

LOKSA LINNA RANNA-JA PUHKEALA KORRASTAMINE JA ARENDAMINE

The reorganization and development of the beach

and recreational area in Loksa town

Inseneriteaduskond

Arhitektuuri ja urbanistika instituut

LOKSA LINNA RANNA-JA PUHKEALA KORRASTAMINE JA
ARENDAMINE

Magistritöö

Üliõpilane: Ede Laidro

Üliõpilaskood: 144552

Juhendaja: Irina Raud

Arhitektuuri ja urbanistika akadeemia,

külalisprofessor

Kaasjuhendaja: Aleksander Skolimowski

Arhitektuur

2020

Deklareerin, et köesolev lõputöö on minu iseseisva töö tulemus, ja kinnitan, et esitatud materjalide põhjal ei ole varem akadeemilist kraadi taotletud.

Kinnitan, et antud töö koostamisel olen kõikide teiste autorite seisukohtadele, probleemipüstitustele, kogutud arvametele jm viidanud.

Ede Laidro

(allkiri ja kuupäev)

Juhendaja: Irina Raud

Töö vastab magistritööle esitatavatele nõuetele.

(allkiri ja kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

ANNOTATSIOON	5
ANNOTATION	6
SISSEJUHATUS	7
1. AJALUGU	8
1.1 ÜLDINE.....	9
1.2 TELLISETEHAS	9
1.3 TÖÖSTUSE ARENG LOKSAL	11
1.4 SELTSIELU JA POSTITEENUS.....	12
1.5 TRANSPORT JA LAEVANDUS	13
2. ASUKOHA ANALÜÜS.....	14
2.1 LOKSA DEMOGRAAFILINE OLUKORD. RAHVASTIKU KOOSSEIS JA PROGNOOS	15
2.2 KAHANEVA LINNA MÕISTE JA PÕHJUSED.....	18
2.3 LOKSA TUTVUSTUS	19
2.4 LOODUSKESKKOND, TURISM JA VABAAJA VEETMINE	21
2.5 MAJANDUS JA TÖÖSTUS	25
2.6 TRANSPORT	27
3. VÕRDLUS TEISTE SADAMALINNADE JA KÜLADEGA	28
3.1 ÜLDINE.....	29
3.2 VIINISTU SADAM.....	29
3.3 KAKUMÄE SADAM.....	30
3.4 VÕSU SADAM	30

4. JUHTUMIUURINGUD	31
4.1 KAHANEVATE LINNADEGA ELAMUFONDIGA SEOTUD PROBLEEMID JA MEETMED VALGA LINNA NÄITEL	32
4.2 HÜLJATUD KOHAD- SURNUD ROOTSI TÖÖSTUSLINN GRÄNGESBERG	33
4.3 POSTINDUSTRIAALSE LINNA OMAKSVÕTMINE: MALMÖ JUHTUM	34
4.4 LINNADE KAHANEMINE TŠEHHIS JA SELLE PEEGELDUS ÜHISKONNAS: KARVINA LINNA JUHTUMIANALÜÜS	34
5. ÜLD- JA DETAILPLANEERING, ARENGUPLAANID	35
5.1 LOKSA LINNA ÜLDPLANEERING. SELETUSKIRI. KRIITIKA.....	36
5.2 MERE TN 4 JA OSALISELT MERE TN 14 NING NENDE LÄHIALA DETAILPLANEERING. SELETUSKIRI. KRIITIKA	38
5.3 ARENGUKAVAD 2019-2023. SISUKORRAD. KRIITIKA	40
6. ARHITEKTUURNE ETTEPANEK	41
7. KOKKUVÕTE	42
8. KASUTATUD KIRJANDUS	44

ANNOTATSIOON

Loksa linn on alguse saanud Loksa külast, mis oli algselt kaluriküla. Linna suurenemine algas tööstuse arenguga, kui loodi tellisetehas. Tellisetehase arenguks oli vaja ehitada töölistele kortereid, mis tänapäevaks on suures osas tühjaks jäänud ja amortiseerunud. Peale tellisetehase sulgemist võib nimetada Loksa linna Tallinna eeslinnaks või magalaks, kuna enamused inimesi töötab väljaspool linna. Loksa linnavalitsus on hakanud üha enam tähelepanu pöörama linna taaselustamisele, sealjuures otsitakse ka arhitekturseid ideid ja lähenemisi, mis aitaksid kaasa linna arengule ja peateks elanike linnast lahkumise trendi ning aitaks kaasa tulevikus ka elanike kasvule.

Analüüsidest Loksa linna võimalusi peab tõdema, et senistes arengukavades on vähe tähelepanu pööratud linna geograafilisele asendile ja selle kasutamisele. Linn asub mere ääres, linna läbib Valgejõe jõgi ja eriti nende kahe looduslikult olulise väärtuse tõttu on Loksal suur potentsiaal kujuneda tööstuslinna kõrval ka atraktiivseks veeturismi keskuseks.

Analüüsidest Loksa linna arenguperspektiive, analüüsitakse magistritöös võimalust arendada looduse poolt antud mere- ja metsapiiri efektiivsemat kasutamist. Käesolevas magistritöös vaadeldakse linna tulevikuvõimalusi nii läbi majanduslike võimaluste kui ka linnarahva heaolu suurendamise kaudu.

ANNOTATION

The town of Loksa originated from the village of Loksa, which was originally a fishing village. The growth of the city began with the development of the industry with the establishment of a brick factory. For the development of the brick factory, it was necessary to build apartments for the workers, which today are largely empty and depreciated. After the closure of the brick factory, the city of Loksa can be called a suburb of Tallinn, as most people work outside the city. The Loksa city government has begun to pay more and more attention to the revitalization of the city, while also looking for architectural ideas and approaches that would contribute to the development of the city and stop the trend of residents leaving the city and contribute to future growth.

Analyzing the possibilities of the city of Loksa, it must be acknowledged that the current development plans pay little attention to the geographical position of the city and its use. The city is located by the sea, the Valgejõgi river passes through the city, and especially due to these two naturally important values tourism center next to the industrial city.

Analyzing the development perspectives of the city of Loksa, the master's thesis analyses the possibility of developing a more efficient use of the sea and forest borders provided by nature. This master's thesis examines the future opportunities of the city both through economic opportunities and by increasing the well-being of the city's population.

SISSEJUHATUS

EESMÄRK

Magistritöö põhieesmärgiks on uurida väikelinna kahanemise põhjuseid ja analüüsida kas seda on võimalik peatada. Analüüsi tulemusena peab selguma, kuidas peatada väikelinna väljasuremist ning milliseid abinõusid selleks peaks kasutama. Uurimiseks on autor valinud Loksa linna, põhjusel, et oma ajaloo ja asukoha tõttu on linnal potentsiaali takistada efektiivse tööstus- ja turismitegevuse läbi rahvaarvu vähenemist.

Ajalooliselt hakkas Loksa linn arenema tänu tööstusele, kuna sinna ehitati tellisetehas ning mõne aja pärast sai hoo sisse ka laevatehas. Peale tellisetehase sulgemist arenes mitmekülgne tööstus, mis säilitas Loksa linna arengu. Eesti taasiseseisvumine ja sellega seotud välisturgude muutumise tõttu langesid ära vajadused olemasolevale toodangule, kadusid töökohad ja seetõttu algas linnaelanike arvu langus.

Loksa linna tähtsamateks arengusuundadeks on olnud tööstus, vähem tähelepanu on senini pööratud looduslikele võimalustele. Töö autor leiab, et neid suundi ühendades on võimalik tagada linna säilimine. Arendada sadamat efektiivsemalt koos tööstusega ning läbi korrastatud ranna-ala tõsta oluliselt koha atraktiivsust, seeläbi muuta linn meeldivamaks, mis tagaks ka rahvaarvu stabiliseerumise ja perspektiivis ka kasvu.

Oma ühndava arenguideo tutvustamiseks on töö autor valinud Loksa linnas asukoha, kus põimuvad tööstus, linnaelu ning merelaht ja jõgi. Planeerimiskavas teeb töö autor ettepaneku, kuidas arendada olemasolevat rannaala, kuidas see siduda Valgejõe äärsel alaga ühtseks tervikuks ja kuidas luua tööstusala ning puhkeala ruumiline koosseisestamine, et tänane mahajäetud, kuid looduslikult palju võimalusi lubav ala muutuks Loksa linnakeskuse osaks. Linna ajalugu arvestades peab töö autor tähtsaks säilitada võimalikult palju olemasolevaid hooneid neid renoveerides ja taaslustades. Töö autor leiab, et samuti

tuleb ära kasutada olemasolevat sadamat ning rajada uusi atraktiivseid võimalusi veeäärse ala kasutamiseks.

Välja selgitamiseks Loksa linna elutähtsaid funktsioone on töö autor uurinud linna ajalugu, tööstust, turismi, elanikkonna liikumist ja muutusi viimase viieteistkümnepäeva jooksul. Samuti on töö autor toonud välja prognoosi, mida on oodata muudatusteta.

Magistritöö valmimisel on tehtud koostööd ka kohaliku omavalitsusega, kes on andnud sisendi tööstusrajooni väljatöötamisel ning mere- ja metsapiiri arendamisel.

Magistritöö koosneb kolmest osast. Esimeses osas antakse ülevaade Loksa linna ajaloo kohta. Teises osas annab töö autor ülevaate Loksa linna hetkeolukorrast, arengusuundadest ja võrdleb teiste samalaadsete probleemidega linnadega. Kolmandas osas toob töö autor välja võimalikud arhitektuursed ettepanekud, mis tagaks linna aastaringse kasutusvõimaluse ning eeldusliku rahvaarvu kasvu.

1. AJALUGU

1.1 ÜLDINE

Loksa nime tekkelool on erinevaid lugusid. Ühe loo järgi sai Loksa oma nime sõnast „loks“, mis tähendab madalalikku või ärakuivanud järve. Arvatakse ka, et nimi võis tulla perekonnanimedest, sest Kõnnu mõisa vakuraamatus on kirjas 21.maist 1687 kolm peremeest, kes kandsid lisanime Loxa. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Loksat mainitakse esmakordselt Kuusalu kirikukroonikas 1629.aastal seoses Loksa kabeli remondiga, mis näitab, et kabel oli ehitatud varem. Loksa kabel ja matusepaik asus varem jõe paremal kaldal. See koht hüljati arvatavasti raske, savise maa tõttu ning kirik ja kalmistu rajati nende praegusesse asupaika 1853.aastal, millele viitab kiriku tuulelipus olev aastaarv. (Arengukava 2018). Loksa linn on olnud inimeste asupaigaks kaugest minevikust. Seda näitab kivikirves, mis leiti Vanaveski talu põllult. See asub nüüdses Loksa Gümnaasiumi koduloonurgas. (Loksa Linnavalitsus 2014).

Kirikukojaga on seotud ka Loksa küla hariduselu algus. 1867. aastal hakkas kiriku köster Jakob Jakobi poeg Janter koolitöö puudumisel oma elutoas lastele koolitarkust andma. Esimene koolitark, Kõnnu valla külakool, ehitati 1875. aastal. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Loksa oli väike kaluriküla, kus elas 24 peret. Küla maad kuulusid Kolga mõisale, enamus kohti olid rendikohad. Kõnnu Vallavalitsus pidi sageli sekkuma mõisa ja rendikohtade asjaajamisse. Tolleaegne vallavalitsus pidi tegelema ka kooli ja talude vaheliste probleemidega ning määrama karistusi seaduse rikkujatele. (Loksa Linnavalitsus 2014).

“Kui mina alles veel laps olin, oli siin väike küla. Maju oli üsna vähe, ümberringi olid metsad. Keset küla oli Gorbatsevi koppel. Meie praegune uuslinn polnud muud kui lage karjamaa ja kartulimaalapid... Kabelimäe all asus post. Sellele postile oli kirjutatud, et külas elab 127 meest ja 75 naist, kokku 24 peret”, kirjutab oma mälestustes Ida Soosalu.

Linnaõigused anti Loksale 25. augustil 1993 (Loksa Linnavalitsus 2014).

1.2 TELLISETEHAS

Loksa küla arenes koos tellisetehase rajamisega 1874. aastal. Selle tulemusel suurenes ka elanikkond märgtavalt. Loksa tellisetehase ehitas Kolga krahvi Karl Magnus Stenbocki (1804-1885) poeg Nikolai (1840-1902). Nikolai eelistas suved koos perekonnaga Loksal veeta, et tellisetehasel silma peal hoida. Enne tehase jõudmist Loksale oli väiksem tööstusettevõtte Haara saare juures, seal oli sügav sadamakoht ja head turustamisvõimalused, kuid savi sai otsa. Uueks kohaks sai heinamaa Risti talu lähedal Vihasoos. Peagi selgus, et ka see koht ei ole sobiv, kuna kivide laadimine larevadele oli soetud suurte kuludega, sadama ehitamiseks polnud mererand kõlbulik. Kõige soodsamad tingimused olid Loksal. Nii jõudiski oma aja kaasaegseim tehas Valgejõe suudmesse. (Loksa Linnavalitsus 2014).



Pilt 1. Tellisetehas, Allikas: Loksa Linnavalitsus, 2014.

Telliseid vormiti käsitsi, savisegajat aeti ringi hobusega. Vajalik savi toodi Turbneeme saviaukudest 1900. aastal ehitatud hoburaudteel. Tootmist laiendati pidevalt. Suurem osa toodangust läks Helsingisse. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Kivid olid nõutud ka Tallinna ehitustel. Näiteks on Stenbockide maja Narva maanteel ehitatud Loksa punastest tellistest. Krahv Stenbock ehitas telliste väljaveoks jõesuudmesse sadama. Sadamasilla ehituseks kasutati palkklaste, mis täideti kividega ja asetati teatud vahekaugusel merre. Kastide vahele ja peale pandi plangud. Tehast hoburaudteega ühendas sild, mille abil toimetati tellised laevade juurde. Loksa sadamas on käinud peale Soome laevade ka Taani ja Inglise laevu. Telliste kõrval olulisteks väljaveetavateks kaupadeks olid ka Joaveski toodetud papp ja tehase juures töötava saekaatri lauad. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Umbes 1905. aastak ostis kroonu silla ära ja pikendas seda 20ne sülla võrra, süvendati 18ne jalani (Gnadeberg, Vaher 2010).



Pilt 2. Tellisetehas, Allikas: Gnadeberg, Vaher, 2010.

1.3 TÖÖSTUSE ARENG LOKSAL

Rahvaarv Loksal kasvas pidevalt seoses tööstuse arenguga. Selle tulemusel tekkis vajadus uute tööstusarude järele, et rahuldada elanikkonna suurenevaid vajadusi. Tänapäevase mõiste järgi on need kaubanduse ja teeninduse ettevõtted. (Loksa Linnavalitsus 2014).

Loksal oli limonaaditöökoda, vorstitööstus, Theodor Hübschermani puidutöökoda, Küti, Allemanni ja Rebase kingsepatöökodad, Reesalu ja Kivi rätsepatöökoda, 2 meestejuuksurit, naistejuuksur, Tamme, Küti ja Tursmani sepatöökodad ja Tiigi, Mankini ja Lindvesti pagariärid. Külas oli ka turg. Aegamööda kujunes Loksast väikeettevõtete ja käsitöölisega alevikuks. (Arengukava 2015-2019).



Pilt 3. Loksa, Allikas: Loksa Linnavalitsus, 2014.

1911. aastani kuulusid Loksa erapoed Gorbatsovile, Altenbrunile ja Resikovile. 1912. aastal asustasid koolmeistrid Leo ja Peet Lindeberg Loksa Kaubatarvitajate Ühisuse, mis ostis oma algkapitaliga ära I. Gorbatsovi kaupluse koos kaubaga. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Suurärimeheks tõusis Loksale tulnud Johannes Mankin, kes alustas oma raamatupoega. Päevapilte tegi Loksal Jungvist oma ateljees, kultuuritegelane ja kellassep Jakob Mikiver, kes kirjutas üles Loksa Hariduse Seltsi kroonika, parandas kelli, müüs jalgrattaid ning raadioid. (Loksa Linnavalitsus 2014).

