

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Karoliina Turkova

**VANALINNA RINGBUSS**

Bakalaureusetöö

Õppekava TABB02/17, peeriala logistika

Juhendaja: Jelizaveta Janno, PhD

Tallinn 2021

Deklareerin, et olen koostanud lõputöö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 11 408 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Karoliina Turkova .....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 185847TABB

Üliõpilase e-posti aadress: karoliina.turkova@mail.ee

Juhendaja: Jelizaveta Janno, PhD:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

# SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE .....	4
SISSEJUHATUS .....	5
1. KRUIISITURISM .....	7
1.1. Kruiisiturismi olemus .....	7
1.2. Kruiisiturism Tallinnas .....	10
1.3. Kruiisiturismi maailmapraktika .....	14
1.4. Varasemad uuringud .....	21
2. JUHTUMI KIRJELDUS .....	26
2.1. Uuritav juhtum .....	26
2.2. Transpordisüsteemi infrastruktuur linnas .....	28
2.3. Lähteülesande püstitus .....	29
3. METOODIKA .....	32
3.1. Uurimisstrateegia kujundamine .....	32
3.2. Andmete kogumine .....	34
3.3. Andmete analüüs .....	36
4. SÜNTEES JA TULEMUSED .....	37
4.1. Tulemuste kirjeldus .....	37
4.3. Vanalinna ringbussi lahendus .....	41
4.3. Järeldused ja ettepanekud .....	44
KOKKUVÕTE .....	47
SUMMARY .....	49
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU .....	51
LISAD .....	55
Lisa 1. Intervjuu küsimused .....	55
Lisa 2. Lihtlitsents .....	56

## LÜHIKOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö uurimisprobleemiks on Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide voo ebaefektiivne suunamine. Autor püstatab töö alguses kolm uurimisküsimust, mille eesmärgiks on leida efektiivne lahendus Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide voo suunamiseks. Püstitatud eesmärgi saavutamiseks kogub autor teoreetilist taustainfot ja viib läbi intervjuu AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsaliga ja ärisuunajuhiga Ingrid Bereziniga. Juhtumi uurimisstrateegiana kasutab autor kombineeritud juhtumiuurimust. Kogutud informatsiooni analüüsina pakub autor välja lahenduse töö alguses püstitatud uurimisprobleemile, kaasates tulevaste uurimuste suunda ja kaasosalisi.

Antud töö tulemuseks saab Tallinna vanalinna ringbussi lahendus põhjendatud peatumiskohtadega ja nende juurde kuuluvate infopunktide ning kergliiklusvahendite rendipunktidega. Tulemusena võib järeldada, et selline lahendus on AS Tallinna Sadama poolt oodatud ja teretulnud. Väga oluliseks peetakse just keskkonnasäästlikku ja jätkusuutlikku lahendust, mis looks lisandväärtust mitte ainult saabuvatele kruisituristidele, vaid ka linna kohalikele elanikele.

Uurimusest selgub, et antud töös püstitatud ja käsitletud uurimisprobleem on asjakohane ja samas seisus on paljud sadamalinnad maailmas, kus linnad kannatavad turismist tekitatud keskkonnamõjude all ja kehtestavad regulatsioone või loovad uusi lahendusi olukorra taastamiseks ja jätkusuutliku turismi loomiseks.

Võtmesõnad: kruisiturism, ringbuss, peatumiskohad, logistika

## SISSEJUHATUS

Kruisiturismi defineeritakse reisimisvormina, kus kõik hinnas puhkus kestab kruisilaeval vähemalt 48 tundi ja selle aja sees läbitakse kindla marsruudina mitu sadamat või linna. Kruisiturism sai alguse 19. sajandil, näidates juba algusest kasvutrendi ja järjest suurenevat huvi reisijate seas. Aastate jooksul on loodud erinevaid kruisiliine sõltuvalt sihtkohast, vahesadamatest ja kruisireisi pikkusest. Ülemaailmsed kruisilaevad tõid endaga kaasa aga reostuse ja keskkonnanasaaste probleemid. Lisaks suure hulga turiste sihtkohtadesse, mis põhjustab populaarsemates kruisilinnades ülerahvastatuse probleeme. Kruisiturism hõlmab ka maismaa tegevusi, milleks on turistide transport, linnaekskursioonid ja kohalikust meelelahutusest osavõtmine. Väga suurt rõhku pannakse kruisituristide transpordile maismaal, mis toob hooajal linna sadu suuri turismibusse, mis omakorda tekitavad müra, õhusaasteid ja liiklusummikuid. Viimaste aastate jooksul on hakatud keskkonnamõtjudele tähelepanu pöörama, sama on teinud ka AS Tallinna Sadam ja sellest tulenevalt soovitakse leida parim lahendus turistide transportimiseks Tallinna Vanasadamast linna ja tagasi.

Antud töö uurimisprobleemiks on Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide voo ebaefektiivne suunamine. Autor keskendub töös kolme püstitatud uurimisküsimuse lahendamisele:

1. Kuidas ringbussiliin olemasoleva liikluskorraldusega Tallinnas arvestavalt toimima panna?
2. Millised on sobivad asukohad bussipeatuste ja kogunemisalade rajamiseks?
3. Missugused võimalused on ringbussi lahenduse sidumiseks teiste jagamislahendustega Tallinna linnas?

Töö eesmärgiks on koostada efektiivne saabuvate kruisituristide juhtimine ringbussidega Tallinna vanalinna ja tagasi sadamasse. Autor kasutab uurimisstrateegiana kombineeritud juhtumiuurimust. Peamise uurimismeetodina on töös kasutatud juhtumiuuringut, kus autor keskendub konkreetsele juhtumile ja selle probleemi lahendamisele. Autor kogus taustainfot analüüsisid nii Tallinna kruisiturismi kui ka sarnaseid näiteid üle maailma toimivates sadamalinnades.

Töö on jagatud neljaks osaks. Esimeses osas kogub autor taustainfot ja täiendab enda teadmisi antud valdkonnas. Autor kirjeldab kruisiturismi olemust ja selle ajalugu, kogub andmeid Tallinna kruisiturismi ja ka teiste maailma sadamalinnade kohta ning võrdleb varasemaid, antud valdkonnas tehtud, uuringuid. Teises osas kirjeldab autor uuritava juhtumi tausta ja koostab

vastavalt uurimisprobleemile lähteülesande. Lähteülesande püstitamisel lähtub autor varasemalt koostatud teoreetilisele taustale ja AS Tallinna Sadamalt saadud andmetele. Kolmandas osas on kirjeldatud töö metoodikat ja uurimuse käiku. Autor kirjeldab töös kasutatud uurimisstrateegiat ja lõpptulemuseks saavutamiseks läbitavaid etappe. Neljandas osas analüüsib autor kogutud andmeid, pakub välja omapoolse põhjendatud lahenduse uurimisprobleemi lahendamiseks ja vastused töö alguses püstitatud uurimisküsimustele.

Töö koostamisel tegi autor koostööd AS Tallinna Sadamaga, mis oli oluliseks sisendiks lähteülesande püstitamiseks ja selleks vajalike andmete kogumisel. AS Tallinna Sadama visioon antud lahendusest on lisandväärtus linnale. Prioriteediks ei ole vaid linna saabuvad turistid vaid ka enda kohalikud elanikud, kes saaksid samuti kasu ringbussi lahendusest. Väga suurt tähelepanu pööratakse keskkonnateguritele, püütakse võimalikult palju vähendada saasteid ja luua jätkusuutlikke lahendusi. AS Tallinna Sadam on aastate vältel teinud koostööd Tallinna linnaametnikega parandamaks sadama ümbruses olevaid liikumisvõimalusi ja ka Tallinna sadamast vanalinna viivaid kergliiklusteid, tagamaks ohutu ja huvitav teekond saabuvatele kruisituristidele. Selleks, et linna jaoks oleks idee elluviimiseks piisavalt atraktiivne, tuleb välja pakkuda hästi läbimõeldud lahendus, millega edasi minna.

Antud töö lõpptulemus võib olla üheks lahenduseks uurimisprobleemile, mis vähendaks liiklusummikuid vanalinna ümber, vähendaks peatumis- ja parkimisreegleid eiravate turismibusside kogunemist ja looks vanalinna ümber sõitvad ringbussid, mida saaksid kasutada nii Tallinna Vanasadamasse saabuvad kruisituristid kui ka linna kohalikud elanikud. Antud uurimus on sissejuhatav uuring AS Tallinna Sadamale edasiste kvantitatiivsete otsuste tegemisel ringbussi projekti realiseerimiseks. AS Tallinna Sadam saab antud töö abiga kaaluda terviklikku vanalinna ringbussi lahendust ja kasutada seda lahendust linnaga läbirääkimisel. Autor leiab, et käesoleva teema edasised uurimised peaksid kaasama antud lahendusega kaasnevaid osapooli ehk täpsemalt linna, mis tegeleb bussipeatuste ja infopunktide rajamisega. Transpordiettevõtteid, mis võiksid olla potentsiaalsed ringbussi teenusepakkujad ja ka kergliiklusvahendite rendiettevõtteid, mis paigutavad oma laenutuspunktid vanalinna ümber, et ringbussilt väljudes saaks edasi mööda linna liikuda kas jalgratta või tõukerattaga.

# 1. KRUIISITURISM

Esimeses peatükis kirjeldab autor lõputöö teoreetilist tausta. Autor annab ülevaate kruiisiturismi olemusest ja selle tekkimisest. Seejärel kirjeldab autor Tallinna kruiisiturismi ja toob näiteid välismaa sadamalinnadest ning nende toimimisest. Antud peatüki lõpus saab tutvuda ka varasemate uuringutega.

## 1.1. Kruiisiturismi olemus

Kruiisiturismiks nimetatakse puhkust kruiisilaeval, mis kestab vähemalt kaks ööpäeva, järgib kindlat marsruuti ja külastab mitut sadamat või linna. Kruiisiturism pakub samaaegselt atraktsioone, toitlustust, majutust ja erinevaid mugavusi. Kruiisilaevade olemus teeb neist endist sihtkohad, mis on maismaal pakutavate kuurortidega samaväärsed või isegi paremad. (The European market ... 2021)

Laevad on maailma vetes sõitnud sajandeid, kuid kruiis kui turismireis sai alguse 19. sajandil (Cartwright, Baird 1999 viidatud Marquez 2006). Kruiisiturism sai alguse, kui kõrgema klassi reisijate seas tekkis nõudlus reisijate veoks merelaevadega. Kruiisireisi ajal külastati ühte või mitut vahesadamat lisaks algus- ja lõpp-punktile. 19. sajandi keskpaigast hakkasid toimuma ka mandritevahelised liiniveod, peamiselt Euroopa ja Põhja-Ameerika vahel. Tekkis vajadus spetsiifilise ehitusega laevade järele, sest vähemalt nädal aega kestval meresõidul tuli ühte laeva paigutada erineva sotsiaalmajandusliku staatusega reisijaid. Erinevalt kaubalaevast olid kruiisilaeval esmatähtsad kiirus ja mugavus, eriti kõrgema klassi turistidele. (Notteboom *et al.* 2021) Järgnevatel aastakümnetel keskenduti põhjalikult tehnoloogia ja teeninduse arengule. Laevad keskendusid rohkem reisijateveo kvaliteedile, kui transporditavatele kaupadele. Vaba aeg laeval pikenes ja kõrgema klassi reisijatele hakati pakkuma luksuslikumaid tingimusi nagu näiteks suuremat laevateki pindala, elektrilisi valgusteid ja meelelahutust. Nii kauba kui reisijate vedu laienesid pidevalt 19. sajandil. See andis tõuke suuremate ja luksuslikumate laevade ehitamisele. Laevadele, mis ei oleks kasutatavad vaid transpordivahendina, vaid ka ekskursioonidena, nagu varaseid kruiisilaevu kutsuti. (Manole 2017)

Kruisiturism on väga iseseisev ja omab seega mitmeid eeliseid. Reeglina on laevakruisi algus- ja lõpp-punkt samas sadamas, kogu reisi vältel ei pea kruisiturist muretsema korraldusliku poole osas, laevadel pakutakse hulgaliselt tegevusi, maitsvat ja kvaliteetset sööki ja mitme riigi külastamisel ei pea vahepeal oma asju kokku pakkima ega kasutama muid transpordiviise sihtkohta jõudmiseks. (Cruise Ship Tourism 2006 viidatud Nurk 2016) Tavaliselt on kruisiturist vanem inimene, sest kui nooremad inimesed on valmis sihtkohta jõudmiseks vahetama mitut lendu ja maismaa transpordiliiki, siis vanem inimene tahab nautida muretut ja täielikult organiseeritud puhkust. (Nurk 2016)

21. sajandil pakub kruisiturism marsruute ülemaailmses kohalike sihtkohtade võrgustikus, kuhu pääseb kruisisadama kaudu. Sadamate funktsioonid, transpordi- ja turismiteenused on sama olulised, kui kruisisilaeval pakutavad teenused. Kruisitööstus koosneb meretranspordist, reisi- ja turismiteenustest. Kruisituristil on võimalik korraga nautida nii vaba aja veetmist kui ka laeva pardal pakutavaid teenuseid. (Notteboom *et al.* 2021) Kuna kruisisilaev täidab üha enam omaette kuurordi funktsiooni, jääb osa reisijatest vahesadamates pardale ega lahku laevalt (Brida, Zapata 2009).

Kruisiturism üldiselt on jagatud erinevate nišside ja sihtgruppide kaupa (The European market ... 2021). Iga kruisiliin jagab oma laevad veel omakorda kruisisilaevade klassidesse, mis on eristatud suuruse ja turistidele pakutavate teenuste poolest. Kõigil ühe klassi kruisisilaevadel on tegevused, mis pakuvad kruisituristidele sarnaseid kogemusi. Selle sama klassi uuemad laevad on tihti paremate tehnoloogiate ja arendustega. Kruisisilaevade klassifitseerimine on seotud turu segmenteerimisega. Erinevad kruisisilaevade klassid määravad turul olevate kruisiliikide erinevuse. See aitab kruisituristidel valida endale just kõige sobivama kruisi kas vanuse või siis sotsiaalse staatuse ja rahalise võimekuse järgi. Tabel 1 näitab kruisituru jaotumist neljaks valikuks: kaasaegsed kruisid, premium kruisid, luksuslikud kruisid ja erikruisid. Kaasaegsed kruisid on kõige populaarsemad ja sobivad inimestele, kes otsivad palju tegevusi. Need kruisid pakuvad majutust, sööki ja meelelahutust, konkureerides maismaa puhkusega. Premium kruisid on kõrgekvaliteedilised kruisid, kus pööratakse enim tähelepanu mugavustele, suurematele ruumidele ja tähelepanuta ei jää ka peen teenindus. Kruisisilaeval pakutav majutus, toitlustus ja meelelahutus ületab parimad maismaa hotellide ja kuurortide paketid. Luksuslikud kruisid on isikupärastatud ja kõige kõrgema kvaliteediga kruisid. Ülejäänud kolme kruisivalikuga võrreldes on luksuslikud kruisid väga kallid. See kruisiliin annab võimaluse lisaks laeval pakutavale teenindusele ja kogemusele reisida väga eksootilistesse ja eksklusiivsetesse sihtkohtadesse.



Luksusliku kruisi osa on vaid 2-4% turust, seega teenindatakse kruisituriste väikeste või keskmises suuruses laevadega. Erikruisid on unikaalsed kruisid, mis pakuvad pikki teekondi maailma kõige kaugematesse ja puutumata sihtkohtadesse. See pakub kruisituristidele ainulaadset, harivat ja seiklusrohket kogemust. (Notteboom *et al.* 2021)

Tabel 1. Kruisituru jaotumine neljaks valikuks

	<b>Kaasaegsed kruisid</b>	<b>Preemium kruisid</b>	<b>Luksuslikud kruisid</b>	<b>Erikruisid</b>
<b>Märksõna</b>	Kvantiteet	Kvaliteet	Eksklusiivus	Seiklus
<b>Laeva suurus reisijate mahust</b>	Suur	Keskmine	Väike	Väga väike
<b>Reisijate maht</b>	2000-5000	1500-2500	100-800	100-300
<b>Suund</b>	Perekonna sõbralik	Suunatud täiskasvanutele	Mitte perekonna sõbralik	Ei sobi suurele osale peredest
<b>Kruisi pikkus öödes</b>	3-7	7-14	10+	3-20

Allikas: Port Economics, Management and Policy (autori poolt kohandatud)

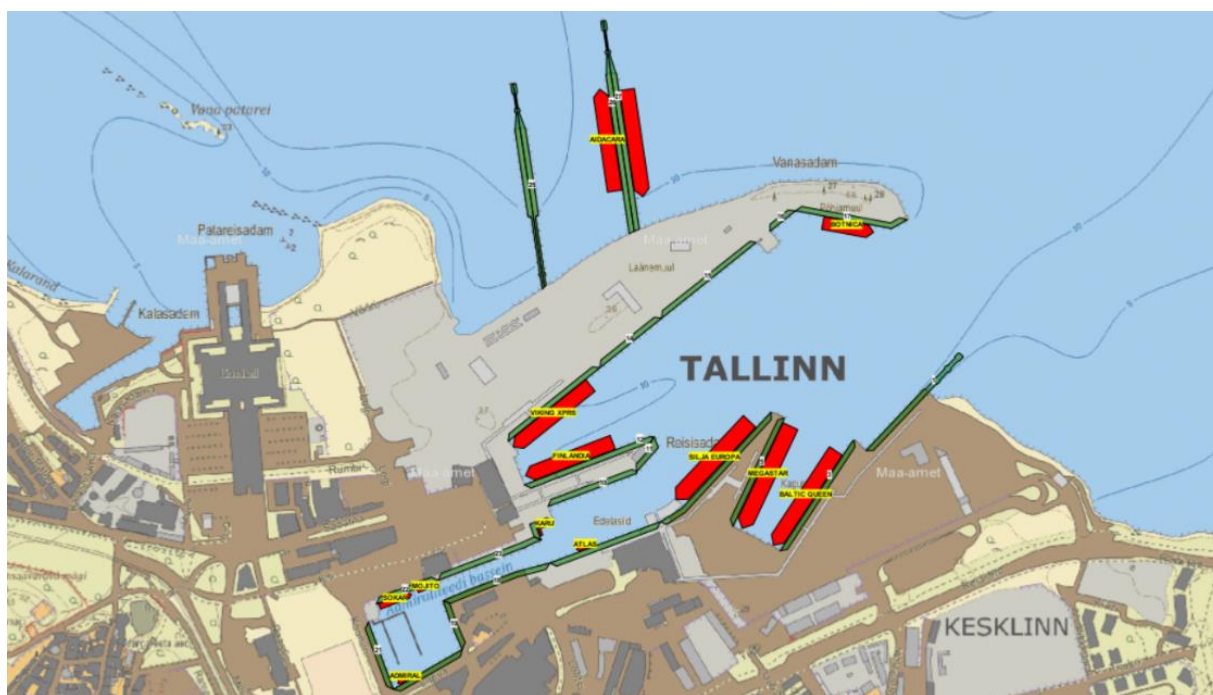
Kruisiturism on aastatega järjest kasvanud ja olnud kõige kiiremini kasvav reisirööstuse haru kogu maailmas. Tänapäeva kruis erineb täielikult 50 aastat tagasi toimunud kruisidest. Kruisiturismi algusaegadel ei eksisteerinud ekskursioone kaldal, ostlemisvõimalusi, kasiinosid ja spaa teenuseid. Kruisisektor on arenenud väikesest ookeani reisijate tööstusest suureks ja terviklikuks puhkuseharuks, mis kaasab reisirööstuse erinevaid valdkondi. (Kester 2002 viidatud Brida, Zapata 2009) 2009. ja 2019. aasta vahel on kruisiturism kasvanud 17.8 miljonilt reisijalt 30 miljoni reisijani (The European market ... 2021).

Turism toob sihtkohtadele majanduslikku kasu, kuid samas mõjutab ka sihtkoha keskkonda. Kruisituimi iseloomustab peamiselt suure hulga inimeste lühiajaline toomine sihtkoha kindlatesse piirkondadesse, mis omakorda mitmekordistab keskkonnamõjusid ja koondab need kindlatesse punktidesse. Kuigi kruisiturism on vaid väike osa kogu maailma turismist, on suur koormus peamistes kruisilaeva sihtkohtades, mis avaldab otsest mõju konkreetset linnale, selle linna vaatamisväärsustele ja ümbritsevale loodusele. Sihtkohal, kuhu kruisilaev saabub, peab suurte kruisilaevade ja laeval olevate kruisituristide vastuvõtmiseks olema piisav infrastruktuur, mis tagab laevade ja turistide sujuva vastuvõtmise ja meeldiva viibimise sihtkohas. Kui kruisilaevade saabumise saaks mõtestada lennukite maandumisega ja võetakse arvesse, et lennuk mahutab keskmiselt 300 reisijat, siis 3000 reisijaga kruisilaev oleks võrdne kümne saabuva lennukiga. Lisaks sellele, et kruisilaevaga saabub korraga väga suur hulk turiste, on peamisteks kruisilaeva

sihtkohtadeks väga aktiivsed ja elavad linnaosad, kuhu saabutakse veeteede kaudu, mille ökosüsteemid on hapramad ja sisaldavad bioloogilise mitmekesisuse poolest suuremat väärtust, kui taevas ja lennujaama asukoht. Just seetõttu vajab kruisiturism kõrgemat kontrolli ja pidevat olukorra hindamist. (UNWTO, APTEC 2016)

## 1.2. Kruisiturism Tallinnas

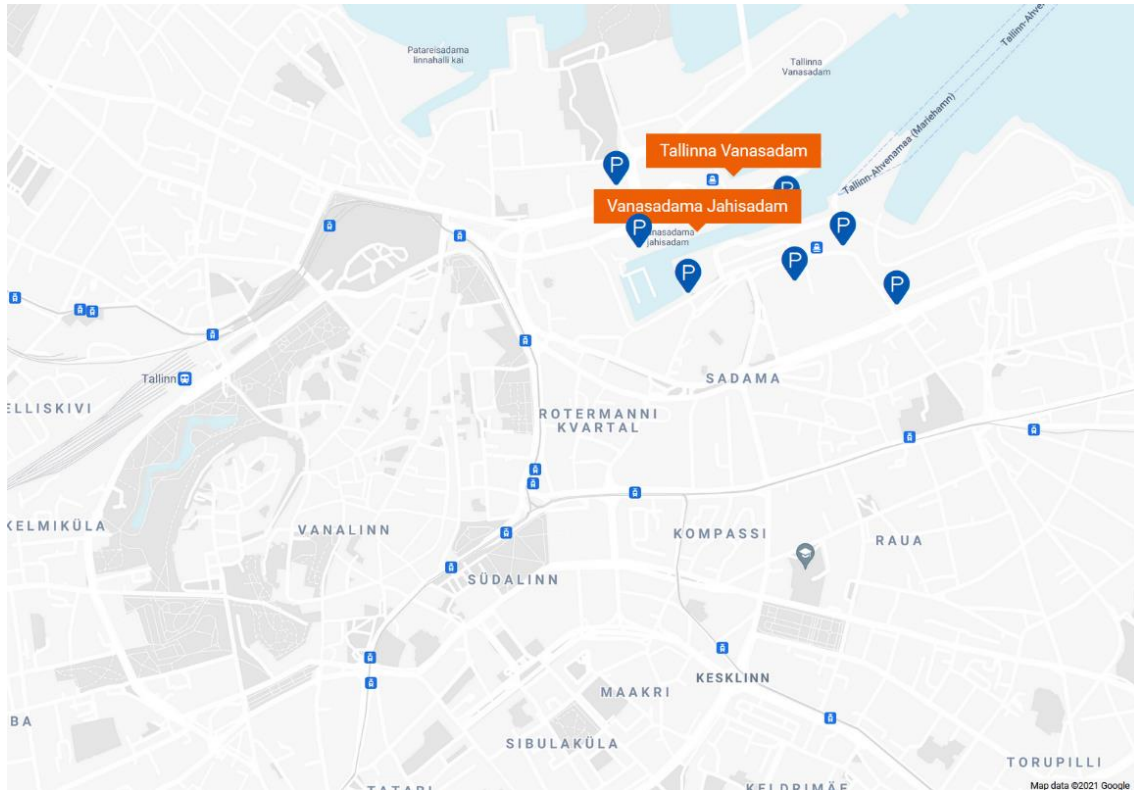
Viimase kümne aasta jooksul on laevareisijate arv Läänemerel iga aastaga kasvanud. Tänu hästi toimivatele laevaliinidele ja naaberriikide omavahelisele koostööle on Läänemerest saanud maailma üks tihedaima laevaliiklusega sisemeri. Kõige populaarsem liin on Tallinn-Helsingi, mida läbis 2017. aastal 8,8 miljonit inimest. Iga aastaga kasvab ka reisijate huvi kruisiliinide vastu. Selline puhkuse viis toob Tallinna linna hooajal üle 300 kruisilaeva, mis teeb omakorda Tallinnast ühe enimkülastatavaid sihtkohti Läänemerel. (Tallinna sadam ... 2018) Joonisel 1 on välja toodud Tallinna sadama plaan, kus näeb laevade peatumist kaidel.



Joonis 1. Tallinna sadama plaan  
Allikas: Tallinna Sadam

Tallinna linna külastavate turistide arv suureneb iga aastaga. Kõige suurema surve all on ajaloolise taustaga kesklinn ja vanalinn, kus tekib kiiresti ülerahvastatus ja inimestest tekkinud ummikud kitsastel tänavatel. Enamus kruisireisijatest külastavad Tallinna linna esimest korda ja nende viibimine linnas on ajaliselt väga piiratud, enamasti on see ajavahemikus 9:00-13:00. Kuna tegemist on esmakordse külastusega, soovivad kruisituristid külastada peamisi turismipunkte. Suurem osa kohvikuid, baare ja pubisid asub ühes piirkonnas, mis põhjustab turistide kogunemist kindlatesse punktidesse. (Postma *et al.* 2018) Vanalinna tänavad ei ole laiad ja korrapärased ning suvel varastavad tänavalt ruumi ka söögikohtade väliterrassid ja suveniiriletid. Turistide kogunemine sellistes kitsastes kohtades häirib muud, näiteks jalgratta, liiklust. (Kalvo, Talk 2020) Väga suur tähtsus on ajapõhisel ümbersuunamisel. Turismirühmade poolt läbitavate marsruutide osas peaksid giidid, reisikorraldajad ja kruisilaevu teenindavad korraldajad tegema tihedamat koostööd. Sellisel juhul saaksid tuurid alustada erinevatel aegadel ja erinevates piirkondades ning seejärel liikuda Tallinna vanalinna suunas. Selle jaoks oleks vaja ka rangemaid regulatsioone ja kvalifikatsioone giididele, sest praegu teevad suviti giiditööd paljud õpetajad ja tudengid oma põhitöö või õpingute kõrvalt. (Postma *et al.* 2018)

Kruisituristide seas on sihtkohas pakutavad ekskursioonid väga populaarsed. Kruisituristide viibimisaeg linnas on piiratud ja hea ülevaate sihtkoha vaatamisväärsustest ja ajaloost saab sihtkohas korraldatavate turismituuridega. Üks kõige klassikalisem turismituur Tallinna vanalinnas algab bussisõiduga Falgi teele. Esimeseks külastuspaigaks on Toompea, seejärel liigutakse all-linna ja tutvutakse Raekoja platsiga, Raeapteegiga ja Pühavaimu kirikuga. Peale seda saavad turistid ise all-linnas ringi vaadata ja siis ootab neid buss Mere puiesteel, et turistid tagasi sadamasse sõidutada. Lahendusi ja marsruute ekskursioonide korraldamiseks Tallinna vanalinnas on mitmeid ja väga erinevaid, kuid nad kõik kipuvad kattuma, sest vanalinna peamiseks eripäraks on mäe peal asuv Toompea. See on esimene külastuspunkt, sest paljude turistide jaoks on mäest üles kõndimine väga energiakulukas ja nad kõnnivad parema meelega mäest alla kui üles. Selleks, et tagada ekskursioon võimalikult suurele rahvahulgale, alustavad giidid oma ekskursioone just Toompealt ja liiguvad allapoole. Toompeale pääseb bussiga ligi vaid Falgi teelt ja see tekitab hommikusel kruisituristide saabumise ajal sinna suure liikluskoormuse. (Kalvo, Talk 2020)



Joonis 2. Tallinna sadama ala kaugus Tallinna vanalinnast  
Allikas: Tallinna Sadam

Üldiselt on terve Eesti turism väga hooajaline. Kõige pingelisem on juulikuu, kus lisaks saabuvatele turistidele ja kohalikele elanikele, kes on välja võtnud suvised puhkused, saabub linna kõige suurem hulk kruisituriste. (Turismiarengukava 2013) Kruisituristide rohkuse määrab ka turismihooaeg. Vanalinnas viibib rohkem turiste tavaliselt suvisel kruisihooajal, maist septembrini, aga ka jõuludel ja aastavahetusel. Tippaajal saabub sadamasse päevas umbes 25 000 praamireisijat ja 10 000 kruisireisijat. Tallinna vanalinn ja sadam asuvad üksteisele lähedal (vt Joonis 2), kuid külastajate voogude juhtimise strateegiate puudumise tõttu tekivad ummikud. Sadamat kasutavad parvlaevad, kruisilaevad, turismibussid, sõidu- ja veoautod. (Postma *et al.* 2018) Piisavate peatumis- ja parkimiskohtade puudumise tõttu kasutavad turismibussid sadama-ala parklana. Vanalinna läheduses on küll lisaks olemasolevatele parkimiskohtadele ka mitmeid tasuta parklaid, kuid turismibussid sinna ei pargi, sest siis kaotaksid bussijuhid suure osa oma palgast. See sunnib bussijuhte sõitma sadama-alale ja kaasab endaga mitut tühisõitu. Lisaks sellele tulevad paljud bussijuhid kruisihooajaks Tallinnasse tööle kaugemalt enda bussidega ja üürivad suveks korterid kesklinnast välja, äärelinna. See lisab omakorda veel mitu tühisõitu hommikul ja õhtul ööbimispaiga ja sadama vahel sõitmiseks. Turismibussidele mõeldud tasuta parklaid ei kipu aga bussijuhid üles leidma, sest neid ei ole märgitud ühelegi internetis kättesaadavale kaardile.

Selline tihe liikumine vanalinna ja sadama vahel koormab liiklust ja tekitab tiptundidel liiklusummikuid. Kuna hooajal on kruiisituriste väga palju, sõidavad Tallinna sadama ja vanalinna vahet päevas sajad bussid. Selleks, et transporti vajavad kruiisituristid ära teenindada, lähevad kasutusse ka vanad bussid, mis töötavad samal ajal kui turismigrupp vanalinna avastab, et konditsioneer bussi jahutaks ja peale ekskursiooni oleks turistidel mugav jahedas bussis tagasi sadamasse sõita. Selline liiklusskeem ja käitumine mõjutab lisaks linna mürataseme tõusule ka linna reostust heitgaaside näol. (Kalvo, Talk 2020)

Kruiisituristide seas on olemas huvi ka jalgsi Tallinna sadamast vanalinna liikumiseks, kuid peamiseks takistuseks on laiad autoteed. Mitmerealise ohutusaarteta autotee ületamine ei ole teisest riigist tulnud turistile meeldiv ega turvaline kogemus. Segadust liikumises tekitavad ka sadama territooriumil ja lähiümbruses toimuvad ehitustööd. (*Ibid.*) Tallinna sadamasse saabuvatele kruiisituristidele teeks jalgsi kõndimise vanalinna palju atraktiivsemaks korralike ja turvaliste kergliiklusteede olemasolu ja selgelt loetavate teeviitade olemasolu. Praegune olukord piirab tõsiselt ka liikumispuudega, näiteks ratastoolis olevaid, inimesi. Kui aga luua ühtne kergliiklussüsteem, tunneks iga Tallinna sadamast väljunud turist ennast linna liikudes turvaliselt ja enesekindlalt. (Metsal 2021) Kuniks seda võimalust ei ole, eelistavad kruiisituristid liiklemist bussiga (Kalvo, Talk 2020).

Kruiisituristid veedavad lisaks kruiisilaevas olemisele aega ka maismaal, seetõttu on kruiisituristidel mõju sihtpunkti majandusele, keskkonnale ja kohalikele inimestele. Üldiselt on see mõju positiivne, reisile tulnud turistid soetavad suveniire, kohalikku käsitööd, külastavad kohvikuid ja võtavad osa pakutavatest meelelahutusüritustest. Kui kruiisiturist jääb oma reisikogemusega maismaal rahule, võib ta uuesti sihtkohta tagasi tulla, kuid seda juba maaturistina. See teeb kruiisiturismist väga olulise turundusallika. Kui kruiisiturismi algusaastatel said seda reisielamust endale lubada vaid vanemad ja jõukamad inimesed, siis tänapäeval on see ka noorte inimeste üks lemmikumaid reisimise viise. (Hritz, Cecil 2008 viidatud Pärn 2016)

Kruiisituristide peamiseks tegevuseks maismaal on turismituurid, kus tutvutakse sihtkoha vaatamisväärsustega, loodusega ja ajalooga. Kruiisituristide ootused ja eeldused sihtkoha suhtes on erinevad, mistõttu peab linn lisaks olemasolevatele vaatamisväärsustele pakkuma turistidele ka erinevaid tooteid, teenuseid, konkurentsivõimelisi hindu ja turismiprogramme. (Cantis *et al.* 2016 viidatud Pärn 2016) Reeglina kulutab kruiisiturist sihtkohas vähem kui tavaline turist, sest

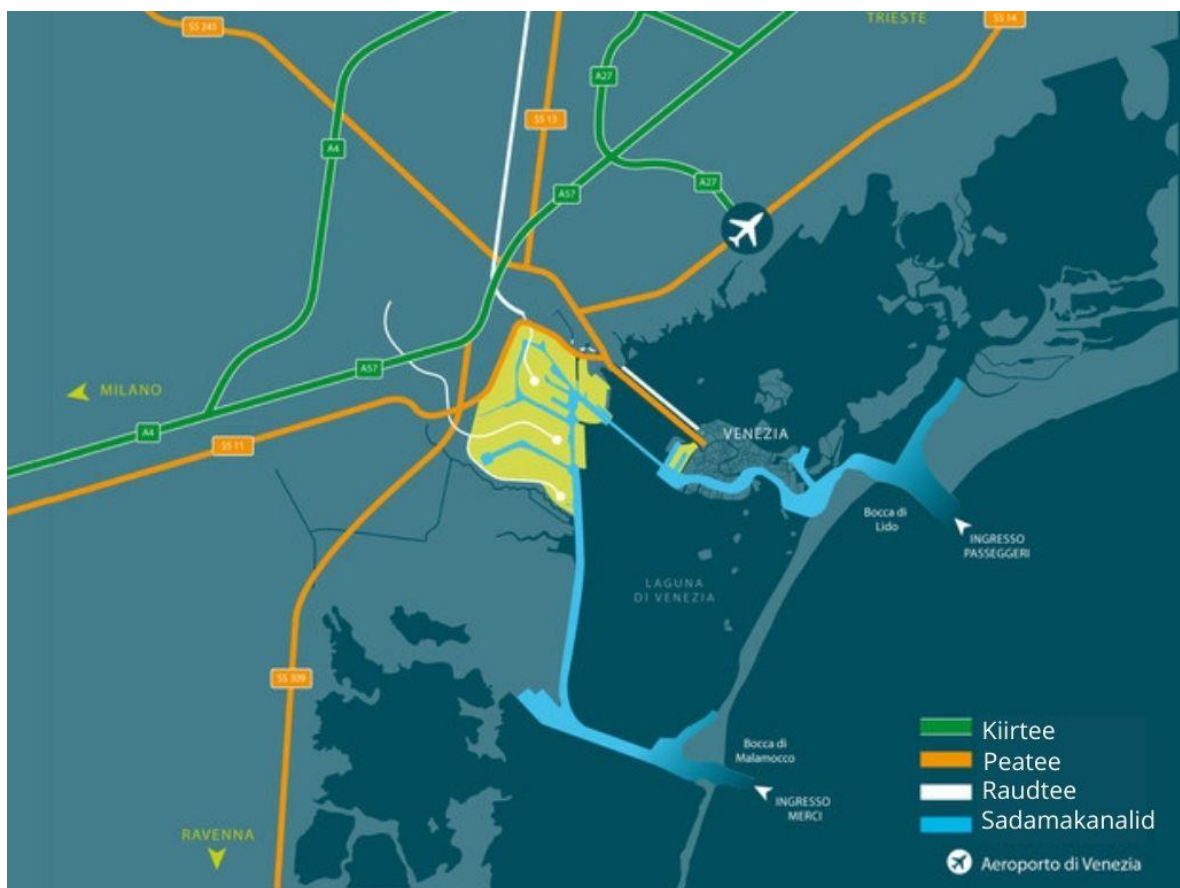
sihtkohas viibitakse väga piiratud aja vältel ja laeval on olemas täpselt samasugused ostlemisvõimalused nagu ka maismaal (Larsen *et al.* 2013 viidatud Pärn 2016).

Paljud turistid reisivad ühte kohta mitu korda, sest sihtkoht on neile juba tuttav ja see välistab võimaluse sattuda ebameeldivasse keskkonda. Küllastades sama kohta mitu korda, saab avastada uusi kohti või kogeda põhjalikumalt eelneval korral poolikuks jäänud elamust. Kui turist ei soovi ise uuesti samasse sihtkohta tagasi tulla võib ta tihtipeale soovitada sihtkohta oma sõpradele ja tuttavatele, mis toob kruiisihooajal linna ikkagi suurel määral kruiisituriste. (Andriotis *et al.* 2007 viidatud Pärn 2016) Kruiisituristi otsustamisel, kas reisida juba varasemalt külastatud sihtkohta või mitte, mängib suurt rolli sadamas veedetud aeg. Mida kiiremini pääseb turist sadamast linna, seda rohkem aega jääb tal sihtkohaga tutvumiseks, suveniiride ostmiseks ja vaatamisvääruste külastamiseks. Kõige suurema emotsiooni tekitavad kruiisituristides just vaatamisväärsused ja üleüldine reisikogemus, mistõttu on oluline, et linnal oleks turistile pakkuda toimivat infrastruktuuri, sujuvat liiklemise võimalust ja viisakat linnapilti. (Manole 2017)

### **1.3. Kruiisiturismi maailmapraktika**

Eelnevalt on töös mainitud, et kruiisiturism on hooajaline. Paljud kruiisiliinid muutuvad vastavalt sihtkoha eelistuste varieerumisele. Talvekuudel on peamiseks sihtturuks Kariibi mere piirkond, suvel on aga enim levinud Vahemeri, Alaska ja Norra. (Notteboom *et al.* 2021) Samas on ka riigid, kus kruiisiturism toimib terve aasta vältel ja saabuvate kruiisituristide voogu on vaja efektiivselt reguleerida, et tagada linnas sujuv liiklus ja kohalike elanike mugavus. Tihti kannatavad sellised linnad liigturismi all (vt Tabel 2). Üks sellistest näidetest on Itaalias asetsev Veneetsia linn (vt Joonis 3). Probleem muutus kriitiliseks 2014. aastal, kui kohalikud elanikud toetasid keeldu, mis seisnes üle 96 000 tonni kaaluvate kruiisilaevade sildumise keelus linna südames oleva ajaloolise Püha Markuse väljaku lähedal. Vaatamata kehtestatud piirangutele, probleem ei lahenenud ja 2016. aasta juulis ähvardas ÜRO kanda Veneetsia UNESCO ohustatud muinsuskaitsealade nimekirja, kui Itaalia ei suuda 2017. aastaks suuri kruiisilaevu täielikult keelata. Ametivõimud arutasid ka võimalust maksustada sissepääs ajaloolisesse kesklinna, et turismivoogu veidi hajutada. (A cruise too ... 2020)

Veneetsia on suuruselt kolmas kruisisadam Euroopas. 2014. aastal teenindati Veneetsia sadamas 1,7 miljonit kruisireisijat. Veneetsia saab sihtkohana kasu oma varadest, esmaklassilistest kruisiterminalidest ja suurepärasest transpordiühendusest Veneetsia rahvusvahelise lennujaama ja teiste transpordiliikide vahel. 2012. aastal pakuti välja kruisikeeld, kuna kümne aastaga oli kruisilaevade suurus kahekordistunud ja hakkas tekitama kohalikes inimestes tõrget kruisilaevade vastu. Eriti laevadest tulenevate keskkonnamõjude ja ohuriskide tõttu. 2013. aastal tehti sama kruisikeelu pakkumine uute nõuetega, et piirata suurte kruisilaevade liikumist Veneetsia sadamasse läbi Giudecca kanali. Õhuheitmete osas on Veneetsia sadam olnud esimene Vahemere sadam, mis kehtestas kruisiliinidega vabatahtliku kütusevahetuse programmi, mis on suurel määral vähendanud kruisilaevade heitkoguseid. Giudecca kanali ohutumaks muutmist on soodustatud kruisilaevade väiksema liikumiskiirusega ja täiendavate puksiirilaevade ja pilootide abil. (Cruise Shipping and ... 2016a)



Joonis 3. Veneetsia teedevõrgustik  
Allikas: Port of Venice (autori poolt kohandatud)

Sarnases seisus Veneetsiaga asub ka Hispaania linn Barcelona, mis kuulutati 2015. aastal Vahemere juhtivaks kruiisisadamaks. Barcelona populaarsus tõi tänu tulusate puhkusereiside levikule kaasa elamu üürihindade tõusu terves linnas. See põhjustas omakorda elanike kolimise kesklinnast eemale ja kohalike ettevõtete sulgumise ning asendumise rahvusvaheliste kettidega. Tänavad on turistidest ülekoormatud, mis võib ajaga viia kohaliku pärandi ohustamiseni. Seetõttu otsustasid ametivõimud võtta vastu seaduse, mis piirab hotellides ja teistes majutusasutustes pakutavate voodikohtade arvu. (A cruise too ... 2020)

Itaalias asuvas Bologna linnas, on sissesõit ajaloolisesse kesklinna ajavahemikus 7:00-20:00 piiratud. On seatud piirangud inimeste pealevõtmiseks ja mahapanekuks, sealhulgas ka turismibussidele. Turismibussid ei tohi liikuda ajaloolises kesklinnas, erand on tehtud vaid hotellide juurde sõitmiseks. Bussid saavad parkida ja turiste oodata lähedal asuvas bussijaamas, kuid seal on parkimine tasuline. Alates 2018. aasta septembrist peavad turismibussid maksma sada eurot, kui nad soovivad pääseda piiratud liiklustsooni turistide pealevõtmiseks või mahapanekuks. Korruga võivad sissepääsupiletiga bussid parkida vaid viis minutit. Bussidele on tehtud ka kindel marsruut, mida järgides nad liikuda tohivad. Kui bussijuht neid reegleid ei järgi, lõppeb enda marsruudi leiutamine trahviga. Ainus erand on tehtud hotellidele, nende juurde võivad bussid sõita ilma igasuguste lisatasudeta. (Tourist buses access ... 2021)

Itaalia sadamalinnas Civitavecchias sõidutab sadama territooriumil kruiisituriste liinibuss (*shuttle bus*), mis on sõitjatele täiesti tasuta ja sõidab iga 20 minuti tagant. See aitab kruiisituristidel turvaliselt sadama territooriumil liigelda ja pääseda kiiremini rongijaama. Reeglina väljub korruga kaks bussi ja ühe bussi mahutavus on 48 inimest. Kruiisituriste sõidutav liinibuss sõidab ainult sadamasse saabuvate või sadamast lahkuvate laevade päevadel ehk graafiku alusel. Erivajadustega turistide teenindab madal buss, et ükski kruiisiturist vaatamata oma vajadustele, ei jääks teenindamata. (Shuttles ... 2021)

Atlandi ookeanis asetsev Madeira saarestik on vaatamata oma suurusele alati kruiisilaevade tähelepanu tõmmanud. Funchali sadam tervitab igal aastal umbes 450 000 kruiisireisijat ja 2010. aastal peeti Madeirat Funchali sadamaga teiseks parimaks sihtkohaks Euroopas. Funchali sadam on üks kolmest kuni viiest sadamast, kus peatatakse seitsmepäevase kruiisi ajal. See on oluline külastussadam ja kruiisilaevade ümbersuunamise sadam. 2010. aasta mais valmis uus reisijate terminal. Uus terminal võimaldas Funchalil pakkuda kruiisilaevadel Madeirat külastavatele reisijatele suurepäraseid tingimusi ja kaasaegseid mugavusi. Kõik bussiliinid algavad ja lõppevad



Funchalis, mis teeb sellest linnast peamise sõlmpunkti kruisireisijate jaoks. Samuti on saarel üle 1000 takso, millest pooled asuvad Funchalis. Lisaks sellele pakub Funchal oma külastajatele sõbralikke inglise keelt kõnelevaid kohalikke elanikke, madalat kuritegevust ja hästi toimivat infrastruktuuri. See näitab, kui oluline on turistidele turvalisus ja mugavus sihtkohas. (Manole 2017)

2019. aasta juulis teatas CNN, et Pariisi ei ole turismibussid enam teretunud. Pariisi abilinnapea Emmanuel Gregoire väitis, et Pariis töötab linna üle võtnud turismibusside võimu peatamise nimel. 2019. aastal tegeleti pingsalt määrustega, mis piiraksid turismibusside liikluse ja kehtestaksid parkimisalad linnast väljapoole. Abilinnapea sõnul ei tähenda turismibusside liikluse piiramine vastumeelt turistidele. Pealinn on massiturismile avatud ja näinud vaeva, et pakkuda turistidele näiteks tasuta avalikke tualettruume. Abilinnapea arvas, et kuigi vanematele inimestele on grupireisid mugavad, tuleks ikkagi kohaneda ja hakata kasutama jalgratta- või jalgsi ekskursioone, mis säästavad loodust, loovad ilusa linnapildi ja on kõigile kasulikud. (Paris deputy mayor ... 2019)

2013. aastal otsustas Prantsusmaal asetsev Marseille'i sadam luua kruisireisijatele tasuta liinibussi. Sadama erinevad osad on sadama territooriumil üsna laiali ja Marseille'i sadamal olid juba oma bussid, et sõidutada töötajaid ühest terminalist teise. Kuna see teenus oli juba saadaval, otsustas Marseille'i sadam teenust pakkuda peale oma töötajate ka kruisituristidele. Kui sadamasse saavad kruisilaevad, eraldatakse üks buss, mis sõidutab saabunud turistid sadamast kesklinna. Turistid sõidutatakse peatuseni, kust edasi saavad nad linna ühistranspordiga igasse linna ossa. Buss saabub turistide pealevõtu peatusesse iga 30 minuti tagant ja on sõitjatele täiesti tasuta. See liinibuss on mõeldud sõitma aastaid, kuid kruisiliinid ei teavita reisijaid sellest võimalusest, sest liinibuss on konkurentsiks nende poolt tellitavatele turismibussidele. (Cruise Shipping and ... 2016b)

Kreeka sadamalinn Pireus võttis 2015. aastal vastu ühe miljoni kruisituristi. See on suurim kruisisisadam Kreekas ja üks suurimaid kruisisisadamaid Vahemerel, mis on väga aktiivne seitsmel kuul aastas. Üle kahe kolmandiku saabuvatest turistidest on transiitreisijad ja peatuvad linnas vaid pooleks päevaks. Vaatamata lühikesele külastusajale pakub linn koostöös sadamaga turistidele kruisilaevanduse spetsiifilist infrastruktuuri ja laia teenustepaketti. Sealhulgas vaatamisväärsusi, suurel hulgal restorane ja käeulatuses olevaid turismiatraktsioone, mis muudavad sihtkoha turismiekskursioonide jaoks väga atraktiivseks. Linnast ei puudu ka rikkalikud kultuuripärandid ja suur valik arheoloogilisi paiku. Turistid saavad külastada ka Ateena kesklinna, mis võtab vaid

mõni tund aega ja sobib transiitreisijatele. Kahjuks ei puudu ka selles sadamalinnas kruisiturismist tulenevad negatiivsed mõjud. Kõige suuremad neist on õhuheitmed ja liiklusummikud, sest kruisihooaja tippajal võib sadamas korraka viibida kuni kümme laeva. Põhiprobleemiks on ühenduvus nii kesklinna kui ka kogu ülejäänud Pireusiga. Pireusi reisisadamal on hea ühendus Ateena kesklinnaga, sest see asub raudteejaama lähedal, kuid kruisiterminalist kulub raudteejaamani jalutamiseks umbes 20 minutit ja keskkond ei ole eriti jalakäijasõbralik, sest see on ühe kõige tihedama liiklusega maantee ääres. Üks ekspressbuss sõidab siiski kruisiterminali ja kesklinna vahel, kuid infot selle kohta on väga vähe ja saabuvad kruisituristid ei ole lihtsalt teadlikud, et nad saaksid 4 euro eest 30 minutiga kesklinna. Seetõttu jääb enamik kruisireisijatest lootma reisikorraldajate erabussidele. (Cruise Shipping and ... 2017)

Dublin on kõige tähtsam kruisisadam Iirimaaal (vt Joonis 4). Kümne aastaga on kruisituristide hulk kasvanud 2004. aastal olnud 32 000 reisijalt 2014. aastal 97 000 reisijale. Kruisituristide kasv on palju suurem võrreldes tavalise turistiga. Dublini kruisihooaeg sarnaneb Eesti omale. Kruisihooaeg kestab Dublinis aprillist septembrini, kuid pool sellest koormusest on kahel suvekuul, kui saabub enim kruisituriste. Lisaks kruisituristidele tulevad suvel linna ka teised turistid ja linn peab toime tulema suure hulga külastajatega, samas kui talvel turiste peaaegu, et ei olegi. Välja arvatud jõulupühadel. Kruisireisijate transport on Dublini linna jaoks üks suurimaid kruisiturismiga seotud katsumusi. Kesklinn kannatab juba kohalike elanike poolt tekitatud ummikute all, liiklus on eriti tihe tipp tundide ajal. Kruisireisijate hommikused saabumised kattuvad täpselt hommikuste ummikute ajavahemikuga, see toob linna juurde suuri reisiribusse ja linnas tekib tõsine ülekoormus. Suur probleem on ka ruumipuudusega, mistõttu ei ole linnas piisavalt turismibussidele mõeldud parkimis- ja peatumiskohti, kus saaks kruisituriste maha panna ja peale võtta. Kruisilaevadel olevatest reisijatest on 50-60% juba eelnevalt tellinud ekskursiooni, mis teeb umbes 1500 reisijat, kuid sadamasse võib korraka saabuda ka mitu kruisilaeva ja siis tuleb see number korrutada laevade arvuga. Iga laeva kohta on mitu turismibussi, mis vastutavad kruisireisijate veo eest. Kui sadamas probleeme ei teki, siis linnas peatavad suured turismibussid liiklust piisavate peatumiskohtade puudumise tõttu. Enamus kruisireisijatest, kes on broneerinud ekskursiooni, on eakad inimesed ja neil läheb rohkem aega, et bussile minna või bussi pealt maha tulla. Hetkel on turistidel buss ainsaks võimaluseks linna saamiseks, sest sadamast jalutamine kesklinna võtab aega umbes 45 minutit ja puudub hea rongi- või trammiühendus. Tulevikus kaalutakse sadama juurde rajada suuremad jalgrattalaenutused ja kasutada kergraudteeühendusi, et vähendada koormust linnaliikluselt. Arvatakse, et olukorda võib parandada ka terminali suunduv avalik buss, siis ei peaks kruisituristidele tellima suuri reisiribusse. Plaanis on ehitada

ka uus kruisiterminal, kust kruisituristidel oleks mugav ka omal jalal kesklinna liikuda. (Cruise Shipping and ... 2016b)



Joonis 4. Dublini sadam  
Allikas: Dublin Port Company

München on külastavuselt teine linn Saksamaal, Berliini järel. Linna külastajate ühistranspordi kasutamise harjumuste uuringus selgus, et turistid jagunesid kaheks, need kes pooldavad ühistranspordi võimalusi ja need kes ei eelista ühistranspordiga liiklemist. Ühistranspordi poolt räägib liikluse vähendamine ja tihtipeale autode vähene kättesaadavus. Ühistranspordi vastu on aga ebamugavus, ühistranspordi puudused ja isiklikud eelistused. Ühistranspordi kasutavat turisti eristavad ühistranspordi mittekasutavast turistist viis näitajat: sihtkohas viibimise pikkus, reisi peamine eesmärk, vanuserühm, ühistranspordi kasutamise sagedus enda elukohas ja kehtiva juhiloa olemasolu. Maismaatranspordina kasutatakse arenenud riikides autot kõige sagedamini, kuid elanikkonna suurenemine ja järjest kasvav nõudlus on linnades üle kogu maailma tekitanud ummikuid, reostust ja liiklusprobleeme. Seetõttu kasvab vajadus jätkusuutliku linntranspordi järele, eriti turismisektoris. Ühistranspordi on hakatud reklaamima potentsiaalse auto asendusena, kuid selline ümbersuunamine ei ole lihtne ülesanne. Selleks, et edendada ühistranspordi kasutamist, peab linn omama tõhusat ja hästi toimivat ühistranspordi ja liikluse korraldust. (Le-Klähn *et al.* 2014) Müncheneri ühistranspordivõrgustik on üsna hästi väljaarenenud, pakkudes 442 kilomeetrit äärelinna rongidele mõeldud raudteed, 95 kilomeetrit metroo raudteed, 79 kilomeetrit trammiteed ja 454 kilomeetrit kohalikku bussiteed (Trinh Thi Le 2014). Linna külastajatel,

sealhulgas ka linna elanikel, peab tekkima nõudlus ühistranspordi järele ja selle tekitamiseks peab hästi tundma ühistranspordi kasutaja käitumist. Praegu keskendub ühistransport vaid kohalikele elanikele, mitte linna saabuvate turistide vajadustele. München meelitab turiste oma ajaloo ja kultuuriga pakkudes avastamiseks erinevaid kunstimuuseumeid, ajaloolisi paiku ja festivale. Eriti meelitab turiste Oktoberfest. Münchener kesklinn on üsna väike ja turistidele meeldib külastada ka kaugemal linna ümber asetsevaid kohti, selle tõttu peab turistidel olema valikus peale jala kõndimise mõni muu transpordiliik. Linna sees pääseb põhiliste turismiobjektide juurde üsna hästi, kuid sellegipoolest peab ühistranspordisüsteem olema tõhus ja silmapaistev, et julgustada turiste ühistransporti kasutama. Alates 2007. aastast saavad Münchener linna külastavad turistid endale soetada linnaekskursiooni kaardi (*CityTourCard*), mis ühendab endas piiramatut ühistranspordi kasutamise võimalust ja soodustusi paljudelt vaatamisväärsuste külastamistelt. Antud kaarti saab osta kas üheks või kolmeks päevaks ja kasutada kas ühekordselt või kuni viieliikmelises grupis. Kaart ei ole aga turistide seas nii populaarne, kui olla võiks. Põhjuseks on üsna väike koostööpartnerite number ja väga väikesed soodustused, mis on reeglina ainult üks või kaks eurot soodsam tavahinnast. München on turistide seas levinud turismikoht, kuid kasvava turistide hulga käsitlemiseks on vaja tõhusat ühistransporditeenust, et toetada keskkonna eesmärke ja jätkusuutlikku turismi. (Le-Klähn *et al.* 2014)

Tabel 2. Sadamalinnade iseloomustus

<b>Sadamalinn</b>	<b>Iseloomustus</b>
Tallinn	- Hooajal üle 300 kruisilaeva - Kruisituristide piiratud külastusaeg - Kitsad ja ülerahvastatud vanalinna tänavad
Veneetsia	- Liigturism - Liiga suured laevad kohalikes vetes
Barcelona	- Turistidest ülekoormatud tänavad
Bologna	- 7:00-20:00 sissesõit kesklinna piiratud - Piirangud turismibussidele - Kindel sõidumarsruut turismibussidele
Civitavecchia	- Liinibuss sadama territooriumil - Korraga kaks bussi ja kokku 96 kohta - Erivajadustega inimestele jaoks madal buss

<b>Sadamalinn</b>	<b>Iseloomustus</b>
Madeira	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Igal aastal 450 000 kruisituristi</li> <li>- Kruisituristide oluline sõlmpunkt</li> <li>- Turvaline keskkond</li> </ul>
Pariis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Turismibusside suunamine linnast välja</li> <li>- Suunatakse jalgratta- või jalgsi ekskursioonile</li> </ul>
Marseille	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tasuta liinibuss kruisireisijatele</li> </ul>
Pireus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kruisilaevanduse spetsiifiline infrastruktuur</li> <li>- Öhuheitmed ja liiklusummikud</li> <li>- Halb ühendus kesklinnaga</li> <li>- Üks ekspressbuss</li> </ul>
Dublin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suurim katsumus on kruisireisijate transport</li> <li>- Väga tihe liiklus tipp tundide ajal</li> <li>- Ruumipuudus linnas</li> </ul>
München	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suur autode kasutamise eelistus</li> <li>- Ummikud, reostus ja liiklusprobleemid</li> <li>- Hästi väljaarenenud ühistranspordivõrgustik</li> </ul>

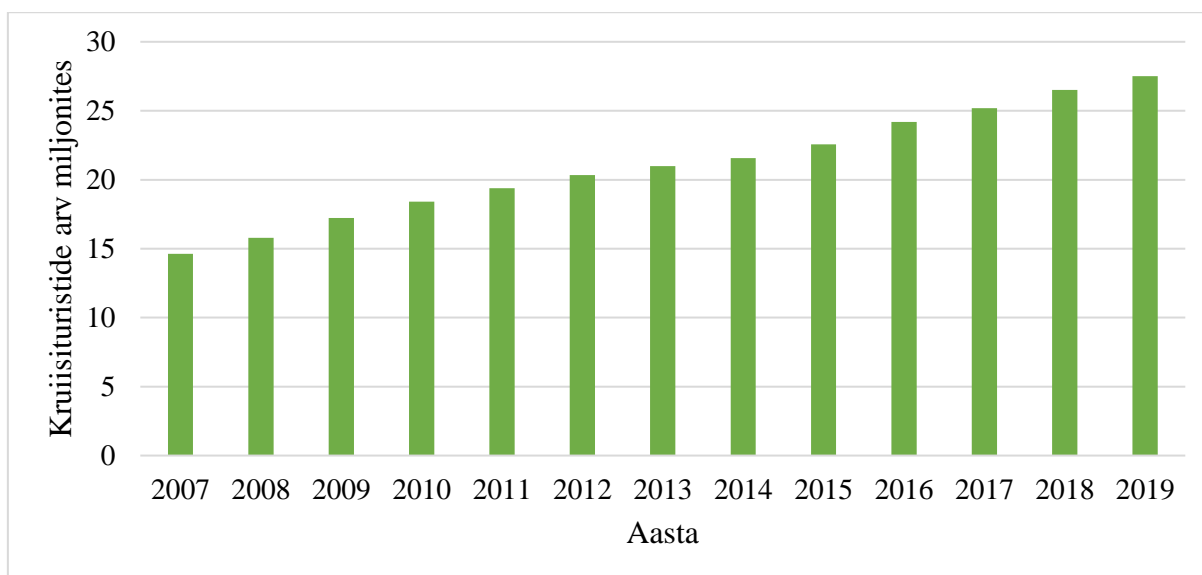
Allikas: Autori koostatud

Antud tabel koondab kõik varasemalt käsitletud sadamalinnad ja neid iseloomustavad jooned. Üldistavalt võib öelda, et paljud sadamalinnad kannatavad liigturismi all, mis väljendub ülerahvastatud tänavates, liiklusummikutes ja keskkonna reostuses. Väga suureks edusammuks võib lugeda riikide valitsuste suhtumist ja vastutust turismist tekitatud probleemide üle.

#### **1.4. Varasemad uuringud**

Kruisiturismi saab uurida erinevatest külgedest, on võimalik analüüsida saabuvate turistide arvu ja nende käitumisharjumusi, kruisituristide poolt tehtud kulutusi sihtkohas, valitud ekskursioonide ja turismituuride populaarsust ja üleüldist prognoosi kiiresti arenevale kruisiturismi tulevikule.

2017. aastal võttis terves maailmas kruiisiturismist osa 24 miljonit inimest (vt Joonis 5). Jätksuutlik reisijate kasv on toimunud juba üle kümne aasta. Isegi 2008. ja 2009. aasta majanduslanguse ajal jätkas kruiisireisijate arv kasvu igal aastal. (Peisley 2012 viidatud Pallis, Vaggelas 2019)



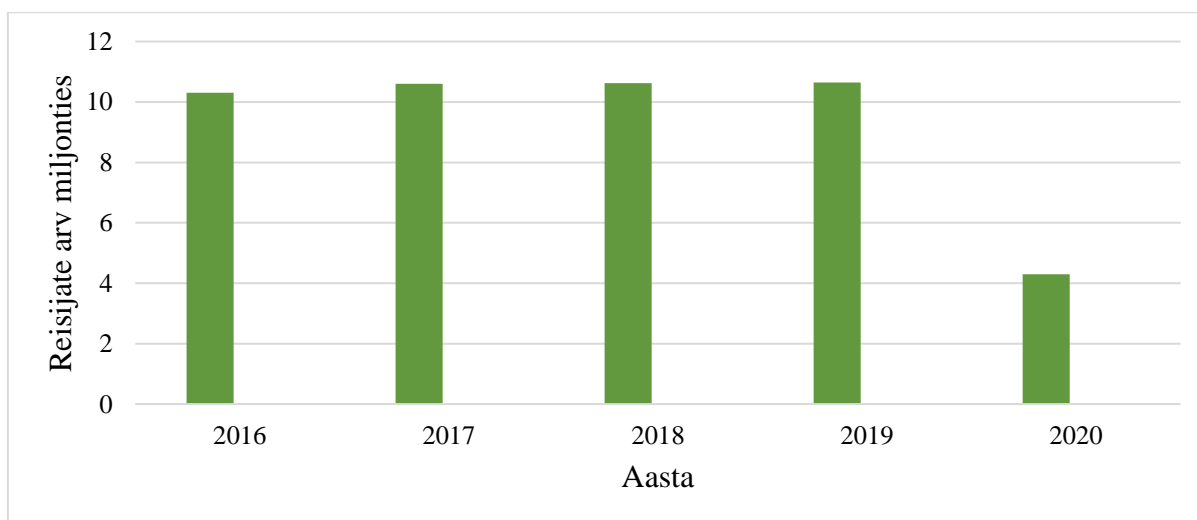
Joonis 5. Kruiisireisijate arvud aastate kaupa

Allikas: Cruise Market Watch (autori poolt kohandatud)

2018. aasta Tallinna välisküllastajate uuringus uuriti kruiisituristi kui välisküllastajat. Selgus, et 2018. aastal saabus Tallinnasse umbes 637 000 kruiisireisijat ja 90% neist olid Tallinna linna külastamas esimest korda. 2008. aastal oli Tallinnasse saabunud vaid 375 000 kruiisituristi. Kõige suurem osa turiste saabus Saksamaalt ja Ameerika Ühendriikidest, vastavalt 30% ja 21%. Tallinnasse saabunud kruiisituristidest ei omanud 55% eriti eelnevat infot pealinna kohta ja infot sihtkoha kohta saadi peamiselt kruiisilaevalt või varasemalt sihtkohta külastanud sõpradelt ja tuttavatelt. Turistide jaoks on olulisel kohal ka oma reisiemotsioonide ja -kogemuste jagamine, seda plaanis sotsiaalmeedia vahendusel teha 42% kruiisituristidest. Keskmiselt veetsid kruiisituristid linnas aega 4,6 tundi, mille jooksul jõuti külastada vanalinna ja kesklinna. Seal keskendusid turistid peamiselt vanalinna kirikutele, Toompeale ja Raekoja platsile. Mõned turistid jõuavad selle aja sees külastada ka Kadriorgu ja Kalamaja piirkonda, kuid enamus turistidest, kes võtavad ekskursiooni, veedavad seal 3,4 tundi ja linna avastamiseks aega enam nii palju ei jää. Allesjäänud aega saab sisustada jalutuskäikudega, kohvikute ja restoranide külastusega või suveniiride ostuga. Siinkohal tuleb turistidele väga kasuks Tallinn Card, millest 52% kruiisituristidest kahjuks polnud isegi kuulnud ja 47% ütles, et ei ole seda kunagi kasutanud.

(Tallinna väliskülastajate uuring ... 2018) Tallinn Card on soodustusi ühendav kaart, mille saab väga lihtsalt soetada veebist. Valikus on kuus erinevat kaarti: 24 tunni, 48 tunni ja 72 tunni kaart ning igast kaardist saab valida tavalise ja PLUS kaardi vahel. Tallinn Card PLUS on veidi kallim, pakkudes tasuta ekskursiooni ja tasuta sõite hop-on hop-off bussidega. Lisaks eristub Tallinn Card täiskasvanu ja lapse hinna poolest, seega sobivad kaardid väga hästi soetamiseks ka peredele. Kaardi ostnud turistidele kehtib tasuta sõiduõigus ühistranspordis, tasuta sissepääs üle 40 Tallinna muuseumisse ja vaatamisväärsusesse ning soodustused ekskursioonidel, restoranides ja poodides. Peale ostmist aktiveerub Tallinn Card ise esimeses vaatamisväärsuses või ühistranspordis, mis teeb kaardi kasutamise turistile väga lihtsaks ja mugavaks. (Tallinn Card ... 2021)

Üle poole, täpsemalt 57%, 2018. aastal Tallinna linna külastanud kruisituristidest tuleksid järgneva viie aasta sees tagasi juba maaturistina ja see näitab omakorda kui olulist rolli mängivad kruisituristid riigi üldise turismi osas. (Tallinna väliskülastajate uuring ... 2018) Tallinna Vanasadamasse saabuvate reisijate numbrid on alati olnud kasvutrendis. 2018. aastal läbis Tallinna Vanasadamat 10,6 miljonit reisijat (vt Joonis 6), millest kruisilaevaga saabus 635 000 reisijat (AS Tallinna Sadam 2018). 2019. aastal oli üldine reisijate arv võrreldes eelmise aastaga muutumatu, samuti 10,6 miljonit reisijat, kuid kruisituriste oli üle 20 tuhande rohkem, täpsemalt 656 100 reisijat (AS Tallinna Sadam 2019). 2020. aasta numbrid on ülemaailmse pandeemia tõttu kõvasti langenud ja kokku läbis 2020. aastal Tallinna Sadamat vaid 4,3 miljonit reisijat, mis teeb eelmise kahe aastaga võrreldes üle poole vähem reisijaid. (AS Tallinna Sadam 2020)



Joonis 6. Tallinna Sadamat läbivate reisijate arv aastate kaupa  
Allikas: Tallinna Sadam (autori poolt kohandatud)

2020. aasta augustis jälgisid Eesti Kunstiakadeemia tudengid inimeste liikumist läbi Tallinna vanalinna väravate, et hiljem analüüsida, milliseid väravaid inimesed enim vanalinna sisenemiseks ja sealt väljumiseks kasutavad. Tuleb ära märkida, et tegu oli ülemaailmse pandeemia ajaga ja turistide oli seetõttu linnas üsna vähe, seega vaadeldi peamiselt kohalike elanike liikumisharjumusi. Vanalinna väravaid läbivaid inimesi loendati nädal aega graafiku alusel. Loendati mitte ainult jalakäijaid, vaid kõigi liikumisvahenditega inimesi, sealhulgas ka jalgrataste ja autodega. Loendamise käigus selgus, et kokku liikus ühe päeva jooksul ühes suunas pea 35 000 inimest. Tegemine oli ajaperioodiga, kus turistide oli vähe, kohvikute ja meelelahutusasutuste külastamine piiratud. Sellest võib järeldada, et suvisel turismihooajal on see number oluliselt suurem. Peamiselt siseneti Tallinna vanalinna Viru väravast ja Nunne tänavalt. (Talk 2021)

Tallinna sadama 2020. aasta aruandes on välja toodud 2021-2025. aasta strateegia. Keskendatakse kõigile kasvuvõimalustele, seda nii kauba-, reisijate- kui ka laevanduse valdkonnas. Reisijate vedu on koroonaviiruse tõttu saanud kõige suurema löögi ja keskendatakse reisijate veomahtude taastamisele. Täiendatakse ka reisijate veole suunatud infrastruktuuri ja keskendatakse keskkonnasäästlikele lahendustele. 2019. aastal algatati ka uurimisprojekt „Tallinna vanalinna jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine“, kus koostöös Eesti Kunstiakadeemiaga ja Tallinna linnaga uuritakse ja arendatakse jätkusuutlikke võimalusi vanalinna säilitamiseks, turistide paremaks transportimiseks ja uute teenuste pakkumiseks, mis omakorda toob Tallinna linna rohkem reisijaid. (AS Tallinna Sadam 2020)

Varasemalt Maailma Turismiorganisatsiooni (*United Nations World Tourism Organization UNWTO*) poolt koostatud juhendmaterjal on viidatud turismikoormuse uuringule ja välja toodud soovitused säästva turismi arendamiseks („Ovetourism“? – Understanding ... 2018). Soovitusi on omakorda võrreldud Tallinnas kasutatavate meetmetega. Turistide hajutamiseks on välja pakutud ürituste korraldamine kesklinnast ja põhilistest turismitsoonidest välja, kesklinnast eemale jäävate külastuspaikade reklaamimine ja reisikaardi kasutuselevõtt. Tallinnas on enamus turistidele orienteeritud üritustest siiski koondatud vanalinna, reklaamitakse erinevaid linnaosi, mis võiksid turistidele huvi pakkuda, kuid turistid tunnevad enim huvi vanalinna vastu ja reisikaardina on saadaval Tallinn Card. Pakutakse välja ka infrastruktuuri parandamist, sest senine jalakäijate infrastruktuur sadama ja vanalinna vahel ei ole turvaline ja mugava liikumise takistuseks on laiad autoteed. Infrastruktuuri üheks parandamise võimaluseks oleks täiendava transpordivõimaluse loomine tippaajal ja turvaliste kõnniteede loomine, mis sobiks ka erivajadustega inimestele. Sadam on kahjuks ühendatud vaid kahe bussiliiniga, mis ei liigu peamiste turismitsoonide suunas



ja jalgsi kõndimine vanalinna jõudmiseks ei ole turvaline halbade teeolude tõttu. Suureks plussiks oleks ka asjakohane ja kergesti kättesaadav info parkimisalade, -piirangute ja -tasude kohta. Hetkel puudub aga kaart, mis hõlmaks kõiki parkimisvõimalusi, sealhulgas ka turismibussidele mõeldud peatumis- ja parkimisvõimalusi. (Kalvo, Talk 2020)

Kogu maailmas hakkasid meretranspordiga seotud arengukavad hõlmama endas jätkusuutlikkust ja keskkonnasäästlikku mõtteviisi. Kruiisilaevad, mis on maailma vetel pikemat aega, peavad vastama rahvusvahelisele regulatiivsele tegevuskavale, et tagada keskkonnasõbralikkus. Käsitlemaks meretranspordi mõju kliimamuutustele, töötas Rahvusvaheline Mereorganisatsioon välja õhusaaste kontrolli algatusega laevanduses tekkivate kasvuhooonegaaside vähendamise kava. Ka Euroopa Liit töötas välja raamistiku, mille eesmärgiks on vähendada keskkonnamõju kolmel erineval viisil: tõhusate mootorite ja puhaste kütuste kasutuselevõtt vähendamaks õhusaastet, laevajäätmete töötlemine sadama vastuvõtu rajatiste kaudu ja vanade laevade ümbertöötlemine. (Pallis, Vaggelas 2019) Keskkonda panustamise põhjuseid on sadamatel mitmeid. Esimeseks ja kõige tähtsamaks põhjuseks on õigusaktide järgimine. Teised põhjused, mis suunavad sadamaid keskkonnamõju parandama on reageerimine ühiskondlikule survele, ettevõtete südametunnistus ja muidugi ka konkurentsieelised. Tõenäoliselt on igal sadamal enda spetsiifilised põhjused, mis võivad tihti tuleneda juhtkonna filosoofiast ja kohalikust sotsiaal-poliitilisest keskkonnast. Jätkusuutlikkus on oluline ka kruiisilaevade kasvava suuruse tõttu. Suured laevad mahutavad probleemideta 3000 reisijat ja 1000 laeva meeskonna liiget. Sellest tulenevalt suureneb vajadus täiendava infrastruktuuri järele, et vältida turistide massilist saabumist sihtkohtadesse, ülerahvastatust ja samas tulla toime jäätmekogustega ja nende ümbertöötlemisega. (Adams *et al.* 2009 viidatud Pallis, Vaggelas 2019)

Tulles tagasi töö alguses püstitatud uurimisprobleemi juurde, milleks on Tallinna sadamasse saabuvate kruiisituristide voo ebaefektiivne suunamine, saab autor teoreetilisest taustast kinnitust, et antud probleem eksisteerib ja vajab lahendust. Seda kinnitavad Tallinna vanalinna ülerahvastatud tänavad, suurte turismibusside kogunemine vanalinna ümber ja sellest tulenevad keskkonnamõjud. Samasugune probleem eksisteerib ka teistes sadamalinnades üle maailma. Kruiisiturism on iga aastaga muutunud järjest populaarsemaks ja kasvavat kruiisituristide arvu ennustatakse ka tulevikuks. Seetõttu tuleks edasi uurida lahendusi, mis võimaldaksid transportida saabuvaid kruiisituriste keskkonnasäästlikult ja efektiivselt.

