

TARTU ÜLIKOOL
GEOGRAAFIA INSTITUUT

PILLE METSPALU

**UUSELAMUEHITUS
JA PLANEERIMISPRAKTIKA ARENG
HARJUMAA NÄITEL**

MAGISTRITÖÖ INIMGEOGRAAFIAS

JUHENDAJA: PhD JUSSI S. JAUHIAINEN

TARTU 2005

SISSEJUHATUS	3
1. TEOREETILISED LÄHTEKOHAD	5
1.1 VALGLINNASTUMINE KUI LINNAREGIOONI LAIENEMISEGA SEOTUD NÄHTUS	5
1.1.1 VALGLINNASTUMISE MÕISTE JA POSITSIOON LINNASTUMISPROTSESSIDES	5
1.1.2 VALGLINNASTUMISE TEKKEPÕHJUSED	8
1.1.3 MIS TULEB PÄRAST VALGLINNA?	11
1.2 VALGLINNASTUMISE MÕJUD	13
1.3 MUUTUSED RUUMILISE PLANEERIMISE LÄHTEKOHTADES VALGLINNASTUMISE MÕJUTAJANA	17
1.3.1 PLANEERIMISTEORIA KILLUSTUMINE	17
1.3.2 KOMPAKTSE LINNA JA MÕISTLIKU KASVU KONTSEPTSIOONID VALGLINNASTUMISE OHJELDAMISEL	19
2. EESTI RUUMILISE PLANEERIMISE ÜLEVAADE	24
2.1 PLANEERIMISE TAUST	24
2.2 EESTI PLANEERIMISSÜSTEEM	27
2.2.1 ÜLDIDEOLOOGIA JA PLANEERIJA ROLL	27
2.2.2 PLANEERINGUTE LIIGID JA ÜLESANDED	29
2.2.4 PLANEERINGUTE ROLL ASUSTUSE SUUNAMISEL	32
3. HARJUMAA UUSELAMUALADE UURING	37
3.1 UURINGU TAGAPÕHI JA EESMÄRGID KÄESOLEVA MAGISTRITÖÖ VAATENURGAST	37
3.2 UURIMISALA, KASUTATUD MEETODID JA ANDMETE KVALITEET	38
3.3 TULEMUSED	41
3.3.1 KAVANDATUD UUSELAMUALADE HULK	41
3.3.2 UUSELAMUALADE MONOFUNKTSIONAALSUS	43
3.3.3 VÄLJASTATUD EHTUSLOAD- TEGELIK EHTUSTEGEVUS	44
3.3.4 PROGNOOSITAVAD RAHVAAARVU MUUTUSED	46
3.3.5 TEENINDUSKESKUSTE ARENGUSUUNAD	49
3.3.6 LIGIPÄÄS ELAMUALADELE	52
3.4 UURINGUST TULENEVAD JÄRELDUSED	55
3.4.1 HARJUMAA RUUMILINE ARENG	56
3.4.2 OMAVALITSUSTE PUUDULIK ÜLEVAADE KÄIMASOLEVAST ARENDUSTEGEVUSEST	56
3.4.3. SEADUSLIKU PLANEERIMISSÜSTEEMI PUUDULIK TOIMIMINE HARJUMAAL	57
4. ARUTELU	59
4.1 EESTI PLANEERIMISSÜSTEEMI ARENG – DETAILPLANEERINGU ROLLI MUUTUS	59
4.2 DETAILPLANEERIMISE-KESKSE TULEVIKUKAVANDAMISE OHUD	61
4.3 VALGLINNASTUMISEGA KAASNEDA VÕIVAD OHUD HARJUMAAL	62
4.4 RUUMILISE ARENGU SUUNAMISE VÕIMALUSED EESTI KONTEKSTIS	63
KOKKUVÕTE	66
SUMMARY	67
KIRJANDUSALLIKAD	68
LISAD	75

Sissejuhatus

Viimastel aastatel on uuslamuehitus Harjumaal omandanud Eesti kontekstis varasemast erineva ruumilise iseloomu. Maakasutuses asetleidvate muutuste kiirus ja ulatus esitab väljakutse praegusele ruumilise planeerimise korraldusele.

Planeerimine kätkeb endas ühiskonnas asetleidvate muutuste ruumilist väljendamist. Planeerimisteoreetikute poolt välja arendatavad lähenemisviisid, kontseptsioonid ja meetodikad muutustele reageerimiseks viiakse ellu planeerimispraktikas. Tavapäraselt toimub planeerimise teooria ning praktika areng paralleelselt, kus teoreetilised edasiarendused leiavad kasutust igapäevases planeerimistegevuses ning väljatöötatud teoreetilisi lähenemisi kasutatakse järk-järgult reaalsete probleemide lahendamiseks. Eesti olukorra ruumilise tulevikukavandamise valdkonnas muudab komplitseerituks ühiskonna arengut oluliselt mõjutavate tegurite kuhjumine. Üleminek sotsialistlikult plaanimajanduselt kapitalistlikule turumajandusele koos kaasnevate mõjudega, üleilmastumisega kaasnevad muutused, autostumine, moodsate sidevahendite levik, inimeste jätkuv koondumine suurlinnadesse ja keskkonnaprobleemid on vaid mõned teguritest, mis suuremal või vähemal määral ruumilise planeerimise arengut mõjutavad. Muudatustest tulenevate mõjude ulatus ning vahepealne sotsialismiperiood on tinginud paigalseisu planeerimisteooria arengus, mistõttu planeerimispraktikas ei suudeta tekkivaid ruumilisi probleeme ennetada ega lahendada.

Käesoleva magistritöö eesmärgiks on analüüsida massilise elamuehituse mõju Eesti planeerimispraktikale. Töös uurin uuslamuehituse planeerimist Eesti tugevaima arendussurvega piirkonnas, pealinna lähitagamaal. Uurimisobjektiks on Harjumaa, millena käsitlen Harju maakonda ilma Tallinna linnata. Vaatluse all on asetleidva ruumilise arengu iseloom ning sellest tulenevad muutused Eesti planeerimiskorralduses. Uurimus on regionaalgeograafiline, kus rahvastikuprotsesse põhjalikult ei käsitleta.

Magistritöö üheks osaks olev Harjumaa uuslamualade uuring tõestas, et ruumiline areng Tallinna lähitagamaal omab mitmeid valglinnastumisele iseloomulikke jooni. Valglinnastumisena käsitlen käesolevas töös linnaliste alade valgumist mööda peamisi autoteid linnalähedastesse maapiirkondadesse. Valglinnastumist vaatlen kui nähtust, mis on seotud linnalise ala laienemisega, inimeste jätkuva koondumisega (suur)linnadesse. Valglinnastumise all mõtlen eeslinnastumise kindlat maakasutuslikku iseloomu omavat alaliiki, mida käesolevas töös uurin eelkõige planeerimislikust ja ruumilisest vaatenurgast.

Magistritöö kirjanduse ülevaates uuritakse lähemalt valglinnastumisega kaasnevat. Valglinnastumise eripärade ning kaasnevatele mõjudele keskendub magistritöö teoreetiliste lähtekohtade esimene osa. Teine osa annab ülevaate viimastel aastakümnetel toimunud muutustest planeerimisteoorias valglinnastumise taustal. Töö kirjanduse ülevaate osa ülesandeks on eelkõige uuslamualade planeerimisviiside temaatika toomine Eesti konteksti, keskendudes enamlevinud lähenemistele ja probleemidele.

Teine peatükk annab ülevaate Eesti planeerimissüsteemist. Kirjeldatakse olulisemaid mõjutajaid nõukogude pärandi ja maareformi näol ning antakse ülevaade Eesti planeeringuliikidest ja nende ülesannetest. Pikemalt analüüsitakse erinevate planeeringute

rolli asustuse suunamisel. Tuginedes kogemusele planeerijana, iseloomustan Eesti planeerimispraktikat, valdavaid lähenemisviise ning planeerija rolli.

Magistritöö kolmandaks osaks on empiiriline uuring uuslamuehitusest Harjumaal. Uuringu lähtematerjaliks on algatatud ja kehtestatud detail- ja üldplaneeringud. Uuring viidi läbi kombineeritud meetodeid kasutades – planeeringute läbivaatamine toimus kontentanalüüsi abil, planeeringutest pärinev informatsioon süstematiseeriti ning vormistati geoinformaatilise andmebaasina. Olulist rolli mängisid ka kohalike omavalitsuse planeeringuspetsialistidega läbiviidud intervjuud. Kolmandas peatükis kirjeldatakse täpsemalt uuringu läbiviimise metoodikat ning antakse ülevaade uuringu tulemustest. Uuringu tulemustest tulenevad järeldused on käesoleva magistritöö kõige olulisemaks tulemiks.

Teoreetilisele ülevaatele, läbiviidud Harjumaa uuslamualade uuringule ning autori töökogemusele planeerijana tugineb magistritöö neljas, arutelu osa. Analüüsin uuringust tulenevate järelduste tagapõhja ning arutlen võimalike edasiste sammude üle ruumilise arengu suunamisel, keskendudes muutustele Eesti ruumilise planeerimise süsteemis.

Soovin tänada kõiki, kes on töö valmimisele kaasa aidanud. Suurim tänu kuulub juhendaja Jussi Jauhialesele asjatundlike soovitude eest. Olulise panuse andsid kolleegid Hendrikson&Ko'st ja mujalt, aidates uuringut läbi viia ja kaarte vormistada. Sügavaima tänu võlgnen oma lähedastele, eriti neile, kes vahepeal käima õppisid, doktoritöö valmis kirjutasid ning püssi paugutasid.

Pille Metspalu
Tartu

1. TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

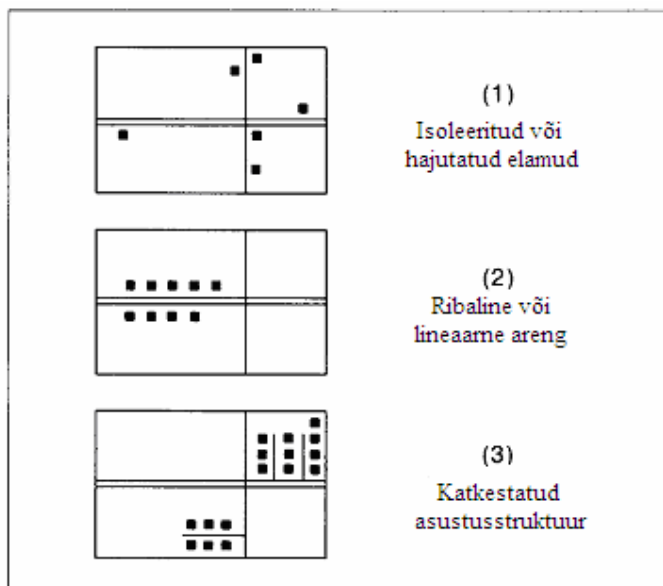
1.1 Valglinnastumine kui linnaregiooni laienemisega seotud nähtus

1.1.1 Valglinnastumise mõiste ja positsioon linnastumisprotsessides

Valglinnastumise mõiste

Valglinnastumist (*urban sprawl*) käsitlen käesolevas magistritöös kui linnaregiooni laienemisega seotud nähtust, mis tähistab linnaliste alade valgumist kesklinnast välja mööda peamisi autoteid. Linnaregioon hõlmab kesklinna (nimetatud ka tuumiklinnaks) ja seda ümbritsevat igapäevasest pendelrändeareaali ehk tagamaad. Tagamaa moodustub kesklinna ümbritsevatest haldusüksustest, mille töötavast elanikkonnast töötab kindlaksmääratud osa kesklinnas (Champion 2001, 149). Kõige sagedamini kasutatakse tagamaa piiritlemisel 15%-list pendelrände kriteeriumi (Berg jt 1982, 59; Champion 2002, 95-96; Gordon 1979, 287, tsiteeritud Leetmaa 2004).

Valglinnastumise defineerimine on osutunud asjatundjatele keerukaks ülesandeks, kuna ühes määratluses üritatakse kajastada nii protsessi kui seisundit. Üheks võimaluseks on mõistes välja tuua vaid üks sellise arengumustri iseloomulik joon, nagu madal asustustihedus (Downs, 1994; Ylvisaker, 1972) või linna ja maa vaheliste alade juhuslik arendamine (Daniels 1999). Ewing (1997), olles analüüsinud seitseteist erinevat valglinnastumise iseloomustust, toonitab, et valglinnastumist ei ole võimalik määratleda lihtsa arhetüübi kaudu ning enamasti hõlmavad definitsioonid mitut erijoont. Enamasti on nendeks kaubanduse ribaline (*strip*) arenguvorm, ulatuslikud madaltihedad monofunktsionaalsed alad, hajutatud ja ülehüppeline areng.



Joonis 1. Valglinnastumist iseloomustavad maakasutusmustrid (Lamb 1983)

Mitmed valglinnastumise definitsioonid keskenduvad füüsiliste näitajate asemel kaasnevatele mõjudele, mis sellise arenguvormi ebasoovitavaks muudavad. Üheks näiteks on USA keskkonnakaitseorganisatsiooni Sierra Club kampaania, kus valglinnastumist kirjeldatakse kui

hajutatud arengut, mis kurnab kohalikke ressursse ja hävitab avaliku ruumi (Sierra Club, 2000). Sarnane on teise rohelise organisatsiooni, 1000 Friends of Washingtoni määratlus, mille järgi on valglinnastumine planeerimatu areng, mis kasutab maad ebaefektiivselt, sunnib elanikke autosõltlasteks, kus avatud ruum on ebaadekvaatne ning puuduvad tasakaalustavad töökohad ja soodsamad eluasemed. (1000 Friends, 1999).

Veel üheks valglinnastumise defineerimise allikaks on selle olemasolu ja ulatuse mõõtmine (Miller, 2004). Peamisteks näitajateks võivad olla halb ligipääsetavus ja funktsionaalse avatud ruumi puudus (Ewing, 1994) Ligipääsetavuse indikaatoriteks on keskmine sõiduaeg ja vahemaa igapäevaelu sihtkohtade vahel. Funktsionaalne avalik ruum tähistab maad, mis omab kasulikku ühiskondlikku funktsiooni – põllumaad, avaliku sektori valduses olev rekreatsiooniala, looduslikuks alaks jäetud väärtuslik elupaik või rohekoridor. Sarnaselt näitavad valglinnastumise ulatust ka elukohast eemal töötavate elanike osatähtsus, tööle jõudmiseks kuluv aeg, linnaäärsete omavalitsuste asustustiheduse muutus ja linnastusse liituvate omavalitsuste arv (Lucy and Phillips 2000).

Esimest korda kasutati mõistet *urban sprawl* ehk valglinnastumine väljaspoole suunatud linnalise kasvu defineerimiseks 1939. aastal USA-s, mil protsessi kirjeldati kui linna väljalangumist oma piiridest maapiirkondadesse, muutes maastiku ilmetuks ning tuues endaga kaasa majanduslikult ebaefektiivse teeninduse ja kaheldava sotsiaalse väärtuse (Holody 2003, tsiteeritud Jääger 2004).

Mõned ülalnimetatud joontest võivad vastandlikus käsitluses pakkuda ka valglinnastumise antiteesi (Miller 2004). Nii võib lineaarne areng olla ka tihe ja segafunktsioone hõlmav, eristudes seega ribalisest arengust; ülehüppeline või hajutatud areng võib ühtlasi olla strateegia reserveerida alasid hilisemaks tihedamaks või polüfunktsionaalseks kasutuseks (Lessinger 1962).

Kokkuvõttes võib valglinnastumise definitsioon hõlmata nii füüsilisi eripärasid, mõjusid kui ka põhjuseid. Määratlus võiks sisaldada koordineerimatut, planeerimatut ja piiramatut monofunktsionaalsete alade arengut väljaspoole linna piiri; hajutatud, ülehüppelist, madala tihedusega ja ribalisi maakasutusmustreid; eratranspordil põhinevaid transpordiühendusi; avatud ruumi ebapiisavust ja tegevuste ruumilise paigutuse ebasobivust, nagu elu- ja töökohade eraldatust (Miller 2004).

Valglinnastumise positsioon linnastumisprotsessides

Alljärgnevalt kirjeldan lühidalt linnastumise etappe peamiste linnastumisteooriate kaudu, et avada valglinnastumise kui nähtuse tagapõhja.

Mitmetest linnastumise arengut vaatlavatest teooriatest on üheks kõige enam levinud lähenemiseks linnade elutsükliteooria, mis vaatlleb linnastumise mõjutegurite muutumist pikemas perspektiivis ning seob linnastumise ühiskonna arenguga laiemalt (Tammaru 2000, 79). Selle kohaselt võib linnade arengus eristada nelja etappi – urbanisatsioon, suburbanisatsioon, kontraurbanisatsioon ja reurbanisatsioon (van den Berg et al. 1982: 24-28, tsiteeritud Tammaru 2000).

- Urbanisatsiooni etapp – demograafilise siirde ja industrialiseerumisega kaasnev linnarahvastiku kiire juurdekasv agraariühiskonna lagunedes. Valdavaks mõjuteguriks majanduslikud põhjused.

- Suburbanisatsiooni etapp – linnarahvastiku juurdekasvu aeglustumine, suurlinnade satelliitlinnade kiire areng ning maa ja linna vahelise piiri ähmastumine. Linnastute väljakujunemise algus, kusjuures kesklinna kasv jääb eeslinnadest aeglasemaks. Eeslinnade kasv toimub peamiselt kesklinna arvel, kusjuures valdavaks elukohamuutuse põhjustajaks on keskkondlikud kaalutlused.
- Kontraurbanisatsiooni ehk desurbanisatsiooni etapp (e.k ka vastulinnastumine, taandlinnastumine) – rahvaarvu vähenemine ei toimu ainult kesklinnas vaid linnastutes tervikuna, samal ajal kui rahvaarv kasvab linnastu mõjupiirkonnast väljajäävates väikelinnades ja maapiirkondades.
- Reurbanisatsiooni etapp (e.k ka taaslinnastumine) – kesklinnade taaselustamine, mistõttu sealne rahvaarv kasvab. Eeldab tavapäraselt avaliku sektori jõupingutusi kesklinnade elukeskkonna atraktiivsuse suurendamiseks.

Linnade murdeperioodi teooria täpsustab, et varem või hiljem saabub linnadevõrgu arengus hetk, kus lõpeb rahvastiku koondumine primaar- ehk esiklinna ning alguse saab vastupidine protsess (Richardson, 1996, 144, tsiteeritud Tammaru 2001a). Eristatud linnastumise e diferentsiaallinnastumise teooria võtab urbanisatsioon-kontraurbanisatsiooni, linna elutsükli ja murdeperioodi teooria seisukohad kokku, väites, et suured, keskmise suurusega ning väikesed linnad läbivad kiire ja aeglase kasvu perioode, mis peegeldab linnadevõrgu kui terviku arengut ning mis ongi aluseks eristatud linnastumisele (Geyer ja Kontuly, 1996, 290-291, tsiteeritud Tammaru 2001 a, 35).

Linnastumise eripärasid sotsialismimaades on uurinud mitmeid autorid (Szelenyi, 1996, Enyedi 1996, Sjöberg 1999, Horev 1971 jt). Osad autoritest on arvamisel, et linnastumise põhiarengud on kõikjal sarnased ning seega ei erine sotsialistlik linnastumine lääneriikides toimunud. Sellele lähenemisele vastandub aramus, et linnastumine sotsialismimaades oli erinev teiste riikide linnastumisest, kuigi sellele antakse erinevaid ning sageli vastukäivaid põhjendusi (Tammaru 2000, 77). Tammaru (2000, 84- 85) on siiski toonitanud, et just suburbaniseerumine Eestis omab mitmeid erijooni. Kui Eesti iseseisvumisel alguse saanud suburbaniseerumine kulges algpõhjustelt ja üldiselt sarnaselt lääneriikides toimunuga, siis nõukogude perioodil toimusid olulised muutused. Nõukogude perioodi linnastumist võib iseloomustada linna elutsükli teooriast lähtudes urbanisatsiooni ja sotsialistliku suburbanisatsiooni seguna. Viimast iseloomustab eelkõige agraarse eluviisi süvenemine, vastandina lääneliku suburbanisatsiooni raames toimunud linliku elustiili laienemisele (Tammaru 2000, 84-84).

Valglinnastumise seostub ülalkirjeldatud kontseptsioonides suburbanisatsiooni ja kontraurbanisatsiooni etappidega. Valglinnastumise käigus, kus eeslinnade kasv on järsk ja koordineerimatu, väheneb kesklinna elanike arv. Oluliseks põhjuseks on siinjuures elukeskkonna kvaliteedi langus laienevate eeslinnade intensiivistunud pendelrändest tulenevate mõjude tõttu. Nii kujutab valglinnastumine endast suburbanisatsiooni eriilmelist alaliiki, kus ekstensiivselt laienevad eeslinnad järgivad kindlaid maakasutusmustreid (lineaarsed/ribalised, ülehüppelised, madaltihedad ning sageli monofunktsionaalsed struktuurid) ning nende paiknemisloogikas mängib olulist rolli automagistraalide võrgustik. Valglinnastumist ei saa pidada niivõrd linnastumise etapiks kui pigem suburbanisatsiooniga kaasnevaks ruumiliseks nähtuseks, mida käesolevas töös analüüsin eelkõige ruumilise planeerimise vaatenurgast.

1.1.2 Valglinnastumise tekkepõhjused

Käesolevas magistritöös käsitlen valglinnastumist suburbanisatsiooni eriilmelise alaliigina, mida iseloomustab eelkõige spetsiifiline maakasutusmuster. Järgnevas alapeatükis vaatlen esmalt suburbanisatsiooni põhjustanud üldisemaid tegureid, seejärel keskendun valglinnastumise tekkepõhjustele.

