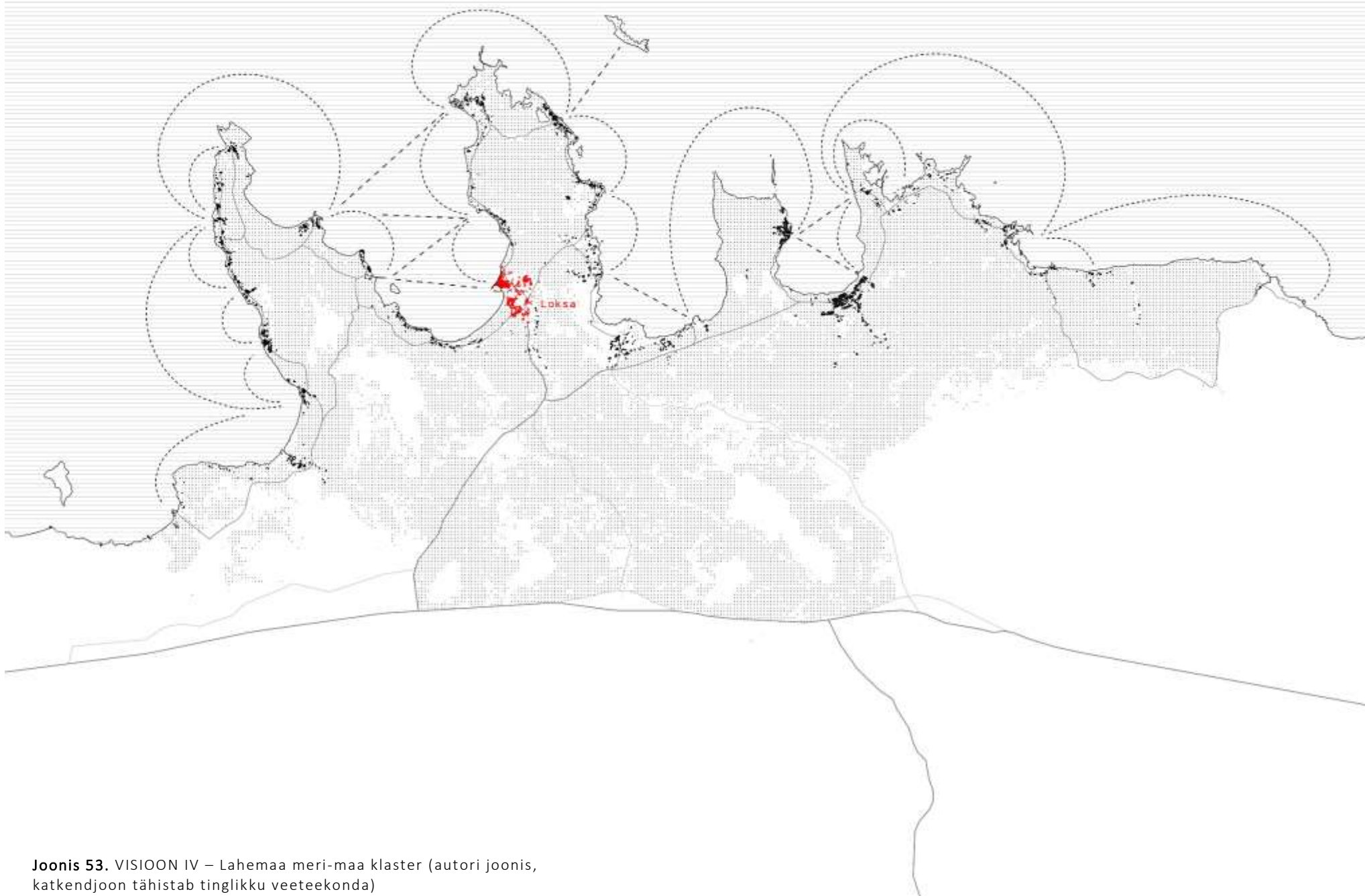
Lahemaa merevärv Loksa. Loksa sadam on Lahemaa merepoolne „peavärv“ ja piirkonnakeskus, kus teenindatakse muu hulgas ka suuremaid reisilaevu. Loksa on mitmekülgsede võimalustega Lahemaa linnaline keskus, koht kus arendatakse teenuseid mida saab pakkuda vaid linnas aga mitte Lahemaal.

Lahemaa ühis- ja renditranspordi võrk. Loksa sadama, Lahemaa väikesadamate ja külastuskeskuste vahel on loodud vajaduspõhine ühis- ja renditranspordi võrgustik, mis opereerib nii merel kui maal. St võimalik on kasutada lokaalset ühistransporti või rendiliikureid ning reisida väikesadamast mistahes Lahemaa sõlmpunkti ja tagasi ilma isiklikku sõiduvahendit omamata.

Lahemaa on naaberlinnade ja -asulatega hästi ühendatud. Tehakse koostööd ning luuakse head transpordiühendused naabuskoonna olulisemate asulakeskustega, lisaks Tallinnale ka Kunda, Rakvere ja Tapaga. Strateegilise tähtsusega on Tapa raudteejaama ja Loksa vahelise sobiva ühistranspordimudeli väljatöötamine, näiteks vajaduspõhine ja etteteatamisvajadusega ühistransport või renditranspordi võimalus.

VÕIMALUSED:

- Lahemaa väikesadamate väljaarendamiseks luuakse ühtne strateegia, mis tagab sadamateteenuste ühtlase taseme ja võimaldab Euroopa projektides lihtsamini osaleda.
- Luuakse Lahemaa väikesadamate turundusstrateegia ja tugev bränd, mida on võimalik reklaamida ka rahvusvaheliselt.
- Kohalikud omavalitsused soovivad olemasolevate ja võimalike uute väikesadamate ning veeskamiskohtade rajamist, sh hooldust.
- Töötatakse välja Lahemaa liikumisjuhised nii merel kui maal.
- Loksa sadamas arendatakse välja maa ja mereturismiks vajaminevad teenused, rajatakse külaliskaid ja soodustatakse reisilaevandust. Loksa pakub „emasadamana“ rohkem teenuseid, kui teised piirkonna väikesadamad.
- Loksa sadam on ühendatud regionaalsesse ühistranspordivõrku. Otsitakse koostöövõimalusi erinevate rahvusvaheliste sadamatega.
- Loksa sadamal on potentsiaal areneda Soome lahe kontekstis oluliseks väikelaevade remondi ja -hoolduskohaks.
- Soositakse meretranspordi ja hobimeresõiduga tegelevat ettevõtlust Lahemaal. Näiteks hooajalise veetakso loomine jmt.
- Vajaduspõhise maismaa ühistranspordi võrgustiku loomine Lahemaal, mis võimaldab sadamate ja sõlmpunktide vahelist liikumist.
- Lahemaa renditranspordi väljaarendamine (jalgrattad, elektrirattad, rendiautod, rendiveesõidukid jmt)



Joonis 53. VISIOON IV – Lahemaa meri-maa klaster (autori joonis, katkendjoon tähistab tinglikku veeteekonda)



Pilt 11. Loxsa vaade turupäeval (ligikaudu 1910)²⁴⁰



Joonis 54. Loxsa kaart 1923-1935²⁴¹

4.3 LOKSA

4.3.1 Ajalugu

Loksakandist on leitud juba õige kaugest minevikust pärit kivikirves, ent esimesed ametlikud viited pärinevad 17 sajandi teisest poolest, mil Valgejõe paremkaldal, tänase kabeli lähistel, asus kolme taluga küla. Sellest, et kõigi kolme taluperemehe liignimi olla olnud Loxa, pärineb suure tõenäosusega ka linna nimi.²⁴²

1874. aastal rajas krahv Stenbock, Kolga mõisa valitseja, sinna aga tellisetehase ning 1875 valmis Kõnnu valla külakool (vt pilt 11). Selle ajani oli Loxsa vaid üks väheldane kaluriküla kümnekonna taluga.²⁴³ Telliseveoks ehitas krahv jõesuusse sadama, kus enne Vabadussõda toimetas ligi 200 töolist ning aastaseks toodanguks oli ligi 6 miljonit tellist. Savi ammutati Turbuneeme väljadelt, Pärisea poolsaare idaküljel, mis oli sadamaga ühendatud esmalt hobu-, hiljem aururraudteega. Välja arenes laevaehitus ja -remont ning 1905 aastal rajati elling²⁴⁴ (vt joonis 54).²⁴⁵

Kui 19. sajandi lõpul oli Loksal ligi 36 elamut, siis 1913. aastaks juba pea kaks korda rohkem, 12 kivi- ja 50 puumaja. Küla edelapoolsest männikust arenes välja suvituskoht ning eelmise sajandi kolmekümnendatel oli Loxsa oma 150-ne elamuga juba täisväärtuslik alevik.²⁴⁶ Elu kees ning rahvaarvu kasvades tekkis hulk väikeettevõtteid: puidu-, kingsepa- ja rätsepatöökodasid, pagariärisid, sepikodasid ning isegi raamatupood. Tegutses mitu toidupoodi, lihapood ja avaturg.²⁴⁷ Lisaks äritegevusele õitses vilgas kultuurielu, loodi mitmeid seltse ja ühinguid ning näiteks 1925. aastast alates hakati 2 korda nädalas kino näitama. Loxsa oli popp ning enne II. Maailmasõda, 1939 aatal, rajati sinna arhitekt Elmar Lohu poolt projekteeritud autobussijaam, mis oli esimene omasugune Eestis. Sellega loodi bussiühendus Tallinna ja Loxsa vahel.

Nõukogude võim asus laiendama peajasjalikult laevaremoditehast, ent kaasajastati ka tellisetootmist. 1982. aastal viimane suleti ning Loxsa muutus suuresti monofunktsionaalseks tööstuslinnaks. Ehitati korrusmaju ja lasteaid, laiendati koole ning rajati tänavatevõrk kommunikatsioonidega.

²⁴⁰ Loxsa vaade turupäeval (ligikaudu 1910). Ajapaik. <https://ajapaik.ee/photo/57827/loksa-alevi-view-left-crochet-factory/> (vaadatud 15.IV.2023)

²⁴¹ Loxsa kaart 1925-35, X-Gis, Maa-amet, <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/ajalooline> (vaadatud 15.IV.2023)

²⁴² Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 64

²⁴³ Loxsa linna arengukava aastateks 2023-2026. (2022). Loxsa Linnavolikogu, lk 5.

²⁴⁴ „Elling - mere või jõe kaldal paiknev rajatis, kus ehitatakse ja remonditakse laevu“ (Elling. Sõnaveeb. Eesti keele instituut, <https://sonaveeb.ee/search/unif/dlall/dsall/elling/1>, vaadatud 26.IV.2023)

²⁴⁵ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 64

²⁴⁶ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu, lk 64

²⁴⁷ Loxsa linna arengukava..., lk 5-6.

Varasemale tellisetootmisalale rajati 1986. aastal lihtritsehhi, kus hakati ujuvkonteinereid (lihtreid) ehitama. Mõned aastad hiljem töötas ettevõtmises juba ligi 1200 kohalikku.²⁴⁸ Kui 1948. aastal, mil Loksast sai alev, elas seal alla tuhande inimese, siis 1990 aastaks oli see arv tõusnud juba üle 4000.²⁴⁹

Taasiseseisvumisaja Loksasadam on vahetanud mitmeid kordi omanikku ning tänaseks on tootmismahud oluliselt vähenenud. 2016 suleti alates 1976. aastast tegutsenud haigla, ent asemele tekkis mitmeid uusi hoolekandeesutusi.²⁵⁰ Täna ei ole Loksas enam pelgalt monofunktsionaalne sadamalinn nagu üheksakümnendate alguses, vaid seal tegutseb mitmeid uusi väikeettevõtteid.²⁵¹

4.3.2 Lahemaa Loksas

Loksas on Lahemaa keskus, linn, keskuslinn, kui selline skisofreeniline variant üldse olemas saab olla. Sõlmpunkt Juminda ja Pärissa vahel, kus on aastaringsest tegutsevad poed, tankla, kool, lasteaed, spordisaalid. Ükskõik kui palju eraldavaid piirjooni ka ei oleks, on Loksas ja Lahemaa ruumisuhtes. Sestap on oluline ka ruumitulevikku sidusalt kavandada, mitte üht teisest eraldada (vt joonis 55).

Vahest on Lahemaa oma vägevuses just see, mis teeb Loksast Loksas. Kui Lahemaa poleks, oleks linn nagu iga teine nõukaajal kivistunud asum, mis vajaks fiskaalset intensiivravi. Loksas avaneb kolmest küljest Lahemaa metsamassiividele, neljandast aga merele, või hoopis esimesest. Arvestatava suurusega mereäärav keset rahvusparki, peidab endas potentsiaali väliskülalisi justkui piirkonna südamesse injekteerida, või injekteerivad nad end ise, vahet pole. Meie vanimasse ja vahest olulisimasse rahvusparki on võimalik mistahes maailma punktist meritsi kohale jõuda. Ja see kohalejõudmine saab toimuda Loksas, sest seal asub täna piirkonna suurim sadam. Läbi Loksas kulgeb ka kiirevooluline Valgejõgi, justkui linna ruumiline „selgroog“, mis kannab tükikese Lahemaa läbi linnakeskuse. Läbi linna, või vähemasti osaliselt, kulgeb ka superilus liivarand, mis saab alguse linnapiirist väljaspool. Seesama rand näib olevat kohalike

meelispaik, kus jalutatakse ka talvel. Kokkuvõtvalt on enamik Loksas „staarruumielementidest“ Lahemaalist päritolu.

4.3.3 Ruumiline kontekst

„Loksas linna areng on sõltunud tema looduslikust asendist. Määratavateks teguriteks on olnud Hara laht, rikkalikud liiva, kruusa ja savivarud ning soodne sadamakoht Valgejõe suudmes.“²⁵²

Sellised on verivärsked Loksas arengukava avalaused ning tundub, et nii ka on. Loksas on õnnistatud superkauni ja mitmekülgse loodusmaastikuga, õigemini valisid eellased linnale lihtsalt ülihea asukoha. Läände avaneval rannal hakkab päike peale paistma juba pärastlõunal, soojendades mereäärt loojanguni. Ei ole palju kohti Eestis, kus keskusest supelrannani on vaid ligi 900 m (vt joonis 72).

Rannalähedane merepõhi on aga suhteliselt lauge, liivaranna osas tuleb 2 m sügavusse vette jõudmiseks ligi paarsada meetrit kõndida. Pisut hektilisem on olukord põhja pool, kus rannajoonest sajakonna meetri kaugusel ulatuvad sügavused 3 meetrini. Kõigele vaatamata on paik sobiv tööstussadamale olgugi, et sügavused jäävad akvatooriumis kohati alla 5 m.

Loksas pinnamood on suhteliselt lauge, ent seda väikse erandiga. Selleks erandiks on kohati järsunõlvalise ürgoruga Valgejõgi, mis kulgeb läbi linna ja jagab selle kaheks. Läände jääb kuurortlik Nõmme oma eestiaegsete puitmajade, ning itta nõukogudeaegne kivilinn paneel- ja telliselamutega. Viimasest omakorda põhja poole jäävad endised saviammutamise tiigid, millest on tänaseks kujunenud äärmiselt mitmekülgne ja põnev roheruum. Maaliline järvistu kesk soviethõngulist linna ja Lahemaa metsi. Seal käiakse kalal, jalutamas, ent üldilme on kohati kurjakuulutav. Ehituspraht ja sellest kokkuklopsitud kaldarajatised panevad regulaarselt üle õla vaatama.

Lisaks veele ja maale on Loksas suur väärtus mets. Liivasel rannikumadalikul kasvav männik, mis on omakorda sisse piiratud Lahemaa ulatuslike metsamassiivide poolt. Eesti vanima rahvuspargi ja Loksas roheruumide sidusus on väärtus, mida ei tohiks arendustuhinas ära unustada. Õnneks on

²⁴⁸ Loksas linna arengukava..., lk 5-6.

²⁴⁹ Loksas linna üldplaneering 2006. (2006). Loksas Linnavalitsus. Arhitektuuribüroo Koot & Koot, lk 12-13.

²⁵⁰ Loksas, Vikipeedia, <https://et.wikipedia.org/wiki/Loksas>, (Vaadatud: 16.II.2023)

²⁵¹ Loksas linna arengukava aastateks 2023-2026, 2022, Loksas, Loksas Linnavolikogu, lk 5-6

²⁵² Loksas linna arengukava aastateks 2023-2026, 2022, Loksas, Loksas Linnavolikogu, lk 5

seks puhuks loodud Loksa maastikukaitseala, mille üks põhieesmärk on järgmine.

„[---] Valgejõe suudmeala (lõheliste elupaik) ja Hara lahe ranna luidetel kasvava rannikumetsa kaitsmine pealetungiva ülemäärase inimtegevuse eest“.²⁵³

Rääkides inimestest ja inimtegevusest, tuleks alustada ehitatud keskkonnast. Mida lähemale rannajoonele, seda tihedamaks ja suletumaks muutub ruum (vt graafiline leht 6 ja joonis 66). Valgejõe suudmes paiknev sadam, mis tingis kunagi linna hüppelise arengu, on täna avalikkusele täielikult suletud. Seal toimub vilgas, täna juba veidi vähem vilgas, tootmistegevus. Mere poolt teenindab sadam vaid üksikuid puksiire, mis lohistavad enda järel omal jõul mitteliikuvaid pargaseid ja ujukonteinereid. Merevärava isoleeritusele viitab ka territooriumi ümbritsev „jõhker“, paari meetri kõrgune, betoonpiirde.

Sadamast üle jõe, männimetsa varju, jääb nn. Nõmme linnaosa. Heas mõttes väikekodanlik aedlinn eestiaegsete individuaalelamute ja inimõõtmelise linnaruumiga, kui seda linnaruumiks saab üldse nimetada. Sealsed eraaiad on küll suletud, ent ringi jalutades suletuse tunnet ei teki.

Teispool jõge on linna tunne aga sootuks teistsugune, õigemini on seal olukord just linnalik. Nõukogudeaegsed „panelkad“ ja viiekorruselised tellishooned, rida stalinistlikke kahekorruselisi ning piirkond eramutega kinnitavad, et tegu on siiski kohalikus mõistes „metropoliga“. Äärmiselt tähelepanuväärse ja erilise ruumikoe moodustavad korterelamute vahetus läheduses laiuvad privaatsed aiamaad pisikeste putkade ja kasvuhoonetega. Mis kõige märkimisväärsem, need aiandid toimivad, ja toimivad nii nagu nad toimima on mõeldud. Kortermajade elanikud, kellel ei ole oma aeda, veedavad aega oma mikroskoopilistel aialappidel ja kultiveerivad kultiveerimise pärast. Mujal Eestis vaat et välja surnud elumudel on justkui Loksa firmamärk, mis võtab enda alla märkimisväärse osa linnamaast.

Loksat läbib neli olulist teed, Liiapeksi-Loksa, Loksa-Pärispea, Loksa-Hara ja Loksa Viinistu, millest esimesed kaks muutuvad linna sees Tallinna tänavaks, teine Rahu ja kolmas Rohuaia tänavaks. Tänapäevane linnakeskus on kujunenud just Tallinna ja Rohuaia tänavate ristumiskohta. Seal asub

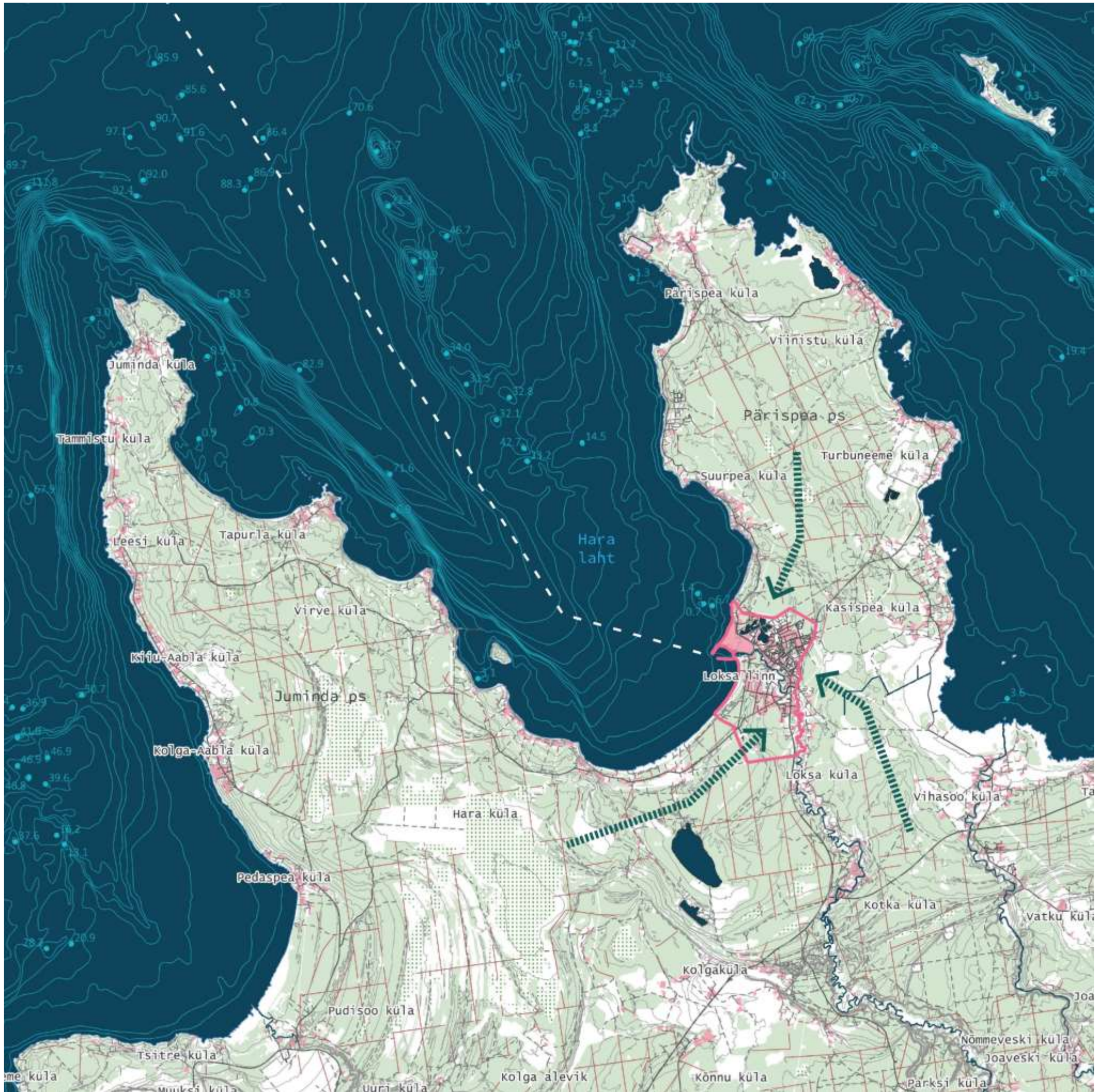
bussijaam, mitu poodi, gümnaasium, spordikeskus. Kui tõmmata 1 km raadiusega ring ümber ristmiku, hõlmab see kogu Loksat, ehk siis Loksa on pesuehtne 15 minuti linn, kus igale poole jõuab jalgsi. Veidi eemal, Tallinna tänav ääres, on linnavalitsus ja kultuurikeskus. Mõned sajad meetrid sadama poole seisab nukralt kinnilöödud akendega endine ETKVL-i Lahemaa kaubamaja. Märk sellest, et Loksa oli kunagi Lahemaa keskuslinn. Seesama sadama suunas kulgev Tallinna linnatee on justkui unustusse jäänud peatänav, mis lõppeb eimillegagi. Lõppeb õigemini sadama betoonpiirdega, ent sellega on linlasel vähe peale hakata. Peatänavat elluäratamiseks tuleks revitaliseerida selle merepoolne ots. Luua sihtkoht, st anda põhjus tänavale mõlemas suunas kulgemiseks. Ühes otsas linnakeskus, teises merevärav.

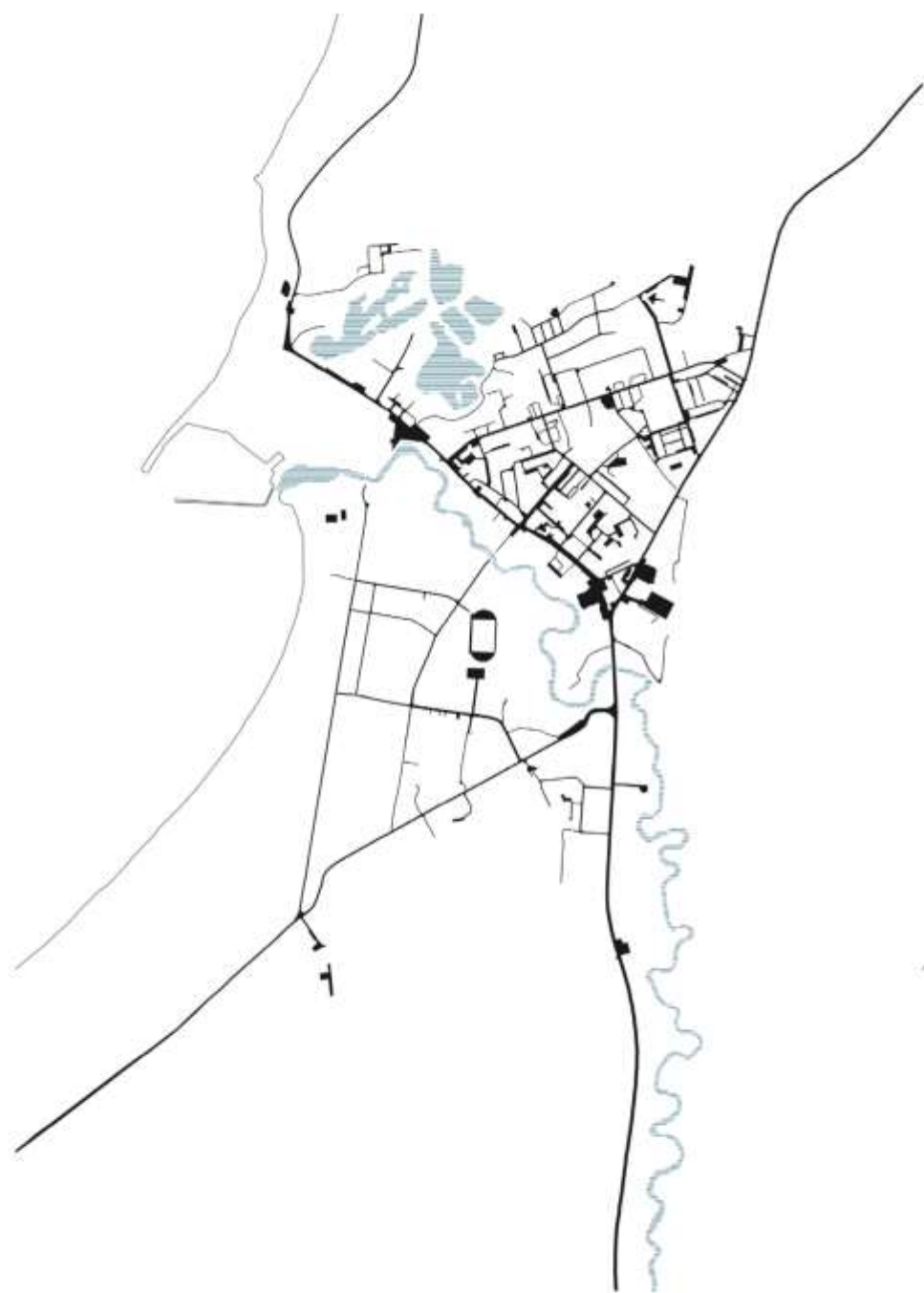
Lisaks potentsiaalsele peatänavale, mis ühendaks täna keskusalat merega jõe idakaldal, on samaoluline jõe ida ja läänekalda omavaheline ühendatus. Alustuseks on mõistlik ehitada sild tänase keskuse lähistelega, mis seoks selle teispool jõge areneva spordi ja rekreatsioonikeskusega. Tekiks ühtne keskusklastri, kus linnaline ja looduslik oleks sidusalt koostoimivad. Piki jõe lääneorgu kulgev „rohepromenaad“ oleks justkui looduslik peatänav kesk parkmetsa, mis kulmineeruks supelrannas. Posti tänavat pikendusele ja võimalusel sadama lõunakaale rajatav jalakäijate sild aitaks linna mõlemat jõekallast veelgi paremini siduda.

Loksa ruumiline analüüs on esitatud graafilisel lehel 6 ja joonisel 66 ning valik pilte graafilisel lehel 7.

Joonis 55. Loksa linn Juminda ja Pärispea poolsaarte kontekstis (autori joonis) →

²⁵³ Loksa maastikukaitseala moodustamine. kaitse-eeskirja kehtestamine ja kaitseala valitseja määramine. (2009). Riigi Teataja. <https://www.riigiteataja.ee/akt/430082012017?leiaKehtiv> (vaadatud 06.03.2023)





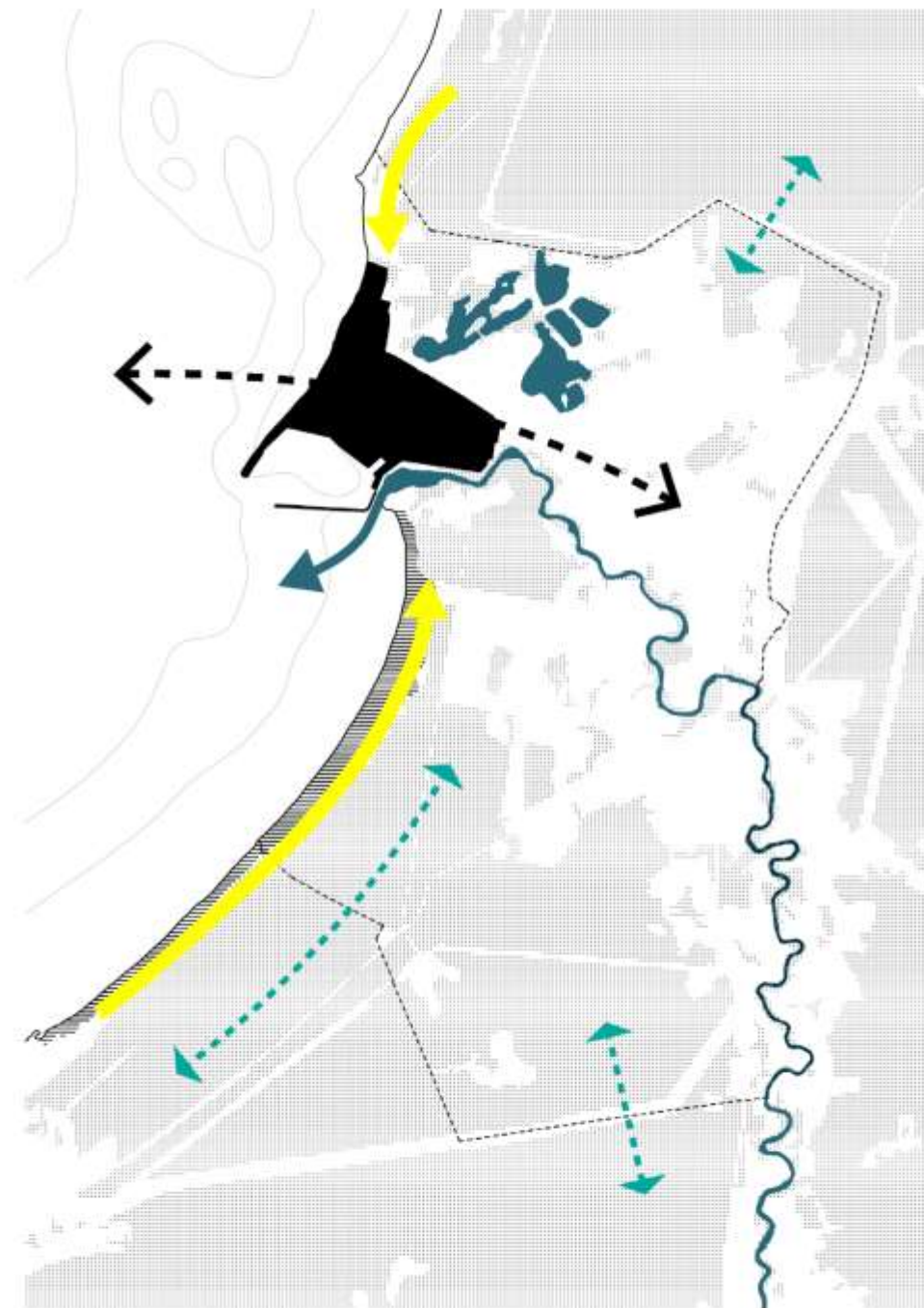
Lõksa teed



Lõksa hoonestus



Lõksa suletud hoovid



Lõksa ruumipotentsiaalid:
 mets
 meri
 rand
 jõgi
 tiigid
 sadam



Savitiigid



Paadisild savitiikide ääres



Prügikott puu otsas



Loksa hoov



Skulptuur Loksa keskuses



Prügi mahapanek keelatud



Amortiseerunud hoone Tallinna tänava ääres



Nõukogudeaegne eramu



Valgejõgi



Eramu Nõmme linnaosas



Uus staadion



Stencil Sadama betoonpiirdel



Rannaäärne männimets



Eramu Nõmme linnaosas



Loksa rand



Loksa aialamaa



Rand Loksa põhjapiiril



Korvpalliväljak Valgejõe kaldal



Loksa aiamajake



Aialamaa väravad



Aialamaa väravad



Aialamaa katusemaastik



Parkmets korterelamute vahel



Kohalikud memmed pargis



Nõukogudeaegne kortermaja



Nõukogudeaegne eramu



Loksa garaažid



Nõukogudeaegne kortermaja

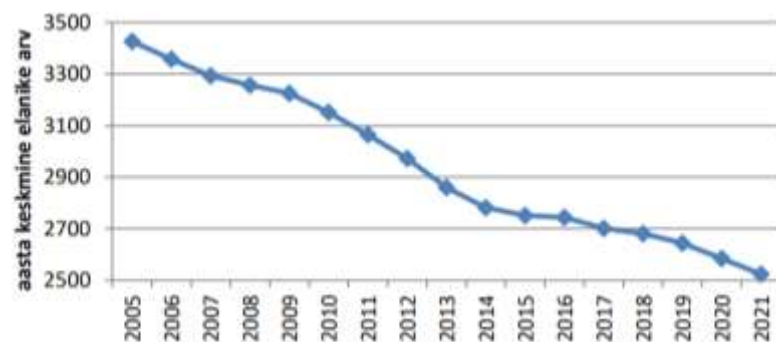


Nõukogudeaegne telliselamu

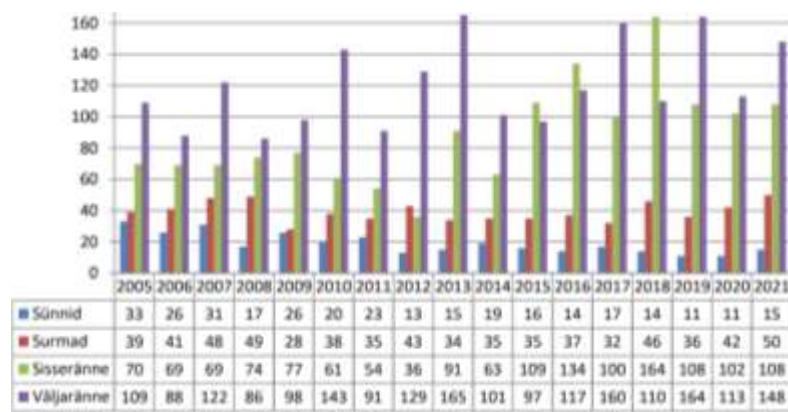


Nõukogudeaegne telliselamu

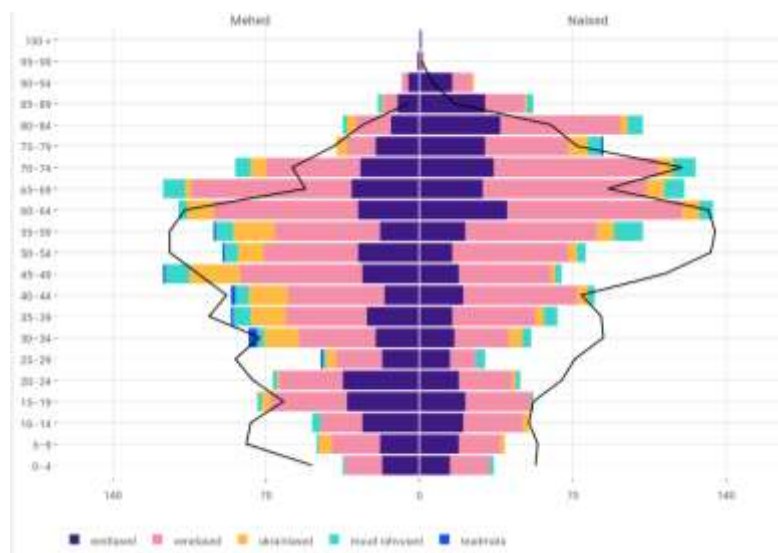
4.4 Loksa arvudes



Joonis 56. Loksa rahvaarv 2005-2021²⁵⁴



Joonis 57. Loksa rahvastiku muutused 2005.2021²⁵⁵



Joonis 58. Loksa rahvastikupüramiid 2021²⁵⁶

Loksa rahvaarv oli 01.01.2022 seisuga 2484 inimest ning erinevatel põhjustel on see number aasta aastalt vähenenud (vt joonis 56). Vähenenud 2017 aastaga võrreldes enam kui 9,4%. Vaatama sellele, et Loksa asub Tallinna mõjuväljas, on see number Eesti kõmulisemast kahanevast, Valga vallast, isegi nõks suurem. Demograafiline olukord pole Loksal samuti kiita. Noorte osakaal on võrreldes ümbruskaudsete omavalitsustega väike, igaastane surmade arv ületab mitmekordselt sünde ning väljaränne on olnud aastaid oluliselt suurem kui sisseränne (vt joonis 57). Elanikkonnast enam kui pooled (51 %) on rahvuselt venelased ning vaid veidi alla 30 % on eestlasi. Kahanev ja vananev kogukond vajab turgutust (vt joonis 58).²⁵⁷

Võrreldes Loksa 2022 aasta statistilisi põhinäitajaid Eesti keskmisega, on olukord samuti kesine. Vähe sellest, et elanike arv 2021 ja 2022 aasta võrdluses vähenes 3 %, kasvas ka töötute hulk viimase aastaga 14 % seniselt 102-lt töötult 116-ni. Palgatöötajate kuu keskmine brutotulu oli 2021 aastal 1160 €, mis oli enam kui 20 % madalam selleaegsest Eesti keskmisest (1475 €). Brutotulu saajate hulk vähenes 2021 aasta lõikes omakorda pea 5 %, kukkudes 888-ni.²⁵⁸

Kohaliku omavalitsuse riski sattuda finantsraskustesse hinnatakse Eestis 5 palli skaalas finantsolukorra indeksiga, millest 5 on parim ja 1 halvim tulemus. Loksa on kõigi Eesti omavalitsuste võrdluses 1,29 punktiga viimaste seas. Seejuures olgu öeldud, et riigi keskmine näitaja on 3,29 (vt joonis 60 ja peatükk 4.5 LISA). Omavalitsuse üldist finantsolukorda hinnatakse efektiivsusindeksiga. Mida ebaefektiivsem omavalitsus, seda kehvem on finantsolukord ning seda suurem on hinne. Loksa on ka selles vallas viimaste seas (vt peatükk 4.5 LISA, joonis 61).²⁵⁹ Midagi pole parata, kahanev linn ja kahanev tulubaas on käivitanud ahelreaktsiooni, millest väljapääsemine on keeruline. Sestap on ka Loksa avalikus teenistuses oleva kinnisvara 2022 aasta seisukorra indeks Eesti kõige kehvem. 76% hoonestusest on rahuldavas seisukorras (vt joonis 59).²⁶⁰

Kuiv statistika võib maalida Loksast küll katastroofilise pildi, ent vahest kõige olulisem on kohalike elanike endi rahulolu. 2020 aastal viidi läbi Eesti

²⁵⁴ Loksa rahvaarv. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (Vaadatud: 07.III.2023)

²⁵⁵ Loksa rahvastiku muutused. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (vaadatud 07.III.2023)

²⁵⁶ Loksa rahvastikupüramiid. Statistikaamet.

<https://andmestikud.stat.ee/rahvastikupyramiid/> (vaadatud 07.III.2023)

²⁵⁷ Loksa rahvastiku soo-vanusjaotus elukoha ja rahvuse järgi. Statistikaamet, <https://andmestikud.stat.ee/rahvastikupyramiid/> (vaadatud 07.III.2023)

²⁵⁸ Piirkondlikud põhinäitajad. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-tooluad/piirkondlikud-pohinaitajad> (vaadatud 07.III.2023)

²⁵⁹ Omavalitsuste finantsolukorra indeks. Minuomavalitsus.

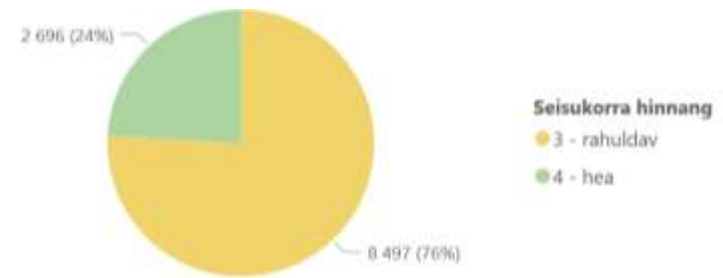
<https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023)

²⁶⁰ Omavalitsuste kinnisvara ülevaade. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-tooluad/kinnisvara-ulevaade#pohinaitajad> (vaadatud 07.III.2023)

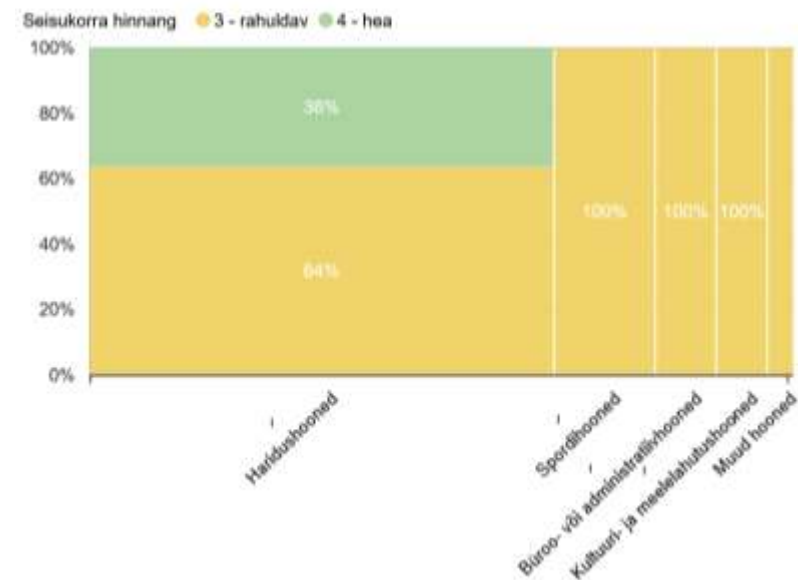
elanike rahulolu-uuring ning kahjuks oli Loxsa ka selles Eesti omavalitsustest viimaste seas. Koondhinne 3,24 paigutab linna baastasemele, ent siiski veidi kõrgemale kui alla baastaseme jääva Narva, Kohtla-Järve ja Lüganuse valla. Rahuloluküsitluse eraldiseisvad valdkonnad annavad kohalike tunnetusest vahest olulisemagi arusaama, kui üldistatud keskmine, milles võrreldakse võrreldamatut. Kuues alateemas: jäätmete liigiti sorteerimise võimalus, müratase, välisõhu kvaliteet, rohealade piisavus ja ligipääsetavus, jalgsi ja jalgrattaga liikumise võimalused ning ühistransport, on loksakate rahulolutunne Eesti keskmisest kõrgemgi. Silmatorkavalt rahulolematud näikse olevat kultuursete vabaajaveetmisvõimaluste, avalike alade, arhitektuuri ja miljöö, teede, tänavate ja juhtimisaparaadiga. Kohalike kaasamine linna arengutesse näib olevat teema, millele tuleks edaspidi rohkem tähelepanu pöörata (vt peatükk 4.6 LISA).²⁶¹

Joonis 59. → Loxsa avalikke teenuseid pakkuva kinnisvara seisukorra ülevaade 2020²⁶²

Joonis 60. ↓ Loxsa finantsolukorra indeks 2005-2021 võrdluses Eesti keskmisega²⁶³



Hoonete kasutusotstarvete pindala jaotus seisukorra järgi



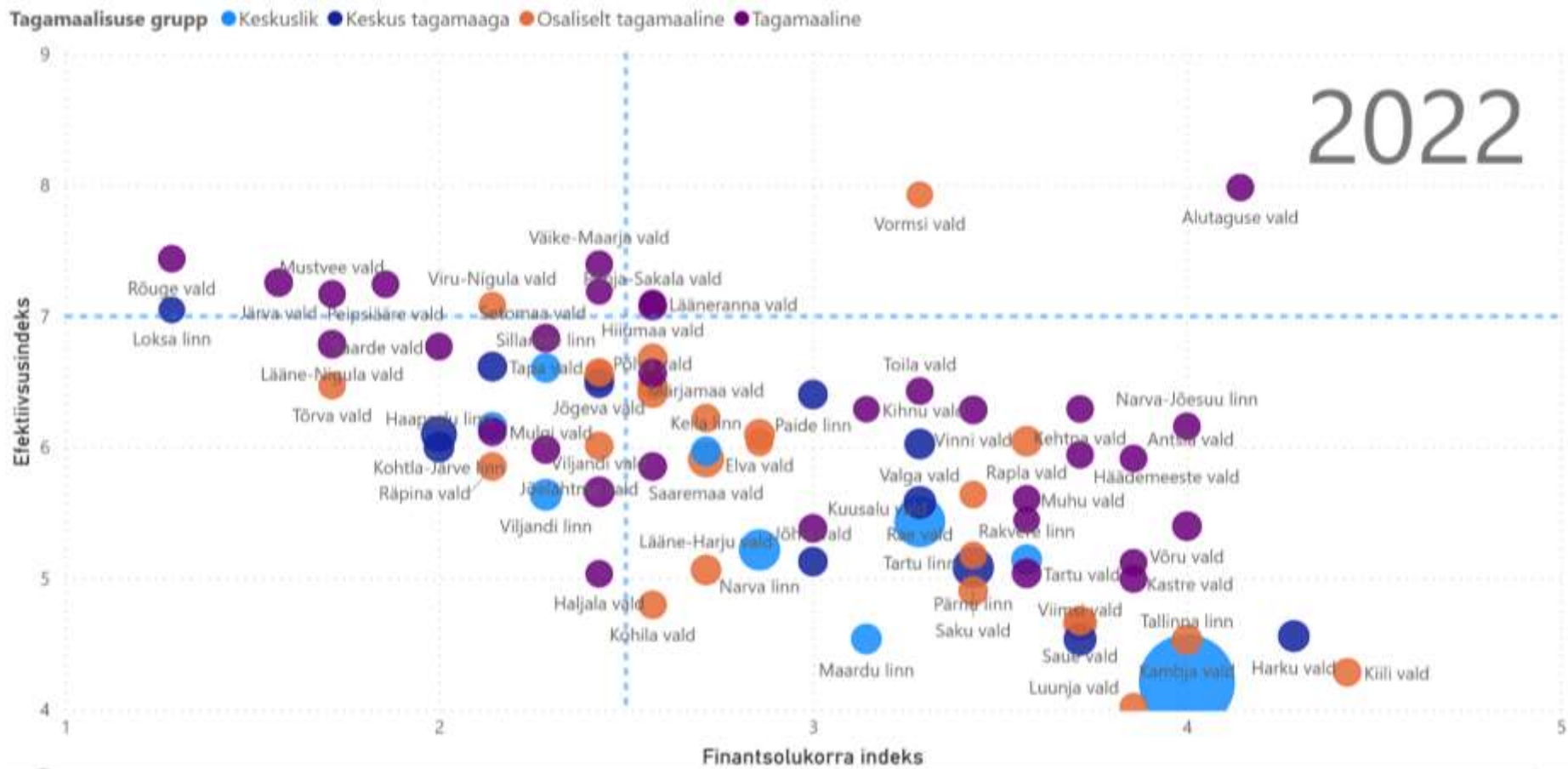
²⁶¹ Elanike rahulolu. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/elanike-rahulolu-2020> (vaadatud 07.III.2023)

²⁶² Omavalitsuste kinnisvara ülevaade... (vaadatud 07.III.2023)

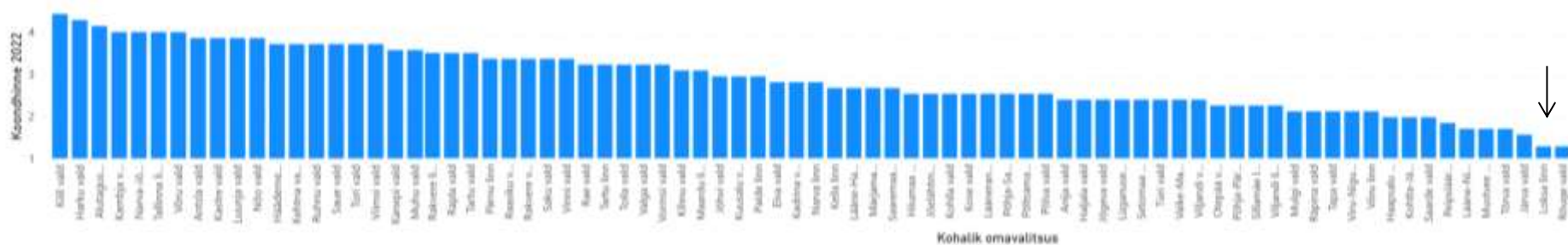
²⁶³ Omavalitsuste finantsolukorra indeks. Minuomavalitsus.

<https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023)

4.5 | LISA – Kohalike omavalitsuste finantsolukorra ja efektiivsusindeks



Joonis 61. Eesti kohalike omavalitsuste efektiivsusindeks 2022 (mida kõrgem efektiivsusindeks, seda halvem, mida madalam finantsolukorra indeks, seda halvem)²⁶⁴

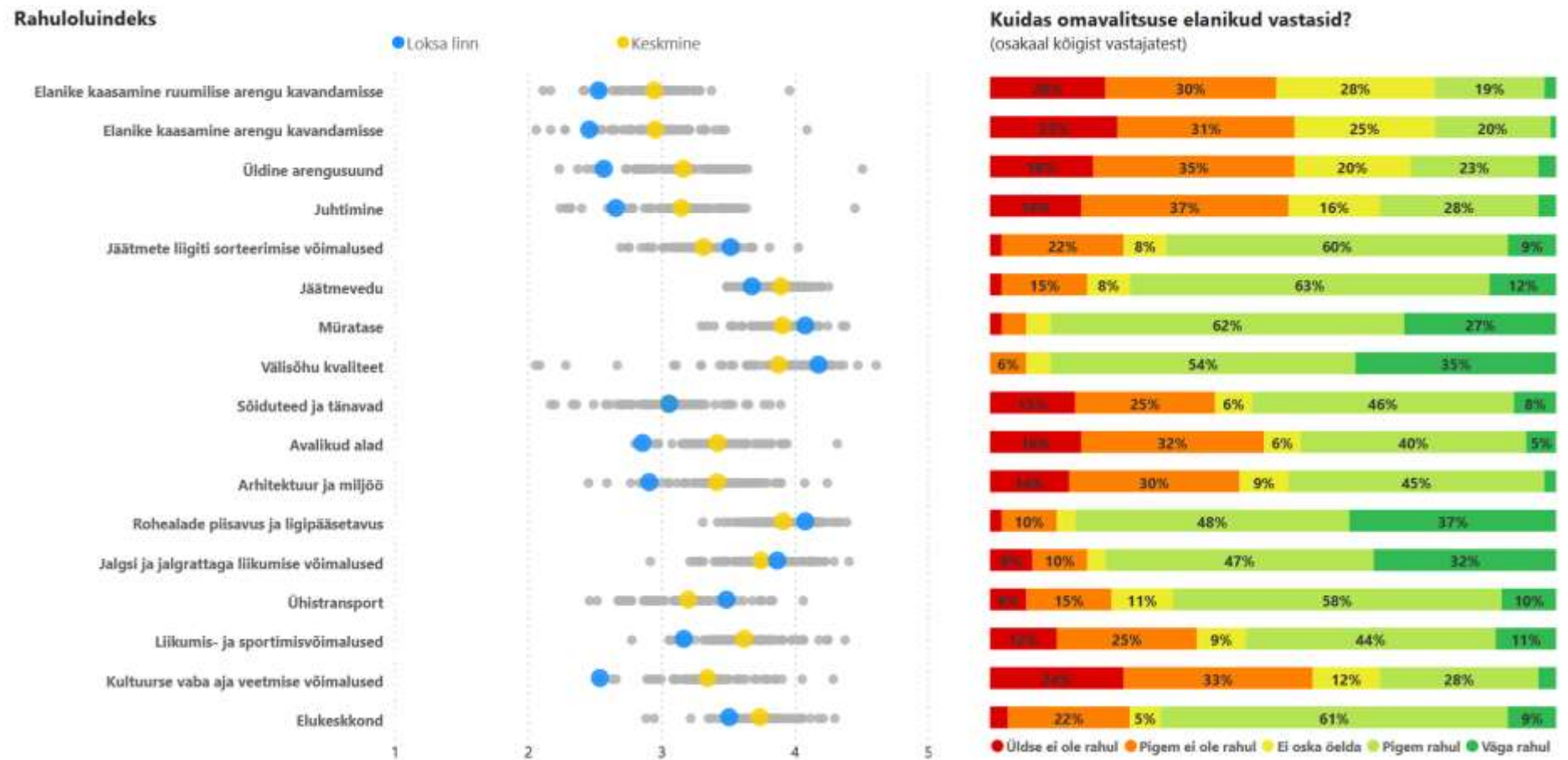


Joonis 62. Eesti kohalike omavalitsuste finantsolukorra indeks 2022²⁶⁵

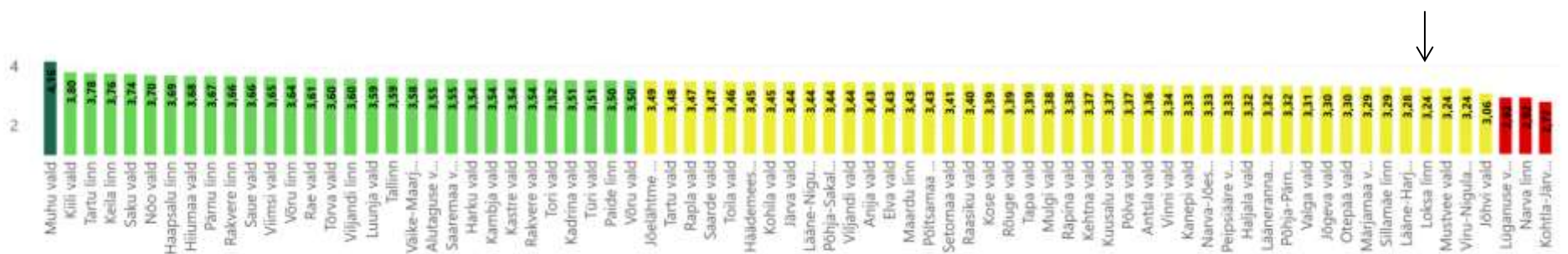
²⁶⁴ Omavalitsuste efektiivsusindeks. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023)

²⁶⁵ Omavalitsuste finantsolukorra indeks. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023)

4.6 | LISA – Loksa rahulolekuküsitlus ja rahuloluindeks



Joonis 63. Loksa ja Eesti kohalike omavalitsuste finantsolukorra indeks 2022 ja võrdlus Eesti keskmisega²⁶⁶



Joonis 64. Eesti kohalike omavalitsuste rahuloluindeks 2022²⁶⁷

²⁶⁶ Elanike rahulolu, Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/elanike-rahulolu-2020> (vaadatud 07.III.2023)

²⁶⁷ Elanike rahulolu, Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/elanike-rahulolu-2020> (vaadatud 07.III.2023)

4.6.1 Loksa tulevik

Loksa keeruline käekäik ei ole võõras ka loksakaile endile. Helgema tuleviku vaimus uuendati hiljuti linna arengukava aastateks 2023-2026. Õigemini on Loksal kaks tulevikku vaatavat dokumenti, 2006-ndal aastal koostatud üldplaneering (vt joonis 65) ja äsjamainitud arengukava. Ei hakka neid dokumente ümber refereerima, ent toon välja selle töö jaoks olulisema.

2006-nda aasta üldplaneeringus on Loksa ühe nõrkusena mainitud tagasihoidlikku rahvusvahelist koostööd ning selle tugevdamiseks nähakse järgmisi võimalusi: „*Rahvusvahelise koostöö arendamine, kultuurisidemete loomine ja süvendamine ning Loksa kui soodsa investeerimiskeskonna tutvustamine*“.²⁶⁸ Teiste kõrval peetakse oluliseks ka olemasolevate loodusressursside ära kasutamist, väikeettevõtluse toetamist, Loksa kui piirkondliku keskuse rolli süvendamist ning noorte kaasamist linna elu tegevustesse.²⁶⁹ Kõik see kõlab usutavalt, ent täna, pea 20 aastat hiljem ei paista ükski neist ideedest just kuigi kaugele arenenud.

Ühe ohutegurina on aastakümned tagasi toodud välja võimalus, et Loksa ääremaastub. Vaadates tänast olukorda, siis tundub, et just nii on läinud. Teiste iseenesestmõistetavate ohuhinnangute kõrval on vahest põnevaim 2006-nda aasta kartus, et uued ettevõtted teevad panuse vaid turismile.²⁷⁰ Üllataval kombel on turismindus Loksal, vaatamata ideaalsele asukohale Lahemaa südames, põhimõtteliselt välja surnud.

Üldplaneeringu koostamisel tehti koostööd kohalikega ning kokkuvõttes said nii mõnedki head ruumiideed kaardistatud. Linna rohevõrgustik, sealhulgas maastikukaitseala ettepanek ning savitiikide ala muutmine rekreatsioonipiirkonnaks leidsid juba toona poolehoidu. Maastikukaitseala loodi, tiikidevahelist rekreatsiooniala mitte. Üks toona kirja pandud põhieesmärk oli Loksa muutmine arvestatavaks aastaringse tegevusega kuurortlinnaks Lahemaa südames. Nähti ette Tallinna kui peatänavat jätkuvat arendamist, keskusalatugevdamist seal, kus see on ka täna ning kolme silla juurdeehitamist. Sadama põhjaküljele, mere ja Kalurite tee vahele, on planeeringus ette nähtud äri ja elamuala koos puhkerajatistega

ning sadama lõunamuulile, väikelaevade sildumiskohad. Elamuehituses on rõhk väikeelamute juurdeehitamisel Nõmme linnaosa lõunaküljele.²⁷¹ Kõik need mõtted aitaksid tõepoolest linnaolu parandada, ent tänaseni pole suurt muutunud ning üleval on jätkuvalt küsimus, kust saada vahendeid ideede realiseerimiseks.

Loksa teine oluline ruumi mõjutav dokument on verivärske arengukava, milles on muu hulgas esitatud visioon aastaks 2040. Järgnevalt esitan dokumendi mõned olulisemad ideed:

- „*Loksa linnas on heakorrastatud veekogude, parkide ja muude rohealade võrgustik, mis väärtustab linnaruumi. [---]*“²⁷²
- „*Linna finantsvõimekuse tagamine [---], aktiivne siseriiklik ja rahvusvaheline koostöö, [---]Loksa linna maine ja atraktiivsuse tõstmine.*“²⁷³
- „*Loksa on [---] mitmekülgse ja paindliku tööstusega konkurentsivõimeline ettevõtluskeskkond, mis pakub maksimaalselt kõrge tööviljakusega töökohti.*“²⁷⁴
- „*Aidata leida võimalusi investeringute saamiseks Eesti riigi regionaal- ja välisabi programmide kaudu.*“²⁷⁵
- „*Kaasata ettevõtjaid sihipäraselt linna ja regiooni arendusprojektide ettevalmistamisse ja elluviimisse.*“²⁷⁶
- „*Loksa on [---] aktiivse puhke- ja sportimisvõimalustega turismikeskus. Loksa linna iseloomustavad aastaringised kvaliteetsed, kliendi soove arvestavad teenused, kaunis põhjamaine loodus ja turvaline keskkond. Loksa linna elanikud väärtustavad turismi kui olulist majandusharu.*“²⁷⁷
- „*Loksa linnas on ligipääsetavus ühiskondlikele hoonetele ja avalikele teenustele, et tagada kõikidele*

²⁶⁸ Loksa linna üldplaneering 2006, lk 28.

²⁶⁹ Loksa linna üldplaneering 2006, lk 28.

²⁷⁰ Loksa linna üldplaneering 2006, lk 28.

²⁷¹ Loksa linna üldplaneering 2006, lk 39-49.

²⁷² Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 13.

²⁷³ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 19.

²⁷⁴ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 23.

²⁷⁵ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 23.

²⁷⁶ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 23.

²⁷⁷ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 25.

ühiskonnagruppidele võrdsed võimalused
ühiskonnaelus osalemisel ja avalike teenuste
tarbimisel.“²⁷⁸

- „Kultuurikorralduse arendamine,
kultuuritraditsioonide säilitamine ja
mitmekesistamine; kvaliteetsete ja mitmekülgsede
kultuurisündmuste loomine ja pakkumine; kultuurilise
isetegevuse võimaldamine ja kvaliteedi tõstmine;
kultuuriasutuste kaasajastamine ja funktsionaalsuse
tõstmine.“²⁷⁹
- „Loksa linna ühtse spordikorralduse arendamine,
liikumisharrastuse ja spordi väärtustamine,
sporditaristu arendamine ja tervikliku
rekreatsiooniala loomine. [---]“²⁸⁰

Võib öelda, et vähemalt visioon paremast Loksast on veenev. Seda kinnitas ka vestlus Loksa linnaarhitekt **Aleksander Skolimowskiga**. Põhimurena töi arhitekt välja, et linnas pole jätkuvalt piisavalt töökohti ning hommikul tööle sõites võib näha Tallinna poole suunduvat autorongi. Linnal on vähe raha ning seetõttu on igasugune suurem ettevõtmine keeruline.

Konkreetselt ruumiasjadest rääkides selgus, et tegelikult on Loksal ka päris palju head olemas: kultuurikeskus suurte saalidega, spordihoone, ujula, muusikakool jne. Mida polevat on majutusasutused ja kohvikud. Viimase suure asjana renoveeriti staadion ja idee on selle lähistele rajada veel mitu lisaväljakut, kus oleks võimalik jalgpalli mängida. Hiljuti lõppes ka Loksa keskväljaku arhitektuurivõistlus, millest ühe tööga on plaanitud edasi liikuda ning idee savitiikide rekreatsioonialast on jätkuvalt aktuaalne.

Sadamast rääkides jäi kõlama, et kui sel oleks mingigi avalik kasutus, turismiotstarve, oleks see suur asi. Arutlesime selle üle, et ideaalis võiks seal lisaks kohalikele hobialuste olla võimalus ka külalislavetu vastu võtta, võimalus ööbida, saunas käia, ühe sõnaga kogu pakett, mis ühe hea külalissadamaga kaasas käib. „*Et noh ütleme, kui saaks kasvõi niimoodi eraldada, et see osa (jutt käib sadama lõunamuulist)*

²⁷⁸ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 34.

²⁷⁹ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 45.

²⁸⁰ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 49.

oleks linna oma, siis seda arendaks,“ arutleb Skolimowski sadama lõunamuuli üle. Vestluse kokkuvõte on esitatud peatükislisas 4.7 LISA.



Joonis 65. Loksa linna üldplaneering²⁸¹

²⁸¹ Loksa linna üldplaneering 2006. Loksa linnavalitsus.

https://www.loksalinn.ee/documents/1430624/6346038/Loksa_YP_2009.jpg/cc3b2929-00ca-4463-9b8d-44817e882da5?t=1583758086669 (vaadatud 07.III.2023)

4.7 | LISA – Kokkuvõtte vestlusest Loksa linnaarhitekti Aleksander Skolimowskiga 26.09.2022

A – Linnaarhitekt; M - mina²⁸²

A: Linn on aeglaselt kahanev, sest töökohti ei ole..

A: „Hommiikul kui ma tööle sõidan, siis tulevad autokolonnid mulle vastu. Kas nüüd Tallinnasse aga põhiliselt ikkagi Loksalt välja.“

M: Kas linnas on mõni oluline funktsioon puudu...

A: „Ei ma nii ei ütleks, Kultuurikeskus on väga äge, gümnaasiumi juures on spordihoone ja ujula ja ja... Kultuurikeskusel on suured saalid, muusikakool on seal [---].“

A: „Aga mida ei ole on ööbimist ja kohvikutest on puudus.. Üks seal bussijaamas tegutseb küll aga... seal midagi ei juhtu, praegu.“

A: „Tähendab minu silmis jah, Loksa on nagu tupik, kui see sadam saaks jalad alla ja sadamale peaksid kuuluma ellingud, seal peaks olema võimalus ööbida, peaks olema võimalus tulla merelt, et ma olen ise purjetand, et kui on ikka külm ja, peaks olema võimalus sauna minna, viina võtta, siis küll edasi purjetada ei saa aga [---].“

A: „Kui see sadam saaks kasutust turismiobjektina, et mitte et ainult ise sõidaks välja vaid võtaks vastu ka väliskülalisi ja [---].“

A: „Ma omal ajal töötasin Pirita purjespordikeskuses, otseselt peale olümpiamänge, ja ja see oli siis 81, prooviti avada see sadam, noo siis oli muidugi noh praktiliselt kõik kogu läänemereäärsed riigid vajusid kokku ühel hetkel ja see oli päris põnev. Aga noh muidugi siis oli vene piirivalve.“

A: „Noh isegi turismilaevad, võta Tallinnast peale, Pirita, Salmistu, Loksa Vergi jne. jne. et isegi sellist marsruuti saaks kasutada, et praegu sõidab vist ainult naissaare vahet.“

M: Kas savitiikide ümbrusega on ka mingid plaanid?

A: „Tiikide ümbrus on praegu munitsipaalmaa ja see vajab ka arendamist, et noh praegult ma olen üritand otsida, et kas on keegi kunagi mõõtnud sügavust aga no ütleme see linnapea kes on siin elu aeg olnud ütleb et kuskil 10 m. Ütleme see vajaks küll, seal saaks ju ka veesporti arendada.“

M: Kas lisaks sadamale on Loksal ka alternatiivseid tööstusalasid?

A: „Üldiselt väga ei ole, üks väiksem detailplaneering on koostamisel.“

M: „Milline on linn arhitekti pilgu läbi täna, probleemid?“

A: „Raha!“

A: „Hea avaliku ruumi konkurss oli, üle 8 töö laekus, ühe valisime välja, alustasime isegi projekteerimisega. Aga noh, väike linn ja väikesed sissetulekud.“

A: „Loksa linnapea tegi imet ja leidis selle Loksa staadioni ehitamiseks raha ja aga jah eks see siuke hea avalik ruum, et siis tasapisi samm sammu haaval saab siis selle ka käima ja siis oleks päris tore.“

M: „Kas Loksal on ka ehitussurvet?“

A: „Eramus on, siin neid projekteerimistingimusi ma olen välja andnud.“

A: „Rannas siin oli meil kunagi üks kohvik, põles maha, huvi on tuntud aga 3 aastat pole midagi tehtud.“

A: „Siin sadamas võiks lausa mereakadeemia teha.“

M: Kui saaks midagi sadamas teha, siis mida teeks?

A: „Alumist külge (lõunamuul), et noh ütleme, kui saaks kasvõi niimoodi eraldada, et see osa (lõunamuul ja jõeäär) oleks linna oma, siis seda arendaks.“

M: Kas linnal oleks võimalus või plaan sadamast mingi osa omale osta?

A: „See kõik on ikkagi kallis ja ja, no praktiliselt võimatu.“

A: „Üldplaneeringu ajal tehti kaitseala ja jõeale meelega 100 m ehituskeelu vöönd ka, jõekaldast.“

A: „No ma ütlen, meil ei ole majutusasutusi.. Ainult kuivajõe on, niivõrd kuivõrd aga noh see ka erakätes ja ei lähe tal hästi.“

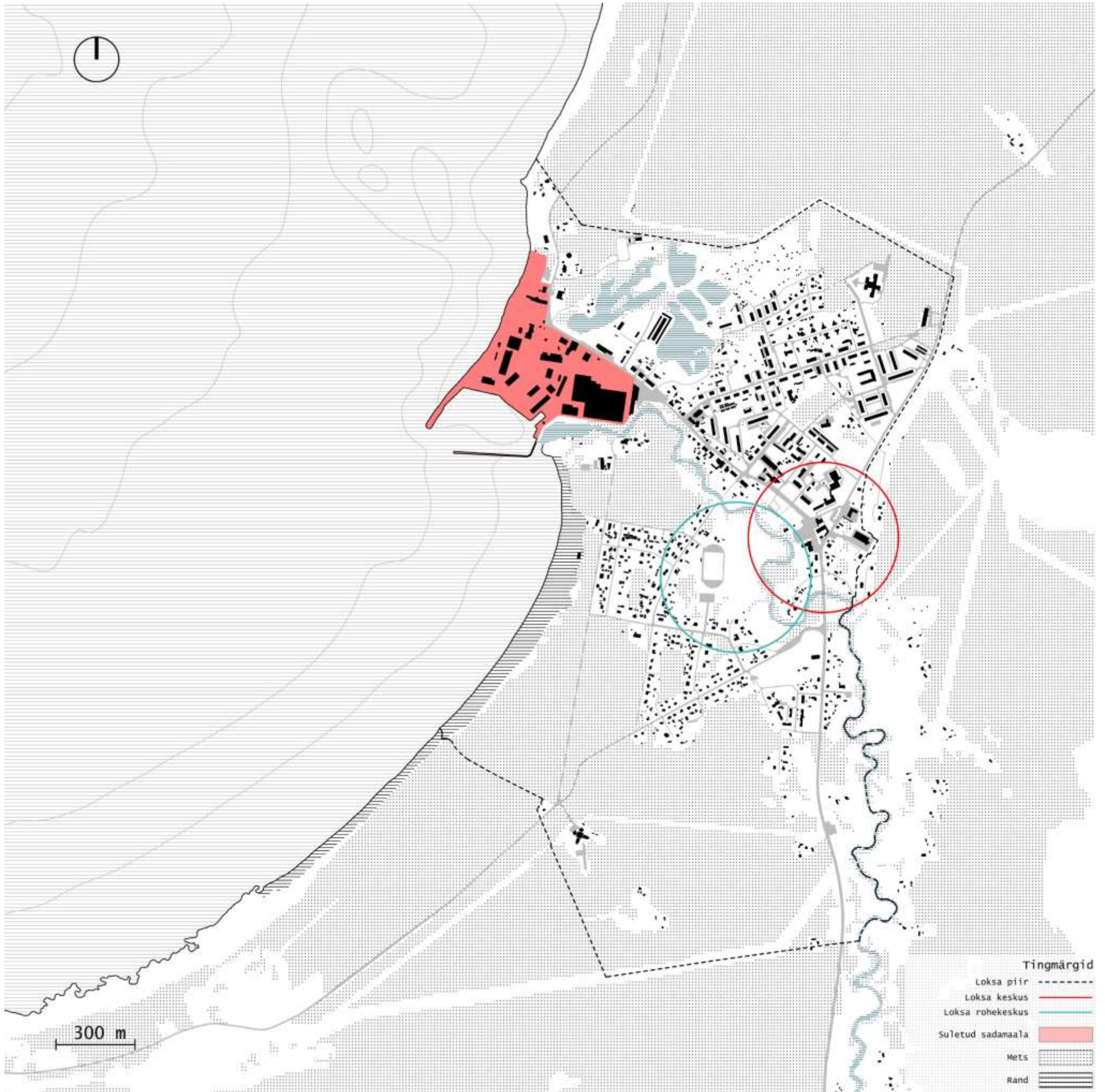
A: „Et kui sadam toimis, siis sealt tulid ju maksud linnale ja.“

A: „Meil on siin üks põnev asi veel, see on jalgpalliakadeemia, praegu valmis meil ju täismõõdus staadion. Et aga ümberringi alad kuni valgejõeni välja võiks teha harjutusväljakud ja sisehalli. Ja siis tuleks sild ka, et silla mõte on koguaeg olnud.“

A: „Posti tänava otsa tuleks sild, autosild.“

Joonis 66. Loksa olemasolev olukord (autori joonis) →

²⁸² Skolimovski, A. Loksa linnaarhitekt. Intervjuu. Küsitles Autor. 26.IX.2022. Salvestus autori valduses.



4.8 VISIOON V | Loksa avang

LÄHTEKOHT:

Loksa on võrdlemisi noor ja väike linn Lahemaa südames, kus elu on tiirelnud alati ümber sadama. Tänu sadamale see linn tärkas ja tänu sadamale tõenäoliselt ka hääbub, kui midagi ette ei võeta. Superhea geograafiline asukoht ja Lahemaa maaliline loodus on Loksa trump. Potentsiaalne mereäärne kuurortlinn, mis asub Tallinnast kõigest tunniajase autosõidu kaugusel, näikse olevat ideaalne elukoht, ent arvud räägivad teist keelt. Ühtlane elanikkonna vähenemine ja habras majandusolukord on vallandanud ahelreaktsioonini, kus kõik paistab minevat allamäge. Vähe raha tähendab stagnatsiooni ja stagnatsioon rahulolematust, ent õnneks on kohalikel indu ja ideid, kuidas olukorda parandada. Verivärske arengukava ja aastatetagune üldplaneering peidavad endas superhaid ruumimõtteid, mille realiseerumisel hakkavad asjad tõenäoliselt paremuse poole liikuma.

EESMÄRGID:

Loksa avamine merele. Loksa tööstussadama muutmine osaliselt avalikuks. Tööstussadam säilib. See tähendab avaliku väikesadama, avaliku veeskamiskoha ja reisilaevaliikluseks vajamineva taristu loomist. Selle liigutusega avaneb Loksa potentsiaal merelinnana, arenema saab hakata rahvusvaheline mereturism ning Loksa muutub piirkondlikuks merekeskuseks, kuhu on põhjust uudistama tulla ka kaugemalt (vt joonis 67).

Avalike funktsioonide loomine Loksa sadamasse.

Vähekasutuses olevad sadamahooned rekonstrueeritakse ning neisse luuakse piirkonnas vajaka olevaid avalikke funktsioone nagu majutus, külastuskeskus, avaliku sadama kogukonnaruumid jmt.

Loksa peatänav. Tallinna tänava merepoolsesse otsa tekkiv avalik sadamaosa soosib jõulisemat senise peatänav väljaarendamist, kuna see hakkab ühendama tänast linnakeskust uue mereäärse sõlmpunktiga. Eesmärk Loksa peatänav senisest jõulisem väljaarendamispoliitika.

Loksa rohepromenaad. Valgejõe läänekaldal paiknevale maastikualale arendatakse välja nn. Loksa rohepromenaad, mis seob analoogselt peatänav projektiga senise keskusalajõesuus asuva ranna ja sadamaosaga. Selleks ehitatakse kaks uut silda üle valgejõe, üks keskuse, teine sadama lähiste. Peatänav ja rohepromenaadi veelgi paremaks ühendamiseks ehitatakse välja ka Posti tänava pikendusele kavandatud sild.

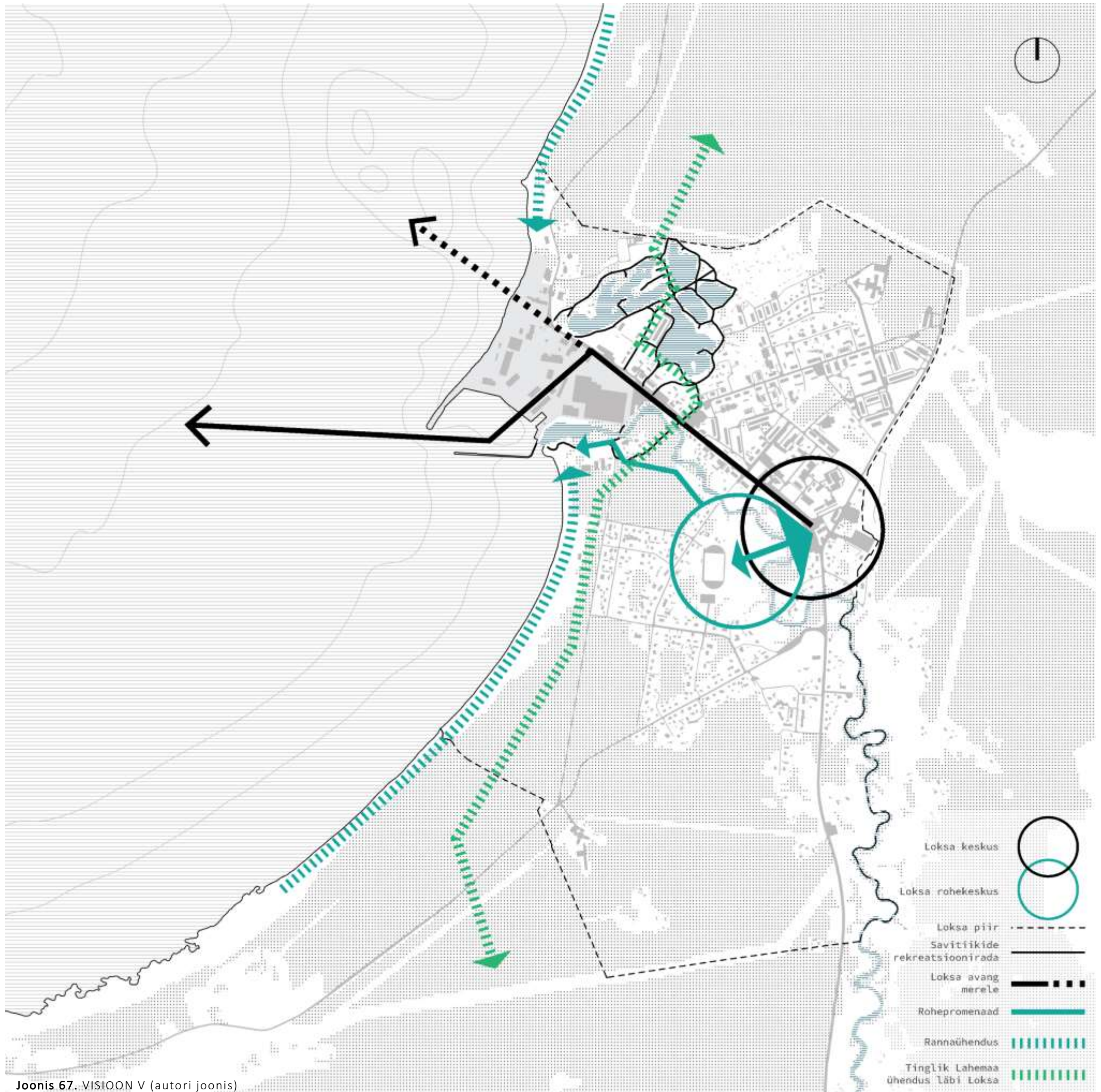
Savitiikide rekreatsiooniala sidumine sadamaga. Esmalt ehitatakse välja savitiikide rekreatsiooniala. Tiigid ühendatakse omavahel, tekib väike järvistu, kus on võimalik veespordi ja vesirekreatsiooniga tegeleda. Järvistu ümber luuakse puhke- ja spordialadega rekreatsiooniradade võrgustik, mis on seotud sadama avalike aladega.

Ranna sidumine sadamaga. Supelranna ja sadama vahele ehitatakse sild ning võimalusel võetakse sadama lõunamuul avaliku promenaadi osana kasutusele. Ranna ja rohepromenaadi lõppu tekib ruumiliselt oluline sihtkoht.

Lahemaa avamine Loksale. Arendatakse välja Lahemaa ja Loksa ühtne rohealade võrgustik, mis toimib linna- ja rahvuspargi piiride üleselt. See tähendab linna ja rahvuspargi rohealade sidusamaks muutmist ning liikumisvõrgustike „sünkroniseerimist“.

VÕIMALUSED:

- Sadama osaliselt avalikuks muutmisel võimaluste ja huvide kaardistamine erinevate osapoolte vahel ning avalikkuse kaasamine protsessi.
- Linn võtab avaliku sadamamaosa ruumiloomes koos sadamaomanikuga juhtrolli, vajadusel kaasatakse teisigi eraettevõtjaid.
- Kasutuseta sadamahoone rekonstrueerimine ja ümberehitamine avalike funktsioonide tarbeks.
- Tallinna tänava eelisarendamine Loksa peatänavaks. Uute avalikkusele suunatud ettevõtete linnameelitamine ning Tallinna tänava-äärsete kasutuseta hoonete arendamise soodustamine.
- Üldplaneeringus kavandatud sildade väljaehitamine.
- Maastikukaitsealale veenva looduslähedase teeraja „rohepromenaadi“ väljaehitamine.
- Savitiikide ühendamine ühtseks järvistuks.
- Rekreatsiooniradade väljaehitamine savitiikide ümber ning nende sidumine ümbritsevate loodusradadega.
- Väikeste pikniku- ja spordialade loomine savitiikide rekreatsioonialale.
- Savitiikide rekreatsiooniala sidumine avalike sadamaaladega, milles lahendatakse ühtne parkimine jmt.
- Valgejõe idakaldale avaliku liikumiskoridori loomine, sadama lõunamuuli avalikuks muutmine ning sidumine rannaga.
- Luuakse linna läbivad matkarajad, -teekonnad, mis on ühendatud ümbritsevate Lahemaa loodusradadega.



Joonis 67. VISIOON V (autori joonis)



Pilt 12. Loksa sadamatööstuse hooned (1910-1920)²⁸³



Pilt 13. Purjelaevad Loksal dokis²⁸⁵



Joonis 68. Loksa sadam 1938²⁸⁴

4.9 LOKSA SADAM

4.9.1 Ajalugu

Veel 19. sajandi keskpaigas polnud Lahemaa rannikul korralikku sadamat kuhu suuremate laevadega silduda.²⁸⁶ Kolga krahv Stenbockil oli küll Hara saare vastas rannal kividega täidetud palkkastidest kai, ent 1874 aastal Valgejõe suudmesse rajatud tellisetehas tingis suurema sadama ehituse siiski Loksakanti.²⁸⁷ Samal aastal rajati vabriku lähistele, jõe paremkaldale, telliskivide laadimiseks ja kaupade lossimiseks, sild. Sadama põhjaküljele ehitati kividega täidetud palkkastidele toetuv planksild, mille alt käis loodetuultega laine läbi ning alused pidid ajuti Hara saare all varju otsima. Pärast sajandivahetust, 1906. aastal, ostis kroonu silla vabrikult ära, ehitas kaid tugevamaks, teostas süvendustöid, ent aastatega need lagunesid ja puitosad hävisid tulekahjudes. Kapitaalselt ehitas riik sadama välja alles mõni aeg hiljem, mil põhjamuuli (kutsuti ka loodemuuliks) merepoolne külg ja lõunakai puitkonstruktsioonid tugevdati kividega (vt joonis 68).²⁸⁸

²⁸³ Loksa sadam. Ajapaik
<https://ajapaik.ee/?album=4102&order1=time&order2=added&page=1> (vaadatud 15.IV.2023)

²⁸⁴ Loksa sadam 1938. Loksa linnavalitsus.

²⁸⁵ Purjelaevad Loksal Dokis, Ajapaik,
<https://ajapaik.ee/?album=41566&order1=time&order2=added&page=1> (vaadatud 15.IV.2023)

²⁸⁶ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 55.

²⁸⁷ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 5.

²⁸⁸ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 60.

Sadama lähistele kujunes mitmekülgne tööstuselu. Lisaks tellisetootmisele ehitas lähedalasuv Joaveski puitpabivabrik sadamasse kuurid, kus hoidis oma tooteid kuniks need laevadele laaditi (vt pilt 12). Kauba vedamiseks rajati raudrööpad nii puitpapi laost, tellisevabrikust kui ka Turbuneeme saviväljadelt, mis asus mõni kilomeeter kirdes (vt joonis 68). Esmalt vedasid vagonette hobused, hiljem mootorvedurid.²⁸⁹ Eesti vanim tellisetehas orienteerus peamiselt Peterburi turule, ent palju kive veeti ka Soome ning vabrik oli enne esimest maailmasõda Eesti suurim tellisetehas, andes ligi 15% kogu siinsest tellisetoodangust.²⁹⁰ Telliste ja puitpapi kõrval olid muu hulgas olulisemad eksporditüübid maakivid, tehase juures töötava saekaatri lauad ja puitmaterjal.²⁹¹ Suurte tootmishoonete asemel olid vaid väikesed puitmajad ning kogu tegevust haldas kolmeliikmeline sadamapersonal. Laevu käis nii Soomest, Saksamaalt, Taanist kui ka Inglismaalt.²⁹²

Tööstuse jõulise arengu ja ülemerekaubanduse kasvuga võttis hoogu ka laevandus. Tekkis otsene vajadus suure kandevõimega aluste järele. Sellest tingituna asutati 1905. aastal Loksa laevaremonditehas, mis oli mõeldud ka laevade ehitus- ja talvitumiskohaks. Sellega seoses rajati sadamasse slipp ja elling.²⁹³ Lahemaa ranna laevaehitusplatsidel ehitatud purjelaevu käidi viimistlemas ja taageldamas just Loksal (vt pilt 13, 14).²⁹⁴ Teiste seas viidi ehitustööde lõpetamiseks Loksale ka meie vägevaim purjelaev Tormilind.²⁹⁵

Kui esimese vabariigi ajal käis sadamas vilgas tööstuselu ja muu hulgas väisas merevärvat reisiaurik Kungla, siis nõukogude ajal hakati laiendama peajasjalikult laevaremonditehast (vt pilt 15). Nagu juba eelnevalt mainitud, siis suleti tellisetootmine 1982. aastal sootuks ning mõned aastad hiljem ehitati välja suur lihtritseh. Sadam võttis täiesti uue, meile täna teadaoleva, ilme. Tehase arenguga asus Loksale elama mitu tuhat uut vene keelt kõlnevat töölisi, peajasjalikult Vanemaalt ja Ukrainast.²⁹⁶ Sadama areng tingis suuresti Loksa tänase ruumistruktuuri ja üldise õhustiku töölisele mõeldud korterelamutega.

Taasiseseisvunud Eesti Loksa sadama kõrgeaeg oli 1994 – 2009, mil Loksa Laevatehas AS kuulus Taani ettevõtte A.P Moller Groupi kuuluva Odense Steel Shipyard Ltd. koosseisu. Tehas oli Eesti suurim ja kaasaegsem metallkonstruktsioonide tootja ning Euroopa suurim laeva trümmilukkide valmistaja. Tootmisega oli seotud ligi 800 inimest. Pärast majandussurutist käis sadam käest kätte, kuni selle Marsalis Metall OÜ 2016. aastal ära ostis. Täna toodetakse ehituslikke metall ja betoonelemente, laevaehituslikke konstruktsioone ning kalakasvatuseks mõeldud ujukonteinereid.²⁹⁷



Pilt 14. Töölised Loksa staaplil (1914 või 1927)²⁹⁸



Pilt 15. Loksa laevaremonditehas (nõukogude periood)²⁹⁹

²⁸⁹ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 60-61.

²⁹⁰ Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu. Tallinn: Eesti Raamat, lk 173-174.

²⁹¹ Talvi, T. (2023). Eesti merenduse ajalugu. Tallinn: Kirjastus Varrak. lk 404.

²⁹² Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 5.

²⁹³ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 5.

²⁹⁴ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 104.

²⁹⁵ Sandström, H. (1996). Lahemaa randlased, lk 107.

²⁹⁶ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 6.

²⁹⁷ Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026, lk 6.

²⁹⁸ Töölised Loksa staaplil. (1914 või 1927). Ajapaik <https://ajapaik.ee/?album=4102&photo=124712&order1=time&order2=added&page=2> (vaadatud 15.IV.2023)

²⁹⁹ Loksa laevaremonditehas. Ajapaik. <https://ajapaik.ee/?album=4102&photo=80783&order1=time&order2=added&page=3> (vaadatud 15.IV.2023)



Pilt 16. Loksa sadama aerofoto³⁰⁰



Pilt 17. Loksa sadama aerofoto³⁰¹

³⁰⁰ Loksa sadama aerofoto. Maa-ameti fotoladu. <https://fotoladu.maaamet.ee/?basemap=hybriidk&zlevel=9,25.72603,59.58373&overlay=av> aleht (vaadatud 26.XI.2022)

4.9.2 Ruumianalüüs

Rääkides sadamast, tuleb taaskord mainida, et see on tsiviilmaailmast läbipaistmatu betoonpiirde ja lõiketraadiga eraldatud (vt graafiline leht 7). On kaks olulisemat mootorsõiduki juurdepääsu: kaldteega autosissepääs administratiivhoone kõrval ning sissepääs Tallinna tn lõpus. Seal asub ka läbivaatuspunkt. On veel kolmaski juurdepääs ala põhjaküljel, ent see viib alale, kus ladustatakse kõikvõimalikke jäätmeid ning koht on toimivast sadamaalast eraldatud (vt pilt 18). Jalakäija saab sisse kunagise administratiivhoone kaudu ning tagumisest, Tallinna tn lõpus olevast, väravast (vt joonis 70).

Kui põhja pool kulgeb järsk sadamaala piir piki Tallinna tänavat, siis lõunas mööda jõe äärt. Kahjuks pole tööstusala ja Valgejõe vahele avalikke liikumisvõimalusi loodud ning sidusus teispool jõge asuva rannaalaga on kasin. Sinna pääseb vaid pisikese silla kaudu. Rääkides rannast, siis see lõppeb Valgejõe suudmes vaatega eelpool kirjeldatud okastraatmüürile ja kolossaalsetele sadamarajatistele. On suur kontrast maalilise ranna, Valgejõe, männimetsa all laiuva kuurortliku individuaalelamurajooni ja hiiglaslike tööstuskolosside vahel.

Vahest vähem teatakse liivariba sadama põhjaküljel. See kulmineerub „jõhkra“, osaliselt vette ehitatud, sadamapiirdega. Sadama vahetusse lähedusse jäävad ka endised savitiigid, mis potentsiaalse rekreatsioonialana moodustaksid avaliku sadamaosaga hea ruumikombinatsiooni (vt pilt 16).

Avaliku ruumi kontekstis tundub võtmetähtsusega administratiivhoone esine peaväljak Tallinna tänaval. See on sadama visiitkaart, kuhu jõutakse esimesena. Täna mõjub ala pigem tupikuna, kust edasi minemiseks peab kohalikke olusid teadma. Ideaalis võiks ala toimida selliselt, et ka juhuslik uitaja oskaks eesväljakult edasi randa või siis Pärисpea poole liikuda.

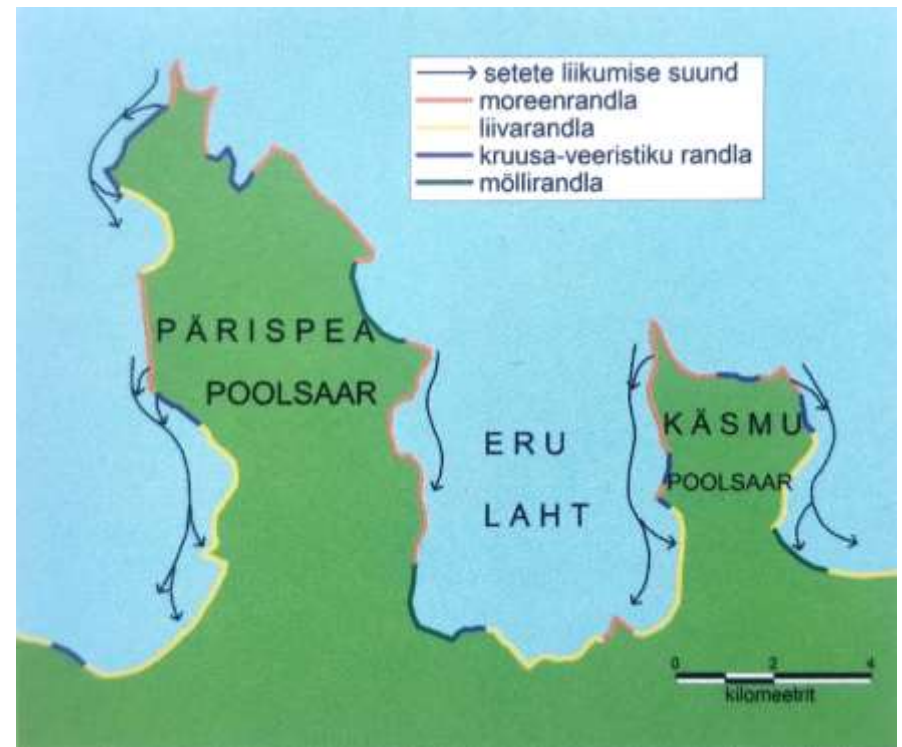
Sadamaga piirnev merimaastik on lakooniline. Kaarel Orviku hoovuste teooriale tuginedes toimuvad meie Põhja-Eesti lähelisel rannikul settelised liikumised poolsaarte otstest lahepärade suunas.³⁰² Neemikute ja poolsaarte tippudest uhutakse osakesi lahesoppidesse ning tekib materjali kuhjumine. Sellest ka rannikutüübi nimetus „kulutus-kuhjeline“ (vt joonis 69). Loksa

³⁰¹ Loksa tehas Marsalis avab reedel ümbruskonna rahvale uksed. (2016). Sõnumitooja. <https://sonumitooja.ee/loksa-tehas-marsalis-avab-reedel-umbruskonna-rahvale-uksed/> (vaadatud 15.IV.2023)

³⁰² Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 95.

sadama kontekstis tähendab see seda, et piki loodemuuli toimub pidev setete liikumine sadamasuu poole ning tõenäoliselt just seetõttu on keerutanud hoovus põhjamuuli ümber liivaseteid ning põhi on sealkandis madalam. Võib oletada, et sarnane protsess toimub ka lõunamuuli ääres, ent seal kannab rannaseteid sadamasuu poole Valgejõgi. Sadamaakvatooriumi põhi on ebahütlane. Keskosas on sügavus ca 5 m, ent kaide ääres mõnevõrra madalam. Märkimisväärselt madalam on lõunamuuli poolne ala, kus sügavused jäävad kohati isegi alla kahe meetri. Jõepoolses nurgas on merekaardile märgitud ka uppunud laevavrakk. Kõigele vaatamata saab sadamas ka „suuremaid“ laevu teenindada, seal on 4 sildumiskaid pikkustega ca 100, 140, 36 ja 117 meetrit ning lisaks 26 m laiune ja ca 55 m pikkune laevaehitus- ja laadimisala, mille kohal on kõrge pukk-kraana. Rööbastel kraanad on ka kahe maismaapoolsele kail (vt pilt 17). Lõunamuul on kasutusest väljas, ent moodustab ranna lõpus mõttelise „kontrapunkti“. Lõunamuul peidab endas kirjeldamatut ruumipotentsiaali kujuneda avalikuks sõlmpunktiks terves linnas, kui vaid leiduks huvi selle arendamiseks. Sadama looderand on tööstusest puutumata ning säilinud üpriski looduslähedasena. Ligi 50 m laiune õhtupäikesele avatud rannaala peidab endas samuti „kirjeldamatut“ potentsiaali hea avaliku ruumi loomiseks.

Sadamahooned pärinevad eri ajastutest ning need võib väga üldistatult jagada kolme gruppi: kasutuses olevad tööstushooned, vähem kasutuses olevad või mittekasutuses hooned ning muuks otstarbeks kasutatavad hooned nagu kontorihoone, veetorn jmt. Aktiivselt kasutuses olev hoonestus asub territooriumi keskosas, põhja poole jäänud hoonetest on nii mõnigi täiesti otstarbeta. Hoonemahte omavahel võrreldes kerkib selgelt esile, et sadamahooned on linnamajadest kordades suuremad. Nende kogumaht on kõigest 30% väiksem terve linna hoonete mahust. Näiteks hiiglasliku lihtritsehhi ehitisealune pind on ligi 26 000 m² ning maht ca 452 000 m³, samas kui keskmise viiekorruselise paneelilamu on kõigest 1180 m² ning selle maht 18 670 m³. Ehitisealuse pinna erinevus on enam kui 20. kordne ning mahuline koguni 25 kordne (vt joonis 71).



Joonis 69. Setete liikumine ja hoovuste põhisuunad Lahemaal³⁰³



Pilt 18. Lohja sadama aerofoto³⁰⁴

Sadama ruumikasutus on pidevas muutumises. Kord ladustatakse ühes kohas, siis teises, kord liigeldakse ühedel trajektooridel rohkem, siis jälle teistel. Sestap on sadamas esmapilgul palju kasutuseta ruumi, ent suurte detailide liigutamiseks on see hädavajalik. Siiski on välja kujunenud kompaktsed hooneteklastrid ja üldine logistika. Suure tsehhi põhjaküljel on ulatuslik pukk-kraana opereerimisala ning võtmetähtsusega on kaiäärsed alad. Tööstuse ladusa toimimise seisukohast näib suure tsehhi ja kaide

³⁰³ Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud, lk 95.

³⁰⁴ Lohsa linn. Hara laht. Lohsa Laevatehas. Lohsa sadam. Copter Cam. <https://www.estonia360.ee/?s=lohsa> (vaadatud 15.IV.2023)

vaheline hea sidusus. Sestap tuleb olla äärmiselt tähelepanelik sooviga sinna midagi statsionaarset kavandada.

Töö raames kohtusin ka Loksa sadamat haldava Marsalis grupi omaniku Erich Reimetsaga, kes tutvustas mulle hetkeseisu ning tegi põgusa ringkäigu territooriumil. Selgus, et seal toodetakse ehituselemente, teraskonstruktsioone ning kalakasvatuseks mõeldud ujukonteinereid ning enamik angaare on kasutuses. Norra eksporditavate ujukonteinerite väljaviimiseks külastavad sadamat keskmiselt kolmel korral kuus puksiirlaevad. Igapäevaselt suuremad laevad sadamas ei käi. Üldised tootmismahud on aastatega mõnevõrra vähenenud ning töötajaskond täna sajakonna ringis. Ettevõtte juhi sõnul on plaanis arendatakse tegevust ka väljaspool Eestit ning seetõttu ei ole Loksa sadama tulevik veel päris selge.³⁰⁵

Sadamaga tegeledes uurisin ka erinevaid projekte mujal Euroopas, millest valik lühikokkuvõtteid on peatükis 4.9.3 LISA. Teema lõpetuseks mõned tehnilised arvnäitajad ja sadama SWOT analüüs.

- Sadama territoorium – 208 723 m² (idast läände ca 600 m, põhjast lõunasse ca 750 m)
- Sadama akvatoorium – 73 670 m² (idast läände ca 374 m, põhjast lõunasse ca 220 m)
- Rannajoone pikkus sadamaalal kokku – 2,25 km (Sadamaakvatooriumis ca 1 km)
- Sadama piirdeaia pikkus – 1174 m
- Sadamaoonete ehitisealune pind – 50 113 m²
- Sadamahoonete kogumaht – 685 352 m³
- Loksa hoonete kogumaht va sadam – 992 935 m³

S - tugevused

- Ajalooliselt kujunenud sadamaala, eri ajastute hoonestus, „mälumaastik“
- Lahemaa väärtusliku loodusmaastiku keskel
- Supelranna, savitiikide ja jõe kõrval – mitmekülgne maastik
- Asub Pärisea läänekaldal, st vaated läände, õhtupäike
- Maalilised vaated Lahemaale
- Sadam asub Loksa linna alal, jalutuskäiguulatuses
- Sadamaala ja enamik hoonestusest ning rajatistest on kasutuses
- Pakub tööd piirkonna elanikele

- Helsinki ja Tallinn on suhteliselt lähedal, mõlemad on meritsi ca 40 NM kaugusel

W - nõrkused

- Avalikkusele täielikult suletud ala, eraldatud kõrge betoonpiirde ja okastraadiga
- Ala on avatud valdavatele läänekaarte tuultele
- Linna poolt tulles blokeerib hoonestus täielikult merevaate ning pääsu mere äärde
- Pääs randa jõe ja sadamaala vahel on kitsas ning väljaehitamata
- Hoonestus on ümbritsevaga võrreldes kontrastselt väga suur
- Hoonestus on industriaalselt robustne ning tugevalt kontrastis Lahemaa loodusmaastiku ja väljakujunenud vernakulaarse arhitektuurikeelega
- Sadamaala kasutus on oluliselt vähenenud ning hoonestus osaliselt amortiseerunud
- Sadamaala ette kuhjuvad hoovustega setted
- Tugev tööstusmüra

O - Võimalused

- Sadamaala avamine avalikkusele
- Rahvusvaheliselt olulise külalissadama loomine
- Reisilaevaliikluse avamine ja väikesadama rajamine
- Luua Lahemaa Rahvusparki merekeskus ning Loksa tõmbekeskus
- Luua segakasutusega ala - ehitada avalikkusele suunatud ja piirkondlikult olulisi hooneid (majutus, teenindus jmt.)
- Siduda ala paremini Loksa linna ümbritsevate alade ja Lahemaaga üldisemalt
- Soodustada väljakujunenud sadamataristuga sobituvat tööstuse arengut alal, tööstus areneb ja laieneb
- Luua segakasutusega linnakeskkond, kus suletud tööstusalad on sümbioosis avaliku ruumiga
- Soodustada tegutsemisvaldkondade mitmekesisust alal ning tõsta erinevate ettevõtete arvu
- Linn loob rangema reeglistiku sadamaala ruumilise arengu suunamiseks

T - Ohud

- Sadam jääb suletuks, Loksal ei ole muud ühendust merega, kui rand. Sadama potentsiaal jääb avalikkuse jaoks kasutamata
- Elanikkond väheneb, tööstus hääbub ja ala jääb kasutuseta
- Hoonestus laguneb ning soodustab vandalismi ja kuritegevust
- Tööstus laieneb jõudsalt, sadamaala jääb avalikkusele suletuks, kasvab liikluskorrumus ja tööstuse negatiivne mõju (müra, reostusohud) Loksa linnas
- Sadama töötajad ja kasutajaskond ei ela Loksal, kasvab pendelränne

Joonis 70. Loksa sadama ruumilised seosed (autori joonis) →

³⁰⁵ Erich, R. Marsalis Metall OÜ. Intervjuu. Küsitles Autor. 26.IX.2022.

4.9.3 | LISA - Näidisprojektid

Nii nagu tööstusrevolutsiooni aegadel oli edumeelse linna sümbol suitsev tehasekorsten, oli seda ka uhke sadam. Tänapäev on linnad need gigantsed väljad „ümber piiranud“ ning üha enam otsitakse võimalusi suletud sadamatsoonide avamiseks. Järgnevalt mõned lühikokkuvõtted

sadamaalade ja tööstustsoonide avamise näidetest. Pidasin esmaoluliseks ruumiliste sekkumiste põhimõtteid, ega üritanud leida ilmingimata Loksa mahtude või olustikuga samastuvaid olukordi. Erinevaid ruumiprintsiipe on võimalik minu arvates väga erinevates skaalades võrrelda.

Genova sadam - Genova sadam on Vahemere üks suuremaid ja olulisemaid kaubasadamaidsadamaid Marseille ja Barcelona kõrval. Vaatamata hoomamatutele kaubamahtudele on viimase 30 aasta jooksul tegeletud aktiivselt sealsete avaliku ruumi projektidega. 1992. aastal kujundas kohalik arhitekt Renzo Piano ühe osa ajaloolisest sadamast avalikuks ning sellest kujunes terve linna olulisim sõlmpunkt ja turismimagnet.³⁰⁶ Täna on töös megaprojektid, mis tegelevad paralleelselt nii tööstussadama laiendamise, kui vanalinna-äärse veefronti avamisega. Parempoolne pilt on pärit Renzo Piano 2015 aasta projektist „*Blueprint, the new waterfront for Genova*“, milles muudetakse suur osa sadama idaküljest avalikuks³⁰⁷.



NDSM Amsterdam - Endise Amsterdam Noordis asuva laevatehase angaari ja selle ümbrusesse rajati nõ. „kohaliku kultuuri meka“. Sellest kujunes pidevalt areneva ja muutuva ruumiprogrammiga Amsterdami kunstiringkondade sõlmpunkt. Tänapäev tegutseb sellel 10 jalgpalliväljaku suurusel alal lugematu arv restorane ja baare ning seal korraldatakse väga erinevat laadi üritusi näitustest, tantsupidusest pühapäevaste turupäevadeni.³⁰⁸ Pilt.³⁰⁹



Docks Malraux – Strasbourg, France, Heintz-Kehr Associates – 1932 aastal ehitatud maja rekonstrueeriti 2010 aastal ning sinna loodi uus multifunktsionaalne ruumiprogramm restoranide, õppeasutuse, näitusteala, büroo- ja eluruumidega. Hoone ajalooline osa säilitati ning esimestel korrusel jäeti siseruumides alles vaid post-tala struktuur suuremate ruumide tarvis. Mida korrus kõrgemale, seda suletumaks ruumiprogramm muutub. Ajaloolise hooneosa peale ehitati uus maht büroo ja elupindadega.³¹⁰



CopenHill (2019) – Kopenhaagen, Taani – Arhitektuuribüroo BIG – Eks see hoone on pehmelt öeldes juba klišeeks saanud, ent kinnitab jätkuvalt fakti, et tööstust ja avalikku ruumi on võimalik edukalt koos planeerida. Uue Kopenhaageni jäätmejaama katusele rajati avalik ekstreemspordikeskus koos mäesuusanõlvaga. Esialgelt väga praktilise otstarbega hoonest kujundati oluline avaliku ruumi maamärk. Lisaks jäätmete ümbertöötlemisele töödeldakse seal piltlikult öeldes ümber ka inimesi – re-kreatsioon.³¹¹ Pilt.³¹²



Winterbad bryggen (2012) – Kopenhaagen, Taani – Arhitektuuribüroo BIG – Kopenhaageni sadama alale rajati avalik talisupluskeskus kolme sauna, puhke- ja riietevahetusruumidega. Töö on hea näide sellest, et väikeste vahenditega on võimalik luua väga mõjus avalik ruum.³¹³



³⁰⁶ Porto Antico. Genova. <https://www.visitgenoa.it/en/porto-antico> (Vaadatud 17.IV.2023)

³⁰⁷ Renzo Piano presents Blueprint the new waterfront for Genoa. (2015). aasarchitecture, <https://aasarchitecture.com/2015/01/renzo-piano-presents-blueprint-new-waterfront-genoa/> (Vaadatud 17.IV.2023)

³⁰⁸ NDSM. Aiamsterdam. <https://www.iamsterdam.com/en/explore/neighbourhoods/ndsm> (vaadatud 17.IV.2023)

³⁰⁹ NDSM Amsterdam: How to Reach + What to do in NDSM Werf (Wharf). Drifter planet. <https://drifterplanet.com/ndsm-amsterdam/> (vaadatud 17.IV.2023)

³¹⁰ Docks Malraux. Architizer. <https://architizer.com/projects/docks-malraux/> (vaadatud 17.IV.2023)

³¹¹ BIG's artificial ski slope atop a waste-to-energy plant opens to public in Copenhagen. Stir world. <https://www.stirworld.com/see-features-bigs-artificial-ski-slope-atop-a-waste-to-energy-plant-opens-to-public-in-copenhagen> (vaadatud 17.IV.2023)

³¹² Copenhill. BIG's skiable waste-to-energy power plant, gets sweeping new photos from Hufton + Crow. The architects newspaper.

<https://www.archpaper.com/2020/11/copenhill-bigs-skiable-waste-to-energy-power-plant-gets-sweeping-new-photos-from-hufton-crow/> (vaadatud 17.IV.2023)

³¹³ Winterbad bryggen. <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/6cf7b3dd-1878-4e08-b39c-f2625f5dd3fa/005e1ab6-4921-4f39-92dc-83623c6b86d3-bilag-1.pdf> (vaadatud 17.IV.2023)



Vaade kinnisele sadamaalale



Sadama betoonpiire Tallinna tn ääres



Sadama piire Lõunamuulid rannal



Sadama piire Lõunamuulid



Vaade sadamale Valgejõe suudmes



Kasutuseta sadamahoone Lõunamuulid rannal



Tehasehooned Valgejõe ääres



Sadama administratiivhoone Tallinna tänaval



Vaade sadamaalale Lõunamuulid rannal



Sadama piire Valgejõe ääres



Vaade endistele sadamahoonetele Tallinna tänaval



Sadama värav Tallinna tänaval



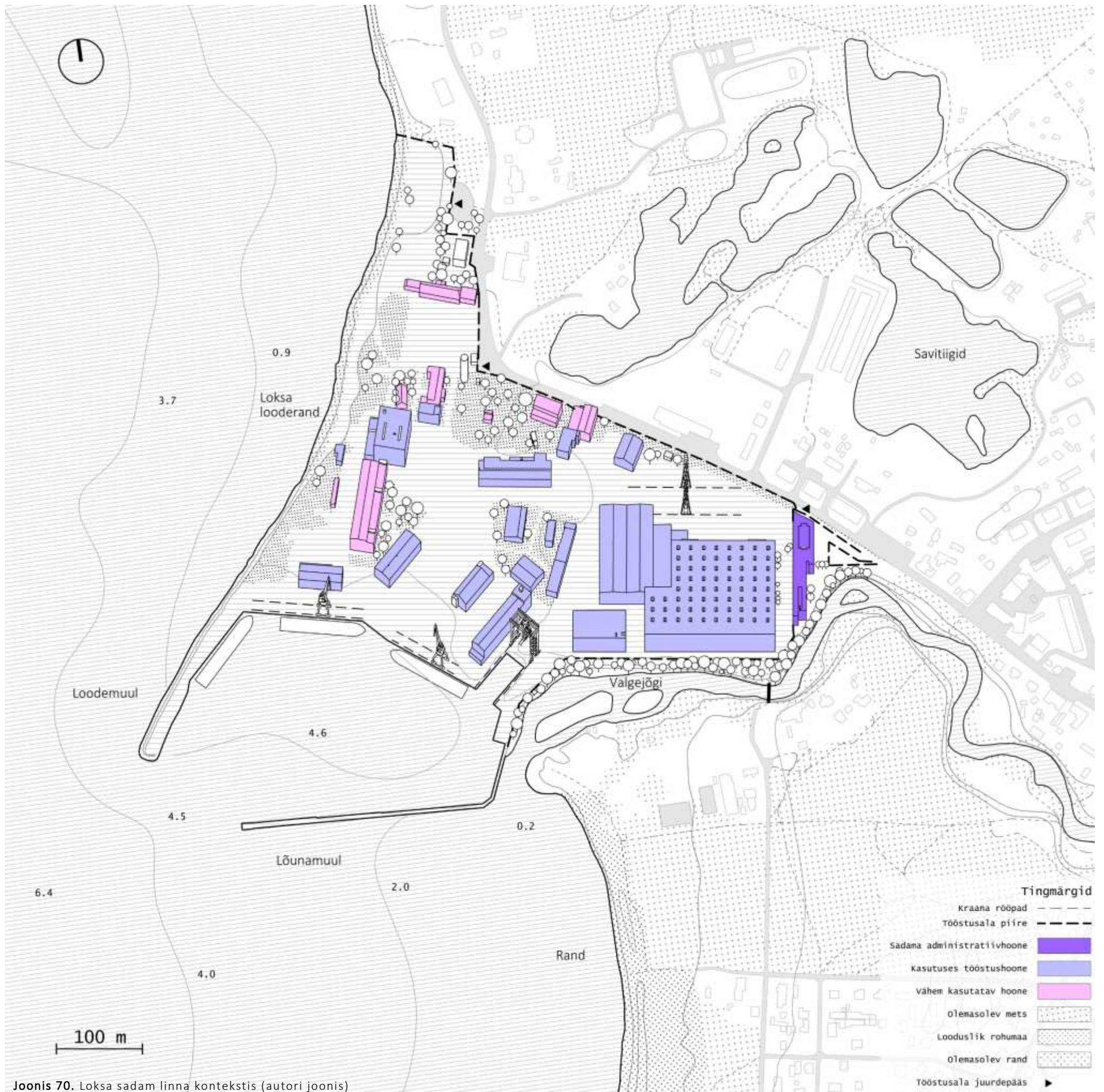
Vaade sadamale Lõunamuulid rannast



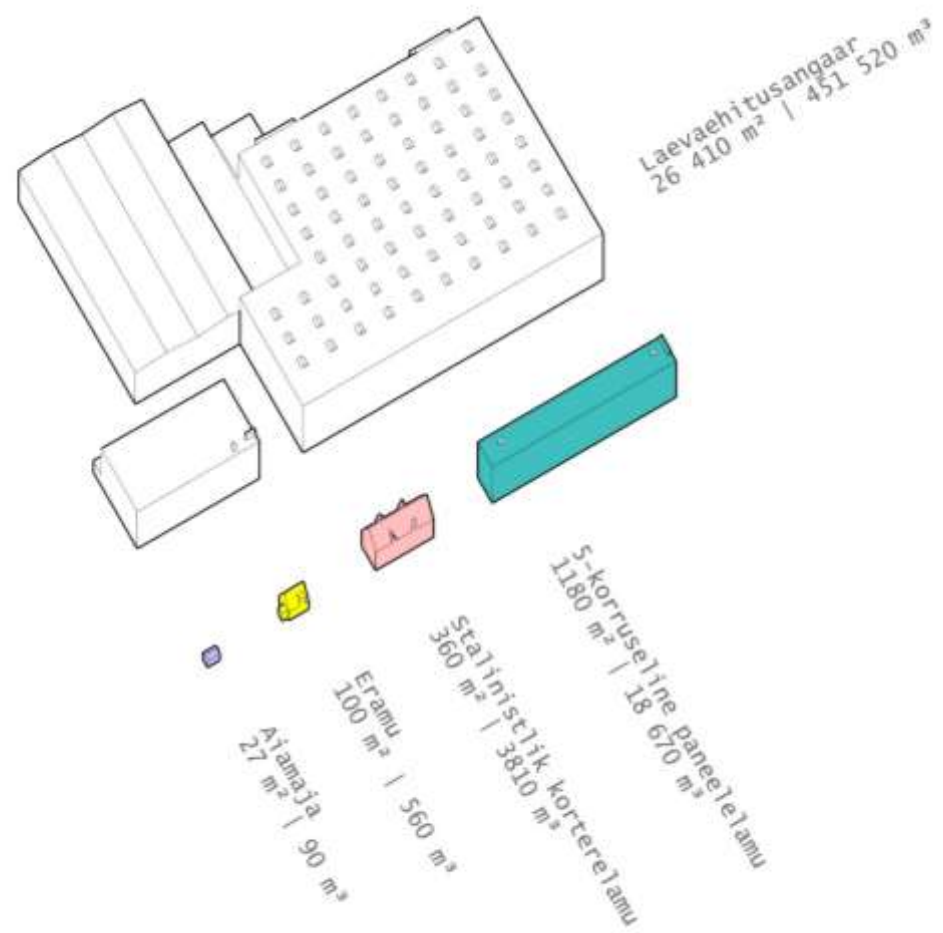
Vaade sadamale Valgejõelt



Liikumiskoridor randa Valgejõe ääres



Joonis 70. Lõunaküla sadama linna kontekstis (autori joonis)



Joonis 71. Lõksa sadama ja Lõksa linna hoonemahtude võrdlus



Joonis 72. Lõksa sadam linna kontekstis (autori joonis)

4.10 | **STSENAARIUM I** Loksa rohesadam

Lähtekoht:

Loksa majandusolukord halveneb ja elanikkond väheneb. Tööstussadam sureb välja ning suured sadamahooned amortiseeruvad ja kaotavad otstarbe. Toimub üleüldine linna kahanemine.

Linnaehituslikud põhimõtted:

- Kahaneva linna kontekstis tegeletakse kasutusest väljas olevate objektide likvideerimise ning hea avaliku ruumi loomisega.
- Kohalik kogukond on kaasatud ruumiotsuste vastuvõtmisse.
- Põhitähelepanu on heal avalikul ruumil ja loodusalade sidususel.
- Arendatakse turismi, seejuures soodustatakse uute avalike teenuste pakkujaid.
- Sadamasse luuakse Lahemaa merekeskus.
- Sadamaalal tegutsevad pigem piirkondlikud huvigrupid.

Hoonestus:

- Suured tööstushooned sadamas lammutatakse.
- Valdavalt säilitatakse sadama merepoolne hoonestus.
- Olemasolev hoonestus võetakse kasutusele uuel otstarbel.
- Hooned ehitatakse vastavalt vajadusele ümber või rekonstrueeritakse.
- Uusi hooneid ei kavandata, kui siis minimaalselt.

Sadam:

- Kogu sadamaala muudetakse avalikuks.
- Sadam kohandatakse ümber väikesadamaks.
- Loodekai võetakse kasutusele reisilaevade kaina.
- Arendatakse välja kõigile nõuetele vastav külalissadam vajalike teenustega.

- Allesjäävates tehasehoonetes tegeletakse väikelaevaremondi ja aluste hooldusega. Teenus, mis on võimeline teenindama kogu Soome lahe piirkonda.

Ühendused:

- Linnakeskuse ja sadama vahel on kaalukaim jalakäiguühendus Loksa maastikukaitsealale kavandatud „rohepromenaad“.
- Kuna sadam on täielikult avatud, ühendatakse ala piirkondlikku teedevõrguga.
- Ehitatakse välja kolm jalakäijate silda.

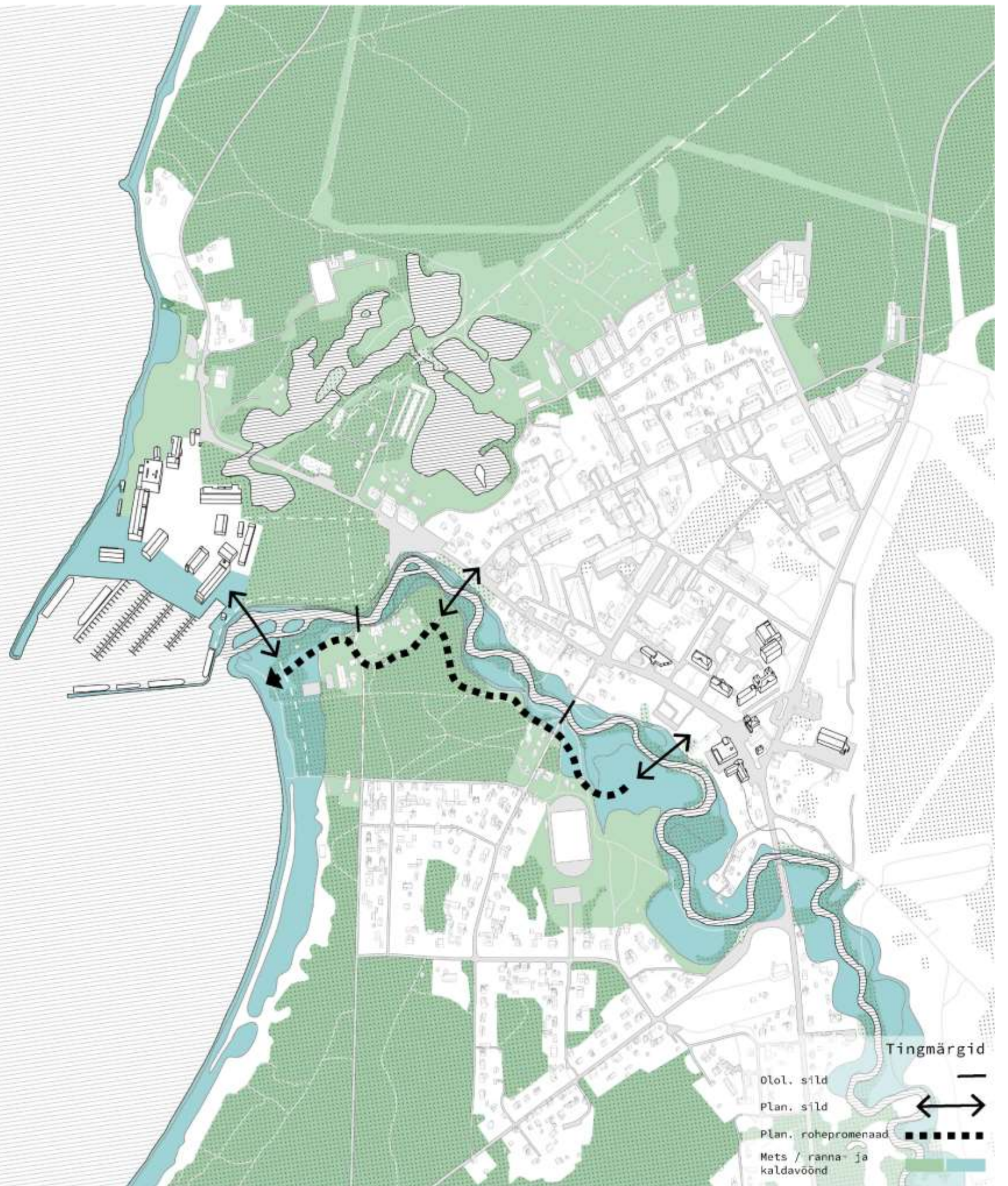
Keskkond:

- Lahemaa rohealad ühendatakse põhja-lõuna suunaliselt Loksa sadama endise lihtritsehhi asukohal. Tekib ühtne Lahemaa rohealade võrgustik, mis kulgeb läbi linna.
- Savitiigid ühendatakse ja laiendatakse sadama alale, kuhu rajatakse rekreatsioonikeskus.
- Jõeorg ja rannaala on täielikult avalikus kasutuses ning sadamaalaga sidusalt ühendatud.

Joonis 73. Stsenaarium I (autori joonis) →



200 m



4.11 | **STSENAARIUM II**

Loksa tööstussadam

Lähtekoht:

Loksa tööstussadam areneb ja linna üleüldine majandusolukord paraneb, elanikkond kasvab ja töökohti tekib juurde. Loksa muutub oluliseks piirkonnakeskuseks.

Linnaehituslikud põhimõtted:

- Tööstus areneb, mis toob kogu piirkonnas kaasa suurema liikuvuse ning üleüldise teenuste ja toodete nõudluse kasvu.
- Linn, sh sadama lähiala tiheneb, ehitatakse juurde uusi hooneid.
- Peatänav muutub Loksa selgrooks, mille äärde on kontsentreeritud olulisemad teenused ja avalikud asutused.
- Sadamast kujuneb rahvusvahelise tähtsusega külalissadam, mis on ühtlasi Lahemaa merevärv.
- Olemasolev sadama betoonpiire lammutatakse ning sadama perimeeter võetakse avalikku kasutusse.
- Tööstus kontsentreerub sadamaala keskele.

Hoonestus:

- Tööstushooned on sadama keskosas aktiivses kasutuses.
- Sadama perimeetris olev hoonestus võetakse avalikku kasutusse ning ehitatakse vastavalt vajadusele ümber või rekonstrueeritakse.
- Vajadusel ehitatakse juurde uusi hooneid.
- Sadama piirialadele, sh savitiikide alale ehitatakse uusi hooneid.

Sadam:

- Sadama lõunakai muudetakse avalikuks, sinna silduvad külalisläevad või kohalikud alused.
- Sadama keskmised kaid jäävad tööstussadama kasutusse.

- Sadama loodekai muudetakse reisikaiks.
- Sadama looderannale ehitatakse uus väikesadam lainemurdjaga.

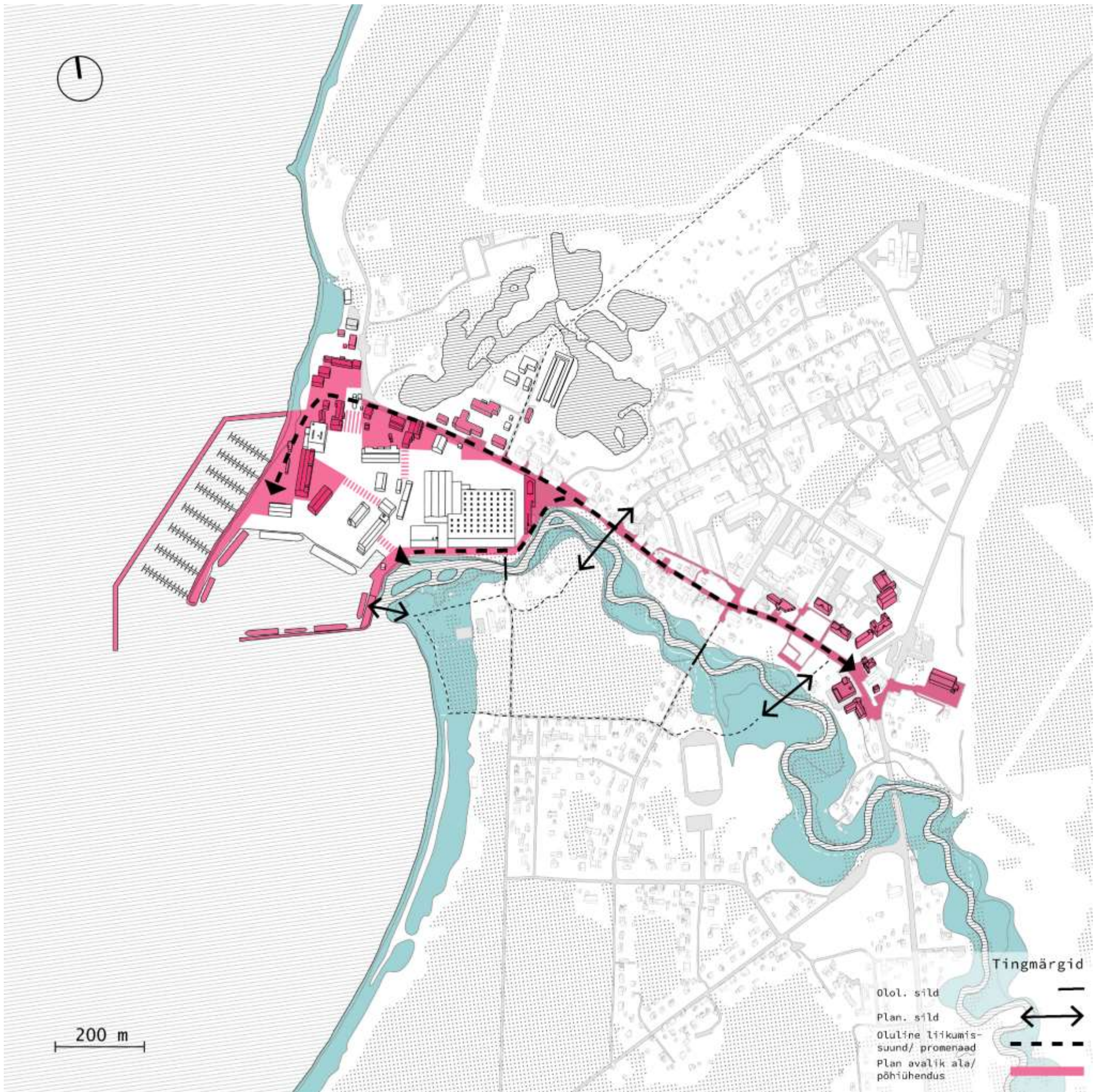
Ühendused:

- Tallinna tänav muutub olulisimaks ühendusteeks linnakeskuse ja sadama vahel.
- Jalakäijatele luuakse jõepromenaad piki sadamaala lõunakülge, mis lõppeb lõunamuulil.
- Tallinna tn ja looderanna alad muutuvad avalikult juurdepääsetavateks.
- Läbi sadama luuakse vajaduspõhised ajutised läbipääsukoridorid.
- Ehitatakse välja kõik kolm silda.

Keskkond:

- Savitiigid ühendatakse ja luuakse ühtne rekreatsiooniradade võrgustik.
- Savitiikide vahele rajatakse rekreatsioonikeskus uute hoonetega.
- Jõeorg ja supelranna ala on ühendatud sadamaga.

Joonis 74. Stsenaarium II (autori joonis) →



200 m

- Tingmärgid
- Olol. sild ———
 - Plan. sild ———
 - Oluline liikumis-
suund/ promenaad ———
 - Plan avalik ala/
põhiühendus ———

4.12 | STSENAARIUM III

Loksa avasadam

Lähtekoht:

Tööstussadam tänasel kujul sureb välja. Tekib nõudlus uudsete töövormide, uut laadi tööstuse ja sadamakorralduse järel. Oluliseks kujuneb kaugtöö ning Loksa sadam omandab täiesti uue tähenduse. Linn tervikuna areneb kaasaegseks piirkonnakeskuseks.

Linnaehituslikud põhimõtted:

- Sadam avatakse täielikult ning olemasolev hoonestus võetakse segakasutusse.
- Tekib palju rendipindasid ja ruum on ristksutuses.
- Sadamaala on pidevas muutumises.
- Sadamaala kaotab selged piirid ning laieneb ümberkaudsetele aladele.
- Sadamaalale kutsutakse kokku erinevaid huvigruppe ja ettevõtteid nii Loksalt, kui lähipiirkonnast ning kujuneb uut laadi linnaruum.
- Sadamalale tekivad hooneteklastrid ja palju erinevaid ruumifunktsioone, mis on muutustele avatud.

Hoonestus:

- Olemasolev hoonestus võetakse uuel moel kasutusse, ehitatakse ümber, rekonstrueeritakse.
- Vajadusel ehitatakse uusi hooneid.
- Sadama vahetus läheduses paiknev hoonestus integreeritakse sadamaala tegevustikku, näiteks elamutesse rajatakse külaliskorterid jne.

Sadam:

- Sadam on avalikus kasutuses, ent avatud muutustele. Näiteks väikesadama paadisildu on võimalik vastavalt vajadusele ümber paigutada, töö ja reisilaevu silduda mistahes sobiva kai äärde jne.

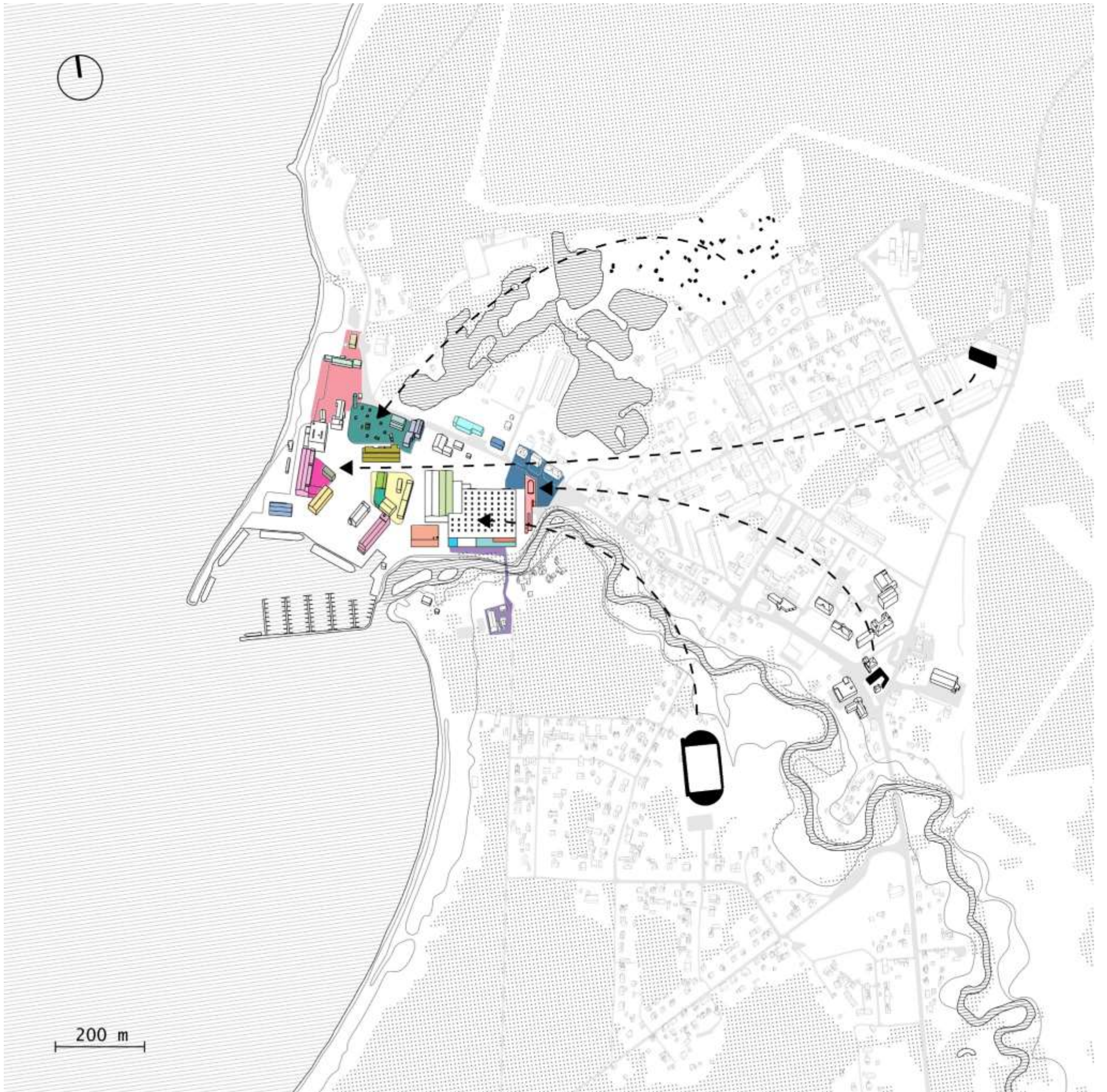
Ühendused:

- Sadamaalast kujuneb justkui väike linnaosa mikrokvartalitega, mis on pidevas muutumises.
- Range liikluskorraldus alal puudub, domineerib avalik ruum.
- Peamine juurdepääs sadamaalale on Tallinna tänavalt.

Keskkond:

- Savitiigid ühendatakse ja luuakse ühtne rekreatsioonivõrgustik, mis on seotud sadamaalaga.
- Piirkondlikud rohe- ja puhkealad ulatuvad sadamaalale.

Joonis 75. Stsenaarium III (autori joonis) →



4.13 VISIOON VI

AVANG 59° 39' N, 25° 42' E

Lähtekoht:

Tööstussadam tegutseb Loksal edasi. Linn muutub aasta aastalt üha polüfunktsionaalsemaks ning kasvab ühiskondlik huvi loodusturismi, hobimerenduse, rekreatsiooni ja üleüldiste puhkevõimaluste vastu. Visioon lähtub Loxsa tänasest majandusolukorrast.

Linnaehituslikud põhimõtted:

- Loxsa sadamast kujuneb Lahemaa merevärv.
- Osa sadamast muudetakse avalikuks külalissadamaks.
- Tööstussadam kontsentreerub ala keskele ning perimeetrisse jäävad avalikud alad.
- Betooni piire likvideeritakse ning asendatakse uues asukohas läbipaistva piirdega. Avanevad vaated tööstusalale ning see muutub justkui avaliku linnaruumi osaks.
- Sadama looderannale kavandatakse avalik merenduskeskus. See on avatud läänepäikesele ning sealt avanevad maalilised vaated Hara lahele.
- Looderannal asuv vana tööstushoone ehitatakse ümber multifunktsionaalseks külustuskeskuseks.
- Tänapäevane supelrand ja sadam ühendatakse sillaga ning lõunamuul muudetakse avaliku promenaadi osaks.

Hoonestus:

- Tööstus koondub ala keskosale jäävatesse hoonetesse.
- Vähemkasutatud hooned ala perimeetris ehitatakse ümber või rekonstrueeritakse ning võetakse avalikku kasutusse.
- Suletud tööstusala ja avaliku ala piirile jäävad hooned võetakse ristkasutusse, st neid on võimalik kasutada nii avalikul- kui tööstusotstarbel. Näiteks tootmisangarides on võimalik korraldada kontserte või mistahes muid avalikke üritusi.

Sadam:

- Lisaks tööstussadamale rajatakse vajalike teenustega väikesadam, reisikajade ja avalik veeskamiskoht „linnalautritega“.
- Akvatooriumi keskosa kahe kaiga jääb tööstusele.
- Sadama lõunamuul muudetakse avalikuks jöepromenaadi osaks ning selle äärde saavad silduda mistahes külalisalused.
- Sadama keskele rajatakse reisikajade.
- Loodemuuli äärde ehitatakse väikesadam.
- Avalik veeskamisala ja „linnalautrid“ rajatakse Tallinna tn mõttelisele pikendusele. („Linnalautrid“ on kohalikele mõeldud veeskamiskohad, kus on võimalik isiklike aluseid hoiustada ja veesata.)

Ühendused:

- Ehitatakse välja Tallinna peatänav, mis ühendab tänast linnakeskust sadamaga.
- Arendatakse välja maastikukaitsealale jääv „rohepromenaad“, mis ühendab linnakeskust supelranna ja sadama lõunamuuliga.
- Tööstussadamasse luuakse ajutised üleminekukoridorid, mis ühendavad lõunamuuli looderannaga.
- Ehitatakse välja üldplaneeringus ettenähtud sillad.

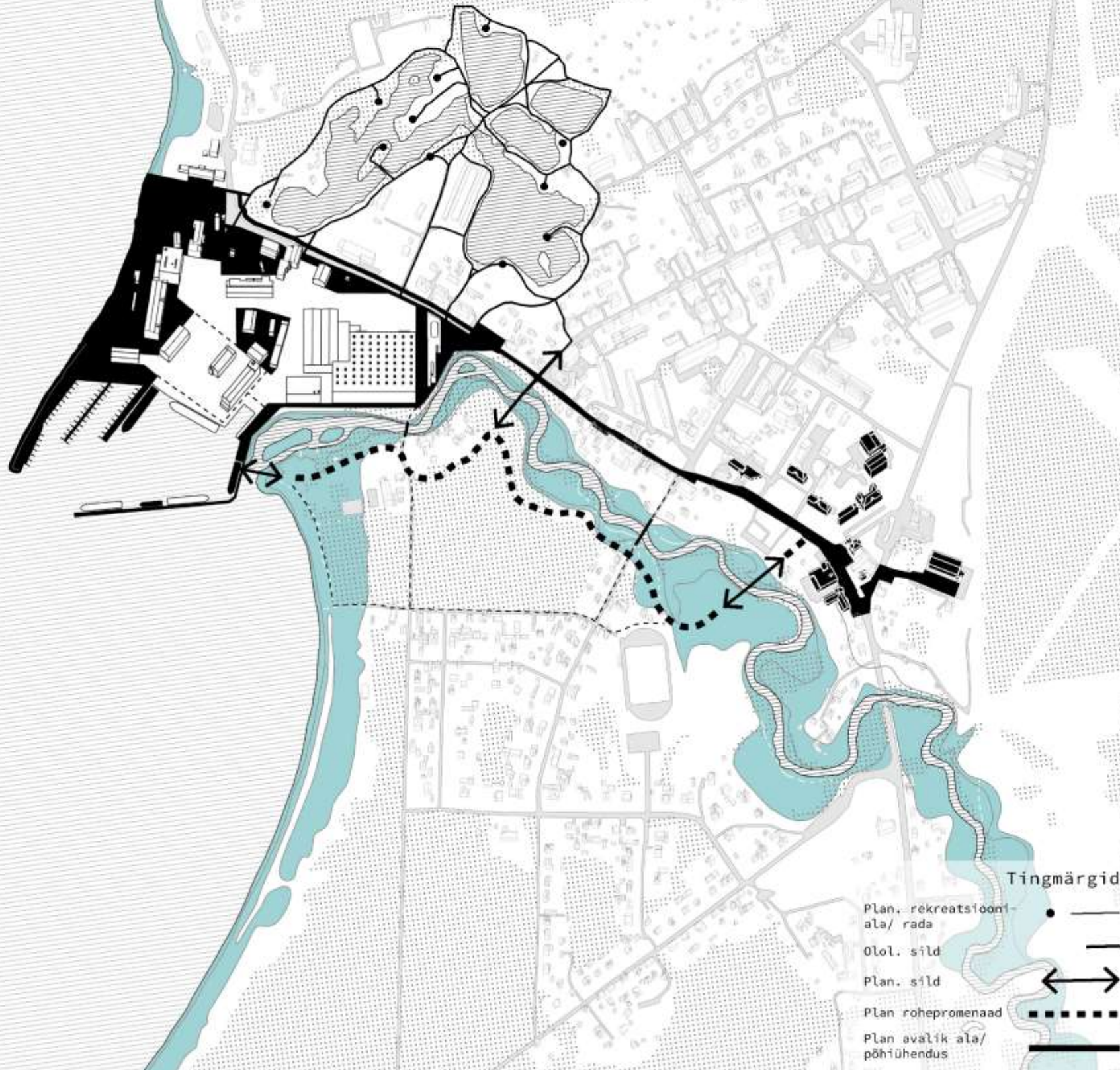
Keskkond:

- Savitiigid ühendatakse ning luuakse ühtne rekreatsioonivõrgustik, kus on võimalik arendada veesporti ja -rekreatsiooni.
- Järvistu kaldale luuakse rekreatsiooniradade võrgustik spordi ja puhkealadega.
- Sadamaalale jääv looderanna osa säilitatakse looduslikuna.

Joonis 76. VISIOON VI (autori joonis) →



200 m



5 AVANG

59° 39' N, 25° 42' E

5.1 Avang 1 | Valgejõe promenaad

Visioonidele tuginedes olen välja pakkunud 4 alternatiivi Loksa sadama osaliselt avalikuks muutmiseks. Nimetan neid alternatiive avanguteks, sest põhirõhk on senise suletud ala erineval moel avalikuks muutmisel.

LÄHTEKOHT

Sadamaomanikega tehakse koostööd sadama piiride muutmise ning uute ruumiideede elluviimiseks, ent ala väljaarendamine lasub peaaesjalikult linnavalitsuse õul. Otsitakse lahendusi, mida oleks lihtne vähete vahenditega ellu viia, ent samal ajal annaks muudatus avalikule linnaruumile võimalikult palju juurde.

LINNAEHITUSLIKUD PÕHIMÕTTED

Sadama jõepoolne piire likvideeritakse ning asendatakse tööstushoonetega ühele joonele kavandatud uue läbipaistva piirdega. Endine ca 8,5 m laiune sadamatee ehitatakse ümber avalikuks jõepromenaadiks, mis viib otse lõunamuulile. Viimase äärde on kavandatud väikesadam ujuvildadega ja väiksematele reisilaevadele mõeldud kaid. Sadama kavandamine täna kasutusest väljas oleva lõunamuuli äärde on hea mitmes mõttes. Esiteks ei sega see tööstussadamat ning teiseks asub peatänavaga ühenduses oleva uue jõepromenaadi ning supelranna lõpus. Strateegiliselt olulises kohas, mis annab põhjuse selles suunas liikumiseks. Pärale jõudnud külastajale avaneb vaade lisaks maalilisele Lahemaale ka aastakümneid suletud tööstussadamale. Seeläbi saab tööstus osaks Loksa avalikust linnaruumist (vt joonised 77-83).

SADAM

Nagu juba öeldud, siis tööstussadam säilib täies mahus. Lõunakai äärde paigutatakse pontoonsillad ca 120 väikelaeva sildumiskohaga ning väiksematele reisilaevadele 3 kaid pikkustega ca 35, 50 ja 80 m. Ujuvildasid on võimalik igal ajal ümber tõsta, juurde tuua, ära viia. Külalissadama tarvis ehitatakse välja kõik vajalikud teenused: tankimiskoht, reo- ja pilsivee kogumismahutid, elektriühendused jmt.

Väikesadama rajamisel lõunamuulile on ka miinuseid. Nimelt asub see logistiliselt komplitseeritud kohas, kuhu mootorsõidukiga jõudmiseks peab kas läbi suletud sadamaterritooriumi või jalakäijatele mõeldud jõepromenaadi tulema. Mootorsõiduki juurdepääs lõunamuulile on lubatud

vaid väikelaevnikele ja personalile. Teine kihtsaskoht on lõunamuuli äärse ala tormikindlus. Nimelt on see võrreldes akvatooriumi põhjaküljega oluliselt avatum ning sinna paistab ka rohkem põhjaseteid kogunevat.

ÜHENDUSED

Loksa tänasest linnakeskusest alguse saav peatänav, kulmineerub nõ jõepromenaadi ja väikesadamaga. Endise sadama peahoone ees olev plats ehitatakse ümber avalikuks väljakuks. Tekib sõlmpunkt ühistranspordipeatuse ja parkimisvõimalustega, kuhu kaugemalt tulijad saavad jätta auto ning edasi liikuda jalgsi. Sealt saab laenutada Lahemaa meri-maa klasteri rendiliikureid ning sinna on koondatud kogu lähipiirkonna turismiinfo.

Tööstussadama pääsud jäävad suuresti samaks, ent ühe erandiga. Keskväljaku kõrval olev sissepääs nihutatakse endisest administratiivhoonest pisut tööstusala poole, võimaldades väikelaevnikel peahoone taguse tee kaudu väikesadamani liikuda. Ehitatakse välja lõunamuuli ja supelranda ühendav sild ning Posti tänava pikendusele kavandatud sild.

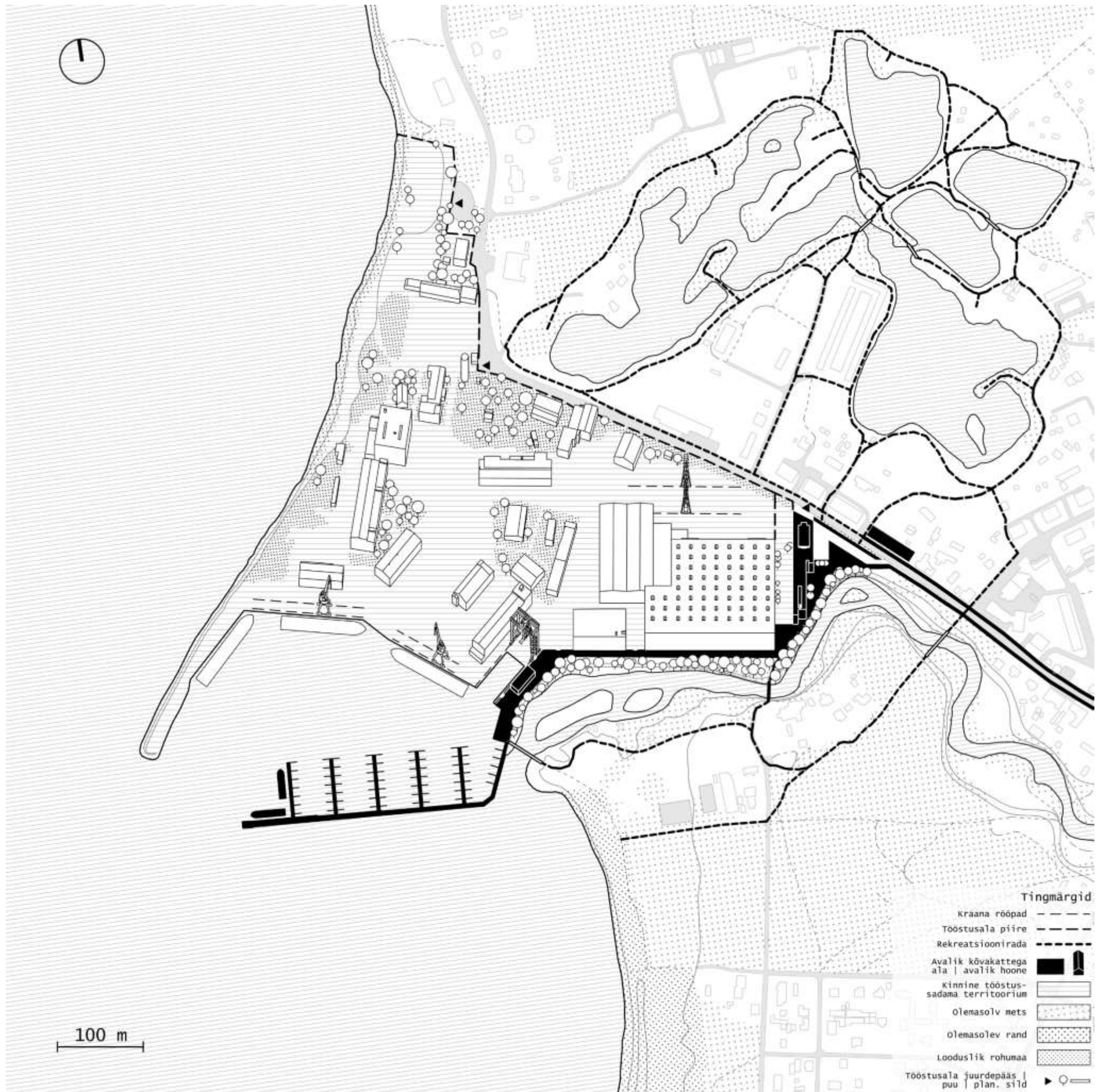
KESKKOND

Savitiigid ühendatakse ning tekib Loksa järvistu, uus veeala, kus arendatakse vesirekreatsiooni. Järvistu ümber rajatakse liikumisradade võrgustik. Peatänav jõepromenaadi ja lõunamuuliga ning savitiikide rekreatsioonivõrgustik moodustavad ühtse avaliku ruumi, mille keskus asub kavandatud väljakul, kuhu on võimalik tulla nii ühistranspordi, oma sõiduki kui rendiliikuriga.

HOONESTUS

Olemasolev sadama administratiivhoone võetakse riskasutusse. Lisaks sadamakontorile tekib sinna uusi avalikke funktsioone nagu näiteks Lahemaa infopunkt, teenindus- ja toitlustusasutused, majutusvõimalused jmt. Keskushoone koos väljakuga moodustavad peatänava merepoolsesse otsa olulise sõlmpunkti, muutes Loksa ruumiliselt mitmekesisemaks. Lõunamuuli juurde, suure pukk-kraana kõrvale, ehitatakse ühekorruseline väikesadama teenindushoone. Suveperioodil toimiks see ühtlasi rannahoonena.

Joonis 77. Avang 1 (autori joonis) →

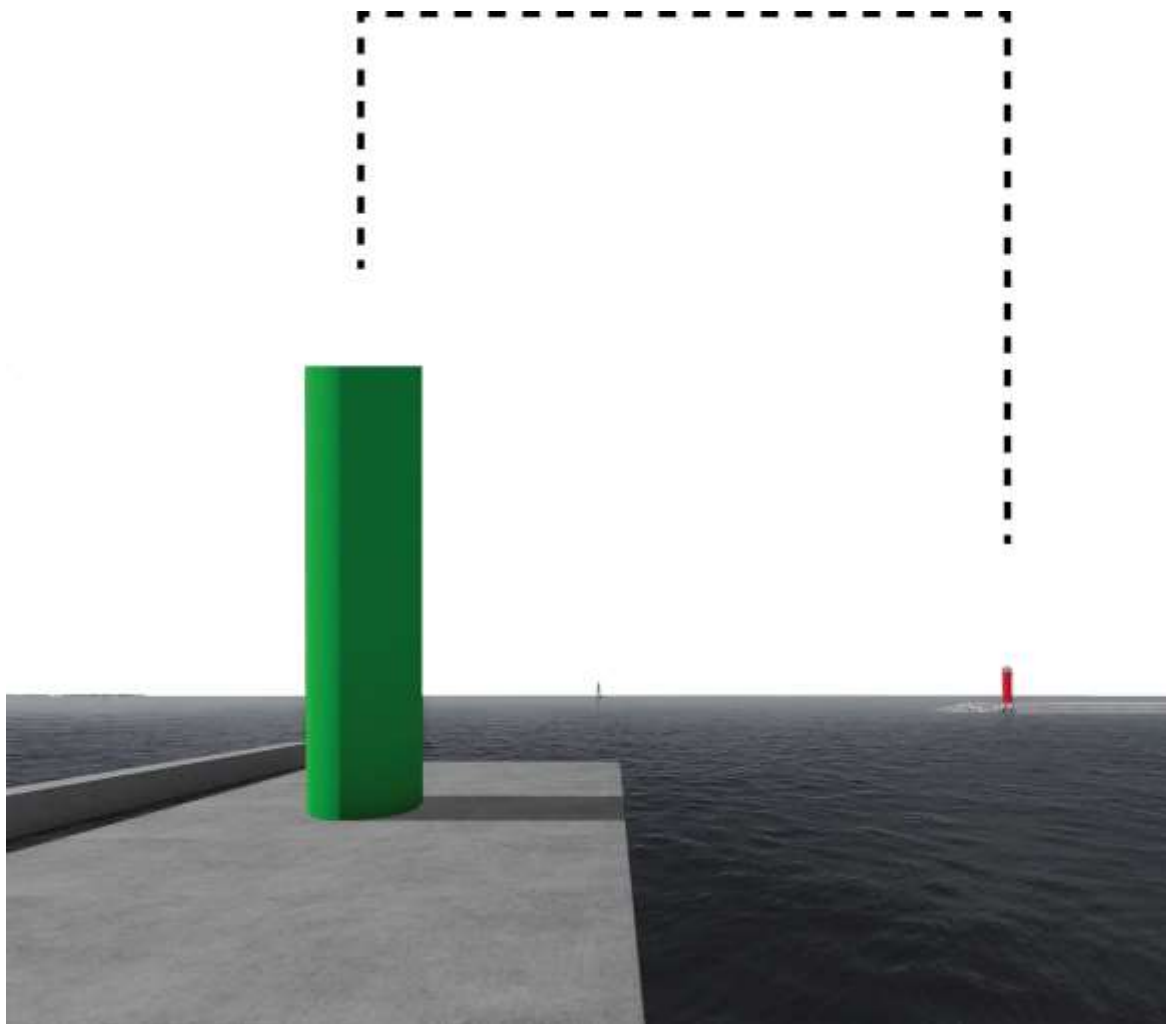


Tingmärgid

- Kraana roopad ————
- Tootusala piire - - - - -
- Rekreatsioonirada - - - - -
- Avalik kõvakattega ala | avalik hoone 
- Kinnine tootus-sadama territoorium 
- Olemasolev mets 
- Olemasolev rand 
- Looduslik rohumaad 
- Tootusala juurdepääs | puu | plan. sild 

100 m

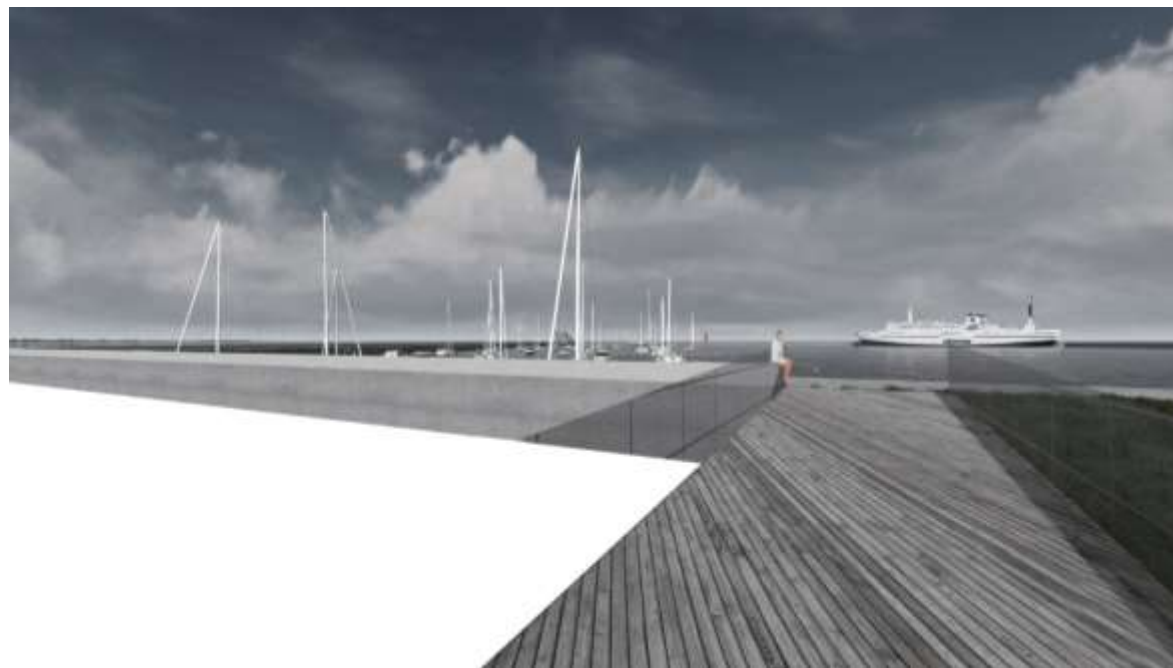




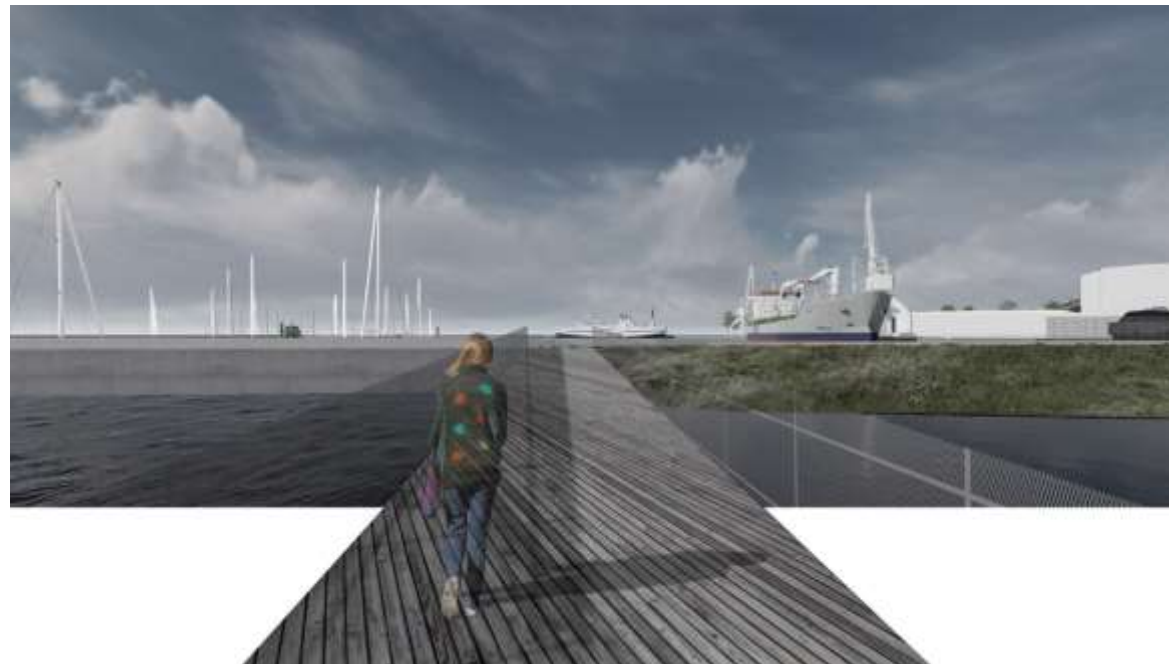
Joonis 78. Avalik lõunamuuli ots, kokkuleppeline sadamaakvatooriumi piir (autori joonis)



Joonis 79. Valgejõe promenaad, paremal tööstusala „piir“ (autori joonis)



Joonis 80 ja 81. ↑ Avalik lõunamuul;
↓ Sild üle valgejõe, lõunamuuli avang (autori joonised)



Joonis 82 ja 83. ↑ Sild üle Valgejõe, Valgejõe promenaad;
↓ Sild üle valgejõe, maa ja jõe piir (autori joonised)

5.2 Avang 2 | Loksa avalik veeskamisala

LÄHTEKOHT

Teise avangu lähtekohaks on suurenenud ühiskondlik huvi Loksa sadamapiirkonna osaliselt avalikuks muutmise vastu. Arendusest ollakse huvitatud ning projekt on leidnud poolehoidu muu hulgas ka erinevate ettevõtjate poolt.

LINNAEHITUSLIKUD PÕHIMÕTTED

Tööstussadama põhjaküljel olev „tumm“ betoonpiire eemaldatakse ning asendatakse läbipaistva aiaga. Tallinna tänava, ehk Loksa peatänava, äärde tekib tööstusalale sopistunud avalik ruum, kus kahe väga erinevat laadi ruumi, tööstuse ja tänavaruumi, vahel on visuaalne sidusus. Tööstus ei ole enam pelgalt „üksikkongis kriminaal“ vaid muutub visuaalselt avaliku ruumi osaks (vt joonised 84-86).

Peatänava otsas asuvale, peamiselt laoplatina kasutusel olevale alale, ehitatakse välja Loksa avalik veeskamisala. See hästi ligipääsetav koht muutub oluliseks meri-maa mediaatorruumiks, kust on võimalik nii kohalikel kui lähikondsetel merele minna ja vastupidi. Lisaks tänasele linnakeskusele tekib uus sõlmpunkt Loksa rannajoonel.

SADAM

Esimeses etapis rajatud sadamalahendus jääb samaks. Avalikku veeskamiskohta rajatakse slipp vajamineva taristuga. Mõlemale poole slippi kuhjatakse kohalikest kividest lainemurdjad ning kaldtee põhi profileeritakse. Lisaks slipile arendatakse „linnalautrite“ ideed. Mis need on? Linnalautrid on linna poolt hallataval alal asuvad, lihtsasti ehitavad ja eemaldatavad, veeskamisrajatised. Loksakad, kes elavad näiteks korterites, saavad kokkulepitud tingimustel rentida või ehitada linna maale oma lautri ning sellega tekib võimalus ka neil, kel muidu vahendeid napib, lihtsasti veele pääseda. Kogu tegevust koordineerib linn.

Veeskamisalale luuakse staapelplats, kus on võimalik veesõidukeid ka aastaringselt turvaliselt hoiustada, ning parkimisala. Kõik see võimaldab näiteks svertpurjekaid lihtsa vaevaga igapäevaselt kasutada ning panna alus Loksa purjespordile.

ÜHENDUSED

Loksa peatänav hargneb uue keskväljaku juures kaheks. Üks haar kulgeb mööda jõe promenaadi väikesadamani, teine viib mööda Tallinna tänavat veeskamisalani. Viimane asub Tallinna tänava ja Kalurite tee ristumiskohas, mistõttu on see hästi ligipääsetav erineva suurusega mootorsõidukitele. Ühis- ja renditranspordi võimalused laienevad veeskamisalani.

Tööstussadamale säilib juurdepääs keskväljakult ning põhjapoolne pääs nihkub mõnevõrra tööstusala poole.

KESKKOND

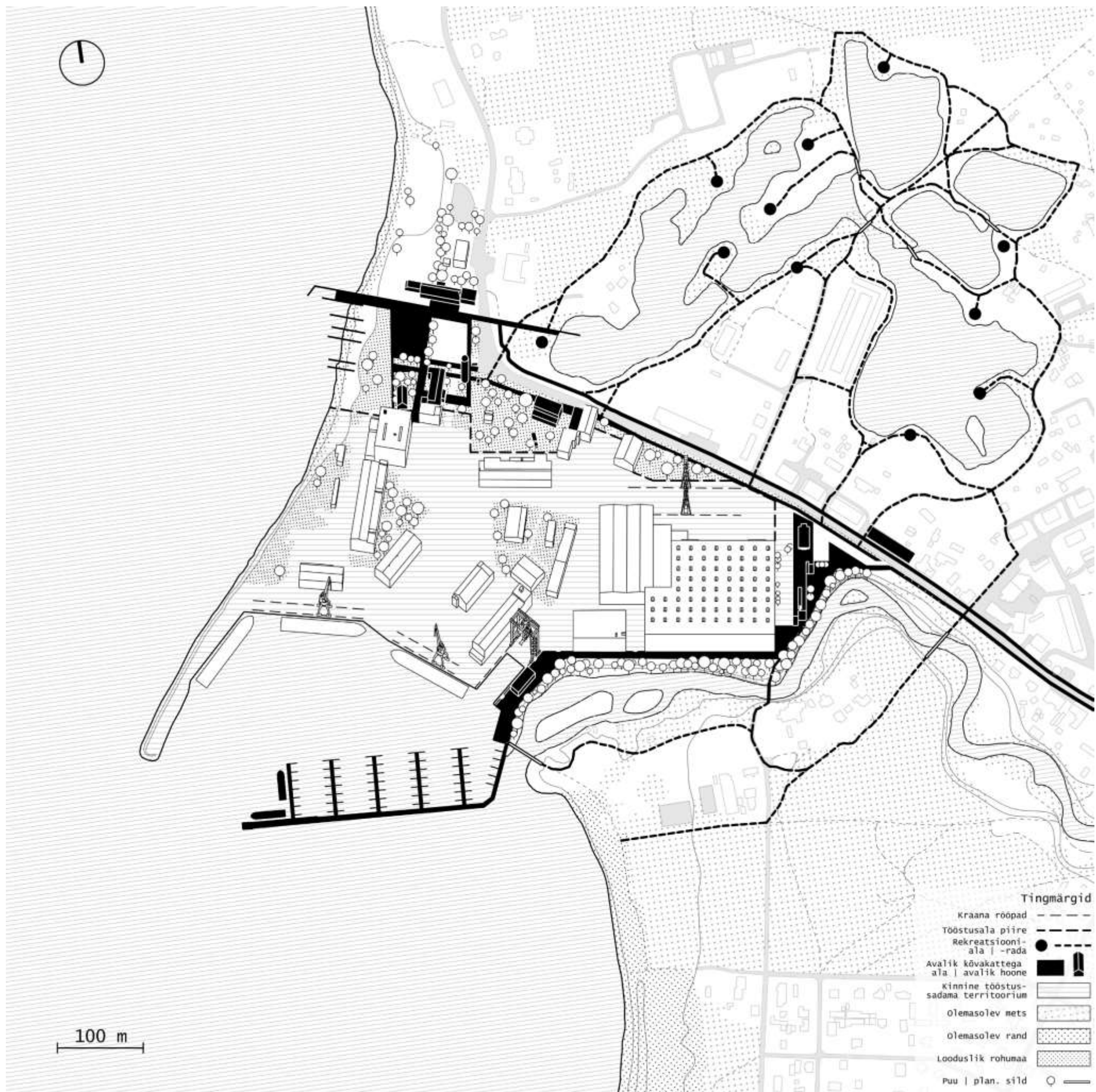
Savitiikide rekreatsiooniala merepoolne ots ühendatakse veeskamisalaga. Tekib avalike radade võrgustik, mis moodustab peatänavaga ühtse terviku. Savitiikide rekreatsioonialale rajatakse spordi- ja virgestusalasid (piknikualad, jõulinnak jmt.).

Tööstussadama põhjapoolsed alad korrastatakse ning varem ehitusjäätmete ladustamiseks kasutatud ala heakorrastatakse.

HOONESTUS

Avalikule alale jäävad endised tööstushooned revideeritakse ning ehitatakse vajadusel ümber avalikeks. Ajaloolised hooned rekonstrueeritakse ja üritatakse säilitada kõik, mis vähegi väärtuslik. Veeskamisalale jäävad hooned võetakse kasutusse ja kohandatakse vastavalt veeskamisala funktsioonile. Esmajoones uusi hooneid ei kavandata, ent see ei välista nende hilisemat ehitamist.

Joonis 84. Avang 2 (autori joonis) →



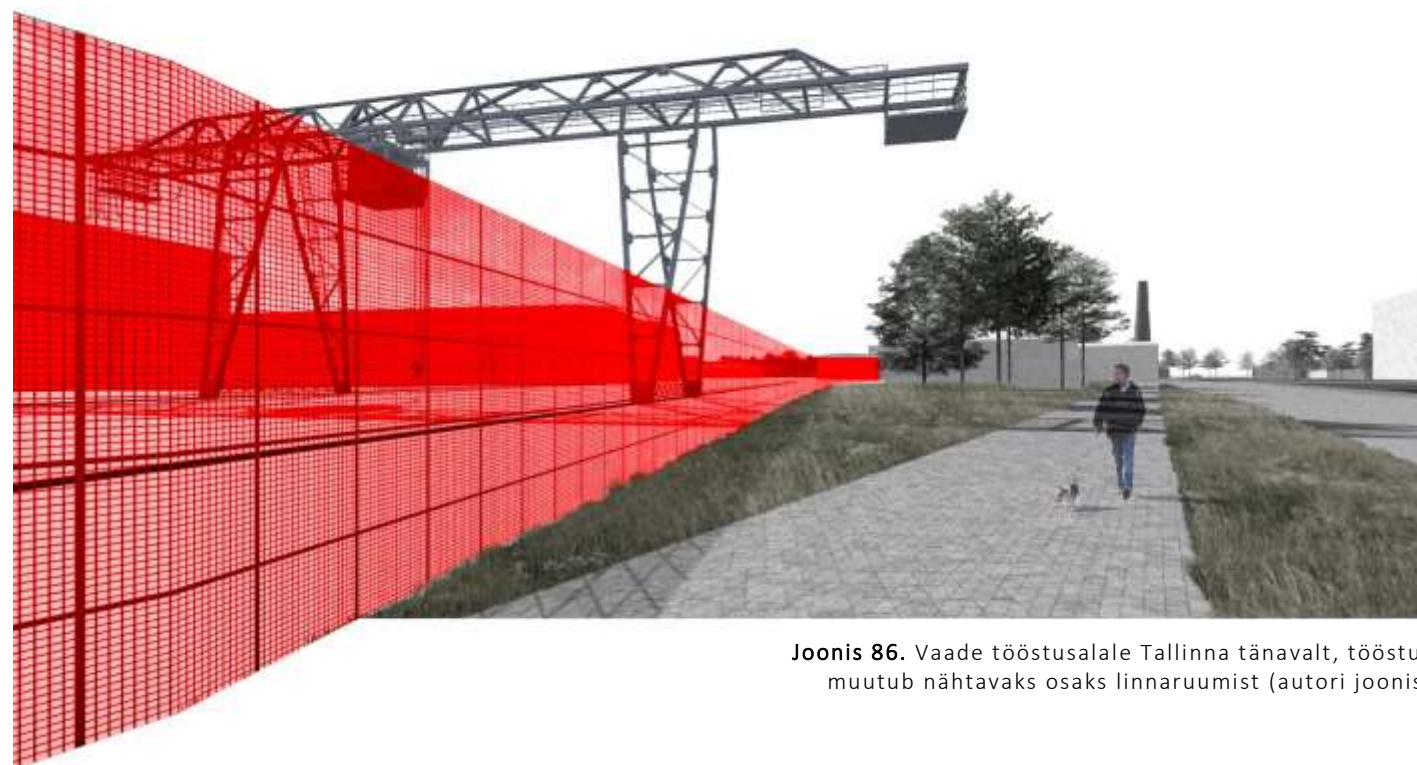
100 m

Tingmärgid

- Kraana roopad
- Tööstusala piire
- Rekreatsiooni-ala | -rada
- Avalik kõvakattega ala | avalik hoone
- Kinnine tööstus-sadama territoorium
- Olenasolev mets
- olenasolev rand
- Looduslik rohuma
- Puu | plan. sild



Joonis 85. Avalik veeskamiskoht looderannal, esiplaanil linnalautrid, tagaplaanil slipp (autori joonis)



Joonis 86. Vaade tööstusalale Tallinna tänavalt, tööstus muutub nähtavaks osaks linnaruumist (autori joonis)

5.3 Avang 3 | Loksa Looderand

LÄHTEKOHT

Loksa avalik sadam kogub populaarsust ning erinevate osapoolte vahel jõutakse kokkuleppele selle laiendamise osas. Lisaks linnale on arendusse kaasatud eraettevõtjad, kellel on tekkinud suurenenud huvi Loksa sadamas erinevaid avalikke teenuseid välja arendada.

LINNAEHITUSLIKUD PÕHIMÕTTED

Terve looderand, mis on täna aktiivsest kasutusest väljas, muudetakse avalikuks. Vanasse tehasehoonesse looderanna keskel, rajatakse multifunktsionaalne Lahemaa külastuskeskus ning sadama loodekai ääres hakatakse teenindama reisilaevu. Loksa peatänav hargneb kaheks avalikuks „haaraks“, mis mõlemad lõpevad muuli otstes. Avalik juurdepääs luuakse põhimõtteliselt terve Loksa rannajoone ulatuses, välja arvatud sadamaakvatoorium. Loksa sadamast on saanud Lahemaa merevärav, kuhu on võimalik tulla nii reisilaevade kui isiklike veesõidukitega. Tööstusala koondub ning hõlmab enda alla sadama keskosa (vt joonis 87-89).

SADAM

Ca 100 m pikkune loodekai muudetakse reisikaiks ning välja arendatakse reisilaevaliikluseks vajalikud teenused. Väikesadam toimib eelmiste lahenduste kohaselt edasi.

ÜHENDUSED

Looderannale luuakse transpordiühendus Tallinna tänavast reisikaini. Ehitatakse välja sõiduautode ooteala ning selleks vajalik tähistus. Ülejäänud looderanna osa jääb täielikult autovabaks ning jalakäijatel on võimalik promeneerida terve loodemuuli ulatuses.

KESKKOND

Looderanna avamisega heakorrastatakse terve rannaala ning säilitatakse olemasolev looduslähedane seisukord. Avaliku ala ja tööstusala vaheline piir kulgeb käänuliselt, muutes piiriala sopiliseks. Tekib ruumiline dialoog tööstuse ja avalikkuse vahel. Töölised näevad enda ümber aset leidvat avalikku saginat ning külalised vastupidi ehedat sadamatööstust.

Sadamatööstus ei ole enam pelgalt betoonmüüriга eraldatud „saladus“, vaid osa linnaruumist, mis muudab Loksa omanäoliseks.

HOONESTUS

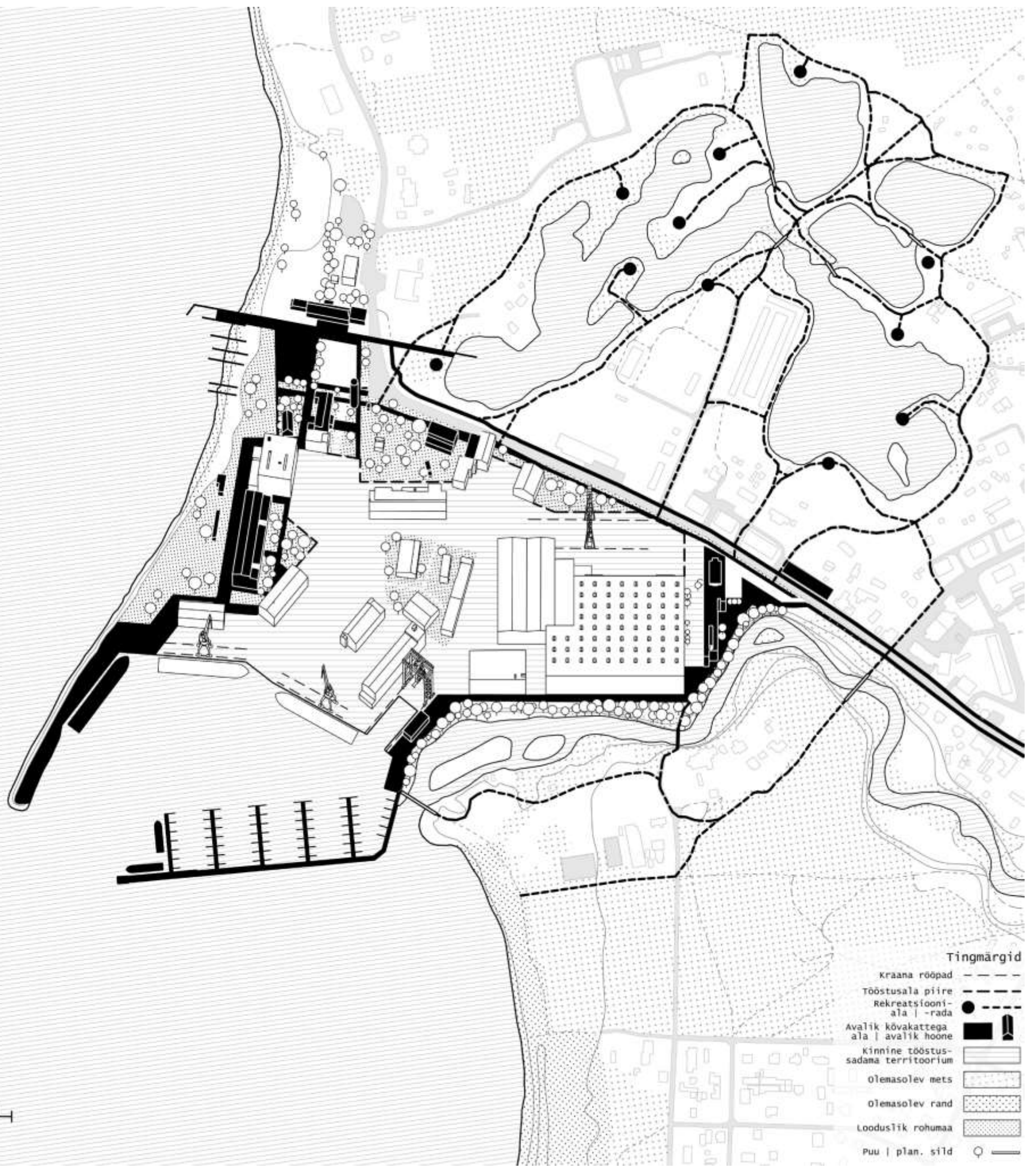
Looderannal asuv vana tellistest tsehh ehitatakse ümber multifunktsionaalseks sadamahooneks, kuhu on kavandatud reisiterminal, lahemaa infokeskus, toitlustus, teenindus, majutus jm.

Tööstusala piirile jäävad hooned kohandatakse ristkasutatavateks. St ajal, mil tööstus hooned ei vaja on võimalik neid avalikul otstarbel kasutada, näiteks korraldada avalikke üritusi vmt. Hoonete kohandamisel luuakse avalikud sissepääsud ka looderanna poole.

Joonis 87. Avang 3 (autori joonis) →



100 m



Tingmärgid

- kraana rööpad
- Tööstusala piire
- Rekreatsiooniala | -rada
- Avalik kõvakattega ala | avalik hoone
- Kinnine tööstus-sadama territoorium
- olemasolev mets
- olemasolev rand
- Looduslik rohuma
- Puu | plan. siid



Joonis 88. Avalik ruum tööstustsehhist ümberehitatud sadamahoone ja tööstuse vahel (autori joonis)



Joonis 89. Endisest tööstustsehhist ümberehitatud sadamahoone
Loksa looderannal, lahendus on illustratiivne (autori joonis)

5.4 Avang 4 | Lahemaa merevärv

LÄHTEKOHT

Avalikust külalissadamast on saanud Loksa maamärk ning see on tööstuse kõrval vaat et olulisemgi. Erinevatel ettevõtjatel on suurenenud huvi avalike teenuste arendamise vastu ning uuendusi ollakse valmis tegema tööstuse arvelt.

LINNAEHITUSLIKUD PÕHIMÕTTED

Avalik väikesadam kolitakse ümber loodekai äärde ning looderannale moodustub kompaktne merekeskus, kus väike- ja reisilaevandus on kõrvuti. Tööstusala ise koondub aga senisest veelgi väiksemale alale sadama keskosas. Suletud tööstuse ja avaliku ala vahele moodustub uus, ristkasutatav üleminekutsoon, kus aktiivse tööstustegevuse puudumisel on see avalikus kasutuses. Vajadusel luuakse üleminekukoridorid lõunamuuli ja looderanna vahelisele tööstusalale, mis muudab kogu liikumisloogika suures pildis sujuvamaks. Enam ei tule teha suurt ringi, et supelrannast looderanda jõuda (vt joonised 90-96).

SADAM

Loodemuuli äärde kolinud väikesadamasse luuakse ca 100 väikealuse sildumiskohta ning ca 400. m pikkune lõunakai jääb alternatiivseks sildumiskohaks näiteks külalisalustele.

Sadama keskele rajatakse uus ca 130 m pikkune reisikai ning selle juurdepääsutee koos ootealaga on kavandatud sadama üleminekualale. Tööstusele jääb kaks kaid olulisemate tööstushoonete vahetus läheduses.

ÜHENDUSED

Reisitranspordi ooteala kolitakse looderannalt ümber sadama keskel asuvalle üleminekualale. Üleminekualale on kavandatud looderanda lõunamuuliga ühendavad liikumiskoridorid, mis on vastavalt vajadusele piiretega muudetavad. Vastavalt tööstustegevusele on võimalik koridore ümber tõsta,

näiteks kui tööstuskai ääres laevu parasjagu ei ole ja ala on kasutusest väljas, on võimalik see täielikult avalikuks muuta. Samas kui kai ääres toimuvad laadimis või lossimistööd, on võimalik avalik läbipääs luua üleminekuala keskele. Aktiivse tööstustegevuse ja vähese avaliku huvi korral on võimalik üleminekukoridorid sootuks sulgeda. Vastavalt sadama tänasele kasutusloogikale on markeeritud olulisemad piirjooned, mis indikeerivad võimalike üleminekukoridoride asetust. Üleminekuala, mis ei ole avalikult kasutuses, jääb tööstusele (vt joonis 90-).

KESKKOND

Eelnevalt kirjeldatud üleminekuala on pidevas muutumises olev ruum, kus kõik on ajutine. Aedadega piiritletud liikumiskoridor on teekond läbi tööstuse, võimalus olla selle keskel. Sinna ei ole planeeritud istepinke ega lilleklumpe, sest olukord võib hetkega muutuda ning ala on vaja hiiglaslike konteinerite liigutamiseks. Üleminekuruum koridoridega on „toores“ ruum, mis kord on tööstuse, kord avalikkuse kasutada. Seda kujundab reaalne tööstustegevus reaalse tööstuskola ja vajamineva tehnikaga. Kui koridoris liikujal on vaja jalga puhata, võib ta istuda teraspollarile või mõne betoonkamaka otsa, mis alale vedelema jäänud. Ergonoomiline tänavamööbel asub avalikel aladel.

Looderand muudetakse reisiranspordi ümberkolimisega täielikult autovabaks. Sellest kujuneb sidus välisruum, mis ühendab avaliku veeskamisala väikesadama ja reisikaiga.

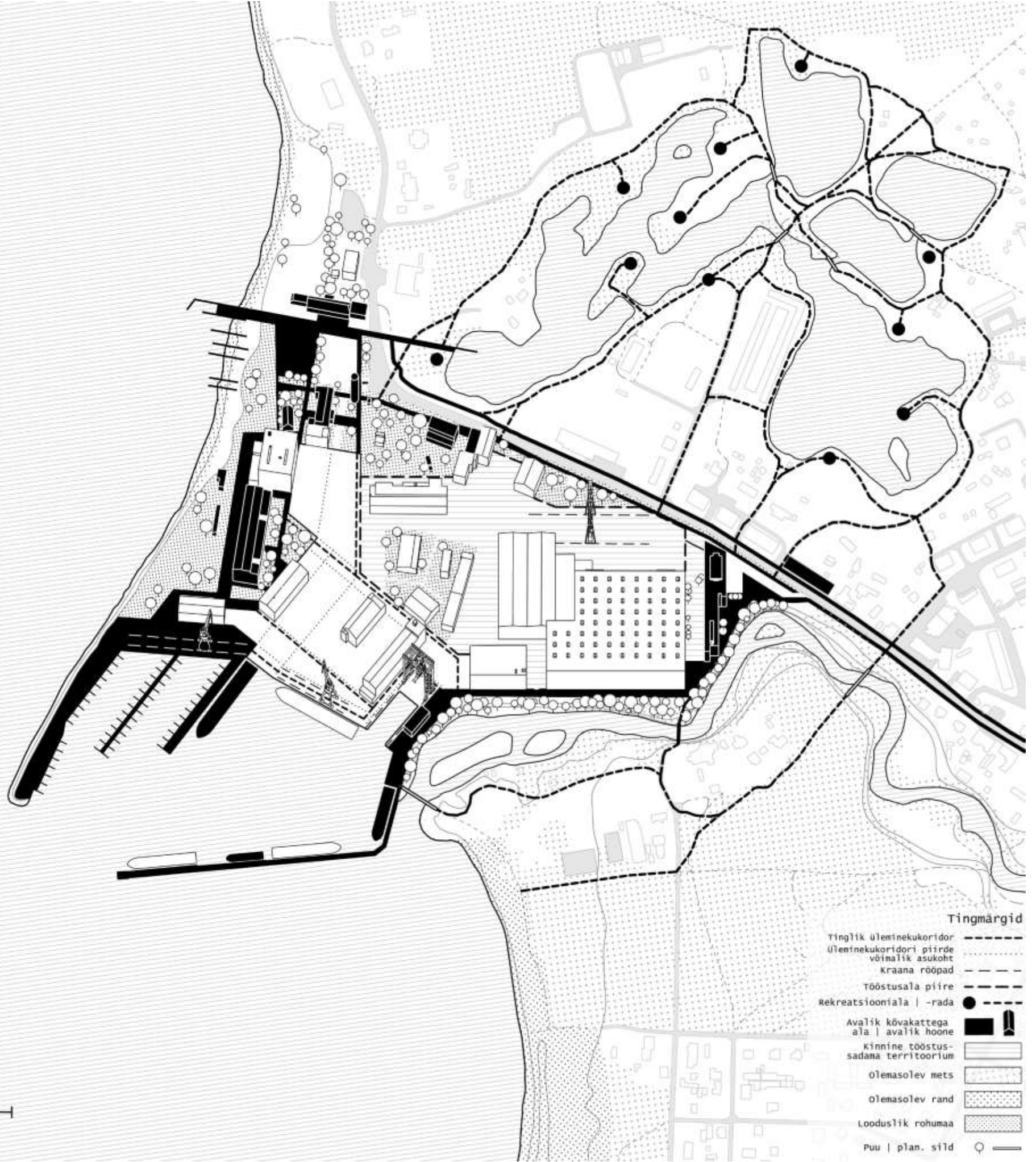
HOONESTUS

Kolmandas etapis looderannale väljaehitatud keskushoonele lisanduvad väikesadama teenindamiseks vajaminevad ruumifunktsioonid. Üleminekualale jäävad tööstushooned kohandatakse vajadusel ristkasutatavateks.

Joonis 90. Avang 4 (autori joonis) →



100 m



Tingmärgid

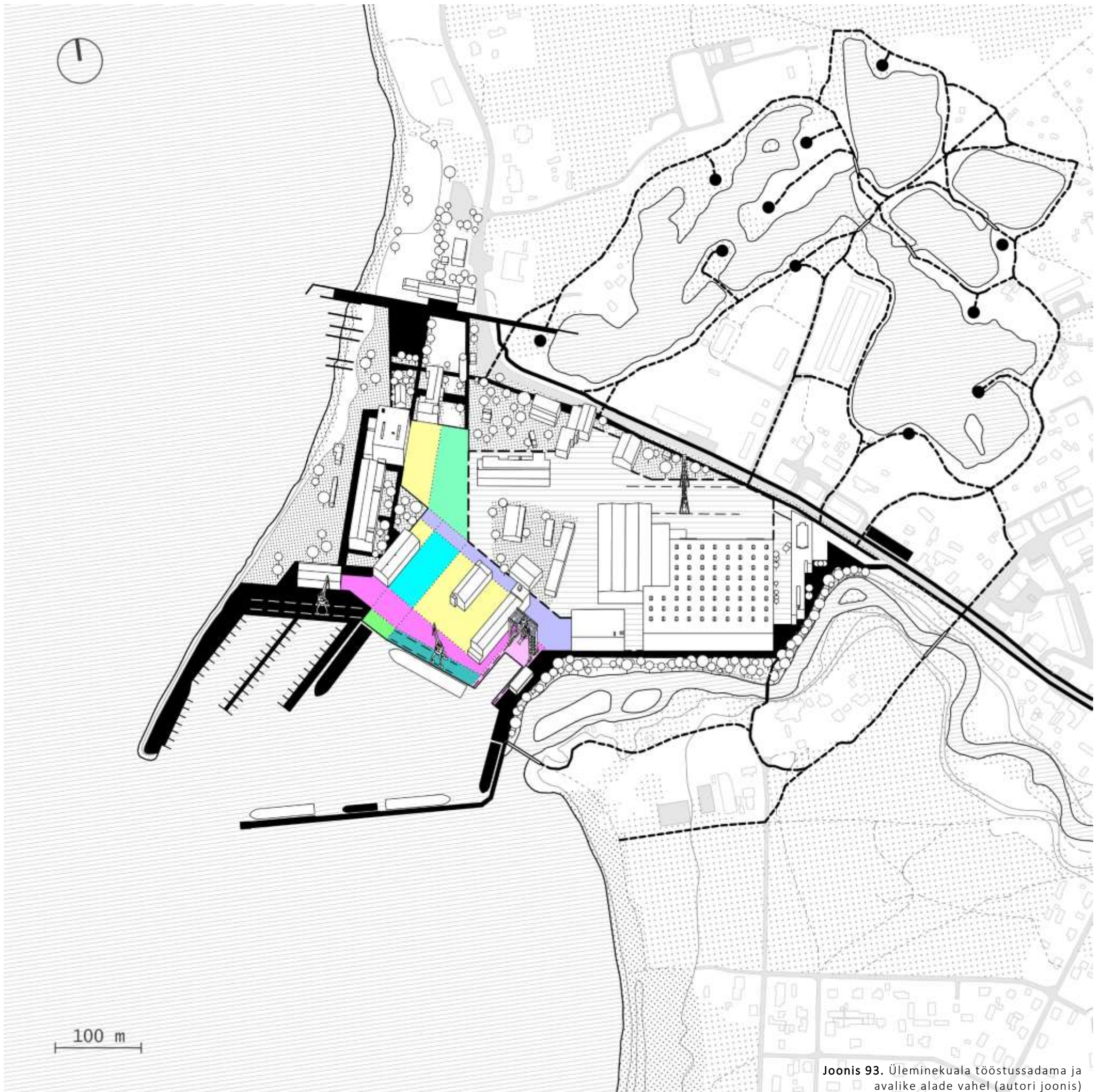
- Tinglik üleminekukoridor
- üleminekukoridori piirde
- võimalik asukoht
- Kraana rööpad
- Tööstusala piire
- Rekreatsiooniala | -rada
- Avalik kõvakattega ala | avalik hoone
- Kindne tööstus-sadana territoorium
- Olemasolev mets
- Olemasolev rand
- Looduslik rohuma
- Puu | plan. sild



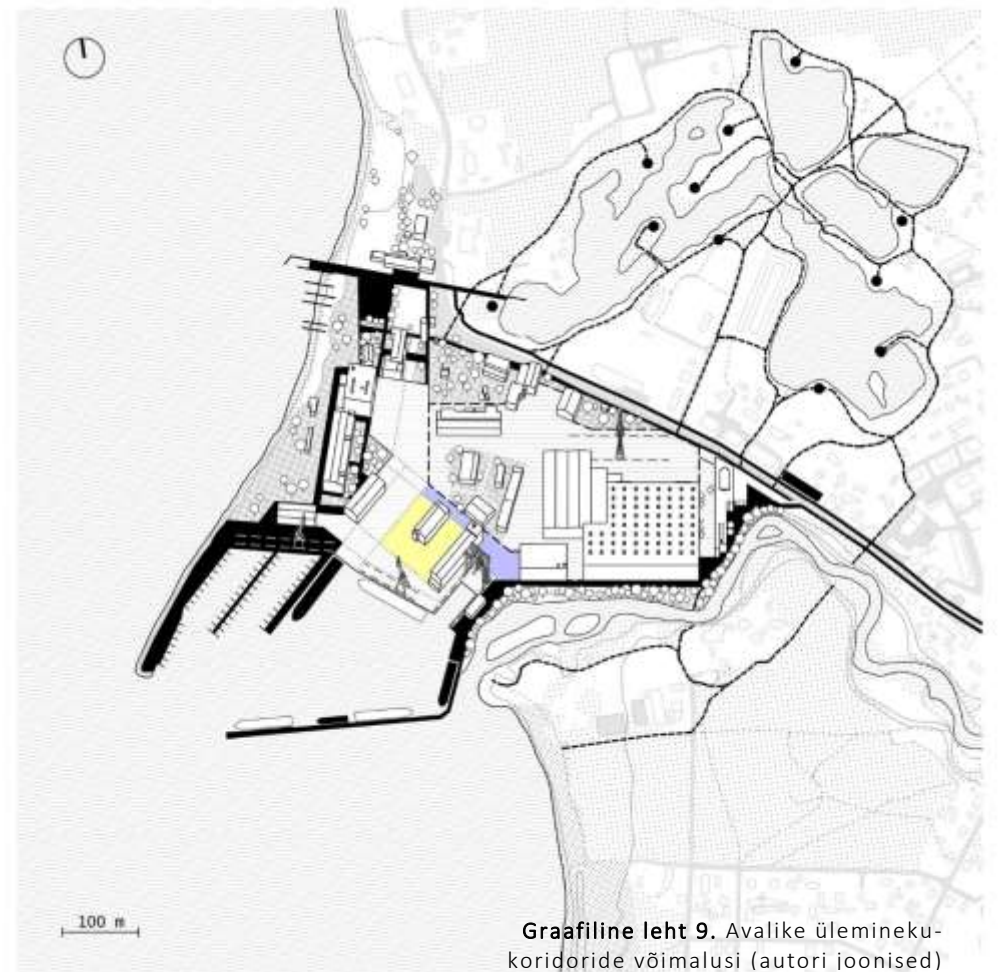
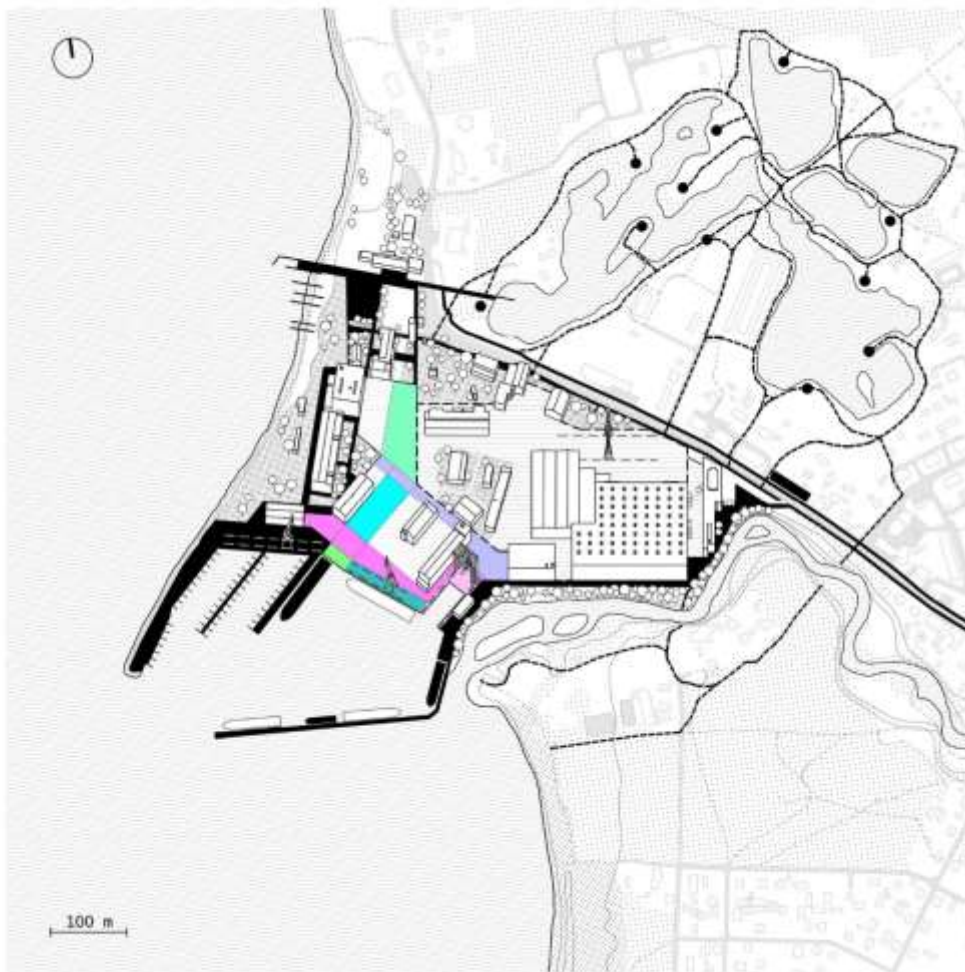
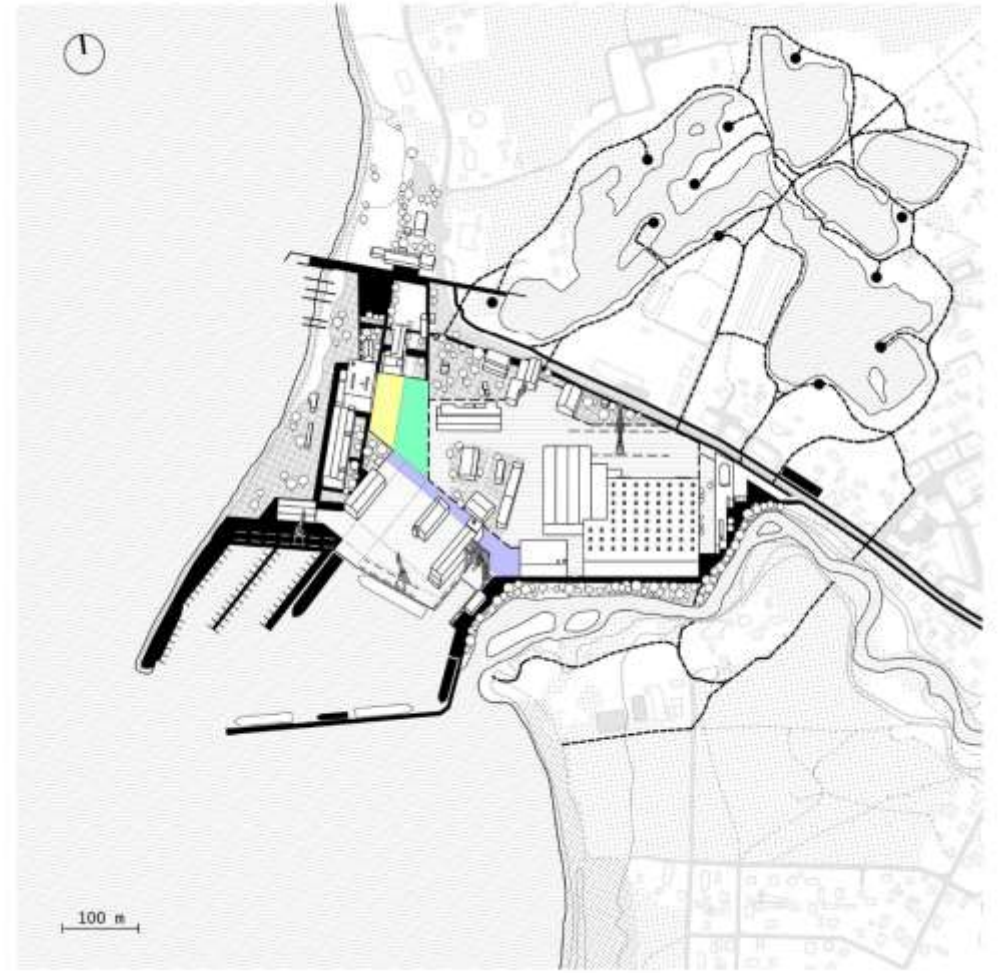
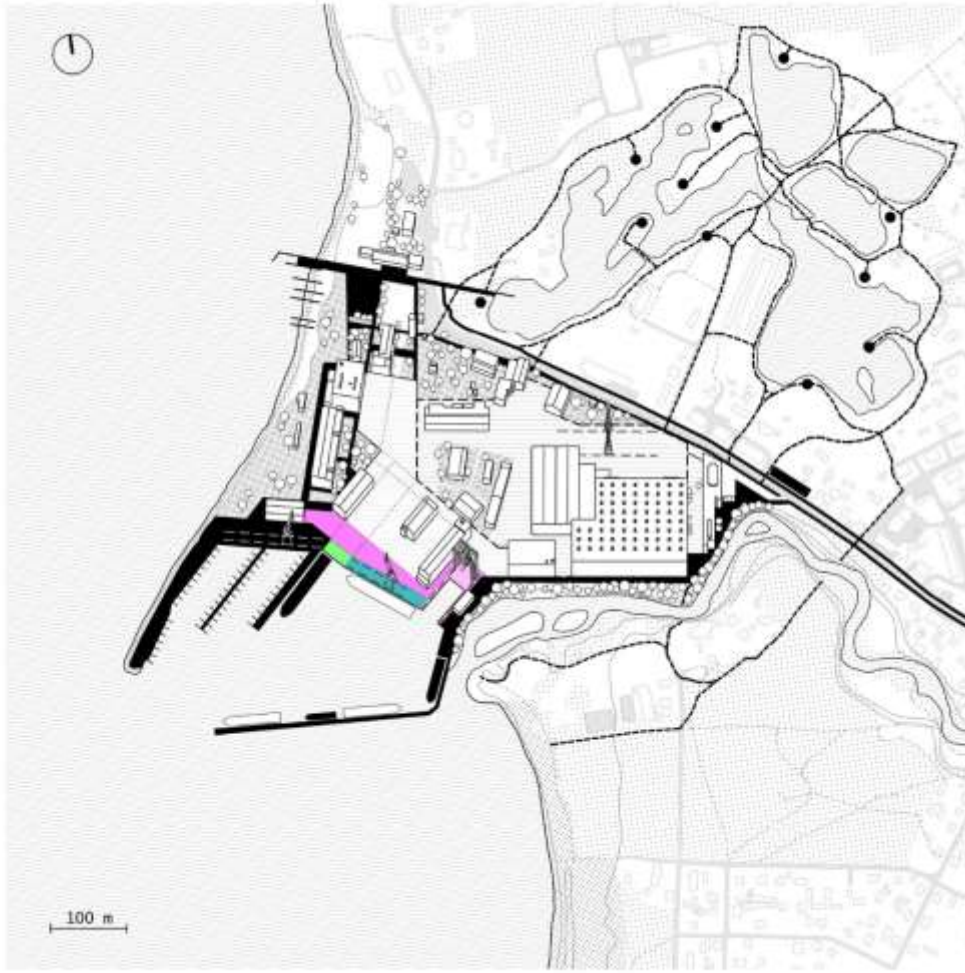
Joonis 91. Avalik üleminekoridor
tööstusdamas (autori joonis)



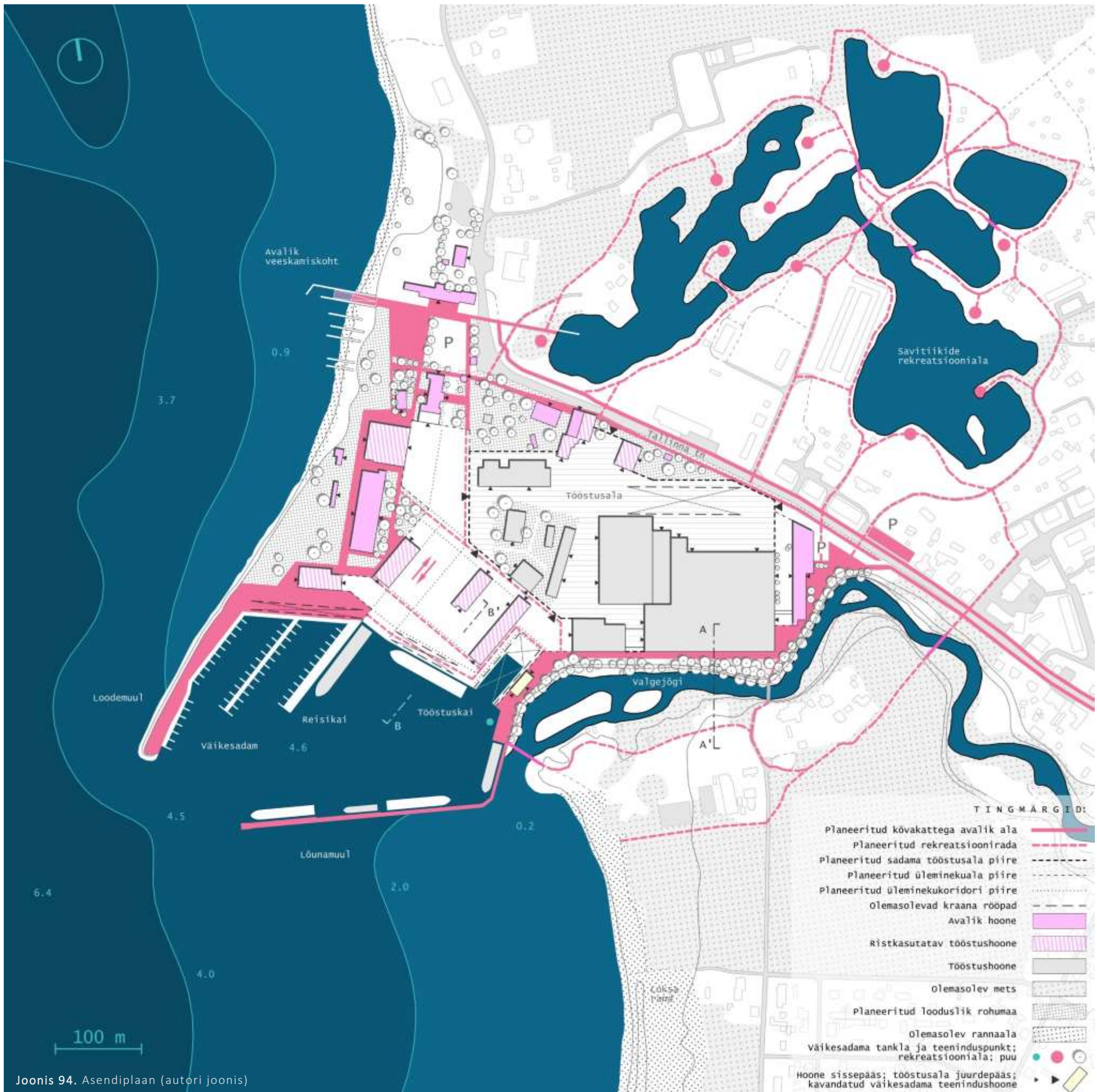
Joonis 92. Avalik loodemuuli ots, sadama
„piiritähis“ (autori joonis)



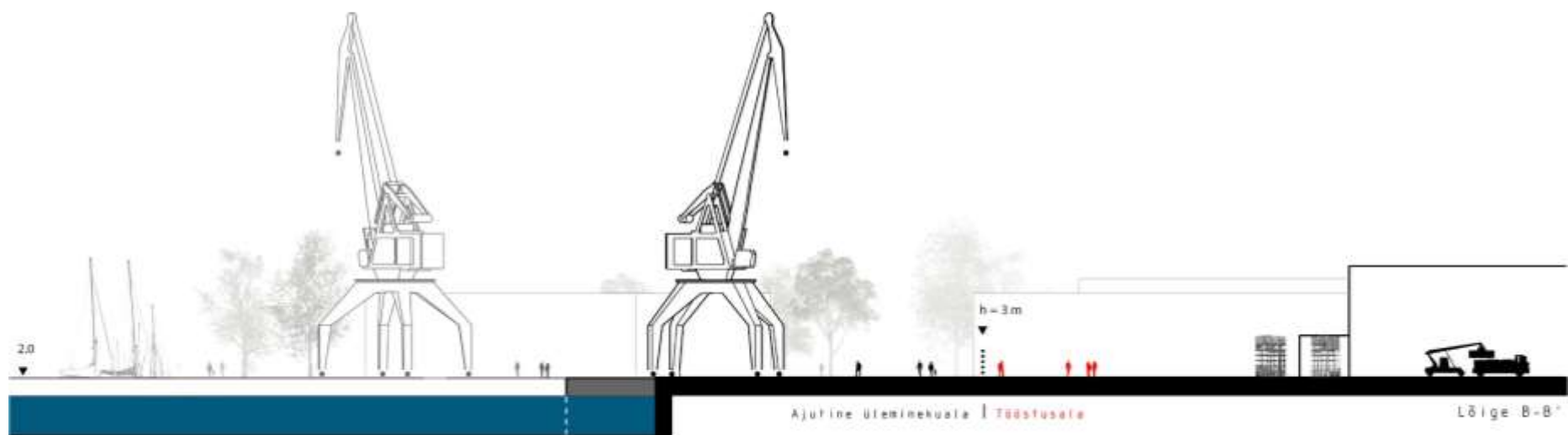
Joonis 93. Üleminekuala tööstussadama ja avalike alade vahel (autori joonis)



Graafiline leht 9. Avalike ülemineku-
koridoride võimalusi (autori joonised)



Joonis 94. Asendiplaan (autori joonis)



Joonis 95. ↑ Lõige B-B' (autori joonis)

Joonis 96. ↓ Loodemuul ja väikesadam, vasakul tinglik reisilaev (autori joonis)



5.5 | SEIN, PIIR, PIIRIRUUM

Lähenedes sadamale lõuna poolt, läbi rannaäärse männiku, muutub õigepea tajutavaks üks suur ja varjutav kogu. Lähemale jõudes selgub, et see on kolossaalse lihtritsehhi Valgejõe-poolne külg, 152 m pikk ja 20 m kõrge. See on see sama giganthoone, mille maht on ca 25 korda suurem harilikust nõukaegsest viiekorruselisest. Tsehhi sein eraldab kavandatud jõepromenaadi tööstusest (vt lõige A-A' ja graafiline leht 10).

Sein on vahest teravam piir, mis üht ruumi teisest eraldada saab. Akendeta sein veelgi enam, üleminek kahe ruumi vahel on sel juhul vaid heliline. Loksa lihtritsehhi juurde tagasi tulles, kostab läbi seina vaid rasket metallikolinat. Tekkida saab vaid aimdus, mida teisel pool seina tehakse või kuidas seal asjad käivad.

Olukord muutub leebemaks, kui tumm sein muuta näiteks „piimklaasi“ või klaastellistega transparentseks. Lisaks helile tekib visuaalne tajutav. Võimalik on näha siluette aga päris täpselt ei pruugi aru saada, mida. Sein ei mõju enam nii tugeva eraldajana, sest teispoolsus on silmaga tajutav.

Sein kui piir ei ole enam nii piir, kui selle sisse teha aken. Tekib otsene visuaalne side kahe ruumi vahel.

Võimalus üle piiri minna, lihtsamalt öeldes läbi seina minna, tekib siis, kui seina sisse teha uks. Lisaks helilisele ja visuaalsele üleminekule lisandub füüsiline. Seina kui eraldaja roll mõnevõrra lahustub.

Vägagi lahustub seina kui ruumikatkestaja roll siis, kui uksi ja aknaid on palju. Vahest ei olegi sein siis enam eraldaja, igal hetkel on võimalik teisele poole minna. Ent läbiliikumine ja läbivaatamine on ruumilised tegevused. Uksed ja aknad ei ole pelgalt kahemõõtmelised avad, vaid nende ümber tekib kolmemõõtmeline ruum. Uste puhul läbiliikumisruum, akende puhul läbivaatamisruum. Juskui mõttelised tamburid, millel on oma lävi.

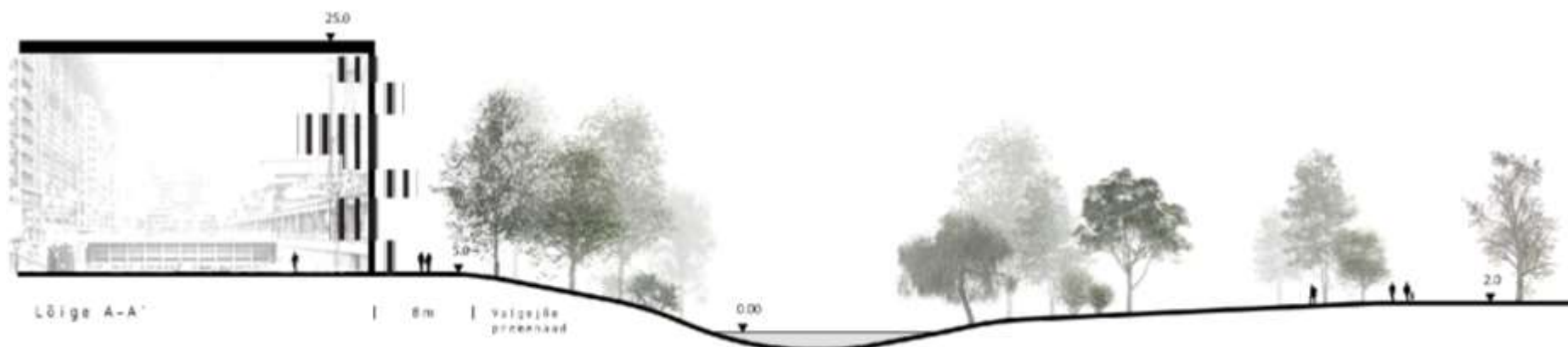
Need ruumid võivad moodustada mistahes kombinatsioonides liitruume. Teatud akende ja uste juurde moodustuvad ühte moodi olukorrad, teiste juurde teistsugused. Ühel hetkel ei ole kõige keskele jääv sein enam oluline. Tekib justkui teatud ulatusega tinglik üleminekuruum.

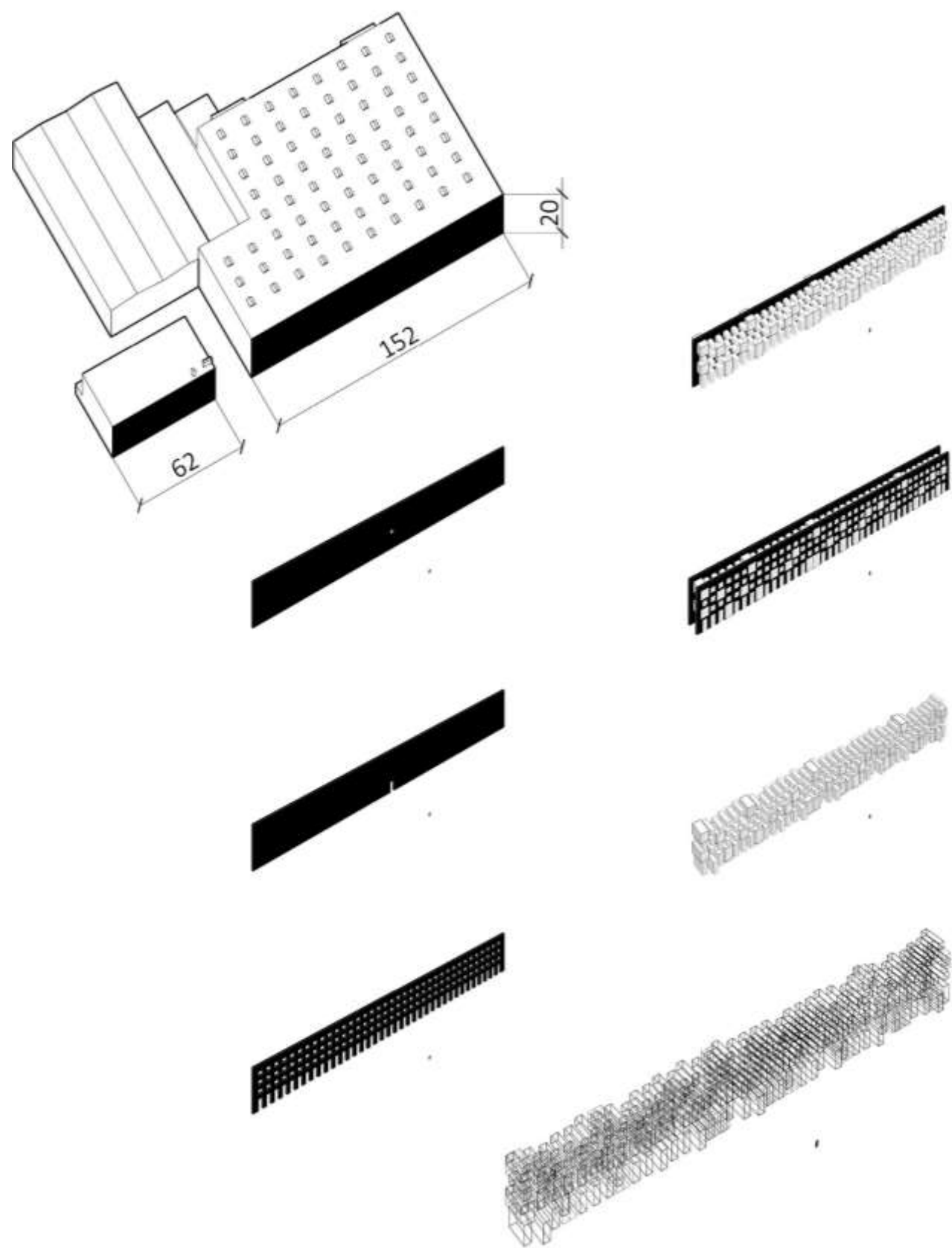
Kui üleminekuruum piiritleda meelevaldselt kahest küljest seinaga, tekib justkui uus ruum, piiriruum. Piiriruum on sel juhul ruum, kus toimub üleminek ühest keskkonnast teise, samas on üleminekuulatus seintega selgelt piiritletud. Ent üleminekuulade piirid ei pruugi olla selged, pigem vastupidi. Üleminekuulad on sageli gradientselt hajuvad ja ajas muutuvad ning keegi ei oska nende ulatust täpselt paika panna. Sestap tekib küsimus, kas ka käekakatsutavat arhitektuuri on võimalik piiriolukordades samuti gradientselt hajusa või häguspiiriliseks üles ehitada ilma, et piiriruum oleks kahel poolt seinaga piiritletud?..

Isegi nii järsu eraldaja puhul nagu seda on sein, tuleks küsida, kas ka selline piiriolukord saaks olla teistsugune ja kui, siis milline? Muutes tumma seina „rohkem kolmemõõtmeliseks“, ehitades selle asemele, ümber ja sisse näiteks ühisruume, tekib justkui uus üleminekuruum, mis on küll konkreetselt uute seintega piiritletud, ent mille sees saab toimuda sujuv üleminek. Loksa lihtritsehhi puhul saaks sujuv üleminek toimuda näiteks tööstuse ja avaliku ruumi vahel sinna ehitatud vaheruumide kaudu (vt joonis 97).

Idee piiriseinast ja selle lõhustumisest võtab kokku kogu töö piirideülese ruumikäsitluse. Piirid ei ole pelgalt eraldajad vaid eraldatavate ruumide vahele jäävad keskmed, mille ümber tekivad piiriruumid. Vaatamata ruumi skaalale, tundub oluline tegeleda piiriolukordades alati ka piiriruumide kvaliteedi, võimaluste ja üleminekutega.

Joonis 97. ↓ Lõige A-A' – Valgejõe promenaad, tinglik piiriruum tööstuse ja promenaadi vahel (autori joonis)





Graafiline leht 10. Sein, piir,
piiriruum (autori joonis)

KOKKUVÕTE

Keset maalilist Lahemaa rahvusparki, Tallinnast vaid 65 km kaugusel, asub superilusa liivaranna ja kauni merevaatega sadamalinn Loksa, kus kõik näib kõige paremas korras, aga tegelikkuses vist siiski ei ole. Inimesed liiguvad linnast ära, elanikkond vananeb, omavalitsuse rahaline seis on pehmelt öeldes kasin ning olustik näib natuke stagneerunud. Linn on Lahemaast justkui „välja lõigatud“ ning sadam, mille ümber kogu Loksa arenes, on linnast omakorda „välja lõigatud“. Vaatamata ammandamatutele ruumipotentsiaalidele on tulemuseks vaikne koht, kus suurt ei toimu.

Kinnitust sai tõsiasi, et ruumiasju ei saa vaadelda pelgalt ühest perspektiivist ning seetõttu moodustasin neli ruumitüüpi: **pärisruumid, kokkuleppelised ruumid, mõjuruumid ja tajuruumid**, mis aitasid kogu Loksakandiga seonduvat paremini mõttestada. Sai selgeks, et Loksal on olulised piirid: piir rahvusparki ja linna, piir suletud sadama ja avalikku ruumi, piir mere ja maa vahel jne. Piire on erinevaid, väga konkreetsetest hajusate üleminekuvaladeni ning just piirideülesus tundus kõige selle juures võtmetähtsusega. Seetõttu kujunes töö üheks põhiteemaks piirideülene ruumikäsitus. Ka mere ja maa ühtse ruumikäsitluse juures on piiriteema oluline. Olgu öeldud, et rannajoon ei ole seejuures pelgalt piir või äär vaid kese, mis koondab mõlemalt poolt tulijaid. Ruume, kus saab toimuda üleminek mere ja maa vahel nimetasin meri-maa mediaatoriteks. Jagasin need üleminekuruumid omakorda nelja kategooriasse: rannad, veeskamiskohad, väikesadamad ja sadamad, kuna igatüüpi neist on oma unikaalsed ruumikarakteristikud. Loksa sadam ei ole selles kontekstis mitte ainult Loksa, vaid terve lähipiirkonna oluline meri-maa mediaator, mis peidab kõige muu kõrval suurt potentsiaali areneda piirkondlikuks keskussadamaks.

Kõike seda arvesse võttes sõnastasin töö põhieesmärgi, milleks on Loksa ja Lahemaa **ruumipotentsiaalide avamine ning piirideüleste võrgustike loomine**. Põhirõhk Loksa avamisel merele ning sellest tulenevalt erinevate ruumiliste võimaluste läbimängimine Loksa sadama osaliselt avalikuks muutmisel.

Töö fookusala moodustavad **Lahemaa rahvuspark, Loksa ja Loksa sadam**.

Töö ruumiline osa on üles ehitatud skaalapõhiselt. Asetasin fookusala esmalt Läänemereregiooni, Kesk-Läänemere ja Eesti ning Soome lahe

piirkonna konteksti. Seejärel uurisin fookusala enda (Lahemaa, Loksa ja Loksa sadama) ruumilisi seoseid. Iga nn skaalauuringu lõpus esitasin omapoolse visiooni, millele tuginedes koostas Loksa sadama planeeringulahenduse eskiisi. Järgnevalt skaalauuringutest.

Läänemereregiooni perspektiivis on selge, et Loksa ja Lahemaa ei ole oma väljakutsetega erandlikud. Üleüldine merekasutus on viimastel aastakümnetel oluliselt kasvanud ning juurde on tekkinud hulk uusi merendusvaldkondi. Kõige selle haldamiseks on ellu kutsutud mitmeid rahvuvahelisi projekte, milles just piirideülene koostöö, rahvuvaheliste kultuurivõrgustike loomine ning ühtne meri-maa ruumikäsitus on põhiteemad. Nii mõneski visioondokumendis on Tallinn-Helsinki kaksiklinn rahvuvaheliselt oluline tulevikukeskus ja klaster, mida tuleb tugevdada. Muu hulgas pööratakse dokumentides erilist tähelepanu sellele, et kiiresti linnastuvas maailmas peavad suurlinnad pakkuma harmoonilist elukeskkonda, kus tiheasustus ja looduskeskkond on tasakaalus. Ruumianalüüsile tuginedes koostas esimese visiooni.

VISIOON I | Tallinn-Helsinki-Lahemaa klaster on kõrgelt hinnatud mitmekülgse ruumiprogrammiga tuumala Läänemereregioonis.

Visiooni laiem eesmärk on Soome lahe piirkonna elavdamine ning siinsete piirideüleste kultuurisidemete tugevdamine. Ühisklaster tõstab piirkondlikku elukvaliteeti ning omab potentsiaali Läänemereregiooni olulise turismisihtkohana.

Järgnevalt vaatlesin fookusala **Kesk-Läänemere** kontekstis, mille tuumalad saab jagada laias laastus linnalisteks ja looduslikeks. On 5 olulist linnaregiooni: Tallinn, Helsinki, Turu, Stockholm ja vähemal määral ka Riia ning nende kõrval hulk loodustuumalaid, millest lõviosa on just merelised. Eri tüüpi tuumalad moodustavad koondklastreid, millest Kesk-Läänemere kontekstis on olulisim Stockholm-Ahvenamaa-Turu. Tallinn-Helsinki-Lahemaa klatri kontekstis on just Lahemaa potentsiaalne rohetuumala, mis võiks olla oluline meri-maa tuumala ka iseseisvalt.

VISIOON II | Lahemaa ja Loksa on Tallinn-Helsinki-Lahemaa klatri koosseisus kõrgelt hinnatud ja atraktiivne loodustuumala Kesk-Läänemere piirkonnas.

Lahemaa ja Loksa asuvad **Eesti ja Soome lahe** kontekstis strateegiliselt olulises kohas, Tallinna tagamaal, põhjaranniku keskel. Eesti riigiplaneeringus peetakse meie pealinna iseenesestmõistetavalt siinse majanduselu keskuseks, „väravaks muu maailmaga“ ning peamiseks turismisihtkohaks. Sestap on Lahemaal suur potentsiaal kujuneda Tallinnaga sümbioosis oluliseks „rohe“- ja pärandkultuuri sõlmpunktiks piirkonnas.

VISIOON III | Lahemaa ja Loksa on Eesti põhjaranniku keskne meri-maa loodustuumala, pärandkultuurikeskus ning Soome lahe piirkonna oluline sõlmpunkt

Visiooni üks eesmärk on edendada Soome lahe sadamate ja merelinnade võrgustikku, mille oluline lüli oleks ka Lahemaa, keskuslinnaga Loksa. Suuremat pilti vaadates toimib rahvuspark Eesti ja Soome vahelise meri-maa üleminekuruumina, mistõttu on oluline ka maismaahenduste tugevdamine väiksemate naaberlinnadega nagu Tapa, Rakvere ja Kunda.

Järgnevalt ülevaade fookusala ruumilistest seostest. **Lahemaa** on meie vanim ja vaat et olulisim rahvuspark, kus väärtustatakse lisaks loodusele ka pärandkultuuri. Ligi 150 km pika rannajoone juures mängivad olulist rolli rannakülad. Nõukogude ajal väevõimuga suletud rannik omab täna suurt potentsiaali mere ja maaruumi ühendajana. Iga rannaküla, olenemata selle geomorfoloogiast, on potentsiaalne meri-maa mediaator. Erinevates arengudokumentides on just Lahemaa mereruum jäänud maise käsitluse kõrval vaeslapse rolli. Sellest tulenevalt ka visioon IV.

VISIOON IV | Lahemaa meri-maa klaster

Eesmärk on luua ühtne ruumiklaster, kus maimaa- ja mereruum on võrdväärselt käsitletud. Selle raames luuakse Lahemaa väikesadamate võrgustik, mille keskussadam asub Loksal. Välja arendatakse kohalik ühis- ja renditranspordi võrgustik, mis on samuti mere- ja maaruumi ülene, lisaks maismaaliikuritele on võimalik rentida ka veesõidukeid. Soodustatakse ületüldist meretransporti piirkonnas.

Nagu ennist mainitud on **Loksa** ammendamatu ruumipotentsiaaliga linn, mis piirneb mere ja Lahemaa metsadega. Läbi linna voolab Valgejõgi ning loodesse jääb maaliline liivarand. Nii majanduslike kui demograafiliste näitajate poolest on linn Eesti kontekstis viimaste seas. Rahuloluküsitlusest on tulnud välja, et kõige rahulolematud ollakse just kultuuri ja

vabaajaveetmisõimalustega. Paistab, et kohalikel pole seal lihtsalt midagi teha. Linna üks suurim ärakasutamata ruumipotentsiaal on minu arvates avalikkusele täielikult suletud sadam. Sadama muutmine osaliselt avalikuks annaks piirkonna arengule tõenäoliselt suurima efekti, ent linna majandusolukorda vaadates ei tundu liiga mastaapsed ettevõtmised otstarbekad.

VISIOON V | Loksa avang

Visiooni põhieesmärk on Loksa avamine merele. Tööstussadam muudetakse osaliselt avalikuks, st rajatakse väikesadama osa, avalik veeskamiskoht ning võimalused mereturismi edendamiseks. Paralleelselt arendatakse edasi Loksa peatänava (Tallinna tn) ideed, mis ühendab tänase linnakeskuse avaliku sadamaosaga. Visiooni üks oluline eesmärk on Loksa avaliku ruumi paremaks muutmine, mille raames nähakse ette savitiikide rekreatsiooniala väljaarendamine ja jõe vasakkaldale nn rohepromendaadi rajamine.

Loksa sadam on tööstussadamana toimiv, kolossaalsete tsehhidega avalikkusele suletud tsoon, mille servaalad on osaliselt kasutusest väljas. Töö raames koostas 3 arengustsenaariumit: **Loksa rohesadam, Loksa tööstussadam ja Loksa avasadam**, milles mängisin läbi võimalikud tulevikuolukorrad. Stsenaariumidele tuginedes koostas 10. ja viimase visiooni.

VISIOON VI | Avang 59° 39' N, 25° 42' E

Loksa tööstussadam säilib, ent selle piirialad võetakse avalikku kasutusse. Loksa peatänav lõppeb sadama lõuna- ja loodemuulil. Avalikus sadamaosas rajatakse väikesadam, reisilaevade kai ning avalik veeskamiskoht linnalautritega. Looderannal arendatakse välja merekeskus. Läbi tööstusala luuakse ajutised üleminekukoridorid olukordadeks, mil alasid tootmistegevuseks ei kasuta. Kuna olemasolevate hoonete maht on sadamaalal suur ning linna majanduslik olukord kesine, siis uusi hooneid esmajoonel ei kavandata vaid rekonstrueeritakse vajadusel olemasolevaid. Savitiikide rekreatsiooniala seotakse sadama avaliku ruumiga ning supelrand ühendatakse lõunamuuliga, mille tarvis ehitatakse uus jalakäijate sild.

Sõltuvalt erinevate osapoolte huvist, võimalustest ja soovidest on sadama arendamisel võimalusi palju. Sellest tulenevalt koostas visioonidele tuginedes 4 planeeringueskiisi, mida nimetan avanguteks. Avanguteks just

seetõttu, et põhirõhk on senise suletud ala erineval moel avalikuks muutmisel ning iga lahendusega avaneb Loksa merele ka veidi isemoodi.

Avang 1 | Valgejõe promenaad

Linn teeb koostööd sadamaomanikuga ning võimalikult väikese sekkumisega üritatakse saavutatakse võimalikult suur ruumiline efekt. Luuakse nn Valgejõe promenaad, mis lõppeb lõunamuulil. Selleks eemaldatakse suletud betoonpiire ning nihutatakse sadama piir tööstushoonete suunas. Lõunamuulile rajatakse väikesadam, ehitatakse sild, mis ühendab ala supelrannaga ning kavandatakse selle töö ainus hoone, ühekorruseline väikesadama teenindushoone. Ajaloolisse peahoonesse integreeritakse avalikke funktsioone ning hoone ette tekib sõlmpunkt parkimisvõimaluste ja ühistranspordipeatustega, mis on seotud väljaehitatud savitiikide rekreatsioonialaga.

Avang 2 | Loksa avalik veeskamisala

Avatakse tööstusala põhjakülg ning sadama piir nihutatakse täna valdavalt kasutusest väljasolevate alade arvelt, tööstuse poole. Tallinna tn lõppeb mererannal, kuhu kavandatakse avalik veeskamiskoht slipi ja linnalautritega. Selle ette tekib teine nõ ruumiline sõlmpunkt staapelplatsi ning parkimisalaga. Vajadusel rekonstrueeritakse veeskamisala teenindamiseks kasutusest väljasolevad ümbruskaudsed hooned. Kogu avalik sadamaala seotakse savitiikide rekreatsiooniradadega ning järvistu ümber ehitatakse välja erinevat tüüpi rekreatsioonialad (piknikukohad, välispordiplatsid jmt).

Avang 3 | Loksa looderand

Lahenduse eeldus on, et kogu sadama osaliselt avalikuks muutumine on osutunud populaarseks ning tekkinud on huvi tegevusse investeerida. Avatakse terve looderand ning loodemuulile rajatakse reisikai. Vana tööstustsehh looderannal ehitatakse ümber multifunktsionaalseks majutus- ja teenindusasutustega külastuskeskuseks. Avaliku ala piirile jäävad tööstushooned kohandatakse riskasutatavateks, st kui tööstus neid ei kasuta on võimalik neid avalikul otstarbel kasutada.

Avang 4 | Lahemaa merevärav

Tööstusala väheneb avaliku sadama arvelt. Väikesadam kolitakse ümber loodemuuli äärde, kuna seal on paremad ühendused võrreldes lõunamuuliga

ning kogu looderannast kujuneb ühtne „Loksa merenduskeskus“. Reisikai rajatakse akvatooriumi keskele ning lõunamuuli ja looderanna vaheline tööstusala võetakse kasutusse riskasutatava üleminekualana. Sinna rajatakse võimalusel ajutisi liikumiskoridore, mis ühendavad kaht seni eraldatud avalikku sadamaosa, lõunamuuli ja looderanda. Ühenduskoridorid sõltuvad tööstusaktiivsusest, näiteks kui kaide ääres tööstustegevus puudub, muudetakse ala avalikuks. Kui ala on aga kasutuses on võimalik üleminekud rajada mujale, ent aktiivse tööstustegevuse ja vähese avaliku huvi korral on võimalik ajutised üleminekukoridorid ka sulgeda.

Viimaks tagasi piiride juurde. Kavandatud Valgejõe promenaadi ääres laiub massiivne angaar, mille sein on ligi 150 m pikk ja 20 m kõrge. Ka säärast „tumma piiri“ on võimalik käsitleda ruumilise mediaatorolukorrana, kus tööstuse ja avalikkuse vahele saab tekkida üleminek. Ühendus, mis avab tööstusmaastiku avalikkusele ja vastupidi, ent mis toimib jätkuvalt eraldajana. Jätan teadlikult selle mõtte abstraktseks ning tahan sellega öelda, et mistahes piiriolukordades tuleks alati tähelepanu pöörata ka piirideülesusele.

Kokkuvõtvalt on ruumidega tegeledes oluline laiem kontekst ning selle mõistmiseks tuleks „asju“ vaadelda piirideüleselt, sest piiride tagune selle konteksti ju sageli moodustabki. Lisaks on piirideülene koostöö ja võrgustumine hääbuvate linnade üks „päästerõngas“ - koos ollakse ikka tugevamad... Samas ei saa ära unustada kohalike väärtusi, sest just olemasolevad ruumipotentsiaalid on need, mille avamisega on võimalik eluolu lihtsa vaevaga paremuse poole suunata. Loksa sadama muutmine osaliselt avalikuks annab linnale uue tähenduse. Muudab uinunud ääremaa muu maailmaga ühenduses olevaks omanäoliseks keskuseks, mis rikastab lisaks kohalikule olule tervet piirkonda. Seega tabatakse selle sekkumisega justkui „kaks kärbest korraga“.

Nagu töö sissejuhatuses mainisin on „Avang 59° 39' N, 25° 42' E“ lihtsalt üks proaktiivne ruumiline läbimäng, mis on teadlikult natuke unistav ja otsiv ning pakub ühe võimaluse, kuidas Loksa võiks areneda. Järgmine töö samal teemal võiks tegeleda kaasava ruumiplaneerimisega ning proovida kõiki neid küsimusi huvitatud osapooltega läbi lahendada.



Graafiline leht 11. Vaated planeeringualale (autori joonised)

- ↑ Avang 1 – Väikesadam lõunamuuli ääres
- ← Avang 3 – Väikesadam lõunamuuli ääres ja reisilaev loodemuuli ääres
- Avang 4 – Täielikult avalik looderand
- ↓ Avang 4 – Väikesadam loodemuuli ääres

SUMMARY

In the middle of Estonian oldest national park Lahemaa, just around 65 km from Tallinn, there is a small port town called Loksa. It has been gifted with a picturesque landscape: a stunning seaside with sandy beach, a river, pine forests, small ponds and so on, but everyday life in there, does not seem as perfect as its surroundings. People are leaving, population is aging and the financial situation of the municipality is poor. The city has been „cut out“ from the national park and the port, which once was a key element of the area, „has been cut out from the city“. Despite the inexhaustible spatial potentials, the result is a quiet place where nothing much happens.

With that, the fact that spatial relations can not be viewed from one perspective, was confirmed once more. Therefore I created four space types: **real spaces, conventional spaces, impact spaces and perceptual spaces**, which i was using throughout the work to deal with spatial issues. It also became clear that all sorts of border situations are inherent for Loksa: border between the city and national park, border between closed port and public areas, border between the sea and the land etc. Border situations can be quite different, some of them are clear and concrete, while others scattered and vague. Nevertheless, one of the main aspect to pay attention while dealing with borders is transitioning. Therefore **transboundary spatial approach** became one of the key topics throughout the work. Specially transitioning over the shoreline. I named the spaces, where crossing the „line“ between sea and land typically takes place, **sea-land mediators** and divided them into four categories: **beaches, vessel launching sites, small ports and harbours**. In that context, port of Loksa, besides being an industrial port, holds a huge potential becoming an important public sea-land mediator in the region.

Based on previous, the main objectives of the work are: **a) opening up spatial potentials of Loksa and Lahemaa national park, b) transboundary spatial approach on networking. The main focus is opening Loksa to the sea and for that, playing through different opportunities to make Loksa port partially public.**

The focus area gathers Lahemaa national park, Loksa city and port of Loksa.

Spatial part of the work is structured by scale. Firstly, I placed the focus are on Baltic sea, Central-Baltic and Estonian/Finnish coast area context. Then I did a research about he focus area itself. After every so called „scale based research“, I proposed a visions (6 visions). Based on that, I created a planning sketch for port of Loksa. Next a little overview of visions.

VISION I | Tallinn-Helsinki-Lahemaa cluster is highly evaluated and versatile core area in the baltic sea region.

The biggest aim is to create a Tallinn-Helsinki-Lahemaa cluster, where cityscape and nature areas are linked together. The wider perspective is to strengthen the transborder relations in Finnish coast area, local quality of life and make the site more attractive and versatile for tourists in general.

VISION II | Lahemaa-Loksa, as a part of Tallinn-Helsinki-Lahemaa cluster, is highly evaluated nature core area in the Central-Baltic region.

VISION III | Lahemaa-Loksa is one of the main sea-land nature and cultural heritage site on Finnish coast area. Wider perspective is to develop a network between Finnish coast area cities and small ports.

VISION IV | Lahemaa sea-land cluster. The main goal is to create a Lahemaa small ports network with central port in Loksa, which will also form a strong brand that is well known internationally. Network helps to develop a balanced sea-land usage in the region.

VISION V | Loksa opening. The main goal is to open Loksa to the sea, so part of the port will be changed public. Existing city center and new public port areas will be connected via Loksa main street (Tallinn street). Alternatively, a „green promenade“ will be created on the west side of the river. Around the „clay ponds“, there are planned recreational routes for on-land and on-water activities.

VISION VI | Opening 59° 39' N, 25° 42' E. Before dealing with port, I created 3 scenarios fot the area which were: Loksa green port, Loksa industrial port and Loksa open port. Based on the scenarios I built up a vision where industrial port stays industrial, but part of the area, which is today mainly underused, will be changed public. There will be a public

vessel launching site, pleasure crafts area and passenger ship quay planned in the port. Basically, port of Loksa will be developed as a „sea gate of Lahemaa“. As the overall number of building volumes in the port is large, no new buildings are planned, with few exceptions. Existing buildings will be reconstructed if needed and possible.

Based on visions, I created a planning sketch with 4 alternatives for the port area. The alternatives, which I call openings, could be handled as stages that form a continuous development plan or an independent spatial solutions. Next about the openings.

Opening 1 | Valgejõe promenade. In collaboration with port owners, the riverside of the port (around 8 m), will be changed public and by that, also the southern pier. In there, a small port area with one story service building is planned. A port area will be connected over the river by new bridge.

Opening 2 | Loksa public vessel launching site. Northern part of the port, next to Tallinn street, will be partially opened for public. The street will end next to the sea where public vessel launching site is planned. It will be a new anchoring point for Loksa.

Opening 3 | Loksa north-west shore. All of the north-west side of the port, which today is mainly not in use, will be opened up for public. North quay will be taken in use as a passenger ships quay and for that, an old industrial building will be adapted for public use nearby.

Opening 4 | Lahemaa sea gate. A small port will be moved from southern pier next to north quay and all the north-west side of the port will become a united sea center where passenger ships area, pleasure crafts area and public vessel launching sites are connected. It forms a united „Lahemaa sea gate“. Over the industrial zone, in the central part of the area, there are planned a transitioning corridors for public, which connect the southern part of the port with northern. The corridors will be formed in times when industry doesn't use the site.

To sum up, I've been dealing with borders throughout the work from baltic sea level up to port of Loksa. In conclusion, we should always pay attention on transitioning over the borders, otherwise there's a risk to become capsulated and capsulated spaces might end up being dull and lifeless.

Therefore even in the sharpest border situations like walls, we should ask, if and how could we make these situations more open. For example, building a semi-public rooms on a border of the factory hall in Loksa, we could join the workers inside the hall with people walking on the river promenade. Public space will have more „layerings“ and closed industry becomes more connected to the city.

Transboundary spatial approach is strongly needed when dealing with spaces from wider perspective. It helps to hit the context better, cause „things“ behind the borders are often things that make that very context. While dealing with Loksa, it also came out that keeping the spatial plans inside the border of the city, might not change much. Transboundary networking and cooperation is a key to strengthen even the most peripheral and shrinking places. At the same time, we should not forget the local values, cause making them stronger is the simplest and usually the cheapest way to lift the local qualities of space. Making the port of Loksa, which is one of the strongest spatial potential in town, partially public, „we are hitting two birds at once“. In one hand, locals will have a new high quality public space and access to the sea and in the other hand, the space connects the town with other cities in the region overseas. This move might lift Loksa from being a sleepy town into a local sea-land center status „where things happen“.

„Avang 59° 39' N, 25° 42' E“ is just a proactive spatial „playthrough“, that puts on a table some spatial possibilities in which direction Loksa could develop. From that, the discussion about future of Loksa could start.

KASUTATUD KIRJANDUS

PUBLITSEERITUD MATERJALID

Alexander, C. (1965). A city is not a tree.(vaadatud 26.XI.2022).

Ausmeel, H., jt. (2016). Lahemaa Rahvuspark. Keskkonnaamet.

Dresen, U., jt. (2018). 100 Years on Water: The ships of Estonia. Eesti Meremuuseum ja AS Äripäev. Tallinn: Print Best.

Dresen, U., jt. (2021). Mereriik Käsmu. Eesti Meremuuseum. SA Eesti Meremuuseum. Tallinn: Ellington Printing Network.

Eutrofeerumine. (2012). Eestimaa Looduse Fond. <https://media.voog.com/0000/0037/1265/files/Eutrofeerumine.pdf> (vaadatud 02.XI.2022).

Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused. Tartu: Tartu Ülikooli geograafia osakond ja Eesti Geograafia Selts.

Jürisson, S., jt. (2022). Põrgu Läänemerel Juminda 1941, SA Eesti Meremuuseum, Tallinn: Ellington Printing Network.

Lahemaa Rahvuspark. (2016). Keskkonnaamet.

Maiste, J., jt. (2011). Lahemaa kui ikoon. Eesti Loodus, 2011/05. http://eestiloodus.horisont.ee/artikkel3893_3850.html (vaadatud 07.II.2023).

Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud. Tallinn: Tallinna Ülikooli Kirjastus.

Pärdis, H., jt. (2018). Maa-arhitektuur ja maastik. Tallinn: Eesti Vabaõhumuuseumi Toimetised_I.

Ratas, U. (2002). Maastikud maa ja mere piiril. Eesti Loodus, Artikkel 05/2002. http://vana.loodusajakiri.ee/eesti_loodus/index.php?id=22&id_a=5 (vaadatud 01.XI.2022)

Sandström, H. (1996). Tallinn, Lahemaa randlased. Eesti Entsüklopeediakirjastus ja Lahemaa Rahvuspark. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.

Sepp, K. (2011). The Estonian green belt. Tallinn: The Estonian Universty of Life Sciences.

Talvi, T. (2023). Eesti merenduse ajalugu. Tallinn: Kirjastus Varrak.

Tarvel, E. (1983). Lahemaa ajalugu. Tallinn: Eesti Raamat.

ARENGUKAVAD, STRATEEGIAD, PLANEERINGUD, PROJEKTID, PROGRAMMID, ÕIGUSAKTID

Arc Gate | Innovative Service Points for Maritime Tourists. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/127> (vaadatud 19.I.2023)

Archipelago Access. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/103> (vaadatud 19.I.2023)

Archipelago Partnership | Strategic partnership for business development. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/61>

Baltic Wings | Nature tourism for sustainable rural economic development. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/97> (vaadatud 20.I.2023)

Baltic Loop, Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/106> (vaadatud 20.I.2023)

BATSECO-BOAT | Best Available Technologies of Sewage Collecting for Boat Tourism. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/87> (vaadatud 20.I.2023)

BIG's artificial ski slope atop a waste-to-energy plant opens to public in Copenhagen. Stir world. <https://www.stirworld.com/see-features-bigs-artificial-ski-slope-atop-a-waste-to-energy-plant-opens-to-public-in-copenhagen> (vaadatud 17.IV.2023)

CBSmallPorts | Energetic small ports in Central Baltic region. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/137> (vaadatud 20.I.2023)

Central Baltic Programme 2014-2020 project database. Interreg Central Baltic. <http://database.centralbaltic.eu/> (Vaadatud: 17.I.2023)

Central Baltic Programme 2021-2027. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/> (vaadatud 19.I.2023)

Coast 4us. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/95> (vaadatud 20.I.2023)

Copenhagen. BIG's ski-able waste-to-energy power plant, gets sweeping new photos from Hufton + Crow. The architects newspaper. <https://www.archpaper.com/2020/11/copenhagen-bigs-ski-able-waste-to-energy-power-plant-gets-sweeping-new-photos-from-hufton-crow/> (vaadatud 17.IV.2023)

Docks Malraux. Architizer. <https://architizer.com/projects/docks-malraux/> (vaadatud 17.IV.2023)

Eesti mereala planeeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus. (2018). Rahandusministeerium

Eesti mereala planeering. (2020). Rahandusministeerium.

Ehitis. Ehitusseadustik §3 lg 2. Riigiteataja. <https://www.riigiteataja.ee/akt/109082022013> (vaadatud 22.XI.2022)

Euroopa Liidu Läänemere Strateegia. (2021). Välisministeerium. <https://vm.ee/rahvusvaheline-suhtlus-uleilmne-eeslus/eesti-euroopa-liidus/euroopa-liidu-laanemere-strateegia#viited> (vaadatud 04.I.2023)

Europarc federation. (2023). <https://www.europarc.org/about-us/> (vaadatud 13.I.2023)

European Landscape Convention and reference documents. (2000). Firenze: Council of Europe.

EU Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN. (2021). European Commission.

EU Strategy for the Baltic Sea Region. European Commission. https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/macro-regional-strategies/baltic-sea_en (vaadatud 04.I.2023)

FamilyPorts Green and Family-friendly Archipelago ports. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/50> (vaadatud 19.I.2023)

Interreg Baltic Sea Region. (2021). <https://interreg-baltic.eu/about/> (vaadatud: 04.I.2023)

Kallasrada. Keskkonnaseadustiku üldosa seadus §3 lg 2. Riigiteataja. <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052022003> (vaadatud 25.XI.2022)

Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016-2025. (2016) Keskkonnaamet

Loksa linna arengukava aastateks 2023-2026. (2022). Loksa Linnavolikogu.

Loksa linna üldplaneering 2006. (2006). Loksa Linnavalitsus, Arhitektuuribüroo Koot & Koot

Loksa maastikukaitseala moodustamine. kaitse-eeskirja kehtestamine ja kaitseala valitseja määramine. (2009). Riigi Teataja. <https://www.riigiteataja.ee/akt/430082012017?leiaKehtiv> (vaadatud 06.03.2023)

Maritime Spatial planning. (2018). VASAB. <https://vasab.org/theme-posts/maritime-spatial-planning/> (vaadatud: 09.I.2023)

NDSM. Aiamsterdam. <https://www.iamsterdam.com/en/explore/neighbourhoods/ndsm> (vaadatud 17.IV.2023)

NDSM Amsterdam: How to Reach + What to do in NDSM Werf (Wharf). Drifter planet. <https://drifterplanet.com/ndsm-amsterdam/> (vaadatud 17.IV.2023)

Nature Regional Landscape Parks. (2020). Europarc federation. http://www.europarc.org/wp-content/uploads/2020/11/Policy-Paper_NRLPs.pdf (vaadatud 13.I.2023)

Paas, T. (2019). Assessment of the role of marine industries in the region. Plan4Blue.

Plan4Blue, Maritime Spatial Planning for Sustainable Blue Economics. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/62> (vaadatud 30.I.2023)

PortMate Safely connected and sustainable small ports in Central Baltic region. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/66> (vaadatud 19.I.2023)

Renzo Piano presents Blueprint the new waterfront for Genoa. (2015). aasarchitecture. <https://aasarchitecture.com/2015/01/renzo-piano-presents-blueprint-new-waterfront-genoa/> (Vaadatud 17.IV.2023)

Ruumiline planeerimine. Rahandusministeerium. <https://www.fin.ee/riik-ja-omavalitsused-planeeringud/ruumiline-planeerimine> (vaadatud 16.XI.2022)

Saunanen, E., Vaarmari, K., (2011). Merealade Ruumiline planeerimine: Kehtiva õiguse analüüs ja lahendused selle täiendamiseks. SA Keskkonnaõiguse Keskus.

SEASTOP development small ports to raise the level of service and to attract visitors to small ports. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/77> (vaadatud 19.I.2023)

Smart Marina | Contemporary harbours with soft energy technology. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/84> (vaadatud 19.I.2023)

Sustainable tourism cooperation in the Baltic Sea region. Baltisc Sea Tourism Center. <https://bstc.eu/> (vaadatud 12.I.2023)

Sustainable tourism. (2023). Europarc federation. <https://www.europarc.org/sustainable-tourism/> (vaadatud 13.I.2023)

SustainBaltic | ICZM Plans for Sustaining Coastal and Marine Human-ecological Networks in the Baltic Region. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/51> (vaadatud 30.I.2023)

Talsinki Metropolitan Incubator. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/27> (vaadatud 30.I.2023)

Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region BT 2050. (2019). Main report. ESPON.

URBAN ECO ISLANDS | Urban and Smart Island Tourism Destinations. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/105> (vaadatud 30.I.2023)

VASAB Vision for the Territorial Development of the Baltic Sea Region in 2040. (2022). VASAB.

Winterbad bryggen. <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/6cf7b3dd-1878-4e08-b39c-f2625f5dd3fa/005e1ab6-4921-4f39-92dc-83623c6b86d3-bilag-1.pdf> (vaadatud 17.IV.2023)

Üleriigiline planeering Eesti 2030+. (2013). Siseministeerium

30 MILES | Small port every 30 miles apart – Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/17> (vaadatud 30.I.2023)

VEEBIALLIKAD

Archipelago National Park. (2023). Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/archipelagonp> (Vaadatud: 18.I.2023)

Aluskord Eestis. (2023). TaskuTark, <https://www.taskutark.ee/aluskord-eestis/> (vaadatud: 29.I.2023)

Directions to Gulf of Finland National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/gulfoffinlandnp/directions>

Eesti arendab väikesadamate võrgustikku. (2014). Majandus ja kommunikatsiooniministeerium. <https://www.mkm.ee/uudised/eesti-arendab-vaikesadamate-vorgustikku> (vaadatud 27.I.2023)

Eesti Väikesadamate Arenduskeskus. <http://www.evak.ee/> (vaadatud 27.I.2023)

Elanike rahulolu. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/elanike-rahulolu-2020> (vaadatud 07.III.2023)

Elling. Sõnaveeb. Eesti keele instituut. <https://sonaveeb.ee/search/unif/dlall/dsall/elling/1> (vaadatud 26.IV.2023)

Ekenäs Archipelago National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/ekenasarchipelagonp> (vaadatud: 30.I.2023)

Faarvaater. Eesti entsüklopeedia. <http://entsyklopeedia.ee/artikkel/faarvaater> (vaadatud 17.I.2023)

HELCOM AIS shipping density maps. HELCOM metadata catalogue. <https://metadata.helcom.fi/geonetwork/srv/eng/catalog.search#/metadata/2558244b-0cea-46e9-8053-af6ef5d01853> (vaadatud 02.I.2023)

History of the Gulf of Finland National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/gulfoffinlandnp/history> (vaadatud: 30.I.2023)

Kaitsealast. Lahemaa rahvuspark. <https://kaitsealad.ee/et/kaitsealad/lahemaa-rahvuspark/kaitsealast-5> (vaadatud 06.II.2023)

Lahemaa rahvuspark saab EUROPARC sertifikaadi. (2019). Sõnumitooja. <https://sonumitooja.ee/la%C2%ADhe%C2%ADmaa-rah%C2%ADvus%C2%ADpark-saab-eu%C2%ADro%C2%ADparc-ser%C2%ADti%C2%ADfi%C2%ADkaa%C2%ADdi/> (vaadatud 13.I.2023)

Loksa rahvastiku soo-vanusjaotus elukoha ja rahvuse järgi. Statistikaamet <https://andmestikud.stat.ee/rahvastikupyramiid/> (vaadatud 07.III.2023)

Loksa tehas Marsalis avab reedel ümbruskonna rahvale ukсед. (2016). Sõnumitooja. <https://sonumitooja.ee/loksa-tehas-marsalis-avab-reedel-umbruskonna-rahvale-uksed/> (vaadatud 15.IV.2023)

Loodus. Lahemaa rahvuspark. <https://kaitsealad.ee/et/kaitsealad/lahemaa-rahvuspark/kaitsealast-5/loodus-5> (vaadatud 06.II.2023)

Looduskaitse arvudes. Keskkonnaagentuur. <https://kaur.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=2c6a3fc7ed4641f4b69d20c670732077#> (vaadatud 07.II.2023)

Maps of Ekenäs Archipelago National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/ekenasarchipelagonp/maps> (vaadatud 30.I.2023)

Mediaator. (2018). Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2018. Eesti Keele Instituut. <https://www.eki.ee/dict/qs/index.cgi?Q=mediaator&F=M> (vaadatud 02.XI.2022)

Mobiiliandmetel põhinev rahvastikustatistika kaardirakendus. Infotehnoloogiline mobiilsusobservatoorium. <https://pdm.ut.ee/> (vaadatud 25.I.2023)

Nationalparks.fi. (2023). Metsähallitus. <https://www.nationalparks.fi/> (vaadatud 18.I.2023)

Omavalitsuste finantsolukorra indeks. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023)

Omavalitsuste kinnisvara ülevaade. Minuomavalitsus, <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/kinnisvara-ulevaade#pohinaitajad> (vaadatud 07.III.2023)

Piir. (2009). Eesti Keele seletav sõnaraamat. Eesti keele instituut <https://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=piir> (vaadatud 25.XI.2022)

Piirkondlikud põhinaitajad. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/piirkondlikud-pohinaitajad> (vaadatud 07.III.2023)

Porto Antico. Genova. <https://www.visitgenoa.it/en/porto-antico> (Vaadatud 17.IV.2023)

Pöntynen, R., Erkkilä-Välimäki, A. (2018). Blue growth – Drivers and alternative scenarios for the gulf of Finland and the Archipelago sea. Turku: Brahea Centre at the University of Turku.

Rahvastikuproгноos. Eesti statistika. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/et/avastatistikat/valdkonnad/rahvastik/rahvastikuproгноos> (vaadatud 20.I.2023)

Rynasiewicz R. (2011). Newton's Scholium on Time, Space, Place and Motion. Stanford Encyclopedia of Philosophy. <https://plato.stanford.edu/entries/newton-stm/scholium.html> (vaadatud 16.XI.2022)

Sõjaajaloo teejuht. Põhja-Eesti. https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=10y2ZBfJuQRfpm46h3tHVStTHmfg8K8t_&hl=et&ll=59.582191198458055%2C25.875962372314447&z=11 (vaadatud 07.II.2023)

Teadlased ja rannarahvas kavandavad rannikuelu tulevikku. (2018). Maaelu. Postimees. <https://maaelu.postimees.ee/6451301/teadlased-ja-rannarahvas-kavandavad-rannikuelu-tulevikku> (vaadatud 30.I.2023)

Väikesadamate soovituslikud teenusstandardid. (2023). JMK Marine. <https://www.jmkmarine.ee/vaikesadamate-teenusstandardid/> (vaadatud 20.III.2023)

SUULISED ALLIKAD

Reimets, E. Marsalis Metall OÜ. Intervjuu. Küsitles Autor. 26.IX.2022.

Skolimovski, A. Loksa linnaarhitekt. Intervjuu. Küsitles Autor. 26.IX.2022. Lindistus autori valduses.

TÖÖS KASUTATUD TEISTE AUTORITE PILDID JA JOONISED

Arc Gate (Pilt. Arc Gate. Regional Stockholm. https://www.regionstockholm.se/verksamhet/Regional-utveckling/landsbygd-och-skargard/arc-gate/?_t_id=jn7cuiNjRit3scHO1EqPDA%3d%3d&_t_uid=r7PJATxVSRGcNCKD7GUCKQ&_t_q=ARC+gate&_t_tags=language%3asv%2csiteid%3a8824540f-e7eb-44a0-94f3-c48a0b63798c%2candquerymatch&_t_hit.id=PublicWebv2_Web_Apps_ContentPage_ContentPageType/_ce41a29a-39b7-4de5-9c22-6066d13d2f7f_sv&_t_hit.pos=1 (vaadatud 19.I.2023)

Archipelago Business Development (Pilt, Archipelago Business Development, <https://www.archipelagobusiness.eu/> (vaadatud 20.I.2023)

Baltic Wings (Pilt. Baltic Wings. <https://balticwings.org/> (vaadatud 20.I.2023)

Balti ühendus (Pilt. Watch our videos, Baltic Loop, <https://www.balticloop.eu/index.php/2021/06/28/19572/> (vaadatud 20.I.2023)

CBSmall Ports (Pilt. CBSmall Ports. Energetic Small Ports in the Central Baltic Region. <https://sub.samk.fi/projects/cb-small-ports/> (vaadatud 20.I.2023)

Christopher Alexanderi „poolvõrgustike“ ja „puu võra“ skeem, Alexander Christopher Alexander, C. (1965). A city is not a tree. <https://blogs.ischool.berkeley.edu/i103su12/files/2011/07/1965-City-is-not-a-Tree-Alexander.pdf> (vaadatud 26.XI.2022)

Eesti kohalike omavalitsuste efektiivsusindeks 2022 (Omavalitsuste efektiivsusindeks. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023)

Eesti kohalike omavalitsuste finantsolukorra indeks (Omavalitsuste finantsolukorra indeks. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023)

Eesti kohalike omavalitsuste rahuloluindeks (Elanike rahulolu, Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/elanike-rahulolu-2020> (vaadatud 07.III.2023)

Eesti pinnavormide valdkonnad Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused. Tartu: Tartu Ülikooli geograafia osakond ja Eesti Geograafia Selts, lk 18.

Eesti rohevõrgustik aastal 2030 (Üleriigiline planeering Eesti 2030+. (2013). Siseministeerium, lk 46.)

Eesti valdkondade piirid ja maastikkude peapiirivööd (Granö, G., J. (1922/2022). Eesti maastikulised üksused. Tartu: Tartu Ülikooli geograafia osakond ja Eesti Geograafia Selts, lk 63.)

Ekenäs rahvusparki kaart (Maps of Ekenäs Archipelago National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/ekenasarchipelagonp/maps> (vaadatud 30.I.2023)

Elukoha ja tööaja ankrupunktide põhjal leitud keskused, linnapiirkonnad ja keskuste tagamaad Eestis (Üleriigiline planeering Eesti 2030+. (2013). Siseministeerium, lk 21.

EPSON stsenaariumid 2050. Detsentraliseerunud majanduskeskused, Regionaalikeskused ja transport (Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region BT 2050. (2019). Main report. ESPON, lk 42)

EPSON stsenaariumid 2050. Rohetehnoloogia hiid ja globaalselt atraktiivsed keskused, Linnakeskused, transport ja ühendused (Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region BT 2050. (2019). Main report. ESPON, lk 35)

Europak föderatsiooni kontseptsioon (Nature Regional Landscape Parks. (2020). Europark federation. http://www.europarc.org/wp-content/uploads/2020/11/Policy-Paper_NRLPs.pdf (vaadatud 13.I.2023)

Finnish Archipelago, (Pilt. Finnish Archipelago. Explore Archipelago. <https://www.explorearchipelago.com/en/finnish-archipelago> (vaadatud 20.I.2023)

Interreg Baltic Sea Region 2021-2027 programmi eesmärgid (EU Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN. (2021). European Commission, lk 7.)

Kesk-Läänemere programmi piirkond (Programm area. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/programme-area/> (vaadatud 19.I.2023)

Kesk-Läänemere programmi põhieesmärgid (Programm area. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/programme-area/> (vaadatud 19.I.2023)

Kuusalu pendelränne juulis 2017 (Mobiiliandmetel põhinev rahvastikustatistika kaardirakendus. Infotehnoloogiline mobiilsusobservatoorium. <https://pdm.ut.ee/> (vaadatud 25.I.2023)

Kuusalu, Loksa ja Haljala rahvastikutihedus (Rahvastikutihedus. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (Vaadatud: 01.IX.2022)

Kuusalu, Loksa ja Haljala rahvastikupüramiidid (Rahvastiku püramiidid. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (Vaadatud: 01.IX.2022)

Linnasaared (URBAN ECO ISLANDS | Urban and Smart Island Tourism Destinations. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/105> (vaadatud 30.I.2023)

Loksa avalikke teenuseid pakkuva kinnisvara seisukorra ülevaade 2020 (Omavalitsuste kinnisvara ülevaade. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/kinnisvara-ulevaade#pohinaitajad> (vaadatud 07.III.2023)

Loksa bussijaam (Loksa bussijaam. Wikipedia. https://et.wikipedia.org/wiki/Loksa_bussijaam#/media/Fail:Loksa_bussijaam.jpg (vaadatud 10.IV.2023)

Loksa linna üldplaneering (Loksa linna üldplaneering 2006. Loksa linnavalitsus. https://www.loksalinn.ee/documents/1430624/6346038/Loksa_YP_2009.jpg/cc3b2929-00ca-4463-9b8d-44817e882da5?t=1583758086669 (vaadatud 07.III.2023))

Loksa ja Eesti kohalike omavalitsuste finantsolukorra indeks 2022 ja võrdlus Eesti keskmisega (Elanike rahulolu, Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/muud-toolauad/elanike-rahulolu-2020> (vaadatud 07.III.2023))

Loksa finantsolukorra indeks 2005-2021 võrdluses Eesti keskmisega (Omavalitsuste finantsolukorra indeks. Minuomavalitsus. <https://minuomavalitsus.ee/omavalitsuste-finantsolukorra-indeks> (vaadatud 07.III.2023))

Loksa kaart 1923-1935 (Loksa kaart 1925-35, X-Gis, Maa-amet, <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/ajalooline> (vaadatud 15.IV.2023))

Loksa pendelränne juulis 2017 (Mobiiliandmetel põhinev rahvastikustatistika kaardirakendus. Infotehnoloogiline mobiilsusobservatoorium. <https://pdm.ut.ee/> (vaadatud 25.I.2023))

Loksa rahvaarv 2005-2021 (Loksa rahvaarv. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (Vaadatud: 07.III.2023))

Loksa rahvastiku muutused (Loksa rahvastiku muutused. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/> (vaadatud 07.III.2023))

Loksa rahvastikupüramiid (Loksa rahvastikupüramiid. Statistikaamet. <https://andmestikud.stat.ee/rahvastikupyramiid/> (vaadatud 07.III.2023))

Loksa sadam 1938 (Loksa sadam 1938. Loksa linnavalitsus.)

Loksa sadamatööstuse hooned (Loksa sadam. Ajapaik. <https://ajapaik.ee/?album=4102&order1=time&order2=added&page=1> (vaadatud 15.IV.2023))

Loksa vaade turupäeval (Loksa vaade turupäeval (ligikaudu 1910). Ajapaik. <https://ajapaik.ee/photo/57827/loksa-alevi-view-left-crochet-factory/> (vaadatud 15.IV.2023))

Läänemere põhilised laevateed ca 1700 aastal (Talvi, T. (2023). Eesti merenduse ajalugu. Tallinn: Kirjastus Varrak, lk 219)

Läänemere rannikutüüpide ja -alltüüpide leviku skeem (Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud. Tallinn: Tallinna Ülikooli Kirjastus.)

Läänemereregiooni riigid (Baltic Sea Region. BSYP. <https://bsyp.eu/about/baltic-sea-region/> (vaadatud 11.IX.2023))

Matrioška (Matrioška. St Adobe Stock. https://stock.adobe.com/search?k=matrioska&asset_id=39550400) (vaadatud 05.IV.2023)

Meie rannik (Coast 4us. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/95> (vaadatud 20.I.2023))

Paadikuurid Aghvenamaal (Programm area. Interreg Central Baltic Programme. <https://centralbaltic.eu/programme/about-the-programme/programme-area/> (vaadatud 19.I.2023))

Paatide ehitus Pedassaares (Sandström, H. (1996). Tallinn, Lahemaa randlased. Eesti Entsüklopeediakirjastus ja Lahemaa Rahvuspark. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda, lk 45.)

Parimad võimalikud reoveekogumistehnoloogiad paaditurismis (2018-2020) (Pilt. Acquaviva, J., jt. (2018). Market investigation. Catalogue of pump-out stations in Sweden, Finland and Estonia. https://www.batsec-boat.eu/_files/ugd/bb2781_af3d917f0a1f497780f7493bda8d4854.pdf (vaadatud 20.I.2023))

Piiritsoonid ja „Eesti roheline vöö“ (Sepp, K. (2011). The Estonian green belt. Tallinn: The Estonian University of Life Sciences, lk 10.)

Purjelaevad Loksa dokis (Purjelaevad Loksal Dokis, Ajapaik, <https://ajapaik.ee/?album=41566&order1=time&order2=added&page=1> (vaadatud 15.IV.2023))

Ratasaurik Kungla (Aurulaev Kungla, Ajapaik, <https://ajapaik.ee/?album=41798&photo=325757&order1=time&order2=added&page=1> (vaadatud 20.I.2023))

Ronehamn marina (Pilt. Ronehamn marina. marinas.com https://marinas.com/view/marina/4qcq1m_Ronehamn_Marina_Ronehamn_Sweden (vaadatud 19.I.2023))

Rootsi dominioonid 17. sajandil (Rootsi aeg, Wikiwand, https://www.wikiwand.com/et/Rootsi_aeg#Rootsi_aja_algus (vaadatud 11.IX.2023))

„Saaristomeri“ Rahvuspargi kaart (Saaristomeri. Metsähallitus. <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Esitteet/saaristomerifinsveeng.pdf> (Vaadatud: 18.I.2023))

Seastop (Pilt. SEASTOP modern ports in historic waters. (2021) <https://seastop.se/seastop> (vaadatud 19.I.2023))

Sinine plaan (Plan4Blue, Maritime Spatial Planning for Sustainable Blue Economics. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/62> (vaadatud 30.I.2023))

Soovituslikud purjetamisteekonnad ja külalissadamad Ahvenamaal (Recommended sailing routes and guest harbours. (2023). Visit Åland. <https://visitaland.com/en/experience/recommended-sailing-routes-and-guestharbours/> (Vaadatud: 18.I.2023))

Soome lahe rahvuspargi kaart (Maps of Gulf of Finland National Park. Nationalparks.fi. <https://www.nationalparks.fi/gulfoffinlandnp/maps> (vaadatud 30.I.2023))

Spetsialistide hinnang merekasutuse muutuste ja mõjurite kohta Soome lahe piirkonnas aastaks 2050 (Pöntynen, R., Erkkilä-Välimäki, A. (2018). Blue growth – Drivers and alternative scenarios for the gulf of Finland and the Archipelago sea. Turku: Brahea Centre at the University of Turku, lk 49)

Spetsialistide hinnang mereturismi valdkondade muutuste ja mõju kohta Soome lahe piirkonnas aastaks 2050 (Pöntynen, R., Erkkilä-Välimäki, A. (2018). Blue growth – Drivers and alternative scenarios for the gulf of Finland and the Archipelago sea. Turku: Brahea Centre at the University of Turku, lk 66)

Stockholm-Turu klastri transpordihenduste skeem (Archipelago route map. (2013). Strax communication. https://www.alandstrafiken.ax/sites/www.alandstrafiken.ax/files/skargardsguiden_72.pdf (Vaadatud: 18.I.2023))

Sustainbaltic (SustainBaltic | ICZM Plans for Sustaining Coastal and Marine Human-ecological Networks in the Baltic Region, Central Baltic Programme 2014-2020 project database <http://database.centralbaltic.eu/project/51> (vaadatud 30.I.2023))

Sõprussadamad (Pilt, Perfect small port within resource efficiency, 2018, Satakunta University of Applied Sciences, lk 6)

Talsinki (Talsinki Metropolitan Incubator. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/27> (vaadatud 30.I.2023))

Transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030 (Üleriigiline planeering Eesti 2030+. (2013). Siseministeerium, lk 45.)

Toimepiirkonnad Eestis aastal 2030 (Üleriigiline planeering Eesti 2030+. (2013). Siseministeerium, lk 23.)

Tormilinnu ehitusplats Haagininal Haras 1920 (Sandström, H. (1996). Tallinn, Lahemaa randlased. Eesti Entsüklopeediakirjastus ja Lahemaa Rahvuspark. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda, lk 108.)

Turu saarestiku rõngastee skeem 2023 (Saaristo opas 2023. <https://www.rengastie.fi/> (Vaadatud: 18.I.2023))

VASAB Läänemereregiooni visiooni eskiis aastaks 2040 (EU Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN. (2021). European Commission, lk 7)

30 miili (30 MILES | Small port every 30 miles apart – Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland. Central Baltic Programme 2014-2020 project database. <http://database.centralbaltic.eu/project/17> (vaadatud 30.I.2023))

Töölised Loksa staaplil (1914 või 1927) (Töölised Loksa staaplil. (1914 või 1927). Ajapaik <https://ajapaik.ee/?album=4102&photo=124712&order1=time&order2=added&page=2> (vaadatud 15.IV.2023))

Loksa laevaremonditehas (Loksa laevaremonditehas. Ajapaik. <https://ajapaik.ee/?album=4102&photo=80783&order1=time&order2=added&page=3> (vaadatud 15.IV.2023)

Loksa sadama aerofoto (Loksa sadama aerofoto. Maa-ameti fotoladu. <https://fotoladu.maaamet.ee/?basemap=hybriidk&zlevel=9,25.72603,59.58373&overlay=avaleht> (vaadatud 26.XI.2022)

Loksa sadama aerofoto (Loksa tehas Marsalis avab reedel ümbruskonna rahvale uksed. (2016). Sõnumitooja. <https://sonumitooja.ee/loksa-tehas-marsalis-avab-reedel-umbruskonna-rahvale-uksed/> (vaadatud 15.IV.2023)

Setete liikumine ja hoovuste põhisuunad Lahemaal (Orviku, K. (2018). Rannad ja rannikud. Tallinn: Tallinna Ülikooli Kirjastus.)

Loksa sadama aerofoto (Loksa linn. Hara laht. Loksa Laevatehas. Loksa sadam. Copter Cam. <https://www.estonia360.ee/?s=loksa> (vaadatud 15.IV.2023)

Genova sadam (Renzo Piano presents Blueprint the new waterfront for Genoa. (2015). aasarchitecture, <https://aasarchitecture.com/2015/01/renzo-piano-presents-blueprint-new-waterfront-geoa/> (Vaadatud 17.IV.2023)

NDSM Amsterdam (NDSM Amsterdam: How to Reach + What to do in NDSM Werf (Wharf). Drifter planet. <https://drifterplanet.com/ndsm-amsterdam/> (vaadatud 17.IV.2023)

Docks Malraux (Docks Malraux. Architizer. <https://architizer.com/projects/docks-malraux/> (vaadatud 17.IV.2023)

CopenHill (Copenhill. BIG's skiable waste-to-energy power plant, gets sweeping new photos from Hufton + Crow. The architects newspaper.

<https://www.archpaper.com/2020/11/copenhill-bigs-skiable-waste-to-energy-power-plant-gets-sweeping-new-photos-from-hufton-crow/> (vaadatud 17.IV.2023)

Winterbad bryggen (Winterbad bryggen. <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/6cf7b3dd-1878-4e08-b39c-f2625f5dd3fa/005e1ab6-4921-4f39-92dc-83623c6b86d3-bilag-1.pdf> (vaadatud 17.IV.2023)

JOONISTES KASUTATUD INFOKIHID JA GEOINFO

Administrative units, statistical units. EN: © EuroGeographics for the administrative boundaries. Eurostat. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/administrative-units-statistical-units> (vaadatud 16.IV.2023)

Downloadable data about Europe's environment. European Environment Agency. https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data#c0=5&c11=water&c5=all&b_start=0 (vaadatud 16.IV.2023)

Downloadable spatial datasets. Finnish Environment Institute. https://www.syke.fi/en-US/Open_information/Spatial_datasets/Downloadable_spatial_dataset (vaadatud 16.IV.2023)

EELIS WMS geoinfo. Keskkonnaagentuur. [**Europe-Road**. Opendatasoft. <https://public.opendatasoft.com/explore/dataset/europe-road/export/?refine.icc=BE> \(vaadatud 16.IV.2023\)](https://eelis.ee/default.aspx?id=-164545161&state=2;-924928823;est:eelisand; (personaliseeritud ligipääs materjalidele, vaadatud 20.X.2022)</p></div><div data-bbox=)

Finland, Download Open StreetMap datafor This Region. <https://download.geofabrik.de/europe/finland.html> (vaadatud 16.IV.2023)

General information on geo-datafiles. Eurostat. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata> (vaadatud 16.IV.2023)

Inspire data themes. Inspire geoportal. European Commission. https://inspire-geoportal.ec.europa.eu/theme_selection.html?view=qsTheme (vaadatud 16.IV.2023)

Navigationslinje (farledsdata). Paikkatietohakemisto. <https://www.paikkatietohakemisto.fi/geonetwork/srv/eng/catalog.search#/metadata/ba2ad59a-e164-4e51-a4be-0c525561b34f> (vaadatud 16.IV.2023)

Open Maps for Europe. Eurogeographics. <https://www.mapsforeurope.org/> (vaadatud 16.IV.2023)

Open spatial data. Services for Research. <https://research.csc.fi/open-gis-data#finnish> (vaadatud 16.IV.2023)

Paikkatietoaineistot. Finnish Environment Institute. https://www.syke.fi/fi-FI/Avoin_tieto/Paikkatietoaineistot (vaadatud 16.IV.2023)

Protected sites, Sweden. Inspire geoportal. European Commission. <https://inspire-geoportal.ec.europa.eu/results.html?country=se&view=details&theme=ps> (vaadatud 16.IV.2023)

Rootsi geoinfo. Sweden data. <https://freegisdata.org/place/210829/> (vaadatud 16.IV.2023)

Ruumiandmed. Geoportaal, Maa-amet. <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Ruumiandmed-p1.html> (vaadatud 16.IV.2023)

Total protected areas, Sweden. Protected Planet. <https://www.protectedplanet.net/country/SWE> (vaadatud 16.IV.2023)

Urban morphological zones 2006. European Environment Agency. <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-morphological-zones-2006-1> (vaadatud 16.IV.2023)