



VIIMSI-

VALGLINNASTUNUD MITTE-KOHAST KOMPAKTSE KOHANI

Markus Maasing

Magistritöö

**Juhendajad: Andres Alver, Douglas Gordon, Eik Hermann
EKA 2022**

Foto: https://en.wikipedia.org/wiki/Viimsi_Parish#/media/File:Viimsi.jpg

Autorideklaratsioon

Kinnitan, et:

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

Ülaltoodust lähtudes selgitan, et:

-käesoleva magistritöö koostamise ja selle sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste loomisega seotud isiklikud autoriõigused kuuluvad minule kui magistritöö autorile ja magistritööga varalisi õigusi käsutatakse vastavalt Eesti Kunstiakadeemias kehtivale korrale;

- kuivõrd repositooriumis avaldatud magistritööga on võimalik tutvuda piiramatul isikute ringil, eeldan, et minu magistritööga tutvuja järgib seadusi, muid õigusakte ja häid tavasid heas usus, ausalt ja teiste isikute õigusi austavalt ning hoolivalt.

Keelatud on käesoleva magistritöö ja selles sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste kopeerimine, plagieerimine ning mistahes muu autoriõigusi rikkuv kasutamine.

(kuupäev)

(magistritöö autori nimi ja allkiri)

Töö vastab magistritööle esitatud nõuetele:

(kuupäev)

(magistritöö juhendaja allkiri, akadeemiline või teaduskraad)

*Täna oma juhendajaid Andres Alverit ja Douglas Gordonit ja Eik Hermannit
oma kursusekaaslast, sõpra, elukaaslast, ja pere
ning kõiki, kellega astusin diskussiooni Viimsi, arhitektuuri või muu elu teemadel.*

SISUKORD

Abstract.	6
Sissejuhatus	7
1. LINNASTUMINE.	8
1.1 Miks linnastumine on hea?	8
1.2 Linnastumise ohud	8
1.3 Kompaktne linn	8
1.4 Kliimamuutused.	8
2. VIIMSI.	9
2.1 Viimsi eile	9
2.2 Viimsi täna	10
3. VALGLINNASTUMINE	12
3.1 Valglinnastumine ei ole eeslinnastumine.	12
3.2 Valglinnastumise põhjused	12
3.3 Valglinnastumise probleemid	12
3.4 Valglinnastumine vs arukas kasv.	13
4. MITTEKOHAD JA KOHAD	14
4.1 Linnade surm ja elu.	14
4.2 Mitte kohad	14
4.3 Kohad	14
4.4 Kohavaim	14
4.5 Kohaloome.	15
5. MAGISTRIPROJEKT	16
5.1 Kohaanalüüs.	16
<i>5.1.1 Potentsiaalsed arengualad.</i>	<i>16</i>
<i>5.1.1.1 Milstrandi naftaterminal.</i>	<i>16</i>
<i>5.1.1.2 Miiduranna sadam.</i>	<i>17</i>
<i>5.1.1.3 Kirovi kalurikolhoosikeskus</i>	<i>17</i>
<i>5.1.1.4 Kalatööstuse ala</i>	<i>17</i>
5.2 SWOT analüüs	18
5.3 Stsenaariumianalüüs	19
5.3.1 Stsenaariumid	19
<i>5.3.1.1 Stsenaarium I: Viimsi linn - kontsentreeruv keskus</i>	<i>19</i>
<i>5.3.1.2 Stsenaarium II: Viimsi valglinn</i>	<i>19</i>
<i>(halvima juhu stsenaarium)</i>	<i>19</i>
<i>5.3.1.3 Stsenaarium III: Viimsi kalurikülal</i>	<i>19</i>
5.3.2 Stsenaariumiaspektid	20
5.3.3 Stsenaariumipõhised teemakaardid	21
5.4 Viimsi visioon 2050 - „Kontsentreeruv keskus”.	23
5.4.1 Viimsi ei ole enam piiritsoon.	24
5.4.2 Rannapromenaad	24
5.4.3 Kirovi kolhoosikeskus	24
5.4.4 Teedevõrk.	24
5.4.5 Klint	25
5.4.6 Rohekoridor	25

5.5 Masterplaan - visiooni tõlgendamine ruumiliseks	26
5.5.1 <i>Strateegia</i>	26
5.5.2 <i>Visioonikaardid</i>	27
5.5.2.1 <i>Regionaalne visioonikaart</i>	27
5.5.2.2 <i>Fookusala visioonikaart</i>	28
5.5.3 <i>Struktuurplaan</i>	29
5.5.4 <i>Masterplaani projekti ala</i>	30
Kokkuvõte	35
Summary	36
Kasutatud kirjandus.	37

Abstract

The main issue of today facing society is climate change. City planning theory suggests that cities require to be more compact in their structure in order to combat the challenges of climate change. In turn, a more structured city creates the necessary conditions for building a more socially oriented public rail transport network for its connectivity, which in turn will reduce the use of cars and help reduce CO2 emissions. Equally, spatial planning theory tends to support the claim that cities in Europe, particularly the cities of the Baltic-Nordic countries, area required to become more urbanised in the future to tackle climate change and become similar in structure to the older cities of Central Europe, such as Milan, Berlin or Paris, but on a smaller scale.

The capital cities in the Baltic countries, such as Tallinn, are slowly growing in size, which in turn brings its own problems, that of suburbanisation and people opting to move out from the city to the surrounding region. This in turn creates a problem of urban sprawl.

This thesis examines the question of urbanisation and its contradiction of urban sprawl in respect of an outlying municipality of Viimsi, which is close to Estonia's capital, Tallinn and its growing conurbation, and explores the alternative scenarios as to how best to counter urban sprawl and to make Viimsi a more modern city structure that fits into the city-region narrative of Tallinn. In doing so, this thesis adopts the ideas of Jane Jacobs as a guiding framework for placemaking to regenerate Viimsi through urbanisation. Urbanisation aims to adopt the framework of a more compact urban structure that fits neatly into the Tallinn fabric through improved public rail transport connectivity. This in turn, the thesis will argue, will create an improved symbiosis with Tallinn and bring additional economic agglomeration benefits to the outer city-region, thereby making it more attractive for people to move to Viimsi to live and work.

The thesis will provide an analysis of urbanization, history and present day of Viimsi, urban sprawl and concept of places and non-places, undertake a SWOT, a series of alternative scenarios and create a future vision for Viimsi within the wider perspective of Tallinn. In turn, the vision will translate into a spatial Master Plan for Viimsi, together with architectural and urban design principles for the built environment.

Sissejuhatus

Magistritöö teema valik sai alguse kindlast soovist tegeleda kohaga, kus kasvasin – Viimsi valla. Veetsin 17 aastat oma elust seal ning tagasivaadates tunnen, et midagi on selle kohaga valesti. Esialgseks impulsiks oli minu kodukohta lähedal asuv vähe kasutatust leidev raudtee. Olen mitmeid kordi mööda raudteed koolist koju jalutanud ja unistanud, et selle asemel võiks olla kergliiklustee.

Võtsin ette ortofotod ja asusin neid uurima. Raudtee viis Miiduranna külasse ning seal asuvasse naftaterminali ja sadamasse. Seal edasi avastasin Miiduranna tähtforti, millest polnud ma enne midagi kuulnud, selle kõrvalt Peeter Suure merekindluse varemed. Uurisin edasi kalatööstuse ala ning Kirovi kalurikolhoosi keskust. Seejärel mõistsin, et 17. aastaga on mul tekkinud piisavalt hea kohatunnetus ning ma tean ja tunnen probleeme, mis Viimsi ja Haabneeme alevikus on. Sain aru, et ühe majast või maastikuelemendist jääb väheks, et midagi korda saata. Tundsime endas soovi parandada kogu piirkonda ning seetõttu tundus tegelemine nõ „suure pildiga“ igati mõistlik. Viimsil puudub visioon ja nägu. Muutusi tuleb teha regionaalsel tasandil.

Tööd saatis pidevalt isiklik kogemus - äärelinna elu suure aiaga eramajas, sõltuvus autost, sest ühistranspordi ühendus oli puudulik. Kooli söögivahetunnil veetsime aega kaubanduskeskuses, et osta ja süüa midagi ebatervislikku. Enne trenni minekut oli jällegi kaubanduskeskus ainuke koht, kus olla. Õhtul tuli isa peale tööd trenni järgi ja sõitsime keskusest eemale – koju.

Magistritöö eesmärk on uurida Viimsi poolsaare ajaloolist kujunemist, soodustada äärelinnastunud aleviku keskuse jätkusuutlikut arengut ning juhtida tähelepanu kohtadele, milles hetkel ei pruugita väärtuseid näha. Nendeks kohtadeks on vanad tööstusalad ja suured kaubanduskeskused, mille arvelt on võimalus Viimsile luua uut kvaliteetset avalikku ja linnalikku ruumi. Magistritöö soovib toetada Haabneeme ja Viimsi aleviku linnastumist ning pakub välja tulevikuvisioni, võimendades olemasolevaid väärtusi ning luues uusi.

Lõpp-produktiks valmis masterplaan, mis pakub Viimsi valla praeguse keskuse juurde tihedama ja linnalikuma keskkonna, peaväljaku, pargiala, trammiliini ja osaliselt lammutatud suured kaubanduskeskused, et teha ruumi uuele tulemisele.

1. LINNASTUMINE

Eesti keele seletav sõnaraamat kirjeldab linnastumist ehk urbanisatsiooni kui linnade kasvu ja nende osatähtsuse suurenemist (Eesti keele seletav sõnaraamat, 2009). Esimest korda ajaloos elab rohkem inimesi linnas kui maal. 2050ndaks aastaks ennustatakse, et linnades elab kokku 6,7 miljardit inimest. (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2020)

2016. aastal elasid 72% Euroopa Liidu elanikest linnastunud aladel, sellest 41% linnades ja 31% külates ja äärelinnades (*suburbs*). 17% Euroopast oli linnastunud – kõigest 4% sellest moodustasid linnad ning 13% külad ja äärelinnad. Sellest saame järeldada, et äärelinnade asustustihedus oli ligi 5 korda väiksem kui linnades. (Kersten Nabielek jt, 2016)

Eesti Inimarengu aruanne ütleb, et Eestis elab linnakeskkonnas 920 000 inimest ehk 69% Eesti rahvastikust, nendest 550 000 niinimetatud Suur-Tallinnas, mille alla loetakse nii Tallinna kui Tallinnat ümbritsevate eeslinnade elanikkond. (Antti Roose, 2020)

1.1 Miks linnastumine on hea?

80% globaalsest sisemajanduse kogutoodangust toodetakse linnades. (Douglas Gordon, 2020)

Kui korrektselt planeerida ja juhtida, vähendab linnastumine vaesust ja ebavõrdsust luues uusi töökohti ning parandades elukvaliteeti läbi parema hariduse ja tervise. (United Nations, 2020)

Linnastumine vähendab ökoloogilist jalajälge ning toob suurema produktiivsuse. Linnalik tihedus on energiasäästlik. Suur linnaline tihendus tagab elujõulise ühistranspordi ning lühendab reise pikkust. Linlik eluviis julgustab jalgsi käimist ning rattaga sõitmist. Linnastumine ratsionaliseerib infrastruktuuri rajamist ning lubab rohkematel inimestel nautida selle hüvesi taskukohaste hindadega.

1.2 Linnastumise ohud

Igal asjal on oma head ja vead. Ka tihedus ei saa kasvada lõputult, kuskil on mõistlik piir. Linnastumisega võivad kaasneda kehvemad toitumisharjumused, suurem reostus ja saaste ning hiljutine koroonapandeemia näitas ka haigusete kiiremat levikut tihedates linnapiirkondades. (Kuddus, 2020)

1.3 Kompaktne linn

Kompaktse linna (*compact city*) mõiste loojateks peetakse matemaatikuid George Dantzigi ja Thomas L. Saaty't, kelle utoopia põhines soovil näha efektiivset ressursside kasutamist. (George Dantzig jt, 1973) Linnaplaneerimisse jõudis kompaktse linna mõiste Jane Jacobsilt tema raamatust "The Death and Life of Great American Cities" (Jane Jacobs, 1961)

1.4 Kliimamuutused

Linnad ja kliimamuutused on omavahel tihedalt seotud. Linnad on kliimamuutuste peamised põhjustajad. Hinnangud näitavad, et 75% ülemaailmsest CO² heitkogusest põhjustavad just linnad - transport ja hooned sealhulgas kõige rohkem. (United Nations, Climate Change, 2013). Eestimaa Looduse Fond, Eesti Roheline Liikumine ja Keskkonnaõiguse Keskus, oma ühiselt hallataval kodulehel (kliimamuutused.ee), loevad peamiste kliimamuutuste põhjustajateks fosiilkütuste kasutamist, transporti, põllumajandust, metsade raiumist ja turbamaade kuivendamist.

2. VIIMSI

2.1 Viimsi eile

Minu eesmärgiks on Viimsi ajalugu uurides mõista, kuidas on linnaruum seal kujunenud ja mis on mõjutanud ja suunanud tänast Viimsi nägu ja struktuuri.