Suburbanisatsiooni protsess on iseloomult kahetine, tähistades üheaegselt kapitali ja inimtegevuse tsentraliseerumist ja detsentraliseerumist geograafilises ruumis (Smith 1996, 345). Kõrgemal, riiklikul või rahvuslikul tasandil on suburbanisatsioon käsitletav kui tsentraliseeritud linnaliste asulate laienemine, mis omakorda on kapitali ruumilise tsentraliseerumise kõige vajalikum kaasprodukt. H.G.Wellsi (1902) järgi võib eeslinnastumine tunduda katsena linnast põgeneda, kuid on tegelikkuses suurema protsessi – suurlinnade kasvu – osa, mis kurnab maapiirkondi ning koondab inimesed ja tootmise "keerislinnadesse" (*whirlpool cities*). Linnalisel tasandil, linna keskuskohast vaaadelduna on suburbanisatsioon detsentraliseerumise protsess. Sellest vaatenurgast on eeslinnastumise taustajõuks Smithi (1996) käsitluses pigem soov saada suuremat kasumit. Smithi (1996) tõlgenduses on kogu suburbanisatsiooni käivitajaks odava maa olemasolu äärelinnas. Tammaru (2001) võrdsustab suburbanisatsiooni otseselt rahvastiku detsentralisatsiooniga, tuues protsessi hindamisel peamiseks kriteeriumiks suburbanisatsioonivöö (tuumiklinna ümbritsevad omaavalitsused, kust tuumiklinna käib tööle enam kui 15% töötajatest) rahvaarvu kiirema kasvu võrreldes tuumiklinnaga. (Tammaru 2001a, 273). USA sotsioloog M.Gottdiener räägib dekontsentratsioonist, mõistes selle all kahetist liikumist regiooni hajumisel ja selle samaaegsel taaskoondumisel uutesse, spetsialiseeritud sõlmedesse piki pidevalt laienevat liikluse infrastruktuuri (Gottdiener 2002).

Eeslinnastumise põhjuste selgitamisel on mitmeid erinevaid lähenemisi. Nii on eelkõige marksistlikud filosoofid, majanduspoliitikud ja - geograafid suburbanisatsiooni ja teisi linnalise rände mudeleid tõlgendanud läbi kapitalistlike majanduste ületarbimisest tekkiva kapitali kumuleerumise (Lefebvre 1974, 1982; Cadwallader, 1992; Hall, T 1998, Harvey 1978, Walker 1981). Selle tõlgenduse järgi leevendas kapitalistliku maailma 1930ndate alatarbimise probleeme vähemalt osaliselt massiline äärelinnade areng, mis tekitas mitmeid investeerimisvõimalusi eramutesse, autodesse, tarbeesemetesse. Nagu Castells (1977, 388) on märkinud, muutus äärelinnas paiknev ühepereelamu ideaalseks vahendiks kapitalistliku tarbimise suurendamisel.

Kapitali-kesksele lähenemisele suburbanisatsiooni tekkepõhjuste selgitamisele vastandub mõneti humanistide esindajana Robert Fishman, kes – eitamata kapitaliülejäagi vajalikkust – toonitab, et suburbanisatsioon kujutab endast kultuurilist fenomeni, teadlikku valikut, mis põhineb anglo-ameerika kodanluse majanduslikul struktuuril ja kultuurilistel väärtustel (Fishman 1996, 28). Fishman usub, et äärelinn oli kaheksateistkümnenda sajandi Londoni kodanliku eliidi kollektiivne looming, mis arenes anonüümselt ja järk-järgult läbi katse-eksitus meetodi. Kodanlik "suletud kodustatud tuumperekond" – *closed domesticated nuclear family* (Stone 1977) eraldas ennast ülerahvastatud keskuslinnadest. Selle lähenemise järgi tekkis eeslinn läbi improvisatsiooni, mitte planeerimise (Fishman 1996, 29).

Fishman (1996, 47) seostab suburbanisatsiooni ka inglasliku puritaanlusega, mis sundis kodu kui kristliku moraali kantsi eralduma linna ahvatlustest. Selline „evangeelse kodu” ideoloogia

oli väga populaarne ka 19.sajandi keskpaiga USA-s. Fishmani (1996) nägemuses on põhjus, miks suburbanisatsioon levis jõudsalt anglo-Ameerika kultuuris kuid jäi tagasihoidlikuks mandri-Euroopas ning Ladina-Ameerika linnades, just puritaanlik traditsioon või selle puudumine. Nii ei näinud Prantsuse kodanlus mingit vastuolu kodukeskse pereelu ja linnakultuuri lõbude vahel ning eelistas jääda avaratesse korterelamutesse linnakeskustes.(Fishman 1996, 38).

Soja (2000, 79) näeb keskklassi suburbanisatsiooni ja ühtlasi linna kontsentrilise tsoneeringu asukohaprestiizhi pöördepunkti tekkekohana Manchesteri Suurbritannias. Olles 1750 aastal väike kompaktne linnake lõuna-Lancanshires, muutus ta ajavahemikul 1770-1850 esimeseks tööstuslikuks metropoliiks, „maailma korstnaks”, jäädes elanike arvult (400 000 koos äärelinnadega) tol ajal alla ainult Londonile. Linnakeskusesse rajati suuri tehase- ja laohooneid, muuhulgas muudeti tööstushooneteks paljud kaupmeeste elumajad. Viimaste omanikud hülgasid oma kunagi prestiizhe keskse asukoha ning pagesid kasvava tööstustahma eest bussiihendusega äärelinna. (Soja 2000,79). Sellisest keerukast ja vastuolusid tekitavast linnastruktuurist tulenevate probleemide lahendamiseks sündis Manchesteris ka maailma esimene linnauuringute koolkond (*school of urban studies*) (Soja 2000, 83).

Eeslinnastumise kohatist üleminekut valglinnastumiseks võib täheldada 1930ndatel aastatel, seda peamiselt Lääne-Euroopas (eriti Suurbritannias) ja USA-s. 1930ndate aastate alguses soodustas spekulatiivset elamuehitust just ülemaailmse kriisi surutis, mille tulemusel odavnenud ehitushinnad kutsusid stabiilse sissetulekuga valgekraesid endale muretsema eeslinnakodu (Hall 2002, 19; tsiteeritud Raagmaa ja Kliimask 2005). 1915.a algab Henry Fordi autotehases mudeli T massitootmine (Levy 2000, 15), mille tulemusel oli kolmekümnendate aastate alguseks Ameerikas juba üks auto iga viie inimese kohta (Bourne 1997, 170; Hall 2001, 275, tsiteeritud Leetmaa 2004). Samavõrra tugevas tõukeks eeslinnastumisele võib pidada inimeste sissetulekute kasvu, mis võimaldas suuremaid kulutusi transpordile ja elukohale. Oma panuse andsid arenev kino ja kommertsraadio, mis murdsid keskuskohtade meelelahutusmonopoli ning tõstsid seega keskusest kaugemate elupiirkondade suhtelist atraktiivsust (Levy 2000, 15).

Ameerika Ühendriikides võib valglinnastumist pidada ka mitmete avaliku sektori tegevusstrateegiate otseseks tulemuseks (Duany et al 2000, 8). Kõige olulisemaks neist võib pidada Föderaalse Elamumajanduse Administratsiooni ja Veteranide Administratsiooni laenuprogramme, mis Teise maailmasõja järgsetel aastatel võimaldasid 11 miljoni uue kodu tekkimise. Laenud, mille tagasimakse jäi üürimaksest väiksemaks, olid otseselt suunatud uute ühepereelamute ehitamiseks (Jackson 1985, 205-8, Hall, P 1994, 212), samas kui laene ei olnud võimalik kasutada olemasolevate elamute renoveerimiseks ning ridaelamute või segafunktsiooniga hoonete ehitamiseks. (Duany et al 2000, 9). Laenuprogrammide seadusandlik tagamõte oli leevendada tööpuudust, mis aastal 1934 ulatus USA-s 25% tööealisest elanikkonnast ning ilmnas eriti selgelt ehituses (Jackson 1985, 206). Ehitusmahtude suurendamise eesmärgil välistati ka ridamajade ning segakasutusega hoonete ehitus.

Valglinnastumise kõrgaeg saabus Ameerika Ühendriikides 20.sajandi keskpaigas. Mõjuvõimsaimaks teguriks oli 1956.a vastuvõetud *Interstate Highway Act*, mille tulemusel ehitati 41 000 miili uusi autoteid, neist 90% föderaalvalitsuse rahadega. Hinnanguliselt oli 75% pärast sõjaaegse USA valitsuse transpordikuludest suunatud kiirteede ehitusse ja vaid 1% ühistranspordi arenguks, samas kui Euroopas olid suurusjärgud vastupidised. (Jackson 1985,

250). Kiirteede rajamise algseks mõtteks oli anda inimesetele võimalus kiirelt linnakärast maaelu roheline pögeneda (Levy 2000,13).

Prantsusmaal omab ees- ja valglinnastumine Suurbritanniast ja USA-st selget erinevat arenguloogikat. Pumain (2004) on eripära kokkuvõtlikult seletanud Prantsusmaa keske positsiooniga Põhja- ja Lõuna-Euroopa vahel. Nii jääb Prantsusmaal aktiivse valglinnastumise protsess 1970-1980ndatesse aastatesse, mis on võrreldes Põhja-Euroopaga küll märksa hilisem, kuid tunduvalt tugevam kui näiteks Hispaanias ja Itaalias. Prantsusmaa peamiseks eripäraks võib pidada asjaolu, et sealne eeslinnastumine ei ole kunagi omanud selget antiurbanistlikku ideoloogiat. Eelistatuim asustusvorm oli ja on Prantsusmaal kompaktse linna ja hajutatuma asumi kombinatsioon. Erinevalt muu maailma kogemusest ei ole Prantsuse linnakeskused kunagi kogenud taandarengut. (Prud'homme ja Nicot 2004). Kuigi Prantsuse linnad on järginud üsna erinevaid mudeleid, on suurimaks erinevuseks anglo-ameerika linnadest multipolaarse linnastu populaarsus (Hurriot 2004, 181). Pumain näeb sellise linnalise asustuse soodustajana ladina kultuuritraditsiooni, toetades nii osaliselt Fishmani (1996) kultuurikeskset lähenemist.

Kõige olulisemaks valglinnastumist soodustavaks asjaoluks võib pidada inimeste elukohaelistust. Inglismaal, kus uuslamuehituse planeerimisel püütakse rakendada kompaktse linna põhimõtteid, on viimasel dekaadil läbi viidud mitmeid uuringuid, selgitamaks välja inimeste suhtumisi linna kui elupaika (Williams 2004). Suurbritannia valitsuse Maaelu Komisjoni poolt läbiviidud uuringust selgub, et kuigi vähem kui veerand inglased elab maal või külades, soovib 54% täiskasvanutest just seal elada; samas kui linnades soovib elada vähem kui 6% vastanutest (Schoon, 2001, 107, Williamsis). Uuringute tulemusi üldistades on Champion et al kokkuvõtvalt tõdenud: „... inglased on rahvas, kes on pühendunud elamisele maal või sellele nii lähedal kui võimalik (1998, 70). Shcoon võtab inimeste vastumeelsuse linna vastu kokku järgnevalt: „Peamised hirmud on kuritegevus, halvad koolid, suured liikluskoormused ja sellega seotud müra ja saastamine, rohealade ja avatud ruumi puudumine” (2001, 117). Schoon lisab veel kaks võtmetegurit – inimeste soov parkida oma auto kodu lähedale ning rassism. Miller (2004) defineerib need asjaolud sarnaste linnast välja tõukavate faktoritena (*push-factors*), lisades sinna Fishmani (1997) alusel ka sotsiaalse ebamugavuse, mis tekib endast erinevate inimeste läheduses elamisest ning kallid avalikud teenused. Ka USAs on rikkalikult uuringuid, mis tõestavad inimeste eelistust rajada kodu linnakeskuse asemel eeslinna (Ewing, 1994). Ülalkirjeldatud suhtumine lubab oletada eeslinnastumise jätkuvat populaarsust anglo-ameerika kultuuris. Eeslinnastumist tähtsustab olemasolevate hoonestustüüpide ebasobivus, kuna nn ”tuumperekond” on asendumas alternatiivsete perevormidega (ühe vanemaga pered, lastetud paarid, suurpered jne) (Hall, 1998, 103). Inglismaa valitsus prognoosis 1992.a., et vahemikus 1992-2001 tuleb leida kodu 4,4 miljonile majapidamisele (Breheeney and Hall 1996: 39-41).

Valdav osa autoritest (Jacobs 1961, 303; Barnett, 1995; Fowler 1992; Downs 1994; Rudlin and Falk, 1999; Orfield, 1997; Hoffmann-Axthelm, 1993, 1996) on ühel meele valglinnastunud maakasutusmustrite tekke otsese põhjuse osas. (Axhausen, 2000). Peasüüdlaseks tituleeritakse funktsioonide hoolikalt eraldamisel põhinevat ruumilist planeerimist, mille tulemusel arendati välja ulatuslikud monofunktsionaalsed alad. Tsoneerimise rassistlikku ning sotsiaalselt diskrimineerivat tagapõhja on kajastanud mitmed autorid; F.J Popperi kokkuvõtte teemast on järgmine: ”Tsoneerimise peaeesmärk oli jätta *Nemad* sinna, kuhu nad kuulusid – *Välja*. Kui *Nad* olid juba „sisse saanud”, oli eesmärk *Nad* kinnistada selgelt piiritletud aladesse.” „*Nende*” täpne definitsioon varieerus olenevalt

konkreetsest kohast – kvalifitseerusid mustad, latiinod ja vaesed, aga ka katoliiklased ja juudid. (Hall P, 2001, 60; Duany et al 2000, 11).

1.1.3 Mis tuleb pärast valglinna?

1980ndatel aastatel hakkas USA suuremate linnade äärtel levima uus elamualade vorm, mida on nimetatud postsuburbanisatsiooniks. Termin tähistab uute laiaulatuslike, terviklikult planeeritud erasektori poolt arendatavate elamualade teket, mis eristuvad radikaalselt valglinnast. Kling *et al* (1991) kirjeldab uut linnastumise vormi kui majanduslikult aktiivset, polünukleaarset ja amorfset suburbi, mis ümbritseb nüüd vähem dominantset keskustlinna. Uued elamualad koosnevad individuaalelamutest suurtel hästiplaneeritud kruntidel ning teenindusasutustest nagu politsei- ja tuletõrjedepood, avalikud väljakud, raamatukogud, teatrid, linnahallid, koolid ja postkontorid. Reeglina paiknevad postsuburbanistlikud elamualad äripiirkondade läheduses ja kujutavad endast uut alternatiivi keskustlinnale. Nende uute linnade eripäraks on eelkõige rajamine erasektori poolt. Selliste linnade kiire tekkimine suuremate linnade ümber on tekitanud uue linnalise vormi, mida on nimetatud galaktiliseks metropoliks (*galactic metropolis*) (Lewis 1983, Knox 1993), polütsentriliseks linnaliseks regiooniks või polünukleaarseks linnaregiooniks (Batten, 1995; Dieleman and Faludi, 1998; Kloosterman and Musterd, 2001).

Uue linnalise vormi tekkejõuna nähakse postfordismi, mis hõlmab laiaulatuslikke majanduslikke ja sotsiaalseid transformatsioone nagu üleminek industriaalsest postindustriaalsesse ühiskonda ning modernismist postmodernismi (Esser ja Hirsch, 1989; Graham 1992, tsiteerud Essex ja Brown 1997, 260).

Sarnaseid muutusi on täheldatud ka Euroopas. Linnu ümbritsevates eeslinnades muutuvad aina tugevamaks polüfunktsionaalsed kontsentratsioonid (Brontje, 2004).

Valglinn on muutumas fragmenteeritud kohaks, kus madala tihedusega hoonestusaladesse satub aina enam kõrgtihedusega hoonestust, töökohti, kaubandust ning puhkeasutusi (Brontje 2004). Tundub, nagu oleks linna sisemus keeratud väljapoole, tekitades uusi multifunktsionaalseid keskuseid linnaregiooni piirile (Keil and Ronneberger, 1994). Tekkinud uut vormi on kirjeldatud „ei linna ega valglinnana” (Zukin, 1991), „*vahelinnana*” (Sieverts, 1997), linnavälise kõrbena (*ex-urban desert*), postsuburbanisatsioonina (Kling *et al*, 1991), hiiliva linnana (Knox 1993), äärelinnana (Garreau, 1991), exopolise, tehnoburbi, silikonmaastiku (Soja, 1992), cyburbia, ageograafilise linnana (Sorkin 1992) või „ilma linnata äärealadena” (Metaal, 2000). Kunzmann (2001) kirjeldab muutuvat metropoliregiooni kui spetsialiseerunud saarekeste arhipelaagi, kus on *aeroville* (lennujaama linn), *funurbia* (sport, poed ja lõbustusasutused), teadmiste linn (ülikooli campused kombineerituna kõrgtehnoloogia firmadega), arkaadia (madaltihedad elamurajoonid vaiksetes rohelistes piirkondades) ning globaalsed turud (suuremad keskused). Uute kasvukeskuste tekkega paralleelselt on paljud Euroopa metropoliregioonid nautinud taaselustumist. (Burdack and Herfert, 1998). Seetõttu on „linnade lõpu” asemel paljudes Ameerika, Euroopa ja Austraalia linnaregioonides tekkinud polütsentriline struktuur, kus inimeste ja töökohtade kontsentratsioonid leidub nii keskustlinnas kui äärelinnas. Uued polütsentrilised struktuurid tekivad ka varasemate monotsentriliste linnaregioonide kattumisel, kuna igapäevased liikumised on omandanud uue mõõtme.

Postsuburbanistlike maastikega kaasnevad mõjud tõusid eelmisel aastakümnel erialaste diskussioonide tähelepanu keskpunkti. Zukin (1991) keskendus sellistes linnalistes vormides tekkivale sotsiaalsele ebavõrdsusele. Gottdiener (1997, 1998) rääkis tarbimisruumidest ning hiliskapitalistliku ühiskonna „tematiseerimisest”, tuues uut tüüpi sotsiaalse ruumi näiteks lennujaamu ja lennukisõitu. Kling et al (1991,23) näitas, et postsuburbanistlik maastik avaldab mõju kohalikele kogukondadele, mis muutuvad aina enam segmenteerituks – nii ruumiliselt, majanduslikult, etniliselt kui sotsiaalselt. Olin (1991, 223) toob välja, kuidas globaalsed majandusettevõtted vahetavad välja kohalikud ärihuvid. Postmodernistlikku ühiskonda iseloomustab ka kasvav avalikkuse osalemine planeerimisprotsessides ning kõrgenenud keskkonnatundlikkus, mis väljendub sageli agaruses kaitsta olemasolevat keskkonda (Essex ja Graham 1997, 262).

Postsuburbanistlike maastike tekkimisel mängivad planeerimisregulatsioonid küll oma rolli, suutmata siiski mõjutada majandusjõude, mis protsesse vallandavad. Planeerimislik vahelesegamine erasektori arendustegevusse on postfordistlikus ühiskonnakorralduses küsitav (Essex ja Graham 1997, 263). Pigem on postfordistlikus ühiskonnaks planeerimisprotsesside taustajõuks nn „kasvuvõrgustikud”, mis koosnevad omavalitsuse ametnikest (kes sageli on ühtlasi suurmaaomanikud), kinnsvaraarendajatest ning korporatiivse finantskapitali esindajatest (Olin 1991,224).

1.2 Valglinnastumise mõjud

Valglinnastumine on ühiskonnas asetleidev protsess, millele ei ole võimalik anda ühest hinnangut. Käesolev peatükk käsitleb valglinnastumisega kaasnevaid mõjusid, mis sõltuvalt hindaja väärtushinnangutest võivad olla nii positiivsed kui negatiivsed. Valglinnastumise tagajärjel tekkiva uue asustusstruktuuri analüüsimist tuleb aga võimalike ebasobivate tulemuste vältimiseks pidada väga oluliseks.

Valglinnastumise oluliseks positiivseks aspektiks tuleb pidada inimeste võimalust järgida oma elukohavalikul isiklike väärtushinnanguid. Suurem osa elukohaeelistusi käsitlevatest uuringutest nii USA-s kui Euroopas, sh Eestis, tõdevad, et inimesed soovivad elada aiaga eramus, mis paikneks vaikselt elurajoonis (Williams, 2004; Ewing 1994, Paadam ja Pavelson 1995; Paadam 2002, Loogma 1997).

Siiski võib valglinnastumisega kaasneda mitmeid tagajärgi, mis üldsuse hinnangul on negatiivsed. Valglinnastumise tagajärjel tekkinud asustusmuutused võivad kurnata looduskeskonda ning langetada olemasoleva ja kavandatava elukeskkonna kvaliteeti. Alljärgnevalt toon olemasolevatele kirjandusallikatele tuginedes ülevaate peamistest valglinnastumisega kaasnevatest mõjudest. Keskendun elanike elukeskkonda mõjutavatele ilmingutele, mille käsitlemine ei ole olemasolevates allikates olnud niivõrd põhjalik kui looduskeskonnale avalduvatele mõjude uurimine. Samuti võib elukeskkonna mõjutusi ruumilise planeerimise abil hõlpsamini reguleerida.

Mõjud looduskeskonnale

Viimasel aastakümnel on looduskeskonna säilitamisega seotud probleemid olnud aktuaalsed nii akadeemilistes kui päevapoliitilistes diskussioonides. Mõjude ulatust ning ilmnemise viise on mõõdetud ja analüüsitud nii loodus- kui tehnikateadlaste poolt.

