

Harjumaa keskuste uuring

Esimene etapp: olemasolevate uuringute ja andmete asjakohasuse hindamine

OÜ Hendrikson & Ko
Raekoja pl 8, Tartu
Pärnu mnt 27, Tallinn
<http://www.hendrikson.ee>

Töö nr 1777/12

Projektijuht: Tiit Oidjärv

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS	3
2. KESKUSTE VÖRGUSTIK	4
2.1. TEENUSTE PAIKNEMIST MÖJUTAVAD VÄLISED TEGURID	4
2.2. TEENUSTE PAIKNEMINE TEOSTATUD UURINGUTES JA PLANEERINGUS	4
2.3. KOONDHINNANG	6
3. LIIKUMISED	7
3.1. ÜHISTRANSPOORT	7
3.2. KOGULIIKUMISED	7
3.3. EESTI JA SOOME VAHELISED LIIKUMISED	7
3.4. KOONDHINNANG	8
4. TALLINNA TOIMEPIIRKONNA MÄÄRATLEMISELE KESKENDUVAD UURINGUD	9
4.1. OLEMASOLEVAD HINNANGUD	9
5. RAHVASTIKUPROGNOOSID	10
5.1. HARJUMAA LINNADE JA VALDADE RAHVAARVU PROGNOOS	10
5.1.1. Tallinna rahvaarvu prognoos	10
5.2. RAHVAARV KANTIDE TASANDIL	10
5.3. HINNANG, STSENAARIUMITE RAKENDUMINE	10
6. SUVILAPIIRKONNAD	11
7. INFO KATVUS	13
8. HÕLMATUD UURINGUD	14
LISA 1. ÜLEVAATED TALLINNA LINNALE KESKENDUVATEST UURINGUTEST	15
LISA 2. RAHVAARVU MUUTUS HARJUMAAL 2003...2012	21

1. Sissejuhatus

Käesoleva töö eesmärgiks on kaardistada olemasolev olukord Harjumaa keskuste võrgustikku puudutavate andmete osas – teostatud uuringud, prognoosid ja olulised strateegilised dokumendid. Töö moodustab esimese etapi Harjumaa keskuste uuringust. Keskuste uuring on oluliseks taustainfoks maakonna tasandil maakasutuse kavandamisel.

Käesolev töö koosneb tekstilisest osast ning analüüsikaardist, kus on kajastatud info, mida on otstarbekas kaardipõhiselt hinnata.

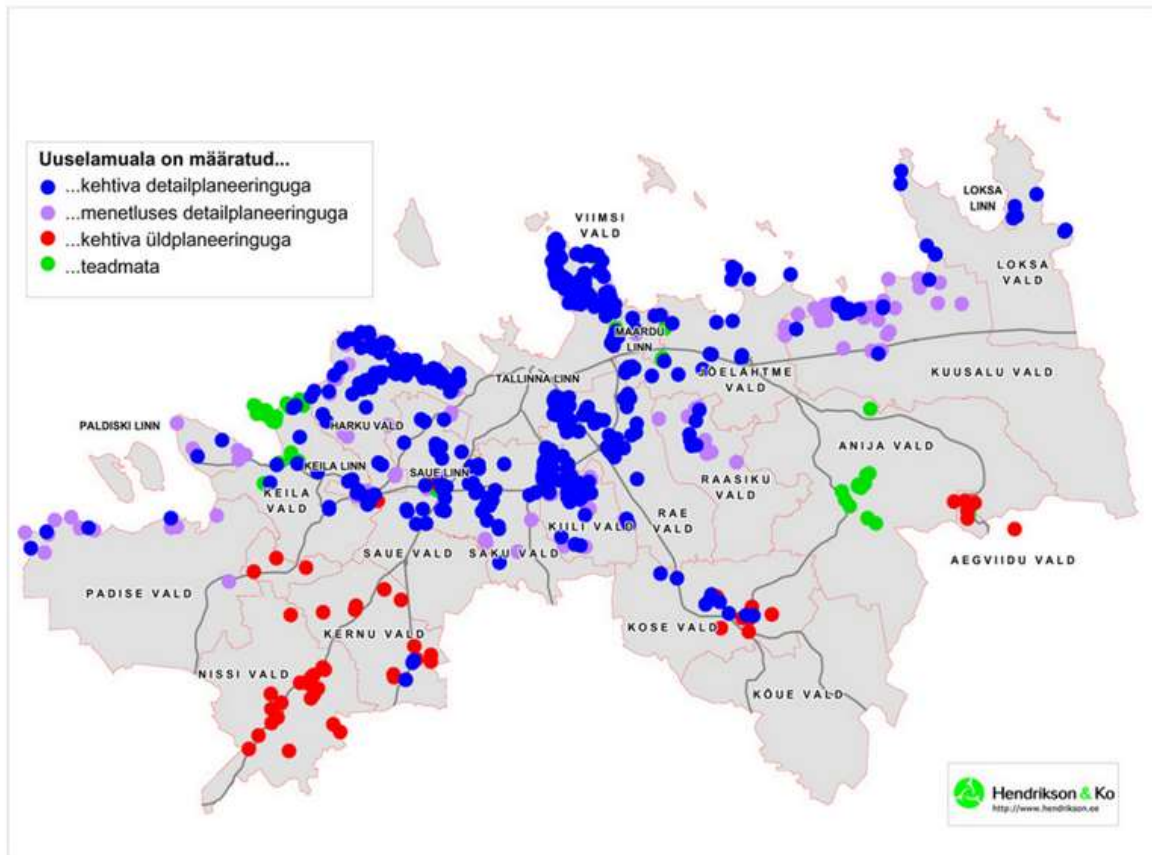
2. Keskuste võrgustik

2.1. Teenuste paiknemist mõjutavad välised tegurid

1. Harjumaa teenustevõrk on sõltuv pikaajalistest rahvastiku- ja asustuse paiknemise trendidest ning üleriigilisel tasandil tehtud otsustest. Oma rolli mängivad ka globaalsed suundumused ning probleemid (N: kütusehinna jätkuv tõus maailmaturul). Harjumaa rahvaarvu osas ei ole ette näha jõulist kasvu, pigem on tõenäoline rahvaarvu stabiliseerumine praegusel tasemel. Harjumaa asustumustrit sajandi esikümnel oluliselt mõjutanud valglinnastumine on tänaseks päevaks pidurdunud. Massiline uuselamurajoonide rajamine ei ole lähima paarikümne aasta jooksul tõenäoline (vt ka ptk 5.1), kuigi eeslinnastumine elukohavaliku teadliku valiku näol ning väiksemas mahus jätkub.
2. Üldjoontes iseloomustab teenuste paiknemist lähitulevikus jätkuv kontsentreerumine suurematesse keskustesse, eelkõige Tallinna. Samas nõuab vananev rahvastik esmatarbeteenuste tagamist elukohtade lähedal. Majandusliku optimaalsuse ning heaolu tagava teenustaseme tagamise vahelise vastuolu lahendamine vajab head planeerimist ning oskuslikku teenuste korraldamist.

2.2. Teenuste paiknemine teostatud uuringutes ja planeeringus

3. Skeemil on kajastatud keskuste ja keskuskantide paiknemine Harjumaal.
4. 2004. a teostatud uuringud „Harjumaa uuselamuehituse ja uute elamualade juurdepääsu analüüs“ ning „Uuselamuehitusest tulenevate rahvaarvu muutuste ning teeninduskeskuste analüüs“ selgitasid välja Harjumaa planeeritud ja kasutusele võetavad uuselamuehitusalad ning analüüsisid nende paiknemist eri tasandi teeninduskeskuste ja ühistranspordiühenduste suhtes. Ühtlasi vaadeldi Harju maakonna eri tasandi teeninduskeskuste struktuuri ja arengut.
5. Uuringu raames läbi viidud analüüsi kohaselt kasvaks kõikide aastaks 2004 koostatud detail- ja üldplaneeringute realiseerumisel ning suvilate ümberehitamisel Harjumaa (va Tallinn) elanike arv 73 344 inimese võrra. Prognoosides elanikkonna kasvu ehituslubade alusel, oli elanikkonna juurdekasvuks 14 862 inimest. Seega oli juba uuringu koostamise ajal ilmne, et Harjumaal oli tegemist nõ „üleplaneerimisega“, kus detailplaneeringud kehtestati arvestamata reaalselt sotsiaal-majanduslikku olukorda. Tänapäevaks on rahvaarv Harjumaal (va Tallinn) kasvanud, kuid ei ole saavutanud isegi 2004. aasta planeeringute alusel võimaldatud juurdekasvu: perioodil 2003 kuni 2012 on rahvaarv Harjumaal (ilma Tallinna linnata) Statistikaameti rändesündmuse arvestava rahvaarvuinfo kohaselt suurenenud ligikaudu 27 000 inimese võrra (vt täpsemalt Lisa 2). Kolm neljandikku planeeritud uuselamualadest olid kavandatud monofunktsionaalsena (detailplaneeringutes ei olnud ette nähtud üldkasutatavaid alasid või teenindustevõtteid võimaldavaid maa-alasid). Uuringuga hõlmatud elamualad on näidatud järgneval skeemil.



Joonis 1. Harjumaa uuslamualad 2004. aasta seisuga. Allikas: „Uuselamuehitusest tulenevate rahvaarvu muutuste ning teeninduskeskuste analüüs“. OÜ Hendrikson&Ko, Tartu 2004.

- Teeninduspiirkondade analüüsis toodi välja piirkonnad, kus on vajalik esmatarbeteeninduse ja teise tasandi keskuste areng. Rõhutati, et inimväärse elukeskkonna tagamiseks Harjumaal on vajaliku esmatarbeteeninduse ja ka teise tasandi keskuste väljaarendamine lisanduva rahvastikuga piirkondades äärmiselt oluline, et vältida monofunktsionaalsete äärelinnade teket. Esmane analüüs näitab, et esmatarbeteeninduse ning teise tasandi keskuste arengut toimunud ei ole, pigem jätkub teenuste jõuline koondumine keskustesse.
- Jätkunud on Tallinna linna hoogne rahvastikupoliitika, mille käigus konkreetsete meetmete (N: ühistranspordisoodustused) kaudu mõjutatakse elukoha registreerimist Tallinna linna. Sarnaseid meetmeid (sünnitoetused, lasteaiakohad) kasutavad ka teised omavalitsused. Rahvastiku tegelikku paiknemist võimaldavad seetõttu kõige paremini analüüsida värsked rahvaloenduse andmeid.
- Teenuste kättesaadavust parandavaid meetmeid kantide kaupa käsitleb Harjumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2009-2015“. Kehtimisajal juba poole peale jõudnud teemaplaneeringus antakse soovitusi kanditüüpide kaupa teenuste kättesaadavuse parandamiseks. Soovitusi on nii väga konkreetseid (*rajada seltsimaja/lasteaed/spordiplats*) kui ka üldisemaid (*kindlustada kõigis kohalikes omavalitsustes erivajadustega lastele ja noortele eripedagoogiline ning psühholoogiline nõustamine*). Paljude loetletud meetmete elluviimine nõuab arvestatavaid investeeringuid (N: *Väikesaarte teenindamiseks on vaja korrastada sealsed sadamad*), mille leidmine ei ole planeeringu kehtimise ajal (ja ka hiljem) reaalne. Teemaplaneeringus sätestatu on nii mõneski teemavaldkonnas ülioptimistlik ning vastuolus riigi tasandil toimuvate otsustega.

2.3. Koondhinnang

9. Keskuste võrgustiku kavandamiseks on vajalikud järgnevad andmeuuendused ning analüüsid:
 - Elamupiirkondade detailplaneeringute ning väljastatud ehitus- ja kasutuslubade ülevaate uuendamine; võimalusel ühendamine rahvaloenduse andmetaga. 2004. a teostatud ülevaate uuendamine võimaldab hinnata planeeritud asjakohasust ning võimaldab paremini hinnata olukorda planeeritud maakasutuse osas. N-ö väljalubatud ehitusõigusega pikemas perspektiivis omavalitsustele kaasnevate kohustuste väljatoomine võimaldab kainelt analüüsida detailplaneeringute tühistamise vajadust.
 - Tööstusparkide detailplaneeringute realiseerumise ülevaade koos töökohtade analüüsiga rahvaloenduse andmetel. Läänemaailmas on enimlevinud valglinnastumise järgseks trendiks mitmekeskusteliste/polünukleaarsete linnaregioonide teke, mille põhjustab töökohtade väljavool keskuslinnast. Analüüs võimaldab hinnata ning edasi arendada reaalseid ettevõtlike koondumiskohti ning liikumistelgi.
 - Teeninduskeskuste seostamine toimepiirkondadega; teeninduskeskuste suundumuste ümberhindamine toimunud tsentraliseerumise-suunaliste arengute ning aset leidnud rahvastikuprotsesside valguses.
 - Elanike arvu kasvu analüüs linnalise iseloomuga maa-ala suurenemise taustal. Võrreldakse elanike arvu dünaamikat geoinformaatilistes andmebaasides kajastuvate maakasutusmuudatustega. Selline analüüs annab lihtsate vahenditega informatsiooni maakasutusmuudatuste iseloomu kohta – kas tegemist on laiutava maakasutusega, mis on iseloomulik valglinnastumisele või on areng toimunud siiski olemasolevasts asustussüsteemist lähtuvalt. Analüüs on kasutusel USA linnapiirkondade planeerimisel.
10. Kaaluda tuleks võimalusi täiendava arvamusuuringu läbiviimiseks kogu Harjumaa sarnaselt tööga „Tallinna ja naaberomavalitsuste elamualade uuring“ (2006). Tõenäoliselt on uuringu teostamine kogu maakonda hõlmavas täpsusastmes kulukas, kaaluda tuleks võimalust uuringu teostamiseks pilootalade põhiselt.
11. Kõikides uuringutes tuleb kaasata uuritavasse territooriumisse ka Tallinna linn.
12. Vajalik on tegevuspõhimõtete määratlemine järgmistes valdkondades:
 - Detailplaneeringute tühistamise alused
 - Teenuste kättesaadavuse põhimõtted, mis vastavad reaalsele võimalustele ja arvestavad teenuste koondumist suurematesse tõmbekeskustesse.

3. Liikumised

3.1. Ühistransport

13. Ühistransporti Harjumaal korraldab Harjumaa Ühistranspordi Keskus. Ühistranspordi vajaduse arvestamine ning prognoosimine toimub käesoleval hetkel ja perspektiivis ühistranspordi tsoonide põhiselt (226 tsooni)¹. Tsoonid on moodustatud valdavalt asustusüksuste piiridele tuginedes; piirkondades, kus ühe asustusüksuse põhine arvestuse pidamine ei ole otstarbekas, on külad liidetud üheks tsooniks. Maakonna jaotumine tsoonideks ei taotle liikumise sihtpunktide võrdset jaotumist kõigi tsoonide vahel, jaotus tuleneb vaid asustusüksuste piiridest. Ühistranspordi tsoonid on kantud analüüsikaardile.
14. Erinevate projektide raames on analüüsitud ühistranspordi arendamisvõimalusi stsenaariumite põhiselt Harju maakonna ida-, lääne- ja edelasuunal ning tehtud vastavalt uuringute tulemustele muudatusi ühistranspordi korralduses. Seni katmata sõidusuundi lähiperspektiivis uuringute katta ei ole kavas.
15. Alates 2013. aastast rakendub Tallinna ja Harjumaa uus piletimüügisüsteem ning kohustuslikuks muutub Ühiskaardi kasutamine. Selle tulemusena tekib kattev ülevaade ühistranspordi kasutamisest kogu maakonna territooriumil, mille alusel on võimalik liinivõrku jooksvalt parendada ning liinivõrku kavandada. Ühtlasi on võimalik kirjeldada inimeste liikumist tsoonide vaheliselt.

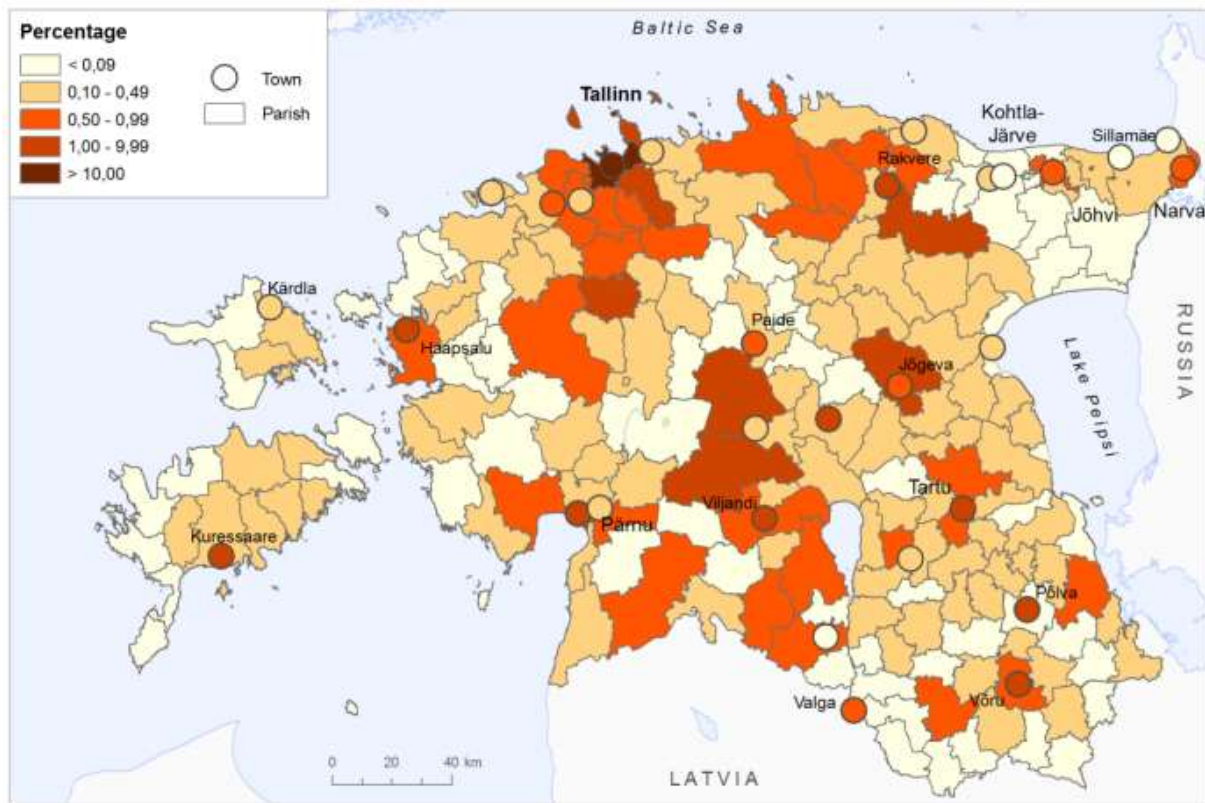
3.2. Koguliikumised

16. Valdav osa, erinevatel andemetel $\frac{1}{2}$ kuni $\frac{3}{4}$ sõitudest tehakse isikliku autoga ning ühistranspordi osakaal on pigem jätkuvalt langemas.
17. Sihtpunktide vahel liiklevate inimeste koguhulga hindamiseks on vajalik ühistranspordi kasutajate andmete täiendamine muude allikate abil (vastavalt vajadusele - mobiilpositsioneerimine, rahvaloenduse info, Eesti Maksu- ja Tolliameti vallatav teave, liiklusloendus (vajadusel numbrimärgiloendus), liiklussagedus teedel). Meeles tuleb pidada, et erinevatel andmekogumismeetoditel on erinevad tugevused ja nõrkused – näiteks mobiilpositsioneerimise andmete veaprotsent on tõenäoliselt kõrgem hajusa asustusega piirkondades.

3.3. Eesti ja Soome vahelised liikumised

18. Viimase aasta jooksul on valminud mitu uuringut, mis käsitlevad Tallinna ja Helsingi vaheliste liikumiste mahtusid. Pikem ülevaade uuringutest on antud lisana (Lisa 1).
19. Uuringutest tuleb järeldada, et reisijate ja kaupade vedu Tallinna ja Helsingi vahel on aktiivne ning eeldatavad mahud kasvavad, seda eelkõige kaupade osas. Mobiilpositsioneerimise uuringu tulemustele tuginedes saab öelda, et kõigist Soome reisijatest 40% elab Harjumaal, 18% Harjumaal väljaspool Tallinna – seega enam kui pool kõigist Soome reisijatest elavad Harju maakonnas. Samas Soomes tööliikujatest elab väljaspool Harjumaad 59%, seega ei ole suurema osa Soomes töötajate jaoks Eesti elukoht Harjumaa, vaid mõni muu Eesti maakond (vt ka järgnev joonis).

¹ Märkus: Ühistranspordi kavandamisel kasutatavaid transporditsoone ei tuleks segamini ajada piletitsoonidega, mida Harjumaal on neli ja mis on aluseks piletihinna määramisel.



Joonis 2. Soomes enam kui 60 päeva aastas veetvate inimeste asukoht Eestis (osakaal kõigis Soomes enam kui 60 päeva aastas viibinutest). Allikas: Ahas, R., Tartu Ülikool. Ettekandes "Viewpoints on human mobility"

20. Aina suurenev laevatransport Tallinna ja Helsingi vahel kasvatab perspektiivis maanteetransporti nii Harjumaal kui mujal Eestis, kuna prognoositakse, et suurem osa maismaatranspordist toimub ka edaspidi maanteel, mitte raudteel.

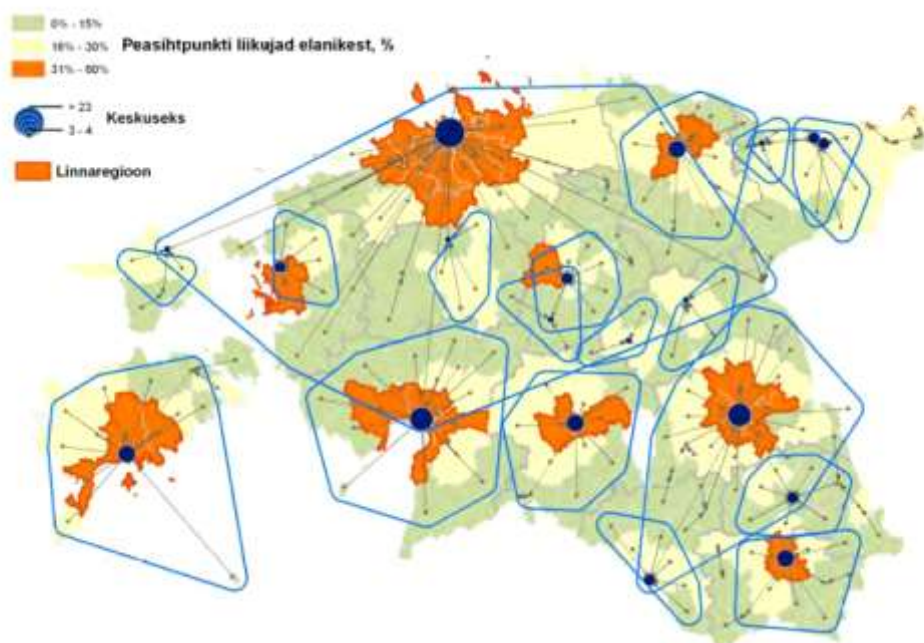
3.4. Koondhinnang

21. Inimeste liikumisest ülev aate saamise osas on oluliseks aset leivaks uuenduseks ühiskaartide kasutuselevõtt ühistranspordi kasutamisel. See annab inimeste sihtsoonidest pideva ja kergesti kasutatava ülevaate.
22. Eratranspordivahendiga teostatavate liikumiste osas on jätkuvalt vajalik andmete kogumine eraldi uuringute abil. Meetod tuleb valida tulenevalt konkreetsest uurimisküsimusest.

4. Tallinna toimepiirkonna määratlemisele keskenduvad uuringud

4.1. Olemasolevad hinnangud

23. Tallinna linna algatusel on teostatud mitmed uuringud, mis kaudselt püüavad määratleda Tallinna toime- või mõjupiirkonda. Kuna vaieldamatut meetodit toimepiirkondade määratlemiseks pole, on selleks erinevates uuringutes viidatud keskusasulas tööl käijate osakaalule, teenuste tarbimisele, strateegiliste dokumentide sisule. Uuringute kokkuvõtted on esitatud lisa 1.
24. Erinevates uuringutes joonistub välja peamiselt kaks mõjupiirkonna ulatust: Tallinna naaberomavalitsused kui tugevalt Tallinnaga seotud ala ning Harjumaa koos teatud Raplamaa omavalitsustega, kui linna kaugtagamaa, mille seos linnaga on ometi tugev.
25. Üleriigilises planeeringus on Tallinna toimepiirkonnana määratletud Harjumaa ning osaliselt ka Rapla maakonna territoorium. (Vt ka järgnev joonis).



Joonis 3. Toimepiirkonnad määratletuna üleriigilises planeeringus

26. Täiendavate andmete kogumine Tallinna toimepiirkonna määratlemiseks Harju maakonna kontekstis ei ole vajalik. Määratlemisele aitavad kaasa teiste andmepäringute raames kogutav info.

5. Rahvastikuprognosisid

5.1. Harjumaa linnade ja valdade rahvaarvu prognoos

5.1.1. Tallinna rahvaarvu prognoos

27. 2011. aastal on koostatud Tallinna linna rahvastikuprognosis aastani 2030. Prognoos esitab perspektiivse rahvaarvu erinevate stsenaariumite rakendumisel – baasstsenaariumi, sisserände ning eeslinnastumise stsenaariumi korral. Uuringu kokkuvõttes tõdetakse, et kuigi sisserändestsenaariumi korral on prognoositav viimase ligikaudu 10 aasta jooksul aset leidnud rahvaarvu kasvu jätkumine, tuleb Tallinna puhul reaalsemaks pidada rahvaarvu püsimist tänasel tasemel või vähenemist. Vähenemist mõjutavad eelkõige:
- Negatiivne loomulik iive;
 - Arvatav uus valglinnastumise laine, mille ulatust suurendab Tallinnas 1980-datel sündinute suure kohordi pereemas olemine;
 - Väiksem sisserände potentsiaal Eesti tasandil tulenevalt sellest, et peamisse rändeikka on jõudmas väga väikesed 1990-datel sündinute põlvkonnad.

5.2. Rahvaarv kantide tasandil

Peamine info kaardil, palju siin kajastada?

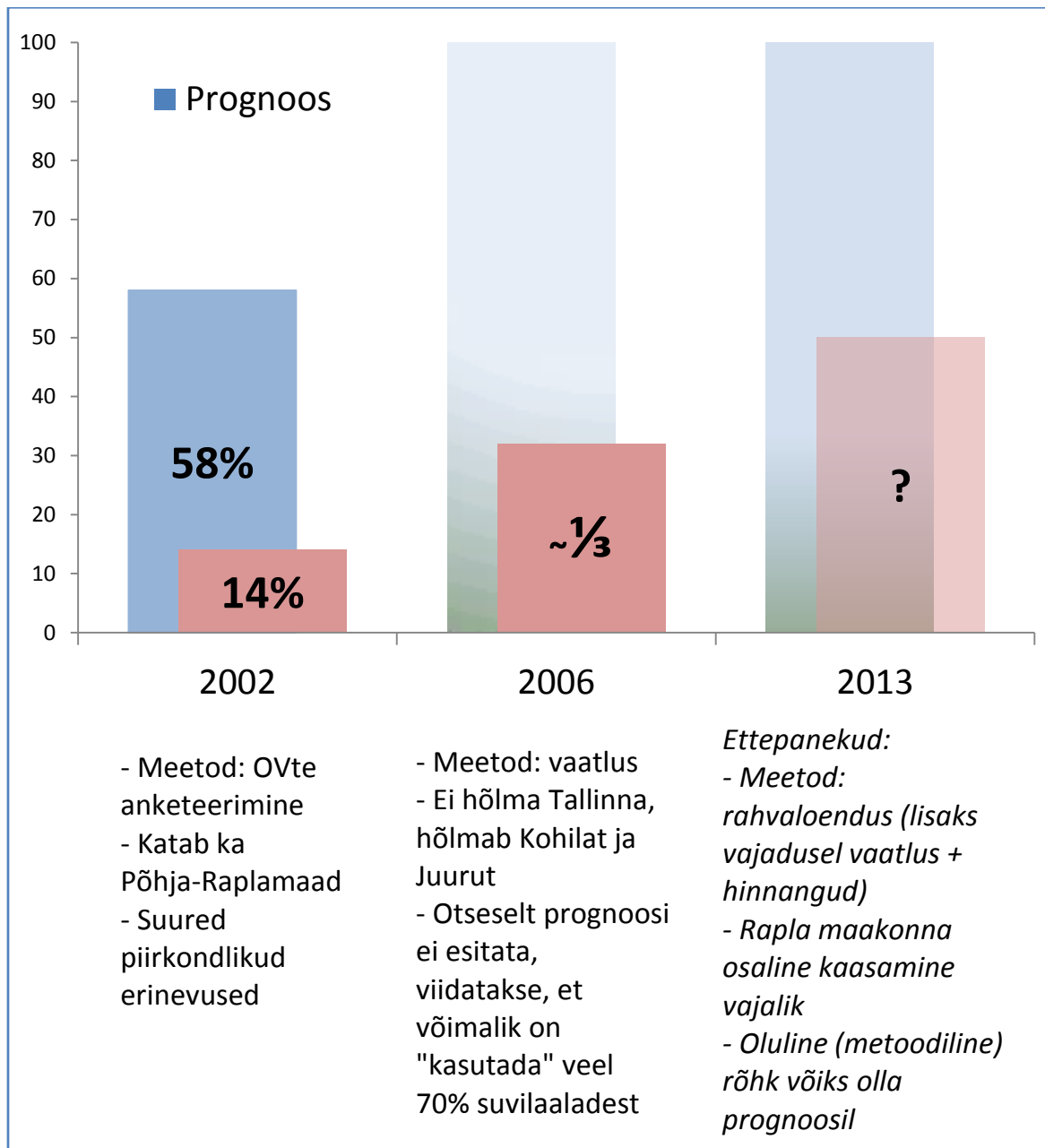
Saviranna küla ei ole üheski kandis (Jõelähtme vald); Koidu küla ei ole üheski kandis (Saue vald); Viimsi valla Lõunaküla/Storbyn küla ja Väikeheinamaa/Lillängin ei ole üheski kandis.

5.3. Hinnang, stsenaariumite rakendumine

28. Tallinna linnale koostatud rahvastikuprognosisi järelduste põhjal tuleb nentida, et lähikümnenditel on prognoositav valglinnastumise tagasihoidlik jätkumine Tallinna linnastus, selle mahtu aga kahandab perspektiivis väike rändees olevate eestlaste kohort.

6. Suvilapiirkonnad

29. Piirkonna suvilapiirkondade osas on koostatud kaks uuringuaruannet, aastatest 2002 ning 2006 (loetelu vt ptk 8). Uuringute rõhuasetus ning meetodika on mõnevõrra erinev (vaatlus, omavalitsuste hinnangute koondamine). Täiendavalt on koostatud ka kohaliku omavalitsuse tasandil analüüse (nt Saku vald, vaatlus ning mobiilpositsioneerimine). Järgneval joonisel on koondatud peamised Harjumaa tasandil koostatud uuringute tulemused ja meetodika.



Joonis 4. Ülevaade Harjumaa suvilaalade aastaringsest kasutusest uuringutulemuste alusel

30. Kahe tänaseks teostatud uuringu andmed ei ole üks-üheselt võrreldavad. Keskmise näitajana ei olnud 2002. aastal prognoositud suvilaalade perspektiivne aastaringne kasutus 2006. aastaks veel realiseerunud, kuigi arvata võib, et Tallinnale lähemal paiknevates suvilapiirkondades on alade aastaringne kasutus juba valdav.

31. Käesoleval hetkel on teostamisel suvilaalade pilootuuring Vääna-Jõesuus², mis on kaudseks eeltööks suvilaalade teemaplaneeringu koostamisele Harku vallas. Uuringu käigus ei ole kavas komplekselt tegeleda suvilaalade perspektiivse kasutuskoormuse analüüsimisega.
32. Vajalik on suvilaalade paiknemisega arvestamine ka edaspidi. Metoodiliselt on ilmselt katvaim rahvaloenduse andmetele tuginemine. Asustusüksuse tasandil toimub Statistikaameti poolt andmete avalikustamine 12.12.12. Andmete täpsustamine ning tundlike isikuandmetega käitlemisega seotud küsimuste lahendamine vältab 2013. aasta suveni. Seejärel on võimalik ka täpsemate päringute tegemine (näiteks koordinaatandmete alusel suvilapiirkondade rahvaarvu analüüs). Tulenevalt rahvaloenduse metoodilistest valikutest võib vajalik olla andmete asjakohasuse kontrollimine muude meetodite alusel (kohalike omavalitsuste hinnang, vaatlused, mobiilpositsioneerimine).
33. Suvilaalade käsitlemisel on vajalik metoodiline keskendumine alade aastaringse kasutuse prognoosile ning omavalitsuste soovitatavatele arengusuundadele suvilaaladega seoses. Samas oleks vajalik ka suvila-alade aastaringse elupiirkonnana kasutamise seotud probleemide üldistamine (läbipääsud operatiivtranspordile, tehniline taristu, üldkasutatavad alad jne) ning suuniste andmine omavalitsustele alade planeerimiseks.

² Täpsem info <http://suvilad.blogspot.com/>



7. Info katvus

Uuringu järgnevates etappides on vajalik keskenduda eelkõige järgnevatele valdkondadele:

- Vajalik on katva teabe saamine detailplaneeringutest, ehituslubadest, kasutuslubadest, hinnang nende realiseerituse ning prognooside kohta. Info valdajaks on kohalikud omavalitsused. Andmeid tuleb võrrelda rahvastikuinfoga (rahvaloendus, rahvastikuregister)
- Uuringute ja ülevaadetega täielikult katmata valdkond on töökohtade paiknemine. Vajalik on info kogumine erineva iseloomuga töökohtade paiknemine kohta Harju maakonnas (töökohtade arv tööstusparkides ja tootmisaladel, teeninduses, avalike töökohtade paiknemine). Teostada on vaja tööstusparkide detailplaneeringute realiseerumise ülevaade koos töökohtade analüüsiga rahvaloenduse andmetel. Andmeid tuleb koguda kohalikelt omavalitsustelt ning analüüsida neid erinevate registrite andmetega.
- Keskuste toimimise seisukohalt on oluline inimeste reaalsete liikumiste analüüsimine.
- Suvilapiirkondade kohta on vajalik info kaasamine reaalse kasutuse kohta ning perspektiivse kasutuse metoodiliselt põhjendatud prognoosimine.
- Vajalik on rahvastikuprognosi uuendamine aset leidnud rahvastikuprotsesse arvesse võttes.
- Vajalik on keskuste ja seal pakutavate teenuste kaardistamine. Info valdajaks on peamiselt kohalikud omavalitsused.

Kogutavatele andmetele tuginedes on vajalik põhimõtteliste kokkulepete saavutamine järgnevates valdkondades:

- Keskuste tasandite ja võrgustiku tähenduse määratlemine Harjumaa kontekstis, arvestades võimalusi võrgustiku välja arendamiseks.
- Kehtivate detailplaneeringute kajastamine maakonnaplaneeringus ja võimalikud arengud detailplaneeringute kehtivuse ajalise piiramise osas.

8. Hõlmatud uuringud

1. Ühistranspordi uuringud maakonna ida, edela ja lääne suunal – MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus.
2. „Harjumaa uuselamuehituse ja uute elamualade juurdepääsu analüüs“ ning „Uuselamuehitusest tulenevate rahvaarvu muutuste ning teeninduskeskuste analüüs“, OÜ Hendrikson&Ko, Tartu 2004.
3. Tallinn-Helsinki pendelrände uuringu tulemused. 2011
4. „Harjumaa linnade ja valdade rahvastikuproгноos 2006–2020“. Konsultatsiooni- ja koolituskeskus Geomedia, Tallinn 2006
5. „Suvilapiirkonnad Tallinna regioonis“. Harju Maavalitsus, 2002
6. „Eeslinnastumine Tallinna tagamaa suvilapiirkondadesse“ Tartu 2007.
7. Tallinna rahvastikuproгноos 2011-2030. Tallinna Linnakantselei tellimus, 2011.
8. Pealinna regiooni mõiste ja linnapoliitika alused ning põhilised arengusuunad. Tallinna Linnakantselei tellimus, 2007.
9. Tallinna ja ümbritsevate omavalitsuste koostöövõimalused ja perspektiivid valglinnastumise kontekstis. Tallinna Linnakantselei tellimus, 2007.
10. Tallinna ja naaberomavalitsuste elamualade uuring. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tellimus, 2006.
11. Tallinna tagamaa uusasumite elanike ajalis-ruumilise käitumise analüüs. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tellimus, 2006.
12. Tallinna linna elanikkonna arvu projektsioon. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tellimus, 2006.
13. Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2009-2015
14. „Pealinnaregiooni kohaliku omavalitsuse üksuste koostöö- ja haldusvõimekuse tõsmine“ 2011 HOL

Lisa 1. Ülevaated Tallinna linnale keskenduvatest uuringutest

Cargo traffic on the Helsinki-Tallinn route

Analüüsis käsitletakse Helsingi ja Tallinna vahelist kaubavedu ajavahemikul 2002-2010. Kaubavedude mahtusid on analüüsitud eraldi Helsingi-Tallinn ning Tallinn-Helsingi suunal. Käsitletud on vedude laiemat tagamaad, st veetavate kaupade tegelikke teekondi (transiit), samuti võimalikke edasisi trende ning Tallinna ja Helsingi vahelist kaubavedu mõjutavaid tegureid. Järgnevalt on esitatud lühikokkuvõtte analüüsist.

Kaubavedu Helsingi-Tallinna vahel on aastatel 2002-2010 pidevalt kasvanud. Sealjuures Eesti-Soome vahelise kaubavahetuse kasv on olnud väike, mis tähendab, et kasv on peamiselt toimunud Eestit läbiva transiidi ja Soome väliskaubanduse arvelt – Venemaa-suunaline kaupade liikumine läbi selle mereühenduse on väikesemahuline. Helsingi-Tallinn mereühenduse eeliseks on kiire sõiduaeg ning aastaringne sage ja kindel sõidugraafik, mis tuleneb suures osas nn ropax-süsteemi kasutamisest – st reisijaid ja kaupu veetakse koos, samade alustega. Ropax-süsteemi kasutamisel toetavad reisijate- ja kaubavedu teineteist. Just ropax-süsteem on Tallinn-Helsingi suunal ka edaspidi perspektiivikas.

Võib eeldada, et Tallinn-Helsingi mereühenduse tähtsus tõuseb veelgi peale 2015. aastat, mil rakenduvad Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (International Maritime Organization, IMO) laevakütuse väävlisisalduse nõuded, mille tulemusena tõuseb kaubatransiidis lühikeste mereületustega marsruutide olulisus. Uuringu koostamise ajal on Helsingi-Tallinn suuna merevedude teenindustagamaaks peamiselt endised Idabloki riigid. Võib eeldada, et väävlinõuete rakendumisega muutub Tallinn-Helsingi suunaline mereületus ja seda kasutavad transiidimarsruudid oluliseks ka Lääne-Euroopa suunal, mille tulemusena võivad kaubavedude mahud Tallinn-Helsingi vahel mitmekordistuda. Peamiselt toimub kaupade ülevedu veoautodega (haagised). Suurema osa veetavatest kaupadest moodustavad üldkaubad (i. k. general goods) ning võib eeldada, et nii jääb ka edaspidi.

Tallinn-Helsingi vaheliste kaubavedude mahtu mõjutavad:

1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni nõuded laevakütuse väävlisisaldusele,
2. endise Idabloki riikide majanduslik ja tööstuslik areng,
3. Soome tööstussektori struktuur ja võimalikud muudatused selles.

Käesoleval ajal toimub kaupade vedu sadamatesse peamiselt maanteed mööda. Raudteevedu võib realistlikuks alternatiiviks kujuneda suurettevõtete jaoks, kellele sobib raudteeveo tasuvuse põhimõte – suurte koguste vedamine pikkade vahemaade taha. Väikeettevõtted jäävad endiselt valdavalt kasutama maanteetransporti.

Survey of people travelling between Tallinn and Helsinki – air passengers

Raport põhineb Tallinna lennujaama kasutajate seas ajavahemikul 17. november kuni 4. detsember 2011 läbi viidud uuringul. Uuringu eesmärgiks oli välja selgitada Tallinna ja Helsingi vaheliste lennureisijate profiil, nende reise sagedus ja eesmärgid, sihtpunktis kasutatavad teenused ning turistide infovajadus infovaldkondade ning -kanalite lõikes. Uuringu käigus intervjueriti Tallinna lennujaamast lahkuvaid välismaalasi, kes olid Tallinna saabunud lennukiga ning eestlasi, kelle lennu lõpp-sihtpunktiks oli Helsingi. Uuringu tulemuste ülevaade on antud intervjuudes esitatud küsimuste/valdkondade kaupa. Lisaks on esitatud uuringutulemuste ülevaade lennujaamade statistika kontekstis (statistika pärineb aastatest 2004-2009). Järgnevalt on esitatud lühike kokkuvõtte uuringutulemustest ja analüüsist.

Ühes kuus lendas Tallinna ja Helsingi vahel aastatel 2004-2009 keskmiselt 6000-8000 reisijat (arvestades nii sisse tulevaid kui lahkuvaid lende). Tavapäraselt on kõige rohkem lende märtsis ning kõige vähem juulis. Statistika kohaselt on lendude arv kasvamas.

Peamiselt kasutatakse Tallinna-Helsingi vahelist suunda ärireisideks. Sealjuures Helsingisse lendajatest suur osa (78 %) lendab kohe edasi teistesse sihtpunktidesse, linna külastamata, st Soome on lõplikuks sihtkohaks vaid 22 % jaoks Tallinnast Helsingisse lendavatest ärireisijatest. Viimastel aastatel on siiski kasvanud ka turismireiside ning sõprade külastamise eesmärgiga lendude hulk ning ärireiside osakaal on Tallinn-Helsingi suunal langenud 75 %-lt 47 %-le. Ärireiside osakaal on endiselt kõrge nende hulgas, kelle reisi sihtkohaks on Soome, vastavalt 65 %.

Tallinna ja Helsingi vahel reisijad on enamikus keskealised ja mehed, valdavalt kõrgharidusega ning kõrgematel positsioonidel töötajad. Mõlemas suunas lendajad viibivad Eestis/Soomes vaid päeva või paar, kauemaks jääjate hulk on suhteliselt väike ning enamasti jäävad kauemaks kaugemalt, kolmandatest riikidest tulijad. Valdav enamik külastab vaid pealinnasid (vastavalt 68 % nendest, kes lendavad Helsingisse ning 81 % nendest, kes lendavad Tallinna). Koha peal kasutatakse liikumiseks valdavalt taksot, Helsingis Tallinnaga võrreldes oluliselt enam ka ühistransporti.

Kõige enam huvitab reisijaid vaba aja veetmist puudutav informatsioon, teisel kohal on olulisuselt ostlemisinfo. Ligemale pooled mõlemas suunas lendajatest on huvitatud ettevõtluskeskkonda ning transporti puudutavast informatsioonist. Infot otsitakse valdavalt veebilehtedelt.

Valdava enamuse Tallinna-Helsingi suunal lendajatest moodustavad eestlased (47 %) ja soomlased (42 %). Enne 2011. aastat oli soomlaste osakaal võrreldes eestlastega suurem, muutus praeguse jaotuse kasuks on seega toimunud alles hiljuti.

Helsinki-Tallinn and Tallinn-Helsinki Mobility in Mobile Positioning Datasets. Statistical overview.

Uuringu fookuses on Helsingi ja Tallinna vahelised liikumised. Liikumismustrite uurimiseks on kasutatud anonüümseid passiivse mobiilpositsioneerimise andmeid. Mobiiltelefonide võrgus liikumise andmed võimaldavad teha üldistusi ka inimeste liikumisvoogude osas.

Uuringuperioodiks on märts 2008 kuni juuni 2011. Uuring põhineb ühe suurema, turul valdava mobiilsideteenuse pakkuja andmetel, st järeldusi on tehtud selle mobiilsideteenuse pakkuja klientide liikumiste kohta. Uuringusse on kaasatud inimesed, kes kasutavad mobiiltelefoni aktiivselt ka võõrsil olles. Osalejate päritolumaatuvastamisel on tuginetud telefoni registreerimise asukoha andmetele. Eelnimetatud asjaoludega tuleb arvestada uuringu tulemuste põhjal edasisi järeldusi tehes.

Uuringutulemuste põhjal külastab Soomet keskmiselt 81949 eestlast kuus, sealjuures kõige enam reise toimub suvel – juulis ja augustis ning kõige vähem kevadisel ajal – veebruaris ja aprillis. Soomes viibivate eestlaste arv on suurem töönädala sees, esmaspäevast reedeni, langedes nädalavahetustel. 85,8 % reisidest on Soome lõplikuks sihtkohaks, transiitsihtpunktiks 14,2 % reisidest. Sealjuures turismireise on 80,7 % ning tööalaseid reise 19,3 %. Ühepäevaste visiitide osakaal on 29,5 % kõigist külastustest, ülejäänud külastused on vastavalt pikemad. Üle 19000 eestlaste viibib Soomes kauem kui 183 päeva ning 73500 eestlast 30 päeva kuni aasta.

Uuringuperioodi jooksul külastati Eestit keskmiselt 413145 korral kuus, 51,3 % külastajatest olid soomlased. Kõige enam Soomest alanud reise toimus juulikuus ning

kõige vähem jaanuaris. Reise, mille sihtkohaks oli Tallinn, tehti keskmiselt 233274 kuus, sealjuures 62,1 % soomlaste poolt. Kõige enam soomlasi viibib Eestis reedeti ja laupäeviti, ka pühapäeviti on neid enam kui töönädala sees. Valdavalt on Eesti lõppsihtpunktiks, transiitkohana tullakse siia 15,4 % juhtudest. Sealjuures Tallinn on muude Eesti paikadega võrreldes sagedamini transiitkohaks – 21,2 % juhtudest.

Suures enamuses on Eestit külastavate soomlaste puhul tegemist puhkusevisiitidega, vaid 0,4 % külastajatest tuli ärireisile (vastavalt 0,2 % Tallinnasse). Sealjuures veidi enam kui pooltel juhtudel viibitakse Eestis vaid üks päev. Need, kelle sihtkohaks on Tallinn, jäävad veelgi sagedamini – 62,8 % juhtudes vaid üheks päevaks.

Vastastikune külastatavus ja liikumine Eesti ja Soome vahel on sage. Soomlased käivad Eestis peamiselt lühikestel turismireisidel, eestlased Soomes enamasti pikematel tööreisidel. Helsingi lennujaam on eestlaste jaoks oluliseks transiidipunktiks.

Pealinna regiooni mõiste ja linnapoliitika alused ning põhilised arengusuunad

Uuringus analüüsitakse Tallinna linnaregiooni ulatust, lähtuvalt erinevatest aspektidest (poliitiline ja halduspoliitiline mõjusfäär, riiklike regionaaljuhtimise funktsioonide täitmise ulatus, sotsiaalmajanduslik mõjusfäär). Väga aktuaalsena on välja toodud pealinnaregiooni sotsiaalmajandusliku mõjusfääri ulatuse määramine, milleks kõige sagedamini kasutatakse kriteeriumina tööalase pendelrände ulatust. Võrdleva kriteeriumina on uuringus analüüsitud pealinnaregiooni sotsiaalmajandusliku mõjusfääri ulatust rahvaarvu dünaamika alusel. Tuuakse välja, et perioodil 2000-2007 on Tallinna valglinnastumisest enimmõjutatud tsoonis rahvaarv suurenenud 30 % või ligikaudu 18000 inimese ehk Viljandi või Rakvere linna võrra.

Kokkuvõtlikult on tõdetud, et Tallinna arvestatava sotsiaalmajandusliku koostöö piir ulatub Harjumaaga piirnevatesse maakondadesse. Samas tuleb mees pidada, et tööturgu arvestades on pealinna mõjusfääris osaliselt ka riigi kõige kaugemad linnad ja piirkonnad.

Uuringus tõdetakse, et sarnaselt paljude teiste Euroopa Liidu riikidega puudub Eestis riiklik linnapoliitika, kuigi linnades elab ametliku statistika andmetel 70 %, sh pealinnas kolmandik riigi rahvastikust. Riigi regionaalarengu arengukava (aastateks 2005-2015) tegevuskava näeb siiski ette riikliku linnapoliitika väljatöötamise, mis tagaks linnade ja linnaregioonide maapiirkondadega võrdse käsitlemise. Uuringus rõhutatakse olulise infona, et linnapoliitika ei kuulu Euroopa Liidu otseste volituste hulka, kuid Euroopa Liit on pädev ellu viima poliitika valdkondades (nt regionaalareng), mis muuhulgas mõjutavad ka linnade arendamist. Uuringus on antud ülevaade Euroopa õigusest ulatuses, mis kujundab või kaudselt mõjutab linnapoliitikat. Välja on toodud Euroopa linnapoliitika ja –planeerimise eesmärgid, millele tuleks uuringu autori arvates tugineda ka Eesti linnapoliitika väljatöötamisel, analüüsides nende sobivust Eesti konteksti. Peamiseks põhimõtteks on linnaarengu terviklik, erinevaid valdkondi hõlmav ja arvestav käsitlemine, linnade jätkusuutlik ja säästev areng. Samuti on toodud välja paindlike finantsinstrumentide vajadus, mis võimaldaks reageerida muutustele, ning demokraatlike valitsemispõhimõtete (kaasamine ja kodanikuühiskond) olulisus.

Selgitamaks välja suhtumist koostöösse, olulisi valdkondi ning ulatust, on uuringus toodud ülevaade Tallinna ning selle lähiümbruse linnade-valdade arengukavadest, lähtuvalt kohalike omavalitsuste vahelise koostöö aspektist. Samuti on toodud näiteid juba toimuvast koostööst (omavalitsuste ümarlauad, Harjumaa sadamate ja saarte arengukava koostamine). Võrdlevalt on esitatud ülevaade pealinnade ja nende tagamaade koostööst mõningates Euroopa riikides, näited on toodud Helsingi, Stockholmi, Riia, Vilniuse, Berliini, Varssavi, Kopenhaageni kohta. Näidete põhjal joonistub välja, et Euroopa pealinnade ja nende tagamaa koostöös lahendatavate

probleemide ring on riigiti üsna sarnane. Probleemseteks valdkondadeks on regionaalplaneerimine ja liikluskorraldus, ühistransport, keskkonnapoliitika (jäätmehooldus, keskkonnamonitooring jne) ning tervishoiukorraldus. Välja on toodud ka levinumad koostöö organisatsioonilise korraldamise võimalused: vabatahtliku koostöö mudel, kohustusliku koostöö mudel ning kahetasandilise kohaliku omavalitsuse mudel.

Uuring pakub valiku mudeleid kohaliku omavalitsuse üksuste, sh pealinna ja tagamaa vahelise regionaalse koostöö korraldamiseks, tuues välja valikute plussid ja miinused. Täpsemalt on käsitletud Tallinna regionaalse koostöö mudelite valikuid: vabatahtliku koostöö mudel, Suur-Tallinna mudel, kohustusliku koostöö mudel. Leitakse, et ratsionaalseim valik oleks kohustusliku koostöö mudeli rakendamine avalike teenuste osutamisel ning antud soovitusel mudeli praktiliseks rakendamiseks – koostöö territoriaalne alus, juhtimismudel, ülesanded ja õiguslik regulatsioon.

Uuringu osana viidi läbi küsitlus pealinnaregiooni eeldatavas ulatuses, st Harjumaal ning sellega piirnevates maakondades (Lääne-Virumaa, Järvamaa, Raplamaa, Läänemaa). Küsimustiku levitamise toimus Harjumaa Omavalitsuste Liidu ning Maaomavalitsuste Liidu kaudu. Tagasiside küsitlusele oli tagasihoidlik, samas said kaetud kõik piirkonnad, mistõttu küsitluse korraldajad leiavad, et järelduste tegemine küsitluse põhjal on võimalik. Uuringu lisana on esitatud küsitlustulemuste kokkuvõtte küsitluses käsitletud valdkondade kaupa.

Tallinna ja ümbritsevate omavalitsuste koostöövõimalused ja perspektiivid valglinnastumise kontekstis

Uuringu eesmärgiks on planeerida meetmeid Tallinna linnaregiooni elukeskkonna parandamiseks ja konkurentsivõime suurendamiseks. Selleks analüüsitakse Tallinna linnaregiooni toimimist ja kohalike omavalitsuste koostööpraktikat erinevate andmebaaside, intervjuude, mobiilpositsioneerimise ja küsitlusuuringute põhjal. Ühe eesmärgina on kirjeldatud Tallinna tagamaa ulatust. Analüüsi tulemuste põhjal on koostatud Tallinna linnaregiooni omavalitsustele ettepanekuid edasiseks tegutsemiseks. Uuringus on kasutatud mitmete varasemalt läbi viidud uuringute andmeid.

Uuringus on välja toodud linnadevahelise koostöö ning linnapoliitika olulisus Euroopa Liidu kontekstis, samuti esitatud ülevaade Soome kui Euroopa Liidu kontekstis kõige aktiivsema linnapoliitika rakendaja kogemustest vastavas valdkonnas. Eelmainitu põhjal on välja toodud Eesti väljakutsed linnade koostöös ning soovitusel koostööpoliitika jaoks. Esmane eesmärk ja väljakutse Eesti jaoks on riikliku linnapoliitika loomine, ilma milleta on raske mõistlikult ja tasakaalustatult rakendada Euroopa Liidu arengupoliitika eesmärgid ning saavutada jätkusuutlikult konkurentsivõimelist majandust ja tasakaalustatud arengut. Teiseks on välja toodud koostöö puudumine Eesti linnaregioonide (vähemalt 20000 elanikuga keskuslinn ja seda ümbritsevad omavalitsused, mille elanikest vähemalt pool töötab keskuslinnas) sees. Vastavalt tuleks eesmärgiks seada linnaregioonide-sisese koostööni viivate tegevuste soodustamine. Kolmandaks soovitusel on luua konkreetseid tegevuskavade, millega rakendada Euroopa Liidu linnapoliitilisi ja arengupoliitilisi strateegiaid.

Tallinna linnaregioonina on uuringus käsitletud ala, kust 2000. aasta rahvaloenduse andmetel vähemalt 15% tööealisest elanikkonnast käib Tallinnasse tööle. Lisaks on linnaregiooni kaasatud Loksa linn, Rapla ja Padise vald. Võrdlevalt on sarnaste kriteeriumite alusel määratletud Tallinna linnaregiooni ulatus 2006./2007. aastate mobiilpositsioneerimise andmetele tuginedes ning saadud üldjoontes sarnane tulemus.

Välja on toodud erinevate kasutatud ja läbi viidud uuringute koondtulemused, sh Tallinna linnaregiooni elanikke, eluruume ja pendelrännat iseloomustavad näitajad, samuti kohalike omavalitsuste arengukavade ja eelarvete põhjal ning võrdlevalt kohalikes

omavalitsustes läbi viidud rühmaintervjuudes selgunud probleemistik ja koostööplaanid ning –vajadus. Koostatud on ka Tallinna riskianalüüs, milles täiendavalt toodud esile eeslinnastumisega seotud teemad.

Tuginedes uurimistöö käigus tehtud kvantitatiivsetele ja kvalitatiivsetele analüüsidele võib väita, et Tallinna linnaregioonis on käimas aktiivne eeslinnastumine, mida kontrollimatu arengu tõttu võib nimetada ka valglinnastumiseks. Linnast valguvad välja nii elu- kui töökohad. Valglinnastumine on Tallinnas koondumas eelkõige linnapiiri vahetus lähedusse ja rannikualale, kus maa kõrge hinna tõttu on kerkinud ka paljukorteriliste elamutega asumeid. Linnast kaugemal on levinud rohkem ühepereelamud ja suuremad pinnad. Uusasumitesse ja kasutusse võetud ajaloolistesse hoonetesse (sh suvilaalad) kolinud kogukond on linnaga tihedalt seotud nii igapäevase töö kui ka teenuste ja vaba aja veetmisega. Ka siseturism on koondunud Tallinna linnaregiooni piirkonda.

Piirkonda on kolinud Eesti tärkav keskklass, kus on üle poole elanikest kõrgharidusega, töötavad kõrgelt tasustatud töökohtadel ja on paljulapselised. Tänapäevaks on Tallinna tagamaa vallad Eesti rikkamad ja lasterohkemad. Seoses paljukorteriliste elamute suure osatähtsusega kuldringi valdade uusasumites on uusasumite elanike eeslinna kolimise motiivid natuke kannatada saanud, oodatud elukvaliteeti ei ole leitud. Rahulolematust suurendab ka infrastruktuuri puudumine, pooleli ehitustandri esteetika ja ehitusbuumi käigus vohanud halb ehituskvaliteet. Teine probleemide ring on seotud lasteasutustega, lasteaiakohtade puudusega. Kolmas probleemidering on seotud linna laiali valgumise ja autostumisega kaasnevate transpordiprobleemidega.

Uuringu koostajad leiavad, et Soomes kasutusel olevad koostöövormid Eestis hetkeolukorras ei toimi, kuna ühiskond on liialt kiiresti arenevas staadiumis, poliitiline olukord pingeline. Koostöö saaks põhineda ühistel väärtustel, kuid nende kokku leppimine on elanikkonna geograafilise ümberjaotumise tõttu keeruline – pigem süvenevad lahkkelid ning tekkinud on ka poliitilise meelestatuse jaotumine ruumis. Samuti võib täheldada, et kohalike omavalitsuste otsused, sh eelarvete koostamine sõltuvad hetkepoliitikast ning emotsioonidest ega järgi strateegilisi arengudokumente.

Lahendusena on uuringu koostajad välja pakkunud rahuliku, kiire ja vaevalise arengu stsenaariumid, meetmed riiklikul ning kohaliku omavalitsuse tasandil. Soovitatud meetmed hõlmavad nii seadusloomet, maksude laekumise süsteemi muutmist kui ka suuniseid erineval tasandil prioriteetide seadmiseks ja investeringute suunamiseks. Olulisena on nimetatud Tallinna lähiümbruse asumitega – Viimsi, Harku, Saku, Maardu, Keila – hea ühenduse loomist. Lõpetuseks on välja toodud edasiste uuringute vajadus.

Tallinna ja naaberomavalitsuste elamualade uuring

Uuring viidi läbi küsitlustena, eesmärgiga koguda infot mitmetel erinevatel eluasemega seotud teemadel. Uurimuse käigus küsitleti kolme elanikegruppi: (1) Tallinna elanikud vanuses 20-75 eluaastat, (2) Tallinna naaberomavalitsuste samasse vanusevahemikku jäävad elanikud ja (3) noored, kuni 35 aastased tallinlased. Tallinnas küsitleti uuringu käigus 1334 inimest, jälgiti et valim võimaldaks kirjeldada Tallinna kui tervikut ja ka üksikuid linnaosi. Harjumaa elanike eluaseme-, töö- ja tarbimis- (teenustevajaduse) orientatsioonide hindamiseks piirduti küsitlusega Tallinna piirivaldades-linnades (Jõelähtme, Harku, Saue, Saku, Rae, Viimsi vald, Maardu ja Saue linn). Küsitleti kokku 273 inimest. Noorte (kuni 35 aastaste) tallinlaste küsitlus ebaõnnestus ebapiisava tagasiside tõttu.

Tulemusena on esitatud küsitlute rahvuseline jaotus, elamispinna tüüpide jaotus, elamispinna kasutamise õigusliku aluse jaotus, elamispinna omandamise viisi jaotus, samuti ülevaade elamispinna vahetamistest. Tulemused on esitatud teemade kaupa

Tallinna linna lõikes, linnaosade lõikes ning Harjumaa lõikes. Harjumaa lõikes tulemuste esitamisel on toodud ka võrdlused Tallinna linnaga.

T

ulemuste kokkuvõttest selgub, et eluruumide heakord on küsitlusele eelnenud aastate (st enne 2006. a.) jooksul märkimisväärselt paranenud nii Tallinnas kui Harjumaal, sh on Tallinnas eelkõige tõusnud osaliste mugavustega (ahjuküttega eluruumide kaasajastamine) eluruumide arv. Harjumaa jääb Tallinnale alla keskkütte kasutamise võimaluste poolest. Elamistingimuste paranemine kajastub ka elanike hinnangutes, kes on elamistingimustega rohkem rahul. Keskmise eluruum Harjumaal on märgatavalt suurem kui Tallinnas, Harjumaal 89.46 ruutmeetrit, Tallinnas 59.21. Olemasolevates eluruumides jääb tallinlaste jaoks puudu abiruumidest ning keskmiselt soovitakse juurde 15 ruutmeetrit pinda.

Teenuste kättesaadavus on tallinlaste jaoks väga hea. Põhiosa analüüsitud teenustest saadakse oma linnaosast, elukohale lähimast teenindusasutusest. Erandi moodustavad kultuuriteenused, neid tarbitakse põhiosas väljastpoolt oma linnaosa. Kõige suurema osa vajalikest teenustest hangivad elukohast kaugemalt Nõmme ja Pirita elanikud. Ühe või teise teenuse kättesaadavus kauguse mõttes elukohast teenindajani ei ole Harjumaal mitme teenuse seisukohast Tallinnaga võrreldes halvem, vaid hoopiski parem. Kaubanduse, panganduse ja kultuuriteenuste kohapealt on Tallinna osa naabervaldade elanike teenindamisel märkimisväärne. Kõigist Harjumaal küsitletud töötajatest 54.4% töötab Tallinnas. Seega on igal teisel küsitletul vaja iga päev liikuda Tallinna ja oma elukoha vahel. Sealjuures on ühistranspordi kasutajate osakaal 42 %. Tallinnas on ühistranspordi kasutajaid tööl käijate seas enam kui auto kasutajaid (vastavalt 66,6 ja 41 % küsitletud töötavatest inimestest). Keskmise tööle jõudmiseks kuluv aeg on Tallinnas ca pool tundi, erinedes linnaositi vähe.

1/3 Harjumaal küsitletud inimestest (33.9%, Tallinnas 30.6%) vahetas eelneval kümnendil oma eluruumi. Valdav osa küsitlusele eelnenud 10 aasta jooksul elukohta vahetanud tallinlastest oli seda teinud Tallinna piires. Küsitlus ennustab nii Harjumaal kui Tallinnas järgneval kümnendil suhteliselt sama aktiivset elanike mobiilsust nagu oli eelmisel kümnendil (ca 30%). On olemas selge seos leibkonna majandusliku edukuse ja uue eluaseme muretsemise plaanide vahel. Eelkõige on kindel uue eluaseme muretsemise plaan väga hästi ja hästi toime tulevatel leibkondadel. Sealjuures on Harjumaa elanikud kõrgema keskmise sissetulekuga võrreldes Tallinnas küsitletud inimestega. Eelistatud kohaks, kuhu uus eluase muretseda, on tallinlaste jaoks Tallinn, harjumaalaste jaoks Harjumaa (sealjuures Tallinnas elamine ei ole soovitud); uus eluruumina soovitakse eramut rohkem Harjumaal kui Tallinnas; uus eluruum asub eelistatavalt mõnes sisseelatud piirkonnas, mitte uusasumis. Uue elukoha valiku määrab eluruumi hind, elamu ligipääsetavus (asukoht transpordi, mitte geograafilises, mõttes) ja mugavuste aste.

Tallinn on ilmselt suurima omanike osatähtsusega pealinn Euroopas, 91% küsitletutest on kasutatava eluruumi omanikud. Harjumaal on omanikke tervelt 95,2%. Omanikuks saamise levinuim tee on erastamine. Kuigi Tallinna elanike hulgas on eluruumi omanike protsent väga kõrge, on omanikustaatus olemasolevast veel rohkem soovitud, üürnikustaatus soovisid vaid üksikud vastanud. Eluaseme muretsemiseks on laenu võtnud 30.2% intervjueeritutest. Tallinna ja Harjumaa elanike hinnang oma majanduslikule toimetulekule on keskmiselt üsna sarnane, kuid nende leibkondade osa, kes väidavad, et saavad tarbida piiranguteta, on Harjumaal 3 korda suurem kui Tallinnas. Rahulolu küsitletud naabruskonna aspektidega on märkimisväärselt kõrge nii Tallinnas kui Harjumaal. Harjumaal on väiksem rahulolu ühistranspordi korraldusega ning noorukite vaba aja veetmise võimalustega. Kuna mõlema eluvaldkonna kohta on lisaks väiksemale rahulolijate osale ka märkimisväärne rahulolematute hulk, siis on need kaks teenindusvaldkonda Harjumaal selgelt problemaatilised.

Lisa 2. Rahvaarvu muutus Harjumaal 2003...2012

Tabel 1. Rahvaarvu muutus Harjumaal (ilma Tallinnata) perioodil 2003...2012
Statistikaameti andmetel. Andmed: <http://pub.stat.ee> (30.11.2012)

Piirkond	Rahvaarv arvestades rännet		Rahvaarv ilma rändeta	
	2003	2012	2003	2012
..Keila linn	9489	9854	9400	9462
..Maardu linn	17 311	17 072	16 677	16 545
..Paldiski linn	4469	4095	4230	4088
..Sae linn	5374	5985	5001	5317
..Aegviidu vald	917	741	933	838
..Anija vald	6317	5763	6345	6197
..Harku vald	7943	14 070	6652	7575
..Jõelähtme vald	5385	6324	5203	5351
..Keila vald	4087	4842	3833	3864
..Kernu vald	1945	2294	1674	1679
..Kiili vald	2721	5134	2365	2690
..Kose vald	5813	5790	5751	5763
..Kuusalu vald (sh Loksa)	6600	6586	6437	6426
..Kõue vald	1688	1529	1664	1587
..Nissi vald	3369	3019	3323	3208
..Padise vald	1900	1684	1774	1718
..Raasiku vald	4564	4733	4398	4396
..Rae vald	8258	13531	8026	8887
..Saku vald	8109	10005	7342	7670
..Sae vald	7761	10181	7350	7788
..Vasalemma vald	5236	5094	5103	4991
..Viimsi vald	10 660	18 257	8134	9414
Kokku Harjumaa	129 916	156 583	121 615	125 454
Muutus 2003...2012		26 667		3839