Peale jääaega tõusis Viimsi poolsaar esialgu saarena merest välja ning liitus aja jooksul mandriga. Poolsaare vanimad leiud on 7000 aastat vanad. Püüasustuse jäljed Pärnamäelt näitavad, et põldu hariti poolsaarel juba umbes 4000 aastat tagasi. (Viimsi valla koduleht)

13 sajandil toimus rootsikeelse elanikkonna massränne Soome lahe randadesse. Peamine elatusallikas Viimsi poolsaarel oli kalapüük, sest arenev Tallinn vajas kala ning rootslased olid osavad kalamehed. Kalapüügi tõttu oli mereäär parim pinnas asustuse laienemiseks ning ajalooline külade asustusstruktuur on Viimsis tajutav tänaseni. Rootsi keel pani ka aluse mitmele praegusele Viimsi valla aleviku ja külanimele (Apones – Haabneeme, Longenes – Rohuneeme). (Viimsi valla koduleht)

15. sajandil rajas Pirita klooster Viimsisse mõisa. 16 sajandil, kui klooster hävis, võtsid valdused üle rootslased. Iseseisvumise ajal, 1919. aastal mõis riigistati ning uueks omanikuks sai Kindral Johan Laidoner. Viimsi mõis ei olnud ainuke mõis poolsaarel. Tänaseks on hävinud Haabneeme mõis ja Lubjakarja mõis. Poolsaare idapoolsed maavaldused kuulusid pika aja Maardu mõisale ning poolsaare keskosas leidis ka maad, mis kuulus Nehatu mõisale. (Viimsi valla koduleht)

Pärast II maailmasõda moodustati Viimsi valla territooriumil Nõukogude Liidu piiritsoon. Asutati artellid ja 1950. aastal ühendati need S.M Kirovi kalurikolhoosiks. See oli aeg, kui Viimsisse saabus rikkus – püüti kala ja toodeti konserve ning kasutati ära ka jääkproduktid. Miiduranda ehitati sadam ning Haabneemes projekteeriti modernistlik kolhoosikeskus, mida täielikult valmis ei ehitatud, kuid mille struktuur on tänaseni nähtav ja tajutav ja mingil määral ka suunanud uusi arenguid Haabneemes. (Viimsi valla koduleht)

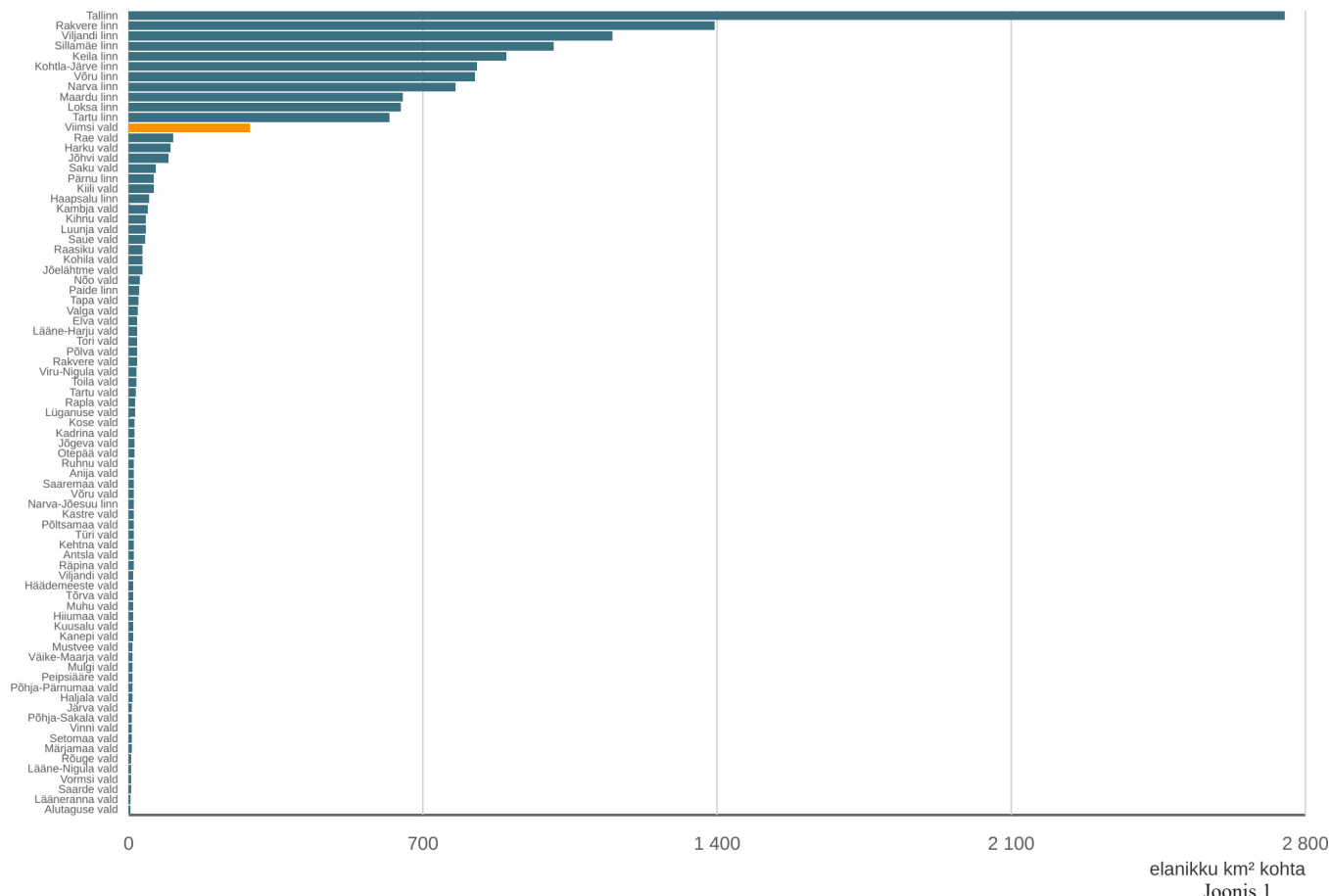
1990. aastatel lagunes Nõukogude Liit, kalurikolhoos ja sellega koos ka üldine taustsüsteem, mis keskust koos hoidis. Kaotati piiritsoon, loodi uued krundipiirid ja tekkis eraomand - Viimsi muutus ahvatlevaks kinnisvara arendajatele ja ihaldatuks elupiirkonnaks mere ääres ja metsade vahel. See tõi kaasa rahvaarvu hüppelise kasvu, mis jätkub tänaseni. Oliver Alver on ajakirjas Sirp toonud välja termini “krooni aja sisserändajad”, millega ta kirjeldab ühiskonna edukamaid elanikke, kellel on suured eramud ja mitu autot ning kes on kujundanud tänase Viimsi identiteedi ja ruumistruktuuri (Oliver Alver, 2010). Peamiselt on tänane arendus ja keskus liikunud Randvere tee äärde, kus asub mitu kaubanduskeskust, Viimsi SPA ja veekeskus ning kino, koolimajad ja lasteaiad, elamud ja ärihooned ning varsti valmiv kultuuri- ja hariduskeskus Artium. (Triin Ojari, 2015)

2.2 Viimsi täna

Viimsi valla pindala on 73 km² (millest 47 km² moodustab maismaa) ja ning elanike arv 21 964 (seisuga 1. jaanuar 2022). Viimsi vallas on kaks alevikku – Viimsi (elanike 2555) ja Haabneeme (6949) ning 20 küla (Viimsi valla koduleht). Viimsi valla asustustihedus on 288,7 elanikku km² kohta, mis on võrreldes teiste omavalitsustega väga erandlik. Viimsis on tekkinud arvestatav tihedus ning nüüd tuleb otsustada, kas urbaniseeruda või ruraliseeruda (vt Joonis 1). Rahvastikupüramiid aga näitab, et Viimsis eelistavad hetkel elada pigem lastega pered. (vt Joonis 2). 67 % Viimsi elanikest töötab Tallinnas. (viimsidata.ee)

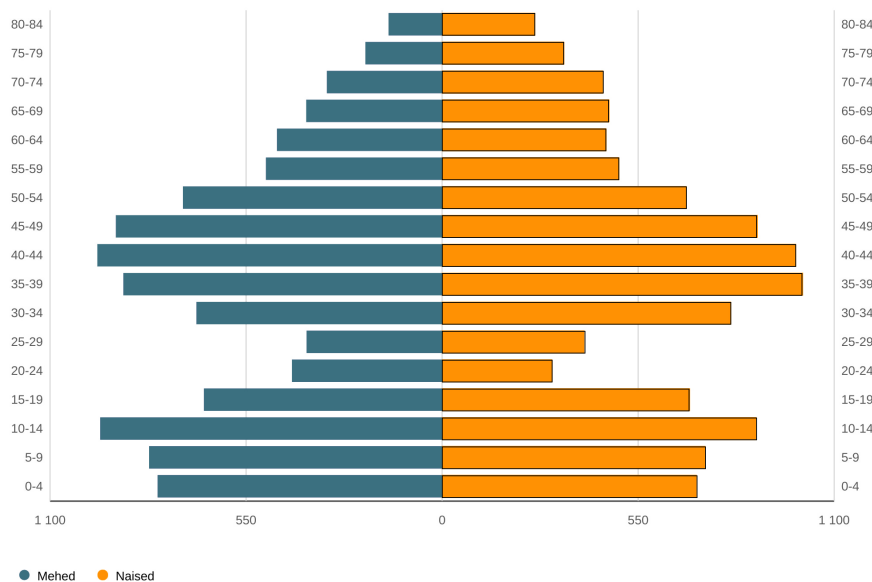
Asustustihedus elanikku km² kohta | 2021

Allikas: statistikaamet, maa-amet



Rahvastiku soovanuskoosseis | Viimsi vald, 2021

Allikas: statistikaamet



Joonis 2

Vaata interaktiivset graafikut juhtimislaud.stat.ee

Praegune tendents Viimsis on metsa ja põllumaa arvelt luua ühepere-, rida- ja paariselamuid, mis jäävad aktiivsest keskusest kaugemale ning müügiargumendiks on rahu, vaikus ja rohelus – oma maja, oma aiaga. Toon välja kaks suuremat kinnisvaraarendust, mis Viimsis hetkel plaanis/ käimas on.

Bluesky Development'i arendus Viimsi Village näeb ette 254 uut elamuühikut (96 eramaja, 30 ridaelamut ja 4 paarismaja) endisele antenniväljakule Viimsi poolsaare keskkosas. Esimese etapi majad peaksid valmima 2023. aasta veebruaris.



Allikas: <https://www.wiimsi.ee/>

Avalon Estates OÜ arendus Väike Taani asub Aigrumäe külas ning plaan on luua 176 uut elamuühikut (101 eramaja, 29 ridaelamuboksi ja 46 korteriboksi). Esimesed majad peaksid valmima 2023. aasta suvel.



Allikas: <https://vaiketaani.ee/#gallery-12>



Allikas: <https://vaiketaani.ee/#gallery-1>

2020. aastal oli keskmise Eesti leibkonna suurus 2,2 inimest (Anet Mürsoo, 2021). Siit võib järeldada, et Viimsi Village ja Väike Taani arendus tooksid Viimsisse juurde ligikaudu 950 inimest. Viimsi keskmise valminud eluruumi pindala oli 2021 a 169 m² (arvutatud statistikaameti andmetel), mis Tallinnaga võrreldes on pea 100 m² võrra suurem (Tõnu Toompark, 2022)

“Pealetungiva linna eest on aga sunnitud taanduma nii metsik loodus kui ka maaelu. Sellega hävib linna tagamaa: põllumajandus, puhkepaigad, loodusressursid. Need, kes mõni aasta tagasi Viimsi valda kodu ehtasid, püüdes elada maal, peavad nüüd pettuma – jäänud on veel vaid üks heinamaa! Tallinnast välja valgunud poolurbanne hajaasustus, mida esindavad kiirteed, lõputu majadevõrk ja suured ostukeskused, on muutnud maastiku ühetaoliseks, igavaks, mõttetuks.” - Kristjan Piirimäe, 2005

3. VALGLINNASTUMINE

*Laiali valguma - ühtekuuluvust, terviklust kaotama, hajutatuks muutuma.
- "Eesti keele seletav sõnaraamat"*

3.1 Valglinnastumine ei ole eeslinnastumine

Eeslinnastumine (*suburbanization*) on demograafiline termin, mis väljendub inimeste liikumises linnakeskusest linna äärealadele ning mille tagajärjel kaob konkreetne piir linna ja maa vahel. Viimsit võib lugeda Tallinna eeslinnaks. Kui eeslinnastumine toimub järsult, kiirelt ja kaootiliselt ning seda ei suudeta enam kontrollida, siis on tegu valglinnastumisega (*urban sprawl*) (Roose, 2020). Valglinnastumine saab toimuda ka juba eeslinnastunud alal nagu seda on Viimsi vald. Eeslinnastumises iseenesest pole midagi halba. Palju suuremat muret valmistab valglinnastumine.

3.2 Valglinnastumise põhjused

Valglinnastumisel on mitmeid eriilmelisi põhjuseid. Suures pildis tingib pidev rahvastikukasv nagunii linnade pideva laienemise maa ja metsa arvelt, kuid kui on soovi valglinnastumist vältida on omavalitsusel võimalus muuta seadusi, mis reguleeriks linnaplaneerimist. Üheks põhjuseks võibki lugeda omavalitsuse saamatuse, oskamatused või huvi linna jätkusuutlikult planeerida. Teiseks on maa hind odavam, kui ta asub keskusest kaugemal, mis tähendab, et seal on odavam arendada ja ehitada. Aja jooksul on ka elustandardid kasvanud - tarbijad soovivad suuremaid majasid, rohkem magamistubasid, suuri rõdusid, terrasse ja hoove – need aga on vajadused, mida on tihedas linnakeskkonnas keeruline (kuid mitte võimatu) pakkuda. Ka auto ja kütus on kättesaadavamad, mistõttu inimestel on võimalus elada kaugemal linnamürast. Oma kodu on unistus just Nõukogude ajal elanud inimestele, kellele eraomand oli enne kättesaamatu.

3.3 Valglinnastumise probleemid

Üldsuse huvi peaks olema valglinnastumist pidurdada. Valglinnastumine tekitab mitmeid probleeme. Üheks probleemiks on näiteks liigsed autod ja sõltuvus autost. 2019. aasta Eurostati andmetel oli Eesti Euroopa Liidus viiendal kohal registreeritud autode arvu poolest 1000 elaniku kohta – Eestist ees Luksemburg, Itaalia, Poola ja Soome (Rita Raudjärv, 2021). Lisaks suurtele ummikutele mängib transport olulist osa CO² heitgaaside paiskamises õhku ning üha autostuv Eesti peab mõtlema kuhu need autod kõik mahuvad. Mugav elu eeslinnas toob ka terviseprobleeme. Kuna füüsilist aktiivsust on vähe soodustab autostunud elu ülekaalusust ja on kõrge vererõhu üks põhjustajaid. Laiad autoteed, parklad ja suured kaubanduskeskused võtavad rohkem ruumi kui nad annavad. Suur maatarbimine loob autokeskset ruumi ning loob killustunud ja laiali valguva keskkonna, millele omakorda aitavad kaasa valglinnas armastatud tüüplahendused, odavad fassaadid – igavus, üksluisus ja monofunktsionaalsus.

3.4 Valglinnastumine vs arukas kasv

Valglinnastumise ja aruka kasvu (*smart growth*) võrdluseks kasutan John Hasse termineid ja tema kirjeldusi.

1. **Linnalik tihedus** (*urban density*) – madalasustus on üks peamisi valglinnale omaseid näitajaid. Linnaliku tiheduse indeks näitab, kui palju maad tarbib uusarendus inimese kohta. Madalasustuslik kasv tarbib rohkem maad, jättes vähem maad teiste funktsioonide tarbeks. Väiksem tihedus on valglinnastule omane, suurem tihedus aga arukale kasvule omasem. (John Hasse, 2002)

2. **Hüplik areng** (*leapfrog development*) – Hüplik areng on nähtus, kui uued arendused luuakse väljakujunenud arendustest kaugemale, isegi kui kõrval on vaba ala olemas. See loob fragmenteeritud linnapildi ning mõjub kurnavalt transpordile, energiasektorile ja infrastruktuurile. Mida lähemale eksisteerivale arendusele tekib uus arendus seda arukam on kasv, mida kaugemale eelnevast arendusest, seda valglinnalikum. (John Hasse, 2002)

3. **Segregeeritud maakasutus** (*Segregated Land Use*) – Kolmas valglinnale omane tunnus on segregeeritud maakasutus. Segregeeritud maakasutus koosneb ühetaolisest tzoneeringust suurel alal. Selline homogeensus soodustab pikemate vahemaade kujunemist. (John Hasse, 2002)

4. **Regionaalplaneeringu järjekindlusetus** (*Regional Planning Inconsistency*) – jätkuva valglinnastu tekke üks põhjuseid on koordineerimata maakasutuse planeering. (John Hasse, 2002)

5. **Maanteeriba arendus** (*highway strip development*) – Maanteeäärne ribaline arendus, kus üksikud hooned ääristavad teed kirjeldab valgunud linnakude. Sellised arendused blokeerivad tihti maalilisi vaateid (näiteks Randvere tee ääres klindiastangut). Kaubanduskeskused ja kiirtoiduputkad parkimisplatsidega piiravad muid liikumisviise peale auto. Mõned leiavad, et maanteeriba arendus on kõige ebaesteetilisem komponent valglinnastumise juures. (John Hasse, 2002)

6. **Teede infrastruktuuri efektiivsus** (*New Road Infrastructure Efficiency*) – valguvad alad linnas on tihti tupiktänavatega ning loovad pikki distantse ja vähem ristmikke, samas kui arukaks kasvuks peetakse kompaktseid teedevõrgustikke. Tupiktänavad tekkisid selleks, et hoida rohkem ala kokku teede pealt ja müüa rohkem krunte. (John Hasse, 2002)

7. **Ligipääsmatus ühistranspordile** (*Inaccessibility to Alternate Modes of Transportation*) – Valglinn on peamiselt suunatud autoga kasutajale, jättes arvestamata jalakäijate, ratturite ja ühistranspordi kasutajatega. Auto kasutaja aga on kindla vanuse ja klassikuuluvusega. (John Hasse, 2002)

8. **Ligipääsmatus kogukonna sõlmpunktidele** (*Community Node Inaccessibility*) – Valglinna on iseloomustatud kui puuduva linnaliku ühtekuuluvusega oma hajuva ja atsentrilise arendusmuustritega. Kogukonna sõlmpunktid on üksteisest eraldi ja puudub kohatunnetus (*sense of place*). (John Hasse, 2002)

4. MITTEKOHAD JA KOHAD

*“As a rule of thumb, places create wealth. Non-places consume wealth.”
- Daniel Helliges, 2019*

4.1 Linnade surm ja elu

Jane Jacobsi “The Death and Life of Great American Cities” oli esimene raamat, mis mulle magistritööd tehes kätte sattus ja see oli suureks inspiratsiooniks edasises töös. Jacobs ja tema teos kritiseeris tugevalt modernistlikku linnaplaneerimist (Jacobs, 1961) ning pani aluse tänasele trendile arhitektuuris nagu kohaloomine. Jacobsi linnad on romantilised, nendes on elu ja juhuslike kohtumisi.

4.2 Mitte kohad

Mitte-koht (*non-place*) on Prantsuse antropoloog Marc Auge'i termin, millest ta kirjutab oma raamatus “*Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*” (Marc Auge, 1995). Tema sõnul on mitte-koha puhul tegemist anonüümse ja eraldatud ruumiga, kus olulised pole suhted, ajalugu ega identiteet. Oluline ei ole seal olla, vaid seal läbi saada. Marc Auge nimetas mittekohtadeks näiteks hotellitubasid ja supermarketeid. Selleks võib olla ruum, mis on loodud vaid läbimiseks, autode hoidmiseks või on tegu lihtsalt täiteruumiga kohtade vahel. Mitte kohad on ka autode sõidurajad, parkimisplatsid, maanteed, eraldusribad või maastikulised puhvertsoonid. (Helliges, 2019)

4.3 Kohad

Seega võiks Auge'ile toetudes nimetada kohaks ruumi, kus inimestele meeldib aega viita - mis on sihtkoht, mitte koridor. Selles ruumis moodustavad inimesed ühe terviku - koostoimiva organismi. Kohal on ajalugu, seosed, jäljed - see on rikkalik. Koht pakub võimalust ajaveetmiseks, eksimiseks, juhuslikeks kohtumisteks. Koht on näiteks hoone, mis koondab endas kodud ja ärid, raamatukogu, kool, lai kõnnitee pinkide, puuderea ja hoonefrondiga, avalik väljak või park (Helliges, 2019). Rein Veidemann ütles ajakiri Edasi artiklis: “*kool toimib kogukonnana, olles ühiskonna miniatuurne koopia, selle teine algrakuke perekonna järel*” (Rein Veidemann, 2022). Mina arvan, et konkreetset majad, nagu ka mainitud koolimaja funktsioon, Viimsis on kohad, kuid majadevaheline ruum on kohatu.

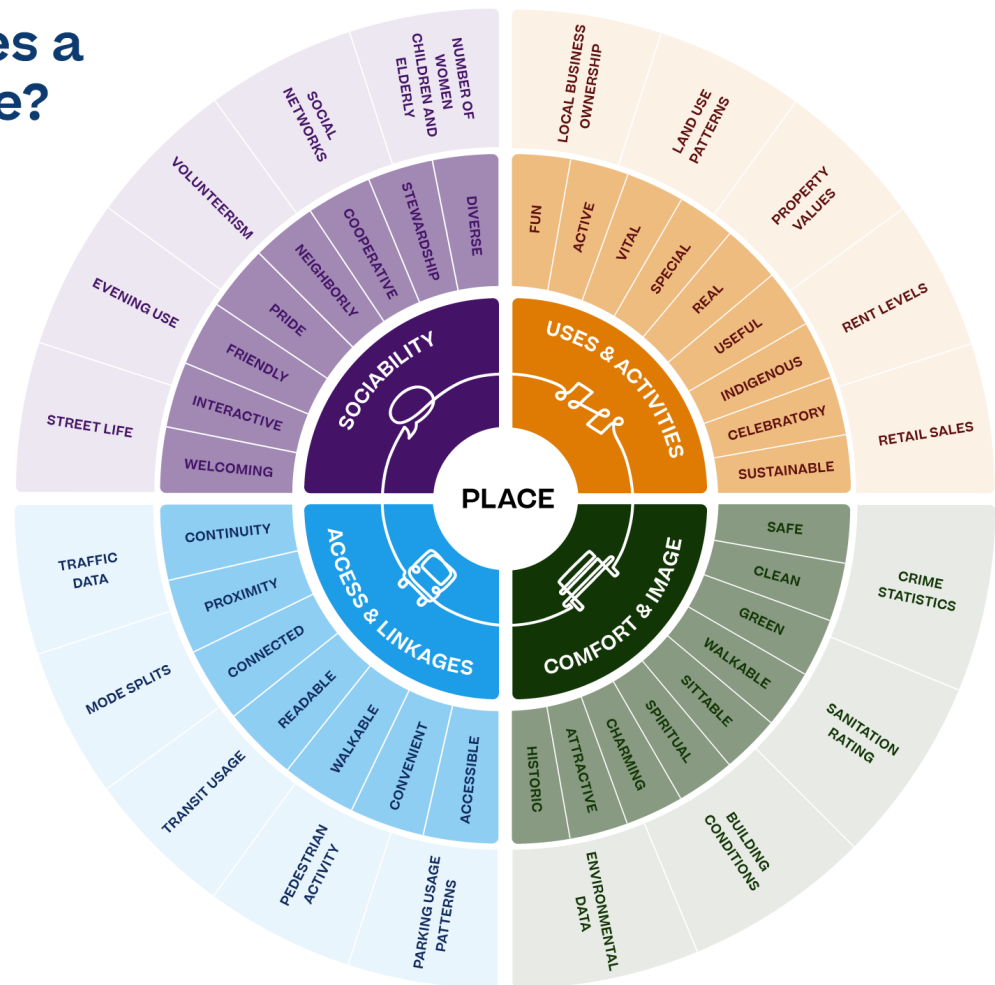
4.4 Kohavaim

Termin *Genius loci* pärineb Vana-Rooma mütloogiast, kus selle nimega tunti mingi konkreetse koha kaitsevaimu. Tänapäeval kirjeldatakse sama nimega ka mingi konkreetsele kohale iseloomuliku vaimset atmosfääri, mis, mis jääb silmale nähtamatuks, kuid mille kohalolu on tuntav. (Veidemann, 2022)

4.5 Kohaloom

Kohaloom (*placemaking*) on protsess, kus avaliku ruumi kujundamisesse kaasatakse kohalike inimesi ning nende soovidega arvestades jõutakse ruumikujundavate lahendusteni, mis tekitavad tugevamat kohatunnetust ning millega elanikud suhestuvad tugevamini tänu kaasatusele. (Madli-Johanna Maidla, 2018). *Project for Public Spaces*'i kodulehel on leitav diagramm, mis kirjeldab, milline peab üks hea koht olema. Neid märksõnu tahan kanda ka oma projekti.

What Makes a Great Place?



Project
for Public
Spaces

Allikas: Project for Public Spaces, <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>

5. MAGISTRIPROJEKT

5.1 Kohaanalüüs

Kohaanalüüsiks olen valinud ala, mis koosneb Haabneeme ja Viimsi alevikust ning Miiduranna külast ning külgneb ka Tallinna linna administratiivse piiriga. Sellel alal on Viimsi valla tihedus suurim ning maastikustruktuur kõige linnalikum, kutsun seda Viimsi keskuseks. Viimsi valla keskus asub looduslikult väga põneval maastikul. Kaks domineerivamat loodusliku objekti on meri ja paeklindi maastik. Mõlemad on Viimsi keskuses jäetud unarusse ning potentsiaal on kasutamata. Teedevõrk on pealinna suunas.



Joonis 3. Hoonestustruktuur



Joonis 4. Mereäär



Joonis 5. Maastik ja paeklint



Joonis 6. Mereäärsed väärtused



Joonis 7. Rohevõrgustik



Joonis 5. Linnalike funktsioonide keskus

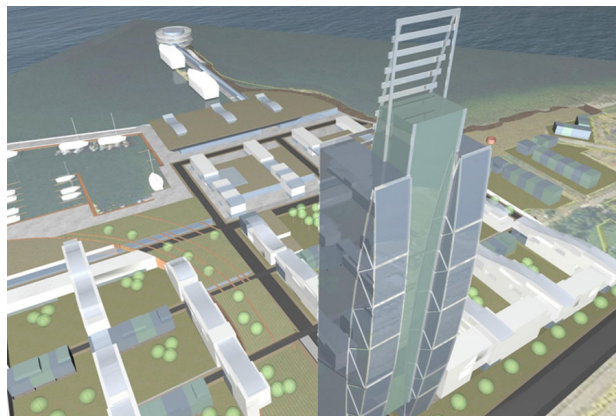
5.1.1 Potentsiaalsed arengualad

5.1.1.1 Milstrandi naftaterminal

Milstrandi naftaterminalile kuulub 142 186 m² suurune ala Miiduranna külas (670 830 m²), mis moodustab kogu küla administratiivsest alast 21 % . Ala on avalikkusele suletud. Lisaks sellele kuulub neile ka 12 km raudteetrassi, mis erinevatel lõikudel eraldab Viimsit ja Merivälja, Metsakasti ja Äigrumäe küla ning lõpuks ka Maardut ja Muugat. Naftaterminal ei meeldi Viimsi elanikele ning ohtlikust tööstusest soovib lahti saada ka omanik Endel Siff, lootuses arendada ala äri- ja elupiirkonnaks. Kuid lisaks naftaterminale ei soovi viimsilased ka uusi elanikke juurde. (Sulev Vedler, 2021)

5.1.1.2 Miiduranna sadam

Miiduranna sadama ala (134 397 m²) moodustab Miiduranna külast teise 20%. Miiduranna sadamast, kui atraktiivsest elu- ja äripiirkonnast on räägitud juba üle 15. aasta (Urmas Tooming, 2007), kuid siiani pole midagi muutunud. Siit avaneb kilukarbisiluett Tallinnale, mis praegu jääb avalikkusele kättesaamatuks. Miiduranna sadama perspektiivplaanid on tulevikus teenindada väiksemaid kruisilaevu. Planeering näeb ette senise tööstuala asemele elu- ja äripiirkonna rajamist, kuid 2008. aasta kevadel loodud lahendus ei väärtusta olemasolevat tööstusmaastikut ning on ühetaoline – nõ ajale jalgu jäänud lahendus.



Miiduranna sadama perspektiivplaanid, Arhitektuurbüroo KPME, 2008. Allikas: <https://miidurannasadam.ee/miiduranna-sadama-perspektiivplaanid/>

5.1.1.3 Kirovi kalurikolhoosikeskus

Kalurikolhoosikeskuse ehitusega alustati 1960. aastatel. Üldplaneeringu autoriteks olid arhitektid Rein Veber ja Tõnu Mellik, kelle 1968. aasta projekt oli üdini modernistlik. Tegu oli (ja on tänaseni) ühe unikaalseima modernistliku linnaplaneerimise näitega kogu Eestis. Kõik eluks vajalik oli koondatud ja funktsioonide järgi jagatud. (Triin Ojari, 2015) Tähtsamad hooned nagu näiteks endine koolimaja, Rannapere pansionaat, muinasjutuline lasteaed, kalurikolhoosi administratiivhoone ja moeateljee koondati kõik ühele põhja-lõuna suunalisele teljele ning ida-lääne suunalised tänavad ristusid nendega. Vaadet klindile hoiti ja väärtustati. Tänapäevaks on peamine keskus nihkunud Randvere tee äärde ning endine kolhoosikeskus on kehvast seisust nii vaimselt kui füüsiliselt. Palju on mõtet tühjust ja linnaruum on katkestatud. Endine koolimaja on räämas, Ado Eigi projekteeritud postmodernistlik lasteaed kannatas tulekahjus ning lammutati. Leonhard Lapini paviljon on hävinud. Administratiivhoone seisab suhteliselt tühjana ning ruume pakutakse rendiks.

5.1.1.4 Kalatööstuse ala

Kalurikolhoosikeskusest läände, mere äärde jääb kalatööstuse ala, mis tõi kolhoosi rikkuse, kuid mida on kritiseeritud halva asukoha valiku tõttu, mis lahutas Haabneeme keskuse merest. (Ojari, 2015). Ala on avalikkusele suletud ning ligipääs piiratud aedade ja keelumärkidega. Ala külgneb läänest merega, idast keskuse, lõunast metsatukaga ja põhja küljelt eramajadega. Hetkel tegutsevad Kalatööstuse alal näiteks Black Box studio ja ekstreem-sisehall Keerdrepp keskus ning peamiselt väikesed tööstused. Ka Telliskivi loomelinnaku taaskäivitas ühe esimese funktsioonina Haigla skatepark.

5.2 SWOT analüüs

Kasutasin SWOT analüüsi, et selgeks teha, mis on Viimsi tugevused, nõrkused, võimalused ja ohud. Abiks oli ka Viimsi valla arengukava (2009) SWOT analüüs. Tulemused on all tabelis (Tabel 1).

Tugevused	Nõrkused	Võimalused	Ohud
Tallinna suhteline lähedus Jõukus (Viimsi valla elanikud on suurima keskmise sissetulekuga Eestis) Looduse lähedus Rahvaarv kasvutrendis, noored pered Vaba ruum arendusteks Kätesaadav alg- ja keskharidus Teenused (poed, kino, haigla, muuseum)	Valglinnastunud (nõrk ühenduvus, sõltuvus autost) Monofunktsionaalsus (vähe töökohti) Metsamajandus (järjepidev arendus metsamaa arvelt) Lühinägelik planeerimine(puudub suurem pilt) Domineeriv ja takistav eraomand Veemajandus (suure tarbimise ajal jääb puudu) Lagunevad hooned Puudub linnalik keskkond	Visioon, bränding - uus identiteet, kohalooime Tugevam side merega Polütsentriliselt oluline keskus Tallinna ja Maardu kõrval Puhke ja rekreatsiooniala Eestile ja Soomele Külluslikkus (kultuuriline, majanduslik ja arhitektuurne) Garden City 2.0 Trammi-, rongi- ja mereühendus Tallinnaga.	Väljaränne, kinnisvarahinna langus Avalike teenuste puudumine Ühetaolisus Igavus Jätkev valglinnastu Metsade (looduskeskkonna) hävimine ja kadumine Viimsi täielik erastamine

Tabel 1

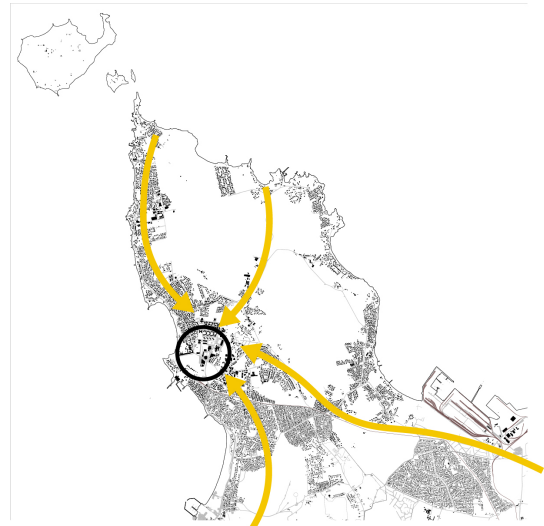
5.3 Stsenaariumianalüüs

Olen Viimsi poolsaart uurides pakkunud välja kolm stsenaariumit, mis analüüsivad võimalikke ruumilisi arenguid ning käsitlevad stsenaariumist tulenevaid aspekte viie teemabloki abil: kliima ja elukvaliteet; sotsiaalne sidusus; majandus ja haridus; ühenduvus ja ruumiline struktuur.

5.3.1 Stsenaariumid

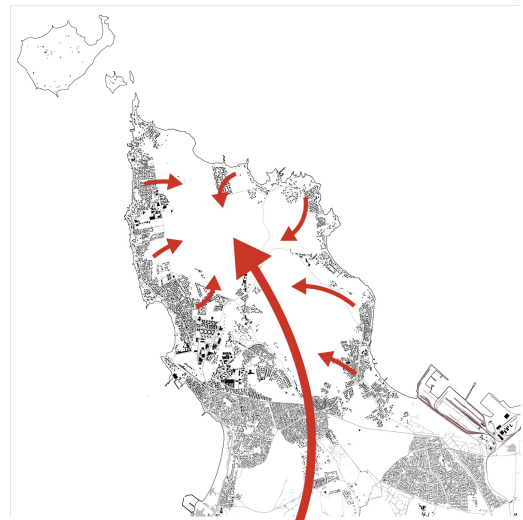
5.3.1.1 Stsenaarium I: Viimsi linn - kontsentreeruv keskus

Stsenaarium 1 kujutab endast Viimsi valla keskuse taaslinnastumist. Miiduranna küla, Haabneeme ja Viimsi alevik tihenevad, sest elanikud eelistavad juba väljakujunenud keskkonda ning linnaliku tihedust. Läheduses on poed, tökohad, lasteaiad ja koolimajad. Kõik on käe-jala juures. Viimsi on tugevalt ühenduses Tallinnaga – nende vahel on toimiv trammi- ja laevaühendus ning bussiühendus Maarduga. Viimsi kuulub polütsentrilisse linnamudelisse koos Tallinna ja Maarduga.



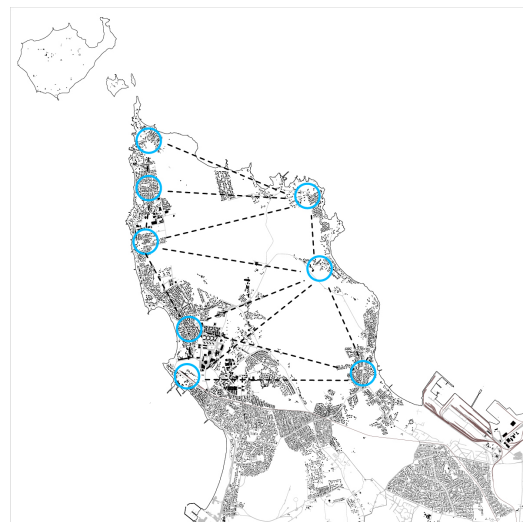
5.3.1.2 Stsenaarium II: Viimsi valglinn (halvima juhu stsenaarium)

Stsenaarium 2 kujutab endast Viimsi jätkuvat valglinnastumist. Uued arendused liiguvad järjest poolsaare keskosasse ning selle arvelt kahaneb looduslik metsamaa ja põllud. Peamiseks hoonetüübiks on eramaja ja peamiseks liikumisvahendiks auto. Viimsi kui Tallinna äärelinn.



5.3.1.3 Stsenaarium III: Viimsi kalurikülad

Viimsi - rannarahva kodu. Kogu uusarendus on seotud mereäärega – arenevad juba väljakujunenud alevikud ja kalurikülad. Viimsi – kodu mere ja metsa vahel. Mereturism, kalatööstus. Tugevad külakogukonnad.



5.3.2 Stsenaariumiaspektid

Tabelis (Tabel 2) on toodud välja iga stsenaariumi iseloomustavad tegurid ning minu arvates kõige olulisemad aspektid on välja toodud tugevamalt, mida soovin edasi kanda oma visiooni ja projekti.

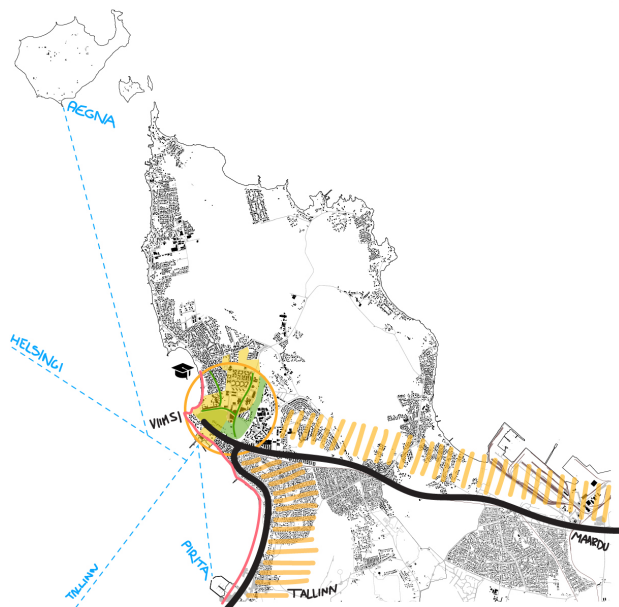
Stsenaariumid & aspektid	Stsenaarium I: Viimsi Linn	Stsenaarium II: Viimsi valglinn	Stsenaarium III: Viimsi kalurikülad
Kliima ja elukvaliteet	Roheline linn - avalik mereäär, rohe-koridorid, kuumasaarteta Linnaelaniku tunne Linn mere ja metsa vahel Kohandatav taaskasutus Linnaaiandus	Metsade hävitamine Autosõltuvus Ei urbaanne ega ruraalne Rahulik Energiakulukas Privaatne	Külaelu Looduse rüppes - km mereni, km metsani Keskonnasõbralik/ maalähedane elustiil
Sotsiaalne sidusus	Kompaktne ja atraktiivne linnalik keskus Jätkusuutlik kasv tehnoloogia ja infrastruktuuri valdkondades Kuuluvustunne Elanike kaasamine otsuste tegemisse Mitmekülgsed elamutüübid Turvaline linn - valgustus, "silmad tänaval", avalik ruum, tihedus Vähendatud autode sõidukiirus	Magala Madal sotsiaalne sidusus Monofunktsionaalne ja homogeenne Igav ja isoleeritud Üksildus	Tugev külakogukond Kollektiivne kohaloom "kõik teavad kõiki"
Majandus ja haridus	Rahvastiku kasv keskuses Tark linn - ülikooli, koolide ja lasteaedade sünergia Hotellid ja turism - kuurortlinn Linna imidži/ kaubamärgi turundus - arhitektuurne/ kultuurne rikkus Isemajandav Kõrgharidust pakkuv Majanduskasv	Vajadus uute koolide järgi Pakutava hariduse kvaliteedi langus Sõltuvuse suurenemine Tallinnast	Külakool/ koduõpe Kodukohvikud ja kodupoed Isemajandav
Ühenduvus	Kvaliteetne ühistranspordiühendus Tallinna ja Maarduga Jalakäija ja mikromobiilsuse sõbralik Merega ühendatud linn Ühendatud Tallinna reidi	Isiklik auto - parim võimalus liikumiseks Pikad distantsid Kõik teed viivad Tallinnasse Ühistransport ebaefektiivne	Ühistransport külade vahel - võimalik veetransport 15 minuti küla
Ruumiline struktuur	Tihe Kompaktne Mitmekesine	Laiali valgunud Monotoonne	Polütsentriline küla mudel Orgaaniline

Tabel 2

5.3.3 Stsenaariumipõhised teemakaardid

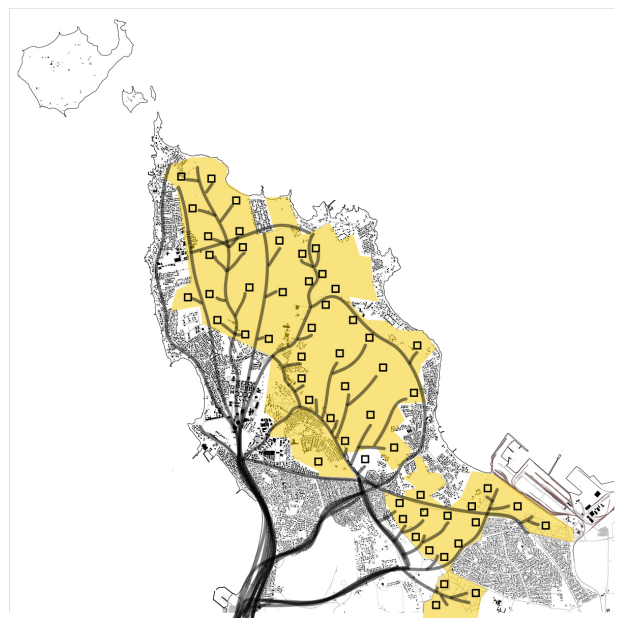
Arvestades tabelis (Tabel 2) välja toodud aspekte joonistasin iga stsenaariumile vastava teemakaardi, mis näitab milline mõju on ruumiliselt antud stsenaariumil ning seejärel panin kõik kolm stsenaariumit ühele teemakaardile (Joonis 6), et näha kattuvusi ja konflikte stsenaariumite vahel.

Viimsi on tugevalt ühendatud oma linnaregiooni ja saartega ning toimib Tallinna jätkuna.



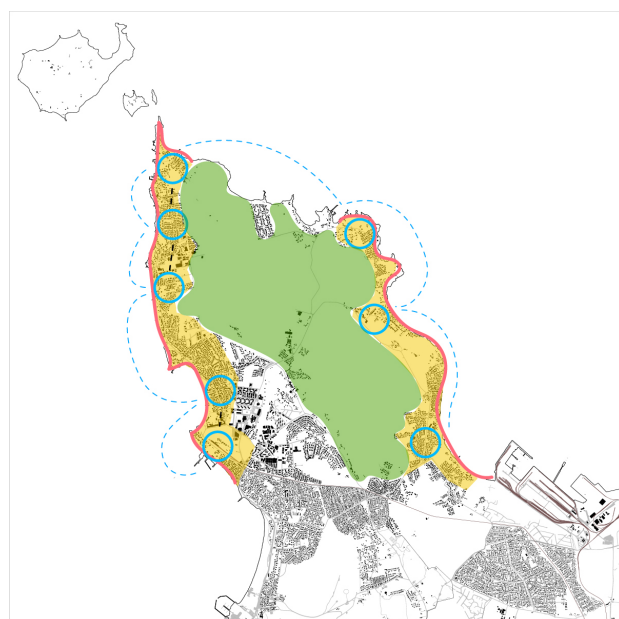
Joonis 3. Stsenaarium I: Teemakaart

Struktuur on välja valgunud ja kogu teedevõrk on Tallinna suunas.



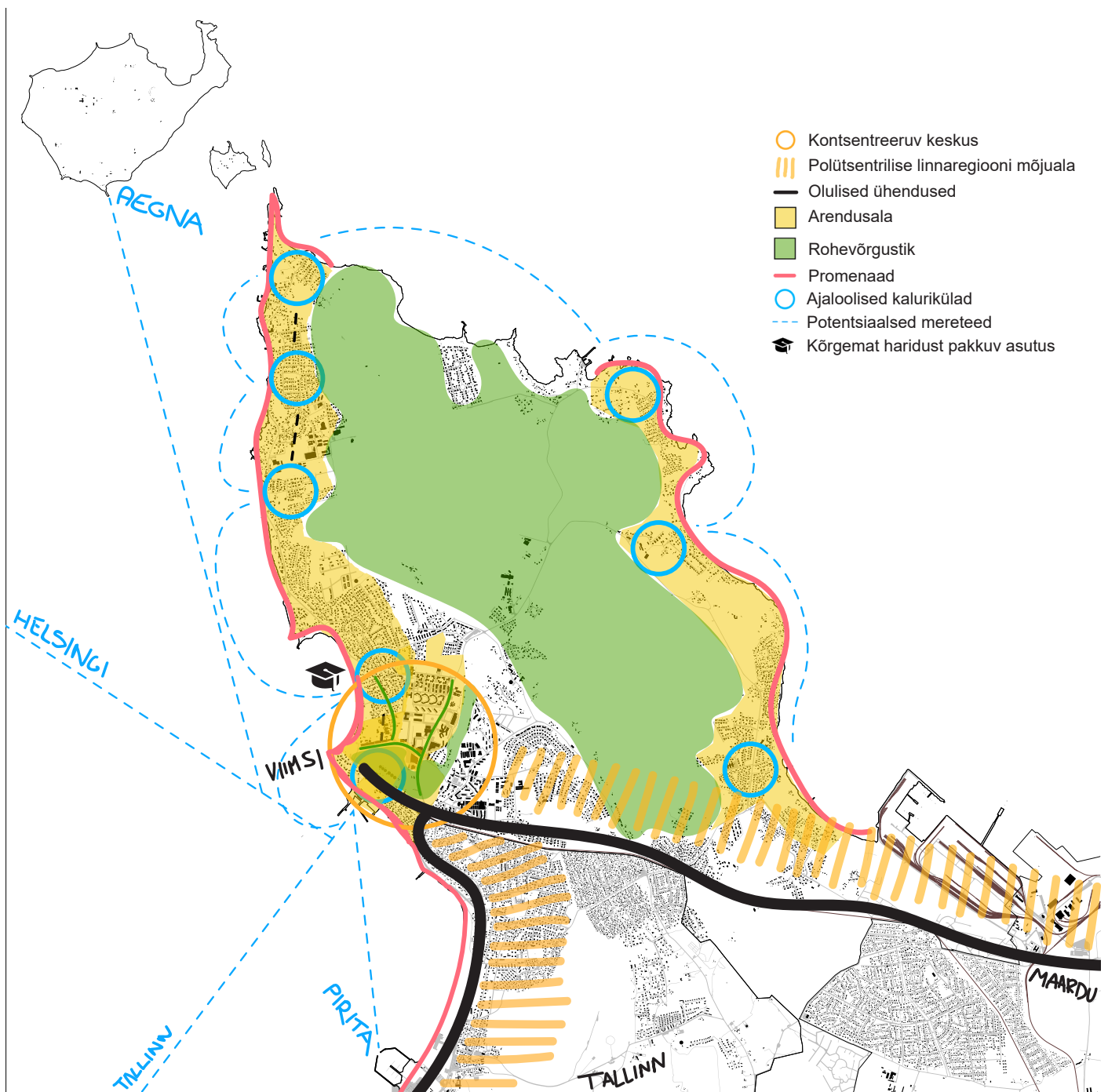
Joonis 4. Stsenaarium II: Teemakaart

Viimsi on tugevalt ühendatud oma linnaregiooni ja saartega ning toimib Tallinna jätkuna.



Joonis 5. Stsenaarium III: Teemakaart

Seejärel välistasin halvima juhu stsenaariumi (Stsenaarium 2) ning ühendasin kahe ülejäänud stsenaariumi teemakaardid omavahel (Joonis 6), et näha kattuvusi ja konflikte stsenaariumite vahel ning selle põhjal luua visioon.



Joonis 6. Stsenaarium I ja III: Integreeritud teemakaart

5.4 Viimsi visioon 2050 - „Kontsentreeruv keskus”

Viimsi ja Haabneeme alevik ning Miiduranna küla kasvavad „Viimsi” keskuseks

Atraktiivne mereäär & esiletõstetud paeklint

–Ranna ja klindipromenaad, arendused mere ääres ja klindi peal.

Kompaktne, tihe ja mitmekesine linnalik keskkond

–Uued ja vanad majad moodustavad koos tervikliku linnastruktuuri. Töökohad, elukohad ja kaubandus on omavahel tihedalt põimunud. Luuakse avalikke väljakuid ja parke.

Vanade tööstusalade kohandatav taaskasutus

–Kalatööstuse, naftaterminali ja sadama alad muutuvad omapärasteks eluja ärikeskkondadeks.

Jalakäija-, ratta- ja mikromobiilsusesõbralik

–Prioriteet on kergliiklejatel. Linn on inimestele, mitte autodele. Viimsi on 15 – minuti linn. Autokesksed teed muudetakse linnalikeks puisteedeks. Tänav on avalik ruum.

Parem ühendus Tallinna ja Maarduga (tramm, laev, buss, teedevõrk)

–Viimsi kuulub poliitsentrilisse linnaregiooni mudelisse. Tramm ja veetakso viivad Tallinnasse. Bussiga saab Maardusse. Vana raudtee muudetakse liikumiskoridoriks.

Valglinnastumise asemel arukas kasv

–Viimsi pidurdab valglinnastumise tendentse ja kasvab targalt.

Tuleviku aedlinn

–Säilib Viimsi aedlinnik, looduslik ja roheline atmosfäär. Hoovid, rõdud ja terrassid. Terviklik rohevõrgustik.

Viimsi on süsinikuneutraalne

–Uute hoonete ehitamisel eelistatakse looduslikke materjale (nt puit). Vanad hooned tuleb korda teha. Säilitada ja istuda uusi puid – hoida looduslikke alasid. Kasvatada toit kohapeal. taastuenergia kasutuselevõtt ja ringmajandus.

Sotsiaalne sidusus

–Viimsi ehitab sotsiaalkortereid ja taskukohaseid elamuid, et tagada parem sidusus ühiskonnakihtide vahel ning kontrollida kinnisvaraturgu. Eraomanduses maad keskuse sundvõõrandatakse, kui need takistavad linna arengut.

Kõrghariduse funktsioon

–Noortel peab olema võimalus peale gümnaasiumi jääda Viimsisse, et omandada kõrgharidus. Viimsi kui ülikoolilinn.

5.4.1 Viimsi ei ole enam piiritsoon

Miidurannas asuvad kinnised alad (sadam, naftaterminal ja tarastatud kogukond) on avalikud ning inimestele tagatakse hea ligipääs mere äärde ning tähtkantsi varemete juurde. Sadamaalal saab tulevikus tegeleda veesportidiga, käia saunas, ujuda, nautida restorane, sõita paadiga Tallinnasse. Naftaterminali ala on osa Viimsi rohevõrgustikust ning kütusemahutite kõrvale võiks asuda mõni suurem ja tähtsam ehitis, mis lõpetaks Sõpruse tee telje ning suunaks selle edasi sadama suunas. Haabneeme keskuse ja mere vahel asuv kalatööstuse ala kujuneb sarnaselt Tallinna Telliskivi kvartalile kultuuri ja loomekeskuseks ning tal on tihe side Haabneeme supelrannaga ning praeguse keskusega.

5.4.2 Rannapromenaad

Viimsi vajab väarikat rannapromenaadi, mis seoks omavahel Haabneeme ranna Pirita rannaga ning tugevdaks Viimsi sidet merega. Tulevikus jäävad mere äärde õhtupäikese ja kilukarbivaatega Merivälja promenaad koos Tuule tee ja Aia tee bussipeatuste/ paviljonidega, Merivälja muuli ja koerte rannaga. Noa restoran saab laieneda oma väliterrassiga promenaadini. Edasi tuleb lõik Miiduranna väikesadamatega, kus skaala on väiksem ja promenaad tagasihoidlikum. See viib Miiduranna sadamani, kus on potentsiaali uue tervikliku ja linnaliku keskkonna kujunemiseks. Miiduranna sadamast kulgeb tee läbi Miiduranna tähtforti varemete ning jõuab lõpuks kõrgema astangu peale kuhu tekib näiteks vaateplatform ja/ või panoraamkohvik. Kõrgem astang oma hoonestusega paneb alguse kalatööstuse alale. Sealt edasi on Haabneeme rand, millele promenaad ning randa toetavad funktsioonid lisaks uut jõudu.

5.4.3 Kirovi kolhoosikeskus

Tihendamist ja struktuuri vajab kalurikolhoosiaegne keskus, mis omal ajal jäi lõpuni lahendamata. Endisesse Mäni tee koolimajja (arhitekt Rein Hansberg) kolib kõrgemat haridust pakkuv kool ning sealt algab telg, millele jääb Rannapere pansionaat (arhitekt Rein Weber), uus teatrihoone, Kirovi kolhoosi peahoone, uus spordihoone ja endine moeateljee. Kirovi teljel on potentsiaal tiheneda ning pikeneda Miiduranna sadamasse, selle tagajärjel tekiks Viimsile konkreetsem selgroog, mis ei voola välja Tallinna poole vaid kinnitaks tugevamalt kanda oma mereäärega.

5.4.4 Teedevõrk

Hetkel voolavad kõik teed juba oma olemuselt Tallinna poole. Uus teede infrastruktuur peaks looma tugevama sideme Miidurannaga. Muuli tee kasutuselevõtt peamise autoteena annaks võimaluse Rohuneeme tee lõik keskuses übermängida eelistades jalakäijaid. Praegune Randvere ja Rohuneeme tee ringristmik asendub kahe väiksema ristmikuga ning Selveri ja Rimi vaheline muudetakse kaheks ühesuunaliseks teeks ning nende vahele jääv ala hoonestatakse. Sõpruse tee pikeneb läbi Naftatööstuse ala sadamasse kergliiklusteena.

Naftaterminali omandisse kuuluv 12 km pikkune raudteekoridor peaks toimima Viimsit ja Tallinnat ühendava ja kokkutoova elemendina, mitte nendevahelise piirina. Parimaks lahenduseks pean raudteetrassi avamist kergliiklejatele – mis hiljem saaks vajaduse korral areneda edasi tänavaks sarnaselt nagu arenes Tallinnas kultuurikilomeeter. Samuti võiksid kahele poole raudteed jäävad tupiktänavad ristuda kergliiklusteega, et liiklust hajutada nii, et teed ja tänavad oleksid efektiivsemalt kasutuses.

5.4.5 Klint

Viimsi oluline maastikuline objekt on paeklint. Viimsi keskuse kontekstis oluline lõik on peaaegu 2 km pikk. Klindi jalamil on 3 kooli ja lasteaed, klindil asub Viimsi tuletorn, Vimka lumepark, kaks seiklusparki, spordirada, mida kasutavad nii koolid, lasteaiad kui Viimsi elanikud ning Viimsi mõis. Klint vajab promenaadi, mis algaks juba NOA restorani juurest, kulgeks mööda Ranna teed mõisapargina, mööduks seejärel mõisast ning tõuseks seejärel klindipealsele alale, kus on potentsiaali uusarenduseks nii tühjade põldude kui vanade tööstusalade näol. Klindi pealt avaneb vaade Haabneemele ja merele. Teele jäävad Põhjakonna trepp, mänguväljak, Lubja küla laululava, Viimsi tuletorn, Kuradikoobas. Promenaad lõppeks suusamäel. Hetkel on alumise platoo ja ülemise platoo vahel kõigest üks ühendus - Põhjakonna trepp. See on populaarne koht nii sportlastele kui niisama jalutajatele - ainukesene ühendusena kindlasti ka oluline liikumistee. Uued trepid peaksid olema iga tänava otsas, nii et ülemine ja alumine Viimsi saaksid tervikuna kokku. Klindi peal on potentsiaali uusarenduseks, kuid see ei tohiks konkureerida klindi rekreatiivse iseloomuga. Jussi õlletoa juurest kuni Vimka lumepargini peab kulgema klindipealne telg kergliiklejatele.

5.4.6 Rohekoridor

Klint on osa Viimsi rohelisest ringist mis haarab oma rüppe Viimsi keskuse sidudes klindi rannaga. Uue riigigümnaasiumi juurde lubati rajada Tammede park, kuid seda pole tänaseni tehtud. Tammede pargi olemasolul ulatuks see Männi tee koolini (kuhu mina pakun välja ülikooli funktsiooni) kus on samuti palju ruumi rohealade loomiseks. Männi tee viib edasi randa. Lõunas lõppeb klint mõisapargiga mis keskuse kontekstis ei ole piisavalt aktiivne. Pakun välja et klindinõlval paiknevad spordirajad jätkuks mõisapargis ning tooks spordi ja kultuuri kokku. Traditsioonilise mõisapargi vastas asub hetkel tööstuslik jäätmaa, mis tulevikus võiks kujuneda elurikkuse piirkonnaks. Tööstusliku jäätmaa esteetika võiks säilida ning uusarendusi planeerides tuleks sellega arvestada. Naftaterminali mahutid võiks leida uut kasutust - Shanghais tehti vanade kütusemahutite sisse muuseum ning tööstuslik pärand jäeti nähtavale ja tõsteti esile. Uus tööstuslik maastik Viimsis paikneks mõisapargi ja sadama vahel - alale jääb ka Peeter Suure rannakaitsepatarei ning sealt edasi paistab juba meri - kõrgema astangu peal, kust avaneb võsa vahelt imeline vaade - sobilik koht panoraamkohvikule ja/ või vaateplatvormile. Kalatööstuse mereäär võiks samuti olla roheline ning jätkata Haabneeme rannaäärset kaitsealust sanglepikut, mis ulatub kuni Männi teeni.

5.5 Masterplaan - visiooni tõlgendamine ruumiliseks

Masterplaan on dünaamiline ja pikaajaline planeeringudokument, mis pakub kontseptuaalse plaani kasvaks ja arenduseks tulevikus. Masterplaan loob ühendused majade, sotsiaalse ja ruumilise keskkonna vahel. (World Bank Group)

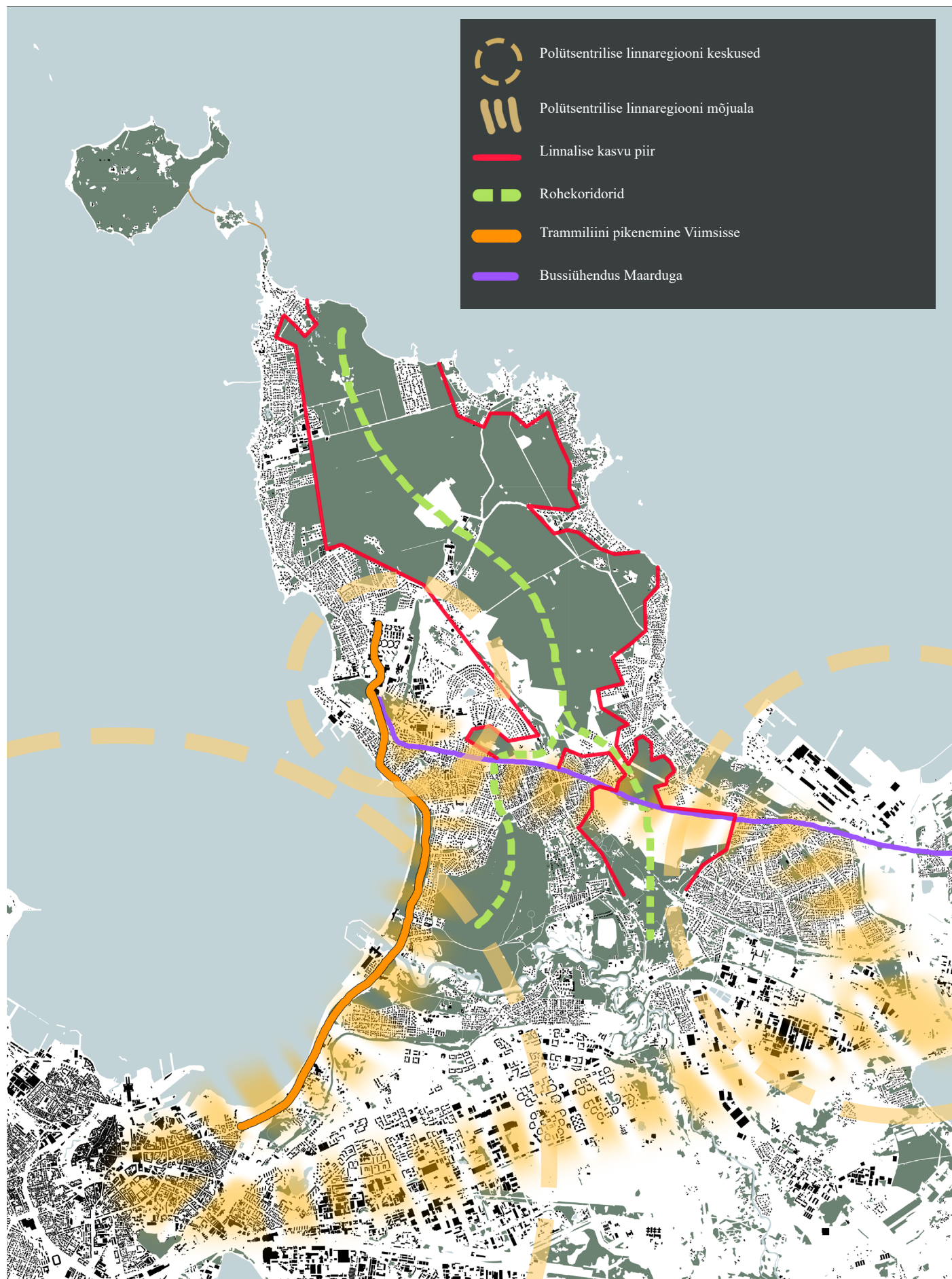
5.5.1 *Strateegia*

Strateegia on kaugema eesmärgi saavutamiseks koostatud tegevuskava. (Eesti Õigekeelsussõnaraamat, 2018) Käsitlen Viimsile pakutavat strateegiat viie teemablokina: kliimamuutused/ energia; sotsiaalne sidusus; majandus; ühenduvus ja ruumiline keskkond.

1. Kliimamuutused/ Energia	2. Sotsiaalne sidusus	3. Majandus	4. Ühenduvus	5. Ruumiline keskkond
<p>Jätkusuutlik linnaplaneerimine (green roofs, green streets)</p> <p>Nullkulu (vähendame plastiku kasutust, prügi taaskasutamine/ komposteerimine)</p> <p>Vähendame autokasutust, pakkudes alternatiivseid võimalusi liikumiseks (tramm, buss, jalutamine, ratas, mikromobiilsus)</p> <p>Kasutame taastuvenergiat</p> <p>Hoiame vanu ja loome uusi rohealasid</p> <p>Investeering haridusse, et propageerida rohelisemat elustiili</p> <p>Looduslikud ja kohalikud ehitusmaterjalid - ehitame puidust</p>	<p>Viimsi peab sundvõõrandama või ostma eravaldustes alad Viimsi keskuses, mis takistavad arengut.</p> <p>Vald peab ehitama taskukohaseid eluasemeid ja sotsiaalkortereid, et reguleerida kinnisvaraturgu.</p> <p>Loome mitmekesiseid elamutüüpe (sotsiaalkorteriid, mikrokorteriid, perekorteriid, ridaelamud, paarismajad, eramud, mikroeramud)</p>	<p>Loome uusi töökohti</p>	<p>Toome Tallinna ja Maardu Viimsile lähemale parandades nendevahelist ühendust ühistranspordi ja taristuga.</p> <p>Prioriteet jalakäijatele, ratturitele ja ühistranspordi kasutajatele.</p> <p>Vähendame sõltuvust autost</p> <p>Ruumiline planeering peab olema integreeritud ühistranspordi planeeringuga.</p>	<p>Ehitame kompaktselt ja tihedalt</p> <p>Keskus ja arendus laieneb mere suunas (Kalatööstuse ala & Miiduranna sadam)</p> <p>Loome kvaliteetset avalikku ruumi ning muudame põhimagistraalid linnalikeks puiesteedeks.</p> <p>Hoiame ja loome looduslikku keskkonda</p> <p>Parendame kohalikke teenuseid</p>

5.5.2 Visioonikaardid

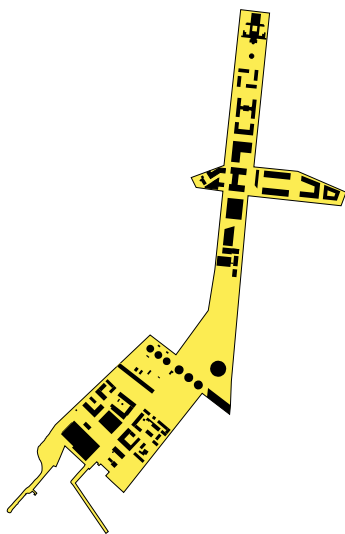
5.5.2.1 Regionaalne visioonikaart



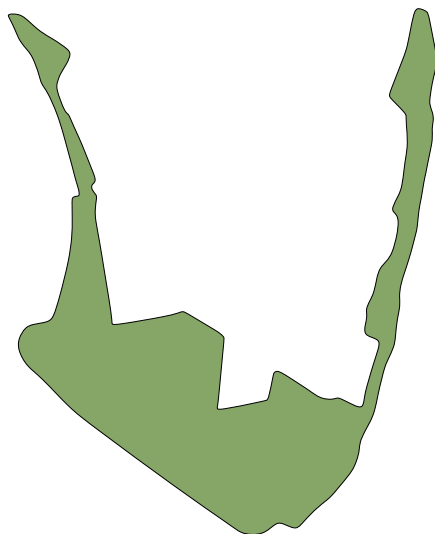


5.5.3 Struktuurplaan

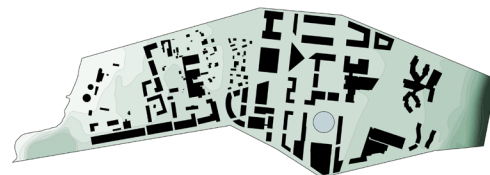
Minu koostatud struktuurplaan Viimsile sai alguse kolmest tähtsamast ideest: Kirovi telje pikenedmine Miiduranna sadamasse, rohevõrgustik ümber keskuse ning mereääre ja klindi sidumine.



1) Kirovi telje jätk sadamasse



2) Rohevõrgustik



3) Mereääre ühendus klindiga



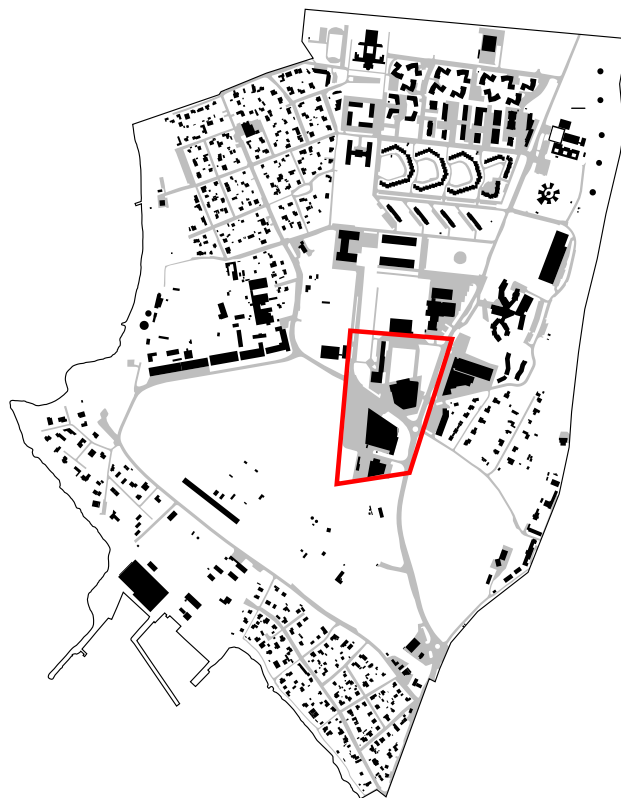
5.5.4 Masterplaani projekti ala

Masterplaani ala pindala: 106 390 m²

Ehitatud brutopindala: 35 842 m²

Praegune FAR (floor area ratio) väärtus: 0.34

Valisin masterplaani jaoks 106 390 m² suuruse ala Haabneeme alevikus, mis külgneb põhjast Viimsi SPA, spordihalli ja pargialaga, idast Randvere teega (Viimsi kaubanduskeskus, Viimsi Maxima, tankla ja mõisapark), lõunast kõrghaljastusega ning läänest Sõpruse tee, metsatuka ja endise moeateljee hoonega. Ala läbib kaks suuremat autoteed - Randvere tee ja Rohuneeme tee. Alal asub hetkel neli suuremat hoonet - Viimsi Keskus, Viimsi Market, Viimsi Äritare ja endise staadionihoone asemele ehitatud Lavendel SPA hotell (samas hoones tegutseb ka nt alkoholipood ja kalapood).



5.5.5 Masterplaani ideeprojekt

Masterplaaniga pakutud brutopindala:

35 842 m² + 53 798 m² = 89 640 m²

Masterplaaniga pakutud FAR väärtus: 0.84

Maakasutus:

Elamud: 35 856 m² - umbes 500 elamuühikut

Kontorid: 35 856 m²

Kaubandus: 17 928 m²

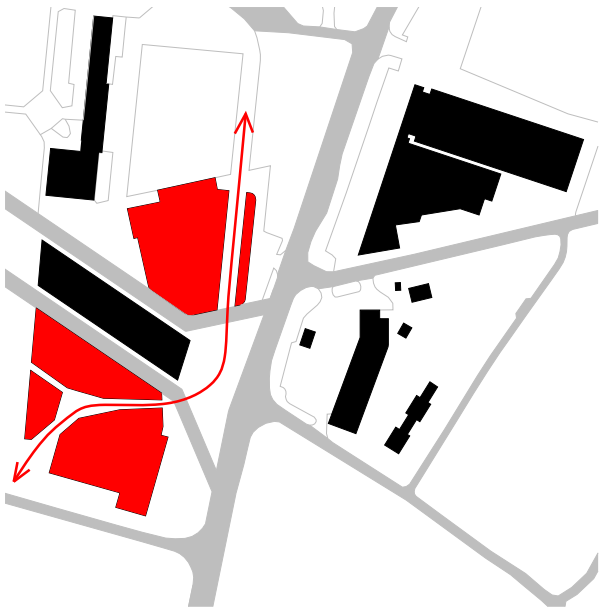
Masterplaani ala peamiseks ideedeks oli Viimsi luua keskus - väärikas koht, mis aitaks kaasa Viimsi linnastumisele ja mitte eeslinnastumisele. Olulisteks ruumilisteks ideedeks olid kahe kaubanduskeskuse vahelise autokeskse Rohuneeme tee inimsõbralikumaks muutmine, eraldades laia autotee kaheks ühesuunaliseks teeks ning hoonestades teede vahelise ala; ringristmiku asemele väljaku ning väljakut ääristava hoonestuse ning endisele staadionile Viimsi Marketi taha linnapark koos veesilmaga.



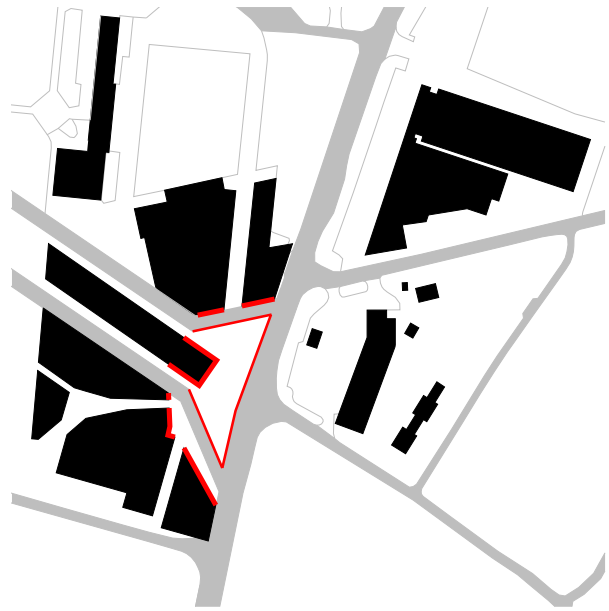
1. Praegune olukord



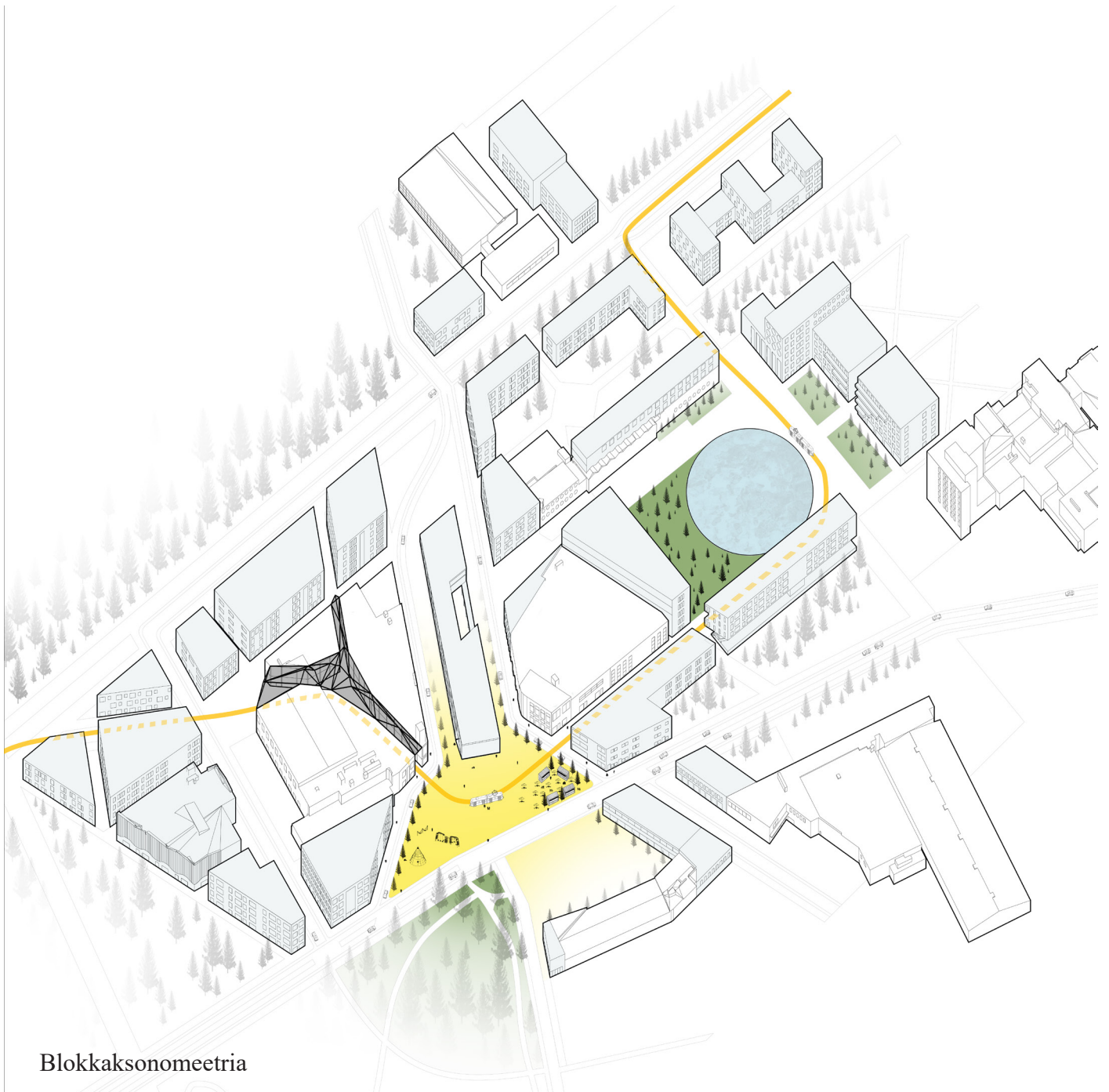
2. Uus liikluslahendus ja hoonestuala



3. Kaubanduskeskuste osaline lammutus ja uus trammiliin läbi nende



4. Uut väljakut ääristav tänavafraont



Blokkaksonomeetria



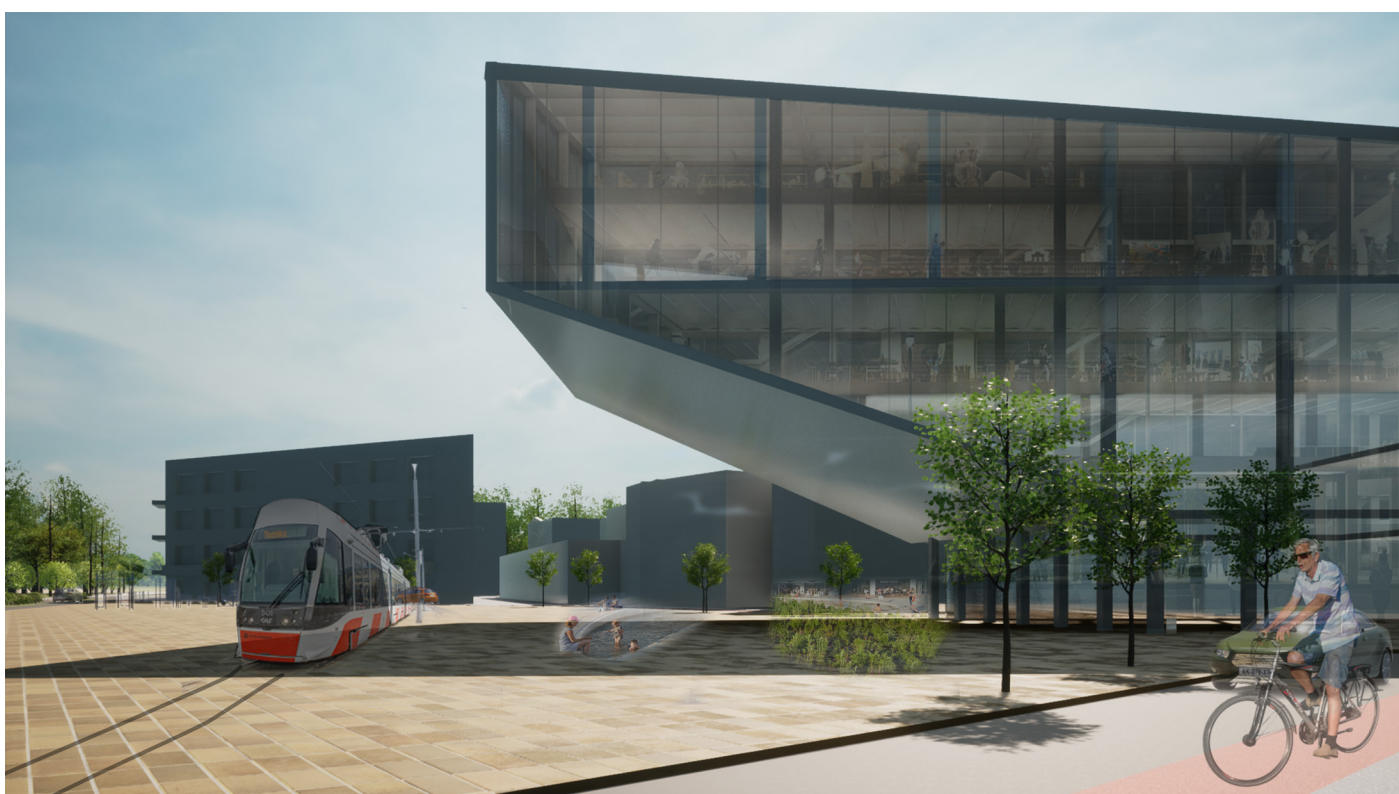
Vaade mõisapargi poolt hommikupäikesele avaneva Viimsi keskväljaku poole, mida ääristavad vanad ümberehitatud kaubandukeskused ja uued kuni neljakorruselised hooned, kus on nii elu-, äri- kui kaubandusfunktsioone.



Vaade kirdesuunas – masterplaani kõige põhjapoolsemast otsast, kus tramm sõidab kahe hoone vahelt sisse ning seejärel läbi praeguse Viimsi Keskuse (Selveri), jõudes seejärel keskväljakule. Pildi vasakus servas on näha lai kergliiklejate ala ning õhtupäikesega korterid, kaubandusega esimesel korrusel.



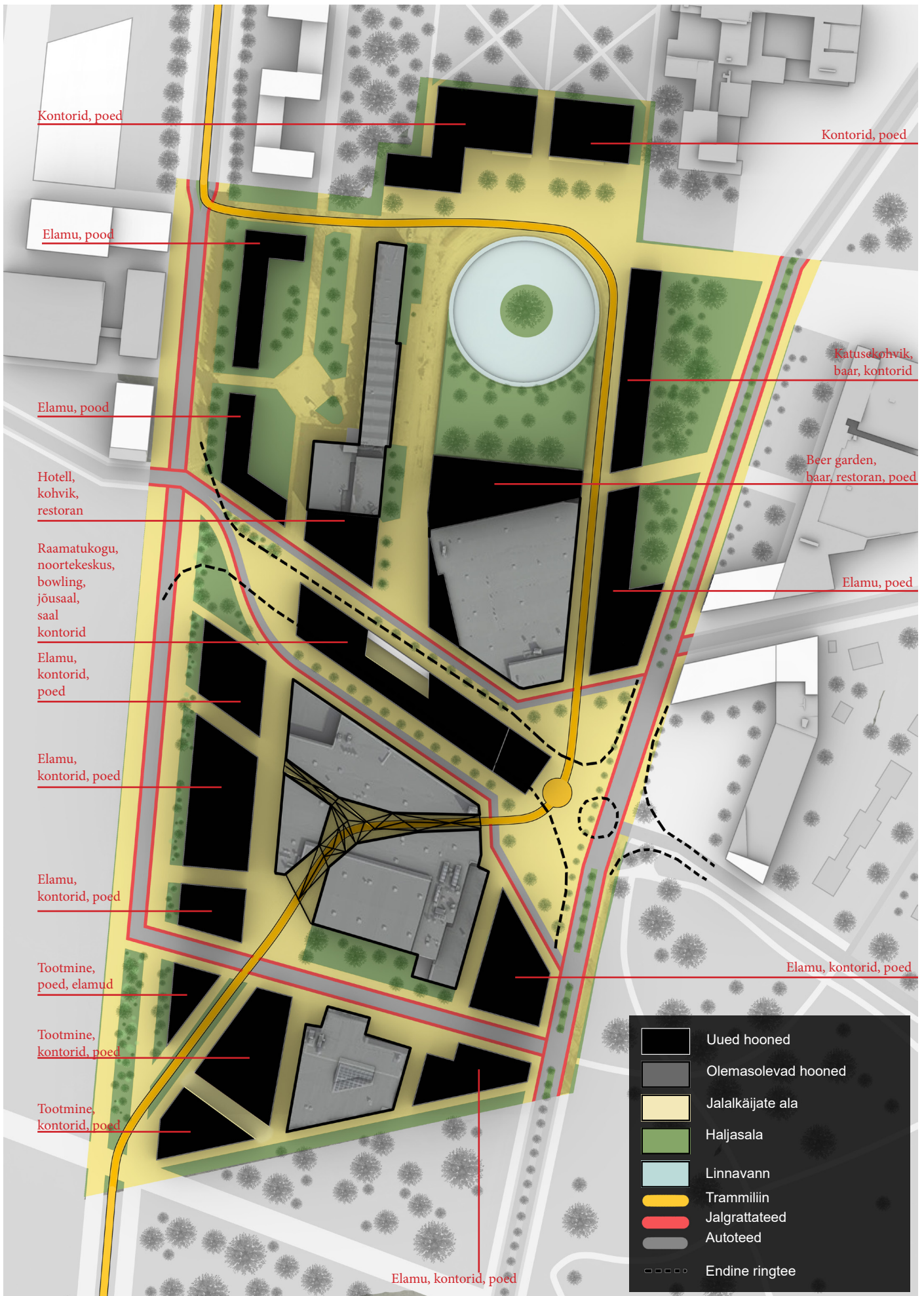
Kui tramm väljub Viimsi Keskusest jõuab ta päriselt Viimsi keskusesse. Keskväljak on ääritsetud hoonete ja puudega läänest ning mõisapargiga kagust. Siin asuvad mänguväljakud, ja treeninguvõimalused, kuid on võimalik ka lihtsalt istuda, nautida ilusat ilma ja jälgida enda ümbrust ja teisi inimesi. Uues hoones, mis küündib väljaku kohale, asub jõusaal, bowling, saal, söögikohad, poed ja kontorid. Väljak võiks kujuneda kogukonnale oluliseks kohaks, kus toimuksid üritused ja festivalid. Siin võiks näha tänavamuusikuid ja tänavakunstnikke. Peale seda, kui tramm on keskväljakul peatunud, jätkab ta sõitu läbi Viimsi Marketi (Rimi) hoone.





Viimsi Marketi vahelt väljudes avaneb teine väljak – endisele staadionile kujundatud roheline ja veidi intiimsem väljak kui keskväljak. Endise staadioniringi raadiusega on mängitud ning meenutuseks kujundatud ringikujuline veesilm, mille keskel on saareke, kus kasvab kuusk, mis jõuludeks ära ehitakse. Endise staadioni tribüünile tekib imehea koht istumiseks ja õhtupäikese nautimiseks. Tribüüni kohale on ehitatud hoone, kus võiks asuda ka näiteks katusekohvik. Õhtuti on veesilmal võimalik näha ka purskkaevuetendust. Talvel kujuneb veesilm uisuväljakuks ning kuuse ümber tekib jõuluturg.





Kokkuvõte

Magistritöö tegeleb Viimsiga - Tallinna eeslinnaga, mis näitab tugevaid valglinnastumise tendentse ning pakub sellele jätkusuutlikuma tulevikuvisioni ja masterplaani.

Esimene peatükk annab ülevaate linnastumisest ning toob välja olulised aspektid, millega linnadel tuleb tulevikus tegeleda, et püsida konkurentsivõimelised ja tugevad pidevalt muutuvast maailmas. See tutvustab põhjuseid, miks kompaktne linn on mõistlik ning hoiatab ohtude eest, mida tuleks vältida.

Teine peatükk tutvustab Viimsi ajalugu, et selgitada välja, mis ajahetkel on mingid ruumistruktuurid tekkinud ning kirjeldab, mis on tänaseks Viimsist saanud.

Mõistes, et Viimsi on valglinnastunud, toob järgmine peatükk välja põhjuseid ja probleeme, mis esinevad kõikides eeslinnades ning tutvustab sealhulgas aruka kasvu terminit, mis valglinnale vastandub.

Valglinnale omase atmosfääri avab neljas peatükk, mis nimetab tänaseid valglinnale omaseid supermarketeid ja parkimisplatse mitte-kohtadeks ning sõnastab "koha" kui ruumi koos taustsüsteemi ja mälestustega.

Projektiosas tehakse kohaanalüüs, selgitatakse välja potentsiaalsed alad tulevikuarenguks ning erinevate analüüside tulemusel luuakse visioon ja strateegia selle ellu viimiseks. Struktuurplaan pakub välja ühe paljudest võimalustest, milline võiks olla Viimsi valla keskuse linnastruktuur tulevikus.

Projekt teeb sissevaate Viimsi valla keskuse ühte kõige problemaatilisse mitte-kohta – ringtee äärde, mis on ümbritsetud supermarketitest, laiast autoteedest ja lõpututest parkimisplatsidest ning regenereerib selle ruumi uue tiheduse, jalakäijasoõbraliku linnaruumi, trammipeatuse, uute väljakute ja supermarketite osalise lammutusega.

Summary

Urbanization leads to denser cities, effective public transport and reduces the consumption of energy. When managed badly, cities can also be bad for health (bad nutrition, diseases). Climate change is going to change the way our cities look and function in the future. We need compact cities.

The project takes place in Viimsi, Tallinn's suburbs, where urban sprawl has made the landscape car-centric, boring and monotonous – full of supermarkets, parking lots and emptiness. Viimsi's history shows that at different times, different types of ideas have generated the landscape structure and urban sprawl is mainly the reason why Viimsi is as it is now.

This thesis aims to criticize suburban developments and prove that urban sprawl caused by suburbanization is not sustainable as it leads to traffic congestion, increased land consumption and health problems. Instead of sprawl, cities should adapt to smart growth.

Thesis introduces Marc Auge's concept of "non-place" as something that suburbs have. At the same time, the idea is to bring more "place" into the suburban landscape through the idea of placemaking.

The project then uses space analysis to bring out important features in Viimsi like the seaside and its structure, the ridge, the existing urban core and potential areas for development like old industrial areas and brownfields.

SWOT analysis shows that Viimsi has the potential to belong to a polycentric city region model together with Tallinn and Maardu, but at the same time, should be careful with its forest management.

Scenario analysis proposes three scenarios and each with different aspects and outcomes (concentrating center, continuous sprawl and old fishing villages). The best aspects of each scenario are then combined to form a single vision.

Urbanization, a seaside and ridge promenade, a 15-minute city, CO2 neutrality and a higher education function are among the many proposals in the Vision for Viimsi.

The master plan then introduces an action plan on what to do to achieve the vision. That includes the use of renewable energy, social apartments, new workplaces, prioritizing pedestrians and keeping existing green areas and creating new ones.

The structure plan proposes one city structure alternative as to what Viimsi could look like in the future with new developments happening.

The master plan aims to regenerate the suburban center by turning a car-centric roundabout into a walkable city square, densifying the city structure, bringing nature into the streets and demolishing the existing supermarkets to pave the way towards a better future for Viimsi.

Kasutatud kirjandus

Alver, Oliver. 2010. “Väikelinn Viimsi”, *Sirp*. <https://sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/vaeikelinn-viimsi/> (vaadatud 03. V 2022)

Auge, Marc. 1995. *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Tõlkinud John Howe. London. Verso. https://monoskop.org/images/3/3c/Auge_Marc_Non-Places_Introduction_to_an_Anthropology_of_Supermodernity.pdf Originaal: *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité* (1992)

Dantzig, George Bernard; Saaty, Thomas L. 1973. *Compact city - A Plan for a Liveable Urban Environment*.

Eesti keele seletav sõnaraamat, 2009. <https://www.eki.ee/dict/ekss/> (vaadatud 04. V 2022)

Eesti õigekeelsussõnaraamat, 2018. <https://www.eki.ee/dict/qs/index.cgi?Q=strateegia&F=M> (vaadatud 04. V 2022)

Gordon, Douglas. 2020. Tallinna Visioonikonverents 2020 “Lõpetamata linn”. <https://www.youtube.com/watch?v=mipx6gBj3U>, 2:00- 2:05. (vaadatud 01. V 2022).

Hasse, John. 2002. “*Is it Sprawl or Smart Growth? Geospatial Indices of Urban Sprawl*”. https://users.rowan.edu/~hasse/sprawl/sprawl_indices.pdf (vaadatud 03. V 2022)

Herriges, Daniel. 2019. *Strong Towns. “Visualizing Place vs. Non-Place”*. <https://www.strongtowns.org/journal/2019/11/19/visualizing-place-vs-non-place> (vaadatud 04. V 2022)

Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York. Vintage Books. lk 3

Kliimamuutused koduleht (kliimamuutused.ee) Eestimaa looduse Fond, Eesti Roheline Liikumine, Keskkonnaõiguse Keskus. <https://www.kliimamuutused.ee/pohjused-ja-tagajarjed> (vaadatud 03. V 2022)

Kuddus, M.A., Tynan, E. & McBryde, E. 2020. Urbanization: a problem for the rich and the poor?. *Public Health Rev* 41, 1. <https://doi.org/10.1186/s40985-019-0116-0>. (vaadatud 01. V 2022).

Maidla, Madli-Johanna, 2018. URBACT. “Kohaloomest kohahoidmiseni? Kuidas kodanikke püsivamalt avaliku ruumi korrashoidu kaasata” <https://urbact.eu/kohaloomest-kohahoidmiseni-kuidas-kodanikke-p%C3%BCsivamalt-avaliku-ruumi-korrashoidu-kaasata> (vaadatud 04. V 2022)

Müürsoo, Anet. 2021. Statistikaamet. “Leibkondade kulutused toidule, eluasemele ja majapidamisele suurenesid, mujalt hoiti kokku” <https://www.stat.ee/et/uudised/leibkondade-tarbimiskulutused-2020-2020> (vaadatud 04. V 2022)

Nabielek, Kersten; Hamers, David; Evers, David, 2016. *Cities in Europe - Facts and figures on cities and urban areas*. PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/PBL-2016-Cities-in-Europe-2469.pdf> (vaadatud 01. V 2022).

Ojari, Triin, 2015. Eesti Arhitektuurimuuseum, Avatud Majad 17, Haabneeme – Kirovi kolhoosist Viimsi tuletornini. https://arhitektuurimuuseum.ee/static/2017/10/am_17_haabneeme_kirovikolh_2015.pdf (vaadatud 04. V 2022)

- Piirimäe**, Kristjan. 2005. “Kristjan Piirimäe: Tallinn on laiali valgunud”, *Eesti Päevaleht*. <https://epl.delfi.ee/artikkel/51017980/kristjan-piirimae-tallinn-on-laiali-valgunud?> (vaadatud 03. V 2022)
- Raudjärv**, Rita. 2021. Statistikaamet. <https://www.stat.ee/et/uudised/taasiseseisvunud-eesit-iseloomustab-autostumine-ja-mootorrataste-suur-levik> (vaadatud 04. V 2022)
- Roose**, Antti. 2020. Planeerimisvabaduse võidukäik eeslinna-Eestis. Eesti inimarengu aruanne 2019/ 2020 - Linnastunud ühiskonna ruumilised valikud, lk 64–71.
- Tooming**, Urmas. 2007. *Postimees*. “Miiduranna sadama ümbrusesse kerkib moodne elu- ja ärikvartal” <https://www.postimees.ee/1724339/miiduranna-sadama-umbrusesse-kerkib-moodne-elu-ja-arikvartal> (vaadatud 04. V 2022)
- Toompark**, Tõnu. 2022. *Adaur*. “Statistika: Tallinna keskmise valminud eluruumi pindala oli 2021. a 70 m²” <https://www.adaur.ee/statistika-tallinna-keskmise-valminud-eluruumi-pindala-oli-2021-a-70-m2/> (vaadatud 04. V 2022)
- United Nations, Climate Change*, 2013. “*Cities Showing the Way on Climate Action*”, <https://unfccc.int/news/cities-show-surge-in-climate-action> (vaadatud 03. V 2022)
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs*, 2020. “*Urbanization: expanding opportunities, but deeper divides*”, <https://www.un.org/development/desa/en/news/social/urbanization-expanding-opportunities-but-deeper-divides.html> (vaadatud 01. V 2022).
- Vedler**, Sulev. 2021 . Suurettevõtja Siff üllatab Viimsi rahvast uue äriideega: kui majaehitus ei sobi, panen kaubarongid käima! - *Eesti Ekspress*. <https://ekspress.delfi.ee/artikkel/94046677/suurettevotja-siff-ullatab-viimsi-rahvast-ue-ariideega-kui-majaehitus-ei-sobi-panen-kaubarongid-kaima> (vaadatud 01. V 2022).
- Veidemann**, Rein. 2022. Rein Veidemann: *genius loci* – kohavaim, *Edasi*. <https://edasi.org/109992/rein-veidemann-genius-loci-kohavaim/> (vaadatud 04. V 2022)
- Viimsidata*, Tööhõive, Viimsilaste töökohad, 2022. <https://www.viimsidata.ee/graphs/viimsi/kokku/toohoive/toohoive-top> (vaadatud 04. V 2022)
- Viimsi valla arengukava aastani 2029. 2009. https://www.viimsivald.ee/public/Viimsi_valla_Arengukava_20091021101052.pdf. lk 33-35. (vaadatud 05. V 2022)
- Viimsi valla koduleht, 2022, Ajalugu, <https://www.viimsivald.ee/viimsi/ajalugu> (vaadatud 04. V 2022)
- Viimsi valla koduleht, 2022, Külad ja alevikud, <https://viimsivald.ee/kulad-ja-alevikud> (vaadatud 01. V 2022).
- World Bank Group. <https://urban-regeneration.worldbank.org/node/51> (vaadatud 04. V 2022)