Valglinnastumise looduskeskonnale avalduvad mõjud väljenduvad ressursside ebaotstarbeka kasutuse suurenemisega, keskkonnasaastatusega ning ressursirikaste alade hävinemisega (Hasse 2002), mistõttu halveneb üldine keskkonnaseisund. Ruumiliselt laiutava asustusstruktuuri levimisega muudetakse valglinnadeks väärtuslikud põllumaad, looduslike alade tükeldamisega seatakse ohtu elupaikade jätkusuutlikkusele. Looduslikult atraktiivsed rannaalad ja metsamassiivid, mis tavapäraselt on avalikus kasutuses puhkealadena, ehitatakse täis üldsusele suletud elamualadeks. Metsamassiivide vähendamine ohustab ökosüsteeme, sest metsad aeglustavad tulvavett, vähendavad äravoolu ning parandavad õhukvaliteeti (Katz 2002). Jõgede ja järvede vee kvaliteet halveneb saastatud sadevee hulga suurenemise tõttu, mida omakorda põhjustab ulatuslike alade asfalteerimine. Näiteks toodavad Schmidt (Schmidt 1998, cit. Uibopuu 2004) järgi madala asustustihedusega linnalised alad pinnaühiku kohta rohkem reovett kui tiheda asustusega alad.

Mõjud elukeskkonnale

Valglinnastumise tagajärjed, mis omavad otsest mõju elanike elukeskkonnale, kujutavad endast omavahel tihedalt seotud tegurite kompleksi. Järgnevalt on toodud loetelu peamistest ilmingutest, mis mõjutavad oluliselt inimeste igapäevaelu kvaliteeti.

1. Liikumine ja kättesaadavus

a. Liiklusprobleemid ja tänavavõrgustik

Liiklusummikud on valglinnastumise kõige enammainitud tagajärjeks. Põhjuseid nende tekkeks on mitmeid. Eelkõige Ameerika Ühendriikides on äärelinna elanik sunnitud sõitma autoga, kuna sageli puudub alternatiiv ühistranspordi ja/või kergliikluse näol. Ameeriklase R. Chellmani arvutused näitavad, et ameerika keskmises äärelinna leibkonnas tehakse 13 autosõitu päevas, sealjuures on kaheksakümmend protsenti sõitudest lühikesed igapäevased käigud poodidesse, parki, kooli jne – varasemad jalutuskäigud (Duany et al 2000, 22). Newman ja Kenworthy on näidanud, et keskmine USA autojuht kulutab liikluses 443 tundi aastas, mis teeb ligikaudu 55 tööpäeva. Linna keskustes elavad inimesed sõidavad võrreldes valglinna elanikega kuni kaks kolmandikku vähem (Newman ja Kenworthy 1999, Miller 259). Sarnaseid andmeid on juba ka Eestist, nii on Ahas, Aasa ja Järv sotsiaalse positsioneerimise meetodi (SPM) alusel kogunud positsioneerimisandmete põhjal väitnud, et pendeldajad viibivad võrreldes linlastega 20-30% rohkem tööst ja kodust eemal – teel. (Ahas, Aasa, Järv 2005).

Teiseks oluliseks liiklusprobleemide põhjustajaks on tänavavõrgustiku planeering. Valglinnastumise tulemusel tekkinud asumi liikluskorraldus on reeglina taandatud ühele suuremale kogujatänavale, millele omavad eraldi väljapääse kõik üksteisest hoolikalt eraldatud funktsioonid - kaubanduskeskus, elamuterajoon oma tupiktänavatega, äri- ja büroodepiirkond. Seega kasutab kogu piirkond ühte suuremat tänavat, mis on seetõttu sageli ülekoormatud. Samuti on selline ühel peatänaval põhinev süsteem väga haavatav läbi liiklusõnnetustest või teeparandustest tekitatud teesulgemiste. (Duany et al 2000, 23)

Erinevad autorid on viimasel ajal uurinud ka autostumise sotsiaalseid ja psühholoogilisi tagajärgi ning nende seotust valglinnastumisega (Carroll 1998, 59) Kõige tõsisemaks võib pidada tänavaraevu sündroomi (*road rage disorder*), millega kirjeldatakse agressiivseid autojuhte. Vastavalt National Highway Traffic Administrationi andmetele põhjustavad agressiivsed autojuhid kolmandiku kõikidest õnnetustest ning kaks kolmandikku surmadega lõppenud õnnetustest (Carroll, 62).

b. Funktsioonide eraldatusest tulenev halb ligipääsetavus

Valglinnastunud ala üheks tunnuseks on koosnemine erinevatest monofunktsionaalsetest aladest, mis on üksteiselt selgelt eraldatud kas looduslike või tehispuhvritega. Sellise maakasutusmustrite tekkepõhjused peituvad tsoneerimiskesktes planeerimisparadigmas. Seetõttu, hoolimata asjaolust, et valglinnas paiknevad igapäevased sihtpunktid sageli üksteise kõrval, ei ole nad lihtsalt kättesaadavad. Halba kättesaadavust süvendab veelgi eelpoolkirjeldatud ühele põhitänavale ülesehitatud tänavavõrgustik. (Duany et al 2000, 25)

c. Jalakäijaid diskrimineeriv maakasutus

Maakasutus valglinnastunud alal on reeglina autokeskne. Nn ribalise arengumustrite (*ribbon development*) järgi rajatud kauplused ja teeninduskeskused paiknevad kiirteede ääres, olles ligipääsetavad vaid autoga.

Sageli puuduvad tänapäevastest valglinnades jalgratta- ja kõnniteed. USA-s on autokesksus omandanud äärmuslikke vorme, kus ka haridusasutustesse ei ole võimalik minna jala või jalgrattaga.

d. *Ühistranspordi puudumine*

Ühistranspordivõimalused eeslinnades on võrreldes linnakeskustega kesised, sest suurel maa-alal on hästitöötavat ja kvaliteetset ühistransporti kulukam korraldada. Auto kasutamine on ühistranspordist mugavam, kiirem ja vabadust vähem piirav, seetõttu suurenevad liiklusvood veelgi.

2. Elukeskkonna esteetilisus

a. *Üheülbaline hoonestus*

Linnalise eluviisi laienemine maapiirkondadesse toob kaasa ulatuslike üheülbaliste asumite tekke ning maaliste piirkondade ja väikelinnade atmosfääri kadumise (Glaeser, Kahn 2003). Tänapäeval kasutatakse ehitustegevusel enamasti tüüpprojekte ja odavaid, lühema kestvusega materjale, mistõttu rajatavad asumid kaotavad pikemas perspektiivis oma atraktiivsuse. Suureneva autostumise valguses iseloomustab eeslinnu jalakäijavaenulikkus – laiad tänavad, ulatuslikud parkimisalad, kõnniteede, kaupluste, avatud ruumi puudumine (Holtsclaw 2000), mis muudab elukeskkonna ilmetuks ning vähendab elukvaliteeti.

b. *Kaubandushoonete mahud ja arhitektuurne ilme*

Soovimatust elada supermarketi naabruses tõlgendatakse sageli kui üldist vastumeelsust jaekaubanduse vastu. Samas peetakse ebaseadmislikuks eelkõige kaubandushoonete üldilmet – suuremahulist lamekatuses plekist kasti, mida ümbritseb suur parkimisplats. Samu kaupu pakkuv nurgapood, mis asub elamutega mahult ja iseloomult sarnases hoones, võib aga naaberelamu väärtust tõsta. Kui hoonestustüübid omavahel sobivad, võivad harmooniliselt koos eksisteerida mitmed funktsioonid. (Duany et al, 2000, 26-27).

c. *Kasutu avatud ruum*

Äärelinna üheks oluliseks eeliseks võrreldes linnakeskusega on avatud ruumi küllus. Ebenezer Howardi nägemus aedlinnast (1898), kus lisaks majasid ümbritsevatele aedadele lisavad rohelust veel pargid, looduslikud veealad ja linna ümbritsevad rohealad, eksisteerib tänapäevases Ameerikas oluliselt muutunud vormis. Inimese ja looduse lähedust sümboliseerivad aedlinnas kuivendatud koertejalutusplatsid, kasutatud puhvertsoonid tegelikkuses sobivate funktsioonide vahel ning parkimisplatside haljastusnõuded. (Duany et al 2000, 32). Äärelinna loodusmaastiku mandumises võib süüdistada vaid statistilisteks näitajateks taandatud norme, mis ei käsitle avaliku ruumi kvaliteeti ja asetsemist. Kuna selged nõuded puuduvad, jätavad arendajad rohealad enamasti eramute aedade taha, et elanikel oleks meeldivam vaade. Selline paigutus muudab avaliku ruumi kasutuks. Inimkogukond ei saa toimida ilma ühise ruumita, kuhu kõik soovivad saavada omavaheliseks suhtluseks koguneda. Ühiskondlik elu nõuab tingimusi, kus inimesed saaksid võrdsetena suhelda (Lasch, 1995, 117). „Jalutatava avaliku ruumi” puudumisel ei pruugi erinevatest vanustest, rassidest, usutunnistustest inimesed üldse kohtuda. (Duany et al 2000, 60).

Ameerika üks sümboleid Disney World on samuti siinkohal heaks näiteks. Uuringud näitavad, et tavaline külastaja veedab vaid 3% oma ajast erinevatel atraktsioonidel. Kogu ülejäänud aeg kulub oma kodukohast erineva ümbruse

nautimiseks – jalutamiseks ja suhtlemiseks meeldivas ning avatud ümbruses.
(Duany et al 2000, 63)

Valglinnastumine omab tugevat mõju kogu sotsiaal-majanduslikule ja kultuurilisele keskkonnale, mõjutades ressursikasutust ja kujundades väärtushinnanguid. Feministlikud geograafid ründavad äärelinna elumudelid peituvat seksistlikku stereotüüpi, väites, et äärelinna maja ja majaümbruse kujundus ja ilme reklaamivad kodukesksust, tarbimist ja meeldivat vaba aega. See omakorda peidab endas asjaolu, et äärelinnad püsivad eelkõige naistel, kes seetõttu, et mehed kasutavad peamiselt autot ning ühistranspordiühendused on kehvad, on päevade viisi koju aheldatud (Hall, 1998, 105)

Asustuse valgumisega linnakeskusest välja suurenevad nõudmised teenuste järele maapiirkondades. Madalama maksubaasiga maaomavalitsused ei suuda tagada suurele hulga uutele elanikele vajalikke infrastruktuure ja avalikke teenuseid – teid, koole, tehnovõrke jne. Nende rajamine ja korraldamine madala asustustihedusega alal on märgatavalt kallim kui tiheda asustusega piirkonnas, seetõttu otsitakse pidevalt võimalusi eelarve suurendamiseks. (Jääger 2004). Üldiselt arvatakse, et maksubaasi on võimalik suurendada läbi arendustegevuse soodustamise, kuid praktikas on kinnitust leidnud fakt, et kui kaubandus- ja tootmisalade arendamine tõepoolest parandab omavalitsuste rahalist seisut, siis elumaa arendamine muudab selle veelgi halvemaks. Probleem seisneb selles, et kuigi esialgu suurenevad elumaa arendamisest tulenevad tulud, siis ulatusliku arendustegevuse tagajärjel suurenevad ka oluliselt nõudmised omavalitsuse poolt pakutavatele teenustele, mille tagamine ületab peagi saadavad tulud (Dorfman, Nelson 2003).

Uute elamualade rajamisega maapiirkondadesse seostub sotsiaalne ja rassiline (eelkõige USA-s) segregatsioon. Eeslinna kolimine on võimalik eelkõige jõukamal elanikkonnal, seega soodustab valglinnastumine erinevate sotsiaalsete klasside eraldumist erinevatesse elamurajoonidesse – rikkamate väljavooluga eeslinnadesse vaesestub linnakeskuse elanikkond ning eeslinnades tekivad „teistsugustele“ suletud jõukamate klasside kogukonnad. Viimasel ajal on lääneriikides lisaks linnakeskusele elanikkonna vaesestumine hakanud kasvama vanemates, 20. sajandi esimesel poolel ehitatud eeslinnades, kus on vananenud infrastruktuur, allakäinud koolid ja kaubanduskoridorid ning vajadustele mittevastav elamufond (Orfield 1997, cit. Katz 2002), mis soodustab elanikkonna lahkumist uuematesse eeslinnadesse. Tihtilugu toetavad omavalitsused uusi arenevaid piirkondi äärealadel, jättes vanemad, väljaarendatud alad omapäi (Puentes, Orfield 2002, cit Katz 2002).

Brontje (2004) on tuginedes Andersonile (Anderson et al, 1996) ja Sudjicile (1993), valglinnastumise peamised mõjud koondanud järgmiselt. Valglinnastumine tekitab märgatava mobiilsuse kasvu; ning oma hajutatud arengumustrist ning funktsioonide eraldatusest tulenevalt muudab metropoliregioonid äärmuslikult eraautost sõltuvaks. Valglinnastumine tähendab ka olulist avaliku ruumi kaotust elamualade, kontoriparkide, supermarketite ning neid ühendava infrastruktuuri arendamise tõttu. Lisaks tuleb karta valglinnastumise läbi sotsiaalse identiteedi ning „kohatunde“ kadumist kohalike elanike ja töötajate jaoks.

1.3 Muutused ruumilise planeerimise lähtekohtades valglinnastumise mõjutajana

1.3.1 Planeerimisteooria killustumine

Paljud autorid on tõdenud, et alates 1970ndate lõpust on planeerimisteooria killustunud erinevate teooriate paljususeks (N: Healey, 1991, 12; Healey, McDougall ja Thomas 1982; Hague 1991, 300, tsiteeritud Taylor). Senivalitsenud selget arusaama planeerimise eesmärkidest ning „heast” ja „halvast” planeerimises asendavad kahtluse alla seatud põhitõed. Planeerimisparadigmade arengutsükkel on jõudnud ajajärku, kus samaaegselt eksisteerivad mitmed erinevad lähenemised. Selgelteristuvate suundadena võib välja tuua jätkusuutliku planeerimise, neopragmatismi ning kommunikatiivse planeerimise. Enamus 1990ndatel aastatel tekkinud uutest arengutest planeerimisteoorias on võrsunud post-positivistlikust vaatenurgast. Allmendinger (2002,33) üldistab post-positivismi kui kahtlust kindla definitsiooni või „sulgemise” (*closure*) osas.

Allmendinger (2002, 27) väidab, et viimasel paarikümnel aastal on planeerijate senine enesekindlus ja arrogants asendunud ebakindluse ja enesevaatlusega. Allmendinger näeb sellisel muutusel kahte põhjust – (1) läbikukkumist planeerimise tehnokraatlikul ajajärgu probleemide, nagu vaesus, kodutus, sotsiaalne ebavõrdsus, lahendamisel ning (2) post-positivistlikku maailmakäsitlust, kus ei otsita enam universaalseid tõdesid vaid valitseb võrreldamatus, mitmekesisus, komplekseeritus ja arvamuste paljusus (Allmendinger 2002, 28). Allmendinger rõhutab, et ühtlasi ei ole võimalik väita, nagu oleks toimunud selge üleminek positivistlikult post-positivistlikku planeerimisparadigmasse, vaid pigem on hetkel tegemist kaootilise ideede ja teooriate maastikuga.

Allmendinger iseloomustab praegust olukorda planeerimisteoorias kui „*pick- and mix*” ideoloogiat, kritiseerides ka lineaarset lähenemist erinevate teoreetiliste mõtete arengule. Allmendinger rõhutab, et kahemõõtmeline lähenemine, kus teoreetilise mõtte arengut vaadeldakse ajas lineaarselt kulgevana, jätab tähelepanuta ruumi, mis aitab aru saada miks mingeid ideid rõhutati kindlas kohas ja kindlal ajal. Seda edasiarendades jõuab Allmendinger arusaamani, et kuna rakendatav lähenemine sõltub kohast ja ajast, ei ole võimalik otsustada, milline teooria on õige või vale. Siiski, nagu Dear (2000, 42) rõhutab, on võimalik välja tuua tingimused, kus teooria kõige paremini rakendub.

Arvamuste paljusus, mitmekesisus ja tolerant on märksõnadeks ka „loova linna” meetodi puhul, mis rõhutab, et strateegiliselt planeerides saavad inimesed linnas mõelda, planeerida ja tegutseda loovalt. Meetodi autor C. Landry rõhutab, et ei ole võimalik luua piisavalt külasid, et kõiki külades elada soovivaid inimesi ära mahutada. Selle asemel peame muutma linnad soovitud elukeskkonnaks, osaliselt taasluues väärtused, mida eeldatakse külalt – koha- ja kuulumise tunne, järjepidevus, turvalisus ja etteaimatavus – ning osaliselt tuues taas välja linnalised võimalused – sagimine, ühistegevus, kaubandus jne. (Landry 2000).

Brindley, Rydini ja Stokeri (1996) koostud planeerimisstiilide tüpoloogia on heaks näiteks erinevate stiilide kasutusest samas riigis. 1990ndate aastate Inglismaa planeerimisstiilide fragmenteerumist iseloomustab majandusliku restruktureerumise piirkonniti erineva mõju tunnistamine ning ideoloogiline vahetegemine turu poolt juhitud ja turu suhtes kriitilistes lähenemistes (vt tabel 1).

Tabel 1. Planeerimisstiilide tüpoloogia 1990ndate aastate Inglismaal

Eeldatav linnaliste probleemide iseloom	Suhtumine turuprotsessidesse	
	Turu suhtes kriitiline: turult tekkitud tasakaalutuse ja ebavõrdsuse muutmine	Turult juhitud: ebaefektiivsuste korrigeerimine turuprotsessis toetades
Külluslik piirkond: väikesed probleemid ja külluslik turg	Regulatiivne planeerimine (<i>regulative planning</i>) Püüda kontrollida ja suunata turujõudusid, et juhtida muutusi linnas avalikkuse huvides.	Trendiplaneerimine (<i>trend planning</i>) Tahtmatus turusuundumusi muuta, planeeritakse minimaalselt ning vastavalt turu suundumustele.
Marginaalne piirkond: mõningad probleemid ja potentsiaalne turuhüvi	Populaarplaneerimine (<i>popular planning</i>) Domineerib avalik sektor, kuid tegutsemine toimub peamiselt läbi kohaliku tasandi, põhineb rahva vastupanul olulistele planeerimisettepanekutele 1960ndatel	Mõjutav planeerimine (<i>leverage planning</i>) Peamiseks muutuste esilekutsujaks on erasektor, kes soovib taas luua aktiivset turgu.
Mahajäetud piirkond; ulatuslikud linnalised probleemid ja mahajäänud turg	Avaliku sektori investeerimisplaneerimine (<i>public-investment planning</i>) Ala uuendab avalik sektor läbi maade ostmise ja arendamise.	Erasektori korraldav/juhtiv planeerimine (<i>private management planning</i>) Ala arengut kontrollivad eraagentuurid.

Allikas: Brindley, Rydin, Stoker (1996, 9).

Väljatoodud stiilid ei esine igapäevapraktikas selgelt eristuvana. Pigem iseloomustab stiilide paljusid planeerimise paindlikkust. Paindlikkust rõhutab ka P. Allmendinger, tuues oma teoses „*Planning in Postmodern Times*” välja tänapäevase planeerimise põhiprintsiibid järgnevalt:

1. Narratiivid (nii kirjalikud kui suulised lood ja kirjeldused, nagu plaanid) on alati avatud ülevaatusele ning erinevatele analüüsidele - plaanid ja teised juhtmaterjalid on vaid üheks maailma vaatlemise viisiks
2. Sellest tulenevalt peaks postmodernne planeerimine põhinema eeldusel, et kõik protsessid ja protseduurid ei ole „suletud”, ei eksisteeri ühte ja parimat plaani. Kõik otsused, mida vastu võetakse, eriti „suletud” vormis nagu plaan, peaksid olema tehtud arusaamas, et tegemist on vaid ajutise huvitatud poolte kokkuleppega
3. Et tagada protsessi avatus, peavad kõik variandid ja vaatenurgad olema kaalumisel kuni lõppotsuse tegemiseni

4. Et vältida avatuse taandamist väliseks muljeks, tuleb läbi viia protseduurilisi ja süstemaatilisi kontrole, nagu regulaarseid alternatiivsete vaatenurkade foorumid, hääletused jne.
5. Ka protseduurid peaksid olema avatud muutustele. Reeglite paindlik raamistik peaks kindlustama, et protseduure ja protsesse muudetakse ja kaasajastatakse regulaarselt. Seetõttu puuduvad eelarvamuslikud ideed kuidas planeerimisele läheneda ning kas planeerimine peab üldse aset leidma.
6. Protsesside legaalseks ümbervaatamiseks on vaja otsesete õiguste kogumit, mis tagab kodanike radikaalse ja väljakutsuva suhtumise
7. Üheks selliseks demokraatia radikaalse vormi tekitamise eesmärgiks peaks olema tugevam side valija ja valitava vahel.
8. Olemasolevad jõsuhted peavad olema paremini eksponeeritud ning kahtluse alla seatud. Selle saavutamiseks on vajalikud pidevad peegeldavad mehhanismid ning läbipaistvad protsessid
9. Planeerijad peavad võtma aktiivsema ja loovama rolli paindlike struktuuride ja protsesside ülalpidamisel ning väljatöötamisel. Seeläbi on planeerijatel suur vastutus analüüsida oma rolli ning jõsuhteid.

Ülalkirjeldatud põhimõtted annavad konkreetseid suunised planeerimispraktika ülesehitamiseks. Siiski ei saa väita, et postpositivistlikud teoreetilised arengud kajastuksid Euroopa ja Põhja-Ameerika igapäevases ruumilises planeerimises. Pigem kannab planeerimispraktika instrumentaalse ratsionaalsuse loogikat, eristades „hea” ja „halva” ning pretendeerides objektiivsusele.