Esimene selts Loksal asutati 1905. aastal ning kandis nime Priitahtlike Tulekaitse Selts, millest algas Loksal korraliku seltsielu ajalugu. Vabrik toetas seltsi majanduslikult mitmesuguste materjalidega ning aitas ehitada seltsimaja. Maja kuulus tervikuna tellisetehase käsutusse. Saali kasutas tuletõrjeselts. Seltsile osteti komplekt muusikariistu, esimene muusikakoori juhataja oli Pärismealt Aleksander Sandbank. Tema järel jätkas kooliõpetaja Meyer, kes asutas laulukoori. Lisaks tegeleti näitemängu tegemisega. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Pärast Teist Maailmasõda hakkas nõukogude võim laiendada eeskätt laevaremondi tehast. Kaasajastati ka tellisetootmist, kuid 1982. aastal likvideeriti tellisetehas ja Loksa muutus monofunktsionaalseks asulaks. Tellisetehase kohale kerkis 1986. aastaks laevatehase lihtrite tootmise tsehh (lihter – ujuv merekonteiner). 1988. aastal töötas laevaremondis ligi 1200 loksa elanikku. Lisaks tehasele sai töötada ka Loksa autobaasis, Mõigu KEK-i ehitusbrigaadis, kaubanduses, teeninduses, haiglas ja teistes asutustes ning väikeettevõtetes. Lisaks sellele sai töötada ka ümbruskonna kolhoosides. Tehase arenguga tulid Loksale elama mitmeid tuhandeid vene keelt kõnelevat elanikku Venemaalt ja Ukrainast. Loksa põliselanikud jäid vähemusse. Ehitati korrusmajad, lasteaiad, uus haigla, laiendati koole, rajati vee-, kanalisatsiooni- ja kaugküttesüsteemid ning tänane teede ja tänavatevõrk. Eesti taasiseseisvumisel andis riik tehasele kuulunud elamufondi, lasteaiad ja tehnorajatised üle kohalikule omavalitsusele. Nende haldamiseks asutas linn elamukommunaalteenuste ja rajas vajaliku tootmisbaasi. (Arengukava 2015-2019).

1.4 SELTSIELU JA POSTITEENUS

1922. aasta oli Loksa kultuurielus murrangulise tähtsusega. 24. veebruar 1922 moodustati 44 asutajaliikme poolt Loksa Hariduse Selts. Kolmeliikmelisse juhatusse valiti: Jakob Mikiver (seltsi hing, krooika kirjutaja), Arnold Mikiver (Loksa algkooli juhataja) ja Ernst Veidenberg (Loksa ellingu juhataja). 1923. aastal rajati Hariduse Seltsi juurde ka raamatukogu. Harju maakonna valitsuselt saadi raamatuid 4200 marga väärtuses, seltsi summadega hangiti ceel 5000 marga ulatuses kirjandust. 30. juulil 1925. aastal toodi Tallinnast kohale klaver, mis paigutati koolimajja. Klaver otsteti seltsi liikmetelt laenatud raha eest. (Loksa Linnavalitsus 2014).

Selts korraldas peoõhtuid, näitusmüüke ja majapidamiskursusi, viidi läbi ka ülhariduslike kursusi, mis kestsid umbes 3 nädalat. Kursuste nimekirjas oli eesti kirjandus, loodusteadus, ajalugu, tervishoid, kodanikuteadus ja ühistegevus. (Gnadeberg, Vaher 2010).

1927. aastal asutati Loksal laulukoor. Samal aastal otsteti raadio ja seati üles Loksa Algkooli saali ühiskuulamise tarvis. Loksa Hariduse Selts töötas aktiivselt 1939. aastani, tegevus lõppes täielikult 1944. aastal. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Loksa kõige vanemaks asutuseks on kool, mille asutaja ja ka esimene õpetaja oli Jakob Janter. Kool oli valla ülalpidamisel. (Loksa Linnavalitsus 2014).

Suvitus- ja puhkepiirkonnaks hakkas Loksa kujunema pärast seda, kui Kolga krahv Michael hakkas Loksa ja Hara männimetsa ehituskrunte jagama. (Loksa Linnavalitsus 2014).



Pilt 4. Loksa turg, Allikas: Loksa Linnavalitsus, 2014.



Pilt 5. Sild, Allikas: Gnadeberg, Vaher, 2010.

Postkontor asutati Loksale oletavasti möödunud sajandi teisel aastakümnel. Posti toimetamine oli tollal pikk ja aeganõudev töö. Selleks kasutati hobuseid või toodi käsitsi, mille tõttu pidid postivedajad vahetuma. Loksale jõudmiseks pidi posti toimetama läbi mitme erineva koha. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Hiljem otsustas Kõnnu vallavalitsus vedada posti Kolgast Loksale oma valla inimesega. Posti veeti iga kolmapäev ja reede, hiljem juba kolmel korral nädalas ja 1930. aastate paiku hakati seda tegema iga päev. Loksa postkontor on alati asunud üürimajades. (Gnadeberg, Vaher 2010).

1.5 TRANSPORT JA LAEVANDUS

Kõige esimene Tallinna ja Loksa vaheline bussiühendus loodi 1922. aastal. Autobussid olid väga väikesed, trepiga sissepääs asus tagaküljes. Hiljem lisandus sellele ka kaubabuss. Lisaks bussile oli Loksas ka laevaiühendus Tallinnaga. Viimane teadaolev reisilaev, mis läks Loksast Tallinna, oli vesiratastega mootorlaev nimega „Kungla,“ mida kasutati ka kauba vedamiseks. (Gnadeberg, Vaher 2010).

Teise Maailmasõja eel sai Loksa endale ainulaadse hoone, mida polnud kusagil mujal Eestis- 1939. aasta juunis avati pidulikult Loksa autobussijaam. (Kostap 2018). Hoone arhitektiks oli Elmar Lohu, kelle projekti järgi ehitas hoone Osaiühistu Mootor, mis korraldas reisijatevedu liinil Tallinn-Loksa. Funktsionalistlik, kohalikust punasest tellisest valmistatud hoone võeti 2014.aastal riikliku muinsuskaitse alla kui ehitismälestis. (Arengukava 2015-2019).

Seoses tööstuse arenguga ja kasvava telliste väljaveoga võttis hoogu ka laevandus. Sajandi vahetusel ehitati 5 suurt purjekat, mida kasutati telliste vedamiseks. Nendeks purjekateks olid: „Mamant,“ „Ernani,“ „Ester,“ „Veera-Irina“ ja „Tormilind“. (Arengukava 2015-2019).

1905. aastal loodi Loksale dokk. Selle ülesandeks oli laevade remont, väiksemate aluste ja paatide ehitamine. 1910. aastal osteti aurik „Dagmar,“ mis oli mõeldud ka reisijatele. „Dagmar“ oli esimene liiniühendus Loksa ja Tallinna vahel. Hiljem asendati „Dagmar“ suurema aurikuga „Concordia.“ (Gnadeberg, Vaher 2010).



Pilt 6. Dokk, Allikas: Loksa Linnavalitsus, 2014.

2. ASUKOHA ANALÜÜS

2.1 LOKSA DEMOGRAAFILINE OLUKORD. RAHVASTIKU KOOSSEIS JA PROGNOOS

Harju maakonna pindala on 4333 km², mis on maakondade järjestuses teisel kohal pindala järgi. Maakonnas elab 598 952 inimest 2019 aasta andmete järgi, mis moodustab ligikaudu 45,2% kogu elanikkonnast. 434 562 inimest Harjumaa elanikest elab Tallinnas (72,6%). (Statistikaamet 2019).

Statistikaameti järgi on taasiseseisvunud Eestis rahvaarv vähenenud igal aastal. Rahvastikuprognosis näitavad, et Eesti elanike arv kahaneb pidevalt järgmise poole sajandi jooksul. Rahvaarvu vähenemine toob kaasa probleeme, mida võib jagada kolmeks: 1) Rahvuskultuuri vähenemise oht; 2) Probleemid majandusarengus; 3) Probleemid sotsiaalse infrastruktuuri jätkusuutlikkusega. (Servinski, Valgma, Hänilane, Otsing 2011).

Peamiseks probleemiks Eestis on rahvaarvu kahanemine väiksemates linnades ja küldes. Statistikaameti järgi tundub, et kõik inimesed kolivad Tallinna. Selle järgi jääb mulje, et Harjumaa on ainuke koht Eestis, kus inimesed elavad.

EESTI RAHVAARV	2019	2045	Kasv (+) / Kahanemine (-)
Harju maakond	598 952	712 028	18.9%
..Tallinn	434 562	486 578	12.0%
Tartu maakond	153 271	160 790	4.9%
Pärnu maakond	85 938	72 708	-15.4%
Saare maakond	33 108	27 532	-16.8%
Hiiu maakond	9 387	7 682	-18.2%
Rapla maakond	33 311	27 091	-18.7%
Võru maakond	35 782	26 822	-25.0%
Viljandi maakond	46 371	33 706	-27.3%
Lääne maakond	20 507	14 896	-27.4%
Põlva maakond	25 006	17 939	-28.3%
Lääne-Viru maakond	59 325	42 515	-28.3%
Jõgeva maakond	28 734	19 300	-32.8%
Valga maakond	28 370	18 889	-33.4%
Järva maakond	30 286	20 021	-33.9%
Ida-Viru maakond	136 472	86 734	-36.4%
KOKKU:	1 324 820	1 288 653	-2.7%

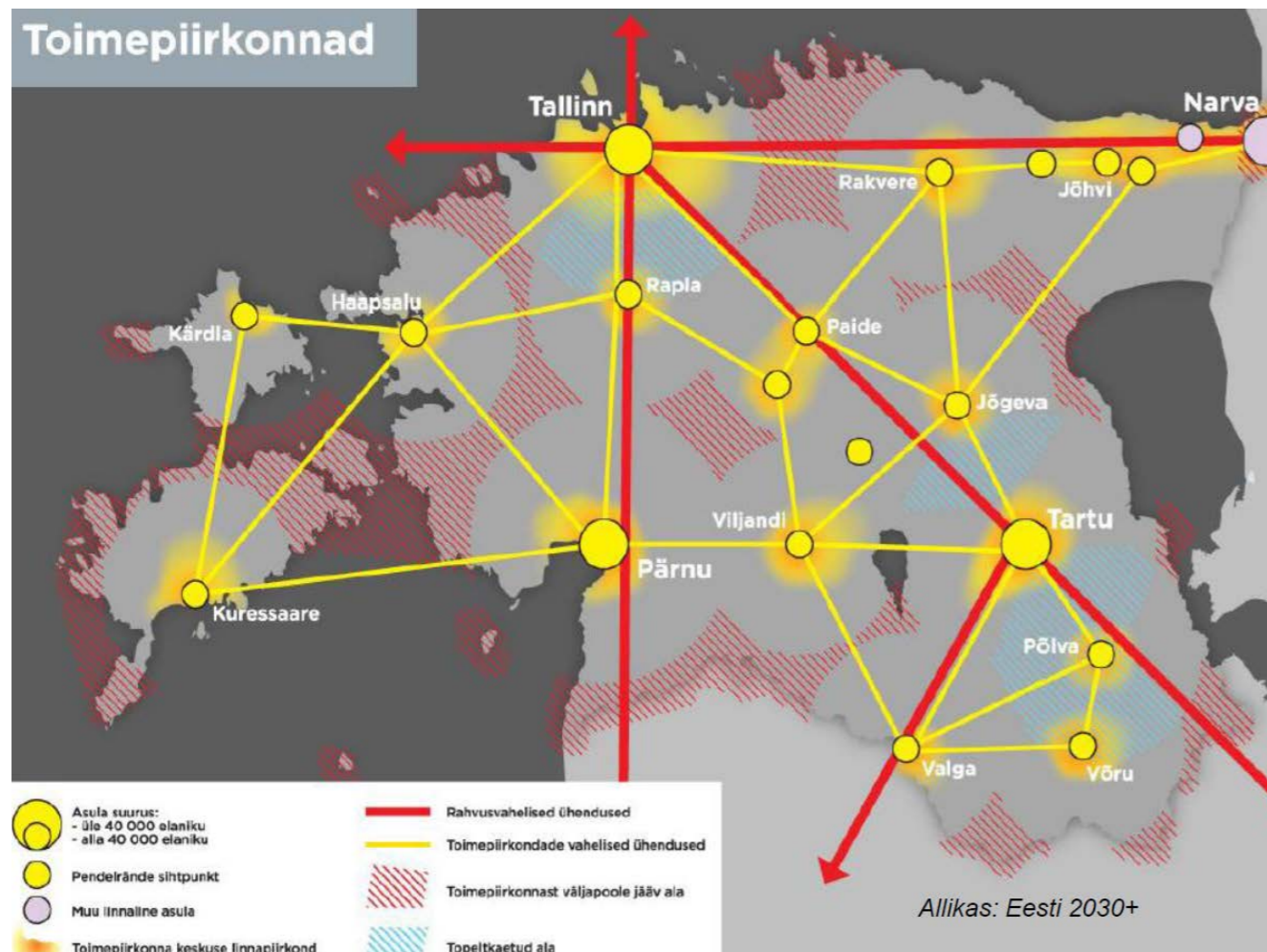
Tabel 1. Rahvastikuprognosis, Allikas: Statistikaamet, 2019.

Statistikaameti rahvastikuprognosis kohaselt elab 2080. aastatel Eestis ligi 1,2 miljonit inimest. Rahvaarv väheneb järgmise 60 aastaga 11%, järgmise 25 aastaga 35 800 inimese võrra ja 2080. aastaks 145 200 inimese võrra. (Statistikaamet 2019).

Prognoosist selgub, et maakondades toimuvad muutused erinevalt: kui Eestis kokku vähenes rahvaarv 2045. aastaks 2,7%, siis Ida-Viru, Järva, Valga ja Jõgeva maakonnas kolmandiku. Maakondades, kus kahanev rahvaarv on kõige suuremaks probleemiks, on näha, et elanikkond on keskmisest vanem ja neis kujundab rahvastikku peamiselt surmade arv. Rahvaarv kasvab enam Harjumaal, sealhulgas Tallinnas. Tartu maakonna rahvaarv püsib samuti väikses kasvutrendis. (Statistikaamet 2019).

2020	Demograafiline struktuur s. 01.01.2020					Rahvaarv KOKKU
	lapsed 0-6	lapsed 7-18	lapsed 7-15	tööealised 19-64	eakad 65-...	
HARJU MAAKOND						
141 Anija	453	821	628	3 675	1 286	6 235
198 Harku	1 558	2 847	2 334	9 093	1 750	15 248
245 Jõelähtme	549	984	817	4 042	972	6 547
296 Keila linn	986	1 565	1 243	5 867	1 650	10 068
304 Kiili	614	1 112	898	3 407	570	5 703
338 Kose	659	1 076	854	4 244	1 257	7 236
353 Kuusalu	452	976	779	3 794	1 236	6 458
424 Loksa linn	111	253	178	1 514	728	2 606
431 Lääne-Harju	910	1 660	1 242	7 586	2 485	12 641
446 Maardu linn	1 074	1 756	1 331	9 810	3 047	15 687
651 Raasiku	473	837	687	2 958	807	5 075
653 Rae	3 038	3 798	3 278	11 703	1 596	20 135
718 Saku	1 087	1 950	1 544	6 064	1 398	10 499
726 Saue	2 279	3 899	3 171	13 472	3 347	22 997
784 Tallinn	32 356	52 076	41 315	277 670	81 818	443 920
890 Viimsi	2 092	3 798	3 052	12 092	2 746	20 728
KOKKU	48 691	79 408	63 351	376 991	106 693	611 783

Tabel 2. Rahvastik Harjumaal, Allikas: Eesti Rahvastikuregister, 2020.



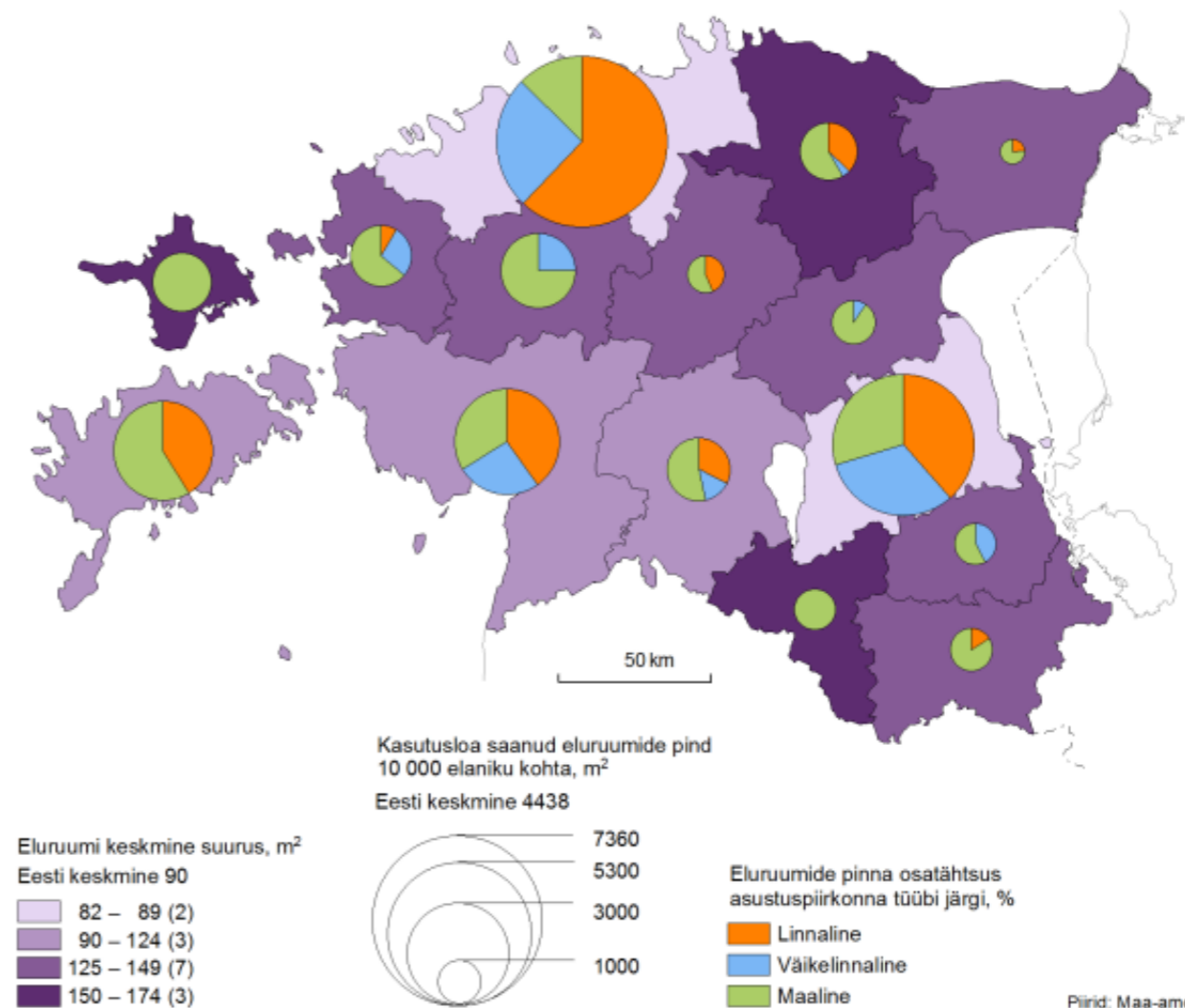
Joonis 1. Toimepiirkonnad, Allikas: Eesti2030+,2012.

„Eesti hajalinnastunud ruum jaguneb toimepiirkondadeks, milles tööeline elanikkond liigub pidevalt valdavalt marsruudil elukoht-töökoht-igapäevateenused“ (Eesti2030+ 2012).

Jooniselt 1 on näha, et peamised toimepiirkonnad on suuremad linnad, toimepiirkondadest jäävad välja väiksemad asulad ja linnad. Selle joonise järgi võib öelda, et Harjumaal on elu koondunud Tallinna ümber, Loksa jääb sellest toimepiirkonnast välja. Antud informatsioonist järeldadaes saab väita, et Loksa linn ei ole inimestele alaliseks elamiseks atraktiivne

Eestis lubati 2018. aastal kasutusse 6472 uut eluruumi. Jooniselt 2 on näha, et ligi kaks kolmandikku eluruumidest valmis linnalises, ligi viiendik väikelinnalises ja ainult 15%

maalises asustuspiirkonnas. Kõige rohkem sai kasutusloa eluruumidele Harju maakonna linnalises või väikelinnalises asustuspiirkonnas. Piirkondade rahvaarvu vaadates selgub, kõige rohkem ehitati väikelinnalises ja kõige vähem maalises asustuspiirkonnas. Väikelinnalises asustuspiirkonnas valmis elaniku kohta 1,35 m², kuid Harju maakonna väikelinnalises asustuspiirkonnas valmis elaniku kohta neli korda rohkem ruutmeetreid võrreldes maakonna linnalise asustuspiirkonnaga. (Statistikaamet 2019). Olenemata asjaolust, et väikelinnades on ehitiste püstitamine tõusuteel, koondub rahvas jätkuvalt elama suurlinnadesse.



Joonis 2. Kasutusse lubatud eluruumid maakonna ja asustuspiirkonna tüübi järgi, Allikas: Statistikaamet, 2018.

Harjumaa koosseisu kuulub 23 haldusüksust, sh 6 omavalitsusega linna, üks nendest on Loksa. (Entsüklopeedia 2013).

Loksa linn asub Põhja-Eestis Harju maakonnas, mis tekkis Loksa küla maale. Loksa elanikkond on alates 90ndate aastate algusest seoses tööstuse taandarenguga linnas püsivalt vähenenud. (Statistikaamet 2019).

Loksa linna rahvastikupüramiid, 1. jaanuar 2019



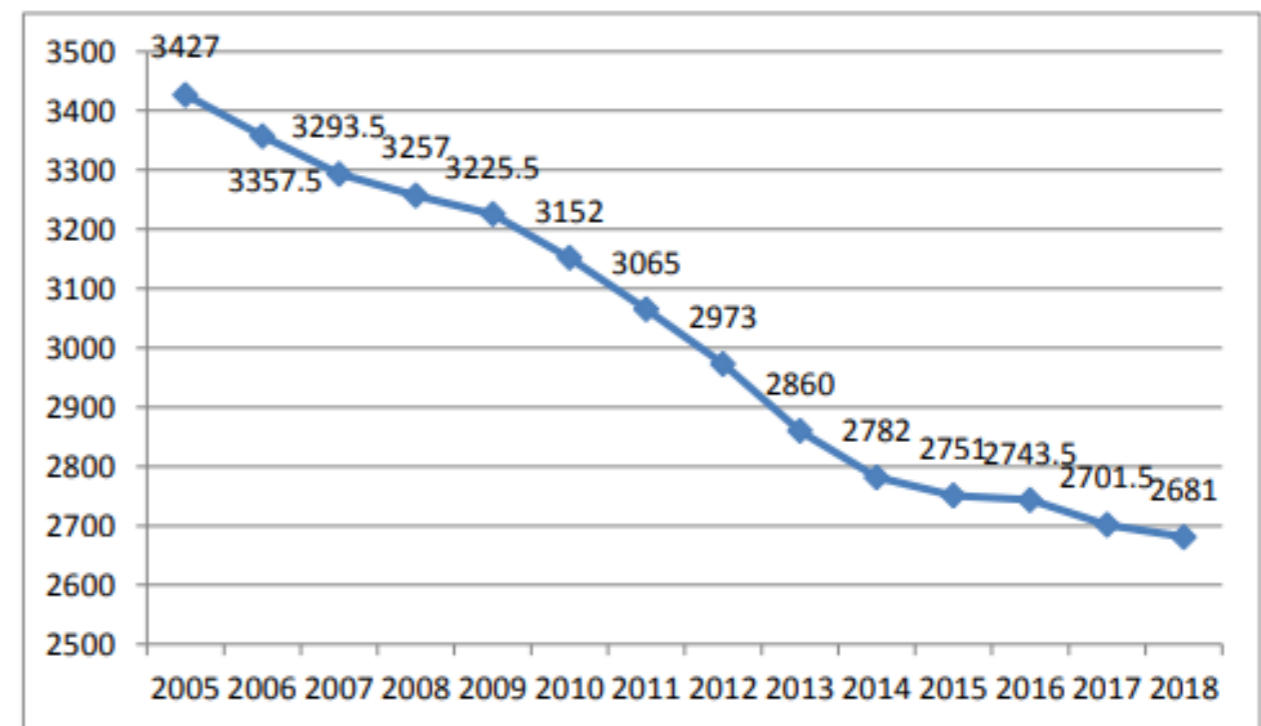
Graafik 1. Loksa linna rahvastikupüramiid, Allikas: Statistikaamet, 2019.

Graafiku järgi on näha, et Loksal elavad peamiselt vanemad inimesed (üle 50 aastased), kõige vähem on 20 aastaseid. Nooremad inimesed kolivad peamiselt suurtesse linnadesse, kus neil on paremad võimalused töötamiseks ja õppimiseks. Selle tulemusel jäävad linna elama vanemad inimesed, mistõttu on Loksa linn vananev ja kahanev. Samuti on siit näha, et kuni 54 eluaastani on mehi linnas rohkem, kuid pärast 55ndat eluaastat hakkab naiste

osakaal suurenema. 70ndast eluaastast alates on naiste osakaal ligi 2 korda suurem kui meestel.

Tabelist nr 2 on näha, et kõige rohkem on tööealisi inimesi (19-64), mis moodustab ligi 58% kogu elanikkonnast Loksal. Üle 65 aastasi inimesi on 728 ehk ligikaudu 28%, mida on üsna palju võrreldes sellega, et alaealisi on ainult ca 9,7%.

Loksa linnas on viimasel aastal olnud sündivus suurem kui suremus, kuid mitme aasta lõikes vaadatuna on tegemist kahaneva linnaga.



Graafik 2. Loksa linna aastaarv aastatel 2005-2018, Allikas: Eesti Rahvastikuregister, 2018.

Antud graafikult on näha, et Loksa elanike arv kahaneb iga aastaga. Võrreldes 2005 aasta rahvaarvu 2020 aasta rahvaarvuga on näha, et 3427 inimeselt on inimeste arv vähenenud 2606 inimeseni, mis on 821 inimese ehk ligikaudu 24% võrra vaikssem.

Võrreldes graafikuid järeltab töö autor, et noorem Loksa linna elanikkond lahkub ning ei naase ka hiljem kodukohta, seda eelduslikul põhjusel, et linnas puuduvad eneseteostuseks laialdased võimalused ning meelepärane modernne elamiskeskond.

2.2 KAHANEVA LINNA MÕISTE JA PÕHJUSED

„Kahanevad linnad on linnad, kus elanikkond on järsult kadunud. Deindustrialiseerimine ja väljaränne on mõned levinumad põhjused, miks linnad kahanevad.“ (Schett 2011/12).

„Linnade kahanemist iseloomustatakse kui linnaarengu suunda, mida iseloomustab elanike arvu kahanemine.“ (Koutsky, Rumpel, Slach 2012/13).

Kahanemine on rahvastiku protsess, mis on seotud peamiselt teiste rahvastikuprotsessidega nagu linnastumine ja valglinnastumine. (Tintera 2018).

Euroopas hakkasid linnade kahanemisega seotud linna- ja majandusarengud ilmema juba 70ndatel aastatel toimunud teadus- ja poliitilistes aruteludes (Martinez-Fernandez jt 2012). Laiem arutelu algas 2000. aastate keskpaiku. Varasemates uuringutes domineerisid põhjused ja tagajärjed, kuid hilisemad empiirilised uuringud näitavad kahanevate Euroopa linnade kohta üha suuremat üleminekut juhtimismeetmetele. (Döringer, Uchiyama, Penker, & Kohsaka, 2018).

Eestis on rahvastik vähese sündimuse ning väljarände tõttu vähenemas. Veelgi olulisem tegur on Eesti-sisene migratsioon: inimesed liiguvad suurtesse linnadesse ehk Tallinna, Tartusse ja Pärnusse ning nende naabervaldadesse. Teiste piirkondade asulates väheneb elanike arv sõltuvalt nende asukohast ja suurusest, väikeasula Tallinnast eemal kahaneb aga keskmisest kiiremini. (Tintera 2016).

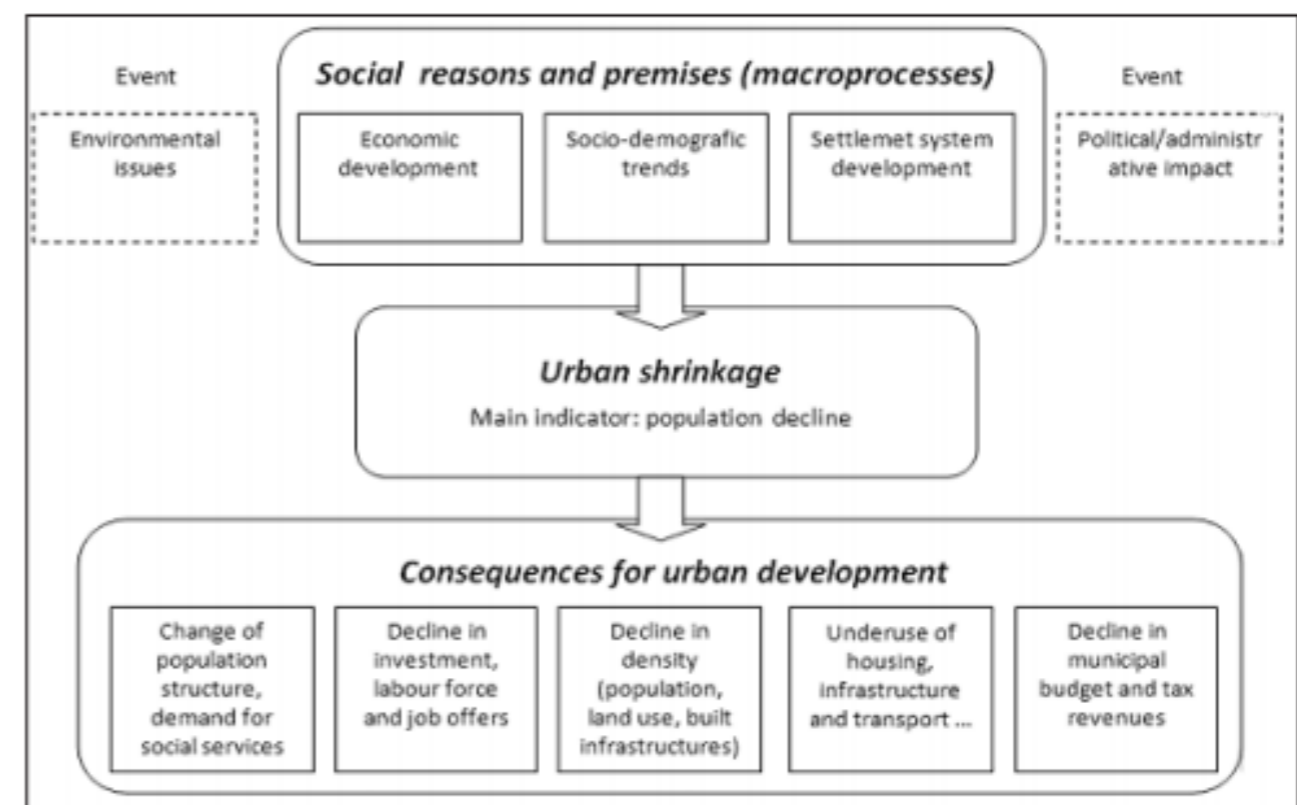
Suurimad hääbujad on peamiselt tööstuslinnad, mis on ehitatud monofunktsionaalsetena ja jäävad tihti sõltuma ühest vabrikust. Kahanemine võib tabada ka linnu, mis on ajalooliselt tekkinud vanale kaubateele või maantee äärde. Teede osatähtsuse muutumine ja maanteed ümbersuunamine on jätnud nii mõnegi linna unarusse. Hääbumist mõjutab kindlasti ka suuremate linnade kasvav atraktiivsus. (Luukas 2013).

Elanikkonna vähenemine toob kõikjal kaasa samad nähtused: majanduslanguse ja elukeskkonna kvaliteedi halvenemine. Kasutult seisvad elu- ja äripinnad langetavad

kinnisvara hinda kogu piirkonnas. Seetõttu ei taheta kinnisvara müüa, selle rekonstrueerimine ei tasu ära, uusi korterelamuid ei ehitata ning praeguste elamispindade kvaliteet on kehv. (Tintera 2016).

Nende majanduslike ning sotsiaalsete asjaolude kõrval on veelgi olulisem suhtumise muutumine. Iga linna suurim kapital on tema elanikud, side elukohaga mõjutab inimese aktiivsust. Keskkond, mis on kaotanud atraktiivsuse, kahjustab elaniku sidet selle linnaga. Alakasutatud ja hüljatud hooneid täis kesklinn halvendab oma elanike suhtumist linna, väheneb uhkustunne ja tahe panustada linna arendamisse. Lõpuks kaovad ära ka väikeärid, kohvikud ja juuksurialongid. (Tintera 2016).

Scott ja Kühn toovad toovad peamiste põhjustena välja deindustrialiseerimise, millele järgneb töö kaotamine, majanduslangus, eeslinnastumine, muutused asutussüsteemis, sündide vähenemine, rahvastiku vananemine. Nendel põhjustel on ka omakorda mitmeid mõjutavaid faktoreid.



Joonis 3. Linnade kahanemise kontseptuaalne mudel, Allikas: Koutsky, Rumpel, Slach, 2012/13.

2.3 LOKSA TUTVUSTUS

Loksa on väike linn, mis asub Harju maakonna kirdeosas. Loksa maapinna absoluutne kõrgus on maksimaalselt 12m. Pärисpea poolsaare lõunaosas paiknevat linna läbib Valgejõgi, mis suubub Hara lahte. Linn on tuulte eest kaitstud. Valgejõe laius linna piires on 10-70 meetrit. Jõe kaldad on järsud, madal jõelamm on suur, veeperioodil on üle ujutatud. Jõe suudmealal paiknevat linna ümbritsevad Kuusalu vald ja Lahemaa rahvuspark. (Arengukava 2015-2019).

Loksa vald piirneb lõunas Kuusalu vallaga, idas Lääne-Viru maakonna Vihula ja Kadrina valdadega. Loksa valla lääne ja põhjapiiriks on Läänemeri (Soome laht). Geograafiliselt jääb Loksa Kolga, Hara ja Eru lahtede äärde. Maastikuliselt jääb suurem osa Loksa valla territooriumist Põhja-Eesti rannikumadalikule, millest lõunapool esineb väikese osana Põhja-Eesti lavamaa. Põhja-Eesti pank on suures osas mattunud hilisemate setete alla. Valla lõunaosasse ulatub Kõrvemaa. (Maaplaneeringud 1998).

Loksa linna pindala on 3,82 km². Linna territooriumist on ligi viiendik looduskaitseala. Lahemaa Rahvuspark, mis jääb sinna territooriumi sisse, on 8,6 ha ehk 2,3%, samuti Loksa maastikukaitseala, mis on 71,2 ha ehk 18,6. (Arengukava 2015-2019).

Linna territoorium jaguneb tööstustsooniks ja elutsooniks. Tööstustsoon paikneb Valgejõe suudmes. Elutsooni moodustavad: 1) Ühiskondlike hoonete maa (pargid, haljasalad); 2) Elamute maa- ala; 3) Puhkepiirkonnad liivaranna ja parkmetsaga linna edelaosas. Elamute maa- ala jaotub veel korruselamute maa, mis paikneb kirdeosas; ühepereelamute maa, lõuna- ja edelaosas ja mitme korteriga elamute maa. (Arengukava 2015-2019).



Joonis 4. Piirkonnad Loksal, Allikas: Autori kaart, 2020.

Loksa linna põhiliseks väärtuseks on selle asustusstruktuur, mis on ära jaotatud linnas. Korruselamute piirkond jääb linnakeskuse ümber, väikeelamud jäävad peamiselt Nõmme linnaossa, mis asub Valgejõest mere poole. Sealne roheala koos pargiga on selles piirkonnas nii eraldavaks kui ka siduvaks osaks. Loksa linnaehituslikuks väärtuseks on linna unikaalses loodus- ja linnamiljöö maastikulises põimumises, mis annab Loksale eeldused kuurordilaadse linnakeskkonna arendamiseks. (Arengukava 2015-2019).



Joonis 5. Asustused, Allikas: Autori kaart, 2020.

Joonisel nr 5 on välja toodud olemasolevad hooned ja nende mahud. Kaardilt on näha, et linnaruumis on 3 erinevat hoonestuse struktuuri. Tööstuspiirkonnas on suuremahulised hooned, mis hakkavad kohe silma joonist vaadates. Lõunas, kus asuvad peamiselt eramud, on väikeste ja tihedalt paiknevate hoonete struktuur. Linna keskuse ümbruse hoonestuse moodustavad kõrgemad mitme trepikojaga korrusmajad.

Lõksal on ilus liivarand, looduslikult ilus Valgejõe org ja kaunis männimets. Need annavad Lõksale suurepäraseid eeldused saada taas puhkepiirkonnaks. Lõksalt 3 km lõunapoolse asub Loha järv, mis kaladerohkuse ja kauni pargiga pakub meelelahutust kalasportlastele ja suvelaagritele. Pinnaselt on Lõksa liivane, suures osas metsastunud ja madala põlluviljakusega. (Lõksa Linnavalitsus 2014).



Pilt 7. Lõksa rannaala, Allikas: Autori foto, 2019.

Lõksa linn asub Tallinnast 68,3 km kaugusel, mistõttu võiks Lõksa rannaalade arendamisel ka sellega arvestama. Järgnevas tabelis on välja toodud Lõksa linnaarengut mõjutavad nii positiivsed kui ka negatiivsed tegurid.

Positiivsed tegurid	Negatiivsed tegurid
Pikk rannajoon, liivarand	Inimesed lähevad ära- töökohtade puudus
Suur metsaala	Tööstuse ala suur- ei saa igale poole rajada
Ligipääs merelt ja maalt	Kõrvaline ala
Asukoha poolest hea	Vähe tööandjaid
Tallinn on lähedal	Tallinn on lähedal
Hea transpordiühendus (Tallinnaga)	Puudub turismiattraksioon
Sadama olemasolu	Vähe majutuskohi, restorane
Spordi harrastamiseks head tingimused	Reklaamitakse vähe kui turismikohta

Tabel 3. Loksa linna positiivsed ja negatiivsed küljed, Allikas: Autori tabel.

Töö autor on tabelis nr 3 välja toonud Loksa linna arengut mõjutavad positiivsed ja negatiivsed tegurid. Tabelist nähtuvalt on nii positiivseks kui ka negatiivseks küljeks Tallinna lähedus. Negatiivne on see just seetõttu, et kuna Tallinn on Loksale nii lähedal, siis paljud noored lähevad pigem Tallinna kui jäävad Loksale. Samuti tundub Tallinn hetkel palju atraktiivsem oma linnameluga. Loksa linnas ei ole tänapäeval palju töökohti ning selle puuduse kompenseerib Tallinna lähedus.

Arvestades linna geograafilist asukohta ja tööstust, saab järeldada, et linna positiivsed potentsiaalsed võimalused on jäänud kasutamata.

2.4 LOODUSKESKKOND, TURISM JA VABA AJA VEETMINE

Loksa areng on sõltunud väga palju looduslikust asendist. Üheks tähtsamaiks teguriks ja edasiviivaks jõuks on olnud linna soodne sadamakoht Valgejõe suudmes. Loksa asub Lahemaa Rahvusparki piirkonnas, mistõttu kuuluvad sealsed maavarad säilitamisele. (Loksa Linnavalitsus 2014).

Loksa linna territooriumil asuvad rohealad ja pargid moodustavad ligikaudu poole linna territooriumist. Üldkasutatavad pargid vajavad rekonstrueerimist. Loksa looduse põhiliseks väärtuseks on liivane mererand, mis külgeb männimetsaga, ning Valgejõe ürgorg koos jõelammiga, mis koos rohealadega moodustavad unikaalse rekreatsiooniala. (Arengukava 2015-2019).

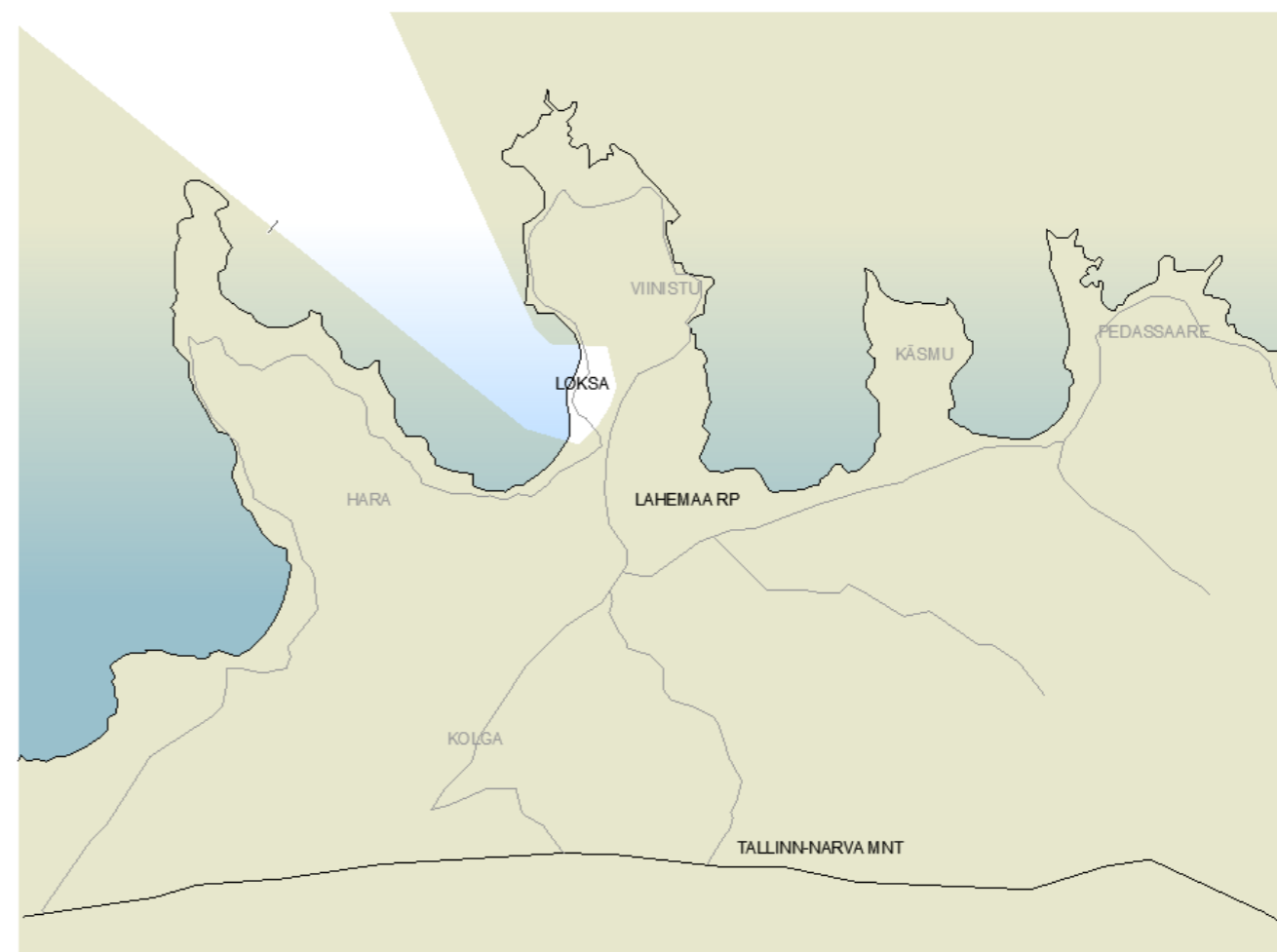


Pilt 8. Mets ja rand, Allikas: Autori foto, 2019.



Joonis 6. Rohealad ja mets, Allikas: Autori kaart, 2020.

Lahemaa Rahvuspark on loodud peamiselt selleks, et kaitsta ja säilitada sealset loodust ning kultuuripärandit. Lahemaa, mis kuulub Natura 2000 võrgustikku, on Euroopa üks tähtsamaid metsakaitsealasid. Eesti vanima ja suurima rahvusparki pindala on 74 784 ha, sellest 47 910 ha on maismaad ja merd 26 874 ha. (Lahemaa rahvuspark 2020). Lahemaa Rahvusparki saab minna imetlema looduse bioloogilist mitmekesisust. (Kostap 2018).



Joonis 7. Lahemaa Rahvusparki kaitseala, Allikas: Autori kaart, 2020.

Kohalikud elanikud saavad Loksal kokku Kultuurikeskuses, mis täidab hetkel nii teatri, kontserdimaja kui ka näitusesaali ja galerii funktsiooni. Samuti saavad noored seal osa võtta erinevatest vabaajaringidest, milleks on näiteks rahvatants, aeroobika, robotika, purjetamine, kunstiring jne. (Kostap 2018).

Sportlikumaks ajaveetmiseks on võimalik kasutada Loksa ujulat, kus on võimalik harrastada ka võrk-, korv- ja jalgpalli. Ujulas on olemas neljarealine 25-meetrine basseini, lastebasseinid, saunad, mullivann ja jõusaal. (Kostap 2018).

Loksa on looduskaunis koht 1,25 km pikkuse rannajoonega, mis kahjuks ei ole heas olukorras. Ilus liivarand, mis paikneb läänepool, on võssa kasvanud ning samuti vedeleb metsa all prahti. Rannas paiknevad lastele mõeldud mänguväljak, riietuskabiinid ja

istumiskohad, kuid kahjuks pole ka need heas olukorras. Mänguväljaku tarvikud on vananenud ja seetõttu lastele ohtlikud.

Merepiir Loksa valla mandriosas moodustab 62% valla piirist (87,2 km) (Maaplaneeringud 1998).



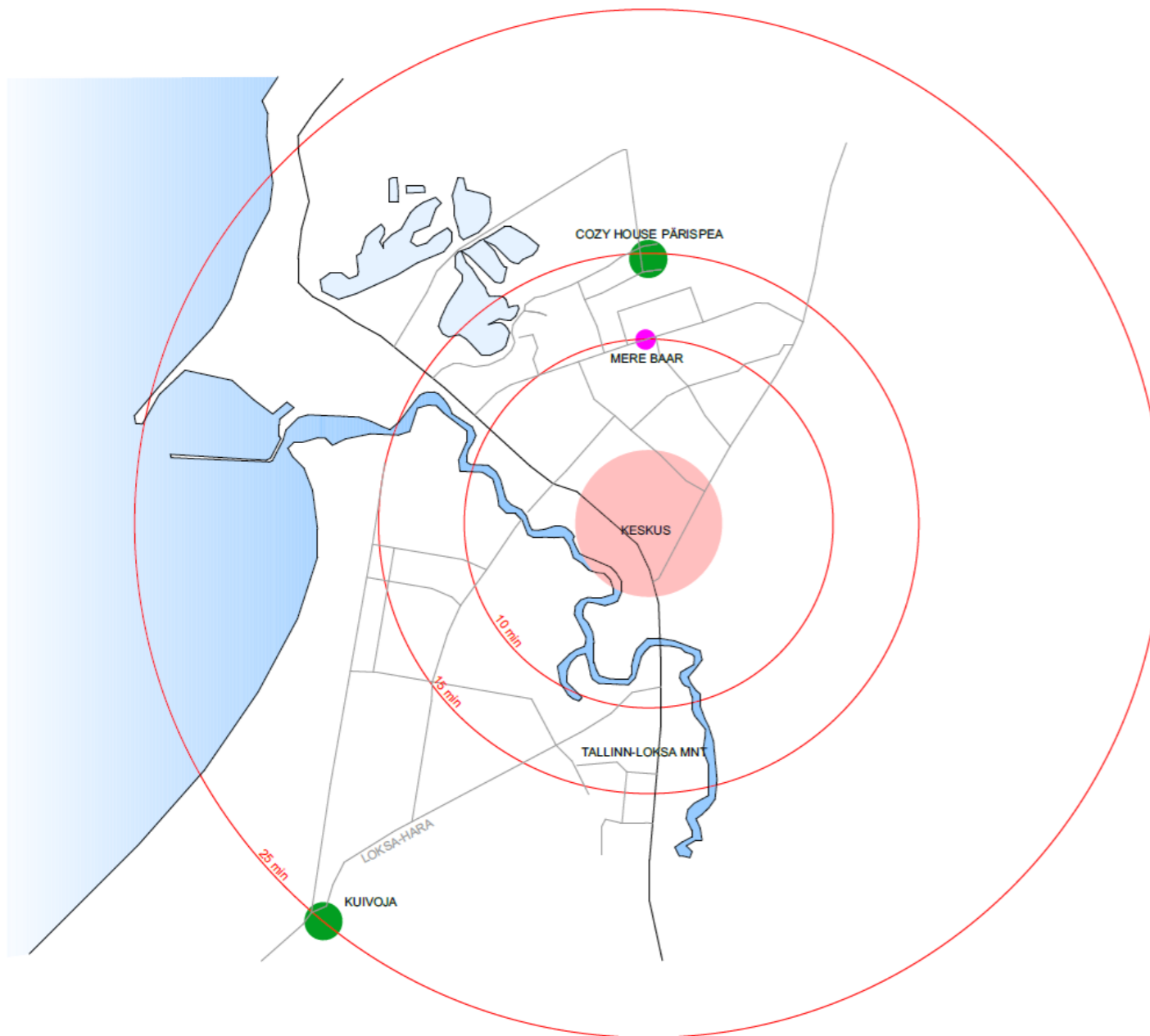
Joonis 8. Rannajoon Loksal, Allikas: Autori kaart, 2020.



Pilt 9. Rannaala, Allikas: Autori foto, 2019.

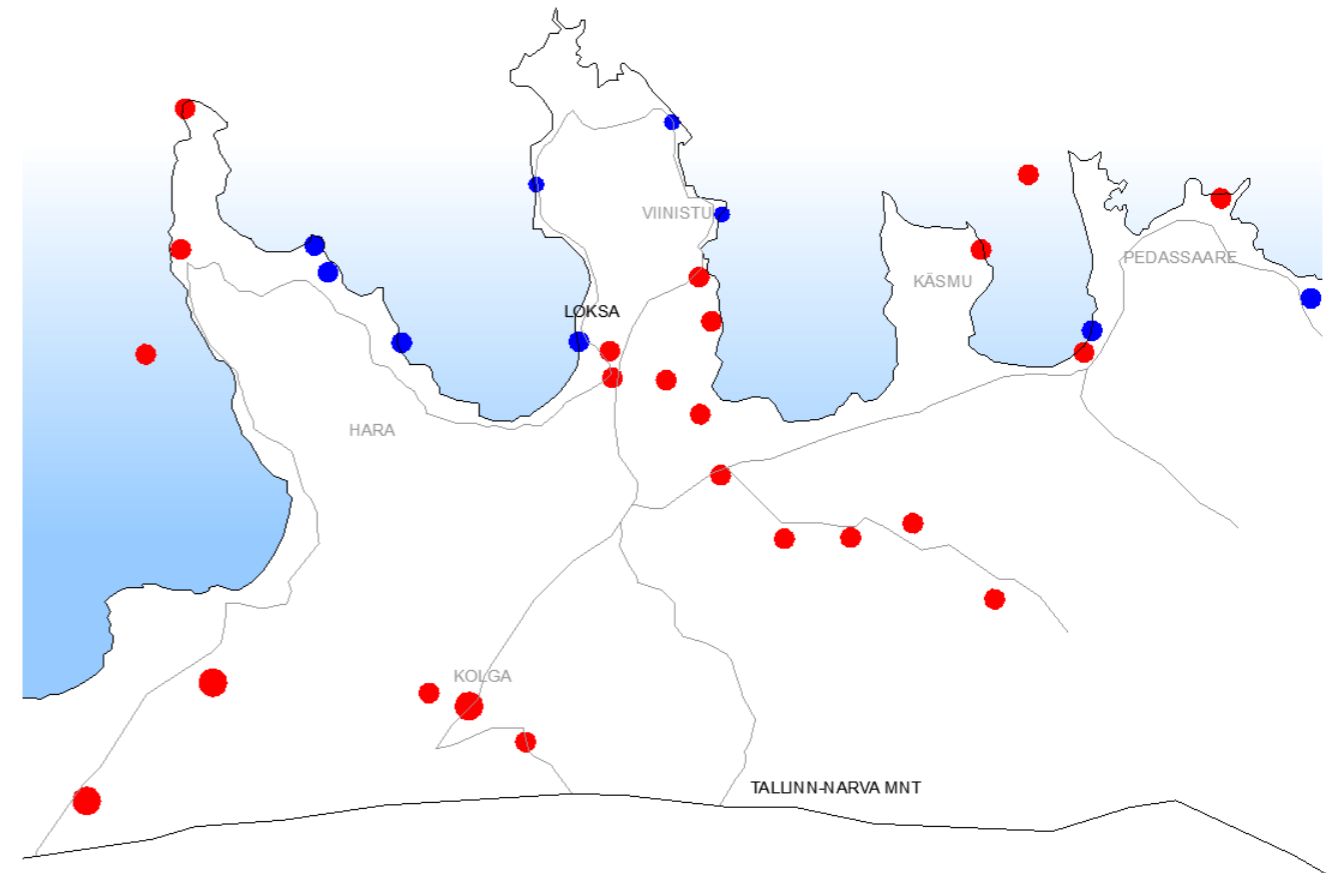
Linna ümber paikneb mitmeid suuremaid asulaid ja keskuseid, mis ei asu Loksast väga kaugel. Probleemiks on aga see, et Loksa on nõ viimane suurem peatuspunkt, seega sinna niisama läbisõiduga ei satuta, selleks peaks sinna konkreetselt minema.

Loksal üheks söögikohaks on Mere baar, mis asub keskusest 10 minutilise jalutuskäigul. Kahjuks ei ole siin eriti teisi söömiskohti ning samuti on puudus ka öömajadest. Üheks öömajaks on Kuivoja puhkekeskus, mis asub Loksa-Hara tee ääres, 25 minutilise jalutuskäigu kaugusel keskusest. Teine ööbimismaja on Cozy House Pärisepa, mis paikneb Uue tänava ääres. Öömaja on üsna põhjaoolses linnaosas ja keskusest 15 minutilise jalutuskäigu kaugusel.



Joonis 9. Söögikohad ja ööbimismajad Lõksal, Allikas: Autori kaart, 2020.

Kaugemale minnes on võimalik aga saada öömaja ja kehakinnitust Viinistu külas, kus asub ka tuntud erakogu -muuseum. (Kostap 2018). Olemasolevatest vaba- aja veetmise kohtades selgub, et hetkel ei ole turistidel erilisi võimalusi Lõksale jääda kauemaks kui üks päev, mistõttu on turistile Lõksa hetkel ainult läbisõidukohaks.



Joonis 10. Vaatamisväärsused, kultuurimälestised, sadamad ja looduskaitseala, Allikas: Autori kaart, 2020.

Sinine- Sadamad, Punane- Kultuurimälestised ja vaatamisväärsused

Peale Rahvusparki on Lõksa ümber ka mitmeid vaatamisväärsuseid ja kultuurimälestisi. Joonisel 5 on välja toodud suuremad ja tähtsamad vaatamisväärsused ja sadamad, mis ümbritsevad Lõksa linna. Sealt on näha, et Lõksa paikneb soodsas ja potentsiaalses kohas, mistõttu on võimalik arendada ka turismindust.

Lõksa linnapea V.Lootsmanni sõnul on Lõksa linn oma ca 3000 elanikuga on ajalooliselt vanim ning tugevaim tõmbekeskus Harju maakonna kirdeosas. „Lõksa linn on ühtlasi suurimaks teenuste, tööstuse, ettevõtluse ja töökohtade koondumise kohaks kogu ümbruskonnale vähemalt ca 20 km raadiuses.“

V.Lootsmann: „Kõik Lõksa linna 50 km raadiuses ümbritsevad asutusüksused on Lõksa linnast oluliselt väiksemad ja väikese asustihedusega. Lõksa linna geograafilist asukohta vaadates on ilmselge, et ükski teine asutusüksus, sh ka mitte Kuusalu alevik, ei saa sama

piirkonda Loksa linna asemel tõmbekeskusena siduda.“ Linnapea Lootsmanni mõttest võib järeldada, et oma asukoha ja suuruse tõttu ongi Loksa linnal võimalus löbi muutuste ja arengute saada selle piirkonna tõmbenumbriks.



Pilt 10. Loksa nõmme, Allikas: Autori foto, 2019.

Kokkuvõtvalt leiab magistrilt autor, et loodus on Loksa linnale kätte mänginud võimalused, mille kaudu saaks arendada linna piirkonna tõmbekeskuseks, mis käesoleval hetkel on jäänud kasutamata.

2.5 MAJANDUS JA TÖÖSTUS

Põhja-Eesti ühe olulisema keskuse moodustavad piki Tallinn-Narva maanteed paiknevad tööstuslinnad. Sellise linnavõrgu ja arengukoridori kujunemist on mõjutanud piirkonnas asuvate põlevkivivarude kaevandamine ja sellel rajaneva tööstuse arendamine. (Ahas, Albre 2009). Loksal polnud küll põlevkivi, mida kaevandada, kuid seal oli savi ning samuti oli Loksa asukoht väga soodne turustamisvõimalusteks. Kaasa aitas ka sadama olemasolu.

Loksal on läbi ajaloo olnud erinevaid tööstuseid ja töökodasid.

Hetkel on linna suurim tööandja metalli ja betoonelementide tootja Marsalis, mis tegevuse suurenemise ja logistilise asukoha tõttu läks Hiiult Loksale üle 2016. aastal. (Loksa Linnavalitsus 2019). Loksal oli sobilik tootmiskeskond ja olemasolev ajalooline Loksa laevaremonditehas. Algele metallokonstruktsioonide tootmisele lisandus Loksal ka betoonelementide tootmine ja laevaehitus. (Marsalis 2016).

Aastal 2018 töötas Marsalises ca 300 inimest. 2018. aastal tehtud arengukava järgi pidi aastal 2020 töötajate arv suurenema 900-ni. Arengukava kohaselt peaks töötajate arv suurenema, samas linnaelanike arv väheneb pidevalt. Samuti ei nähtu, et töötajate liikumine ümberolevatest asulatest massiliselt suureneks, seega on linna arengukava väga optimistlik, kuid töö autori arvates ebarealistlik, kui Loksa linn ei panusta linna arengusse ja selle atraktiivsemaks muutmiseks. Töö autor pakub võimaluse, kuidas muuta linn atraktiivsemaks nii kohalikule elanikkonnale kui ka turistidele. Ettepanekut tehes arvestatakse ka olemasolevaid võimalusi ja tööstuse arengut, mis tagaks arengukavaks ettenähtud töötajate arvu suurenemise.



Pilt 11. Vaade Marsalisele, Allikas: Autori foto, 2019.

2015.aastal avas endises meremeeste majas ukseid Loksa Eakate Kodu. Selle 50kohalise hooldekandeesutuse rajas Rakveres ja Aasperes hooldekodusid omav OÜ HansaClub. 2018. aastal avas sama ettevõtte Loksa haiglast ehk hilisemast ravikeskusest ümber ehitatud eakate kodu teise hoone. Sinna on kavandatud 80 voodikohta. Kasutusse võeti majas olnud soolakamber, tervisekapsel jt. Plaanitakse avada ka bassein. Hoones paiknevad ka perearstide, hambaarstide ja kiirabi tööruumid. (Arengukava 2015-2019).

Lisaks töötab Loksa endise vene gümnaasiumi hoones OÜ Kaskond-Mtronix, mis tegeleb tööstuslike puurimisseadmete arendamise ja valmistamisega. Loksal tegutseb ka Medrull, mis on ettevõtete gruppi FORANS alla kuuluv meditsiinitarbeid valmistava Forans Eesti AS üks filiaalidest. Lisaks nendele tegutsevad Loksal väikeettevõtted, näiteks OÜ Loksa Ehitus, OÜ Kuivoja Puhkekeskus, OÜ Eduger, kolm õmblusfirmat jne. (Arengukava 2015-2019).

Loksa kui monifunktsionaalne asula on jäänud ajalukku. Käesoleval ajal on võimalik töötada tekstiilitööstuses, klienditeeninduses, elektroonika valdkonnas, laeva- ja

masinaehituses, tervisehoiu-, hariduse valdkonnas. Samuti saaks ka tööd teha turismivaldkonnas. (Kostap 2018). Loksale tuleb kasuks tema asukoht- töötada on võimalik ka naaberlinnades ja külades.



Pilt 12. Marsalis, Allikas: Autori foto, 2019.

2.6 TRANSPORT

Hetkel pakub Loksa linnas ühistransporditeenust ATKO Grupp ning Harju maakonnaga toimub ühendus MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse kaudu. (Loksa Linnavalitsus 2014).

Loksa linnas on ainult üks bussijaam, mis asub toidupoe Coop ees. Seda asukohta võib nimetada Loksa keskuseks. Samuti on Loksal 6 bussipeatust, millest 4 jäävad Tallinna maanteele. Kaks nendest peatustest on tööstuse juures, teised kaks on enne kalmistut. Ülejäänud kaks peatust on Loksa-Hara tee ääres.

Linna keskuse ümber on autode ühendus üsna hea. Samuti on ka heas korras peamised teed (Tallinna maantee, Loksa-Viinistu ja Loksa-Hara). Probleemseks kohaks on väiksemad linnasisesed teed, mis ei ole kas heas korras või mis on puudulikud. Autoga liikumine Loksal on kohati keeruline, sest puuduvad autosillad, mida on vaja, et ületada Loksa linna läbivat Valgejõge.



Joonis 11. Jalakäijate ühendus rannaga, Allikas: Autori kaart, 2020.

Jooniselt nr 11 on näha, et jalakäijate ühendus rannaga ja alal asuva tellishoonega on hetkel hea, jalakäijatele mõeldud kaks silda, üks ühendab tööstusala rannaga ning teine ühendab elamurajooni keskusega.



Joonis 12. Autoteede ühendus rannaga, Allikas: Autori kaart, 2020.

Jooniselt nr 12 on näha, et keskuse (bussijaama ümbrus) autoteede ühendus rannaga ja olemasoleva tellishoonega ei ole kõige parem. Otsetee ja silla puudumise tõttu üle Valgejõe peab sõitma üsna suure ringiga kas Loksa-Hara teed mööda või sõitma elumajade vahelt mööda kitsast teed. Ainuke sild, mis on mõeldud autodele, on Loksa keskuse ja Tallinn-Loksa maantee vahel. Arvestades töös pakutud võimalusi linna arenguks, mis on koondatud peamiselt Hara ja Valgejõe jõe piirkonda, tuleks kohalikul omavalitsusel muudatuste tegemisel arvestada ka transpordi muudatustega, sest hetkel kehtivast liikluskorraldusest on näha, et antud piirkonnas elavatel inimestel on nii sõiduautode kui ka ühistranspordi kasutamine raskendatud.

3. VÕRDLUS TEISTE SADAMALINNADE JA KÜLADEGA

3.1 ÜLDINE

Hetkel on Eestis kuni paarsada väikesadamat, kuid ainuüksi enne sõda oli Muhu saarel ligi sada väikesadamat. Tänapäevaks on paljud väikesadamad halvas seisukorras ning kasutuskõlbmatud. Kui Soomes või Rootsis on peaaegu igalühel, kes elab mere ääres, oma väike paat, siis Eestis pole sellel mõtet, kui peaksid paati oma majast hoidma 30-40 kilomeetrit eemal. (Reinmets 2009).

Reinmetsa sõnul on väikesadamad sellises olukorras, sest Eesti ajal kuulusid külasadamad kohalikule kogukonnale. Hetkel on sadamad erastatud, mille tõttu on ajaloolised sadamakohad enamasti lukus ja kohalikud ei pääse ei sadamasse ega merele.

Sadama olemasolu ainuüksi ei taga selle tulu. Turistidele mõeldud sadama korrashoidmine on kulukas ning aktiivne purjetamise aeg kestab Eestis ainult mõned kuud. Seetõttu vajab sadam ka muud äritegevust, sest vastasel juhul läheb see pankrotti. (Reinmets 2009).

Töö autor nõustub J. Reinmetsa seisukohaga, et ainuüksi väikesadama olemasolu ei taga selle tulu. Jahisadama tulusakaks eksisteerimiseks on vaja selle ümber ka luua lisafunktsioone.

Järgnevalt on töö autor välja toonud Eestis oleva kahe väikesadama ja ühe suurema jahisadama võrlduse. Analüüsitud asulates on rahvaarv väiksem, kui Loksas linnas, kuid on suudetud jahisadamate võimalusi paremini ära kasutada.

3.2 VIINISTU SADAM

Viinistu on küla Harju maakonnas, mis asub Pärisea poolsaarel Kuusalu vallas, Loksast ligikaudu 9 km kaugusel. Viinistus elab ainult 119 inimest 2011. aasta andmete järgi, mis on võrreldes Loksaga palju väiksem, kuid sellest hoolimata on sadam heas olukorras ning kohalike poolt aktiivselt kasutatud.

„Lisaks sadamateenustele saa osa hääst rannarahva köögist ja kultuurist- sind ootavad rannaresto, hotell, külmhoonest kunstimuuseum ja katlamajast teatrisaalid, jalgratta- ja elektriauto rent, korraldame ka ekskursioone“ (Viinistu 2020).

Viinistu sadamas on 40 külaliskohta jahtidele (Viinistu 2020). Sadamaregistri andmetel on sadamas suurimaks veesõiduki pikkuseks 24 meetrit ja suurimaks laiuks 10 meetrit ning väikseimaks sissesõidutee sügavuseks on 3 meetrit.

Viinistu sadam on hästi toimiv just seetõttu, et lisaks jahisadamale on loodud ka teisi funktsioone, seega sadamas pakutud võimalused ei ole suunatud kindlale klientuurile. Sadam töötab aastaringselt ning seetõttu on see inimestele atraktiivsem. Viinistu sadam on eeskujuks, sest vaatamata sellele, et Viinistus elab nii vähe inimesi, on sadam töökorras ning seda külastatakse tihti võrreldes Loksaga. Veeteede ameti järgi külastas aastal 2018 Viinistu sadamat 50 alust, Loksas see eest ei külastanud mitte ükski alus.

Loksa on Viinistust suurem koht, kuid sealne sadam on üsna väljasurnud. Hetkel kasutatakse sadamat ainult tööstuse jaoks.

3.3 KAKUMÄE SADAM

Kakumäe asub Tallinnas Haabersti linnaosas Kakumäe poolsaarel. Statistikaameti järgi elas 2015.aastal Kakumäel 1733 inimest.

Kakumäe jahisadam avati 2017. aastal Kopli lahe läänekaldal Kakumäe poolsaarel. Haven Kakumäe jahisadam on Baltimaade modernseim merenduskeskus, mis pakub kaikoha rentimise võimalust, paatide-jahtide talvehoidu, mere-ja veespordi harrastamise võimalusi. (Kakumäe 2020). Lisaks sadamas olevale kaiteenusele, on võimalus Kakumäel rentida ruume ärikohtumisteks, korraldada erinevad üritusi, kusjuures toitlustus ja ööbimine on tahatud restoranides.

Haven sadam on 300 kaikohaga jahisadam (Kakumäe 2020), mis näitab, et tegemist on suure sadamaga. Sadamaregistri andmetel on Kakumäe sadama suurim veesõiduki pikkus 30 meetrit ja suurim laius 9 meetrit, sissesõidutee väikseimaks sügavuseks on märgitud 3,8 meetrit.

Kakumäe on kasvava elanike arvuga Tallinna piirkond ja sealne jahisadam on kindlasti ka põhjustest, miks just sinna soovitakse elama asuda. Endine kalasadam on muutunud atraktiivseks kõikidele küllastajatele, kuna kaasaegsete hoonete ja tegevustega on suudetud sadam ja selle lähiala arendada mitmekesiseks ning nauditavaks vabaaja veetmise kohaks. Veeteede ameti järgi külastas Kakumäe sadamat ainuüksi eelmisel aastal 746 alust ja 2365 inimest.

3.4 VÕSU SADAM

Võsu on mereäärne väike asula, mis asub Lääne-Virumaal Käsmu lahe ääres. Statistikaameti järgi elas 2011.aastal Võsu alevikus 347 inimest.

Võsu on saanud tuntuks eelkõige suvilate piirkonnana, kuid ajalooliselt oli see kujunenud kauplemisskohana. Alevik on tugevasti seotud mererannaga, mis on 3 kilomeetrit pikk. Võsul on ilus liivarand, kaunid merevaated ja männimetsad, mis muudab asukoha veelgi atraktiivsemaks. Rand on sobilik kõigile oma liivase merepõhja ja madalate veesoppide tõttu. (Võsu 2018).

Võsu sadamas on 56 veesõiduki kohta (Võsu 2018). Sadamaregistri andmetel on suurimad veesõiduki mõõtmed 10 meetrit pikk ja 4 meetrit lai. Väikseim sügavus sissesõiduteel on märgitud 1,3 meetrit. Veeteede ameti järgi külastas Võsu sadamat 2017. aastal ainult 33 alust ja 68 inimest, mis tundub olevat üsna väike arv.

Võsu on väga väike võrreldes Loksaga, kuid sellegi poolest on seal mitmeid sarnasusi. Loksa linna ja Võsu sarnasus seisneb eelkõige looduse, mere ja metsa koosmõjul. Võsu linn on suutnud oma eripära ära kasutada, olgugi, et aktiivsem elu on peamiselt suvitusperioodil. Loksa linnal on eelis ja võimalused kasutada looduse poolt antud potentsiaali aastaringselt.

4. JUHTUMIUURINGUD

4.1 KAHANEVATE LINNADEGA ELAMUFONDIGA SEOTUD PROBLEEMID JA MEETMED VALGA LINNA NÄITEL

Magistritöö koostamise käigus on tutvunud Epp Mäekivi koostatud bakalaureuse tööga (koostaja Epp Mäekivi 2015.aastal, Tartu Riiklik Ülikool), kus töö autor analüüsis Valga linna elamufondi probleeme, nende põhjused, võimalikke lahendusi ja peamiseid takistusi.

Epp Mäekivi toob oma töös välja kuidas uuendada linnakeskkonda kahanevates linnades. Selleks peab aga välja selgitama, mis eesmärged need täpselt teenivad. „Kahanevate linnade taastamise strateegiad võivad teenida erinevaid eesmärged nagu kahanemisprotsesside peatamine, omavalitsuse maksulaekumise parandamine, elukeskkonna parandamine, mis on vastavuses jätkusuutlikkuse kriteeriumiga ning näeb ette tavaliselt kompaktsema ning tihedama linnakeskkonna rajamist“ (Schenkel 2015).

Kahanevate linnade probleemsed kohad: linnakeskkonna üldine halb seisukord; ehituslikud probleemid; sotsiaalsed probleemid; turvalisuse probleemid; koostöö probleemid; rahalised probleemid; imago ja konkurentsi probleemid; halb kohalik; õiguslikud probleemid. (Mäekivi 2015).

Eelnevalt nimetatud probleemidest esinevad paljud ka Loksal, näiteks ehituslikud probleemid, sotsiaalsed probleemid ning imago ja konkurentsi probleemid. Antud peatükis on keskendatud nendele probleemidele ja esitatud võimalikud lahendused.

Schenkel on jaotanud võimalikud tegevused antud probleemidele kolme kategooriasse:

- Füüsilise infrastruktuuri parandamine - eluasemete ja muu infrastruktuuri uuendamine linnakeskkonna parandamiseks;
- Sotsiaalsed ja majanduslikud sekkumised – hariduse ja tööturu olukorra parandamine majanduse elujõulisuse tagamiseks;
- Imago muutmine – linna maine parandamine, linna juhtimisstrateegiate parandamine.

Mäekivi toob oma töös välja, et Valga tegevuskava puhul on sarnasusi Ida-Saksamaaga, kus lammutati või renoveeriti mahajäetud hooned ning selle käigus parandati elukeskkonda. Ida-Saksamaa linnades toimunud lammutustegevused annavad Mäekivi arvates tunnistust sellest, et need meetmed toimivad, kui sellega tegeleda järjepidevalt. Selle tulemusel on Saksamaal mitmetes linnades elanike arvu vähenemine peatunud ning kesklinn on muutunud elavamaks. Mäekivi arvab, et need tegevused võivad küll aidata ja olla kasulikud, kuid Eestis peaks tegema rohkem muutusi, et olukord paraneks. Rahaline olukord ei ole kõige suuremaks takistuseks, nimelt suuremad probleemid võivad just olla juriidilised takistused, mis omavalitsustel toetuste saamiseks tuleb lahendada. (Mäekivi 2015).

Mäekivi leiab oma töös, et probleemsetes linnades ei piisa ainult turumajanduslike protsesside elluäratamisest, vaid peab ka rakendama majandust elavdavaid meetmeid. Tähtis on ka uuendada linnaruumi ning võtta kasutusele mahajäetud hooned, mitte rajada uusi.

Kirjeldatud töös pole otseselt välja toodud, mis täpselt aitaks peatada kahanemist Valga linnas. Samas on aga välja toodud probleemid ja nende põhjused, mis osaliselt kattuvad ka Loksaga linnaga. Tegemist on mõlema juhul väikelinnadega, kus taasiseseisvumise tulemusena tööstuse osakaal vähenes, mille tagajärjel inimesed hakkasid linnast lahkuma. Samuti ühendab kahte linna endiste nõukogude liidu aegsete sõjaväerajatiste olemasolu, millega tuli vene armee lahkudes tegelema hakata.

Linnade sarnasus seisneb ka rahvaste mitmekesisuses, mistõttu tuleb kohalikul omavalitsusel pöörata suuremat tähelepanu erirahvaste kultuuripärandite ja kommete arvestamisele ja säilitamisele.

Töö autor leiab, et Valga linnal on Loksaga sarnaseid probleeme, mistõttu oli kasulik jälgida, kuidas analüüsitud bakalaureusetöös on esitatud lahendustepanekuid Loksaga linnaga sarnastele probleemidele.

4.2 HÜLJATUD KOHAD- SURNUD ROOTSI TÖÖSTUSLINN GRÄNGESBERG

Grängesberg on kesk-Rootsis paiknev linn, mis asub Stocholmist ligikaudu 230 km kaugusel Dalarna piirkonnas. Viimase kuuekümneme aasta jooksul on linn kaotanud üle poole oma elanikkonnast, mille tõttu on paljud kortermajad ja hooned maha jäetud. (Dendemarchenko 2017).

Grängesberg on olnud alates 16ndast sajandist kaevanduslinn, mis oli suurimaks tööandjaks kuni 1990. aastani. Sajandivahetusel omas kaevandust Suurbritannia kaupmehepankur Sir Ernst Cassel. (Grangesberg 2020).

Grängesbergi maa-alune osa on kaevandustunneleid täis, mistõttu tänapäeval on osades kohtades varisemisi. Varisemised on kestnud pikka aega, esimest korda pandi seda tähele 18ndal sajandil. Seetõttu pidi linna keskuse teisse kohta viima, mistõttu tänapäeval on selle asemel ainult võsastunud ja metsa kasvanud ala. (Dendemarchenko 2017).

1913. aastal tekkis maha suur pragu, mis mõjutas seda linna kogu sajandi jooksul. 1928ndaks aastaks oli pragu suurenenud nii palju, et linn jagunes kaheks. Seetõttu koostati linna evakueerimisplaan. Kardeti hoonete varisemist, mistõttu hakati terveid hooneid teisse kohta viima. Samuti suleti koolid ja haiglad selles piirkonnas. (Dendemarchenko 2017). Sellega lõhestati linna veel rohkem, mistõttu üks osa linnast oli täiesti maha jäetud.

Tänapäeval on suurimaks tööandjaks õlletehas. Tulevikulootus on ammu kadunud, terved linnaosad on jäetud saatuse hooleks. Alles on jäänud ainult tühjad korterid ja slummid. Kahjuks ei saa ka mahajäetuid hooneid lammutada, sest selle maksumus oleks liiga suur ning mitte keegi ei ole nõus sellist summat välja käima. Kõiki hooneid ei saa ka maha võtta, sest osad hooned on asustatud. Seetõttu on Grängesbergis praegu olukord, kus on korralikke elamute puudus ja mahajäetud hoonete üleküllus. (Dendemarchenko 2017).

Pärast tehase sulgemist hakkas linn vaikselt surema. Kaevandamiste tõttu on linn muutunud ka osaliselt ohtlikuks, mistõttu ei lasta sinna tänapäeval enam midagi ehitada. (Dendemarchenko 2017).

Grängesberg, nagu ka Loksa, on olnud tööstuslinn, kus tööstus oli sealsete elanike elus suureks ja lahutamatuks igapäevaelu osaks. Tööstuse sulgemine põhjustas linnarahva kahanemise ja linna väljasuremise. Erinevalt Grängesbergiga on Loksal potentsiaali just asukoha tõttu.

Grängesberg on hea näide sellest, kui linna ei ole võimalik uuesti üles ehitada. Seetõttu on linn jäetud nõ välja surema, kus enamus kohti on juba metsa kasvanud või on lihtsalt liiga ohtlikuks muutunud. Seetõttu ei olegi kellelgi hetkel plaanis ka seda parandama ega arendama hakata, linn ongi jäetud nn kummituslinnaks. Grängesberg on näide sellest, mis juhtub linnaga siis, kui ei võeta midagi ette, et linna olukorda parandada ja lastakse linnal järk-järgult kahaneda.

Kahaneva elanikkonna linnade peamiseks põhjuseks ongi asjaolu, et peamise tööandja tegevus on lõppenud või vähenenud, mistõttu ei leia inimesed oma kodulinnas tööd ning on sunnitud lahkuma oma kodukohast. Loksa linna näitel on ajalooliselt tekkinud sama probleem, kuid tööstuse vähenemisel tuleb alati leida alternatiive. Loksa linna geograafiline asend võimaldab töö autori meelest leida hea alternatiivi, mis teeks linna atraktiivsemaks. Tänu oma ajaloolisele taustale ja geograafilisele asendile on võimalik tugevdada linnas olemasolevat tööstusharu ning luua võimalus vajamineva tööjõu väljaõppeks.

4.3 POSTINDUSTRIAALSE LINNA OMAKSVÕTMINE: MALMÖ JUHTUM

Malmö on Lõuna-Rootsis paiknev rannikulinn. Malmö oli Rootsi koduks maailma juhtivale laevaehitustööstusele ja mehelikule töölisklassi identiteedile. Seitsmekümnendatel varises Malmö tööstis kokku ja tuhanded inimesed hakkasid linnast lahkuma. Viimastel aastatel on Malmö taastunud, kasvanud ja uuesti sündinud. 1980ndate lõpuks oli linnast vähe alles. 2002. aastal viidi ära ka 138 meetri kõrgune kraana kuju, mis näitas, et Malmö tööstusajad olid läbi ning linn pidi otsima uut identiteeti. (Draper 2018).

Malmö läänesadam valiti taastamise juhtivaks piirkonnaks, sest see oli kunagise maailma juhtiva Kockumsi laevatehase asukoht. Piirkond oli pärast laevatehase kokkuvarisemist hüljatud ja saastunud. Linn hakkas tegema koostööd arendajate, projekteerijate ja planeerijatega, et luua atraktiivne ja jätkusuutlik kaasaegne dokk, mis töötaks ainult taastuvenergiaga. Sellest alates on seda tähistatud kui „maailma esimest süsiniku neutraalset naabruskonda“ (ing: „world’s first carbon neutral neighbourhood“). Hetkel pole see veel oma energiaeesmärke saavutanud, kuid uued jalgrattateed, biogaasil töötavad bussid, päikesepaneelid, tuuleturbiinid ja värvikad elamuprojektid on edukalt asendanud tööstuse mustuse ja saaste. (Draper 2018).

2005. aastal ehitati linna Skandinaavia kõrgeim elamukõrghoone Turning Torso, mis on 190 meetrit kõrge, arhitektiks on Santiago Calatrava. Seda hoonet, koos Øresund sillaga, loetakse Kockumskraneni sümbolseks pärijaks. Hoones on privaatne klubi, restoran, konverentsi ruumid, kontorid ja 147 luksuslikku korterit. Hoone on varustatud 100% kohapeal toodetud taastuvenergiaga, mistõttu hõlbustab see keskkonnasõbralikku eluviisi. (Draper 2018).

Malmö on elanike arvu ja pindala poolest palju suurem kui Loksas, kuid sellegi poolest on see üks hea näide, kuidas peatada linna kahanemine ja luua linnale uus identiteet. Isegi, kui ei saa või ei soovi linnas olemasolevaid võimalusi taaskasutada, on Malmö linna puhul hea näide see, kuidas on keeratud täiesti uus lehekülg ning antud linna arengule uus suund.

4.4 LINNADE KAHANEMINE TŠEHHIS JA SELLE PEEGELDUS ÜHISKONNAS: KARVINA LINNA JUHTUMIANALÜÜS

Ostrava Karvina oli kunagi üheks majanduslikuks keskpunktiks sotsialismiperioodi ajal, kuid tänapäeval on see piirkond majanduslikult problemaatiline. Piirkond sõltus täiesti bituumensöe kaevandamisest ja rasketööstusest. 1989. aastal hakkas piirkond järk-järgult vähenema, mille üheks põhjuseks oli rahvaarvu vähenemine. (Šerý, Svobodová, Šilhan, Szczyrba 2018).

Karvina linn on tüüpiline struktuuriliselt kahjustatud piirkonnas paikneva Tšehhi linna näide. Sellistel aladel tehti palju struktuurilisi muudatusi linnades, mille tõttu tekkis majandusseisaks ning paljud kvalifitseeritud noored lahkuvad linnast. Pärast analüüsi jõuti tulemusele, et kohalikul omavalitsusel oli soov arendada elukeskkonda ja luua positiivne keskkond ettevõtluse jaoks. (Šerý, Svobodová, Šilhan, Szczyrba 2018).

Sellest analüüsist selgus, et sealsed kodanikud ei ole linna kahanemisega leppinud ning et kahanemist on võimalik peatada erinevate meetmetega.

Linnade kahanemise probleem on väga mitmekesine teema, igal linnal on erinevad põhjuste ja tagajärgede tegurid, mis määravad selle kahanemise, ning võimalikud meetmed selle nähtuse kõrvaldamiseks. Võtmeteguriteks on peamiselt tingimused kohalikul tööturul ja noore põlvkonna eelistused. Tšehhi näitel on võimalik kahanemist parandada kui parandada töötamise võimalusi ja linna turvalisust. (Šerý, Svobodová, Šilhan, Szczyrba 2018).

Karvina linna näitel soovib töö autor väita seda kui oluline on see, et elanikkond teadvustaks endale probleemi ja oleksid nõus ka seda muutma. Loksas linna arengukavadest nähtub, et kahaneva linna probleemi on teadvustatud ning sellega tegeletakse.

5. ÜLD- JA DETAILPLANEERING, ARENGUPLAANID

5.1 LOKSA LINNA ÜLDPLANEERING. SELETUSKIRI. KRIITIKA

„Loksa linna üldplaneering. Seletuskiri“ on koostatud 2006. aastal arhitektuuribüroo KOOT & KOOT poolt. Üldplaneeringu põhimõtteks on toetada Loksa linna arengut ning kujundada see arvestatavaks aastaringse tegevusega kuurortlinnaks Lahemaa Rahvusparki lahendus. Antud planeeringuga anti ka ettepanek mereäärse ala arendamiseks kuurorditsooniks, samuti anti ettepanek maastikukaitseala koostamiseks.

Loksa looduse põhiväärtuseks on metsaga külgnev liivane mererand ning Valgejõe ürgorg koos jõelammiga, mis koos linnaosade vaheliste metsaaladega moodustavad unikaalse rekreatsiooniala. Loksa linna väärtuseks on just see, et seal on kindel struktuur. Suuremad elamud ja korterelamud on peamiselt linna keskel ning väikeelamud Hara lahe ja Valgejõe jõe vahelises osas. Selline linnastruktuur ja liivarand annavad Loksale eelduse areneda kuurortlinnaks. (KOOT & KOOT 2006).

Üldplaneeringuga on jaotatud Loksa linn erinevate funktsioonidega tsoonideks, mis on välja toodud joonisel nr. 1. Seletuskirja ja üldplaneeringu joonise järgi on Loksa linn jaotatud peamiselt rohealadeks, tootmisaladeks ja elamumaadeks, mis jagunevad veel omakorda väiksemateks ja täpsemateks osadeks. Metsa- ja rohealad on suures osas säilitatud. Juurde on lisatud kuurorditsoon, mida eelnevalt ei oldud märgitud.

Üldiselt nähakse ette madaltihedat asustust. Uute hoonete planeerides ei tohi need kaasa tuua olulisi mõjusid elukeskkonnale. Samuti tuleb projekteerides arvestada rohealade maksimaalse säilitamisega. Suurim lubatud korruselisus linna keskuse ümber on 6 korrust. (KOOT & KOOT 2006).

Joonise järgi on üldplaneeringus ettenähtud elamumaa jaotatud kaheks: väikeelamumaa (EV) ja korruselamumaa (EK). Väikeelamumaal on üldplaneeringu järgi lubatud kuni 10% hoonestusest kõrvalfunktsioonina. Kruntide minimaalsuurus on 1500 m², katuseharja maksimaalne kõrgus on 11 meetrit. Suurim ehitusalune pind on 250 m². Korruselamumaal

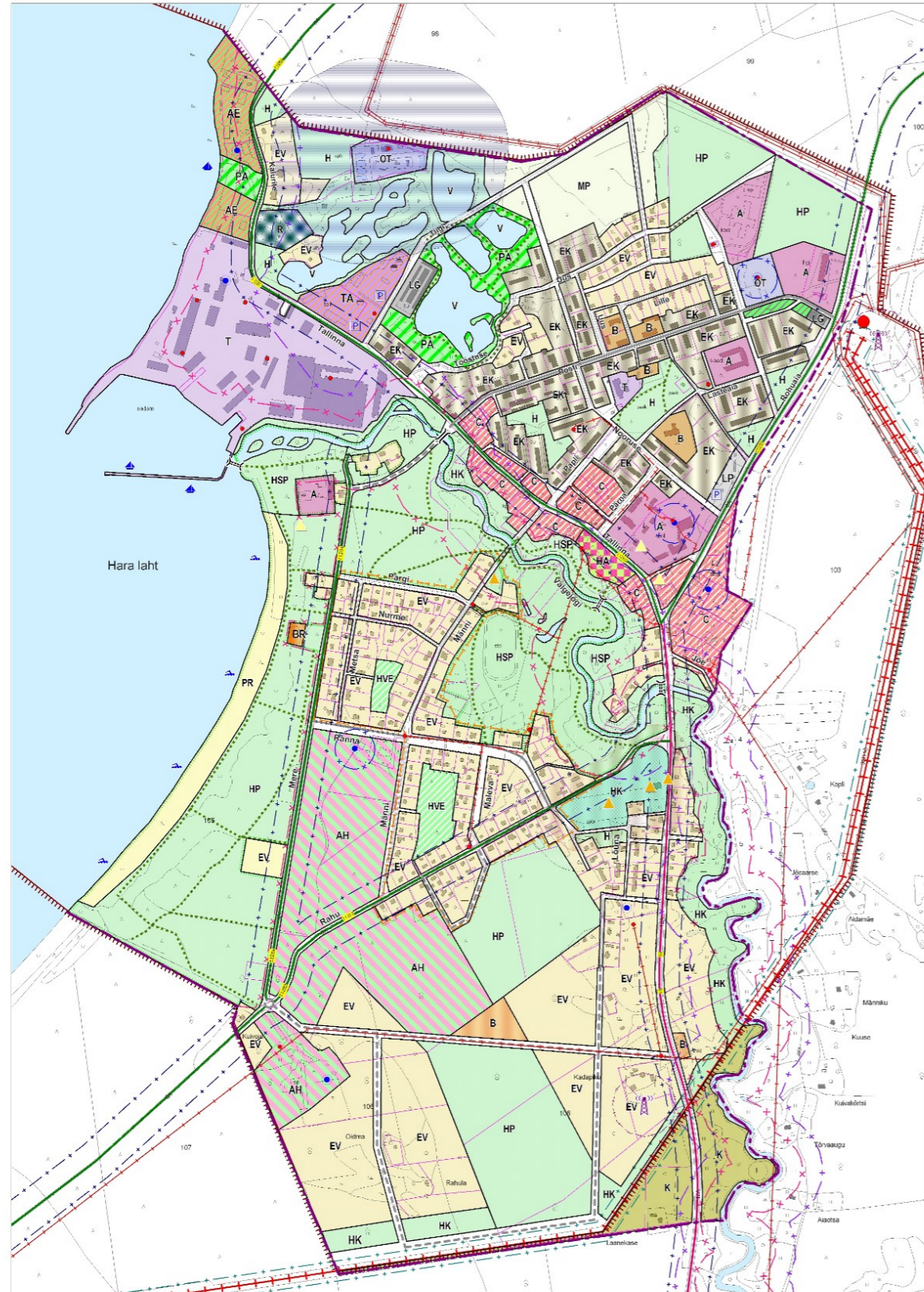
lubatakse ehitada kõrvalfunktsioonina kuni 20% hoonestusest. Suurimaks lubatud korruselisuseks siin on 6 korrust. (KOOT & KOOT 2006).

Üldplaneeringu järgi peaks Valgejõest mere poolne osa olema mõeldud nii väikeelamute kui ka kuurorthoonestuse jaoks. Tänapäeval on seal olemas väikeelamud, kuid kuurorthoonestusi ei ole seal kusagil veel planeeritud teha. Sellest on osaliselt kahju, sest see tooks kindlasti sinna rohkem inimesi. Samas leiab autor, et ainult sellest ei aita, et muuta Loksa linna aastaringse tegevusega linnaks nagu oli üldplaneeringus mainitud. Samuti ei arendataks sellega mitmeid erinevaid teguvsvaldkondi, vaid süvendaks magala linna staatust.



Pilt 13. Planeeritav kuurorditsoon, Allikas: Autori foto, 2019.

Loksa linn on linna üldplaneeringu käigus juba 2005. aastal linnarahvalt küsinud, milliseid muudatusi vajaks linn, mis tagaks linna arengu. Küsitlusest võttis osa 250 inimest, kellest enamus leidsid, et arendada tuleb Valgejõe jõe Hara lahe piirkonda.



<ul style="list-style-type: none"> Linna piir Vormistatud maastikuhooldus piir Ranna või kauba ettevõttehoovide piir Ranna või kauba piirangujoon Rajoonide piir Kaevanduste piir Kaevanduste piir 110/20 kV kõrgpingeline kaablijoon 110/20 kV kõrgpingeline kaablijoon 10 kV elektriliinid Trafoplaanid Puukarude kaablijoon 	<ul style="list-style-type: none"> Riigi loomingu numbri Riigi loomingu numbri Tähtsused Kaevanduste piir Tähtsused Narandatud veevõrgu eed Jalakäijate eed Võrkliinid OSM maastiku kaablijoon 	<ul style="list-style-type: none"> Müüskaitse objekt (nr. vt. seletuskiri) Kultuuripärandi objekt (nr. v. seletuskiri) Mälestuse kaitsejoon 50m Superand Vihkevõrgu maastiku objektid Määratud kaablijoonid Alamse teinise maastiku objektid Lõuna rühmaga piir 	<p>MAAKASUTUS:</p> <ul style="list-style-type: none"> B or- ja büroohoone maa BR superand teinise maa A üldkasutatavate hoone maa EV üldkasutatav maa SPC loomanduse maa LP parkimise maa OT lehtajaluse maa S rüütkas maa Koodakaitse maa - maastiku 	<ul style="list-style-type: none"> I loomanduse maa PR supellama maa H haljuse maa HP parkimise maa HPSP ulmalaaga integreeritava arengu spordiväljak maa SPC loomanduse maa SPC loomanduse maa SPC loomanduse maa SPC loomanduse maa SPC loomanduse maa 	<p>Arenquid:</p> <ul style="list-style-type: none"> keskuse segaarengu parkimise integreeritava arengu kuuranduse arengu ari, elamu ja puukarude arengu loomanduse arengu rehabilitatsiooni arengu innispiisulinnapargi arengu
--	---	---	---	---	--



5.2 MERE TN 4 JA OSALISELT MERE TN 14 NING NENDE LÄHIALA DETAILPLANEERING. SELETUSKIRI. KRIITIKA

Mere tänava detailplaneering on koostatud inseneribüroo Tinter-Projekti poolt 2015.aastal. Detailplaneeringu koostamise ülesanded on peamiselt ehitusõiguse määramine krundile, haljastuse ja heakorrastuse põhimõtete määramine ning arhitektuuri- ja kujundusnõuete määramine.

Antud detailplaneeringus on välja toodud, et Mere tänava piirkonnas peaks olema avalikkusele suunatud funktsioon, täpsemalt puhketeenuse pakkumisele suunatud. Detailplaneeringuga on antud ettepanek kavandada majutusasutus, toitlustuskohta ja kämpinguala hooneid. Samuti soovitakse eraldi ala tervisespordi ja mänguvahendite rajamiseks. Detailplaneeringust jääb välja rannaosa. (Tinter-Projekt 2015).

Detailplaneeringuga on planeeritud olemasoleva hoone taha rajada lastele mõeldud mänguväljak ja ühiskondlikele ehitistele mõeldud maa. Planeeringuga rajatakse ka uus tee, kuhu äärde on paigutatud autosuvilad. Planeeritud on ka uus jalakäijatele mõeldud sild, mis ühendaks tööstusele mõeldud sadamat rannaga.

Artur leiab, et antud detailplaneering on hästi lahendatud ja läbi mõeldud. Samuti on seal häid mõtteid, kuidas asukohta inimestele meeldivamaks muuta. Kahjuks ei ole tänapäeval leitud võimalusi, et detailplaneeringus toodud ettepanekuid ellu viia. Olemas on küll spordiväljak, mis on vana ja lagunenu, ning väike väljõusaal, mis tundub, et on püsti pandud kohalike poolt. Samuti pole rajatud ka uut teed ega autosuvilate asukohta. Hetkel pole ka teada, kas planeeritakse rajada sild. Rajamata on ka mänguväljak, mis oleks noortele peredele linna kolides tähtis.



Pilt 14. Väljõusaal, Allikas: Autori foto, 2019.



Pilt 15. Spordiväljak, Allikas: Autori foto, 2019.

5.3 ARENGUKAVAD 2019-2023. SISUKORRAD. KRIITIKA

Arengukavad on koostatud peaaegu iga aasta paariks järgmiseks aastaks. Samuti on kõikides arengukavades välja toodud visioon aastaks 2040.

Antud arengukava on aluseks linnaelarve koostamisel, investeringute planeerimisel ja laenu võtmisel. Arengukava elluviimise kontroll ja hinnangu andmine toimub iga aasta.

Arengukava näeb ette Loksa elanikkonna ning kultuurse eripära kasvu. Loksa linna visioon aastaks 2040 (Arengukava 2015-2019) :

- Loksa on meeldiva elupaiga ja perekeskne keskkonnasõbralik linn
- Loksa on kasvava elanikkonnaga ja jätkusuutliku arenguga linn
- Aastaks 2030 elab linnas ähemalt 4000 elanikku ning aastaks 2040 vähemalt 5000 elanikku
- Loksa on avatud, turismi soosiv, meelelahutust, ja sportimisvõimalusi pakkuv linn
- Loksa on atraktiivne ja mitmekülgset väikeettevõtlust soosiv linn
- Loksa on koostööks avatud, ajaloolist omanäolisust säilitav linn

„Loksa linna kui omavalitsuse missiooniks on Loksa linna elanike heaolu parandamine. Loksa linna arengu peaesmärgiks on inimest väärtustava ja taastootva turvalise elukeskkonna loomine.“ (Arengukava 2015-2019).

Arengukavast on näha, et Loksa soovib oma keskkonda muuta meeldivamaks nii oma elanikele kui ka turistidele. Loksa linnavalitsusel on visioon aastaks 2040, mida teostatakse läbi erinevate etapiliste arengukavade. Linnavalitsuse poolt tehtud ettepanekuid muudatsute tegemiseks pole realselt teostama hakatud. Õnneks on Loksa linnavalitsus astunud esimesi samme arengukavas toodud ettepanekute realiseerimiseks, et täita visiooni aastaks 2040.

6. ARHITEKTUURNE ETTEPANEK

7. KOKKUVÕTE

Magistritöö põhieesmärk on uurida Loksa sotsiaalseid, majanduslikke ja linnaruumilisi kitsaskohti ning koostada potentsiaalse arenguvõimalusega arhitektuurse lahenduse, et taaselustada nii tööstust kui ka turismi. Ühtlasi on eesmärk leida potentsiaalne lahendus pidevalt kahanevale linnale, muutes linn aastaringselt kasutatavaks ja atraktiivseks keskkonnaks olemasolevale elanikkonnale. Lisaks sellele soovis töö autor leida võimalusi, kuidas arendada edasi nii tööstust kui ka turismindust antud linnas.

Oma magistritöös toetus autor erinevatele juhtumiuuringutele ja uurimustöödele, mille analüüs lubas autoril teostada Loksa võimaliku arenguperspektiiviga võimaluse väljatöötamisele. Analüüsitavat asukohta on vaadeldud erinevatest külgedest: majandus, tööstus, linnaplaneerimine, ajalugu, loodusrikkus ja -vara ning sotsiaalteadused. Samuti uuriti käesolevas magistritöös Loksa linna arenguplaane ning üld- ja detailplaneeringut, millega suunatakse Loksa linna arengut. Nii juhtumiuuringute kui ka arenguplaanide analüüsist selgus, et kahanevate linnade puhul on oluline, et inimesed teadvustaksid probleemi ning sooviksid teha muudatusi. Oluline on samuti muuta linna mainet ja et majanduslik tegevus ei oleks orienteeritud ainult ühele valdkonnale, vaid oleks mitmefunktsionaalne. Loksa linna puhul tuleb ka keskenduda tööstusele, mis on linna igapäevaelu lahutamatu osa. Lisaks eelnevale, tuleb ka vähendada noorte väljarännet ja vananevat elukeskkonda.

Loksa linn on läbi ajaloo olnud seotud tööstusega. Paljud elukvartalid on rajatud tööstuste lähedusse ja peamiselt selleks, et majutada töölisi. Sellised asulad on rajatud peamiselt Tallinn-Loksa mnt ja sadama lähedale. Pärast tööstuse sulgemist lahkusid ka paljud elanikud Loksalt, mistõttu hakkas rahvaarv kahanema. Tööstust võib Loksalt nimetada üheks Loksa pärandiks, mis on osa nende ajaloost ning millesse on põimunud eelnevate põlvkondade poolt loodud vara ja väärtused. Seetõttu on mõistlik säilitada maksimaalselt sealne tööstus maksimaalselt ja leida võimalusi ka selle arendamiseks tänapäeval. Üheks

võimaluseks on luua juurde uusi tööstuseid, mis tooks juurde ka uusi töökohti. Teiseks võimaluseks on tugevdada olemasolevat tööstust, millega kindlustatakse sealse tööstuse tulevik. Kuna sealne tööstus on piisavalt suur ja sellel on potentsiaali arenemiseks, siis leiab autor, et tähelepanu peaks pöörama just olemasoleva tööstuse tugevdamisele ja lisafunktsioonide leidmisele, mis aitaks kaasa tööstuse arenemisele. Töö autor kasutab rannapiirkonna aktiveerimise projektis eelkõige olemasolevaid tühjalt seisvaid hooneid ja nende krunte, lähtudes põhimõttest kasutada arengukavades eelkõige juba kasutuses olnud maad säilitades seeläbi maksimaalselt sealset kaunist loodust puutumatusena.

Eesti väikelinnade rahvaarv kahaneb pidevalt. Inimesed koonduvad suurematesse linnadesse nii töötamiskohtade kui ka ajaveetmise võimaluste pärast. Prognoosi kohaselt võib rahvaarvu kahanemine ka jätkuda sellistes piirkondades. Väikelinnade väljasuremise vältimiseks on erinevaid võimalusi, millest mõndasid on antud magistritöös kasutatud juhtumiuuringutes analüüsitud. Samuti on välja toodud, kuidas linnad, mis olid sarnases olukorras, leidsid lahenduse kas linna imago muutmisel või linnale uue funktsiooni andmisel. Loksa on hetkel samasuguses olukorras. Linna olukorra parandamiseks on töö autor valinud sealse ilusa looduse ja ranna ära kasutamise ja lisafunktsiooni andmise.

Magistritöö eesmärk on analüüsida Loksa arengusuundi ja selgitada välja potentsiaalse perspektiiviga asukoht linnas, mida edasi arendada.

Planeerimiskava asukohaks on valitud Valgejõe jõe suudmeala Hara lahte, kus põimuvad tööstus, linna keskus ja mererand. Valitud ala ümbritseb kaunis männimets, park ning liivane rand. Valitud asukoht on linnakeskuse arengu potentsiaalilt väga oluline, kuna ühendab nii linna kui linna puhkeala-ranna. Asukoha valikut mõjutas ka sadama olemasolu.

Hara lahe ja sealse rannaala planeeringu koostamisel võeti aluseks 2015. aastal Tinter-Projekti poolt koostatud „Mere tn 4 ja osaliselt Mere tn 14 ning nende lähiala detailplaneering. Seletuskiri,“ mis käsitleb selle asukoha ruumilise arvu põhimõtteid ning võimalikke arengusuundasid. Detailplaneering kirjeldab asukoha keskkonnaväärtuseid, maakasutuse põhimõtteid ja toob välja võimalikke meetmeid asukoha atraktiivsemaks

muutmisel. Kirjeldamata on jäetud, kuidas selle arendamine linnale endale kasuks on ning kuidas seda ühendada nii tööstuse kui ka linnaga.

Arengukava dominandiks on valitud olemasolev vana tellisehoone, mis säilitatakse ja millele on kavandatud juurdeehitus. Lähtudes hoone ümbruse reljeefist ja heast asendist Valgejõe suudmes Hara lahte on olemasolev hoone ümbrus kujundatud jahtklubi ringsaareks. Saarele on kavandatud kõik jahtklubi tegevuseks vajalikud funktsioonid, s.o. klubi, randumissillad, lipuväljak, spordiplats ja puhkealad. Jahtklubisse on projekteeritud klubiruumid, majutusruumid, riietus- ja pesuruumid, saun. Jahtklubi akvatooriumisse on kavandatud kuni 50 paadikohta.

Teiseks oluliseks ettepanekuks on kavandatud Loksa linna uus õppeasutus. Analüüsid linna võimalikke arenguperspektiive on mitmetes kavades ära märgitud ühe võimalusena uue hairudusasutuse rajamine. Projektis on teha ettepanek reserveerida erialasele õppele orienteeritud koolile endiste tööstushoonete poolt kasutatud krunt Valgejõe jõe kaldal. Uued olulised ehitused on seotud omavahel, samuti tööstuskvartaliga, linna keskusega ja rannaalaga täiendatud jalakäijate sildadega, sõiduteede, kergliiklusteede ja metsaradadega. Planeerimisprojekti kõik ettepanekud lähtuvad maa ja mere omavahelisest koosmõjust. Autode liikumiseks ja parkimiseks on kasutatud põhiliselt olemasolevaid teid ja haljastusest vabasid alasid. Rannaala korrastamiseks ja kaasajastamiseks on endiste rannaobjektide kruntidele kavandatud rannapaviljonid. Planeeringus on täiendatud ka rannateede võrku ja uuendatud rannas olevate spordiplatside lahendusi. Loksale iseloomulikuks küljeks on looduse ja tehiskeskkonna läbipõimumine ja seda on ka planeerimisprojekti koostamisel peetud prioriteediks.

Käesoleva magistritöö pakub ideid Loksa rannaala korrastamiseks, mis võivad olla aluseks kahaneva rahvastikuga tööstusliku taustaga linna taaselustamisel ja ringsaarel asuv jahtklubil on eeldus muutuda linna sümboliks.

8. KASUTATUD KIRJANDUS

- Ahas, R., & Albre, N. (2009). *Kirde-Eesti tööstuslinnad*. Kasutamise kuupäev: 20.11.2019, allikas http://www.estonica.org/et/%C3%9Chiskond/Asustus/Kirde-Eesti_t%C3%B6%C3%B6stuslinnad/
- Arengukava. (2015-2019). *Loksa linna arengukava*. Kasutamise kuupäev: 21.04.2020, allikas https://www.loksalinn.ee/documents/1430624/2160218/arengukava_aastani+2023+eeln%C3%B5u+projekt.pdf/4b7a9ca3-eee2-4517-ba4c-c17970b5250e
- Dendemarchenko, A. (2017). *Abandoned Places- A Dead Swedish Industrial City*. Kasutamise kuupäev: 27.03.2020, allikas <https://travelblogeurope.com/dead-swedish-industrial-city/>
- Draper, T. (2018). *Embracing the Post-Industrial City: The Case of Malmö, Sweden*. Kasutamise kuupäev: 16.09.2019, allikas <https://tom-draper.com/2018/08/30/embracing-the-post-industrial-the-case-of-malmo-sweden/>
- Döringer, S., Uchiyama, Y., Penker, M., & Kohsaka, R. (2018). A meta-analysis of shrinking cities in Europe and Japan. Towards an integrative research agenda. Kasutamise kuupäev: 21.04.2020, allikas <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09654313.2019.1604635>
- Eesti2030+. (2012). *Üleriigiline planeering. Eesti 2030+*. Kasutamise kuupäev: 10.02.2020, allikas https://www.valitsus.ee/sites/default/files/content-editors/arengukavad/eesti_2030.pdf
- Entsüklopeedia. (2013). *Eesti entsüklopeedia. Harju maakond*. Kasutamise kuupäev: 10.02.2020, allikas <http://entsyklopeedia.ee/artikkel/harjumaa1>
- Gnadeberg, E., & Vaher, R. (2010). Kasutamise kuupäev: 20.12.2019, allikas <https://www.loksalinn.ee/documents/1430624/2535587/estnett+august+2019.pdf/816c4023-1d64-4b4f-af83-8d8fbb2aca37>
- Grangesberg. (2020). *A brief history of the Grängesberg mine*. Kasutamise kuupäev: 27.03.2020, allikas <http://www.grangesberg.com/en/operations/history-of-the-grangesberg-mine/>
- Kakumäe. (2020). *Haven Kakumäe jahisadam Tallinnas*. Kasutamise kuupäev: 24.04.2020, allikas <https://marina.havenk.com/>
- KOOT, & KOOT. (2006). *Loksa linna üldplaneering*. Kasutamise kuupäev: 20.03.2020, allikas <https://www.loksalinn.ee/documents/1430624/6346038/Loksa+%C3%9CP+seletus+kiri.pdf/c9b79d2f-1be6-484b-9bec-ecbce0fee7ef>
- Kostap, K. (2018). Mis oleks, kui koliks... Loksale? Kasutamise kuupäev: 12.01.2020, allikas <https://kodustiil.postimees.ee/4406737/mis-oleks-kui-koliks-loksale>
- LoksaLinnavalitsus. (2014). *Tutvustus ja asukoht. Loksa ajalugu*. Kasutamise kuupäev: 20.12.2020, allikas <https://www.loksalinn.ee/loksa-ajalugu>
- Lootsmann, V. (2014). Haldusreformi ei saa teostada- suur segadus tõmbekeskustega! Kasutatud 16.09.2019. Allikas: <https://www.loksalinn.ee/documents/1430624/2535587/jaan+14EESTI+NETTI.PDF/60d70f99-7df9-4efa-8ede-45ad7a470da4>
- Luukas, M. (2013). *Linnade kasva(ta)mine väiksemaks*. Kasutamise kuupäev: 10.02.2020, allikas <https://www.urban.ee/pdf/14/U14-4-ee.pdf>
- Maaplaneeringud. (1998). *Loksa valla üldplaneering*. Kasutamise kuupäev: 20.10.2019, allikas <https://www.kuusalu.ee/documents/7610268/10289252/YPseletuskiri.pdf>
- Marsalis. (2016). *Marsalis*. Kasutamise kuupäev: 20.11.2019, allikas <https://www.marsalis.ee/>

- Martinez-Fernandez, C., Weyman, T., Sylvie, F., Audirac, I., Cunningham-Sabot, E., Wiechmann, T., & Yahagi, H. (2016). Shrinking cities in Australia, Japan, Europe and the USA: From a global process to local policy responses. 105. Kasutatud 20.03.2020.
- Mäekivi, E. (2015). Kahanevate linnade elamufondiga seotud probleemid ja meetmed Valga linna näitel. Bakalaureusetöö, Tartu: Tartu Ülikool,3-11; 51-52. Kasutatud 12.03.2020. Allikas: http://taurus.gg.bg.ut.ee/Loputood_2015/GEO_BAKA/M%C3%A4ekivi_Epp.pdf
- Reinmets, J. (2009). Viimane aeg on külasadamad taastada. Kasutamise kuupäev: 24.04.2020, allikas <https://maaleht.delfi.ee/tasubteada/viimane-aeg-on-kulasadamad-taastada?id=26122495>
- Rumpel, P., Slach, O., & Koutsky, J. (2012/13). *Shrinking cities and governance of economic regeneration: the case of Ostrava*. Kasutamise kuupäev: 16.09.2020, allikas http://www.ekonomie-management.cz/download/1404723539_4413/2013_2+Shrinking+Cities+and+Governance+of+Economic+Regeneration+The+Case+of+Ostrava.pdf
- Sadamaregister. (2012). *Sadamaregister. Veeteede amet*. Kasutamise kuupäev: 24.04.2020, allikas <https://www.sadamaregister.ee/SadamaRegister>
- Schenkel, W. (2015). Regeneration Strategies in Shrinking Urban Neighbourhoods- Dimensions of Interventions in Theory and Practice, *European Planning Studies*. 23, 69-86. Kasutatud 12.03.2020.
- Schett, S. (2011/2012). *An analysis of shrinking cities*. Kasutamise kuupäev: 16.09.2019, allikas https://www.ess.co.at/URBANECOLOGY/Simona_Schett.pdf
- Servinksi, M., Valgma, Ü., Hänilane, B., & Otsing, M.-L. (2011). *Rahvastiku paiknemine ja rahvaarv*. Kasutamise kuupäev: 12.03.2020, allikas www.stat.ee/20Rahvastiku%20paiknemine%20ja%20rahvaarv.pdf
- Statistikaamet. (2019). *Loksa linn. Valik andmeid*. Kasutamise kuupäev: 07.09.2019, allikas <https://www.stat.ee/ppe-55751>
- Šerý, O., Svobodová, H., Šilhan, Z., & Szczyrba, Z. (2018). *Shrinking of Cities in the Czech Republic and its Reflection on Society: Case Study of Karviná City*. Kasutamise kuupäev: 20.03.2020, allikas <https://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/0354-8724/2018/0354-87241801068S.pdf>
- Tintera, J. (2016). *Kahaneva Valga linnaruum*. Kasutamise kuupäev: 10.02.2020, allikas <https://www.sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/kahaneva-valga-linnaruum/>
- Tintera, J. (2018). 62. Välkloeng: Kahanev linn, atraktiivne linnaruum. Moderaator Jiri Tintera sissejuhatus. Kasutamise kuupäev: 10.02.2020, allikas <https://www.youtube.com/watch?v=olPWml8qPqA>
- Tinter-Projekt. (2015). *Mere tn 4 ja osaliselt Mere tn 14 ning nende lähiala*. Kasutamise kuupäev: 21.04.2020, allikas https://www.loksalinn.ee/documents/1430624/8597301/Mere+tn+4+ja+14+DP_korrigeeritud+seletuskiri.pdf/8fe07a96-2acc-4ed5-a3c9-4f52e388a537
- Veeteedeamet. (2020). *Sadamate külastusandmed*. Kasutamise kuupäev: 23.04.2020, allikas <https://veeteedeamet.ee/et/meresoiduohutus-lipuoigus/veeliiklusandmed>
- Viinistu. (2020). *Viinistu sadam. Vanast kalasadamast on saanud jahisadam!* Kasutamise kuupäev: 24.04.2020, allikas <https://www.puhkaeestis.ee/et/viinistu-sadam>
- Võsu. (2018). *Võsu sadam*. Kasutamise kuupäev: 24.04.2020, allikas <https://vosusadam.ee/?fbclid=IwAR0V959mv0GIhOAamUn2LxRRJqugn8Diy93PHgQ10j4yhRdLXHr8XmIqCE0>