## 2. JUHTUMI KIRJELDUS

Antud peatükis kirjeldab töö autor uuritava juhtumi tausta võttes arvesse AS Tallinna Sadama arendusprojekte ja soovi näidata eeskuju jätkusuutlikkuse ja keskkonnasäästlikkuse osas. Töö autor juhib tähelepanu ka Euroopa poliitilisele tegevuskavale ja püstitab lähteülesande. Lähteülesande püstitamisel võtab autor arvesse uurimisprobleemi ja töö alguses püstitatud eesmärgi.

### 2.1. Uuritav juhtum

Euroopa poliitilises tegevuskavas on jätkusuutlikkus ja säästev turism väga olulisel kohal. Reisijad muutuvad järjest teadlikumaks jätkusuutlikkuse osas, eriti just noorema põlvkonna reisijad. Reisi sihtkoha valikut mõjutavad tänapäeval järjest rohkem ka moraalsed väärtused, keskkonna ja loomade heaolu ja sotsiaalne mõju kohalikele inimestele. Selline käitumine turistide poolt tekitab järjest suureneva nõudluse jätkusuutliku turismiteenuse järele. Turistid soovivad vähendada oma süsiniku jalajälge ja tihti ka aidata kaasa sihtkoha arendamisele ja parendamisele. Üldiselt peetakse kruisiturismi jätkusuutmatuks, sest väikeste kogukondade külastamine suurte kruisilaevade poolt mõjutab kohalike elanike elu. Kruisilaevad toovad sihtkohtadesse palju turiste, mis viib tihti linna ülerahvastumiseni kindlatel perioodidel. Kogu kruisiturismi tegevus kaasab endaga ka õhusaastet ja veereostust, sest osad laevade tekitatud jäätmetest lõpetavad veeteedes, meredes ja ookeanides. Tänu turistide nõudlusele jätkusuutliku turismi järele, teeb kruisitööstus koostööd sihtkohtade ja kohaliku kultuuriga, et piirata oma ökoloogilist jalajälge. (The European market ... 2021)

Tallinna Vanasadamat peetakse Eesti suurimaks turismiväravaks. Vanasadam teenindab nii liinreisijaid, kruisireisijaid kui ka jahte. Vanasadamast väljuvad laevad Helsingisse, Stockholmi ja Peterburgi. (Tallinna Sadam, Vanasadam 2021) Tallinna sadama territooriumil on ka eraldi kruisiala, mis on mõeldud just linna saabuvatele kruisituristidele (vt Joonis 7). Kruisialalt võib leida suveniiripoode, kohvikuid ja ka transpordivahenditena ekskursioonibussid või taksod. (Tallinna Sadam, Kruisiala 2021)



Joonis 7. Tallinna Vanasadama kruisikaid  
Allikas: Tallinna Sadam

Tallinna Vanasadamal on käsil mitu erinevat arendusprojekti, et luua Vanasadamasse uusi võimalusi, luua rohelisem ja keskkonnasäästlikum ala ning kutsuda nende muudatustega Tallinna linna rohkem kruisituriste. 2023. aastani on plaanis rekonstrueerida D-terminal, et oleks võimalik teenindada pidevalt suurenevat kruisituristide arvu ja ehitada avatav jalakäijate sild ühendamiseks A- ja D-terminali üle Admiraliteedi basseini kanali. Lisaks ehitada parkimismaja D-terminali, et reisijatel oleks võimalik reisi ajaks oma auto mugavalt ja turvaliselt parkida terminalihoone lähedusse. Samuti ehitada uus kruisiterminal, paigaldada kolmele kaile automaatsed sildumisseadmed ja laevade kaldaelektriga varustamiseks vajalikud seadmed. (Tallinna Sadam, Vanasadama arendus 2021)

Ehitusettevõtte AS YIT Eesti sõlmis AS Tallinna Sadamaga lepingu uue kruisiterminali ehitamiseks. Tööd alustati 2020. aasta jaanuaris ja planeeritav valmimisaeg on käesoleva 2021. aasta suvel. Ehituse käigus valmib Vanasadamasse 3-korruselise ja 4000 ruutmeetri terminalihoone koos rohealaga ja parklaga. Uue kruisiterminali projekteerimisel lähtuti

võimalikult palju keskkonnasõbralikest võimalustest ja lahendustest. Terminali hoones võetakse kasutusele mereküte ja päikesepaneelidest tulenev energia. Terminalihoone mahutab kuni 2000 inimest, seega saab väljaspool hooaega hoonet kasutada erinevate ürituste, kontsertide ja konverentside korraldamiseks. (Pressiteade: YIT ehitab ... 2020)

Pidevalt arenev ja kasvav AS Tallinna Sadam paneb väga suurt rõhku keskkonnasäästlikkusele ja uute innovaatiliste lahenduste rakendamisele. AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsal ja ärisuunajuht Ingrid Berezin usuvad, et praegune keeruline olukord maailmas on hea aeg, et muuta seniseid käitumismustreid, keskenduda uuendustele ja peale piirangute leevenemist teenindada saabuvasid kruisituriste veelgi paremal tasemel, säästes keskkonda, ühiskonda ja olla atraktiivseks valikuks kruisituristide seas.

## **2.2. Transpordisüsteemi infrastruktuur linnas**

Tallinna linn liigub koguaeg rohelisema ja jätkusuutlikuma keskkonna suunas. Selle jaoks on koostatud mitmed arengukavad kergliiklusteede loomiseks ja ühistranspordivõrgu parandamiseks. Inimesi suunatakse ühistranspordi ja kergliiklusvahendite kasutamisele isiklike sõiduautode asemel.

Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia visiooniks on luua Tallinna piirkond inimestele atraktiivseks ja roheliseks. Tallinna linna plaanitakse väga head ühistransporti ja mugavat kergliiklusteede võrgustikku, mida saaks igal aastaajal kasutada kõik inimesed, olenemata oma vajadustest. Liikuvuskava eesmärgiks on analüüsida liikuvusega seotud probleemide põhjuseid ja pakkuda keskkonnaeesmärke täitvaid lahendusi. Autode populaarsuse kasvuga eelistab järjest rohkem inimesi isiklikku autot ühistranspordile. See on koondanud Tallinna linna poole kogu riigi transpordist, mis omakorda avaldab mõju keskkonnale. Tallinna linn on aastakümnete jooksul arenenud mitmekesuselise arengumudeli suunas, et tekitada linna mitmeid tõmbekeskuseid, mille omavaheline ühistranspordiühendus on väga hea ja motiveerib inimesi ühistransporti kasutama rohkem kui isiklikku autot. Säästva linnaliikuvuse strateegia visiooniks on luua inimkeskne linn, mis on inimsõbralik, aktiivne, puhas, ohutu ja kõigile ligipääsetav. (Tallinna regiooni säästva ... 2019)

2035. aastaks plaanitakse vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust ja tagada kõigile inimestele ohutu liiklemine. Eesmärgiks on luua üksteisega arvestav transpordivõrgustik, et ükski avariid või õnnetusjuhtum ei lõppeks surmaga. Plaanis on luua kõnniteede ja rattateede võrk, mis on kõigile aasta läbi ligipääsetav tagamaks ohutut ja iseseisvat liikumist nii koolilapsele kui pensionärile. 2025. aastaks on seatud eesmärk suunata inimesed kasutama ühistransporti. Selle abil toimuks vähemalt poolte inimeste igapäevane liiklemine ühitranspordiga, jalgsi või jalgrattaga. (*Ibid.*)

Transpordi arengukava eesmärgidena on põhiliselt välja toodud mugava, kiire, ohutu ja kestva transpordisüsteemi võimaldamine. Transpordisüsteem peab võimaldama inimestele ohutut ja keskkonnasäästlikku liikumisvõimalust, sest just liikumisvõimalused mõjutavad inimese elukvaliteeti. Kindlasti eelistatakse ka energia- ja ressursisäästlikumaid liikumisvahendeid, ökonoomsemaid sõidukeid ja väiksema keskkonnamõjuga kütuseid. (Transpordi arengukava 2013)

Suureks abiks on ka linnapildis nähtavad elektritõukerattad, mida võib sisuliselt leida iga nurga tagant. Näiteks Bolt Technology OÜ elektritõukerattaga sõitmiseks tuleb alla laadida telefonirakendus, mille abil saab luua ühenduse tõukerattaga ja peale sõidu lõpetamist laekub automaatne makse teenuse eest. Kogu infot saab jälgida rakendusest ja peale sihtkohta jõudmist ei pea tõukerattast kuskile eraldi ära viima. (How to ride ... 2021)

Peale tõukeratta saab Tallinnas mitmelt ettevõttelt laenutada ka jalgrattast. City Bike OÜ pakub väga laia jalgrattaste valikut, kus endale meeldiva leiab kindlasti igauks. Jalgrattalaenutuses on nii hübriid-, maastiku-, linna- kui ka maanteerattaid. Kokku on rattapargis üle 150 jalgratta. City Bike OÜ teeb koostööd ka Tallinn Cardiga. Peale muuseumite ja vaatamisväärsuste saab veel nautida ka 3 tundi tasuta jalgrattarenti. (Ratta ja elektritõukerattaga ... 2021)

### **2.3. Lähteülesande püstitus**

Antud töös on varasema info kogumise käigus selgunud, et hetkel puuduvad Tallinna vanalinna ümbruses sobilikud parkimiskohad turismibussidele ja mahamineku ning pealevõtmise punktid. Parkimine üleüldiselt on Tallinnas kallis, eriti kesklinna ja vanalinna piirkonnas. Hetkel puudub korrapärane turistide sõidutamine Tallinna sadamast Tallinna vanalinna ja tagasi. Iga ekskursioonigrupp tellib endale eraldi bussi, tekitades sellega tippajal linna sadu busse, millel

puuduvad liiklusruumiga arvestavad peatumiskohad või siis eiratakse praegustele parkimiskohtadele kehtestatud reegleid ja otseselt ei pöörata tähelepanu ka busside kaasaegsusele, keskkonnasäästlikkusele ega kasutajasõbralikkusele.

2019. aastal algatatud uurimisprojekti „Tallinna vanalinn jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine“ on ühe lahendusena välja pakutud hooajaline liinibuss (*shuttle bus*). Toimiv liinibuss aitaks vähendada eraldi ekskursioonideks tellitavate turismibusside hulka, seeläbi säästaks loodust ja keskkonnareostust. Tänu sellele kaoks vajadus luua uusi parkimisplatse ja peatumiskohti suurtele turismibussidele. Tekitamaks kruisituristidele suuremat huvi liinibussi vastu, võiks bussisõidu hind olla juba kruisihinna sees, siis ei peaks turistid eraldi bussipileteid soetama ja tunneksid ennast liinibussiga sõites vabamalt. (Kalvo, Talk 2020)

Liinibuss (*shuttle bus*) on buss mis sõidab kogu aeg ainult kahe sihtkoha vahel (The Free Dictionary 2003 *sub* shuttle bus). Antud töö näitel oleks liinibussi kaheks bussipeatuseks Tallinna Vanasadam ja Tallinna vanalinn. Selliseid liinibusse kasutatakse tavaliselt näiteks lennujaamades või suurema territooriumiga laevasadamates, kus inimesed viiakse lennukilt või laevalt peahoonesse ja sealt saavad inimesed edasi ise liikuda. Selline lahendus aitab säästa aega ja segadust suurte territooriumitel, kus teadmatud turistid võivad lihtsalt ette jääda.

Sarnast lahendust pakub teenusena ka Hansabuss, pakkudes turistidele võimalust avastada linna hop-on hop-off bussiga. Kokku läbib buss 18 peatust ja sõidu ajal saab nautida audiogiidi kümnes erinevas keeles. Lisaks on kõikides bussides olemas tasuta WiFi. Antud buss läbib ka osa vanalinnast, andes turistidele võimaluse külastada Toompead, Raekoja platsi, Vabaduse väljakut ja muid põhilisi turismiobjekte. Ühe bussituuri pikkus on 90 minutit ja osta saab erineva kehtivusajaga pileteid, mis teeb külastajale bussiga liikumise väga mugavaks. Kui pilet kehtib 24 tundi saab alati bussist väljuda soovitud peatuses ja hiljem sellest samast või mõnest muust peatusest tagasi bussile tulla. (Tallinn City Tour ... 2021)

Käesoleva töö alguses püstitas autor tuginedes uurimisprobleemile kolm uurimisküsimust:

1. Kuidas ringbussiliin olemasoleva liikluskorraldusega Tallinnas arvestavalt toimima panna?
2. Millised on sobivad asukohad bussipeatuste ja kogunemisalade rajamiseks?
3. Missugused võimalused on ringbussi lahenduse sidumiseks teiste jagamislahendustega Tallinna linnas?

Töö autor pakub kogutud andmete ja läbiviidud intervjuu põhjal omalt poolt välja põhjalikumalt läbimõeldud ringbussi lahenduse, mis kutsuks Tallinna sadamasse saabuvaid turiste sõitma ringbussiga ja väljuma erinevates peatustes, seeläbi hajutades suurt kruisituristide hulka ja jättes vanalinnas ruumi ka teistele turistidele ja kohalikele elanikele. Riigi poolt algatatud arengukavad näitavad, et parema ühistranspordivõrgustiku ja keskkonnasäästlikuma liikumisviisi loomisega tegeletakse ja praegusele probleemile heitgaaside, müra ja liiklusummikute näitel pööratakse tähelepanu. Sellest lähtudes leiab töö autor, et kruisituristide voo suunamine hajutatud peatustega ringbussiga on õige valik keskkonnasäästlikuma ühiskonna suunas.

### **3. METOODIKA**

Metoodika peatükis kirjeldab töö autor valitud uurimisstrateegiat ja uurimuse läbiviimise käiku, et leida lahendus lõputöös püstitatud uurimisküsimustele. Peatükk toetub andmete kogumise käigule, lõputöö etappide kirjeldamisele ja soovitud lahenduseni jõudmise teekonnale. Selle abil saab autor töö järgmises osas keskenduda kogutud andmete analüüsile, järeldustele ja ettepanekute tegemisele.

#### **3.1. Uurimisstrateegia kujundamine**

Antud töö uurimisprobleemiks oli Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide voo ebaefektiivne suunamine. Praeguseni puudub buss, mis sõidaks täpselt vanalinna ümber ja oleks võimaluseks kruisituristidele vanalinna saamiseks. Siiani on kõik kruisituristid liikunud linna kas omal jalal, taksoga või varasemalt organiseeritud turismibussidega. Töö eesmärgiks oli koostada efektiivne saabuvate kruisituristide juhtimine ringbussidega Tallinna vanalinna ja tagasi sadamasse. Eesmärgi täitmiseks tegi töö autor põhjalikku taustauuringut, koostas küsimused ja viis läbi poolstruktureeritud intervjuu AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhatajaga ja ärisuunajuhiga.

Antud töö uurimisstrateegiaks oli kombineeritud juhtumiuurimus. Kõige üldisemalt nimetatakse juhtumiuurimuseks ühest konkreetsest üksusest lähtuvat süvaanalüüsi. Üksuseks võib olla näiteks inimene, projekt või asutus. (Strömpl 2014) Peamise uurimismeetodina oli töös kasutatud juhtumiuuringut, kus töö autor keskendus konkreetsele juhtumile ja kogus asjakohast infot, seejärel võrreldes kogutud infot sarnaste juhtumitega ja enda poolt väljapakutud lahendusega. (Virkus 2010) Autor kogus taustainfot nii Eestis kui mujal maailmas toimivate sadamate lahenduste kohta, analüüsis varasemalt läbiviidud uuringuid samas valdkonnas ja varasemalt välja pakutud lahendusi antud töös välja toodud probleemile. Lõputöös seotakse omavahel info Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide kohta, turistide liikumismustrid Tallinna vanalinnas ja poolstruktureeritud intervjuu Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsaliga ja ärisuunajuhiga Ingrid Bereziniga. Lähtudes intervjuus saadud andmetest ja varasemalt teostatud taustauuringule on lõputöö autori eesmärgiks leida parim võimalik lahendus Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide efektiivse voo juhtimiseks Tallinna vanalinna.



Täiendavate uurimismeetoditena on antud töös kasutatud ka dokumendianalüüsi ja stsenaariumianalüüsi. Uuritava juhtumi taustauuringut tehes töötas autor läbi Tallinna välisküllastajate uuringud, Tallinna turismitrende erinevate aastate lõikes, AS Tallinna Sadama majandusaasta aruendeid ja vahearuendeid. Töö autori peamiseks eesmärgiks on leida lahendus töös püstitatud uurimisküsimustele ja võrrelda ringbussi lahenduse kaudu erinevaid võimalikke lõpptulemusi. Kõigepealt tuli analüüsida hetkeolukorda ja siis juba võrrelda omavahel võimalikke väljundeid, et leida parim lahendus efektiivse liiklussõlme loomiseks. Lisaks bussipeatuste asukohale tuli autoril leida ka parim lahendus busside väljumisgraafiku koordineerimiseks.

Autor jagas oma lõputöö kirjutamise neljaks etapiks (vt Joonis 8). Autori esimeseks etapiks lõputöö kirjutamisel oli teoreetilise osa kirjutamine, kus autor keskendus taustainformatsiooni kogumisele ja enda silmaringi laiendamisele antud valdkonnas. Töö autor ei ole ise varasemalt kruiisimaailmaga süvitsi kokku puutunud, seega tuli täiendada oma teadmisi nii Eesti sadamate kui ka välismaal tegutsevate sadamate teenuste, ülesannete ja eesmärkide osas. Autor kogus informatsiooni kruiisiturismi kohta üldiselt, selle alguse ja arenguetappide kohta, seejärel Tallinna kruiisiturismi senise toimimise ja tekkinud kitsaskohtade osas. Autor leidis, et tervikliku pildi saamiseks tuleb koguda informatsiooni ka mujal maailmas tegutsevate sadamate lahendustest ja seejärel analüüsida varem teostatud uuringuid samas, kruiisiturismiga seotud, valdkonnas.

<b>1. etapp</b>	<b>Teoreetiline taust</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teisesed andmed - dokumendianalüüs</li> <li>• Teksti sisuanalüüs</li> </ul>
<b>2. etapp</b>	<b>Juhtumi kirjeldus</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esmased ja teisesed andmed - grüpiintervjuu</li> <li>• Dokumendianalüüs</li> </ul>
<b>3. etapp</b>	<b>Metoodika kujundamine</b>
<b>4. etapp</b>	<b>Süntees ja tulemused</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esmased ja teisesed andmed - grüpiintervjuu</li> <li>• Dokumendianalüüs</li> <li>• SWOT analüüs</li> </ul>

Joonis 8. Lõputöö koostamise etapid ja kaasatud meetodid  
Allikas: Autori koostatud

Teiseks etapiks oli lõputöös uuritava juhtumi kirjeldus. Uuritava juhtumi kirjelduses tutvustab autor juhtumi tausta ja asjaolusid, millele tuginedes tuleb leida lahendus püstitatud uurimisküsimustele. Autor kirjeldab Tallinna sadama poolt juba käsile võetud arendusprojekte ja nende eesmäärke. Samas etapis püstitab töö autor ka lähteülesande, mis kirjeldab probleemi, selle potentsiaalset lahendust varasematest uuringutest tulenevalt ja lisab seejärel enda poolt välja pakutud lahenduse, mida autor asub siis uurima ja analüüsima.

Järgmiseks etapiks oli metoodika kirjeldamine. Selles peatükis tutvustas autor oma lõputöös kasutatavat uurimisstrateegiat, uurimismeetodeid ja andmete kogumise viisi. Lõputöö üheks oluliseks osaks on selge tööplaani kaardistamine ja liikumine soovitud lõpptulemuse suunas. Selle jaoks tuleb luua korrastatud lähenemine ja selgelt määratletud tegevusprotsess.

Viimases peatükis analüüsis töö autor saadud tulemusi andmete kogumisest ja nende läbitöötamisest, enda poolt läbiviidud intervjuud ja saavutatud lõpptulemust. Andmete analüüsi alla läheb esimeses etapis saadud taustainfo ja erinevate andmebaaside, aruannete ning arengukavade läbitöötamine. Peale seda analüüsis autor AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsaliga ja ärisuunajuhil Ingrid Bereziniga läbiviidud intervjuud, sealt kogutud infot ning selle rakendamist probleemi lahenduse väljapakumiseks. See aitab omakorda koostada sobivad Tallinna vanalinna ringbussi peatumiskohad. Autor lõpetas oma töö järelduste ja ettepanekute tegemisega.

### **3.2. Andmete kogumine**

Antud lõputöö eesmärgiks on koostada efektiivne saavuvate kruisituristide juhtimine ringbussidega Tallinna vanalinna ja tagasi sadamasse. Püstitatud eesmärgi saavutamiseks koostas töö autor uurimisküsimused, kirjeldas metoodikat, kogus andmeid ja analüüsis neid ning lõpetas oma uurimuse kokkuvõtliku järeldusega.

Antud töös läbiviidud etappide käigus leiab autor vastused töö alguses püstitatud kolmele uurimisküsimusele:

1. Kuidas ringbussiliin olemasoleva liikluskorraldusega Tallinnas arvestavalt toimima panna?
2. Millised on sobivad asukohad bussipeatuste ja kogunemisalade rajamiseks?

### 3. Missugused võimalused on ringbussi lahenduse sidumiseks teiste jagamislahendustega Tallinna linnas?

Autor kogus andmeid varasemalt kirjutatud teadustöödest, andme- ja statistikabaasidest, aruannetest ja internetis kättesaadavatest raamatutest. Autor töötas läbi ka avalikult kättesaadavad arengukavad, mis näitavad riigi liikumissuunda jätkusuutliku keskkonna suhtes. Üheks selliseks näiteks on Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia. 2035. aasta eesmärgiks on luua tervislik ja inimsõbralik elukeskkond, kus on kasutuses erinevad ressursi- ja energiasäästlikud liikumisviisid. (Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia ... 2017)

Töö autor viis läbi poolstruktureeritud intervjuu Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsaliga ja ärisuunajuhil Ingrid Bereziniga. Küsimused olid koostatud enne intervjuu läbiviimist ja saadetud intervjuueeritavatele tutvumiseks. Intervjuu küsimused on leitavad antud töö lisades (Lisa 1). Intervjuu käigus vaadeldi küsimusi alateemadena ja intervjuu möödus vestluse vormis, töö autor küsis juurde lisaküsimusi olenevalt käesolevast teemast, et saada lisainformatsiooni hilisema analüüsi ja järelduste tegemiseks. Autor sai asjakohased ja selged vastused kõigil enda küsimustele ja ka soovitusi AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhatajalt ja ärisuunajuhilt.

Autori poolt läbiviidud intervjuu küsimused võib jagada neljaks osaks. Esimeses osas uuris töö autor AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhatajalt ja ärisuunajuhilt üdisemaid sissejuhatavaid küsimusi, mis hõlmasid endas saabuvate turistide arvu, kruisiliinide graafikuid ja saabuvate laevade suurust. Teises osas uuris autor varasemaid kruisituristide transpordieelistusi maismaal ja bussi vajavate kruisituristide hulka. Autor uuris ka omal jalal vanalinna jõudmise võimalusi ja nende mugavusi. Kolmandas osas arutati Tallinna vanalinna ringbussi ideed, selle teostumisvõimalust ja võimalikke positiivseid ja negatiivseid külgi. Lõpetati intervjuu lisateenuste ja nii kruisituristidele kui ka kohalikele elanikele sobiliku lahenduse aruteluga. Lõputöö käigus kogutud ja analüüsitud andmete põhjal sai töö autor alustada uurimisküsimuste lahendamise ja ringbussile mõeldud peatuste asukohtade loomisega.

### 3.3. Andmete analüüs

Autor teostas nii tekstianalüüsi kui dokumendianalüüsi, analüüsidest teoreetilises taustas saadud andmeid ja dokumentidest, arengukavadest ja arengustrateegiatest kogutud infot. Peale teoreetilise tausta kogumist viis autor läbi ka intervjuu, mida hiljem analüüsis. Kõigi kogutud andmete analüüsimise põhjal sai autor kirjeldada käsitletava juhtumi tausta ja koostada sellest tulenevalt lähteülesande.

Intervjuu analüüsimiseks kirjutas autor esmalt välja AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhatajale ja ärisuunajuhile esitatud küsimused ning neile saadud vastused. Selle abiga tekkis konkreetne kirjalik ülevaade intervjuu käigus saadud infost, mida sai hakata analüüsima. Intervjuust tulid välja AS Tallinna Sadama ja Tallinna linna vahelised suhted, Tallinna Sadama nägemus ringbussi ideest ning hetkel eksisteerivatest probleemidest sõltuvalt saabuvate kruisituristide sõidutamiseks linna ja tagasi. Muret tuntakse ka heade kergliiklusteede puudumise pärast, sest see oleks hea võimalus jalgsi Tallinna vanalinna liikumiseks, mida paljud turistid hea ilmaga meeleldi kasutaksid. Autor analüüsis ka AS Tallinna Sadama visiooni antud ringbussi ja sinna juurde kuuluvate bussipeatuste ja infopunktide süsteemist ja lähtus lahenduse väljapakumisel ka AS Tallinna Sadama soovist luua jätkusuutlik ja keskkonnasäästlik lahendus.

Autori poolt pakutud ringbussi lahendus bussipeatuste juurde kuuluvate infopunktide ja kergliiklusvahendite rendipunktidega on analüüsitud SWOT analüüsi kaudu. SWOT analüüsi nimetus tuleneb inglise keelest ja koosneb neljast parameetrist: tugevused, nõrkused, võimalused ja ohud (*strengths, weaknesses, opportunities, threats*). SWOT analüüsi saab rakendada toodete ja teenuste hindamiseks, et näha nende tugevaid ja nõrku külgi. Reeglina kasutatakse seda esmase tööriistana mõtete koondamiseks, et hiljem juba oma toodet või teenust sügavamalt analüüsida. (SWOT analüüs ja ... 2021)

Analüüsidest antud töö teoreetilist tausta ja tuginedes püstitatud lähteülesandele leiab töö autor, et rakendades sellist metoodikat on võimalik jõuda püstitatud eesmärgini ja leida sobilik lahendus töö alguses püstitatud uurimisprobleemile.

## 4. SÜNTEES JA TULEMUSED

Antud peatükis keskendub töö autor uurimistöö käigus kogutud andmete analüüsile. Kogutud andmete hulka kuuluvad nii teoreetilises osas kogutud ja läbitöötatud materjalid kui ka intervjuu läbiviimisel saadud vastused ja mõttekäigud. Järgmise sammuna kirjeldab autor uurimisprobleemile leitud lahendust ja võtab töö kokku järelduste ja ettepanekutega.

### 4.1. Tulemuste kirjeldus

Oma uurimistöö käigus kogus antud töö autor taustainfot nii kruiisi enda kui ka kruiisiturismi kohta maailmas ja spetsiifilisemalt Tallinnas. Teoreetilise tausta kirjutamisel selgus, et kruiisiturism on arenenud väga sihikindlalt ja järjepidevalt ning on olnud kõige kiiremini kasvav reisitööstuse haru. Kruiisiturism on väga iseseisev ja omab mitmeid eeliseid teiste reisimisvõimaluste ees. Kui kruiisiturism sai alguse inimeste vajadusest reisida laevaga mereteedel, siis üsna kiiresti hakati arendama erinevaid kruiisiliine vastavalt reisijate vajadustele, et teha kruiisilaevast omaette sihtkoht.

Kruiisiturism Tallinnas on samamoodi näidanud vaid kasvutrendi. Igal hooajal saabub Tallinna sadamasse üle 300 kruiisilaeva, mis muudab Tallinna üheks enimkülastatavaks sihtkohaks Läänemerele. AS Tallinna Sadama ärisuunajuhi Ingrid Berezeni andmetel saabub hooajal Tallinna sadamasse keskmiselt 7000 kuni 8000 kruiisireisijat ja transporti sadamast linna vajab neist umbes 75%. Kõige rahvarohkemal päeval võib Tallinna sadamasse saabuda kuni 12 000 kruiisituristi. Selle jaoks, et suvel kõik laevad tiheda graafiku tõttu ära mahutada, on laevad lubatud ka vanasse basseini, kuhu neid tavaolukorras ei lubata. Maksimaalselt mahub kaidele kaheksa laeva, tavalisel päeval on korraga sadamas neli laeva (vt Joonis 9).



Joonis 9. Laevade paigutus Tallinna sadamas  
Allikas: Tallinna Sadam

Korraga saabub Tallinna sadamasse väga suur hulk kruisituriste, kellest valdav enamus liigub Tallinna vanalinna, kas siis omal jalal või juba ette ostetud ekskursiooniga. Tallinna vanalinnas liigub peale kruisituristide veel ka teisi turiste ja kohalikke elanikke, mistõttu on tiptundidel vanalinnas suure rahvamassi tõttu väga keeruline liikuda. Turismituurid ja ekskursioonid liiguvad vanalinnas peamiselt mööda ühte trajektoori ja seetõttu ei ole vanalinnas rakendatud mitte mingisugust turistide hajutamist. Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja sõnul on antud olukorda arutatud nii turismifirmadega kui ka laevafirmadega, et hajutada saabuvald turiste kasvõi 30 minutiliste vahedega. Praegu tegeletakse sellega, et tulevikus saabuvald turiste teadlikult hajutada, kuid seda peab tegema nii, et kruisituristil ei tekiks muljet, nagu linn oleks talle kinni või teda sinna mingil põhjusel ei taheta. Kogu see protsess peab olema kõigile pooltele sujuv. Eesmärgiks on turistide teadliku hajutamise abivahendina kasutada näiteks ringbussi, mille peatused oleksid kohtades kus neid praegu ei ole. Seega turistid ei koguneks vaid populaarsemates kohtades, vaid avastaks ka vähem tuntud tänavaid ja siseneks vanalinna ka teiste tänavate ja väravate kaudu. Selle jaoks tuleks välja mõelda mooduseid, kuidas turiste meelitada kohtadesse, mis ei ole peamised turismiobjektid ja kus on ka huvitavaid vaatamisväärsusi.

Kruisituristide senine transport sadamast linna ja tagasi on olnud väga keeruline. See toimib, turistid saavad sõidutatud, aga tegelikult ei ole keegi sellega rahul, see ei ole efektiivne ja tekib palju kaebusi. Sadade tellitud bussidega on tekitatud väga suurt CO2 jalajälge. Otseseid regulatsioone bussidel ei ole ja käiku lähevad kõik võimalikud bussid. Väga paljud bussid on vanad ja hoiavad mootorit koguaeg töös. Palaval suvepäeval tekitab see meeletut tossu ja tõsist õhusaastet. Busse otsitakse juurde isegi Lätist ja Leedust, sest saabuvaid kruisituriste, kes vajavad transporti on väga palju. Seega peaks uue lahenduse buss olema kindlasti alternatiivsel kütusel.

Sellest tulenevalt saaks edasi uurida hetkel kruisituristide sõidutatavate busside seisukordi, tingimusi ja nende poolt tekitatavat keskkonnsaastet. Turismibusside liigse koormuse vastu aitaksid ka ranged bussidele kehtestatud normid, mille tagajärjel ei oleks linna lubatud vanad ja keskkonnategureid mõjutavad turismibussid.

Muidugi leidub ka turiste, kes sooviksid sadamast vanalinna liikuda omal jalal, kuid praegu puudub mugav ja turvaline kergliiklustee, mis juhataks turistid mugavalt vanalinna ja tagasi sadamasse. Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja ja ärisuunajuht nõustuvad sellega, et hetkel ei ole häid võimalusi nendele turistidele, kes soovivad vanalinna jalutada, kuid tunnistavad ka seda, et Tallinna Sadama võimalused on piiratud ja kergliiklusteedega peaks suures osas tegelema linn, mille esindajad on aastaid käinud olukorda hindamas. Rumbi tänavast on loodud Kultuurikilomeeter, mis on saanud väga palju tähelepanu ja meedia kajastust. Kultuurikilomeetri näol on tegemist kergliiklusteedega, mis kulgeb mööda Rumbi ja Kalaranna tänavat. Idee on väga hea, kuid vaadates seda turisti pilguga peab üsna peagi pettuma. Teekattena on kasutatud killustikku, kus näiteks ratastooliga inimene jääb hätta ja ei saa seda teed kasutada. Lõpuks jõutakse välja Linnahalli alla, kus on väga räsitud ja eemaletõukav keskkond. Kultuurikilomeetrile on paigutatud suunavaid silte, kuid sildid sulavad keskkonnaga kokku ja mõni neist asub täiesti puuvarjus, seega tegelikult neist väga suurt abi ei ole. Tallinna Sadama ärisuunajuht Ingrid Berezin leiab, et Rumbri tänav tuleks korda teha, tekitamaks turistidele sihti silme ette. Aastaid tagasi nägi juba eemalt ära vanalinna kirikutornid ja turist teadis mis suunas ta liikuma peab. Tänapäeval on aga vaateväli hõivatud suurte ehitiste ja hotellidega, mis võib turistides segadust tekitada ja omapead liikumise keeruliseks teha.

Intervjuust selgus, et varasemalt oli kõik sadamad omavahel suures konkurentsisis ja üritasid endale saada võimalikult palju laevu. Praeguseks on Tallinna Sadam jõudnud arvamusele, et on aeg keskkonna säästmise nimel välja astuda. Need laevad, mis ei ole keskkonnasõbralikud ei ole

Tallinna Sadamasse väga oodatud ja paremini tuleks läbi mõelda ka transpordisõlmed. Suhtumine keskkonnasäästlikkuse osas on väga muutunud ja paranenud mõtteviisi samastatakse Norraga. Norra keskendub väga põhjalikult keskkonnamõjudele ja hakkas ühel hetkel dikteerima, millised laevad ja mis graafiku alusel võivad sadamatesse siseneda. Tallinna sadam arvab, et Norralt on palju õppida ja edasi tuleks mõelda ja liikuda nendega koos.

Mis puudutab kruisituristide transporti linna, siis Norra sadamas on kail vaid viis bussi ja kogu bussiliikluse koordineerimine sadama territooriumil käib raadiosaatjatega. Kui üks buss saab täis ja sõidab ära, teavitatakse järgmist bussi, et kail vabanes üks bussikoht ja nurga tagant tuleb asemele järgmine buss.

Tallinna Sadam soovib ringbussiga seoses teha koostööd linnaga, et bussid oleksid ikkagi linna, mitte sadama, halduses. Hooajal kasutatavaid ringbussse võiks saada kasutada ka hooaja väliselt ja luua sellega väärtust ka linna kohalikele elanikele. Sadam soovib luua hea lahenduse mitte ainult linna saabuvatele turistidele, vaid ka enda inimestele. Autor on analüüsinud ringbussi lahendust SWOT analüüsiga (vt Tabel 3).

Tabel 3. SWOT analüüs

<b>Tugevused</b>	<b>Nõrkused</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keskkonnasõbralik ja jätkusuutlik lahendus</li> <li>- Uudne tulemusele orienteeritud lahendus</li> <li>- Turvaline liikumisvahend</li> <li>- Muutmatu marsruut ja peatumispaigad</li> <li>- Infopunktid ja kergliiklusvahendite laenutuspunktid peatuste kõrval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Süsteemi aeglane käivitamine</li> <li>- Idee linna jaoks piisavalt atraktiivseks muutmine</li> <li>- Ringbussi konkurents turismifirmade poolt tellitavate turismibussidega</li> <li>- Vajalike ringbusside arvu puudumine</li> </ul>
<b>Võimalused</b>	<b>Ohud</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keskkonnateguritele suunatud ühiskond</li> <li>- Tervislikumad inimesed kergliiklusteede kasutamisel</li> <li>- Ringbussi sobilikkus kõigile inimestele</li> <li>- Avatud täiendustele ja arendustele</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vähene huvi ringbussi lahenduse vastu</li> <li>- Transporti vajavate turistide vähenemine</li> <li>- Kruisiturismi hooajalisus Eestis</li> </ul>

Allikas: Autori koostatud



SWOT analüüsist saab järeldada, et ringbussi idee võib saada väga edukaks toetades juurdekuuluvate kergliiklusvahenditega tervislikumat eluviisi, kuid lahendus võib sattuda ka löögi alla tulenevalt turismifirmade poolt tellitavate bussidest ja lahenduse aeglasest elluviimisest.

### **4.3. Vanalinna ringbussi lahendus**

Käesolevas töös kogutud andmete põhjal saab autor koostada Tallinna vanalinna ringbussi peatuste asukohad koos ringbussi sõidugraafiku ideega. Kogu ringbussi idee sai alguse sellest, et turismiettevõtted, kes korraldavad ekskursioone, pöördusid linna poole murega. Mure seisnes väheste parkimiskohtade olemasolus vanalinna väravate juures. Linnal ei ole aga tegelikult ruumi ega ka suurt tahtmist rajada suuri parklaid turismibussidele niigi kitsa vanalinna ümber. Koostöös sadamaga tuli leida uus lahendus, et kõik turistid saaksid ikka ära sõidutatud, kuid see ei mõjutaks oluliselt keskkonda ja kohalikke elanikke.

Ringbussi peatuste loomisel tuleb arvesse võtta kruisireisija keskmise vanuse. Kruisituristide puhul on tegemist pigem vanema inimesega ja kõik turistid ei jõua omal jalal märke ronida, mistõttu on praegu üks peamine ekskursiooni alguspunkt mäe peal asuv Toompea. Üks teine hea koht turistide maha panekuks oleks Nunne tänava ots, kuid seal on sarnane olukord. Üles jõudmiseks peaks minema otse üles Patkuli trepist, kuid turistid sinna minema ei kipu, seetõttu on Nunne tänava ots võimaliku bussipeatusena olnud siiani välistatud (Metsal 2021).

Hooaja tipptundidel on olukord turismibussidega väga tõsine, suured turismibussid pargivad mõlemale poole teed ja pargivad lubatud ajast kauem (Kalvo, Talk 2020). Siiani puudub buss, mille sõidumarsruut kulgeks ümber Tallinna vanalinna. Ringbussi idee seisneb selles, et bussi saaksid peale turistide kasutada ka kohalikud elanikud, seega ringbussid võiks sõita terve aasta vältel, kuid kohandatud graafikutega. Sadamasse saabuvate laevade graafikuid teab keskmiselt kaks kuni kolm aastat ette, mis aitaks muuta ringbussi sõidugraafiku tihedust vastavalt sadamasse saabuvate laevade mahuga.

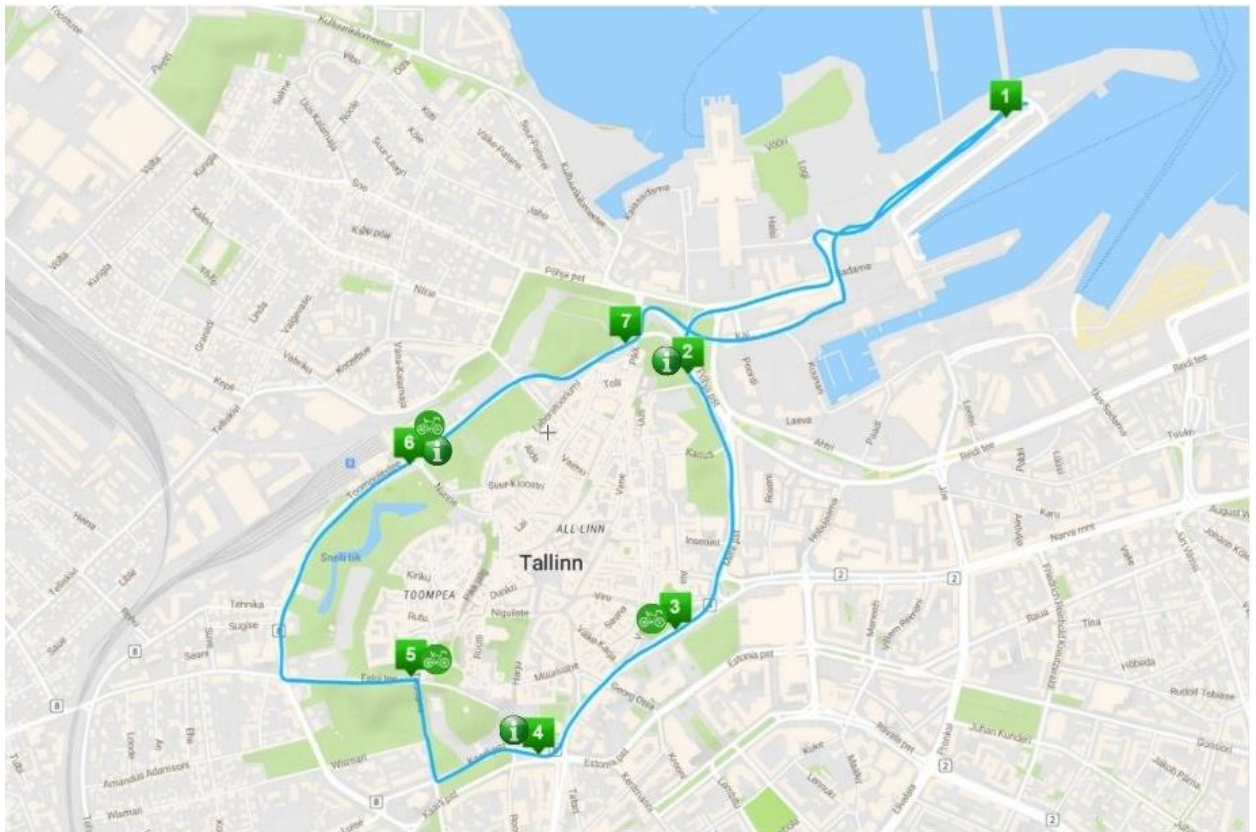
Töö autor leiab, et Eesti Kunstiakadeemia uurimisprojekti „Tallinna vanalinna jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine“ välja toodud ringbussi lahendus on hea võimalus, mida edasi arendada. Ringbuss peaks liikuma nii, et kõik bussipeatused ja kogunemispaidad oleksid ühel pool teed. See välistab võimaliku segaduse ja on turvalisem, kui turist ei pea kordagi teed ületama

bussile pääsemiseks. (Kalvo, Talk 2020) Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja arvas, et lähtudes turisti psühholoogilisest käitumisest, kui turistid ei ole teadlikud võimalustest, väljuksid enamasti turistid juba esimeses peatuses ja sellisel juhul oleksid ülejäänud peatused ebavajalikud ja suurema osa teekonnast liiguks buss tühjana. Töö autor pakub selle probleemi lahendamiseks välja (elektri)rataste ja tõukerataste laenutamise punktid vähem populaarsematesse peatustesse, et tõmmata turistide tähelepanu eemale peamistest turismiobjektidest. Andes turistidele võimaluse liikuda näiteks elektriratastega, saaksid ka vanemad inimesed liikuda kõrgemal asuvale Toompeale ilma bussita.

Kindlasti tuleks eelkõige harida tuurioperaatoreid ja tutvustada neile alternatiivseid Tallinna vanalinna sisenemise võimalusi, et ekskursioone saaks ümber korraldada ja selle abiga turiste hajutada. Ringbussi reklaamimiseks ja tutvustamiseks pakub autor välja lisaks Tallinna Sadama ja turismiettevõtete kodulehel levitava infoga, lisada brošüürid laevadele ja vanalinnas asuvatesse infopunktidesse. Seal oleks kõigile turistidele nähtav sadama-vanalinna ringbussi trajektoor ja peatumiskohad. See hariks turiste ja tekitaks neile kindlustunnet, et peatuseid on mitmeid ja buss sõidab kogu aeg ringiratast ehk sama bussiga jõuab igast peatusest alati sadamasse tagasi.

Lähtudes sadama soovist, et ringbussid haldaks linn, leiab autor, et üheks võimalikuks ringbussi teenuse pakujaks võiks olla AS Tallinna Linnatransport. Linnapildis on juba näha rohelisi busse, mis on keskkonnasõbralikud ja sõidavad metaangaasil. Suurem buss on 18 meetrit pikk ja mahutab 41 iste- ja 106 seisukohaga korraga bussi 147 inimest, kui juurde mahutada kolm inimest, saab ühe bussiga sõidutada täpselt 150 reisijat. Need bussid on varustatud ka ratastoolirambiga, mis teeb nad sobilikuks ka erivajadustega inimeste teenindamiseks. (AS Tallinna Linnatransport 2021) Kui kasutada ringbussina AS Tallinna Linnatranspordi teenust ei peaks ülal pidama eraldiseisvat bussiparki ja need bussid saaks hooajaliselt terve linna peale ära hajutada, piirkondadesse kus hooajalisel ajal on tihedam liiklus näiteks koolilaste tõttu.

Lähtudes eelnevalt töös analüüsitud andmetest koostas autor Tallinna vanalinna ringbussi peatuste asukohad (vt Joonis 10). Autor pakub välja seitse peatumiskohta, mis asuksid nii populaarsemate vanalinna viivate tänavate alguses kui ka vähem populaarsemate juures ja sinna tuleks paigutada alternatiivsed transpordivahendid, et äratada turistides huvi igas peatuses väljumise suhtes.



Joonis 10. Ringbussi peatumiskohad infopunktide ja jalgratta laenuspunktidega  
Allikas: Autori koostatud

Peatused asuvad üksteisest keskmiselt 700 meetri kaugusel. Tallinna linnaliini bussipeatuste vahe jääb tavaliselt 800 kuni 1000 meetri vahele, seega vanalinna ümbritsevad bussipeatused on täpselt parajad, et turistid saaksid valida endale kõige sobilikuma peatuse kas vanalinna minekuks või sealt tagasi sadamasse sõitmiseks. Esimeseks peatuseks on Tallinna Vanasadam, kus sõit ringbussiga algab ja lõppeb. Teine peatus on Rannamäe tee ja Väike Rannavärava tänavate ristis. Kolmas peatus asub Viru tänava vahetus läheduses. Neljas peatus on Vabaduse Väljakul, kus tavaliselt turistid ei kogune, kuid suur väljak võimaldaks seda probleemideta. Viies peatus on Falgi tee ja Toompea ristis, kust Toompeale pääsevad ka need inimesed, kes soovivad siiski oma ekskursiooni alustada mäe pealt. Kuuendaks peatuseks on Nunne tänava ots ja seitsmes peatus asub Rannamäe teel, kust saab otse Pikalt tänavalt liikuda vanalinna südamesse. Töö autor pakub oma lahenduses välja infopunktide rajamise teise, neljanda ja kuuenda peatuse juurde ja ühtlasi ka jalgratta või tõukeratta laenuspunktid kolmanda, viienda ja kuuenda peatuse juurde. Autor leiab, et kui ringbussi läbivate peatuste juures on infopunktid või infotahvlid, tekitab see turistides kindlus- ja rahulolutunde, infopunktides saab müüa Tallin Cardi, ringbussi hõlmava infoga brošüüre ja miks mitte ka suveniire. Bussipeatuste juurde tuleks rajada elektroonilised sildid, kust

näeb millal järgmine buss peatusesse saabub. Sellisel juhul saaksid ringbussiga sõitjad kindlad olla, et bussist ei ole maha jäädud ja juhul kui buss peaks hilinema näiteks liiklusummiku tõttu, saab oma aega planeerida vastavalt bussi saabumisaajale.

Üks ring Tallinna Vanasadamast ümber Tallinna vanalinna on umbes 6,2 kilomeetrit. Google'i kaardirakenduse andmetel sõidaks buss autori poolt välja pakutud marsruuti 15 minutit, liites sinna juurde 3 minutit algpeatuses pealeminekuks ja 2 minutit igas järgnevas peatuses kulub ühel bussil ühe ringi tegemiseks täpselt 30 minutit, seega saab üks buss teha tunni jooksul kaks ringi. Kui arvestada keskmiseks sadamasse saabuvate turistide arvuks 7000 inimest, kellest 75% vajab transporti linna ja linnast tagasi, tuleb ära sõidutada 5250 reisijat. Eeldusel, et kasutusse lähevad AS Tallinna Linnatranspordi bussid, mis mahutavad korraga peale 150 reisijat, saab ühe tunni jooksul iga 2 minuti järel väljudes 15 bussi ära teenindada 4500 inimest. Arvesse tuleb võtta ka asjaolu, et kõik transporti vajavatest reisijatest ei kasutaks tõenäoliselt ringbussi, sest mõni reisija eelistab personaalsema lähenemisega taksot või muud endale sobivamat transpordiliiki. Väljuvate busside arvu saaks kohandada vastavalt sadamasse saabuvate laevade arvule, et rahvarohkemal päeval oleks võimalik saabuvaid turiste hajutada ja päeval, kui sadamasse saabub vähem laevu, saaks väiksema sagedusega ringbusse kasutada kohalikud elanikud vanalinna ümber liikumiseks.

### **4.3. Järeldused ja ettepanekud**

Selles peatükis toob autor välja töö käigus tehtud järeldused ja omapoolsed ettepanekud olukorra parandamiseks. Antud töö alguses püstitas autor kolm uurimisküsimust:

1. Kuidas ringbussiliin olemasoleva liikluskorraldusega Tallinnas arvestavalt toimima panna?
2. Millised on sobivad asukohad bussipeatuste ja kogunemisalade rajamiseks?
3. Missugused võimalused on ringbussi lahenduse sidumiseks teiste jagamislahendustega Tallinna linnas?

Antud töö raames tehtud taustauuringust ja läbiviidud intervjuu põhjal järeldab autor, et Tallinna vanalinn on suvisel kruisihooajal tihti ülerahvastatud. Kitsastel ja ebakorrapärastel vanalinna tänavatel, kus tänavaruumi varastavad ka väliterrassid, kogunevad ekskursioonigrupid punktidesse tekitades tänavatele ummikuid. Pea kõik ekskursioonid algavad Toompealt ja lõppevad all-linnas, sest turistidel on kergem mäest alla kõndida. See tekitab aga suure hulga turismibusse, millel

puuduvad piisavad parkimis- ja peatumiskohad, lisaks tekitavad sajad tellitud bussid tõsist müra ja õhusaastet.

Julgustamaks turiste jala liikuma on loodud Kultuurikilomeeter, kuid see ei ole lõpuni läbimõeldud ja turiste ega ka kohalikke väga ligi ei meelita. Puudusteks saab lugeda killustikust teekatte, millel on raske liikuda näiteks ratastoolis inimestel ja puuduvad ka selged ning väljapaistvad suunasildid ja infotahvlid, mis tagaks turistidele mugava ja turvalise teekonna. Jala liikumine Tallinna sadamast vanalinna on samuti keerukas, sest ületada tuleb mitmerealisi autoteid, kus on pidev liiklus ja teeületamisel puuduvad ohutussaared. Kergliiklustee ja tähelepanu äratavate siltide olemasolul liiguks vanalinna ja tagasi omal jalal palju rohkem kruisituriste.

Viimaste aastate jooksul on Tallinna Sadam pööranud suurt tähelepanu keskkonnateguritele. Sadamasse ei ole oodatud laevad mis ei ole keskkonnasäästliku lähenemisega ja uutes arendusplaanides on samamoodi rõhutatud jätkusuutlikkust ja keskkonnasäästlikkust. Praegu kasutatakse sadamasse saabuvate kruisituristide sõidutamiseks suuri ja vanu turismibusse, millel ei ole rangeid regulatsioone. Just seetõttu peaks väljapakutud ringbuss sõitma alternatiivse kütuse pealt.

Lahenduseks püstitatud uurimisprobleemidele pakub töö autor välja sadama-vanalinna ringbussi täiustatud lahenduse. Ringbussi algpeatus ja lõpp-peatus saab olema Tallinna Vanasadamas, mille järel läbib buss veel kuus peatust, mis asuvad üksteisest keskmiselt 700 meetri kaugusel. Ringbuss liiguks kindla graafiku alusel mööda kindlat trajektoori, seega kaoksid sadadest suurtest turismibussidest tekitatud liiklusummikud ja turistidele mõeldud ringbuss oleks ülejäänud liiklusest selgelt eristatav.

Töö autor koostas sadama-vanalinna ringbussi peatuste asukohad, kus on välja toodud ka infopunktide ning alternatiivsete liikumisvahendite, nagu näiteks jalgrataste ja tõukerataste, laenutuspunktid. Peatuste paigutamisel lähtus autor sellest, et läheduses oleks võimalusel mõni suurem plats või roheala, kuhu saaks luua turistide kogunemiskohad ja ooteplatsid. Samuti peab peatusi olema piisavalt palju, tekitamaks turistidele võimaluse bussist väljuda ja bussile minna vanalinna erinevatest punktides. See aitaks omakorda hajutada turistide hulka ja vähendada turistidest tekkivaid ummikuid kitsastel Tallinna vanalinna tänavatel.

Sidumaks ringbussi Tallinna sadamasse saabuvate laevade graafikuga, pakub töö autor välja kohandada ringbusside sagedus vastavalt laevade graafikule. Sadamasse saabuvate laevade graafikud on reeglina ette teada kaks kuni kolm aastat, mis aitab juba varakult ära planeerida vajalike ringbusside hulga igaks päevaks. Ringbusse saaksid kasutada ka kohalikud elanikud, seetõttu sõidaks bussid terve päeva vältel, kuid nende sagedus oleks seotud sadamasse saabuvate laevade mahuga.

## KOKKUVÕTE

Antud lõputöö sai alguse Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide voo ebaefektiivsest suunamisest. Hooajal saabub Tallinna sadamasse keskmiselt 7000 kuni 8000 kruisituristi, kellest umbes 75% vajavad transporti linna ja hiljem tagasi sadamasse. Lõputöö eesmärgiks oli koostada efektiivne lahendus Tallinna sadamasse saabuvate kruisituristide suunamiseks ringbussiga Tallinna vanalinna ja tagasi sadamasse. Antud lahenduse eesmärgiks oli kruisituristide mugav ja turvaline transport, liiklusummikute vähendamine, keskkonnareostuse vähendamine ja vanalinna ümber ühtse süsteemi loomine bussipeatuste, infopunktide ja kergliiklusvahendite rendipunktide abil.

Töö alguses püstitas autor uurimisprobleemi, koostas uurimisküsimused ja kaardistas töö osad, mille abil jõuda soovitud tulemuseni ja pakkuda uurimisprobleemile asjakohast lahendust. Lõputöö esimeses osas kogus autor teoreetilist taustainfot ja analüüsis varasemalt tehtud uuringuid samas valdkonnas. Selgus, et Tallinna sadam pole ainus sadam, mis seisab silmitsi suure turistide hulgaga ja soovib vähendada turistidega veoga kaasnevate turismibusside keskkonnasaastet. Mõned sadamalinnad on kehtestanud ranged piirangud turismibussidele. Mõnel juhul on määratud kallid piletihinnad, mis lubavad turismibussidel kesklinna siseneda kindlatel tingimustel. Teistel juhtudel on määratud näiteks ajalised piirangud. Teises osas kirjeldas autor uuritava juhtumi tausta ja püstitas lähteülesande tulenevalt varasemalt kogutud taustainfost ja intervjuu käigus saadud infost, mis kinnitas, et antud töö alguses püstitatud uurimisprobleem on aktuaalne. Järgmises osas kirjeldas autor töö metoodikat, uurimisstrateegiat ja uurimuse käiku. Viimases osas analüüsis autor kogutud andmeid ja pakkus välja Tallinna vanalinna ringbussi peatuste põhjendatud asukohad.

Taustainfot uurides ja analüüsisides jõudis autor järelduseni, et keskkonnasäästlikkus on saanud sadamate seas üheks peamistest prioriteetidest. Intervjuust AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhatajaga ja ärisuunajuhiga selgus, et ka AS Tallinna Sadam on viimaste aastate jooksul oma seisukohad üle vaadanud ja üritab leida igas väljundis võimalikult jätkusuutlikud valikud. Keskkonnasäästlikkust rõhutatakse ka arengukavades ja arendusplaanides.

Tervikliku pildi saamiseks viis autor läbi intervjuu AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhataja Hele-Mai Metsaliga ja ärisuunajuhiga Ingrid Bereziniga. Intervjuust selgusid AS Tallinna Sadama soovid ja vaatepunktid, töö autor sai ülevaate senisest kruisituristide transpordikorraldusest ja olemasolevatest kitsaskohtadest. Intervjuust selgus, et AS Tallinna Sadam on aastaid teinud

koostööd Tallinna linnaga, et parandada vanalinna viivaid kergliiklusteid ja muuta teekond saabuvale kruiisituristile meeldivaks ja turvaliseks. Ringbussi ideega ei soovi AS Tallinna Sadam luua mugavusi ainult kruiisituristidele, vaid pakkuda ühistransporditeenust ka kohalikele elanikele, sest praegu ei sõida täpselt Tallinna vanalinna ümber ükski buss. Antud lahendusega saaks ringbusse kasutada ka kruiisiturismi hooaja väliselt, pakkudes teenust Tallinna vanalinnas elavatele kohalikele inimestele.

Tuginedes kogutud taustainformatsioonile ja läbiviidud intervjuule sai töö autor läbi mõelda ringbussipeatuste asukohad, põhjendada peatuste asukohad ning luua vähem populaarsemate peatuste juurde jalgratta või tõukeratta laenutuspunktid. Autor leidis, et sadama-vanalinna ringbussile peaks looma seitse bussipeatust, mis asuksid üksteisest keskmiselt 700 meetri kaugusel. See vahemaa on omal jalal kõnnitav, kuid samas ei ole bussipeatused liiga tihedalt paigutatud ja olenemata turisti asukohast vanalinnas, jõuab ta igasse peatusesse ja sealt juba ringbussiga tagasi sadamasse. Samuti on autori koostatud joonisel näha kolme peatuse juures infopunkte, kust turistid saaksid küsida abi või soetada vajalikud infomaterjalid ja kaardid. Infopunktide paigutamisel lähtus töö autor asukoha sobilikkusest ja ühtlasi ka teiste infopunktide kaugusest, et Tallinna vanalinna külastavad turistid saaksid infot igast vanalinna osast.

Ringbussi idee koos kaasaegsete ja informatiivsete bussipeatuste, infopunktide ja alternatiivsete liiklusvahendite rendipunktidega jätab kruiisituristidele valiku- ja avastamisvõimaluse Tallinna vanalinnaga tutvumiseks. Töö autor leiab, et lõputöö alguses püstitatud uurimisküsimused said vastused ja uurimisprobleemile leiti potentsiaalne lahendus. Lõputöö eesmärk sai täidetud, kuid antud lahendust on võimalik täiendada edasiste uurimistega. Edasised uurimised peaksid autori arvates kaasama kõiki lahendusega kaasnevaid osapooli. Osapoolteks leiab lõputöö autor Tallinna linna, transpordiettevõtted, mis võiksid pakkuda ringbussi teenust ja ka kergliiklusvahendite rendiettevõtted, mille rendipunktid olid vastavalt lõpptulemusele planeeritud kolme bussipeatuse juurde.



# SUMMARY

## SHUTTLE BUS FOR TALLINN OLD TOWN

Karoliina Turkova

Cruise tourism began in the 19th century, when the need arose to transport passengers by ship. Cruise tourism has developed and become increasingly popular. The growth of cruise tourism has created a demand for larger ships, which affect environmental factors and bring large numbers of people to their destinations for a short period of time. This is accompanied by overcrowding and traffic congestion at destinations. This thesis started from a need to transport arriving cruise tourists from the port of Tallinn to the Old Town of Tallinn and back to the port.

The research problem of this thesis is the inefficient flow management of cruise tourists arriving in the port of Tallinn. Author focuses on solving three research questions:

1. How to make the shuttle bus work considering existing traffic management in Tallinn?
2. What are the suitable locations for bus stops and assembly areas?
3. What are the possibilities for connecting the shuttle bus solution with other transportation solutions in Tallinn?

The aim of the work is to compile an efficient management of incoming cruise tourists by shuttle buses to the Old Town of Tallinn and back to the port. Combined case study is used as a research strategy. The main research method used is a case study, where the author focuses on a specific case and solving this problem. Author collected background information by analyzing both Tallinn cruise tourism and similar examples in port cities around the world.

At the beginning of the thesis, author set up a research problem, compiled research questions and mapped the parts of the thesis, with the help of which to reach the desired result and offer an appropriate solution to the research problem. The thesis is divided into four parts. In the first part, author gathers background information and improves her knowledge in this field. Author describes the nature of cruise tourism and its history, collects data on cruise tourism in Tallinn and other port cities of the world, and compares previous research conducted in this field. In the second part, author describes the background of the case under investigation and prepares a terms of reference

according to the research problem. When setting the initial task, the author proceeds from the previously prepared theoretical background and the data received from the Port of Tallinn. The third part describes the methodology of the work and the course of the research. Author describes the research strategy used in the work and the steps to be taken to achieve the final result. In the fourth part, author analyzes collected data, proposes her own solutions to the research problem and answers to the research questions raised at the beginning of the work.

Environmental sustainability has become one of the main priorities among ports. The interview with the head of the development department and business manager of Port of Tallinna revealed that Port of Tallinn has also reviewed its views in recent years and is trying to find the most sustainable options possible in each output. Based on the collected background information and the interview, author was able to think about the locations of the bus stops, justify the locations of the stops and create bicycle or scooter rental points for less popular stops. The idea of the shuttle bus, together with modern and informative bus stops, information points and rental points leaves cruise tourists the opportunity to choose their way for discovering the Tallinn Old Town.

The end result of this work could be one solution to the research problem that would reduce traffic congestion around the Old Town, reduce the accumulation of bus stops that ignore stop and parking rules, and create shuttle buses around the Old Town that could be used by cruise tourists arriving in Tallinn Old Town.

## KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- A cruise too far: how overtourism impacts the world's top destinations.* (2020). Ship Technology. Kättesaadav: <https://www.ship-technology.com/features/featurea-cruise-too-far-how-overtourism-impacts-the-worlds-top-destinations-5832202/>, 13. mai 2021.
- Auditeerimata lühendatud konsolideeritud 12 kuu vahearuanne perioodi kohta, mis lõppes 31. detsembril 2018.* (2018). Tallinna Sadam. Kättesaadav: <https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2019/12/Tallinna-Sadam-Q4-2018-EST.pdf>, 13. mai 2021.
- Auditeerimata lühendatud konsolideeritud 12 kuu vahearuanne perioodi kohta, mis lõppes 31. detsembril 2019.* (2019). Tallinna Sadam. Kättesaadav: <https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2020/02/Tallinna-Sadam-Q4-2019-EST.pdf>, 13. mai 2021.
- Auditeerimata lühendatud konsolideeritud 12 kuu vahearuanne perioodi kohta, mis lõppes 31. detsembril 2020.* (2020). Tallinna Sadam. Kättesaadav: <https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/02/Tallinna-Sadama-tulemused-12-kuud-2020-EST.pdf>, 13. mai 2021.
- Brida, J. G., Zapata-Aguirre, S. (2009). *Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts*. Kättesaadav: [https://www.researchgate.net/publication/228304461\\_Cruise\\_Tourism\\_Economic\\_Socio-Cultural\\_and\\_Environmental\\_Impacts](https://www.researchgate.net/publication/228304461_Cruise_Tourism_Economic_Socio-Cultural_and_Environmental_Impacts), 13. mai 2021.
- Bussiveerem.* Tallinna Linnatransport. Kättesaadav: <https://www.tlt.ee/ettevottest/veerem-ja-ajalugu/bussid/bussiveerem/>, 13. mai 2021.
- Connectivity.* Port of Venice. Kättesaadav: <https://www.port.venice.it/en/connectivity.html>, 13. mai 2021.
- Cruise Shipping and Urban Development: The Case of Dublin.* (2016b). International Transport Forum. Kättesaadav: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/cruise-shipping-urban-development-dublin.pdf>, 13. mai 2021.
- Cruise Shipping and Urban Development: The Case of Piraeus.* (2017). International Transport Forum. Kättesaadav: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cruise-shipping-urban-development-piraeus.pdf>, 13. mai 2021.
- Cruise Shipping and Urban Development: The Case of Venice.* (2016a). International Transport Forum. Kättesaadav: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cruise-shipping-urban-development-venice.pdf>, 13. mai 2021.

- Dublin Port invites alternative views on post-2040 port capacity challenge.* (2021). Dublin Port. Kättesaadav: <https://www.dublinport.ie/dublin-port-invites-alternative-views-post-2040-port-capacity-challenge/>, 13. mai 2021.
- Eesti riiklik turismiarengukava 2014-2020. (2013). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/3191/1201/3015/lisa.pdf>, 13. mai 2021.
- Ettevõtte tutvustus.* Tallinna Sadam. Kättesaadav: <https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2019/12/Tallinna-Sadam-ettevotte-tutvustus.pdf>, 13. mai 2021.
- Growth of the Ocean Line Industry.* Cruise Market Watch. Kättesaadav: <https://cruisemarketwatch.com/growth/>, 13. mai 2021.
- Guy, J. (2019). *Paris deputy mayor says tourist buses „no longer welcome“.* Kättesaadav: <https://edition.cnn.com/travel/article/paris-tourist-bus-ban-scli-intl/index.html>, 13. mai 2021.
- How to ride a Bolt scooter.* Bolt Technology OÜ. Kättesaadav: <https://bolt.eu/et/scooters/>, 13. mai 2021.
- Kruiisiala.* Tallinna Sadam. Kättesaadav: <https://www.ts.ee/kruiisiala/>, 13. mai 2021.
- Le-Klähn, D-T., Gerike, R., Hall, C. M. (2014). *Visitor users vs. non-users of public transport: The case of Munich, Germany.* Kättesaadav: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212571X13000772>, 13. mai 2021.
- Manole, E. M. (2017). *Cruising and land-based tourism: A case study of Madeira.* Kättesaadav: <https://gala.gre.ac.uk/id/eprint/23430/1/Eugen%20Mario%20Manole%202017%20-%20secured.pdf>, 13. mai 2021.
- Marquez, J. (2006). *An Analysis of Cruise Ship Management Policies in Parks and Protected Areas in the Eastern Canadian Arctic.* Kättesaadav: <https://uwspace.uwaterloo.ca/bitstream/handle/10012/2799/jmarquez2006.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, 13. mai 2021.
- Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J-P. (2021). *Port Economics, Management and Policy.* Kättesaadav: <https://porteconomicsmanagement.org/>, 13. mai 2021
- Nurk, K. (2016). *Tallinna kruiisituristide vastuvõtuvõime.* (Lõputöö) TalTechi ehitusteaduskond, Tallinn.
- „Overtourism“? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions.* (2018). World Tourism Organization (UNWTO) Kättesaadav: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284420070>, 13. mai 2021.
- Pallis, A. A., Vaggelas, G. K. (2019). *Cruise Shipping and Green Ports.* Kättesaadav: [https://www.researchgate.net/publication/330047959\\_Cruise\\_Shipping\\_and\\_Green\\_Ports](https://www.researchgate.net/publication/330047959_Cruise_Shipping_and_Green_Ports), 13. mai 2021.

- Pressiteade: YIT ehitab Tallinna sadamasse uue kruiisiterminali.* (2020). AS YIT Eesti. Kättesaadav: <https://www.yit.ee/ettevotest/uudised/2019/pressiteadeyit-ehitab-tallinna-sadamasse-uue-kruiisiterminali>, 13. mai 2021.
- Pärn, E. (2016). *Kruiisiturismisihtkoha arendamine Pärnu linna näitel.* Kättesaadav: [https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/53837/parn\\_eliis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/53837/parn_eliis.pdf?sequence=1&isAllowed=y), 13. mai 2021.
- Ratta ja elektriõukerattaga Tallinnas.* (2021). Visit Tallinn. Kättesaadav: <https://www.visittallinn.ee/est/k%C3%BClastaja/planeeri/liikumine-tallinnas/rattad>, 13. mai 2021.
- Shuttles.* Port Mobility Civitavecchia. Kättesaadav: <https://civitavecchia.portmobility.it/en/shuttles>, 13. mai 2021.
- Shuttle bus.* The Free Dictionary. Kättesaadav: <https://www.thefreedictionary.com/shuttle+bus>, 13. mai 2021.
- Strömpl, J. (2014). *Juhtumiuurimus.* Kättesaadav: <http://samm.ut.ee/juhtumiuurimus>, 13. mai 2021.
- Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East.* (2016). World Tourism Organization (UNWTO), Asia-Pacific Tourism Exchange Center (APTEC). Kättesaadav: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284417292>, 13. mai 2021.
- SWOT analüüs ja põhimõtted selle koostamiseks.* Leanway. Kättesaadav: <https://leanway.ee/swot-analuus/>, 13. mai 2021.
- Talk, T., Alatalu, R. (2021). *Pärand ja kogukond.* Kättesaadav: [https://digiteek.artun.ee/static/files/006/1.parand\\_ja\\_kogukond\\_30.03.2021.pdf](https://digiteek.artun.ee/static/files/006/1.parand_ja_kogukond_30.03.2021.pdf), 13. mai 2021.
- Talk, T., Kalvo, R. (2020). *Pärand, turism ja linnaplaneerimine.* Kättesaadav: <https://digiteek.artun.ee/static/files/052/tsaruanne20200819ok.pdf>, 13. mai 2021.
- Tallinn Card – Avasta Tallinna lihtsalt ja mugavalt.* Visit Tallinn. Kättesaadav: <https://www.visittallinn.ee/est/k%C3%BClastaja/tallinn-card/tallinn-card/mis-on-tallinn-card>, 13. mai 2021.
- Tallinn City Tour.* Kättesaadav: <https://citytour.ee/et/>, 13. mai.2021.
- Tallinna liikumiskeskonna arengustrateegia.* (2017). Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/est/Transpordisusteemi-uuendamise-linnaruumis>, 13. mai 2021.
- Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 kavand.* (2019). Kättesaadav: [https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article\\_files/tallinna\\_liikuvuskva\\_2019november\\_portrait.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf), 13. mai 2021.

- Tallinna väliskülastajate uuring 2018.* (2018). Kantar Emor. Kättesaadav: [https://files.visittallinn.ee/static/files/012/tallinna\\_valiskulastajate\\_uuring\\_kruuis\\_2018\\_0408\\_web.pdf](https://files.visittallinn.ee/static/files/012/tallinna_valiskulastajate_uuring_kruuis_2018_0408_web.pdf), 13. mai 2021.
- The European market potential for cruise tourism.* (2021). Ministry of Foreign Affairs. Kättesaadav: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential>, 13. mai 2021.
- Tourist buses access to city center.* Official Tourist Information Site of Bologna. Kättesaadav: <https://www.bolognawelcome.com/en/other/other/tourist-buses-access-to-city-center>, 13. mai 2021.
- Transpordi arengukava 2014-2020.* (2013). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/aktiisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf>, 13. mai 2021.
- Trinh Thi Le, D. (2014). *Tourist use of public transport at destinations –the case of Munich, Germany.* Kättesaadav: <https://d-nb.info/1059477246/34>, 13. mai 2021.
- Vanasadam.* Tallinna Sadam. Kättesaadav: <https://www.ts.ee/vanasadam/>, 13. mai 2021.
- Vanasadama arendus.* Tallinna Sadam. Kättesaadav: <https://www.ts.ee/vanasadama-arendus/>, 13. mai 2021.
- Virkus, S. (2010). *Infokäitumise, info hankimise ja otsingu ning infopädevuse uurimise meetodid.* Kättesaadav: <https://www.tlu.ee/~sirvir/Infootsingu%20teooria/Infokaitumise,%20info%20hankimise%20ja%20%20otsingu%20ning%20infopadevuse%20uurimise%20meetodid/juhtumiuuringud.html>, 13. mai 2021.
- Visitor Pressure and Events in an Urban Setting.* (2018). Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitalit. Kättesaadav: [https://files.visittallinn.ee/static/files/021/tallinn\\_1.pdf](https://files.visittallinn.ee/static/files/021/tallinn_1.pdf), 13. mai 2021.

# LISAD

## Lisa 1. Intervjuu küsimused

Küsimused AS Tallinna Sadama arendusosakonna juhatajale ja ärisuunajuhile:

1. Mitu laevaliini päevas keskmiselt hooajal Tallinna sadamasse saabub? Mitu liini päevas maksimaalselt saabunud on?
2. Kui pikalt teab ette laevade graafikut?
3. Kui palju kruisituriste päevas keskmiselt hooajal Tallinna sadamasse saabub? Kui palju turiste on saabunud kõige rahvarohkemal päeval? Kui paljud neist vajavad transporti linna ja tagasi sadamasse liikumiseks?
4. Kuidas olete siiani majandanud transporti vajavate kruisituristidega? Kas see on siiani hästi toimunud?
5. Mida arvate sadama-vanalinna ringbussi ideest?
6. Kas AS Tallinna Sadam on ringbussi ideed ka Tallinna linnaga arutanud?
7. Kas Teie arvates mõjutaks ringbussi olemasolu kuidagi kruisituristide arvu või pigem jääksid numbrid samaks? Arvestades seda, et ringbuss oleks tunduvalt aja- ja rahasäästlikum võrreldes näiteks takso või tellitud bussiga.
8. Kas Teie arvates peaks AS Tallinna Sadam bussiteenust mõnelt teiselt ettevõttelt sisse ostma või pigem soetama enda bussid, mis eeldaks siis ka bussipargi, bussijuhtide ja logistikute olemasolu?
9. Kas Teie arvates peaks peatuseid olema pigem 2-3 või 6-7 tükki?
10. Kui oluliseks peate bussipeatuste juures olevaid infotahvleid ja läheduses paiknevaid rendirataste või tõukerataste võimalust?

## Lisa 2. Lihtlitsents

### **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>**

Mina, Karoliina Turkova,

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

Vanalinna ringbuss,

mille juhendaja on Jelizaveta Janno,

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

---

<sup>1</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. jq 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.