1.3.2 Kompaktse linna ja mõistliku kasvu kontseptsioonid valglinnastumise ohjeldamisel

Valglinnastumisega kaasnevate mõjude negatiivne tähendus tugevnes 1980ndatel toimunud keskkonnateadlikkuse tõusu taustal. Valglinna vastandina hakati 1980ndatel-1990ndatel idealiseerima „traditsioonilist Euroopa linna”: kompaktset asulat, kus kõik sihtmärgid olid kättesaadavad jalgsi, jalgratta või ühistranspordiga. Paljud Euroopa linnad on alates 1980ndate lõpust järginud kompaktse linna keskset planeerimisstrateegiat. (Brontje 2004). Samaaegselt levisid USA-s kiiresti „uusurbanismi” (*new urbanism*) ja mõistlikku kasvu (*smart growth*) ühendavad akadeemilised ja poliitilised initsiatiivid (DeGrove ja Metzger, 1993; Burby ja May, 1997; Hasic ja Roberts, 2000; Talen, 1999). Selline jätkusuutlikkust ja säästvat arengut rõhutav lähenemine on otseselt seotud keskkonnateema aktualiseerumisega ühiskonnas (Dieleman et al., 1999; Jenks et al., 1996, tsit. Brontje 2004).

Inglismaal on valglinnastumise vähendamine ning linnakeskuste elavdamine olnud planeerimissüsteemi ja –poliitika eesmärgiks juba mitmeid aastakümneid (Healey, 1997, Jenks et al 1996, tsiteeritud Williams 2004:37). Esimesteks näideteks linnade kasvu ohjeldamisel on 1946.a vastuvõetud *New Towns Act* ning 1949.a vastuvõetud *Natrional Parks and Access to the Countryside Act*, mis realiseerisid osaliselt Ebenezer Howardi aedlinna idee. (Taylor, 1998). Suuremate linnade ümber rajati rohevööndid (nn *green belts*), mis takistasid linnade laialivalgumist. Linnaliste alade kasv suunati nn uutesse linnadesse teisel pool

rohevööndit. Sellised väikelinnad säilitasid tiheda sideme tuumiklinnaga, igapäevast pendelrännet hõlbustas raudteeühenduse olemasolu.

Kompaktset linna tõlgendatakse Inglismaal kui linna, mille kasv on kontrollitud, kus on keskmisest suurem asustustihedus ning valdav segafunktsioonide kasutus (Jenks et al 1996). Selline lähenemine viitab arenguprotsessidele, mis vähendavad valglinnastumist läbi eelistatult linnalise ala taaskasutamise (*brownfield land*), selle asemel, et kasutada rohealasid või linnade ärealasid. (Williams 2004, 37).

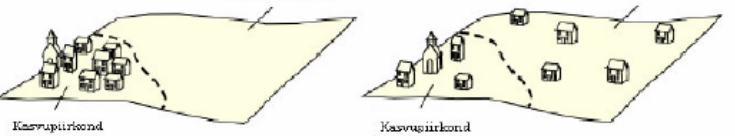
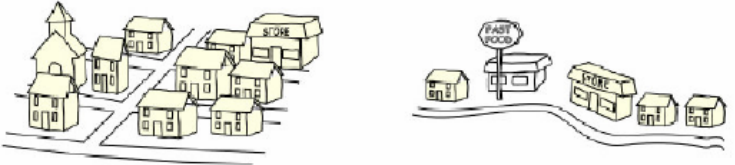
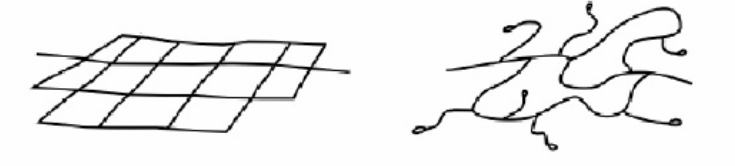
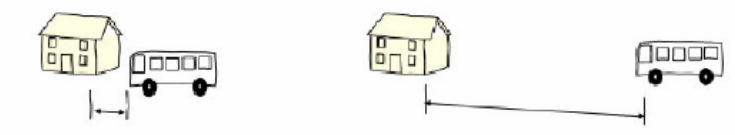
Mõistliku kasvu termini võttis kasutusele USA Keskkonnakaitseagentuur (*Environmental Protection Agency*), et luua nn katusprogramm valglinnastumise vastu võitlevate ideede ja meetmete koondamiseks (Fleissig, Jacobsen 2002, tsiteeritud Jääger 2004). Samaaegselt mõistliku kasvuga on kasutusel ka mõisted kasvukorraldus (*growth management*) (Miller, 2000, 260), sotsiaalset võrdõiguslikkust rõhutav õiglane kasv (*fair growth*) (Fannie Mae Foundation, tsiteeritud Russel, Edwardh 2003) ning linnalise arengu vaoshoidmine (*urban containment*) (Nelson 2004, 239). Viimane mõiste pärineb Inglismaalt, tähistades Peter Halli tippteost *The Containment of Urban England* (1973). Inglaslik linnalise arengu vaoshoidmine tähendab väljaspool linnalise ala piiri arendusõiguse natsionaliseerimist läbi kompensatsiooniskeemi. Peamiseks erinevuseks linnade kasvu vaoshoidmisel Inglismaa ja Ameerika vahel on ameeriklaste soovimatus arendusõigust erasektorilt ära osta (Nelson, 2004, 239; Grant 1999). Sarnane suhtumine valitseb ka Eestis.

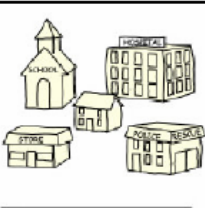
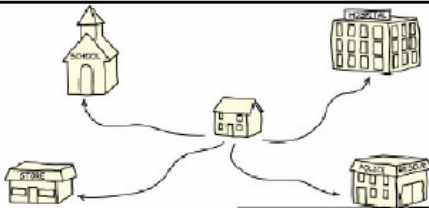
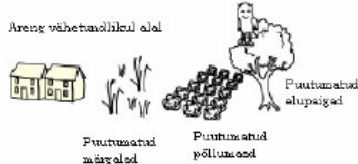
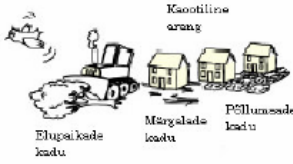
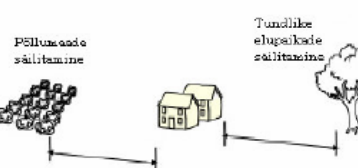
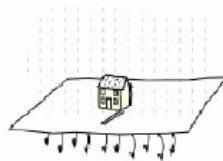
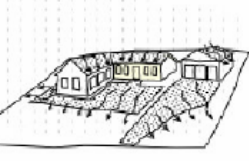
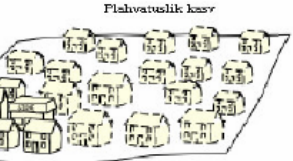
Esialgselt keskenduti mõistliku kasvu nime all peamiselt keskkonna- ja transpordiküsimustele nagu ökosüsteemide hävinemine ja liiklusummikud. Peatselt võeti suunaks laiemate põhimõtete väljatöötamine, kuidas arendada kõrgema tihedusega asustust, mille tulemuseks oleksid kompaktsemad linnaregioonid ja rohkem avatud ruumi (Carliner 1999). Mõistliku kasvuga soovitakse muuta senist ruumilist arengumustrit, et parandada elanike elukvaliteeti (Holody 2003), tõstes asustustihedust aladel, kus inimesed elavad, et kaitsta keskkonda mujal ning eelistades ühistransporti ja kergliiklust eratranspordile (Holcombe 2002)

Sarnaselt valglinnastumise mõistega on ka mõistliku kasvu raske üheselt defineerida. Downs (2000) on uurinud mõistlikku kasvu käsitlevat kirjandust ning loetleb enam kasutatud mõistliku kasvu elemente:

- keskusest väljapoole suunatud kasvu piiramine;
- uute infrastruktuuride rajamise kulude katmine arendaja poolt;
- ühistranspordi edendamine autokasutuse vähendamiseks;
- kompaktse segakasutuse soodustamine;
- rahaliste stiimulite pakkumine omavalitsustele kasvu suunamiseks;
- rahaliste ressursside jagamine omavalitsuste vahel;
- regionaalse juhtimis- või planeerimisüksuse loomine;
- kiirelt ja kindlalt toimiva (ehitus- ja kasutus) lubadeväljastussüsteemi väljatöötamine;
- ulatusliku sotsiaalelamuehituse (*affordable housing*) soodustamine;
- konsensuslik ehitusprotsess (*consensus-building process*);
- avatud ruumi ja keskkonnakaitse;
- linnakeskuste taasarendamine ja tihendamine;
- innovaatilise linnakujunduse tutvustamine;
- kogukonnatunde tugevdamine.

Mõistliku kasvu abil on võimalik vältida või leevendada valglinnastumisega kaasnevat negatiivset mõju. Joonisel 2 on toodud võrdluses valglinnastumise ja mõistliku kasvu ilmingud maakasutusmustrite, transpordivõrgustike ja keskkonnale.

Mõistlik kasv		Valglinnastumine	
kõrge asustustihedus	© 2002 John Hasse 		madal asustustihedus
olemasoleva asustusega külgnev või lähedane areng	Olemasolev asustus Uus asustus 		olemasolevast asutusest eemalasuv areng
maakasutus-sihtotstarvete mitmekesisus			ühe maakasutus-sihtotstarbega alad
regionaalsete arengu-strateegiate järgimine	Tundlik piirkond Tundlik piirkond 		regionaalsete arengu-strateegiate eiramine
klasteriline areng alevikes ja külades			ribaline areng kiirte-de-koridoris
lühemate teede, vähemate tupikute ja rohkemate ristmikuga tee-d võrk			pitkimate teede, rohkemate tupikute ja vähemate ristmikuga tee-d võrk
hea ligipääs alternatiivsetele transpordi-võimalustele			halb ligipääs alternatiivsetele transpordi-võimalustele

Mõistlik kasv	Valglinnastumine		
hea sotsiaalse infrastruktuuri kättesaadavus			halb sotsiaalse infrastruktuuri kättesaadavus
oluliste loodusressursside säilitamine	Areng vähetundlikul alal 	Kaootiline areng 	oluliste loodusressursside kadu
väärtuslike maastike kaitse arengusurve eest	Põllumaa säilitamine 	Põllumaa säilitamine 	arengu pealesurumine väärtuslikele maastikele
alade asfalteerimine vähemas mahus			infiltreerumise takistamine ulatuslike alade asfalteerimise tõttu
kompaktne areng	Kontrollitud kasv 	Planeeritud kasv 	lahutav areng

Joonis 2. Mõistliku kasvu ja valglinnastuva arengu ilmingud maakasutusmustritele, transpordivõrgustikule ja keskkonnale. Allikas: Jääger 2004, tabeli koostamisel on kasutatud Hasse jooniseid (Hasse 2002).

Mõistliku kasvu osadeks võib pidada mitmeid sama ülessannet täitvaid konkreetsemaid meetmeid, nagu:

- linna kasvupiir (*Urban Growth Boundary*), joon, mis defineerib metropoli äärmise piiri. Kasvupiiri on suhteliselt edukalt rakendatud USA-s, Portlandis (Duany et al, 143);
- linnalise kasvu alad (*Urban Growth Areas*), peamiselt USA-s kasutusel olev arendatava maa-ala reserv 20 aastaks (Miller 2004, 262).
- maa-alade reserv (*Countryside Preserve*), millega määratletakse säilumisele kuuluvad looduslikud alad, sõltumata nende seotusest linnaga (Duany et al, 143)
- koridorid (*Corridors*), milleks on regionaalsed elemendid, mis ühendavad ja eraldavad erinevaid alasid. Siia alla kuuluvad nii looduslikud kui antropogeensed koridorid, nagu

veekogud, rohekoridorid, kergliiklusteed ja raudteed. Viimased on uute elamualade paiknemise määramisel kõige olulisemad.

Samaaegselt ülalkirjeldatud konkreetsete meetmete kasutamisega nähakse valglinnastumise ohjeldamise abivahendina ka strateegilist ruumilist planeerimist. Nii rõhutavad mitmes USA osariigis kehtivad kasvu korraldamise seadused (*Growth Management Act*) konkreetsete eesmärkidena kasvu ohjeldamisel laiapõhjalise demokraatliku planeerimisprotsessi ning regionaalsete strateegiate olulisust (Miller, 2000, 262).

Viimasel ajal on akadeemilised ja poliitilised debatid valglinna ja kompaktse linna vastandumisest eemaldunud. (Brontje 2004). Aina enam teadvustatakse, et elanike ja töökohtade dekontsentratsiooniprotsesse ei tohiks üldistada valglinnastumiseks, kuna dekontsentratsiooni vorm varieerub erinevates metropoliregioonides oluliselt. Märgitakse, et üldine dekontsentratsioon võib esineda suhteliselt kompaktses vormis, koos kontsenteerumistega kiirteede ääres või uutes keskukohtades (Ewing 1997, tsiteeritud Brontje 2004) ning et dekontsentratsioon ei pea omama ilmingimata säästlikule regionaalsele arengule negatiivset mõju (Headicar, 2000; Breheny 1996, tsiteeritud Brontje 2004).

Samaaegselt diskuteeritakse ka kompaktse linna poolt säästlikku regionaalarengusse antud positiivse panuse tähtsuse üle. Jätkuvalt kaheldakse (Ravetz, 2000; Dieleman et al., 1999; Headicar, 2000) kompaktse linna ohjeldavas mõjus liikumiskäitumisele, mida rõhutasid Newmand ja Kenworthy (1999). Jenks et al (1996) rõhutasid ohtu, et kompaktset linna vaadeldakse eelkõige romantilise elukohaideaalina, nagu „vana hea elu traditsioonilises Euroopa linnas”, ignoreerides või alahinnates kompaktse linnaga kaasnevaid sotsiaalseid probleeme. Samuti on välja toodud asjaolu, et ka kompaktne linn võib ohustada looduskeskonda, sest sealne õhu-, vee- ja mürareostus on akuutsem ning riskid mõjutavad suuremat arvu elanikke (DeRoo and Miller, 2000).

Vastuargumente on esitatud ka uusurbanismi kohta. Uusurbanismi kontseptsioon toetab avatud ruumi regionaalset planeerimist, ümbruskonnaga sobivat arhitektuuri ja planeeringuid ning elamurajoonide ja töökohtade tasakaalustatud arengut ([Congress](#) for...). Peamiselt kritiseeritakse paradigma suunatust vaid uutele elurajoonidele. Nagu Downs (1994) tõdeb, ei omanda ulatuslike olemasolevate elamualade tõttu uusurbanism kui paradigma olulist väljundit veel väga pikka aega. Küünikud väidavad, et uusurbanismiga seostatav kvaliteetarhitektuur ja paremad ehitusaluse pinna ja krundi suuruse suhted on vaid kõrgemate maahindade õigustamiseks. (Brontje 2004). Tõdetakse, et uusurbanismi iseloomustab tegelikkuses modernistlik rõhuasetus visuaalsele stiilile ja avaliku ruumi füüsilisele, kaardistatavale vormile (Lehtovuori 2003).

2. EESTI RUUMILISE PLANEERIMISE ÜLEVAADE

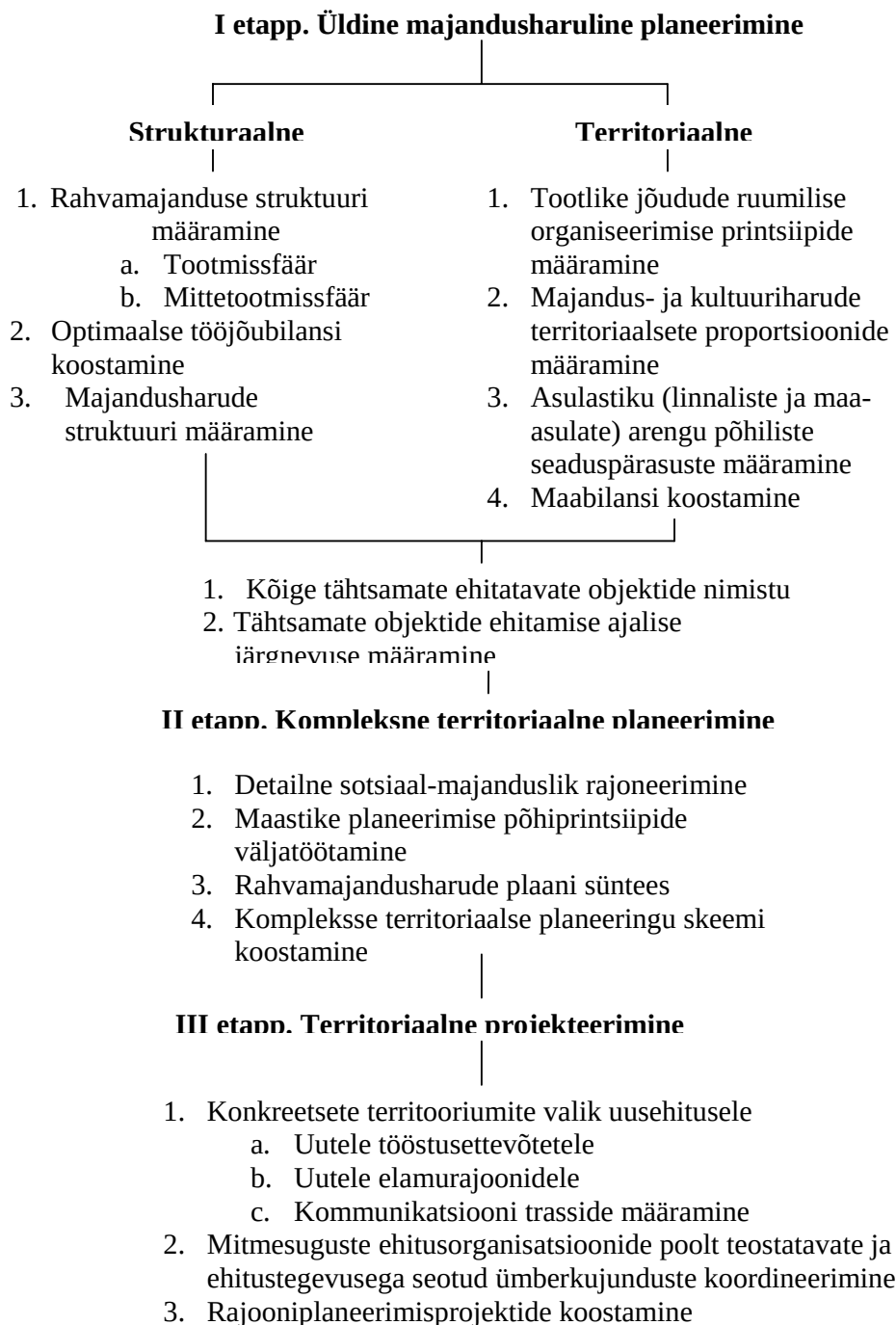
2.1 Planeerimise taust

Territoriaalne planeerimine nõukogude perioodil

Eesti ruumilise planeerimise taustsüsteemis on oluline roll Nõukogude-perioodi plaanimajanduse pärandil. Sotsialistlikus ühiskonnakorralduses äärmusliku normatiivse vormi võtnud territoriaalne planeerimine oli tsentraliseeritud, järgides ranget „ülalt-alla” käsuliini ning tugines erinevaid tõlgendusi mittelubavatele normidele. Planeerimist reguleerivat seadusandlust ei eksisteerinud. Valdav osa nõukogude aegsest planeerimisest jäi nn kvantitatiivsesse perioodi, mil ka tolleaegsesse territoriaalplaneerimisse ulatus matemaatiliste valemite ja mudelite võidukäik.

Plaane koostati pealinnas, kus salajaste või piiratud kasutusega generaalplaanide koostajateks oli loetud arv riiklike projekteerimisinstituute (RPI). Nõukogude territoriaalplaneerimisele oli iseloomulik tuginemine ulatuslike teaduslikele alusuuringutele. Toimis tihe koostöö uurimisasutuste (Tartu Riikliku Ülikooli Geograafia Kateeder, Eesti NSV Ehituse Teadusliku Uurimise Instituut jt) ning riiklike projekteerimisettevõtete (RPI Eesti Projekt, RPI Maaehitusprojekt, RPI Maaparandusprojekt) vahel, mille tulemusel toimus asustustruktuuri plaanipärane väljaarendamine vastavalt sotsialistliku majanduse vajadustele (vt joons 3). Asustussüsteemi struktuuri, ülesehitust ja toimimist uurisid peamiselt majandusgeograafid ja insenerid nagu A. Marksoo (1988a, 1988b), U.Pragi (1974), V.Murel (1976), I.Volkov (1974), Taremäe (1971) jt. Asustuse suunamist riiklikult tasandil lihtsustas elukoha valiku võimaluse puudumine, inimeste ränne tugines suunatud töökohtadele.

Lisaks normatiivsusele ja kvantitatiivsusele iseloomustas nõukogude-aegset planeerimist laiahaardelisus. Sarnaselt pärastsõja-järgse Inglismaaga, kus utopistlikku mõtlemist iseloomustas soov luua imaginaarne ideaalne maailm (Taylor, 1998, 24) kavandati tervete uute alade asustamist. Professor S. Nõmmik on laiahaardelisust selgitanud järgnevalt: „Kompleksse territoriaalse planeerimise vajadus tuleneb sellest, et inimtegevuse vormid ei eksisteeri üksteisest eraldi, vaid on omavahel enam või vähem seotud ja ilmutavad nende sidemete tõttu tendentsi territoriaalseks koondumiseks: nad moodustavad nn sotsiaal-majanduslikke territoriaalseid komplekse. Kompleksne territoriaalne planeerimine peab õigesti ette nägema kõik tekkida võivad muutused, kui tehakse otsus mõni uus objekt ehitada, mõnda objekti laiendada või territooriumi kasutamise viisi kuidagi teisiti muuta (maa kuivendamine, parkide ja kunstlike veekogude rajamine jne). Niisuguse planeerimise eesmärgiks on sotsiaal-majandusliku territoriaalse kompleksi arengu prognoosimine selliselt, et olemasoleva looduslik-ajaloolise aluse majanduslikud, kultuurilised ja esteetilised väärtused maksimaalselt efektiivselt ära kasutatakse (vt joonis 3). (Nõmmik, 1969)



Joonis 3. Kompleksse territoriaalse planeerimise koht rahvamajanduse planeerimises.
Allikas: Nõmmik 1969,141.

Nõmmik toonitas, et linnastumine, eriti suur- ja hiigellinnade kasv, kujunes 1960ndate aastate teiseks pooleks sotsiaalseks hädaks, millega võideldakse maailma kõikides maades, kus see protsess on eriti intensiivne (Nõmmik 1969, 145). Nõmmik nendib, et kompleksne territoriaalne planeerimine, mis võiks olla linnastumisega kaasnevate hädade lahendaja, on jäänud võrreldes majandusharulise plaaniga rahvamajanduse planeerimisel tagaplaanile. Põhjuseks näeb ta tolleaegse teadusliku mõtlemise üldist iseloomu, kus esiplaanile kerkis

lihtsam, analüütiline mõtlemisviis, seevastu keerulisem, sünteetiline mõtlemisviis jäi aga tagaplaanile. Nõmmik rõhutas, et see suund kandus ka praktikasse.

Maareform

Ehitustegevuse ning sellele eelneva ruumilise planeerimise lähtetingimuseks on maa olemasolu. Oluliseks mõjuteguriks planeerimise ja ehitustegevuse üldpõhimõtetes ja – korralduses on maa omandivorm.

Eestis 1.novembril 1991 kehtima hakanud maareformi seaduses seati reformi eesmärgiks maakasutuses ja maasuhetes 1940.a 16.juuni eelse seisuga taastamine, kusjuures põhiliseks peeti maa tagastamist endistele omanikele või nende õigusjärglastele (Virma 2002). Tegelikult ei käivitunud reform veel mitme aasta jooksul, kuna puudusid seaduse järgimist võimaldavad alamad õigusaktid.

Seadusloomele asudes polnud seadusandjal selget ülevaadet, millist seadusepaketti on vaja ja millises järjekorras. Osaliselt oli see tingitud sellest, et seaduste väljatöötamisel osalesid peamiselt poliitikud, mitte aga maaküsimusi tundvad spetsialistid ning seetõttu ei osatud kõiki probleeme ette näha. Tulemuseks olid seadused, kus mõni oluline küsimus oli jäänud tähelepanuta või lahendatud pealiskaudselt, mistõttu neid on tulnud pidevalt muuta ja täiendada. (Virma 2002) Ka pole seaduste järjekord alati olnud õige. F.Virma toob välja, et maakatastriseadus (kehtima hakanud 12.oktoobril 1994), maakorraldusseadus (25.jaanuar 1995) ning planeerimis- ja ehitusseadus (14.juuni 1995) oleksid pidanud ühed esimestest kehtima hakanud seadustest.

Maareformi läbiviimist on kritiseeritud mitmest aspektist. Käesoleva töö kontekstis on olulisemad maavalitsuste ja kohalike omavalitsuste alahindamine reformi läbiviimisel ning seadusandja otsus tagastada maad endistest piirides. Tolleaegse EV Ülemnõukogu maaelukomisjoni esimehe Juhan Telgmaa on väitnud, et maa munitsipaalomandisse jätmise oli eriti teravate diskussioonide allikas, esines erakondi, kelle sooviks oli jätta vallad maata (Telgmaa 1991). Munitsipaalomandisse andmise igat juhtu pidi arutama Vabariigi Valitsus ning positiivse otsuse korral välja andma vastava korralduse koos Riigi Teatajas avalikustamisega. 2002.a 1.jaanuariks oli munitsipaalmaa osatähtsus 0,4% reformitud maast. Üha enam ilmneb huvide kokkupõrkeid riigi ja omavalitsuste vahel, kuna viimased otsivad soodsaid tingimusi riigi omandis oleva reservmaa kasutamiseks kohalike eesmärkide teostamisel (Ruoppila 2002).

Eestis läbiviidud maareform on ainulaadne ka seetõttu, et seda hakati ellu viima üksikobjektide kaupa. Siiani olid reformid toimunud teatud piirkondade – mõisate ja/või külade – kaupa, sest see võimaldas leida optimaalseid lahendeid ja kiirendas tööd. Maade tagastamine ja erastamine üksikobjektidena on põhjustanud suurt aja-, vahendite ja tööjõukulu ja pole ka võimaldanud ratsionaalsete piirdega maaomandi moodustamist. (Virma 2002).

Kokkuvõttes võib väita, et läbiviidud maareformi iseloom tekitas olukorra, kus praegune hilisindustriaalne ühiskond on sunnitud maakasutusega seotud küsimustes lähtuma agaraühiskonna loogikast ja maakasutusmuistist. Selline olukord suurendab lõhet

planeerimispraktika ja -teooria vahel ning raskendab kaasaegsete planeerimismeetodite kasutuselevõttu.

2.2 Eesti planeerimissüsteem

2.2.1 Üldideoloogia ja planeeri roll

Kaasaegse Eesti ruumilise planeerimise süsteemi väljakujundamine algas Eesti taasiseseisvumisega. Ruumilise planeerimise üldpõhimõtete – planeerimine kui kokkulepe tuleviku ruumilise arengu osas; planeerimine kui avalik ja demokraatlik protsess – väljatöötamisel toetuti muu maailma, eriti põhjanaabrite kogemusele. 1993 aasta lõpus kirjutati Soome ja Eesti keskkonnaministrite poolt alla planeeringualase koostöö raamkokkulepe, mis kiirendas oluliselt euroopaliku planeeringukultuuri kujunemist Eestis (www.sisemin.gov.ee).

Eestis kasutusel olev ruumilise planeerimise käsitlus pärineb Euroopa Regionaalse/Ruumilise Planeerimise Hartast (*European Regional/Spatial Planning Charter*), mis kiideti heaks Euroopa Nõukogu liikmesmaade Planeeringuministrite (alalisel) Konverentsil (prantsuse keelne lühend *CEMAT*) 20. mail 1983. Vastuvõtmise koha järgi tuntud Torremolinose Harta käsitles planeerimist novaatorliku lähenemisviisi kohaselt teadusliku distsipliini, administratiivse tehnika, strateegia ja poliitikana, mis läbi interdistsiplinaarse ja laiahaardelise lähenemise on suunatud tasakaalustatud regionaalse arengu saavutamisele. Seega erines hartas kajastatav regionaalse/ruumilise planeerimise kontseptsioon oluliselt varasemast vaatenurgast planeerimisele, kus domineeris valdkonna- ja ekspordikesksus.

THE CONCEPT OF REGIONAL/SPATIAL PLANNING

*8. Regional/spatial planning gives geographical expression to the economic, social, cultural and ecological policies of society.
(European Regional/Spatial Planning Charter, 1983)*

Siseministeeriumi planeeringute osakonna ruumilise planeerimise korraldust selgitavas materjalis rõhutatakse planeerimise põhiülesandena planeeritava maa-ala arengu põhimõtetes ja tingimustes kokkuleppimist. Seadusandja märgib, et planeerimise käigus tuleb iga kord lahendada suurem või väikesem olemuslik vastuolu säilitamise ja muutmise vahel. Siseministeerium tunneb muret, et paljud planeerijad, loodus- ja muinsuskaitsjad ning juristid näevad planeeringut esmajoones kui vahendit piirangute seadmiseks. Planeeringuprotsessi orienteeritusest kas piirangute seadmisele või arengutingimustes kokkuleppimisele oleneb otsustavalt planeeringu tulemus. Siseministeerium rõhutab, et planeering on ennekõike vahend ruumilise arengu eesmärkide määratlemiseks ning planeeritava maa-ala arengu edendamiseks, mitte omaette eesmärk ning tasakaalustatult seatud arengueesmärgid sisaldavad endas nii muutusi kui ka väärtuste säilitamist.

Ülalkirjeldatud põhimõtted vormusid 1995.aastaks planeerimis- ja ehitusseaduseks. Esimene Eesti Vabariigi ehitusseadus kehtestati 1939.aastal. 1995. aastal kehtima hakanud

planeerimis- ja ehitusseadus säilitas küll järjepidevust, kuid vahepeal toimunud olulised muutused planeerimise lähtekohtades ei võimaldanud 1939. a seadust täiel määral eeskujuks võtta. PES seitsme kehtimisaasta jooksul ilmnemise mitmed vajadused seaduse sõnastust täpsustada ja muuta, mida tehti 1. jaanuaril 2003 jõustunud planeerimisseadusega.

Planeerimisseadus määratleb muuhulgas rollijaotuse planeeringute koostamisel. Seaduse paragrahv 4 ütleb, et üleriigilise planeeringu korraldamine ja järelvalve on Siseministeeriumi pädevuses, maakonnaplaneeringu korraldamine ja järelvalve on maavanema pädevuses. Omavalitsuse territooriumil korraldab planeerimistegevust kohalik omavalitsus, st üldplaneeringute ja detailplaneeringute korraldamisel on omavalitsuse seadusjärgne ülesanne.

Planeerimisseadus ei sätesta erinõuded planeerijale. Lahtiseks on jäetud ka hariduslik taust, nõutav on vaid kõrghariduse olemine. Hoolimata asjaolust, et seadusandja silmis on planeerija postpositivistlikule lähenemisele kohaselt huvigruppide kokkuviija ja läbirääkija, erineb planeerija roll tegelikkuses sellest oluliselt. Sageli võib planeerijate käitumises täheldada pigem ainuiskuliselt otsuseid langetavat „maestroplaneerijat”. Samuti on levinud suhtumine, et „õige” planeerija on hariduselt eelkõige arhitekt. Selline lähenemine, mille järgi planeerimine on eelkõige arhitektuuri käepikendus, oli levinud sõjajärgsel Inglismaal. Eesti laiem avalikkus, sh kohaliku võimu esindajad, peavad planeerimist siiani eelkõige füüsiliseks, maakasutuse planeerimiseks. Kohati ilmneb ka selge füüsiline determinism – uskumine, et linnaplaneerimise kunst annab võimaluse ilusa keskkonna tekitamiseks, millest omakorda „kasvab välja” hea inimelu.

Eesti planeerimise üheks iseloomulikuks jooneks on ka tugev sõltuvus kaartidest ja joonistest (kõnekeeles levinud kui *mappism*). Nii planeerijad kui planeeringuid kasutav laiem avalikkus ootab kaartidelt üleloomulikku tuleviku ennustamise võimet ning enneolematut täpsust arenguperspektiivide kajastamisel. Ka siin saab paralleele tõmmata sõjajärgse Inglismaaga, kus planeerimiselt oodati ehitusprojektidele iseloomulikku täpsust ja lõplikkust. Oodati, et plaan peaks näitama linna ulatust ja vormi, mis mingiks konkreetseks tähtjaks tulevikus peaks realiseeruma. Selliste „lõppseisu” kajastavate linnaplaanide koostamine Inglismaal oli otseselt analoogne arhitektide ja inseneride poolt koostatud ehitusprojektidega. Nagu Peter Hall hiljem kirjutas (Hall et al 1973, 38) „... planeerija elukutsel Inglismaal oli algusest peale tugev disaini kallak: ehitusprojektidele sarnanevate plaanide koostamise kinnismõte”. Ka see tunnusjoon viitab planeerijalt nõutavatele oskustele.

Ülalkirjeldatud planeerija roll annab aimu planeerimises valitsevast pragmatismist – planeerimisse suhtutakse kui väga praktilisse tegevusse, mille eesmärgiks on „asjade ärategemine” (Healey et al 1982, 10) st probleemide lahendamine ja visuaalselt tajutava muutuse tekitamine. Pea ainsa suunana USA-st alguse saanud pragmatism on Eestis õitsengujärgus, ei ole toimunud edasiarengut kollaboratiivsel suunal nagu mujal maailmas. Tuginedes Allmendingerile (2000) võib väita, et sarnaselt USA-ga tähendab reaalne ruumiline planeerimine Eestis praktiliste probleemide lahendamist „kaine mõistuse” (*common sense*) abil. Samuti on Eesti kontekstis aktuaalne peamine neopragmatismile suunatud kriitika – selline lähenemine vaatab mööda ühiskonna jõusuhetest ning levivast ebavõrdsusest.

Eesti „head planeerimistava” suunavad metoodilised materjalid (N: Soovitused planeerimisprotsessi ülesehituseks, Siseministeerium ja Hendrikson&Ko 2004) näevad planeerija olulisemate ülesannetena eelkõige huvide kokkuviiimist, läbirääkimist ning oskust koos jõuda tasakaalustatud planeeringulahendusteni. Planeerija ülesandeks on erinevate planeeringuvariantidega kaasneva väljatoomine ning seeläbi otsustajate abistamine. Nii

lähtutakse „hea planeerimistava” juurutamisel pigem kommunikatiivse planeerimise ideoloogiast.

2.2.2 Planeeringute liigid ja ülesanded

Ruumilise planeerimise definitsioon on Eestis määratletud Planeerimisseadusega. Definitsioonis väljatoodud märksõnad annavad „võtme” siinse planeerimisalase tegevuse mõistmiseks – ruumiline planeerimine on eelkõige avalik protsess, kus pikaajalise ruumilise arengu kavandamine toimub interdistsiplinaarselt, funktsionaalset ning tasakaalustatult.

Ruumiline planeerimine (edaspidi planeerimine) käesoleva seaduse tähenduses on demokraatlik, erinevate elualade arengukavasid koordineeriv ja integreeriv, funktsionaalne, pikaajaline ruumilise arengu kavandamine, mis tasakaalustatult arvestab majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalisi suundumusi ja vajadusi. (Planeerimisseadus, § 1)

Planeerimisseadus kehtestab Eesti planeeringute süsteemi, mis sarnaselt paljudele muudele riikidele koosneb neljast erinevat liiki planeeringust. Kogu riigi ruumilise arengu üldiseid suundumusi käsitleb üleriigiline planeering; maakonna ruumilise arengu suundumusi maakonnaplaneering; omavalitsuse, st linna või valla ruumilise arengu põhimõtteid üldplaneering ning valla või linna osa lähiaastate ehitust ja maakasutust suunab detailplaneering. Maakonnaplaneeringu ja omavalitsuse üldplaneeringu täpsustamiseks võib mingi konkreetse teema täpsustamiseks (N: kergliiklus) koostada teemaplaneeringu. Samuti võib koostada üldplaneeringu omavalitsuse territooriumi osale.

Planeeringuliike eristab omavahel erinev täpsusaste. Nii annab üleriigiline planeering strateegilised suundumused kogu riigi regionaalseks arenguks, tehes seda peamiselt tekstilises vormis kirjapandud eesmärkide näol. Kaartidel on üleriigilise planeeringu puhul pigem illustreeriv tähendus.

(2) Üleriigilise planeeringu eesmärgid on:

- 1) säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine;*
- 2) riigi regionaalse arengu kujundamise ruumiliste aluste loomine;*
- 3) asustuse arengu suunamine;*
- 4) üleriigilise transpordivõrgustiku kujundamise ning tehniliste infrastruktuuride arengu suunamine;*
- 5) eri tüüpi ökosüsteemide ja maastike säilimist tagava ning asustuse ja majandustegevuse mõjusid tasakaalustava looduslikest ja poollooduslikest kooslustest koosneva süsteemi (edaspidi roheline võrgustik) aluste kujundamine;*
- 6) maakonnaplaneeringutele ülesannete seadmine (Planeerimisseadus, § 6)*

Maakonnaplaneering tegeleb oma halduspiiridesse jääva territooriumi maakasutuse suunamisega juba mõnevõrra täpsemalt, käsitledes näiteks ka peamisi liikumiskoridore ning määrates tiheasustusalad ning detailplaneeringu kohustusega alad. Maakonnaplaneeringu kaardimaterjal omab oluliselt suuremat täpsusastet, kuid ei ole siiski otseselt kasutatav üksikobjektide (hooned, rajatised, kaitsealused objektid) puhul. Maakonnaplaneering ja omavalitsuse üldplaneering on tihedalt omavahel seotud – maakonnaplaneering annab üldplaneeringutele konkreetse aluse, samas on võimalik üldplaneeringuga maakonnaplaneeringut põhjendatud asjaoludel muuta või täpsustada.

(3) Maakonnaplaneeringu eesmärgid on:

- 1) maakonna ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine;
- 2) riiklike ja kohalike ruumilise arengu vajaduste ja huvide tasakaalustamine;
- 3) säästva ja tasakaalustatud arengu aluste kujundamine ja sidumine ruumilise arenguga ning majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise ja looduskeskkonna arengu vajaduste tasakaalustatud arvestamine planeeringu koostamisel;
- 4) asustuse arengu suunamine;
- 5) detailplaneeringu koostamise kohustusega alade ja juhtude määramine väljaspool linnu ja aleveid, kui need ei ole kehtestatud üldplaneeringuga määratud;
- 6) maareformi seaduse (RT 1991, 34, 426; RT I 2001, 52, 304; 93, 565; 2002, 11, 59; 47, 297 ja 298) tähenduses tiheasustusega alade määramine, kui need ei ole kehtestatud üldplaneeringuga määratud;
- 7) loodusvarade, väärtuslike põllumaade, maastike ja looduskoosluste säilimist ning roheline võrgustiku toimimist tagavate meetmete kavandamine;
- 8) maa- ja veealade üldiste kasutamistingimuste määratlemine;
- 9) maavarade ja maa-ainese leiukohtadega seotud maakasutustingimuste määratlemine;
- 10) teede, raudteede, veeteede ja tehnovõrkude koridoride, lennuväljade, sadamate ja jäätmete ladestamise kohtade ning muude tehnorajatiste paigutuse määramine;
- 11) kaitsealade ja nende kasutamistingimuste arvestamine planeeringus, vajaduse korral ettepanekute tegemine kasutamistingimuste täpsustamiseks, uute kaitsealade loomiseks või kaitseriigi lõpetamiseks;
- 12) puhkealade määramine ja nende kasutamistingimuste määratlemine;
- 13) üleriigilise tähtsusega riigikaitse otstarbega maa-alade määramine.

(4) Kehtestatud maakonnaplaneering on aluseks valla ja linna üldplaneeringute koostamisele, kehtestatud üldplaneeringu puudumise korral valla ja linna detailplaneeringute koostamisele ning projekteerimistingimuste väljaandmisele.

(5) Maakonnaplaneeringu koostamisel arvestatakse kehtestatud üldplaneeringutega või kokkuleppel kohalike omavalitsustega tehakse vajaduse korral ettepanek nende muutmiseks. (Planeerimisseadus, § 7)

Üldplaneeringu seadusjärgsed ülesanded annavad sellele planeeringuliigile otsese jõu maakasutuse suunamiseks lähemaks 10-15 aastaks. Üldplaneeringu eesmärgid on esitatud seitsmeteistkümnepunktina, neist osade täpsustatud lahenduse väljatöötamiseks on võimalik kehtestatud üldplaneeringu olemasolul algatada teemaplaneering. Seadus sätestab üldplaneeringu kohustuse ka nn olulise ruumilise mõjuga objekti asukoha valiku puhul. Viimane on käesoleva seaduse tähenduses objekt, millest tingitud transpordivood, saasteainete hulk, külastajate hulk ja tooraine või tööjõu vajadus muutuvad objekti kavandatavas asukohas senisega võrreldes oluliselt ning mille mõju ulatub suurele territooriumile. Olulise ruumilise mõjuga objektide nimekirja kehtestab Vabariigi Valitsus.

(3) Üldplaneeringu eesmärgid on:

- 1) valla või linna ruumilise arengu põhimõtete kujundamine;
- 2) kavandatava ruumilise arenguga kaasneva võivate majanduslike, sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude ning looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine ning selle alusel säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu tingimuste seadmine;
- 3) maa- ja veealade üldiste kasutamise- ja ehitustingimuste määramine;
- 4) detailplaneeringu koostamise kohustusega alade ja juhtude määramine väljaspool linnu ja aleveid;
- 5) maareformi seaduse tähenduses tiheasustusega alade määramine;
- 6) miljööväärtusega hoonestusalade, väärtuslike põllumaade, maastike ja looduskoosluste määramine ning nende kaitse- ja kasutamistingimuste seadmine;

- 7) rohelise võrgustiku toimimist tagavate tingimuste seadmine;
- 8) teede ja tänavate, raudteede, sadamate ja lennuväljade asukohta ning liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine;
- 9) vajaduse korral eraõigusliku isiku maal asuva tee avalikult kasutatavaks teeks määramine teeseaduses (RT I 1999, 26, 377; 93, 831; 2001, 43, 241; 50, 283; 93, 565; 2002, 41, 249; 47, 297; 53, 336; 61, 375; 63, 387) sätestatud korras;
- 10) põhiliste tehnovõrkude trasside ja tehnorajatiste asukohta määramine;
- 11) puhke- ja virgestusalade määramine;
- 12) ranna ja kalda ulatuse ning ehituskeeluvööndi täpsustamine ranna ja kalda kaitse seaduses (RT I 1995, 31, 382; 1999, 95, 843; 2001, 50, 290; 2002, 61, 375; 63, 387) sätestatud korras;
- 13) vajaduse korral ettepanekute tegemine kaitse alla võetud maa-alade ja üksikobjektide kaitseriigi täpsustamiseks, muutmiseks või lõpetamiseks;
- 14) vajaduse korral ettepanekute tegemine maa-alade ja üksikobjektide kaitse alla võtmiseks;
- 15) üldiste riigikaitsealade vajaduste arvestamine ja vajaduse korral riigikaitsealade otstarbega maa-alade määramine ning maakonnaplaneeringus määratud riigikaitsealade otstarbega maa-alade piiride täpsustamine;
- 16) ettepanekute tegemine linnakeskkonna kuritegevusriskide ennetamiseks planeerimise kaudu;
- 17) muude seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevate maakasutus- ja ehitustingimuste kajastamine planeeringus. (Planeerimisseadus, § 8)

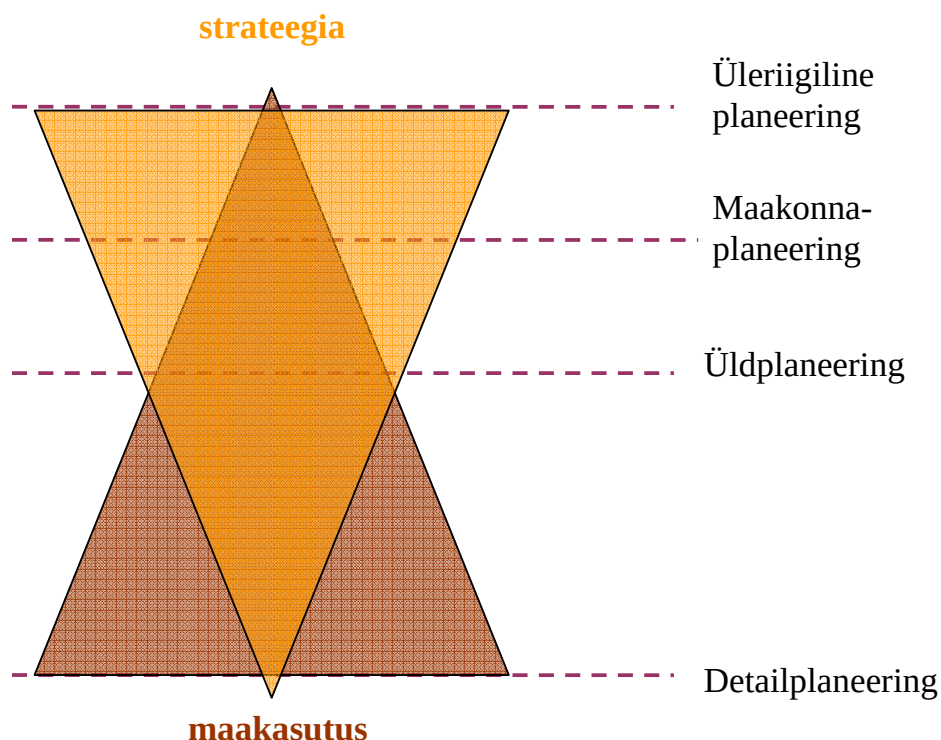
Detailplaneering on juba otseselt ja peamiselt maakasutusega tegelev plaan, mille alusel toimub konkreetne ehitus- või arendustegevus omavalitsuse territooriumil.

(2) Detailplaneeringu eesmärgid on:

- 1) planeeritava maa-ala kruntideks jaotamine;
- 2) krundi ehitusõiguse määramine;
- 3) krundi hoonestusala, see tähendab krundi osa, kuhu võib rajada krundi ehitusõigusega lubatud hooneid, piiritlemine;
- 4) tänavate maa-alade ja liikluskorralduse määramine ning vajaduse korral eraõigusliku isiku maal asuva, olemasoleva või kavandatava tänava avalikult kasutatavaks teeks määramine teeseaduses sätestatud korras;
- 5) haljastuse ja heakorrastuse põhimõtete määramine;
- 6) kujade määramine;
- 7) tehnovõrkude ja -rajatiste asukohta määramine;
- 8) keskkonnatingimuste seadmine planeeringuga kavandatu elluviimiseks ja vajaduse korral ehitiste määramine, mille ehitusprojekti koostamisel on vaja läbi viia keskkonnamõju hindamine;
- 9) vajaduse korral ettepanekute tegemine kaitse alla võetud maa-alade ja üksikobjektide kaitseriigi täpsustamiseks, muutmiseks või lõpetamiseks;
- 10) vajaduse korral ettepanekute tegemine maa-alade või üksikobjektide kaitse alla võtmiseks;
- 11) vajaduse korral miljööväärtusega hoonestusala määramine ning nende kaitse- ja kasutamistingimuste seadmine;
- 12) vajaduse korral ehitiste olulisemate arhitektuurinõuete seadmine;
- 13) servituutide vajaduse määramine;
- 14) vajaduse korral riigikaitsealade otstarbega maa-alade määramine;
- 15) kuritegevuse riske vähendavate nõuete ja tingimuste seadmine;
- 16) muude seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevate kinnisomandi kitsenduste ulatuse määramine planeeritaval maa-alal. (Planeerimisseadus, § 9)

Järgnev joonis näitlikustab planeeringute eesmärgi ning täpsustat. Strateegiliste põhimõtete väljatöötamisega tegeleb eelkõige üleriigiline planeering, suures osas ka maakonnaplaneering. Üldplaneeringu puhul on võrdselt tegemist nii arendustegevuse strateegiliste põhimõtete kui

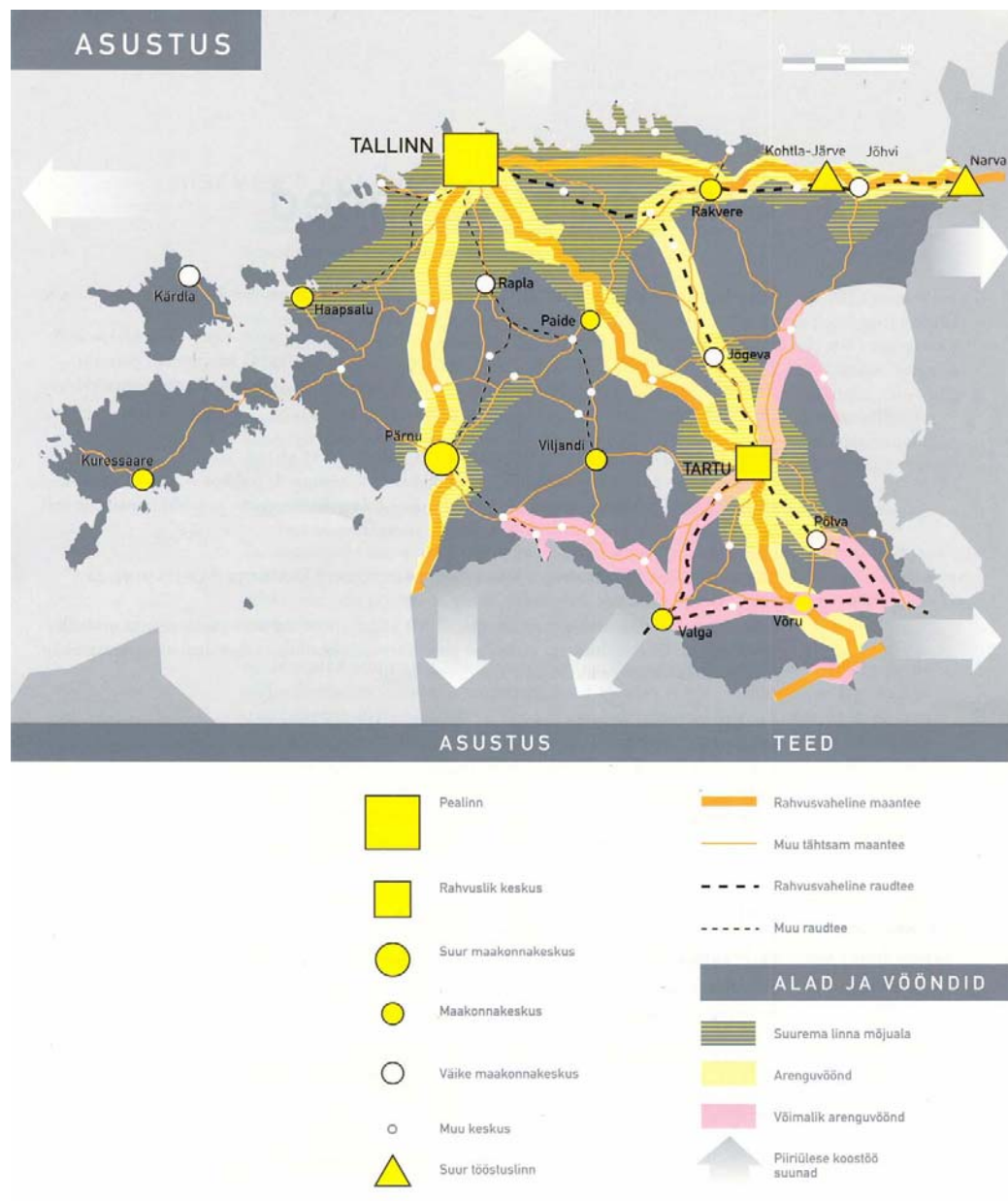
ka täpsema maakasutuse planeerimisega, detailplaneering käsitleb juba valdavalt ainult maakasutust, andes mingile maa-alale konkreetse ehitusõiguse.



Joonis 4. Eesti planeeringuliikide spetsiifika.

2.2.4 Planeeringute roll asustuse suunamisel

Asustuse suunamine on Planeerimisseaduse järgselt üleriigilise ja maakonnaplaneeringu ülesanne. Eesti üleriigiline planeering "Eesti 2010" sätestab üldise sihiseadena asustussüsteemi seniste väärtuste säilitamise ja edasiarendamise ning asustuse ruumilise tasakaalustamise. Asustuse arengul lähtutakse ühelt poolt pealinnaregiooni arengut ja teisalt osas maakonnakeskuste tugevdamist rõhutavast strateegiast, mille läbi on võimalik luua kogu riigi territooriumil hästi kättesaadavate tugevate keskuste võrk. Keskusi täiendavad läbi kaug- ja kodustöötamise ning heatasemelise transpordi elujõulised maapiirkonnad. Eestis tervikuna on seatud eesmärgiks, et iga maakonnakeskus ja ka väiksemad linnad leiaksid oma spetsialiseerumisaala, millega võiks rahvusvaheliselt konkureerida. Lisaks üksikute keskuste tugevdamisele viidatakse vajadusele keskuste koostööks vastastikuse täiendamise alusel ehk võrgustumisele.



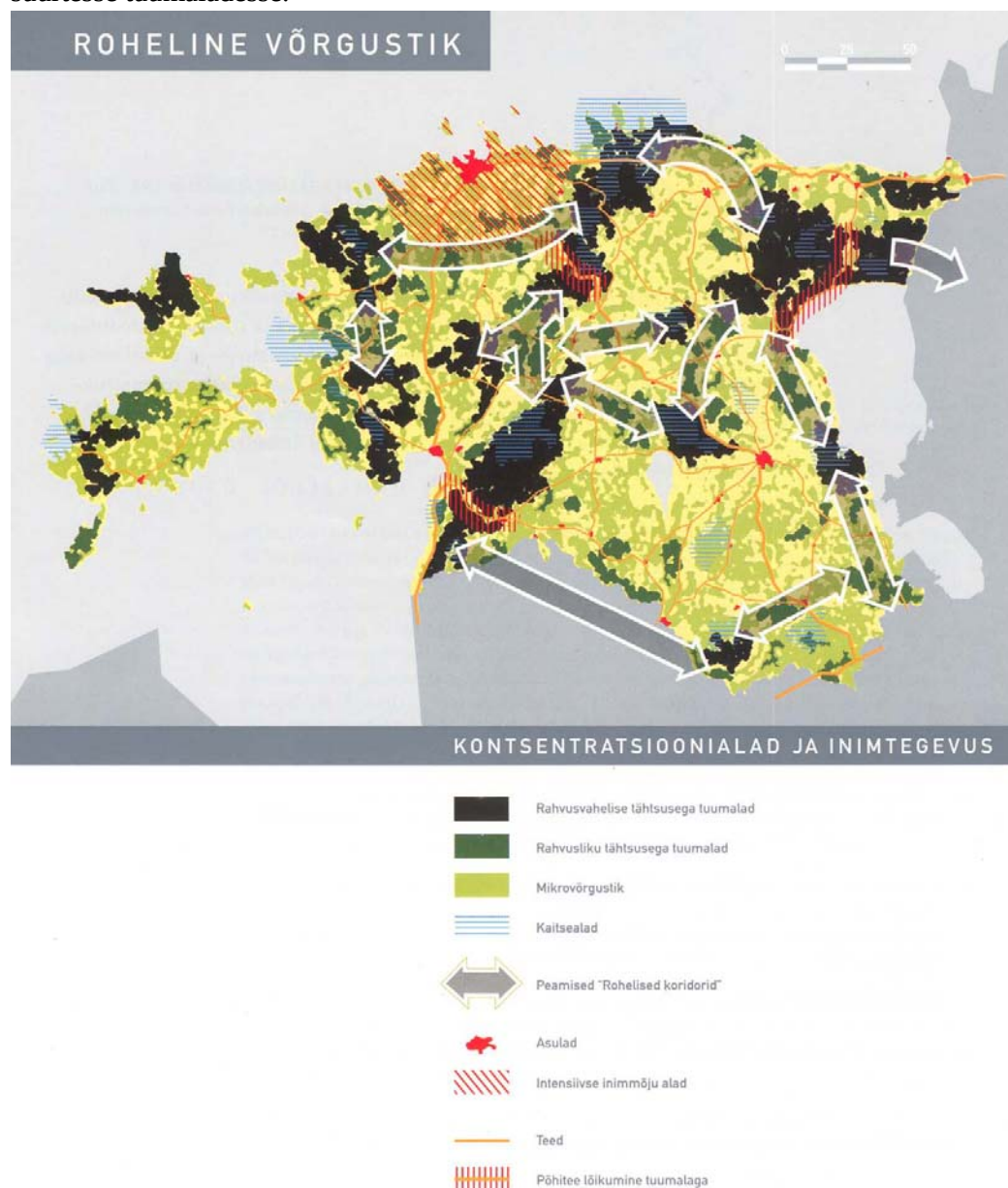
Joonis 5. Väljavõte Eesti üleriigilisest planeeringust „Eesti 2010”. Asustuse arengusuunad.

Asustuse ning maakasutuse arengu suunamise kontekstis on oluline ka üleriigilise planeeringu rohevõrgustiku kontseptsioon, mis rõhutab eluslooduse ja maastiku kaitse orgaanilist sulatamist keskkonnakujundusse ning vajadust esile tõsta, väärtustada ja sihipäraselt kasutusele võtta kaitsealuste ning looduslikus või looduslähedases seisundis alade laias mõttes keskkonda kujundavat mõju. Rohelise võrgustiku planeerimisega taotletakse järgmisi eesmärgi:

- keskkonna loodusliku iseregulatsiooni säilitamine
- väärtuslike looduskoosluste kaitse ja loomade liikumisteede säilitamine
- looduslähedase majandamise, elulaadi ja rekreatsiooni võimaldamine ning looduslike alade ruumilise kättesaadavuse tagamine

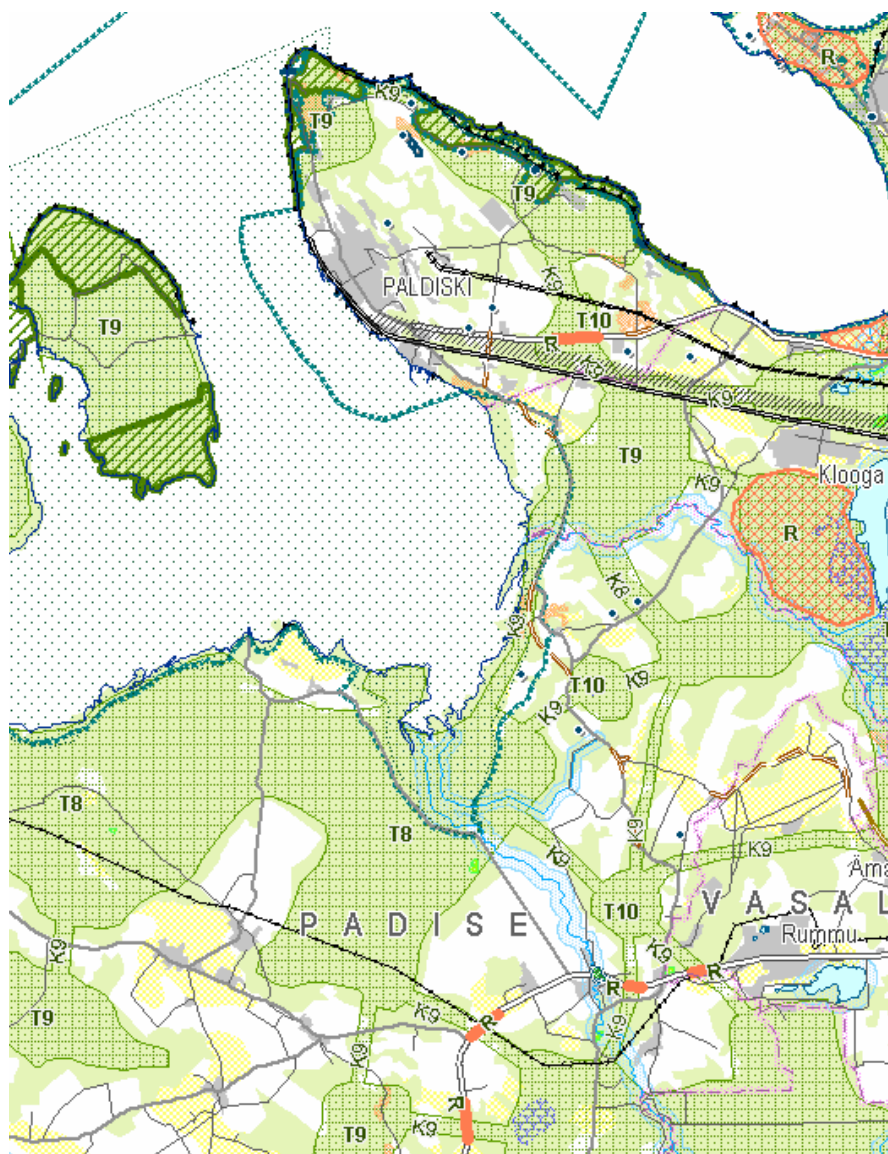
- väärtuslike maastike säilitamine
- asustuse ning maakasutuse suunamine.

Üleriigilise planeeringuga on määratletud peamised tuumalad ja koridorid. Tuumalaks on arvatud kompaktsed, vähemalt 15 km² pindalaga loodusalad. Oluliseks ülesandeks on võrgustiku pidevuse säilitamine kohtades, kus peamised raudtee- ja maanteetrassid lõikuvad suurtesse tuumaladesse.



Joonis 6. Väljavõte Eesti üleriigilisest planeeringust „Eesti 2010”. Rohevõrgustik.

Rohelise võrgustiku ja väärtuslike maastike teema edasiarenduseks on ette nähtud maakonnaplaneeringute teemaplaneeringud „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”. Seal toimub juba rohevõrgustike ja väärtuslike maastike täpsem piiritlemine ning üldiste kasutustingimuste seadmine. Eestis, kus metsad ja sood moodustavad ~70% kogu territooriumist, ei ole selle teema juures vaja tegeleda rohelise võrgustiku taastamisega, mis on põhiülesanne paljude Lääne-Euroopa maade samalaadsetes töodes.



Joonis 7. Väljavõte Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringust „Asustust ja maakaustust suunavad keskkonnatingimused”.

Rohevõrgustike teemakäsitluse põhiülesanne on maakonnaplaneerimise ja järgneva üldplaneerimise kaudu tagada, et võrgustikku uute elamupiirkondade kavandamisel läbi ei lõigataks ning kindlustada võrgustiku edasine toimivus. Omavalitsuse üldplaneeringutes tuleb rohevõrgustiku osadele ning väärtuslikele maastikele seada täpsustavad tingimused, mis muuhulgas kajastavad sealseid ehitusvõimalusi. Suur osa rohevõrgustiku elementidest ning ka väärtuslikest maastikest (kaitsealad, väärtuslikud elupaigad, NATURA-alad) on kaitstud ka muude õigusaktide või Euroopa Liidu direktiividega, mistõttu on ehitustegevus seal lubamatu või allutatud rangetele eritingimustele.

Rohevõrgustiku ja väärtuslike maastike teema põhjalik käsitlus erinevat liiki planeeringutes kujutab endast efektiivset vahendit asustuse suunamisel. Paraku on toimiv planeerimispraktika suure arendussurvega paikades erinevatel põhjustel tihti rohevõrgustiku elementide alasid kas vähendanud või sealset ehitustegevust liialt vähe reguleerinud.

Probleemiks on ka maakonnaplaneeringu teemaplaneeringute mõningane „hiline mine” - näiteks Harjumaal kehtestati teemaplaneering aastal 2002, mil suur hulk detailplaneeringutega kavandatud uuslamualasid oli juba välja ehitatud.

3. HARJUMAA UUSELAMUALADE UURING

3.1 Uuringu tagapõhi ja eesmärgid käesoleva magistritöö vaatenurgast

Viimasel viiel aastal Harjumaal asetleidnud järsk kinnisvaraturu aktiveerumine on endaga kaasa toonud uuslamualasid kavandavate detailplaneeringute laviini. Harju Maavalitsus, kellel lasub planeeringute järelvalvaja roll, soovis leida kinnitust planeeringute järelvalve käigus tekkinud arvamusel, et Harjumaal toimub „üleplaneerimine“ – uuslamualasid kavandatakse rohkem, kui nende järgi reaalselt nõudlust on. Maavalitsuse ametnikke tegi murelikuks ohud, mida selline kergekäeliselt kehtestatud detailplaneeringute hulk võib reaalsuses kaasa tuua Harjumaa sotsiaalsele ja demograafilisele olukorrale. Analüüsimaks planeeritud elualade kvantiteeti ja kvaliteeti telliti konsultatsioonifirmalt Hendrikson&Ko vastavasisuline uuring, mis oli laiemal uurimisprogrammi „Rahvastiku muudatused ja sotsiaalsed aspektid tulenevalt Tallinna lähiümbruse planeeritud elamuehitusmahtudest“ esimeseks osaks.

Uuring täitis nelja laiemat eesmärki:

1. Selgitada välja planeeritud ja reaalselt kasutusele võetavad uuslamuehitusalad Harjumaa omavalitsustes, nende paiknemine eri tasandi teeninduskeskuste suhtes;
2. Asustuse suunamisest, uute elamupiirkondade planeerimisest ja ehitusest lähtuvalt analüüsida võimalikke rahvaarvu muutusi Harjumaa omavalitsustes aastani 2015;
3. Rahvaarvu muutustest tulenevalt analüüsida Harju maakonna eri tasandi teeninduskeskuste struktuuri ja arengut
4. Analüüsida ligipääsetavust uuslamuehitusaladele (ühistransport, eratransport, politsei, kiirabi, päästeteenistus)

Uuring viidi läbi kahes etapis. Esimene etapp kandis nimetust „Uuslamuehitusest tulenevate rahvaarvu muutuste ning teeninduskeskuste analüüs“. Teise etapi „Harjumaa uuslamuehituse ja uute elamualade juurdepääsu analüüs“ raames täideti viimane ülaltoodud eesmärkidest. Esialgu ligikaudu poolele aastale kavandatud uuringu ajaline pikkus venis andmete madala kvaliteedi ja halva kättesaadavuse tõttu ligikaudu aastale (sügis 2003 – sügis 2004).

Magistritöö autor oli läbiviidud uuringu põhiautoriks. Andmete kogumisel ja tekstiosa kirjapanemises osales Anne Jääger (kirjutanud uuringu põhjal magistritöö autori juhendamisel keskastme uurimistöö „Mõistlik kasv Harjumaa ruumilises arengus“), kaardid koostas kartograaf Jaanus Remm.

Magistritöö autor lisas uuringu eesmärkidele vajaduse selgitada olukorda Eesti ruumilise planeerimise praktikas ning anda soovitusi omavalitsustele planeerimistegevuse edasiseks organiseerimiseks. Käesolevas magistritöös tuuakse uuringu tulemustest välja eelkõige Harjumaa ruumilise arengu peamisi jooni ning planeerimise tavapraktikat puudutavad tähelepanekud ning seostatakse neid planeerimise teoreetiliste suundumustega mujal maailmas.

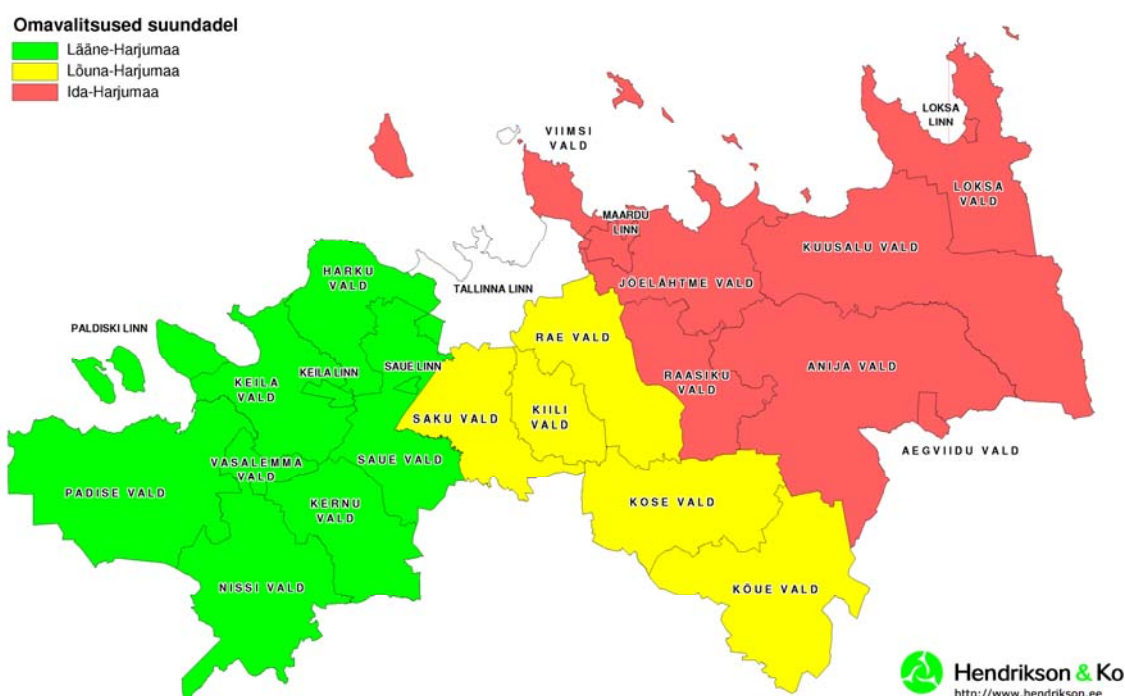
3.2 Uurimisala, kasutatud meetodid ja andmete kvaliteet

Läbiviidud uuringus käsitleti kavandatavaid uuslamualasid Harjumaal, st Harju maakonna omavalitsustest jäeti välja Tallinn. Pealinna väljajäämise tingis ühelt poolt uuringu põhieesmärk (uurida uuslamualade teket hajaasustusse ning sellega kaasnevad mõjusid), teisalt Tallinnas kehtestatud detailplaneeringute haaramatu maht.

Uuringu kokkuvõttes seletuskirjas analüüsiti tulemusi nn suundade kaupa. Peamistest maanteedest lähtuvad suunad, mis võimaldavad ühtlasi prognoosida liiklusvoogude muutusi elamuehituse mahtude suurenedes, olid järgnevad:

1. Ida-Harjumaa – Peterburi mnt. ja Piibe mnt. suund: Viimsi, Jõelähtme, Raasiku, Anija, Aegviidu, Kuusalu ja Loksas vallad ning Maardu ja Loksas linnad;
2. Lõuna-Harjumaa – Tartu mnt. ja Viljandi mnt. suund: Saku, Kiili, Rae, Kose ja Kõue vallad;
3. Lääne-Harjumaa – Pärnu mnt. ja Rannamõisa tee suund: Saue, Padise, Nissi, Kernu, Vasalemma, Keila, Harku vallad ning Paldiski, Saue ja Keila linnad.

Kokku viidi uuring läbi 24 omavalitsuses, 19 vallas ja 5 linnas.



Joonis 8. Uuringu analüüsiüksused

Uuringu lähteandmete kogumisel ja analüüsimisel kasutati kombineeritud meetodeid. Kuna andmete olemasolu sõltus suures osas omavalitsuste vastutulelikkusest, tuli kasutatavaid meetodeid valida vastavalt olukorrale konkreetses omavalitsuses. Valikut mõjutasid eelkõige andmete säilitamise kvaliteet ning vastutava ametniku vaba aja hulk. Kõikides omavalitsustes kasutati dokumendi kontentanalüüsi, töötades läbi perioodil 01.01.1995-01.08.2004 algatatud, menetluses olevad ja kehtestatud üld- ja detailplaneeringud (aluseks tabel 2). Arvesse võeti

detailplaneeringud, mis kavandasid kolme ja enama uuslamu ehitamist. Omavalitsustele hinnangule tuginedes loeti nn üksikute ehituslubade alusel rajatud uuslamute hulk käesoleva uuringu kontekstis väheoluliseks. Koostatud planeeringutest süstemaatiliselt kogutud andmed moodustasid uuringu peamise lähteandmestiku.

Tabel 2. Omavalitsustele saadetud tabel uuringuks vajalike andmete kogumiseks

Asukoht (omavalitsus, küla, alevik,	Ala (number ja nimetus)	Alus	Staadium (aeg)	Ala suurus	Kruntide arv	Kruntide suurus	Hoonestuse liik	Korterelamu korterite arv	Prognoositav rahvaarv	Kavandataavad funktsioonid lisaks	Millisesse teeninduskeskus esse DP/ÜP.ga suunatud
		ÜP/ DP/ Ol.olev suvilapiirkond	Ol.olev suvilapiirkond/alga tatud DP				Eramu/ ridamaja/korru- selamu				

Valdavalt täitsid ülaltoodud tabeli omavalitsuse ametnikud. Dokumendi kontentanalüüsi täiendas osades kohtades läbiviidud intervjuu.

Üld- ja detailplaneeringute läbivaatamisel selgus, et enamasti ei ole planeeringutes määratud (elamute väljaehitamisel) prognoositavat rahvaarvu. Seetõttu ei ole üksikuid saadud andmeid analüüsis arvestatud, vaid prognoosides on lähtutud Statistikaametist saadud keskmise leibkonna suurusest ning korrutatud see kruntide või korterite arvuga. Samuti ei ole planeeringu seletuskirjades enamasti määratud, millist teeninduskeskusesse uuslamuala elanikud kõige tõenäolisemalt kasutama hakkavad, see selgitati välja kaardianalüüsi käigus.

Suvilapiirkonnad lülitati analüüsi Harju Maavalitsuse poolt 2002. aastal koostatud uuringule “Suvilapiirkonnad Tallinna regioonis” tuginedes. Uuringus väljatoodud prognoosid suvilate aastaringse kasutamise ulatuse osas tulevikus põhinevad omavalitsuste hinnangutel.

Andmete kogumisel esines mitmeid tagasilööke. Erinevate inimeste poolt saadetud või kohapeal väljaselgitatud lähteandmetes esineb „inimlikke tõlgendusi“, mistõttu on kohati samad andmerekad täidetud erinevalt. Uuringu käesoleva etapi koostamise ajal ei olnud kasutatav ka Ehitisregister. Seetõttu tuli kavandatud elamualade tegelikku realiseerumist peegeldavaid ehitusload omavalitsuste kaupa ükshaaval üle lugeda.

Uuring põhineb ainult planeeringuga kavandatud elamualadele. Üksikuid uuslamuid, mille rajamine on hajaasutuses võimalik ilma detailplaneeringuta, ei võetud arvesse. Ehituslubade andmed esitati aga kõikide uute üksikelamute, nii detailplaneeringu kohustusega aladel asuvate kui ka ilma detailplaneeringu kohustuseta rajatud elamute kohta. Seega ei saa ehituslubade andmete põhjal arvutada detailplaneeringute realiseerumist, sest ehituslubade hulgas on ka need elamud, mis planeeringutes ei kajastu. Siiski kajastavad väljastatud

ehituslubade arvud vägagi hästi reaalsemat ehitustegevust ja lähtuvalt väljastatud ehituslubade hulgast omavalitsuses saab hinnata selles piirkonnas toimuva ehitustegevuse aktiivsust.

Teeninduskeskuste määratlemisel ja teeninduse arengusuundumuste väljatöötamisel võeti arvesse lisaks kogutud teenindussektorite andmetele rahvastiku tihedust (2000. aasta rahvaloenduse järgi), teedevõrku, omavalitsuste vahelisi piire¹, erinevatel ajajärgudel valitsenud teoreetilisi lähtekohti ning erinevate riikide kogemusi. Nimetatud andmed teenindussfääri kohta kombineeriti kogutud planeeringutega kavandatavate uuslamualade andmetega.

Uuringu II etapi eesmärgiks oli lähtuvalt asustuse suunamisest ja uute elamupiirkondade planeerimisest analüüsida juurdepääsu võimalusi uuslamualadele era- ja ühistranspordiga. Selleks viidi läbi piirkondade logistiline uuring, kasutades OÜ Stratum hallatavaid lähteandmeid ja AS Regio oskusteavet.

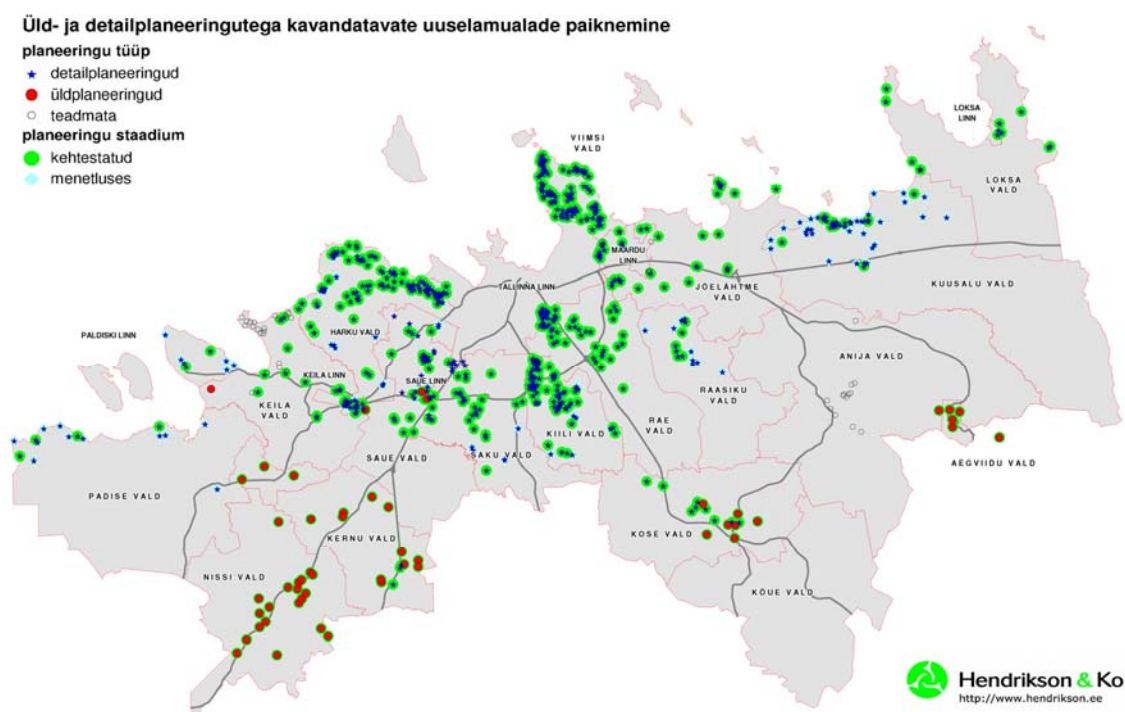
Kuna andmete kvaliteet on ülaltoodud põhjustel mõnevõrra ebahühtlane, ei ole antud töö raames võimalik üheste järelduste tegemine kavandatavate uuslamualade hulga kohta, vaid üldiste suundumuste väljatoomine. Hoolimata väljatoodud probleemidest on koondatud andmebaas Eestis ainulaadne ning võimaldab ruumilisi protsesse Harjumaal oluliselt adekvaatsemalt hinnata. Käesoleva magistritöö jaoks olulisimat teemat, ruumilise planeerimise hetkeolukorda, aga väljatoodud puudujäägid oluliselt ei mõjuta. Andmekogumisel kogetu on otseseks aluseks planeerimispraktikat puudutavate järelduste tegemisel.

¹ mõne teenindussektori osas eeldati, et tõmme on tugevam ühe valla piiresse jäävatel asulatel

3.3 Tulemused

3.3.1 Kavandatud uuslamualade hulk

Kogu käsitletava perioodi jooksul (01.1995-01.08.2004) on Harjumaal algatatud ja kehtestatud üld- ja detailplaneeringutega kavandatud 1052 uuslamuala, neist 577 Ida-Harjumaal (55%), 277 Lääne-Harjumaal (26%) ja 198 Lõuna-Harjumaal (19%). Ida-Harjumaal on kõige rohkem uuslamualasid planeeritud Viimsi vallas (431), kõige vähem Loksa linnas (4), Lääne-Harjumaal kõige rohkem Harku vallas (111) ja kõige vähem Vasalemma vallas (3), Lõuna-Harjumaal vastavalt Kiili vallas (91) ja Kõue vallas (2).



Joonis 9. Üld- ja detailplaneeringutega perioodil 01.01.1995-01.08.2004 kavandatud uuslamualade paiknemine

Valdavalt on uuslamualad kavandatud eramurajoonidena. Üldse on kogu käsitletava perioodi jooksul Harjumaale eramuid planeeritud 17 186, neist kõige rohkem Ida-Harjumaale (46%), Lääne- ja Lõuna-Harjumaale enam-vähem võrdselt (vastavalt 28% ja 26%). Ida-Harjumaal on eramute osakaal 86%, Lõuna-Harjumaal 87% ja Lääne-Harjumaal 76%. Kortereid/ridaelamubokse on Harjumaale planeeritud 3 454, neist 44% Lääne-Harjumaale, 37% Ida-Harjumaale ja 19% Lõuna-Harjumaale.

Uuringu läbiviimine kahes etapis² võimaldas jälgida ka muutusi planeeritavate eramute ja korterite vahekorras. Selgus, et võrreldes varasemaga on hilisemal perioodil enam hakatud planeerima kortereid/ridaelamubokse, seda eelkõige Lääne- ja Lõuna-Harjumaal (hilisemal

² Varasem periood – 01.01.1995-31.10.2003 (uuringu I etapis kogutud andmed)

Hilisem periood – 01.11.2003-01.08.2004 (uuringu II etapis kogutud andmed)

elamispindadest), kaks Ida-Harjumaa (33.2%) ning üks Lääne-Harjumaa (16.3%) omavalitsus.

Tabel 4. Aktiivsema planeerimistegevusega omavalitsused Harjumaal, kuhu on käsitletava perioodi jooksul kokku planeeritud 74.1% kõikidest uutest elamispindadest.

Viimsi vald	24.8%
Harku vald	16.3%
Saku vald	9.0%
Kiili vald	8.9%
Maardu linn	8.4%
Rae vald	6.7%
Kokku	74.1%

3.3.2 Uuselahualade monofunktsionaalsus

Kogu käsitletava perioodi jooksul kogutud andmete põhjal on Harjumaal uuselahuehitusalasid 1052. Mitmete omavalitsuste puhul puuduvad andmed kõrvalsihtotstarvete kohta, andmed on olemas 881 uuselahuala kohta (sellest tulenevalt on edasistes arvutustes planeeringualade koguarvuks (100%) võetud 881.

271 (31%) uuselahualal on lisaks elamumaale planeeritud mingi muu kõrvalsihtotstarve (üldmaa/sotsiaalmaa, ärimaa, maatulundusmaa), 69% (610) elamualadest on tegemist aga ainult elamumaaga. Kõrvalsihtotstarbena oli kõige rohkem märgitud üldmaad/sotsiaalmaad (19% planeeringualadest), siis ärimaad (10% planeeringualadest) ja maatulundusmaad (4% planeeringualadest). Keskmise kõrvalsihtotsatarvet omavate planeeritavate alade suurus oli umbes 100 000 m².

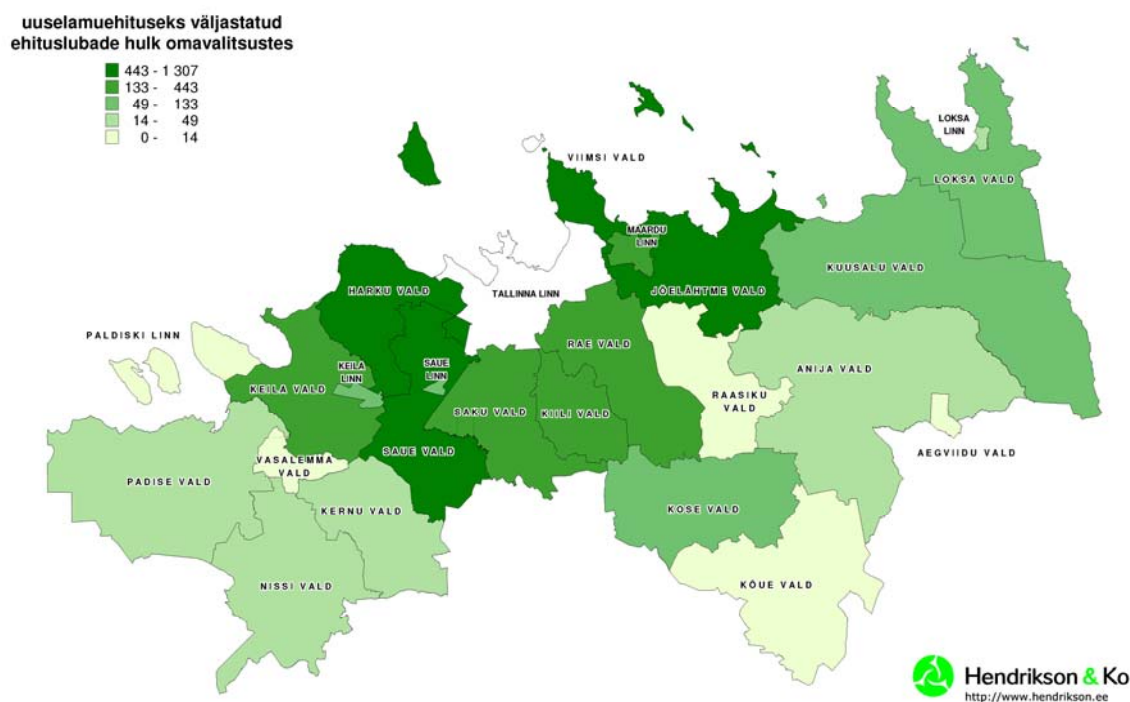
Järgneval joonisel (joonis 11) on näha kõrvalsihtotstarbe osakaal planeeritavatel aladel. Viimsi valla planeeringute tulp on suures osas (2/3) kaardialalt välja jäänud, seetõttu on tegelik situatsioon kaardil nähtavast märgatavalt teistsugune.

Tabel 5. Uuselamuehituseks väljastatud ehituslubade hulk suundadel

KOV	Ehitusload	Planeeringutega kavandatud uuselamute hulk ³
Ida-Harjumaa	2370	8356
Lõuna-Harjumaa	907	3412
Lääne-Harjumaa	1677	3839
Kokku	4954	15 607

Hoolimata andmeallikate erinevusest võib väita, et erinevused kavandatud elamualade ja tegelikkuses realiseerunud elamute vahel on vähemalt kolmekordsed.

Alltoodud joonisel (joonis 12) on näha ehituslubade hulk omavalitsustes.



Joonis 12. Uuselamuehituseks väljastatud ehituslubade hulk omavalitsustes

Jooniselt on näha, et selgelt eristuvad ehituslubade väljastamise poolest Tallinna naabervallad. Mida kaugemal omaavalitsus pealinnast ja merest asub, seda vähem ehituslube on väljastatud, seega ehitustegevuse aktiivsus väheneb. Taas eristub seaduspärasusest selgelt Raasiku, kus

³ Ehituslubasid analüüsiti vaid uuringu I etapis, seetõttu on tabelis toodud varasemal perioodi (01.01.1995-31.10.2003) kavandatud uuelamud

Tallinna läheduse tõttu võiks eeldada intensiivsemat ehitustegevust, kui käesolevas uuringus kogutud andmete põhjal jäeldub.

3.3.4 Prognoositavad rahvaarvu muutused

Tiit Tammaru on 2002. aastal läbi viinud uuringu „Tallinna linnastu rahvastikuprognoos“, mille aluseks on 2000. aasta rahvaloenduse tulemused. Lisaks on prognoosi koostamisel analüüsitud Tallinna linnastu arengut alates Teisest maailmasõjast, tuginedes varasematele rahvaloenduse andmetele ning rahvastikusündmuste pidevregistreerimisele rahvaloenduste vahelistel perioodidel. Rändesaldo on varasemate perioodide kohta saadud rändesündmuste pidevregistreerimisel põhinevatest statistikakogumikest, perioodil 1989-2000 on rändesaldo arvutatud aga jäägimeetodil (rahvaarvu muutus 1989-2000 miinus loomulik iive 1989-2000). Siserände andmed perioodist 1989-2000 pärinevad 2000. aasta rahvaloendusest.

Rahvastikuprognoosis on koostatud neli stsenaariumit: baasstsenaarium, optimistlik, pessimistlik ja tõenäosim stsenaarium. 2000. aastal elas Tallinna tagamaal 140 000 inimest. Baasstsenaariumi kohaselt kahaneb Tallinna tagamaa rahvastik 2025. aastaks 125 000 (-15 000), optimistliku stsenaariumi kohaselt tõuseb 215 000 (+75 000), pessimistliku stsenaariumi kohaselt langeb 135 000 (-5000), tõenäosima stsenaariumi kohaselt tõuseb 185 000 (+45 000) inimeseni.

Elamispindadel põhineva rahvastikuprognoosi käigus koostati kolm stsenaariumi: optimistlik, pessimistlik ja tõenäosim stsenaarium. Prognoosi aluseks on planeeritavate elamukruntide (eramute, korterite/ridaelamubokside, ümberehitatavate suvilate) hulk ja keskmise leibkonna suurus, mis vastavalt stsenaariumitele on 3,5 (optimistlik), 2,5 (pessimistlik) ja 3 (tõenäosim) inimest. Prognoosi tulemused eeldavad üld- ja detailplaneeringute täielikku realiseerumist. Samas on väga raske prognoosida, millal planeeringud täielikult realiseeruvad, seetõttu ei saa prognoosi teha ka 5-aastaste ajavahemike lõikes. Et käesoleva uuringu koostamise ajal ei ole täheldatud arendustegevuse aeglustumist, pigem just edasist intensiivistumist, võib eeldada, et 2015. aastaks on siiski enam-vähem kõik planeeringud realiseerunud (edasise arendustegevuse intensiivistudes võib praegustele planeeringualadele ka olulisel määral uusi elamurajoone lisanduda).

Pessimistliku stsenaariumi korral kasvab Harjumaa omavalitsuste rahvaarv kokku umbes 73703 inimese, optimistliku stsenaariumi kohaselt 103184 inimese, tõenäosima stsenaariumi kohaselt 88443 inimese võrra. 2003. aasta 1. jaanuari seisuga elas Harjumaal 122863 inimest, seega kujuneb vastavalt stsenaariumidele rahvaarv kõikide planeeringute realiseerudes 196566, 226047 ja 211306 elanikku.

Võrreldes uuringu I etapiga kasvab kõige rohkem Lääne-Harjumaa rahvaarv, seejärel Lõuna-Harjumaa ja Ida-Harjumaa rahvaarv. Seda seetõttu, et hilisemal perioodil on uuslamualasid planeeritud eelkõige just Lääne- ja Lõuna-Harjumaale.

Kogu käsitletava perioodi jooksul kogutud andmete põhjal suureneb kõige rohkem rahvaarv Ida-Harjumaal (43% kogu juurdekasvust), vähem Lõuna- ja Lääne-Harjumaal (vastavalt 26% ja 31%). Ida-Harjumaal on peamine juurdekasv Viimsi vallas (58%), kõige vähem suureneb

elanike arv Loksa linnas (0,2%). Lõuna-Harjumaal kasvavad enim Saku vald (35%) ja Kiili vald (34%), kõige vähem Kõue vald (2%), Lääne-Harjumaal vastavalt Harku vallas (52%) ja Nissi vallas (0). Nii kõikide stsenaariumide puhul.

Tabel 6. Rahvastiku juurdekasv planeeritavate elamispindade prognoosi järgi

Suund	Pessimistlik – leibkonnas 2,5 in	Tõenäoseim – leibkonnas 3 in	Optimistlik – leibkonnas 3,5 in
Ida-Harjumaa	31415	37698	43981
Lõuna-Harjumaa	19155	22986	26817
Lääne-Harjumaa	23132.5	27759	32385.5
Kokku	73702.5	88443	103183.5

Järgnevalt on tabelis 7 toodud protsentuaalne juurdekasv planeeritavate elamispindade prognoosi puhul.

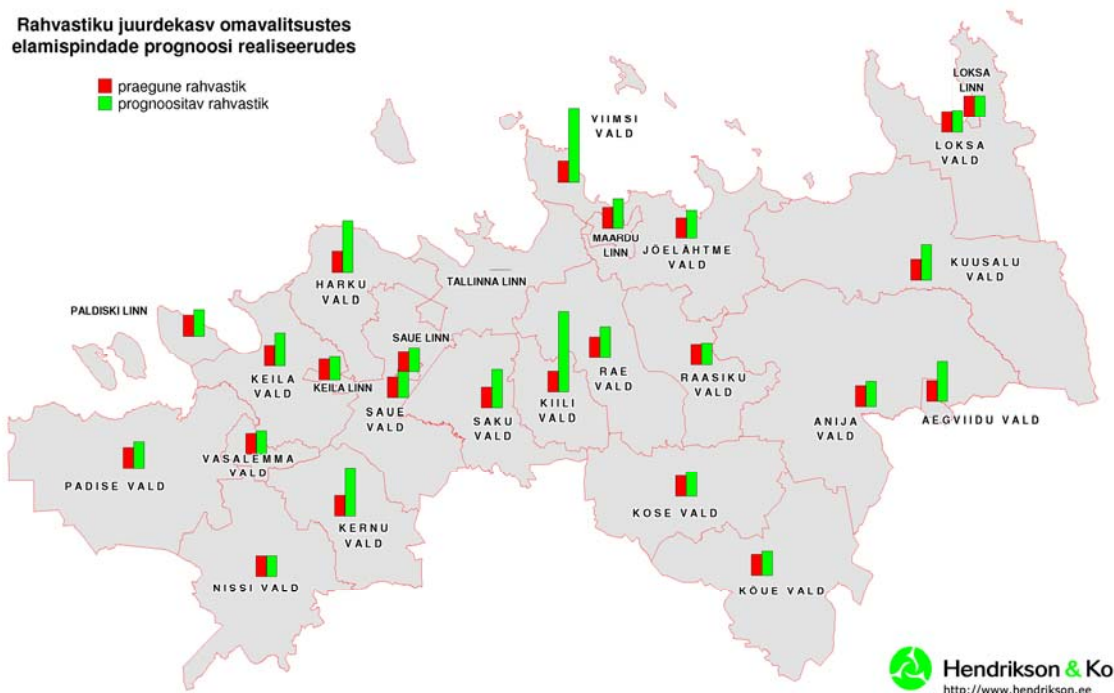
Võrreldes varasema tabeliga, kus toodud näitajate puhul oli Lõuna-Harjumaa rahvastiku protsentuaalne juurdekasv võrreldes teiste suundadega kõige suurem, on vahe Ida- ja Lõuna-Harjumaa vahel veelgi kasvanud, vahe Lääne-Harjumaaga on aga nii Ida- kui ka Lõuna-Harjumaa puhul vähenenud. Siiski suureneb planeeringute realiseerumisel kõige enam Lõuna-Harjumaa rahvastik, järgnevad Ida-Harjumaa ja Lääne-Harjumaa.

Ida-Harjumaal suureneb kõige rohkem Viimsi valla, kõige vähem Loksa linna rahvaarv, Lõuna-Harjumaal vastavalt Kiili valla ja Kose valla rahvaarvud, Lääne-Harjumaal Harku valla ja Nissi valla rahvaarvud.

Tabel 7. Protsentuaalne juurdekasv planeeritavate elamispindade prognoosi järgi

Suund	Rahvaarv 01.01.2003	Pessimistlik (%)	Optimistlik (%)	Tõenäoseim (%)
Ida-Harjumaa	51614	60.9	73.0	85.2
Lõuna-Harjumaa	25148	76.2	91.4	106.6
Lääne-Harjumaa	46101	50.2	60.2	70.2
Kokku	122863			

Joonisel 13 on toodud rahvastiku juurdekasv elamispindade prognoosi realiseerudes. Kõige märgatavamalt kasvab rahvastik planeeringute realiseerudes Kiili, Viimsi, Harku, Kernu ja Saku vallas.



Joonis 13. Rahvastiku juurdekasv omavalitsustes elamispindade prognoosi realiseerudes

Võrdluseks koostati rahvastikuprognoos ka väljastatud ehituslubade järgi.

Tabel 8. Rahvastiku juurdekasv ehituslubade prognoosi järgi

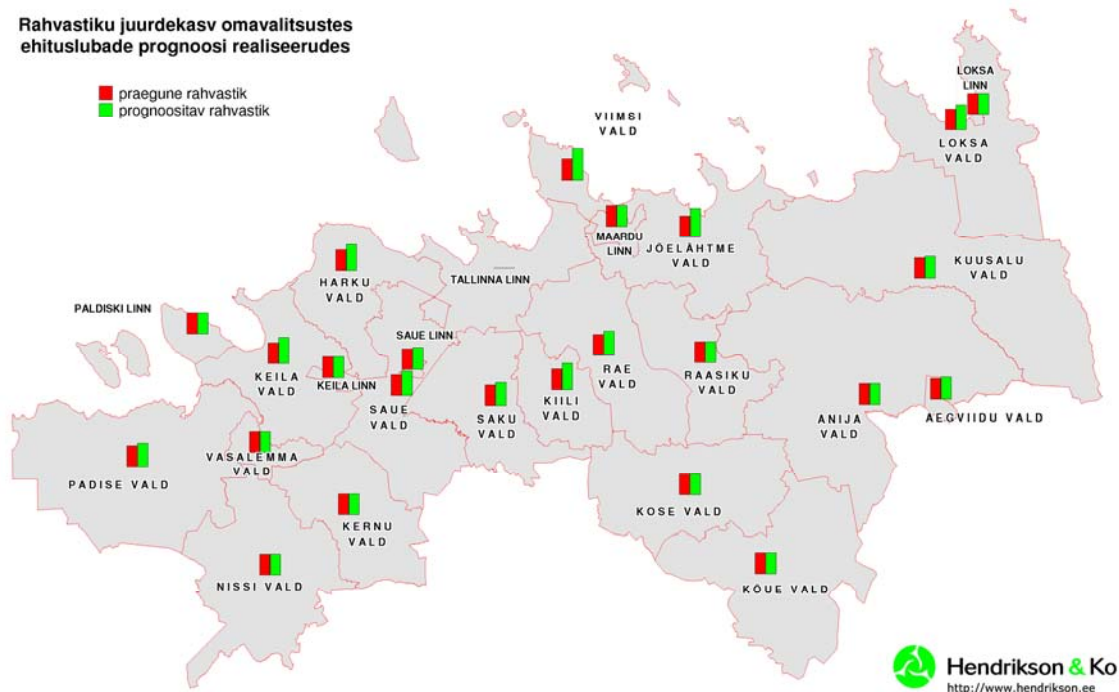
Suund	Pessimistlik – leibkonnas 2,5 in	Tõenäoseim – leibkonnas 3 in	Optimistlik – leibkonnas 3,5 in
Ida-Harjumaa	5925	7110	8295
Lõuna-Harjumaa	2267,5	2721	3174,5
Lääne-Harjumaa	4192,5	5031	5869,5
Kokku	12385	14862	17339

Tabelist on näha, et ehituslubade põhjal tehtud prognoosi korral suureneb kõige enam Ida-Harjumaa rahvastik, Lõuna- ja Lääne-Harjumaa rahvastik kasvab enam-vähem võrdselt. Ida-Harjumaal suureneb enim Viimsi valla ja vähim Raasiku valla elanike arv, Lõuna-Harjumaal vastavalt Kiili ja Kõue valla rahvaarv ja Lääne-Harjumaal Keila valla ja Paldiski linna rahvaarv.

Tabel 9. Protsentuaalne juurdekasv ehituslubade prognoosi järgi

Suund	Rahvaarv 01.01.2003	Pessimistlik (%)	Optimistlik (%)	Tõenäoseim (%)
Ida-Harjumaa	51614	11,5	13,8	16,1
Lõuna-Harjumaa	25148	9,0	10,8	12,6
Lääne-Harjumaa	46101	9,1	10,9	12,7
Kokku	122863			

Joonisel 14 on toodud rahvastiku juurdekasv ehituslubade prognoosi realiseerudes.



Joonis 14.. Rahvastiku juurdekasv omavalitsustes ehituslubade prognoosi realiseerudes

Suur erinevus planeeritud elamispindade ja väljastatud ehituslubade alusel teostatud prognoosides näitlikustab toimuvat „üleplaneerimist“ ning detailplaneeringu rolli muutust. Selgunud numbrite alusel võib väita, et valdav osa kehtestatud detailplaneeringutest ei ole realiseerunud.

3.3.5 Teeninduskeskuste arengusuunad

Sotsiaalsete teenuste määratlemine ja teeninduskeskuste tagamaade piiritlemine on olnud erinevate teadusdistipliinide huvivaldkonnaks valdavalt 1960ndatel – 1980ndatel aastatel. Teoreetiline alus keskuste määratlemisele pandi märksa varem sakslase W. Christalleri poolt, kelle 1933. aastal väljatöötatud kesksete asumite kontseptsioon on Saksamaal suures osas rakendust leidnud. Teooria eesmärgiks oli inimkonna võrdne ja ruumiliselt ühtlane varustamine materiaalsete ja mittemateriaalsete hüvedega.

W. Christalleri keskustevõrgu teooria leidis ulatuslikku rakendamist teenindussfääri planeerimisel Nõukogude Liidus, esmakordselt kasutati seda E. Kanti poolt esimese Eesti Vabariigi linnade keskuse astme määramisel.

Nõukogude Liidu astmeline teenindussüsteem tugines järgmistele määratlustele:

- külad – enamasti alla 250 elanikku (teeninduskompleks rajati sageli külade rühmale, mõjutsoon hõlmab ainult küla enda territooriumit; vajalikud teenused algkool ja lastepäevakodu, meditsiinipunkt, segakauplus, söökla, sidejaoskond);
- majandikeskus – 300-700 elanikku (tugevad põllumajanduslik-organisatoorsed ja teenindusfunktsioonid, mõjutsoon hõlmab vastava põllumajandi territooriumi, kus elab ligikaudu 1000-1200 inimest. Vajalikele teenustele lisanduvad põhikool, klubi ja raamatukogu, apteek, spetsialiseerunud kauplus, söökla, saun jm.);
- kohalikud keskused – kokku vabariigis 60-70 tk. (suuremad maa-asulad või väiksemad linnalised asulad, kus on täielik igapäevase teeninduse asutuste kompleks; kohaliku keskusesse pidi jõudma 20-25 minuti jooksul. Mõjualal elas ligikaudu 5000 elanikku);
- rajoonikeskused – kättesaadavus 30-45 minutit (linnalised asulad rajoonikeskuste funktsioonidega);
- regionaalsed keskused – kättesaadavus 50-60 minutit (suuremad linnad, st. Tallinn, Kohtla-Järve, Pärnu ja Tartu);
- pealinn Tallinn (Sildoja 1981; Kroon 2002)

Uuringu tulemusel toodi välja piirkonnad, kus on tarvilik esmatarbeteninduse väljaarendamine, samuti alad, kuhu oleks suure lisanduva rahvaarvu ja teistest teeninduskeskustest mõnevõrra eemalejääva asukohta tõttu vaja kõrgema tasandi (teise tasandi) teeninduskeskust. Teeninduskeskuste määratluse aluseks oli maavalitsuse pooltes lähteülesandes toodud jaotus nelja tasandi teeninduskeskusteks, millele lisati töö käigus tekkinud vajaduse tõttu tasanditesisesed jaotused (et eristada sama tasandi oluliselt erinevaid teeninduskeskusi) ning tasandita teeninduspunkt. Esmalt analüüsiti teeninduskeskustes pakutavaid teenuseid sektorite kaupa. Andmeid asulate teenindusettevõtete ja avalike teenuste kohta saadi omavalitsuste ametnikelt, mõnel juhul ka omavalitsuste kodulehekülgedelt. Politsei, kiirabi, päästeteenistuse, posti – ja pangateenuste kohta saadi informatsiooni vastavate asutustelt.

Teeninduskeskused ja nendes pakutavad teenused

KOLMANDA TASANDI SUUR TEENINDUSKESKUS
 KOLMANDA TASANDI VÄIKE TEENINDUSKESKUS
 Teise tasandi suur teeninduskeskus
 Teise tasandi väike teeninduskeskus
 Esmatasandi teeninduskeskus
 tasandita teeninduspunkt

■ Kaubandus
 ■ Haridus
 ■ Postikontor
 ■ Pangateenused
 ■ Tervishoid
 ■ Päästeteenistus
 ■ Konstaablijaoskond
 ■ KOV_teenused
 ■ Raamatukogu
 ■ Rahvamaja
 ■ Kirik
 ■ Tankla
 ■ Muud_teenused

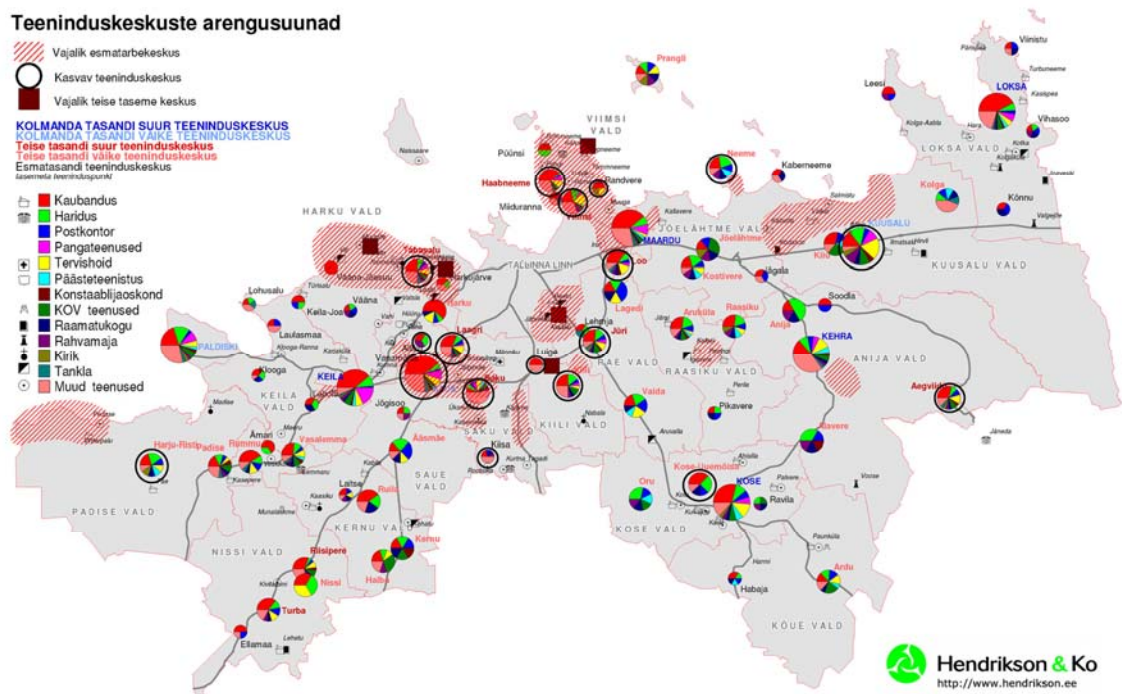


Joonis 15. Teeninduskeskustes pakutavad teenused 2004.a suve seisuga

Seejärel hinnati keskuste teeninduslikku tagamaad, võtteks üheks aluseks minimaalse elanike arvu (et tekiks nõudlus teatud kauba või teenuse järgi) ja maksimaalsele kaugusele või ligipääsetavusele (maksimaalne kaugus, kust inimesed tulevad veel keskusesse, et teatud kaupa või teenust saada). Osaliselt on arvestatud nõukogude Eestis kehtinud nn. „kättesaadavus-aegadega“. Määratletud kolmanda tasandi keskused võrduvad suures osas rajoonikeskustega, mille kättesaadavus peaks olema 30-45 minutit ning keskuse tagamaal võiks elada ligikaudu 15 000 inimest. Mõjupiirkondade määratlemisel on arvestatud ka teedevõrku.

Seejärel hinnati keskuste potentsiaali tulenevalt juurdeplaneeritud elamualadest. Erinevate teenindussektorite arengusuundade väljatöötamise aluseks on võetud 1. jaanuari 2003. aasta rahvastikuandmed (Statistikaameti andmetel), 20. mai 2004. aasta andmed lasteade, koolide ja perearstide kohta, Eesti Vabariigis kehtivad seadusaktid ning erinevatelt ametkondadelt saadud suusõnalised algandmed. Valdav osa muid teenuseid (nt. kaubandus) alluvad turuseadustele ning alused nende tuleviku täpseks kavandamiseks puuduvad.

Kaardile märgiti kasvavad teeninduskeskused, kus võib eeldada osade või kõikide teenindusfunktsioonide lisandumist ja tugevnemist. Need teeninduskeskused mõjutavad ka nn satelliitasulaid, mis selle arvelt võivad kahaneda.



Joonis 16. