

TALLINNA ÜLIKOOL
HUMANITAARTEADUSTE INSTITUUT
Linnakorralduse suund

Aditi Toome
TALLINN KUI MERELINN: OOTUSED JA VÕIMALUSED
Magistritöö

Juhendaja: Hannes Palang, PhD

Tallinn 2025

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	4
1 TEOREETILINE TAUST.....	6
1.1 Inimsõbralik mereäärne linnaruum.....	6
1.2 Rajasõltuvuse teooria.....	8
2 EMPIIRILISE UURIMUSE METOODIKA.....	10
2.1 Andmete kogumine.....	10
2.2 Analüüsimeetod.....	11
3 EMPIIRILISE UURIMUSE TULEMUSED.....	12
3.1 Ajajoon võtmesündmustest.....	12
3.2 Tallinna linna poolt tellitud uuringud.....	15
3.3 Visioonid ning nende kitsaskohad.....	17
4. ARUTELU, ANALÜÜS.....	20
4.1 Merelinna käsitlused.....	20
4.1.1 Merelinna keeleline käsitlus.....	20
4.1.2 Kui hästi tunneb Tallinn oma elanikke?.....	21
4.1.3 Inimsõbralik mereäärne linnaruum.....	24
4.2 Linnapoolsete tegevuste analüüs.....	27
4.2.1 Merekomisjon.....	28
4.2.2 Kontseptsioon „Tallinna avamine merele“.....	29
4.2.3 Mereline kultuuripealinn.....	31
4.2.4 Uued visioonid.....	32
4.2.5 Miks roheline, mitte sinine Tallinn?.....	33
5 JÄRELDUSED.....	35
5.1 Ootused.....	35
5.2 Võimalused.....	36
KOKKUVÕTE.....	39
KASUTATUD KIRJANDUS.....	40

SISSEJUHATUS

Tallinn on oma 46 kilomeetri pikkuse rannajoonega (Eesti Entsüklopeedia, 2011) selgelt merelinn, kuid läbi aastate on selle käsitlus olnud metafoorilises mõttes küsimärgi all — kas pealinnast merelinn suudab ka oma nime välja kanda? Mereäär mõjub inimestele tervendavalt, kuid seda vaid siis, kui mere ääres viibimine saab toimuda tingimustes, mis tekitavad mugavustunnet ega häiri seal viibimist ega teekonda selleni (Wuijts et al., 2022; Geiger et al., 2023). Linnaruumi mitmekesisuse ja inimhõõtmelisuse tagamiseks on oluline linnavalitsuse ja linnaelanike tihe koostöö ning vastastikuline arusaam, mis toetab tasakaalustatud ja kaasavat linnakeskkonna kujundamist (Gehl, 2017).

Teema on aktuaalne, kuna linnad seisavad silmitsi suure põhimõttelise küsimusega, kas mereäär kõigile kättesaadavaks teha, või arendada sinna uusi hooneid ning majanduslikku edukust suurendada. Samuti on seoses kliimasoojenemisega saagenud ekstreemsete ilmastikuolude esinemine ning mereäärsetel aladel on potentsiaalsed mõjud tugevamad, kui sisemaa.

Käesoleva töö pealkirjas olevad mõisted „ootused“ ja „võimalused“ viitavad siin kontekstis Tallinna Linnavalitsuse poolt seatud strateegilistele eesmärke seoses linna identiteediga merelinnana. Millisel määral on antud lubadusi seoses merelinna idee elavdamisega, millise tonaalsusega on merelinna Tallinnat kirjeldatud ning samuti, milliseid praktilisi samme on tehtud selle nimel, et sidet merega tugevdada ja sellest tulenevalt, mida saaks veel teha.

Töö eesmärk on analüüsida Tallinna linna tegevusi merelinna maine kujundamisel ja tugevdamisel, keskendudes rakendatud meetmetele, nende keelelisele raamistikule ning üldisele suhtumisele. Samuti on eesmärgiks kaardistada edasised arenguvõimalusi selles kontekstis.

Uurimisküsimused on järgmised:

1. Kuidas kajastub Tallinna kui merelinna identiteet linna poolt organiseeritud tegevustes, uuringutes ning arengukavades?
2. Milliseid samme on Tallinna linn seni astunud, et tugevdada oma kuvandit merelinna ning kuidas visiooni veelgi paremini ellu viia?

Magistritöös toetun teooriatele, mis põhjendavad inimsõbraliku mereäärse linnaruumi loomise alustalasid (Wuijts et al., 2022; Geiger et al., 2023), ja kõrvutan neid Jan Gehli (2017) loodud kõnnikeskkonnale 12 kvaliteedikriteeriumile. Samuti on töös rakendatud rajasõltuvuse teooria (Mahoney, 2000) lähenemisi.

Töös on andmete kogumiseks kasutatud dokumendianalüüsi põhimõtteid põhjusel, et eesmärgiks on teostada avalike allikate põhjal teemakohane süvaanalüüs. Andmete leidmiseks on kasutatud mitmeid internetipõhiseid allikaid, nagu näiteks erinevad otsingumootorid, Tallinna linna ametlikke kodulehti, uudisteportaale ning samuti Tallinna õigusaktide infosüsteemi ja registrit ning ka Riigi Teatajat.

Eesmärgi saavutamiseks viisin esmalt läbi põhjaliku dokumendianalüüsi, et saada ülevaade teemakohastest materjalidest ning käsitlustest. Seejärel kodeerisin materjalid tulenevalt kajastatud teemadele ning seadsin need ajajoonele, et vaadelda muutust valitud perioodi jooksul. Järgne süvaanalüüs ning seoste leidmine ning nende lahtikirjutamine.

Töö koosneb viiest peamisest osast. Esimene osa on teoreetiline taust, kus on kirjeldatud mere olulisust inimestele ning linnaruumile, Jan Gehli 12 kvaliteedikriteeriumi kategooriat ning rajasõltuvuse teooriat. Teises osas on lahti kirjutatud empiirilise osa meetoodika. Kolmas osa annab ülevaate kogutud andmetest — eraldi on välja toodud ajajoon võtmesündmustest, ülevaade linna poolt tellitud teemakohaste uuringute kohta ning lisaks on kajastatud mereäärsete visioonide kavandeid ja kriitikat. Neljas osa on kogutud andmete analüüs, kus on kahes osa teemade kaupa läbi kirjutatud teoriast tulenevad tõekspidamised ning tulemusi on omavahel seostatud. Viies osa koosneb järeldustest.

Siinkohal soovin tänada enda töö juhendajat, pereliikmeid ja sõpru, kes olid toeks töö valmimisel ning samuti tänan Tallinna Strateegiakeskust, mis toetas selle magistritöö valmimist Raestipendiumiga

1 TEOREETILINE TAUST

Käesolevas peatükis toon välja töö teoreetilised seisukohad. Esimene alapeatükk keskendub sellele, miks on meri inimestele kasulik ning millistele kriteeriumitele peaks Gehlile (2017) toetudes vastama üks inimsõbralik (mereäärne) linnaruum. Teises alapeatükis on välja toodud rajasõltuvuse teooria (Mahoney, 2000) peamised printsiibid.

1.1 Inimsõbralik mereäärne linnaruum

Teadlased on nüüdseks korduvalt tõestanud, et meri mõjub nii vaimsele kui ka füüsilisele tervisele positiivselt, kuid viimastes uuringutes on selgeks tehtud, et eriti märgiline on efekt just rannikualadel elavate jõukate seas. Madalama sissetulekuga majapidamiste puhul (isegi kui elukoht on samuti mere ääres) ei ole positiivne mõju tervisele niivõrd suur — on eeldust arvata, et see tuleneb ka ülejäänud ümbritseva elukeskkonna seisukorrast. (Wuijts et al., 2022; Geiger et al., 2023)

Kuigi otseselt rannikul elamine toob kaasa suuri terviseiga seotud hüvesid, on teada, et ligipääs linnaruumis asuvale avalikule mereäärele aitab samuti inimeste tervist parandada. Arvestades, et on leitud seoseid sotsiaalse staatuse, majandusliku olukorra ja mereäärsest kasu saamisega, tuleb linnaruumis asuvale avalikule mereäärele ligipääsu planeerides arvestada muude potentsiaalsete kitsaskohtadega, mida vähendades piiratakse ebavõrdsuse taastootmist. Võrdsuse tagamiseks peavad olema terved linlikud süsteemid tasakaalus — avalik mereäär ei toimi, kui inimestel ei ole võimalik sinna turvaliselt ja mugavalt kohale jõuda ega vastavalt oma soovidele aega veeta. Poliitika- ja linnaruumikujundajad peavad selle tõttu tegema tihedat koostööd selle nimel, et sotsiaalset ebavõrdsust vähendada ning tagada kõigile võrdsed võimalused nii mere ääres aja veetmiseks kui ka elamiseks. (Ibid.)

Ainuüksi linliku elukeskkonna asumine mere ääres ei ole piisav: selleks, et linnaruum ja mereäär saaksid inimestele täisväärtuslikke hüvesid pakkuda, on vaja tagada ka ülejäänud keskkonna harmoonia ning inimsõbralikkus. Rahvusvaheliselt tunnustatud arhitekt ja linnaplaneerija Jan Gehl on koos oma uurimisrühmaga kirja pannud 12 kriteeriumit (vt Tabel 1), mida tuleks igas inimestele mõeldud kohas jälgida. Need hõlmavad enda all nii kaitse, mugavuse kui ka naudingute elemente, iga kriteeriumi juures on välja toodud ka spetsiifilised näited asjaoludest, millega tuleks kindlasti arvestada.

Tabel 1. Jan Gehli 12 kvaliteedikriteeriumi kõnnikeskkonnale (Gehl, 2017).

Kaitse	KAITSE LIIKLUSE JA ÕNNETUSTE EEST - OHUTUSTUNNE - jalakäijate kaitstus - liiklushirmu puudumine	KAITSE KURITEGEVUSE JA VÄGIVALLA EEST - TURVATUNNE - elav avalik ruum - tänava „silmad” - kattuvad funktsioonid päeval ja öösel - hea valgustus	KAITSE EBAMEELDIVATE TAJUELAMUSTE EEST - tuul - vihm/lumi - pakane/leitsak - saaste - tolm, müra, pimestamine
Mugavus	KÕNDIMIS-VÕIMALUSED - piisav kõndimisruum - takistuste puudumine - kvaliteetsed pinnad - juurdepääs kõigele - huvitavad fassaadid	SEISMIS-/KOHAL-VIIBIMIS-VÕIMALUSED - servaepekt/ atraktiivsed seismis-/ kohalviibimisalad - tugipunktid seisjatele	ISTUMISVÕIMALUSED - istumisalad - eeliste ärakasutamine: vaade, päike, inimesed - head istumiskohad - puhkepingid
	VAATAMIS-VÕIMALUS - mõistlikud vaatekaugused - takistamatu vaade - vaatamisväärsused valgustus (pimedal ajal)	RÄÄKIMIS- JA KUULAMIS-VÕIMALUSED - madal müratase - tänavamööblist moodustatud jutualad	MÄNGIMIS- JA TREENIMIS-VÕIMALUSED - soodsad tingimused loominguks, füüsiliseks tegevuseks, trenniks, mänguks - nii päeval kui ka öösel - nii suvel kui ka talvel
Naudingud	MÕÕTKAVA - inimlikus mõõtkavas kujundatud hooned ja ruumid	VÕIMALUS NAUTIDA KLIIMA POSITIIVSEID KÜLGI - päike/vari - soojus/jahedus - jahutav tuul	POSITIIVSED TAJUELAMUSED - hea kujundus ja detailrikkus - kvaliteetsed materjalid - ilus vaade - puud, taimed, vesi

Ideaalses situatsioonis leidub inimsõbralikus linnaruumis nii privaatseid kui ka avatud kohti, kus saab ilmastikuolusid nautida, kuid ka vajadusel nende eest varjatud olla: näiteks rannas on võimalik istuda tuule eest kaitstud päikeselises kohas nii, et on võimalik teistega suhelda, kuid samas olla kursis oma ümber toimuvaga. Tegevusi peaks leiduma kõigile, ehk on võimalik ringi jalutada, trenni teha, pallimänge mängida, kuid samas ka end niisama kuhugi toetada või istuda. (Gehl, 2017)

David Sim on oma raamatus „Pehme linn” (2021) lisaks inimsõbralikule disainile rõhku pannud ka inimese ning keskkonna sidumisele. Siinkohal tsitaat nimetatud raamatust: „Looduse teadvustamine on esimene samm selle mõistmisel, keskkonnaga kohanema õppimisel ja sellega koos elamisel. Lihtsaim viis inimeste ühendamiseks loodusega on muuta see, mis juba olemas on, kergesti ligipääsetavaks.”

Samuti on Gehl (2017) rõhutanud vajadust järgida „esmael elu, siis ruum ning alles seejärel hooned” põhimõtet, mille alusel tuleb linnaruumi kavandades ja arendades lähtuda inimeste olemusest ning vajadustest, sellest tulenevalt saab alles hakata kavandama ümberringset keskkonda. Gehli mõttekäigu alusel ei pea sinna valemisse hooned ilmingimata kuuluma, need on kõige vähemtähtsad ning nende rõhuasetus on väiksem.

1.2 Rajasõltuvuse teooria

Selleks, et uurida Tallinna linna arenguid seoses merelinna identiteedi arendamisega, on kasulik rakendada rajasõltuvuse teooriat. Selle põhimõte seisneb selles, et erinevad sündmused ning tegevused on igal sammul mõjutanud lõpptulemust, kuhu lõpuks välja jõuti. Oma olemuselt on tegemist loogilise analüüsiga, mille käigus selgitatakse välja, mis millest sõltub, milline otsus või tegevus võid teisi tegevusi mingil viisil mõjutada ning seeläbi niiöelda tegevuste rada muuta. (Mahoney, 2000)

Rajasõltuvuse käsitus maastiku ning sellega suhestumise uurimisel on tänapäeval pigem määratletud uurimismeetodi kui teooriana (Schwartz, 2004; Zariņa, 2013), kuid sellegipoolest on ka uurimismeetodi raames seisukohti, mis aitavad erinevate nähtuste teoreetilisi põhjendusi selgemalt paika panna. Näiteks ühe Mahoney (2000) välja käidud idee poolest on institutsioonidel on kalduvus pöörduda tagasi ideede juurde, mida on varem juba käsitletud. Isegi kui suudetakse välja mõelda uusi ning unikaalseid

lahendusi varasemalt esinenud probleemidele, kiputakse analüüside järel siiski naasma varasemalt teada olevate ja katsetatud meetodite juurde. (Mahoney, 2000)

Eelkõige esineb see muster juhtudel, mil institutsioon/ettevõtte saab ise nendest otsustest kasu ning kui varasemalt vastu võetud otsused aitavad neil püsida domineerival positsioonil. Ühelt poolt on tegemist kaitsemehhanismiga, kuna reaalsuses pole institutsioon valmis läbima uuenduskuuri, kuid samas on tõestatud, et kui uudsetele protsessidele läheneda järk-järgult, on lõpptulemus enamasti veelgi positiivsem, kui varasemalt läbitud rajad. (Ibid.)

Teooria efektiivse rakendamise nimel tuleb alustada kõigi tegevuste kaardistamisest ning ajajoone paika panemisest ning seejärel tegevuste sisu, tagajärgi ja koosmõjusid süvitsi vaadeldes tõusevad esile võtmesündmused, mis mõjutasid teekonda lõpptulemuseni enam. Põhjusel, et tegevused ei ole alati aga iseseisvad, vaid mõjutavad teineteist, on vajalik ka tegevuste vaheliste seoste otsimine — kui neid ei ole, siis see näitab, et uue tegevuse juures peituvad mujal ning ei sõltu varasemast otsusest. Käesoleva töö kontekstis on vajalik tuvastada, millised koosmõjud viisid olukorrani, kus oleme tänapäeval. (Ibid.)

2 EMPIIRILISE UURIMUSE METOODIKA

Käesolev peatükk annab ülevaate empiirilise materjali kogumise ning analüüsi protsessidest ja meetoditest. Andmete kogumise meetodiks on dokumendianalüüs ning analüüs on läbi viidud põhistatud teooria põhimõtete loogikat järgides.

2.1 Andmete kogumine

Tallinna kui merelinna ootuste ja võimaluste uurimise läbiviimiseks on vajalik eelnev põhjalik dokumendianalüüs ning selle tõttu on käesoleva magistritöö raames kasutatud andmekogumise ja -analüüsimeetod keskendunud olemasolevate avalike materjalide süvaanalüüsile. Andmete leidmiseks olen kasutanud nii erinevaid üldiseid otsingumootoreid, Tallinna linna kodulehe all olevaid lehekülgi, uudisteportaalide arhiive kui ka Riigi Teataja ja Tallinna õigusaktide registrit ning infosüsteemi.

Selleks, et andmeid võimalikult tulemuslikult koguda, on erinevaid andmebaase läbi otsides kasutatud mitmeid märksõnu. Järgneb loetelu mõningatest peamistest kasutatud otsingusõnadest: „merelinn”, „merelinn Tallinn”, „Tallinna rannikuala”, „Tallinna rannaala”, „Tallinna mereäär”, „Tallinn meri”, „mereäär linn”, „meri arengukava”, „linn rannik”, „Tallinn merele avamine”, „merele avamine”, „linnameri” jms.

Tallinna õigusaktide infosüsteem, Tallinna õigusaktide register ning Riigi Teataja avalike andmebaaside kaudu on ligipääs erinevatele õigusaktidele, mis on seotud nii Tallinna linna arengukavade, planeeringute, komisjonide kui ka laiemate (riigiüleste) k.a keskkonnaalaste otsustega. Tallinna õigusaktide infosüsteem on uuendatud versioon Tallinna õigusaktide registrist, mis on kasutuses alates 2020. aastast (Tallinna õigusaktide register, kuupäev puudub). Põhjusel, et kehtetuks tunnistatud õigusaktide sisu pole uuemast süsteemist (st infosüsteemist) nähtavad, on käesolevas töös viidatud nii uuele kui ka vanale registrile.

Avalike materjalide mahu tõttu ei ole töö raames läbi viidud ühtegi lisanduvat kvalitatiivset ega kvantitatiivset uuringut. Samuti ei kajasta käesolev töö merega seotud keskkonnaalaseid arenguid, nt Läänemere tervist käsitlevad programmid ning õigusaktid on küll autori poolt analüüsitud, kuid siinkohal ei esine.

2.2 Analüüsimeetod

Selleks, et adekvaatselt kaardistada ning analüüsida mitmetahulisi teemaarendusi seoses käesoleva magistritöö teemaga, kasutan empiirilise uurimuse analüüsimeetodina põhinstatud teooriat. Põhinstatud teooria on oma olemuselt andmeanalüüsimeetod, mis areneb jooksvalt analüüsiprotsessi käigus ning mille tulemusena joonistub välja selge teemade rõhuasetus ja seda toetavad teooriad ning hüpoteesid. (Strauss & Corbin, 1998, viidatud Lagerspetz, 2021: 207 kaudu; Lepik & Strömpl, 2014)

Põhinstatud teooriale on omane, et analüüsile eelnevalt ei ole kategooriaid paika pandud ning need formuleeruvad alles analüüsi käigus. Analüüsitava materjali maht kipub seetõttu aga olema üsna suur ja laialivoolav, mille tõttu on oht, et analüüsitulemustes võib esineda katkendlikkust. Eduka analüüsi puhul aitab põhinstatud teooria aga siiski anda tervikliku ülevaate tervest käsitletavast teemavaldkonnast. (Ibid.)

Põhinstatud teooria üldine analüüsikäik näeb välja järgnev:

1. materjali kogumine ning kodeerimine, mille käigus märgistatakse ära erinevad teemavaldkonnad ja märksõnad. *In vivo* koodide loomine;
2. loodud koodide võrdlemine, analüüsitelje loomine;
3. loodud koodide omavaheline seostamine, tähtsaimate liinide väljajoonistumine (Lagerspetz, 2021: 208).

Nagu juba öeldud, kujuneb põhinstatud teooriast tulenevat analüüsimeetodit kasutades lõpuks välja nii terviklik ülevaade teemavaldkonnast, tähtsamate elementide rõhuasetus kui potentsiaalselt ka mõni uus teooria ja hüpotees, mida on võimalik rakendada ka teistele teemakohastele uuringutele. Lagerspetz (2021: 209) on riskantsust sõnastanud ka järgnevalt: „[...] ohuks on see, et uurijal jääb tähele panemata see, mida materjalis ei leidu; mõnikord võib aga see, mida materjal ütlemata jätab, olla sama tähtis kui see, mis ta ütleb.”

Käesoleva töö analüüsikäik nägi toetudes põhinstatud teooriale järgmine:

1. materjali leidmiseks vajalike märksõnade otsimine, kogumine ning kodeerimine;
2. materjalide kogumine kasutades nimetatud märksõnu — ülevaade andmeallikatest on toodud eelnevad alapeatükis;
3. materjalide kodeerimine, ajajoonele sättimine;

4. tähtsaimate koodide välja toomine ning neid ümbritsevate seoste kaardistamine;
5. materjalide prioritseerimine ning kategooriate kaupa seadistamine (linnavalitsuse poolt avaldatud artiklid, uudised arvamusartiklid ja teadusartiklid eristatud);
6. materjalide lahti kirjutamine, korduste eemaldamine ja koondamine;
7. tähtsaimate sündmuste ja materjalide põhjalik analüüs;
8. koodide seostamine ning rajasõltuvuse pidepunktide kirjeldamine.

3 EMPIIRILISE UURIMUSE TULEMUSED

Käesolevas peatükis annan ülevaate empiirilise uurimuse tulemustest — esiteks ajajoon Tallinna kui merelinna arengute võtmesündmustest, seejärel sissevaade erinevatesse uuringutesse, mis on puudutanud merelinna temaatikat ning viimaks ka erinevatest arengukavadest, visioonikavanditest ja erialaspetsialistide arvamused artiklitest.

3.1 Ajajoon võtmesündmustest

2002 - Tallinna arengukava 2003-2009 kinnitamine

Muuhulgas välja toodud eesmärk linna välisilme parandamise nimel siduda linnaruum ning rannikupiirkond selleks, et tagada inimeste ligipääs mereäärele. Arengukavas on kasutatud väljendit „tuleviku Tallinn” ning selles kontekstis on viidatud ka eeldusele, et Tallinnast saab „innovaatiline merelinn”

2004 - Strateegia "Tallinn 2025" kinnitamine

Strateegias on rõhutatud Tallinna mereäärt kui piirkonda, mille potentsiaali pole täies mahus ära kasutatud. Rannikuala pole inimestele ligipääsetav ega kasutatav. Tallinnat on olevikuvormis kirjeldatud merelinnana, mille mereäär peaks kujunema piirkonnaks, mille üle linn omab kontrolli „eesmärgiga tagada nende alade avatus ja vastavus avalikule huvile”.

2004 - Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu kehtestamine

Eesmärgiks on pärast pikka nõukogude okupatsiooni aegset rannikualade kinnisust linnaruumi ning mereäärt sidusamaks muuta (Tallinna linn, 2024a).

2005 - Merekomisjoni moodustamine

Tallinna Linnavalitsuse otsus moodustada ajutine komisjon selleks, et „elustada Tallinna kui merelinna idee”. Lisaks kahele abilinnapeale kuulub algsesse koosseisu mitu merendusvaldkonna spetsialisti, kuid mitte ühtegi ruumiloome- ega keskkonnaspetsialisti.

2007 - Tallinna kultuuripealinna staatuse kinnitamine aastaks 2011

Tallinna linn esitas Euroopa Parlamendile oma tegevuskava seoses kultuuripealinna tiitlise pürgimisega. Eesmärgina oli selgelt välja toodud soov panna enam rõhku linna

merelisele taustale ning mereäärt linnaruumile rohkem avada. Lisaks oli avalduses nimetatud tegevuste seas ka Kultuurikilomeetri projekti mõte ning algne tegevuste kava, kus on samuti rõhutatud tahet linna merele avada. Ingliskeelses dokumendis on Kultuurikilomeetri lõigus projekti kirjeldatud ka kui „The festival of the sea” ehk merefestivali. (European Capital of Culture Selection Panel, 2007)

2007 - Kontseptsiooni "Tallinna avamine merele" heaks kiitmine

Eesmärkideks on merelinna staatuse edendamine, kesklinna arenguplaanide põhimõtete kehtestamine ning Linnahallile kui tähtsale sõlmpunktile tähelepanu pööramine. Lisaks võeti vastu otsus ajutise komisjoni loomiseks selleks, et nimetatud eesmärgid ellu viia — pole mainitud, et tegevused ühtiksid 2005. aastal moodustatud Merekomisjoniga.

2009 - Kultuuripealinna programmi teema kinnitamine

Võeti vastu otsus, et 2011. aastal Tallinna kanda olev Euroopa kultuuripealinna tiitel saab tihedalt olema seotud merelinna kuvandiga — kultuuripealinna programmi nimeks saab „Mereäärsed lood” (Maasalu, 2009).

2010 - Strateegia "Tallinn 2030" kinnitamine

Strateegia taustana on välja toodud asjaolu, et tänu senistele pingutustele seoses Tallinna mereääre avamisega on linn muutunud nii ettevõtjate kui ka elanike seas meeldivamaks. Vaatamata juba toimunud arengutele nenditakse siiski ka asjaolu, et kasutamata ressursse on samuti väga palju. Taaskord on rõhutatud vajadust selleks, et linnal oleks kontroll selle üle, mis rannikualadel planeeringute osas kavas on selleks, et „tagada nende alade avatus ja vastavus avalikule huvile”.

Strateegiadokumendis on selgelt väljendatud vajadust rannikualade ehituskeelualade vähendamiseks selleks, et (avaliku kasutusega) hooneid oleks võimalik veepiirile lähedamale ehitada — seda selleks, et meri saaks samuti osaks Tallinna linnaruumist ning et mereäärsed alad oleksid elanikele ligipääsetavad ning kasutatavad. Kuigi strateegias on kajastatud mitmetahulisi probleeme ning ka nende lahendusi, ei ole see praktikas Tallinna linna tegevusi liialt mõjutanud.

2011 - Tallinn kui Euroopa kultuuripealinn.

Mere ääres kultuurikilomeetri projekt, mis tõi inimesed merele füüsiliselt lähemale, programm iseenesest ei olnud niivõrd seotud otseselt mereäärega (Kossar, 2014). Euroopa Komisjoni järelhindamise tulemusena leiti siiski, et kultuuriprogrammis jäid algselt püstitatud eesmärgid tahaplaanile, kuna peamine rõhuasetus oli mereääre avamisel (Euroopa Komisjon, 2013).

2016 - Mereäärsete alade visioonikavandite loomine

Kolme arhitektidest koosneva uurimisrühma koostamine eesmärgiga mereäärsete alade potentsiaali analüüsida ning uued visioonikavandid luua. Toimus ka linnafoorum, mille raames toimusid mitmed arutelus seoses mereäärse linnaruumi arendamisega. (Ellermaa, 2016).

2020 - Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“

Tallinna linna kui tervikut käsitleva strateegia üheks peamiseks punktiks on „roheline pööre“, mille all nähakse ka suurt rolli sinialadel. Kuigi märksõna on mainitud, on seda kasutatud vaid reoveesüsteemide ning keskkonnaseisundi raames (Tallinna linn, kuupäev puudub).

2023 - Tallinn kui Euroopa roheline pealinn

Rohelise pealinna aasta raames käivitus projekt „Rohejalg“, mille käigus leidsid aset mitmed ruumilised sekkumised, k.a mereäärsetes piirkondades (Tallinn Euroopa roheline pealinn 2023, kuupäev puudub). Mereäärsete piirkondade näol leidis mõningaid tegevusi kõikjal üle linna, keskendudes enim Linnahalli ning sadamaalade ümbrusele, kuna nende piirkondade näol on linnal ka varasemalt selgemad kavatsused olnud. Linnahalli piirkonda lisati mitmeid uusi istumiskohti ning viise, kuidas vaba aega sisustada. Samuti lükati käima projekt, mille raames avati Linnahalli ning sadama vahelisele alale avalik saun. (Delfi Roheportaan, 2023)

2023 - Merevisioon 2.0

Avalikkuse ette toodi uudne Merevisiooni temaleht, mille sisuks on Linnahalli piirkonna uus ilme — visiooni kohaselt läheks Linnahall praegusel kujul täielikult lammutamisele või rekonstrueerimisele ning selle asemele kerkib moodne hoonekompleks. Üheks visiooni avaldamise eesmärgina on välja toodud linnapoolne soov „avada diskussiooni piirkonna tuleviku osas“. (Tallinna linn, 2023)

2024 - URBEATH projekti algus

Rahvusvaheline projekt, mille demoalaks on Tallinnas Linnahalli ning Kruiisidama vaheline piirkond. (Tallinna linn, 2025)

3.2 Tallinna linna poolt tellitud uuringud

2011. ja 2012. aastal viis Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tellimusel Tallinna Tehnikaülikooli linna- ja eluasemesotsioloogia uurimisgrupp läbi uuringuprojekti selleks, et süvitsi uurida erinevate inimrühmade seisukohti seoses Tallinna Linnavalitsuse plaaniga oma uus administratiivhoone rohkem rannikuala äärde rajada. Uurimisprojekti käsitleti muuhulgas ka linnaelanike üldist suhestumist Tallinna mereäärse alaga — tegemist on siiaaani ühe mahukama ning sisukama Tallinna rannikuala hoiakuid hõlmava uuringuga. (Paadam & Ojamäe, 2012)

Enam kui kümme aastat tagasi läbi viidud uuringus jäi kõlma see, et inimesed ei tunneta Tallinna mereäärt avaliku ruumi ega kohana, mis oleks atraktiivne. Kui sadamaalad olid kohati küll avaliku ruumina käsitletavad, ei näidanud inimesed üles suuremat soovi seal aega veeta vaid nende asemel eelistati Linnahalli katusel käia selleks, et merd näha. Märkimist väärt on siinkohal ka tõsiasi, et intervjuudest selguvad inimeste hirmud seoses Tallinna mereääre ning selle tulevikuga — eelkõige kardeti selle sulgemist ning kommertslike huvide prioritseerimist üle avalike huvide. Toodi välja võrdlust 1990ndate aastate muutuste ning sellele eelneva perioodi defitsiitkaupadega. Uurimisprojekti lõpparuandes on selle koostajad rõhutanud, et mereäärne avalik ruum ei tohiks inimestele eeskätt seostuda kommertslike tegevustega, kõigil peaks olema võimalus oma suhet merega ise luua. Lisaks ei tohiks juhtuda nii, et mereäärest saab eliidile suunatud piirkond, kus väikeettevõtjad ning väiksema sissetulekuga külastajad on välja lükatud. Samuti on kritiseeritud kampaania korras mereääre avamist, nagu näiteks tehti seda seoses kultuuripealinna tiitli kandmisega. (Ibid.)

Intervjuudest elanikega joonistus välja ka muster, et inimesed tunnevad era- ning avalike huvide kompleksust omal nahal vägagi tugevalt ning leiavad, et linnavalitsus peaks nägema rohkem vaeva selle nimel, et avalikud huvid oleksid rahuldatud ning mereäär saaks olema tõeline avalik ruum. Tallinlaste seisukohta illustreerib suurepäraselt ka järgnev väljavõte nimetatud aruandest: „Üldiselt usutakse, et linn

kannab suureplaanilise mereäärse ala taaselustamise välja, kui ta lähtub osaluskultuurist, läbipaistvus-printsibist läbi avalikustamise (mitte otsuste järgselt vaid otsustusprotsessis) ja informatsiooni kergesti kättesaadavaks tehes (praegu pole see linnaelanikule lihtsalt leitav),”. Aruande lisadest on leitavad otsesed tegevused ja võimalused, mida inimesed mereäärselt alalt loodavad leida, näiteks: „maastiku korrastamine – haljastus, ehitusrusude äraviimine”, „mägironimine”, „vältida suuri kaubakeskusi”, „kohvikud, restoranid, kalarestoranid - erinevas hinnaklassis”. (Ibid)

Tallinna linna tellimusel viiakse regulaarselt läbi elanike rahuloluküsitlusi. Ankeetide ja raportite sisust on näha, et mereäärsega seotud teemasid on käsitletud kas väga põgusalt või üldse mitte. Rahulolu seoses rannaalade seisukorraga on küll iga-aastaselt elanike käest küsitud, kuid sellega küsimused, mis puudutavad rannaalaid, ka piirduvad (Turu-uuringute AS, 2024).

2019. aastal asus Tallinna linn läbi viima ideekorjet seoses Kesklinna linnaosa uue üldplaneeringuga. Ühe alateemana on täiesti eraldi käsitletud küsimust „kuidas tugevdada merega seotud identiteeti” ning teemakäsitluse sissejuhatusena on välja toodud, et tunnetuslik seos merega on hetkel väga nõrk, mereäärne piirkond on liialt autokeskne ning et peamiseks kohtadeks mere ääres aja veetmiseks on Linnahall ning Kalaranna piirkond. Märkimist väärt on, et ideekorje läbi viimise ajal oli Kalaranna kvartali arendus alguse faasis, kuid juba siis toodi välja, et sealne tegevus uusarenduste väljaehitamise osas häirib inimesi. Inimeste¹ seisukohtadest valmis nimekiri tegevustest, mille Tallinna linn peaks ette võtma selleks, et side merega saaks tugevneda. Vastanud panid rõhku näiteks rannapromenaadi terviklikuks muutmisele, tegevuste lisamisele, avaliku ruumi täiendamisele ning Linnahalli korrastamisele, kuid kõige enam pöörati tähelepanu vajadusele mereäärde viivate ühenduste loomisele. Kui nüüdseks on mõned ettepanekud (nt trammitee pikendamine sadamani) ellu viidud, siis paljud neist on veel arengufaasis (nt tühermaade korrastamine ning vaatekoridoridore säilitamine ja loomine). (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020a)

¹Siinkohal on märkimist väärt asjaolu, et kuigi ideekorjest võttis osa üle 450 inimese, oli 17% ehk 77 inimest tervest valimist end märkinud „ruumivaldkonna spetsialistiks”. Samuti on vanuseline jaotus vastanute seas kaldu nooremate vanuserühmade poole - enamus vastanutest oli vanuses 30-49 ning neile järgneb 18-29-aastaste rühm. (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020a)

Ideekorjele toetudes töötas Tallinna Linnaplaneerimise Amet (2020b) välja lähteseisukohad, millele Kesklinna uue üldplaneeringu osas keskenduda. On mainitud, et kuigi sadamaalad on väga suure rõhuasetusega seoses mereääre avamisega, on paratamatult enamik sellest eraomandis, seega linnal ei ole võimalik kõige osas sekkuda. Seda arvestades on siiski rõhutatud vajadust luua sidusaid kergliiklusteid, et inimestel oleks sidusaid liikumisteede mööda võimalik mere äärde pääseda — see on vajalik selleks, et kaasa aidata ühtse rannapromenaadi loomisele.

3.3 Visioonid ning nende kitsaskohad

2016. aastal moodustas Tallinna linn koostöös Eesti Arhitektuurikeskuse ning Arhitektide Liiduga kolm erialaspetsialistidest koosnevat töörühma selleks, et nad saaksid hakata välja töötama erinevaid lahendusi, kuidas oleks võimalik Tallinna mereäärt tulevikus kujundada. Uurimisrühmade loomise ühe põhjusena toodi välja asjaolu, et Tallinna mereäärt pole suudetud siiani „nõukogudeaegse pärandi tõttu” avada ning soov muuta Tallinna mereäärest „uus kesklinn” peab lõpuks taas elustuma. (Ellermaa, 2016)

Järgneva aasta kevadeks valmisid mainitud uurimisrühmade visioonikavandid. Tallinna linna kodulehel on teemakohased failid „Tallinna Merevisiooni” viite all, kuid siinkohal on märkimist väärt asjaolu, et 2023. aastal valmis Tallinna linna eesvedamisel ka uus Merevisiooni kavand (Tallinna linn, 2023). Vaatamata samale nimetusele, on nende kahe visiooni sisu vägagi erinev. Esmase niinimetatud Merevisiooni raames esitasid arhitektid Tallinna linnale lisaks kahele graafilisele visioonikavandile dokumendi, mis on üles ehitatud otsese ettepanekuna seoses mereäärsete alade arenguga. 2016. aasta lõpus valminud visioonikavand annab selge ülevaate kõigest, mis on seotud Tallinna mereääre avamisega — selle mõju inimeste heaolule, era- ja avalike huvide tasakaalustamine, avaliku ruumi loomine/edendamine ning mereääre elustamine. Failist on leitav Tallinna mereääre manifest, kus on konkreetselt välja toodud kümme põhimõtet, mida tuleks mereäärt ning linnaruumi sidudes meeles pidada ning järgida. (Kiivet et al., 2016)

2017. aastal avalikustatud visioonikavand toetub samal aastal toimunud Linnafoorumi aruteludele ning analüüsidele. Kavand keskendub peamiselt tänavaruumi tiheduse

parandamisele, samuti on põgusalt arutletud mereäärsete alade omandiõiguse temaatikal, kuna suurem osa piirkonnast on eraomandis. (Vallner et al., 2017)

Dokument pealkirjaga „Tallinna mereäärse kesklinna visiooni heakskiitmise ja elluviimise otsuse ettepanek” on välja toodud nii mereäärse arengu eesmärgid kui ka põhimõtted, millest lähtuda ning millele toetudes arengukavadega edasi minna. Muuhulgas on rõhutatud seda, et rannajoon on „avalik, mitmekesine ja inimsõbralik” ning et sotsiaalse segregatsiooni vältimiseks tuleb rohkem vaeva näha selleks, et elanikkond oleks mitmekesisem. (Paaver, 2017)

Elo Kiivet, kes on ühe mainitud visioonikavanditest kaasautoriks, annab aga 2017. aasta sügisel ilmunud artiklis aru, et kuigi eeltöö seoses Tallinna mereääre kavandamise visioonidega oli vägagi põhjalik ning potentsiaalikas, on töö selle kallal takerdunud (Kiivet, 2017). Siiri Vallner, kes on samuti ühe visioonikavandi autorite seas, rõhutab 2017. aasta teises pooles antud intervjuus, et varasemalt mainitud omandiõiguste probleem on üks suurimaid takistusi Tallinna merele avamise teekonnal. Eesti taasiseseisvumisele järgneval ajal läks suurem osa mereäärsetest aladest eraomandisse ning seeläbi jäi „nõukogude aja kinnise mereääre õhustik” püsima. Tallinna mereääre avamist linnale on korduvalt võrreldud ka uue linnaosa loomisega. (Karro-Kalberg, 2017)

Arhitektuuriajakirja MAJA 2022. aasta kevade väljaanne, mille pealkirjaks on „Tallinna avamine merele”, keskendub küll mitmetahuliste teemakohastele näidetele, kuid eelkõige on fookuses Noblessneri kvartali uusarendused. Hannes Aava (2022) on nimetatud piirkonda kirjeldus muuhulgas järgnevalt: „[see on] vast ainus koht pealinnas, mida uusurbanistliku ideoloogia viljelejad eeotsas Jan Gehliga tunnustaksid”. Praegune Tallinna abilinnapea Pärtel-Peeter Pere (2022) on samuti kiitnud Noblessneri niinimetatud eraomandis oleva avaliku ruumi olemust ning inimsõbralikkust.

Kuigi positiivseid näiteid on mitmeid, toob Aava (2022) tähelepanu asjaolule, et „meil näib välja kujunevat tendents vältida mereäärsetel aladel [...] jõulisemat haljastust, mis tuultele avaldatud maastikel aitaks vähendada tugevate tuulte mõju”. Pere (2022) võtab oma kirjutises aga sammu tahapoole ning tuleb samuti tagasi juba mainitud mereääre avamise visioonikavandite juurde — kriitiliselt on lähenetud nii hoonestuse

prioriteetidele (parkimismajade arv jms) kui ka linnavalitsuse struktuurile (esitatud on küsimus „kui mitme täiskohaga töötaja ülesanne on viia ellu mereääre visiooni?“).

Kuigi Noblessneri kvartal on oma olemuselt osaliselt eraomandis olev avalik ruum, on sealsete eluruumide ning söögikohtade näol tegemist siiski piirkonnaga, mis on suunatud kõrgema sissetulekuga inimestele. Vajadust muuta mereäär kõigile kättesaadavaks on rõhutanud muuhulgas näiteks ka uuenduskuuri läbiva Hundipea asumi üks eestvedajatest Markus Hääl (2023). Tagamaks inimestele igapäevaselt kasutuses olevate avalike ruumide mitmekesisus ning sotsiaalne võrdsus, on vajalik tihe koostöö erinevate (era)ettevõtete, linnavalitsuse ning ka elanike vahel — ilma diskussioonita ei saa linnasid arendada.

4. ARUTELU, ANALÜÜS

Käesolev peatükk koosneb tulemuste analüüsist ning arutelust. Esimene alapeatükk keskendub üldistele Tallinna kui merelinna käsitlustete ning võrdleb Tallinna linna kavatsusi ning tegevusi seoses linnaruumi käsitlevate teooriate ja tõekspidamistega. Teine alapeatükk annab ülevaate Tallinna linna tegevustest kasutades rajasõltuvuse teooria lähenemisi, eelnevas peatükis välja toodud ajajoon võtmesündmustest on siinkohal lahti seletatud ning analüüsitud.

4.1 Merelinna käsitlused

4.1.1 Merelinna keeleline käsitlus

Tallinn on oma asukoha poolest ilmselgelt merelinn, kuid selleks, et teda tiitlit auga välja kanda, ei piisa vaid füüsilisest lähedusest merele. Analüüsides erinevaid arengukavasid ning nendega seotud õigusakte, on ilmselge, et Tallinna linnavalitsus tajub seda konflikti samuti. Alapeatükis 3.1, kus tõin välja ajajoone võtmesündmustest seoses merelinna arengutega, tekib hea võrdlus erinevate aastate vahel — Tallinna linn on küll käesoleva sajandi jooksul järjekindlalt kasutanud „merelinna” mõistet, kuid samas on selle kasutuse keeleline tonaalsus muutunud aja jooksul aina nõrgemaks.

2002. aastal vastu võetud Tallinna arengukavas (Tallinna arengukava 2003-2009 kinnitamine) on merelinnaks nimetatud „Tuleviku Tallinnat”. Tallinn on alati olnud mere ääres ning rannajoont juurde kuidagi tekitada ilmselt ei olnud toona plaanis, seega saab järeldada, et juba siis mõisteti Tallinna vajadust mereäärt ning linnaruumi rohkem siduda. Samas aga 2004. aastal võeti merelinna staatus juba omaks ning toodi eraldi välja vaid vajadus rannaala siduda linnaruumiga (Strateegia "Tallinn 2025" kinnitamine). Tallinna linna niinimetatud sisemist võitlust illustreerib ehk kõige paremini aga ühe tolleaegse abilinnapea Toivo Prommi väljaõeldu: „Kuigi meri on üks Tallinna visiitkaartidest, oleme täna olukorras, kus linna seob reaalselt merega vaid tema geograafiline paiknemine mere ääres,” (Delfi, 2005).

Varasemalt korduvalt mainitud merekomisjon saigi algselt koostatud „[...] tulenevalt vajadusest elustada Tallinna kui merelinna idee,” (Merekomisjoni moodustamine, 2005). Niivõrd negatiivse tonaalsuse kasutamise juures võiks vähikule jääda lausa mulje, et Tallinn hakkab päriselt kaevama oma teed mereni, kuna on alles vaja hakata

elustama merelinna ideed samas, kuigi veelkord, linn on alati asunud mere ääres — idee merelinnast peaks alati olnud elus, reaalsus on vaid puudulik olnud.

2007. aastal, kui saadi kinnitus, et Tallinn on koos Turu linnaga 2011. aastal Euroopa kultuuripealinn, sai merelinna kontseptsiooni arendamine jällegi uue hoo sisse, kuna Euroopa Parlamendile oli juba lubadus tehtud — kultuuripealinna programmi raames hakatakse panema rohkem rõhku linna ja mere vaheliste seoste ajaloole ning samuti asutakse neid kahte ka tänapäevases linnaruumis siduma. Nagu varasemalt mainitud, oli üheks programmi väljundiks ka kultuurikilomeeter, mis hakkas jooksma mööda mereäärt. (European Capital of Culture Selection Panel, 2007)

Peagi pärast kinnituse laekumist asus Tallinn looma ka uudset „Tallinna avamine merele” strateegiat, kus ühelt poolt küll nimetati end merelinnaks, kuid siiski tehti seda kahtlevad toonil — merelinna mainet on vaja vaja edendada hakata (Kontseptsiooni "Tallinna avamine merele" heaks kiitmine, 2007). Arvestades, et kontseptsioon tagasihoidliku sõnakasutuse taga võib siinkohal mängida rolli see, et see loodi seoses 2011. aasta kultuuripealinna programmi elluviimisega, ehk oli tahe alustada tagasihoidlikult. 2009. aastal, kui jõuti kultuuriaasta teema ametliku kinnitamiseni oli selge, et merelinna tiitel on Tallinnale siiski tähtis - pealkirjaks sai „Mereäärsed lood” (Maasalu, 2009). 2010. aastal, mil kinnitati strateegia "Tallinn 2030", julgeb linnavalitsus jällegi tunnistada, et nende pingutused on olnud edukad ning Tallinna mereääre avamine on linna muutnud kõigi jaoks meeldivamaks.

Edukale kultuuripealinna tiitli kandmise aastale järgnes peagi ka Euroopa Komisjoni poolt läbi viidud järeelhindamine, mille tulemusena leiti, et Tallinn interpreteeris kultuuripealinna programmi osas seatud eesmärged kui tõeline merelinn. Komisjon heidab Tallinnale küll ette, et algset visiooni ei suudetud tervikuna ellu viia, kuid merelinn võib selle tagasiside üle kohati ka õnnelik olla. (Euroopa Komisjon, 2013)

2016-2017, kui asuti looma uudseid mereääre visioone, ei nimetatud Tallinna enam niivõrd palju merelinnaks, kuna nähti, et mereäär peaks olema kui eraldi linnaosa, mitte vaid osa muust linnaruumist (Ellermaa, 2016). Sarnane muster kordus ka 2019/2020 aastatel linnavalitsuse poolt avaldatud Kesklinna linnaosa üldplaneeringutega seoses — nähakse vajadust mereäärt linnaga siduda ning seda elavdada, kui merelinnaks ei ole

seejuures Tallinna kutsutud (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020a; Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020b).

Seoses strateegia „Tallinn 2035” valmimisega aastal 2020, tekkis jälle juhus, kui linnavalitsuse poolt avalikustatud tegevuskavades on kasutatud merelinna mõistet — siinkohal on sisu poolest aga keskendunud vaid sõna esimesele poolele, nimelt nähakse vajadust parandada ringmajanduse süsteeme, et mereprügi ära hoida ning samuti tuleb veekeskonna seisukorda parandada (Tallinna linn, kuupäev puudub). Seoses Euroopa roheline pealinna tiitli kandmisega aastal 2023, ei jää Tallinna linna tegevustest silma ühtegi kohta, kus oleks mainitud ka merelinna temaatikat, kuid võttes arvesse teisele värvile keskendumist sellel aastal, on see selles kontekstis ka arusaadav.

4.1.2 Kui hästi tunneb Tallinn merelinnana oma elanikke?

Arutlemaks teemal, kuivõrd hästi tunneb Tallinna linn oma elanikke, tasub eelkõige vaadata, mida küsib linn regulaarselt toimuvates rahuloluküsitlustes. Käesoleva aasta märtsikuus sai meedias omajagu palju tähelepanu asjaolu, eelmisel aastal läbiviidud uuringutele tuginedes saab järeldada, et tallinlaste rahulolu mitmete mõõdikute osas on langenud kümne aasta madalaimale tasemele Tooming, 2025). Tulemused oli madalamad eelkõige ühistranspordi, teede taristu, liikluse (k.a parkimisvõimaluste) ning ka jäätmekorralduse vallas. Sedasorti rahuloluküsitlused on ainsad, kus mereäärsete piirkondade kohta inimeste arvamust regulaarselt uuritakse, kuid siinkohal on keskendutakse vaid rahuldust rannaalade seisukorraga. Märkimist väärt on asjaolu, et 2024. aastal läbi viidud uuringus oli rahulolu rannikualadega küll üks viimaste aastate suurimaid (84% vastanutest oli nende seisukorraga „väga rahul”). (Turu-uuringute AS, 2024; Tooming, 2025)

Kuigi mereäärsetesse piirkondadesse suhtumist regulaarselt muul kujul ei uurita, korraldatakse projektiuuringuid mereääre arendamise või mõne mereäärse linnaosa planeeringutega seoses. Siinkohal tasub taas rõhutada, et kuna mitmed mereäärased piirkonnad Tallinnas on eravaldues, ei ole linnal alati võimalik muudatusi kiiresti ellu viia. Seetõttu mõjutab see ka regulaarsete uuringute efektiivsust, mis omakorda vähendab tulemuste täpsust. Sellest tulenevalt ei pruugi linn olla täielikult kursis inimeste hoiakutega mereäärsete alade suhtes.

2019-2020. aastatel viidi läbi põhjalik ideekorje seoses Kesklinna linnaosa uue üldplaneeringuga, milles oli eraldi peatükk pühendatud merelisele identiteedile ning selle tugevdamisele. Kuigi ideekorje uurimisprojekti valimi esinduslikkus on kohati kaheldav², on siiski tänuväärne, et mereääre avamisele on niivõrd palju rõhku pandud. Tallinna linna esindavad ametik ning ametnikud ei karda tunnustada, et hetkel on linna side merega (vähemalt tunnetuslikult) vägagi nõrk ning et võimalusi merd ja linnaruumi omavahel paremini põimida on mitmeid. Samuti kipub mereäär mitmes kohas jääma liialt autokeskseks ning seetõttu ka mürarikaks. Negatiivsetele tunnetustele vaatamata on ideekorje tulemusena selge, et inimesed on kiindunud Linnahalli ning väärtustavad seda kui „väravat mereni”. (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020a)

Pärast 2019. aastal toimunud ideekorjet koostas linn konkreetse nimekirja soovitustest, mis puudutavad tegevusi ja võimalusi, mida inimesed mere äärest leida soovivad. Mitmed mainitud ideed olid kooskõlas Tallinna linna juba kavandatud projektidega, nagu näiteks trammitee laiendamine sadamasse. Samas leidub ka ettepanekuid, mille elluviimine ootab veel oma aega, näiteks Linnahalli ümbruse korrastamine. Lisaks merelinna teemapeatükist välja kujunenud soovitustele on siinkohal aktuaalsed ka inimeste seisukohad üldise linnakeskkonna paremaks muutmise osas. (Ibid.)

Varasemalt mainitud probleem, et mere äärde pole võimalik turvaliselt ning mugavalt liigelda, illustreerib lisaks asjaolu, et pooled ideekorjel osalenud inimestest tõid välja vajaduse parema kergliiklusteede võrgustiku järele — nii jalgsi kui ka jalgrattaga liiklemine võiks kesklinnas olla turvalisem, mugavam aga ka põnevam. Elanike arvates aitaks nendele näitajatele suuresti kaasa muuhulgas näiteks autode kiiruspiirangute alandamine ning ka suuremahulise transiitliikluse vähendamine kesklinna piires. Kuigi Tallinn on võrreldes paljude välismaiste pealinnadega üsnagi roheline, kuid siiski tunnevad elanikud puudust tihedast haljastusest ning kõikjal esinevast rohelusest ja elurikkusest. (Ibid.)

Võrreldes värskeima põhjaliku teemakohase uuringu (2019. aasta ideekorje) tulemusi enam kui kümme aastat tagasi läbi viidud uuringuprojektiga, on näha, et inimeste

²Nagu ka varasemalt mainitud — 17% vastanutest märkis end „ruumivaldkonna spetsialistikks” ning vanuseline jaotus on kaldus nooremate vanuserühmade poole (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020a).

suhetumine mereääre avamise vajalikkusesse pole muutunud. 2011. ja 2012. aastatel toimunud uuringust jäi lisaks mereääre avamise soovile kõlama ka kõrvutus nõukogudeaegse kinnisuse ning tänapäevase gentrifikatsiooni vahel (Paadam & Ojamäe, 2012). Nõukogudeaegse mereääre kinnituse temaatika on läbiv joon olnud ka mitmete ruumivaldkonna spetsialistide seas, kui probleemkohana tuuakse välja see, et taasiseseisvumise järel müüs linn suurema enamuse mereäärsetest aladest maha eraettevõtetele (Ellermaa, 2016). Gentrifikatsiooniohu punaseid lipukesi on välja toodud ka kriitikute (Aava, 2022) ning teiste mereäärsete arenduste juhtide poolt (Hääl, 2023).

Inimesed tahavad mere ääres lihtsalt oma vaba aega sisustada, ilma selleks raha ja närve kulutamata — nad ei oota sealt kindlaid teenuseid ega mugavusi, vaid lihtsalt mereäärt (Aadli, 2025). Avalik ruum peaks elanike arvates olema avalik ka ilma mingite lisakuludeta ning samuti näevad inimesed, et nende arvamus kui linnale kasulikku ressursi ei kasutata piisavalt ära. Osaluskuultuuri prioritseerides muutuks nii linna kui selle elanike kui ka linnavalitsusesisene koostöö sujuvamaks. (Paadam & Ojamäe, 2012)

Linna ning selle elanike seisukohtade erisusi aitab hästi illustreerida varasemalt mainitud Linnahalli näide. Tallinlased ise on hoonesse kiindunud ning eelistavad selle säilimist (parimal juhul renoveerimist), samas kui linnavalitsus on varasemalt jätnud mulje, et pooldatakse hoone lammutamist ning täielikku rekonstrueerimist (Paadam & Ojamäe, 2012; Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020a; Aadli, 2025). Uute visioonide alusel võiks sellest saada modernne elamu- ja ärikvartal ning tahetakse säilitada ka avaliku ruumi aspekt (Tallinna linn, 2023). Loomulikult pole inimesed positiivsete muutuste vastu, kuid siinkohal pole välistatud, et olukord meenutab nii mõnelegi elanikule Kalaranna temaatikat, kus linnaruum, mis oli kord inimestele meeldiv, läbib uuenduskuuri ning seeläbi muutub paljude jaoks ka inimkaugeks. Teadmine, et uhketes kortermajades elavad inimesed võivad oma aknast kõiki su tegevusi jälgida kohas, mis peaks mõjuma rahustavalt ja vabastavalt, ei pruugi paljudele meeldida.

4.1.3 Inimsõbralik mereäärne linnaruum

Analüüsima, kuivõrd inimsõbralik on Tallinna mereäärne linnaruum, võtan siinkohal aluseks Jan Gehli (2017) sõnastatud 12 kvaliteedikriteeriumit kõnnikeskkonnale. Kuigi

Gehli kriteeriumid on üldistatavad kõigile keskkondadele, kus inimesed liiklevad, on käesoleva analüüsipeatüki raames töö fookusest tulenevalt Tallinna mereäärsete alad.

Kaitse liikluse, õnnetuste, kuritegevuse ja vägivalla eest on üldjuhul Tallinna mereäärsetes kohtades olemas, kuid ebameeldivate tajuelamuste (ehk tuule, vihma/lume, pakase/leitsaku, saaste ega tolmu, müra, pimestamise) eest pole veel efektiivseid kaitsemeetmeid paljudes kohtades rakendatud. Võttes näiteks Reidi tee ning Piritani viiva promenaadi, on selge, et mereäärsel kergliiklusteel liiklevad või aega veetvad inimesed pole ühegi mainitud negatiivse tajuelamuse eest kaitstud. Kultuurigeograaf Helen Sooväli-Sepping on Reidi tee olusid kommenteerides öelnud järgmist: „Õigesti tehti see, et see projekt tehti ära. Lihtsustatult öeldes, valesti tehti kõik muu” (Oidermaa, 2023). Tugev meretuul on rannikul küll paratamatult suuremaks probleemiks kui sisemaal, kuid Reidi tee näitel on eelkõige eiratud tõsiasja, et promenaad asub otse mitmerealise sõidutee ääres. Autode ning ka suuremate sõidukite tekitatud lärmi ning saaste eest ei ole mere ääres aega veetvatel inimestel mingisugust kaitset. Kaitseefekti pakkuva haljastuse rajamise asemel paigutati kergliiklus- ja autotee vahele pingid ning mänguväljakud, kus samuti pole ebameeldivate tajukogemuste tõttu hea aega veeta. Rannaalade merele avatuse ning suure kasutuskoormuse tõttu on soovitatav promenaadidel rakendada tuule ning müra kaitseks meetmeid, kus on kasutusel tugevad ning suuremad konstruktsioonid ja materjalid (Tuul, 2009).

Lisaks tugevatele tuulehoogudele lisandub mereäärsetel aladel ka üleujutusohu, mis Tallinnas on suuremate tormide ning sadude ajal kõigile liiklejatele raskusi tekitab. Kui Maa- ja Ruumiamet (2025) prognoosib, et alles 10 aasta pärast mõningad kohad Reidi tee, Linnahalli ning Kalaranna ümbruses on suure üleujutuste ohu alal, siis Reidi tee on kõigi suuremate sadude korral juba selle taasavamisest 2019. aastal saati korduvalt üle ujutanud. Kuigi Reidi teel ei ole üleujutuste süüdlaseks vaid rasked ilmastikuolnud, vaid ka torustike süsteem, oleks siiski loogiline, kui suure koormuse all olev tee suudaks erinevatele looduslikele survevõimudele vastu pidada. (Randlaid, 2020; Postimees, 2024; Tallinna Strateegiakeskus, kuupäev puudub)

Tallinnas leidub küllaltki palju mereäärseid alasid, mis ei ole oma olemusest otseselt promenaadid. Põhjusel, et paljud sellised alad on eraomandis, ei ole Tallinna linnal alati võimalust kontrollida, kuivõrd inimsõbralik mereäärne avalik ruum on, kuid edasiste

vigade vältimiseks on ka teiste näidete vaatamine siiski asjakohane. Näiteks Noblessneri kvartalit on üldiselt nimetatud eeskujulikuks mereäärseks linnaruumiks (Aava, 2022), kuid siiski pole seal suudetud piisavalt arvestada mainitud tajuelamuste kaitsega — hoonete vahel on suured tuulekoridorid, haljastus on puudulik ning vihma ja leitsaku eest kaitset on vähe.

Gehli kriteeriumite juures on kõige põhjalikumalt seletatud mugavust — sinna alla kuulub kuus alakategooriat (samas kui kaitse ja naudingu kohta käivaid on kolm). Kõndimis-, seismis-, kohalviibimis-, vaatamis- ning istumisvõimalused on Tallinna mereäärsetes linnaruumides olemas, vähemalt mingil moel. Vaatamisvõimaluste tagamise kriteeriumi täitmist on rannaaladel üldiselt lihtsam korraldada, kuna ruumiplaneerijad ei pea eraldi välja mõtlema, mida inimestele näidata, et tajuelamust pakkuda — meri ise pakub piisavalt suurt vaatemängu ning silmailu.

Isegi kui paljud Tallinna mereäärsed alad on eraomandis, on avalikkusele istekohtade olemasolu siiski tagatud. Seda on tehtud küll suuresti majanduslikel põhjustel, sest istumisvõimaluste tõttu saavad rannaala lähedased toidukohad mereäärseid inimesi enda klientideks meelitada. Seetõttu on ka vajalik istumiskohtade arvesse võtmine osana tasuta kättesaadavast avalikust ruumist. Kui üldjuhul on ka eritingimuste rakendusega istumiskohad olemas, siis neid on enamasti vähe ning ilusa ilma korral mereääre nautimiseks kõigile siiski ruumi pole ning seismisest puhkamiseks tuleb siiski pöörduda eraettevõtete poole ning seeläbi raha kulutada.

Kui üldiselt on kaitse õnnetuste eest Tallinna mereäärses linnaruumis tagatud, siis sadamaaladega on lugu keerulisem. Funktsionaalsete eesmärkide tõttu esineb kaidel tihti palju järske sügavikke ning langusi, mis võivad endas ohtu kujutada. tekib siiski Inimestele peab olema arusaadav, kus on turvaline kõndida ning kus on see ebaturvaline, kuna märja pinnase tõttu võib libastuda ja/või vette kukkuda. Näiteid õnnetustest, kus mõni laps või isegi täiskasvanu kukub sadamakaitl vette ning upub, on liialtki palju — kuigi istumis-, vaatamis- ja kõndimisvõimaluste tagamine on linnaruumis äärmiselt vajalik, on siiski eelkõige vajalik arvestada keskkonna eripäradest tulenevate oludega ning neid meeles hoides seada turvalisus esimesele kohale.

Probleemkoht esineb aga eelkõige seoses rääkimis-, kuulamis-, mängimis- ja treenimisvõimalustega. Nimetuse järgi on need kriteeriumid samuti paljudes kohtades täidetud, kuid nende sisusse süvenedes on selge, et lahendused on üldiselt pinnapealsed ega pole täielikult läbimõeldud. Rääkimis- ja kuulamisvõimaluste kriteeriumi all on ette nähtud, et keskkonnas oleks madal müratase ning tänavamööblist moodustatud jutualad. Esimene neist tingimusest on Reidi tee näitel juba varasemalt käesoleva alapeatüki raames analüüsitud ning see on puudulik. Teise tingimuse täitmine on samuti Tallinnas vaid mõningates piirkondades siiski teostatud. Positiivne näide Tallinnas on aga omajagu populaarseks muutunud välijõusaalid, mis tagavad inimestele võimaluse tasuta vabas õhus trenni teha — mitmed neist on lisaks arvestanud ka osalise liikumispuudega inimestega, kes kasutavad ratastooli, kuid soovivad siiski trenni teha.

Inimliku mõõtkava³ kriteerium, mis asetseb naudingute kategooria all, on üks tähtsamaid komponente, mida tuleb igal sammul silmas pidada. Inimlikus mõõtkavas kujundatud hooned ja ruumid aitavad tagada, et piirkonna elanikud ning seda külastavad inimesed tunneksid end seal turvaliselt ja koduselt. Samuti aitab inimhõõtega arvestamine muuta rajooni ilmastiku osas vastupidavamaks, kuna hoonestuse mitmekihilisuse tõttu ei teki niivõrd tugevaid ilmastikunähtusi, eelkõige aitab see ära hoida tuulekoride tekkimist.

Eelnevalt mainitud kriteerium, mille sisu seisneb ebameeldivate tajuelamuste eest kaitsmises, on kooskõlas „võimalus nautida kliima positiivseid külgi” eeskirjaga, mis on leitav naudingute kategooria alt — vajalik on tagada kaitse tuule, leitsaku ja vihma eest, kuid samas tuleb anda ka inimestele võimalus nautida päikest, varju, soojust, jahedust ning ka jahutavalt tuult. Ehk siis — kõik peab olema võimaldatud, et kodanikel oleks võimalik valitud keskkonnas käituda nii, nagu nad ise soovivad. Eesti ilmastikuolusid arvesse võttes on arusaadav, et meie linnaruumides on suviste nähtustega lihtsam arvestada, kuid siiski on kliimamuutuste tõttu ka lõõmava päikese ning kuumalainetega keeruline arvestada. Linnaruumis on rohke hoonestuse ning asfaldi ebatavaliste kuumalainetega toimetulek eriti keerukas, kuna inimestel on vähem kohti, kus end looduslikes tingimustes maha jahutada. Jahutust aitab aga omakorda soodustada mere

³Inimliku mõõtkava (ingl k. *human scale*) tähendab, et objektid ning ehitised, millega inimesed igapäevaselt kokku puutuvad, ei ole nende endi kasvuga võrreldes üleelusuurused, vaid hoomatava suurusega (Burke, 2016).

ääres viibimine, kuna mereõhk ja tuul töötavad loodusliku jahutusseadmena (juhul, kui jahedas siseruumis pole võimalik olla).

Viimase lahtrina on Jan Gehli kvaliteedikriteeriumite tabelis kirjas positiivsete tajuelamuste võimaldamine, mille kohaselt on vaja tagada, et avalikus ruumis oleks kasutusel kvaliteetsed materjalid, hea kujundus, on võimalus nautida ilusat vaadet ning seda kõike taimede, puude ning vee seltsis. Nagu varasemalt mainitud, on mereäärsetes piirkondades ruumiplaneerijatel vähem ülesandeid seoses hea kujunduse ning ilusa vaate pakkumisega, kuid seejuures kujutab haljastuse küsimus endiselt märkimisväärset probleemi. Märkmisväärtus on aga, et kui Gehli kriteeriumites on eraldi välja toodud ka vee seltsis viibimise võimalus, siis mereäärsetes kohtades on see kriteerium taaskord täidetud — iseasi vaid, millises mahus ning kui kvaliteetselt.

4.2 Linnapoolsete tegevuste analüüs rajasõltuvuse teooria põhjal

Käesolevas analüüsipeatükis käsitletakse empiirilise uurimuse tulemusena koostatud võtmesündmuste ajajoont rajasõltuvuse teooria raames. Keskseks küsimuseks on, mida on Tallinna linn õigesti teinud ning mida oleks saanud paremini teha seoses merelinna kontseptsiooni elustamisega?

Taasiseseisvumisele järgnev periood oli Tallinn linna ning mereääre sidumise osas pigem aeglane periood — tulenevalt vajadusest majanduslikku kasu suurendada, otsustas Tallinna linn paljud rannikualad maha müüa ning selle tõttu jäi nõukogude ajast saati kinni olnud mereäär ka edaspidi inimestele kättesaamatuks (Karro-Kalberg 2017; Pae, 2022). 2000ndate alguses hakkas teema taaskord vaikselt pinnale tõusma, kui vastu võeti mitmed Tallinna arengukavad ja -strateegiad, mille eesmärkidena oli nimetatud ka merelinna maine taastamine ning mereääre ja linnaruumi sidusamaks muutmist (Tallinna arengukava 2003-2009 kinnitamine, 2022; Strateegia "Tallinn 2025" kinnitamine, 2004; Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringu kehtestamine, 2004).

4.2.1 Merekomisjon

2005. aasta 14. septembril võeti vastu õigusakt, mille alusel kinnitati Tallinna linna ajutise merekomisjoni moodustamine. Tutvudes korraldust tutvustavate põhimõtetega, jääb mulje, et tegemist oli vägagi vajaliku otsusega, mis võiks suuresti kaasa aidata

merelinna identiteedi tugevdamisele ning mereääre ja linnaruumi ühendamisele. Süvenedes aga komisjoni erinevatesse koosseisu kuulunud liikmete nimekirjaga on näha, et suures enamuses on esindatud vaid sadamate või merendusega seotud inimesed, kuigi arvestades komisjoni eesmärke oleks sinna võinud kuuluda ka ruumivaldkonna spetsialiste ning linnaruumi kujundajaid. Esimesse koosseisu kuulusid lisaks kahele tollasele Tallinna abilinnapeale veel järgnevate ettevõtete esindajad: AS Tallinna Sadam, MTÜ Eesti Sadamate Liit, MTÜ Eesti Spordiseltsi Kalev Jahtklubi, AS IEG⁴ ning MTÜ Eesti Jahtklubide Liit. (Merekomisjoni moodustamine, 2005)

Järgnesid läbi aastate mitmed koosseisu muutmised. Kui esialgsesse merekomisjoni koosseisu kuulus vaid kaks Tallinna linna esindaja, siis järgnevates näiteks koosseisus, mis kinnitati 2005. aasta detsembris, oli juba kuus Tallinna linna esindajat (Merekomisjoni koosseisu muutmine, 2005). 2022. aastal otsustati ajutise komisjoni tegevus lõpetada “eesmärkide ja ülesannete täitmise tõttu” (Tallinna Linnavalitsuse ajutiste komisjonide tegevuse lõpetamine, 2022).

Kuigi merekomisjoni tegevus toimus kokku 17 aastat, jääb ebaselgeks, mis nende tegevuste tegelik sisu oli — seda asjaolu illustreerib ka asjaolu, et kuigi esialgne merekomisjon loodi 2005. aastal, siis 2007. aastal nähti vajadust uue ajutise komisjoni loomiseks selleks, et „Tallinna avamine merele” kontseptsiooni efektiivsemalt edasi arendada (Kontseptsiooni "Tallinna avamine merele" heaks kiitmine, 2007).

Mõningaid tegevusi või kavatsusi on Tallinna merekomisjoni tegevusaastatest siiski ette näidata. 2007. aastal kuulutati välja, et komisjonis koostatakse uus töörühm, kes tegutseb selle nimel, et Tallinnal oleks nii Aegna kui ka Naissaarega püsiühendus (Postimees, 2007). Paraku tuleb tõdeda, et püsiühendust pole kummagi saarega siiamaani õnnestunud luua — mõlemale saarele on võimalik sõita vaid suvisel hooajal (Aegnale maist novembrini, Naissaarele maist septembrini) (Tallinna linn, 2024c; Naissaar, 2024).

2008. aastal käis Tallinna linna merekomisjon välja idee, et Linnahalli ning Patarei vangla vahelisele alale võiks kerkida Tallinna Linnasadam, kus oleks lisaks muudele

⁴AS IEG tegevusalaks on E-äriregistri (kuupäev puudub) andmebaasi alusel „Äri- ja muu juhtimisalane nõustamine”.

teenustele olemas ka meretakso (Raun, 2008). Aastal 2025 on aga selge, et linnasadam jäi siiski vaid unistuseks ning nüüdseks on Kalaranna kvartal täielikult välja ehitatud uue elamu- ja majanduspinnana.

Pole välistatud, et Tallinna Linnavalitsuse all moodustatud merekomisjon ning nende tegevused on tavainimestele jäänud kaugeks ka teisel põhjusel — samanimeline komisjon on eksisteerinud ka Vabariigi Valitsuse tasandil, kusjuures alustas ka see komisjon tegevust 2005. aastal ning nende tegevus lõpetati aastal 2011. Ministeeriumidevahelise „merekomisjoni” tegevusvaldkond on aga hoopis teise rõhuasetusega võrreldes Tallinna linna omaga — nende eesmärgiks oli tagada erinevate merendusega seotud teemade koordineerimine riiklikul tasandil. (Riigisekretäri teadaanne, 2011; Terviseamet, 2011; Riigikogu, 2012)

Isegi juhul, mil Tallinna linn on näinud vaeva, et linna ning mere sidususe parandamiseks luua kindlad töörühmad ja komisjonid, on töö tulemuslikkus olnud puudulik. Merekomisjoni tegevusel ja otsustel oleks võinud olla suurem mõju, kui komisjoni liikmeteks oleksid olnud lisaks merenduseksperptidele ka spetsialistid, kelle eesmärk on kujundada inimsõbralikku linnaruumi, mis arvestab samal ajal loodusliku keskkonna eripäradega.

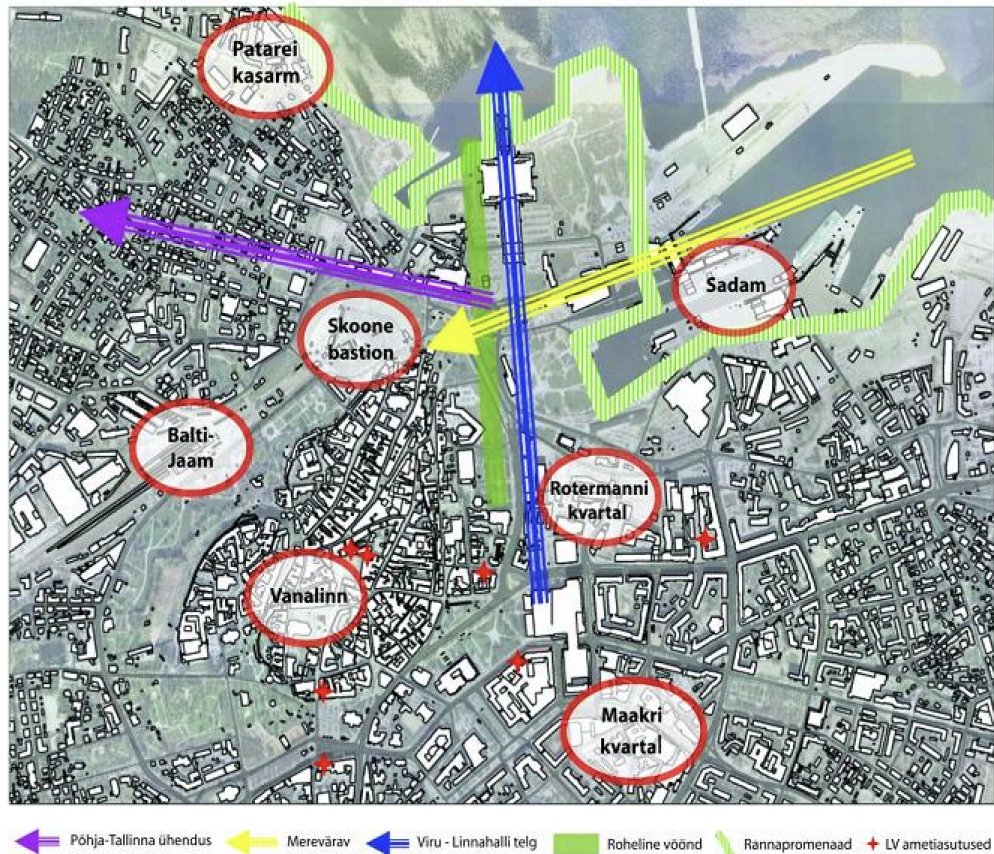
4.2.2 Kontseptsioon „Tallinna avamine merele”

Eelmises alapeatükis põgusalt mainitud kontseptsioon "Tallinna avamine merele", mis võeti vastu 2007. aastal, vahetult pärast kinnituse, et Tallinn saab 2011. kanda Euroopa kultuuripealinna tiitlit kanda, saamist. Kontseptsiooni otsene seos kultuuripealinna aasta eesmärkidega on otseselt ära välja toodud ka dokumendi sissejuhatavas lõigus: „selle osaline või täielik realiseerimine on oluline Tallinna kui Euroopa Kultuuripealinna 2011 kontekstis.” (Kontseptsiooni "Tallinna avamine merele" heaks kiitmine, 2007)

Uudse kontseptsiooni loomise eesmärgiks oli merelinnaga maine arendamine ja edendamine, Linnahallile tähelepanu pööramine ja kesklinna arenguplaanide peamiste seisukohtade sõnastamine. Kui mitmed Tallinna linna poolt vastu võetud arengudokumendid, kus on mainitud ka merelise läheduse rõhutamist ning merelinnaga maine taastamist, on tänaseks päevaks kehtetuks tunnistatud, on märkimisväärne, et käesolev otsus on siia maani kehtiv ning, et selle täitmise nimel peaks teoorias töö veel

jätkuma, eriti arvestades asjaolu, et selle esialgne „tähtaeg” seoses kultuuripealinna aastaga on nüüdseks ammu möödunud. (Ibid.)

Kontseptsioonis on käsitletud mitmeid mereäärseid objekte, mis pidi hakkama ümbritsema tulevikus loodavat kultuurikilomeetrit, kuid pearõhk oli pandud Linnahallile kui olulisele mereväravale. Joonisel 1 on näha tegevuste kavatsuse territoriaalne ulatus — fookus on selgelt vaid Kesklinna linnaosal. (Ibid.)



Joonis 1. Kontseptsiooni „Tallinna avamine merele” territoriaalne ulatus
(Kontseptsiooni "Tallinna avamine merele" heaks kiitmine, 2007)

4.2.3 Mereline kultuuripealinn

2007. aastal sai Tallinna linn kinnituse, et saab 2011. aastal kanda koos Soomes asuva Turu linnaga Euroopa kultuuripealinna tiitlit. Lisaks kultuurilistele eesmärkidele ja tegevustele otsustas linnavalitsus kandideerides rõhku panna ka oma mereäärsele asukohale ning SA Tallinn 2011, mis loodi kultuuripealinna korraldamiseks, otsustas 2010. aastal valida kultuuriaasta peamiseks põhimõtteks Tallinna merele avamise (Strateegia "Tallinn 2030" kinnitamine). Kandidatuuriavalduses toodi välja mitmeid

eesmärke ning üks neist sai olema „rõhutada mereäärset minevikku, avades näiteks mereäärseid alasid”. (European Capital of Culture Selection Panel, 2007)

Kandidatuuri esitades tuli linna poolt välja käia mõned kindlad projektid, mis on kultuuripealinna raames plaanis ellu viia. Üheks neist neljast nimetatud projektist oli kultuurikilomeeter, mis avati 2011. aastal ning suleti 2014. aastal (Kossar, 2014). Kultuurikilomeetri sisu kirjeldab küll ka nimest tulenevat kultuuri osa, kuid tegelik mõte keskendub hoopis merele avamise aspektile, kirjeldatud on seda järgnevalt: „Kultuurikilomeeter: mereäärne vanglast lauluväljakuni viiv teekond avatakse inimestele selleks, et seal saaks toimuda mitmeid näitusi, esinemisi ja avalikke üritusi eesmärgiga rõhutada Tallinna multikultuurilisust ja merele ning tulevikule avatust. Merefestivali eesmärgiks on rõhutada Tallinna suhestumist merega, [...]”. Tutvustuses mainitud merefestivali (ingl k *the festival for the sea*) kontseptsioon on siinkohal niivõrd suure ettevõtmisena mainitud esma- ning ainukordselt. (European Capital of Culture Selection Panel, 2007)

2009. aastal otsustati ametlikult ära, et kultuuripealinna programmi teema pealkirjaks ning kandvaks teemaks saab „Mereäärsed lood” (Maasalu, 2009). Terve 2011. aasta suve vältel toimuski kultuurikilomeetril ning seda ümbritsevad piirkond mitmeid sündmusi ning mereäärne teekond kogus niivõrd palju populaarsust, et seda hoiti avatuna kuni 2014. aastani, mil asuti seal välja ehitama Kalaranna tänavat koos autoteega (ERR, 2011; Tohver, 2014). Kohalikud elanikud jõudsid Kalaranna piirkonda aga niivõrd kiinduda, et tänava rajamine ning mere äärde tõusva hoonestuse vastu oli sadu inimesi (Petitsioon.ee, 2015), kuid kuna kvartal on taasiseseisvumisest saati olnud eraomandis, ei olnud ka protsessi liialt palju võimalik linna poolt mõjutada. Siiski jõuti kompromissile, et Kalaranna kvartali mereäär jääb eraomandis olevaks avalikuks ruumiks, kuhu pääsevad kõik, mitte vaid kvartali tulevased elanikud (Pikner, 2022).

Euroopa Komisjonis toimus kultuuripealinna järelhindamise ajal 2013. aastal toodi välja, et „projekt andis linna majanduslikku ja linnaarengusse olulise panuse, kuigi ei suudetud ellu viia algset visiooni kogu selle tervikkuses”. Samuti mainiti ära, et kuigi algselt kirja pandud eesmärgid said üldiselt täidetud, siis „need tõlgendati teisiti, sidudes need linna avamisega merele” (Euroopa Komisjon, 2013). Tõsiasi, et järelhindamise komisjon tunnustas Tallinna jõupingutusi merelise kultuuri edendamisel, isegi kui see

tõi kaasa mõningate teiste eesmärkide tahaplaanile jäämise, kujutab endast väärtuslikku ja edasiviivat tagasisidet merelinna maine arengu seisukohalt. Vaadates tagasi eelmise alapeatüki konteksti, mille eesmärgiks oli luua kultuuripealinna tiitli kandmise aastaks tugevamad sidemed mereäärega, saab samuti

4.2.4 Uued visioonid

2016-2017 aastatel valminud uudsete Tallinna mereääre visioonikavandite näol on tegemist selgete juhiste ning soovitustega, kuidas saaks linna ning rannaalasid paremini omavahel siduda. Kolm arhitektidest koosnevat töörühma mõtlesid välja mitmetahulised lahendused, mis aitaksid Tallinna mereäärest luua „uue kesklinna” ja seeläbi ka väljuda nõukogudeaegsest stiilist ning mõtestatusest — lähteseisukohaks oli, et mereäär tuleb teha kõigile kättesaadavaks. (Ellermaa, 2016)

Sisu poolest on visioonikavandite ning konkreetsete ettepanekute realistlik ning hoomatav. Ruumivaldkonna spetsialistid on selgelt kirja pannud ning atraktiivselt visualiseerinud mitmeid viise, kuidas Tallinna mereäärt ning linnaruumi enam siduda viisil, et see oleks kasulik nii inimestele, linnavalitsusele kui ka ettevõtetele. Arenguvõimalusi tehes on arhitektid lahendusi toonud välja mitmetel tasanditel — kajastatud on nii suure plaani visioonid kui ka mikrotasandi muudatused, mida täiendavad veelgi soovitused seoses erinevate nõuete ning organisatsioonidevahelise koostöö osas. (Kiivet et al., 2016; Kiivet et al., 2016; Paaver, 2017)

Peagi, kui visioonikavandid valmisid ning spetsialistide poolt sai suur töö tehtud, takerdus aga linnapoolne edasiste sammude tegemine (Kiivet, 2017) ning pealtnäha pole see siia maani taastunud — pärast hiiglaslikku tööde mahtu ning ressursikulu jäid uhked visioonid uute tegevuste varju. Siinkohal võib küll süüdlaseks pidada paratamatut asjaolu, et enamus mereäärt on eravalduses, kuid see siiski ei põhjenda, miks ei mindud visioonikavanditega edasi, nagu oli plaanis.

Tulenevalt 2019. aastal toimunud ideekorje tulemustest, valmis 2020. aastal ka Kesklinna linnaosa uue üldplaneeringu peamiste seisukohtade ning põhimõtete aruanne. Põhjusel, et uus üldplaneering pole veel valmis ega avalik, et saa veel hinnata, kuivõrd paljudele seisukohtadele ning meetmetele on ka viis aastat hiljem kindlaks jäänud. Vastupidiselt ideekorje tulemustele, on lähteseisukohtade dokument napisõnalisem

— korduvalt on mainitud vajadust mereäärt avada ja elavdada, kuid samas on siiski rõhutatud ka omandite konflikti. Siiski tuuakse välja vajadust luua sidusad kergliiklusteed, mis viivad muuseas ka mereääreni. Konkreetseid lubadusi pole mainitud lähtepunktide hulgas nimetatud. (Tallinna Linnaplaneerimise Amet, 2020b)

4.2.5 Miks roheline, mitte sinine Tallinn?

2020. aastal võttis Tallinna Linnavolikogu vastu arengustrateegia nimega „Tallinn 2035”. Strateegia on vägagi laiahaardeline ning tegevused hõlmavad kõiki linnaorganisatsioone, kuid välja on toodud 6 peamist strateegilist sihti, nende seas näiteks: sõbralik linnaruum, roheline pööre ja kodu, mis algab tänavast. Kuigi tegemist on põhjaliku arengukavaga, on märkimist väärt, et merega seostuvaid teemasid on selle raames kajastatud põgusalt. Merelinna identiteet on näiteks seoses ringmajanduse alaeesmärgiga, kui on välja toodud vajadus pöörata suuremat tähelepanu mereprügile. Samuti on strateegia kodulehel ühe korra mainitud mõiste sinialad, kuid sedagi vaid seoses veekeskkonna seisukorraga. Asjaolu, et üks Tallinna linna suurimaid aktiivseid (elu)keskkonda käsitlevaid arengustrateegiaid ei kajasta merelinna identiteedi tugevdamise kavatsusi ega mereääre avamise temaatikat, mõjub arvestades varasemaid arenguid siinkohal tagasisammuna. (Tallinna linn, kuupäev puudub)

2023. aastal, mil Tallinn kandis auga Euroopa roheline pealinna tiitlit, oli tegevuste fookuseks nimest tulenevalt küll rohealadel, kuid nende kõrval jätkus ka ruumi mõningate mereäärt puudutavate teemade jaoks. Projekt nimega „Rohejalg“ oli nimelt viisiks, kuidas Tallinna linnal tekkis võimalus hakata koostöös linnaelanikega katsetama nii mitmeid uudseid püsima loodud kui ka ajutisi lahendusi mitmetes kohtades üle terve Tallinna. Siinkohal mõned näited ruumilistest sekkumistest, mis leidsid rohepealinna aasta projekti raames aset: Raekoja platsile suvehooajaks ajutise pargi loomine, linnakanade pidamine Põhjala tehases, putukaseinte loomine, nutimesilate püstitamise Kristiine linnaosas ning mitmed puude istutamise ning toidusalude rajamise aktsioonid üle linna. Arvestades käesoleva kirjutise fookusega, on siinkohal aga kõige märkimisväärsem ruumiliste sekkumiste komplekt, mis leidis aset Linnahalli ning Kruiisidama vahelisel alal. Piirkondlike ruumiliste sekkumiste eesmärgina on välja toodud, et „[see] avab mereääre linlastele muutes hetkel kaootilise ja ebasidusa ruumi terviklikumaks”. Koostöös kohaliku kogukonnaga loodi mainitud alale aastaringselt toimiv avalik saun, lisati piirkonda istumis- ning ajaveetmisvõimalusi ning paigutati ka

haljastuskaste. (Tallinn Euroopa roheline pealinn 2023, kuupäev puudub; (Delfi Roheportaal, 2023)

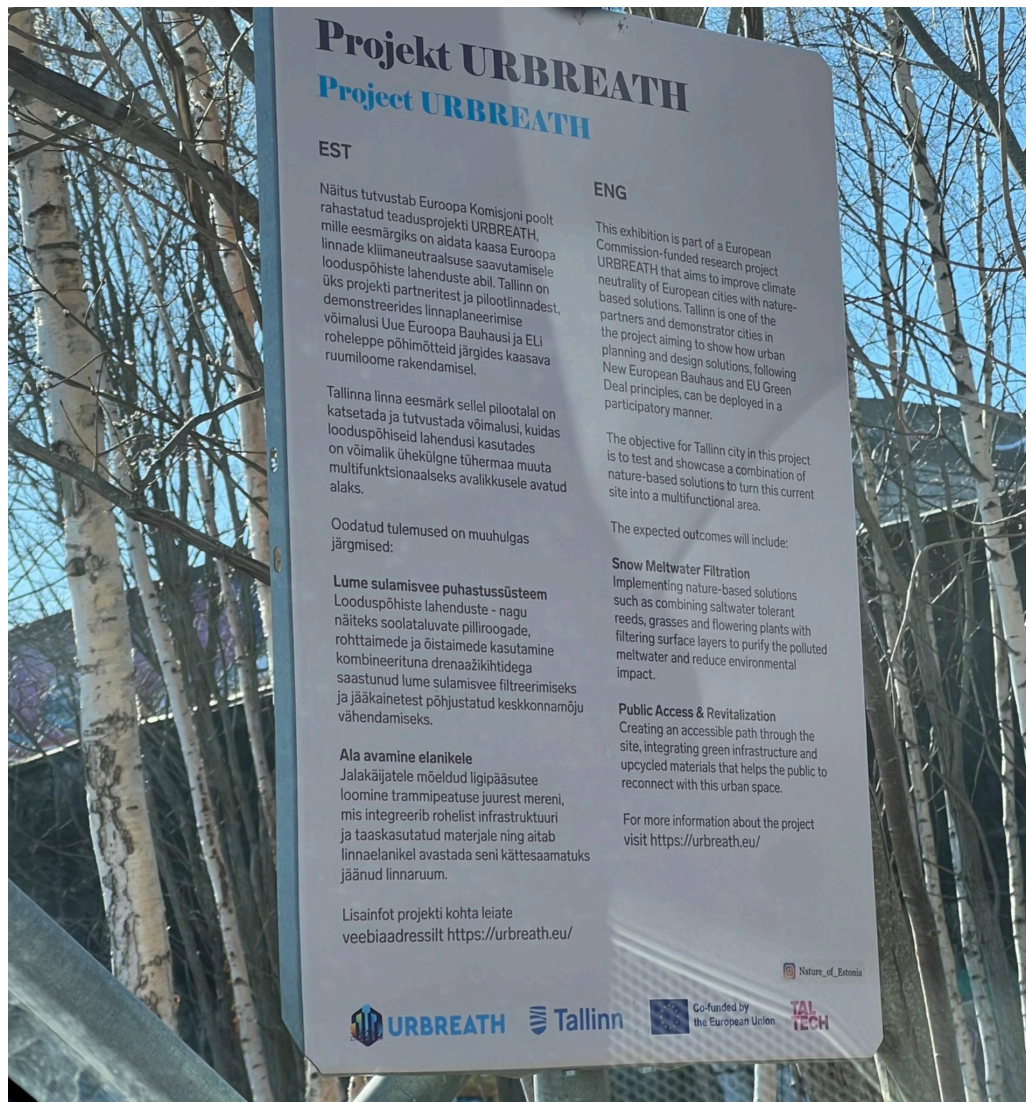
2023. aastal avalikustatud uudne Merevisioon toob tallinlaste tähelepanu küll tagasi mere äärde, kuid seda suuresti negatiivsetel põhjustel — Tallinna linna uue visiooni alusel tuleks Linnahall täielikult lammutada ning sinna asemele ehitada moderne hoonekompleks. Linnavalitsuse idee visiooni taga on küll üllas, tolleaegne linnapea Mihhail Kõlvart ütleb, et „merejoon peaks olema linnale avatud ja aktiivses dialoogis linnaga”, kui sellele vaatamata ei ole Muinsuskaitse esindajad (Müller, 2023) ega ka paljud tallinlased uudse visiooniga rahul. Kui uudse merevisiooni eesmärgiks oli „avada diskussiooni” (nagu on kirjas Tallinna linna kodulehel) seoses Tallinna mereäärsete piirkondade, siis see eesmärk sai igatahes täidetud, kuna Linnahalli temaatika on siiamaani aktuaalne (ERR, 2025). (Tallinna linn, 2023)

Eelmisel aastal sai Tallinna hoo sisse ka rahvusvaheline projekt URBREATH., millega on liitunud ka Tallinna linn, näitab suurt potentsiaali seoses Linnahalli ning sadama vahelise tühermaa arendamisega. Projekti algusest saati pole see küll laialdast kõlapinda saanud, kuid uudishimulikud uudistajad, kes on mainitud tühermaa piirkonnas (kus asub ka varasemalt roheline pealinna aktsiooni raames ehitatud avalik saun), ringi liikunud, on ehk märganud ka infoplakatit (vt Pilt 1), kust on leitav projekti tutvustus. Tallinna linna kodulehel asuv projekti teemaleht kajastab võrreldes füüsilise plakatiga teistsugust infot — jääb ebaselgeks, miks informatsioon erinevate andmeallikate vahel ei kattu. (Tallinna linn, 2025)

Projekti üheks eesmärgiks on muuta Linnahalli lähedal asuv rannaala inimestele kättesaadavamaks ning selle korrastamiseks kasutatakse erinevaid rohelahendusi. Samuti on projekt loodud täiendama 2023. aastal rohepealinna „Rohejälje” projekti raames loodud ruumilisi sekkumisi. Demoalaks nimetatud projekti mõjuala hõlmab lisaks mereäärsele tühermaale ka linnale kuuluvat parklat, kus hoiustatakse talvisel ajal lumekoristuse järel kogunenud lund (Liiva, 2021) — ka seda on projekti raames käsitlesse võtta ning kasutades looduspõhiseid lahendusi ära filtreerida. (Pilt 1)

Teemakäsitus on käesoleva kirjutise kontekstis eelkõige tähelepanu väärt aga põhjusel, et üheks URBREATH projekti eesmärgiks on ka ala elanikele avamine. Selleks, et

inimestel oleks võimalik uue trammiga sõites mere äärde saada, rajatakse uus jalgrada, mis avab „seni kättesaamatuks jäänud linnaruumi” linna elanikele. (Ibid.)



Pilt 1. URBREATH projekti infoplakat Linnahalli kõrval mere ääres, umbkaudsed koordinaadid 59.447407, 24.754946. (Autori foto, 19. märts 2025)

5 JÄRELDUSED

5.1 Ootused

Käesoleva magistritöö raames on ootuste all mõeldud eesmäärke ning eeldusi, mis Tallinna linn on iseendale seadnud seoses merelinna temaatikaga — milliseid lubadusi on tehtud seoses merelinna idee elustamise ning püsima jäämisega ja milline on keelekasutus seoses merelinna käsitlustega.

Kuigi Tallinna linna käsitluses seoses merelinna idee/visiooni aktiveerimisega on läbi aastate olnud ebastabiilsed ning rakendunud peamiselt mõne spetsiifilise kampaania/programmi raames, on siiski näha, et Tallinn hoolib oma merest ning soovib sidet mereäärega tugevdada. Suurimaks takistuseks sel teekonnal on saanud vead, mis tehti, kui Eesti oli värskelt taasiseseisvunud, nimelt müüdi siis suurem osa mereäärseid valdusi maha selleks, et ajutist majanduslikku kasumit teenida. Tehtud tegusid enam tagasi niivõrd kergesti võtta ei saa, kuna piirkonna väärtus on aja jooksul massiivselt kasvanud ning tagasi osta neid alasid on praeguseks peaaegu, et võimatu.

Tagamaks mingisugunegi kontroll ning sõnaõigus mereäärsete eravalduste osas, on linnavalitsusel võimalik rakendada erinevaid meetmeid, kuid ajalugu on näidanud, et raha jääb siiski peale. Tallinnal on aga olemas ka miski, mis on hindamatu väärtusega — kohalikud inimesed, kes samuti hoolivad mereääre heaolust ning selle avatusest. Lisaks sellele, et linn seab iseendale ootusi, tekivad need läbi erinevate tegevuste ja arengukavade ka selle elanikes. See on aga paraku vältimatu, ning selle üle pole kahjuks või õnneks kontrolli omada.

Lisaks merelinna käsitluste ebastabiilsusele, on ajas palju kõikunud ka Tallinna linna tonaalsus seoses merelinna temaatika kajastamisega. 2000ndate aastate alguses nimetati merelinnaks tuleviku Tallinnat, samas kui mõnda aega hiljem võetakse tiitel jälle uhkelt enda kanda. Enesele kindlaks jääv ning stabiilne sõnakasutus aitaks Tallinnal end kui merelinna küll imselt paremini tõestada, kuid võttes arvesse tavaelanike, ruumivaldkonna spetsialistide ning ka turistide seisukohti ja sõnavõtte seoses merelinna käsitlusega, on näha, et Tallinn peab enda ootusi iseenda suhtes ohjeldama ning merelinna tiitli täisväärtuslikuks välja teenimiseks veel palju vaeva nägema.

5.2 Võimalused

Analüüsid Tallinna linna tegevusi, on selge, et kuigi on tahe merelinna identiteeti tugevdada, ei ole see olnud piisavalt edukas. Linn on justkui astunud kõik õiged sammud teel, mis peaks lõppema ideaalse mereäärse linnaruumi visuaali ning tunnetusega — on palgatud mitmeid arhitekte, sotsiolooge ning geolooge, kes saaksid aidata luua ideaalseid süsteeme, mis Tallinna toimiksid — kuid siiski pole me tänasel päeval veel jõudnud tõeliselt inimsõbraliku mereäärse Tallinnani. Eeltöö on tiptasemel ning hästi organiseeritud, kuid mingisugune lüliti jääb lõpuks ikka vajutamata.

Nii Kesklinna kui ka Põhja-Tallinna linnaosade uued üldplaneeringud on hetkel koostamise faasis. On lootust, et neid arendades võetakse taaskord ette varasemad sihid seoses mereäärse ning linnaruumi sidumisega samal ajal, kui kaasatakse ka piisavalt erialaspetsialiste, kes on südamega asja juures ning aitavad tagada, et eesmärgid saavad ka täidetud. Ressursikulu kokkuhoiu mõttes peaks Linnavalitsus samuti üle käima varasemalt tellitud tööde sisu — usun, et paljud aspektid, milleni jõuti 2016/2017 aastatel koostatud mereäärse visiooni kavandites, oleksid rakendatavad ka tänapäeval.

Samuti on osaliselt kasutamata resursiks regulaarselt toimuvad elanikkonna rahulolu-uuringud. Nii kesk- kui ka ühiskonnauurijad on ühel nõul, et inimestele saab keskkonna meeldivaks teha vaid juhul, kui oskad seda teha. Gehl (2017: 209), kellele käesolevas töös korduvalt viidatud, on rõhutanud järgnevat: „Olemasolevatel linnaaladel võiks alustada tegeliku linnaelu uurimisest ja koostada kogutud andmete põhjal linnaelu edendamise kavad.”

Kas Tallinna linnal on vaja järjekordset pürgimist Euroopa Liidu tunnustuse suunas või suudab linn ise end piisavalt motiveerida, et paremuse suunas liikuda — selles on küsimus.

KOKKUVÕTE

Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli analüüsida Tallinna linna tegevusi seoses merelinna maine kujundamise ja tugevdamisega. Selle saavutamiseks uurisin rakendatud meetmeid, keelelist kasutust ning ka üldist suhestumist. Eesmärgiks oli ka edasiste arenguvõimaluste kaardistamine. Võttes arvesse asjaolu, et töö meetodiks oli avalike andmeallikate analüüs, usun, et eesmärk sai täidetud ning ülevaade praegusest olukorrast on terviklik.

Uurimisküsimused olid järgmised:

1. Kuidas kajastub Tallinna kui merelinna identiteet linna poolt organiseeritud tegevustes, uuringutes ning arengukavades?
2. Milliseid samme on Tallinna linn seni astunud, et tugevdada oma kuvandit merelinna ning kuidas visiooni veelgi paremini ellu viia?

Tallinna linn näeb küll vaeva merelinna identiteedi tugevdamise suunas ning võimaluse korral kajastab merele avatuse teemat mitmetes laiahaardelistes arengukavades ja visioonikavandites, kuid siia maani pole mereäärt tervikuna inimestele avada. Arengukavadest jääb silma ebaühtlane keelekasutus seoses merelinna identiteediga ning võimalusi mereääre ja linnaruumi on mitmeid.

Selleks, et Tallinna linn saaks oma kuvandit merelinnana veelgi tugevdada, tasub eelkõige uuesti läbi analüüsida juba varasemalt koostatud visioonikavandid, ettepanekud ning spetsialistide soovitusel.

Teemat oleks tulevikus võimaluse korral vaja käsitleda veel ka laiemas kontekstis, kuhu oleks näiteks kaasatud ka materjalid, mis pole avalikus käsitluses — see aitaks anda sügavama sissevaate Tallinna linna töösse ning kavatsustesse.

KASUTATUD KIRJANDUS

Aadli, K. (2025, 25. aprill). Mereta merelinn Tallinn. *Sirp*. Loetud aadressil <https://www.sirp.ee/mereta-merelinn-tallinn/>

Aava, H. (2022). Gentrifikatsioonituultes Noblessneri kvartal. *MAJA*. Loetud aadressil <https://ajakirimaja.ee/gentrifikatsioonituultes-noblessneri-kvartal/>

Burke, S. (2016, 11. jaanuar). *Placemaking and the Human Scale City*. Loetud aadressil <https://www.pps.org/article/placemaking-and-the-human-scale-city>

Delfi. (2005, 13. september). *Tallinn tahab merelinnaks saada*. Loetud aadressil <https://www.delfi.ee/artikkel/11174100/tallinn-tahab-merelinnaks-saada>

Eesti Entsüklopeedia. (2011). Tallinn. Loetud aadressil <http://entsyklopeedia.ee/artikkel/tallinn3> 3. mai 2025

Ellermaa, E. (2016, 18. detsember). Tallinna avamist merele uurib kolm arhitektide töögruppi. *ERR*. Loetud aadressil <https://kultuur.err.ee/315098/tallinna-avamist-merele-uurib-kolm-arhitektide-toogruppi>

ERR. (2011, 5. juuni). Kultuuripealinn Tallinn kolis oma kavaga mere äärde. *ERR*. Loetud aadressil <https://www.err.ee/378846/kultuuripealinn-tallinn-kolis-oma-kavaga-mere-aarde>

ERR. (2025, 21. veebruar). Arhitekt: linnahall on üks nõukogudeaegne ehitis, mis tuleks säilitada. *ERR*. Loetud aadressil <https://kultuur.err.ee/1609612295/arhitekt-linnahall-on-uks-noukogudeaegne-ehitis-mis-tuleks-sailitada>

Euroopa Komisjon. (2013, 23. jaanuar). *Kultuurisündmuse „Euroopa kultuuripealinnad 2011” järelhindamine (Tallinn ja Turu)*. Loetud aadressil <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0013>

European Capital of Culture Selection Panel. (2007, 4. juuni). Report of the Selection Meeting for the European Capitals of Culture 2011. Loetud aadressil https://culture.ec.europa.eu/sites/default/files/files/ecoc-2011-panel-estonia-finland_en.pdf

E-äriregister. (kuupäev puudub). *Aktsiaselts IEG*. Loetud aadressil <https://ariregister.rik.ee/est/company/10078204/AS-IEG> 4. mai 2025

Gehl, J. (2017). *Linnad inimestele*. Eesti Arhitektuurikeskus, Yoko Oma, Wiedemanni Tõlkebüroo.

Geiger, S. J., White, M. P., Davison, S. M. C., Zhang, L., McMeel, O., Kellett, P., & Fleming, L. E. (2023). Coastal proximity and visits are associated with better health but may not buffer health inequalities. *Communications Earth & Environment*, 4(1). <https://doi.org/10.1038/s43247-023-00818-1>

Hääl, M. (2023, 6. juuni). Tallinna mereäär ei tohi saada eliidi pärusmaaks. *Eesti Päevaleht*. Loetud aadressil <https://epl.delfi.ee/artikkel/120199150/markus-haal-tallinna-mereaar-ei-tohi-saada-eliidi-parusmaaks>

Karro-Kalberg, M. (2017, 18. november). Tallinn ei tohi olla suvaline linn. *ERR*. Loetud aadressil <https://kultuur.err.ee/643412/tallinn-ei-tohi-olla-suvaline-linn>

Kiivet, E., Allik, M., Koppel, K., Viljasaar, R., & Pehk, T. (2016, 6. detsember). *Õnneliku mereääre visioonikavand*. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/media/300141>

Kiivet, E. (2017). Infrastruktuurile allutatud meri: asfalt vs visioon. *MAJA*. Loetud aadressil <https://ajakirimaja.ee/elo-kiivet-infrastruktuurile-allutatud-meri-asfalt-vs-visioon/>

Kontseptsiooni “Tallinna avamine merele“ heaks kiitmine. (2007, 15. november). *Tallinna õigusaktide register*. Loetud aadressil

https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=109560&fd=1&leht=1&q_sort=elex_akt.akt_vkp

Kossar, K. (2014, 22. august). Kultuurikilomeetri asemele tuleb Kalaranna tänav sõidu- ja kergliiklusteega. *Postimees*. Loetud aadressil <https://www.postimees.ee/2895511/kultuurikilomeetri-asele-tuleb-kalaranna-tanav-soidu-ja-kergliiklusteega>

Lagerspetz, M. (2021). *Ühiskonna uurimise meetodid: sissejuhatus ja väljajuhatus*. Tallinn: Tallinna Ülikool.

Lepik, K. & Strömpl, J. (2014). Põhistatud teooria. Loetud aadressil <https://samm.ut.ee/pohistatud-teooria/> 24. aprill 2025

Liiva, S. (2021, 20. veebruar). FOTOD | Kummaline parkla Tallinna kesklinnas, kuhu linn veab ka üleliigse lume. Kas seal tehtud parkimistrahvid on seaduslikud? *Delfi Ärileht*. Loetud aadressil <https://arileht.delfi.ee/artikkel/92618377/fotod-kummaline-parkla-tallinna-kesklinnas-kuhu-linn-veab-ka-uleliigse-lume-kas-seal-tehtud-parkimistrahvid-on-seaduslikud>

Maa- ja Ruumiamet. (2025). *Üleujutusala prognoositav ulatus*. Loetud aadressil <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/yua> 5. mai 2025

Maasalu, S. (2009, 13. juuli). Tallinn jutustab 2011. aastal mereäärseid lugusid. *Postimees*. Loetud aadressil <https://www.postimees.ee/141411/tallinn-jutustab-2011-aastal-mereaarseid-lugusid>

Mahoney, J. (2000). Path dependence in historical sociology. *Theory and Society* 29 (4): 507–548.

Merekomisjoni koosseisu muutmine. (2005, 21. detsember). *Tallinna õigusaktide register*. Loetud aadressil <https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=102706>

Merekomisjoni moodustamine. (2005, 14. september). *Tallinna õigusaktide infosüsteem*.
Loetud aadressil
<https://teele.tallinn.ee/documents/38534/view?versionId=54671#preview>

Müller, A. (2023, 3. november). Muinsuskaitse juht Linnahalli lammutamisest: praegu ma ütleks pigem ei. *ERR*. Loetud aadressil
<https://www.err.ee/1609153699/muinsuskaitse-juht-linnahalli-lammutamisest-praegu-ma-utleks-pigem-ei>

Naissaar. (2024, 5. juuli). *Kuidas tulla?* Loetud aadressil
<https://naissaar.ee/kulalisele/kuidas-tulla> 4. mai 2025

Oidermaa, J.-J. (2023, 1. aprill). Helen Sooväli-Sepping: kiire linnastumine muutis avaliku ruumi tarbekaubaks. *ERR*. Loetud aadressil
<https://novaator.err.ee/1608933680/helen-soovali-sepping-kiire-linnastumine-muutis-avaliku-ruumi-tarbekaubaks>

Paadam, K., & Ojamäe, L. (2012). Tallinna Linnavalitsuse uue hoone kavandamisest lähtuv mereäärse lähiala kujunemine ja sellega seotud kasutajagruppide hinnangud ja hoiakud. Loetud aadressil
<https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2012/Tallinna-Linnavalitsuse-uee-hoone-kavandamisest-lahtuv-mereaaarse-lahiala-kujunemine-ja-sellega-seotud-kasutajagruppide-hinnangud-ja-hoiakud>

Paaver, T. (2017, 22. märts). *Tallinna mereäärse kesklinna visiooni heakskiitmise ja elluviimise otsuse ettepanek*. Loetud aadressil
<https://www.dropbox.com/scl/fi/7step3961qldt7h0hhv73/MERE-RE-VISIOON-otsuse-ettepanek-Toomas-Paaver-22.03.17-puhas.pdf?rlkey=q16494xjsv4mu276lqpywtlvr&e=1&dl=0>

Pae, K. (2022). Tallinna pikk teekond mereni. *MAJA*. Loetud aadressil
<https://ajakirimaja.ee/kevad-2022-tallinna-avamine-merele/>

Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringu kehtestamine. (2004, 9. detsember). *Riigi Teataja*. Loetud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/408082013040>

Pere, P.-P. (2022). Allveelaevadest jalgratasteni: Noblessneri lugu. *MAJA*. Loetud aadressil <https://ajakirimaja.ee/allveelaevadest-jalgratasteni-noblessneri-lugu/>

Petitsioon.ee. (2015). Pöördumine Tallinna Kalaranna tuleviku planeerimiseks. Loetud aadressil <https://petitsioon.ee/poordumine-kalaranna-tuleviku-planeerimiseks>

Pikner, T. (2022). Contingent urban nature and interactional justice: the evolving coastal spaces of the city of Tallinn. Plüschke-Altöf, B., Sooväli-Sepping, H. (toim.). *Whose Green City? Springer*, lk 163-182.

Postimees. (2024, 14. september). FOTOD } Liiklus Järvevana teel ja Reidi teel on ülejutuse tõttu ümber suunatud. *Postimees*. Loetud aadressil <https://www.postimees.ee/8096180/fotod-liiklus-jarvevana-teel-ja-reidi-teel-on-uleujutuse-tottu-umber-suunatud>

Postimees. (2007, 20. juuli). Tallinn plaanib Aegna ja Naissaarega püsiühenduse loomist. *Postimees*. Loetud aadressil <https://www.postimees.ee/1684683/tallinn-plaanib-aegna-ja-naissaarega-pusiuhenduse-loomist>

Randlaid, S. (2020, 5. august). Miks Reidi teel uputas? Kommunaalamet selgitas olukorda. *Postimees*. Loetud aadressil <https://www.postimees.ee/7033163/miks-reidi-teel-uputas-kommunaalamet-selgitas-olukorda>

Riigikogu. (2012, 23. veebruar). Majanduskomisjon soovib jõulisemat merekomisjoni. Loetud aadressil <https://www.riigikogu.ee/pressiteated/majanduskomisjon-soovib-jouulisemat-merekomisjoni/>

Riigisekretäri teadaanne. (2011, 1. juuli). *Riigi Teataja*. Loetud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/309072011001>

Schwartz, H. (2004). *Down the Wrong Path: Path Dependence, Markets, and Increasing Returns*. Loetud aadressil <https://uva.theopenscholar.com/files/hermanschwartz/files/path.pdf>

Sim, D. (2021). *Pehme linn - tihedus, mitmekesisus ja lähedus argielus*. Eesti Arhitektuurikeskus, Yoko Oma

Strateegia "Tallinn 2025" kinnitamine. (2004, 10. juuni). *Riigi Teataja*. Loetud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/773858>

Strateegia "Tallinn 2030" kinnitamine. (2010). *Tallinna õigusaktide register*. Loetud aadressil https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=118878&fd=1&leht=1&q_sort=elex_akt.akt_vkp

Zariņa, A. (2013). Path dependence and landscape: initial conditions, contingency and sequences of events in Latgale, Latvia. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 95 (4): 355–373.

Tallinna arengukava 2003-2009. (2002, 12. detsember). *Riigi Teataja*. Loetud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/241320>

Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“. (2020, 17. detsember). *Riigi Teataja*. Loetud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/429122020009>

Tallinna linn. (2016, 6. detsember). *Õnneliku mereääre visioonikavand: Tallinna mereääre visioon Linnafoorumiks*. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/media/300141>

Tallinna linn. (2017a, 21. märts). *Tallinna mereäärse kesklinna visioon*. Loetud aadressil <https://www.dropbox.com/scl/fi/hjxw7olx0d4uh6dahz1zk/Tallinna-mere-rse-kesklinna-visioon-21.03.2017.pdf?rlkey=3oh1q022hz2ki8sczxdl0bguo&e=1&dl=0>

Tallinna linn. (2017b, 22. märts). *Tallinna mereäärse kesklinna visiooni heakskiitmise ja elluviimise otsuse ettepanek*. Loetud aadressil <https://www.dropbox.com/scl/fi/7step3961qltd7h0hhv73/MERE-RE-VISIOON-otsuse-ettepanek-Toomas-Paaver-22.03.17-puhas.pdf?rlkey=q16494xjsv4mu276lqpywtlvr&e=1&dl=0>

Tallinna Linn. (2023, 13. november). Merevisioon. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/merevisioon> 15. aprill 2025

Tallinna linn. (2024a, 21. veebruar). Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering (Kehtestatud). Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/paljassaare-ja-russalka-vahelise-ranna-ala-uldplaneering-kehtestatud> 4. mai 2025

Tallinna linn. (2024c, 9. aprill). Laevaliiklus. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/aegna/laevaliiklus> 4. mai 2025

Tallinna linn. (2025, 31. jaanuar). *URBREATH*. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/valisprojektid/urbreath> 5. aprill 2025

Tallinna linn. (kuupäev puudub). *Tallinn 2035 Arengustrateegia. Roheline pööre*. Loetud aadressil <https://strateegia.tallinn.ee/roheline-poore>

Tallinna Linnaplaneerimise Amet. (2020a). *IDEEKORJE: Kesklinna linnaosa lähteseisukohad*. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/media/517623>

Tallinna Linnaplaneerimise Amet. (2020b). *Kesklinna linnaosa üldplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus*. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/media/517622>

Tallinna Linnavalitsuse ajutiste komisjonide tegevuse lõpetamine. (2022, 21. märts). *Tallinna õigusaktide infosüsteem*. Loetud aadressil <https://teele.tallinn.ee/documents/115555/view#preview>

Tallinna strateegiakeskus. (kuupäev puudub). Kliimaneutraalne Tallinn: Tallinna säästva energiamajanduse ja kliimamuutustega kohanemise kava 2030. Loetud aadressil <https://www.tallinn.ee/et/media/310541>

Tallinna õigusaktide register. (kuupäev puudub). *Tallinna õigusaktide register*. Loetud aadressil <https://oigusaktid.tallinn.ee> 4. mai 2025

Tallinn Euroopa roheline pealinn 2023. (kuupäev puudub). *Rohejalg*. Loetud aadressil <https://greentallinn.eu/rohejalg/> 4. mai 2025

Terviseamet. (2011). *Narva-Jõesuu ranna suplusvee profiil*. Loetud aadressil https://www.terviseamet.ee/sites/default/files/documents/2024-09/Narva-Joesuu_profiil.pdf

Tohver, A. (2014, 15. oktoober). Kultuurikilomeetrist saab Kalaranna tänav. *Õhtuleht*. Loetud aadressil <https://www.ohtuleht.ee/599256/kultuurikilomeetrist-saab-kalaranna-tanav>

Tooming, M. (2025, 14. märts). Tallinlaste rahulolu oma linnaga langes kümne aasta madalaimale tasemele. *ERR*. Loetud aadressil <https://www.err.ee/1609631876/tallinlaste-rahulolu-oma-linnaga-langes-kumne-aasta-madalaimale-tasemele>

Turu-uuringute AS. (2024). *Liikuvus ja elukeskkond. Tallinna elanike küsitlus 2024*. Loetud aadressil <https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2024/Liikuvus-ja-elukeskkond-Tallinna-elanike-kusitlus-2024>

Tuul, K. (2009). *Linnahaljastus: avalike alade kujundamise ja ehitamise käsiraamat*. Tartu: AS Atlex

Vallner, S., Peil., Paaver, T., & Niisuke, K. (2017, 21. märts). *Mereääre visioon*. Loetud aadressil

<https://www.dropbox.com/scl/fi/hjxw7olx0d4uh6dahz1zk/Tallinna-mere-rse-kesklinna-visioon-21.03.2017.pdf?rlkey=3oh1q022hz2ki8sczxdl0bguo&e=1&dl=0>

Wuijts, S., De Vries, M., Zijlema, W., Hin, J., Elliott, L. R., Breemen, L. D., Scoccimarro, E., De Roda Husman, A. M., Külvik, M., Frydas, I. S., Grellier, J., Sarigiannis, D., Taylor, T., Gotti, A., Nieuwenhuijsen, M. J., & Hilderink, H. (2022). The health potential of urban water: Future scenarios on local risks and opportunities. *Cities*, 125, 103639. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103639>

ABSTRACT

Tallinn as a Maritime City: Expectations and Opportunities

The aim of this study is to analyze Tallinn's efforts in shaping and strengthening its identity as a maritime city, focusing on the measures implemented, their linguistic framework, and the overall attitudes associated with them. Additionally, the study seeks to map out future development opportunities in this context.

In my master's thesis, I rely on theories that justify the foundational principles of creating a human-friendly maritime urban space (Wuijts et al., 2022; Geiger et al., 2023) and compare them with Jan Gehl's (2017) 12 quality criteria for pedestrian environments. Additionally, the study applies approaches derived from the path dependence theory (Mahoney, 2000).

For data collection, the study employs document analysis principles, as the objective is to conduct an in-depth examination of relevant materials based on public sources. Various online sources have been utilized for data gathering, including search engines, the official websites of Tallinn city, news portals, Tallinn's legal information system and registry, as well as the Riigi Teataja.

To achieve the research objective, I first conducted a comprehensive document analysis to gain an overview of relevant materials and perspectives. Then, I coded the materials based on the themes they addressed and placed them within a timeline to observe changes over the selected period. The subsequent steps included an in-depth analysis, identifying connections, and articulating those relationships in detail.

The research questions are as follows:

1. How is Tallinn's identity as a maritime city reflected in municipal activities, studies, and development plans?
2. What steps has the city taken so far to reinforce its image as a maritime city, and how can this vision be further realized?

The study consists of five main sections. The first section provides the theoretical background, describing the significance of the sea for people and urban spaces, Jan Gehl's 12 quality criteria categories, and the path dependence theory. The second

section outlines the methodology of the empirical study. The third section presents the collected data, including a timeline of key events, an overview of municipal studies on the topic, and drafts of waterfront visions along with relevant critiques. The fourth section consists of a data analysis, where findings are discussed thematically in relation to theoretical principles and linked to broader conclusions. The fifth and final section contains the study's conclusions.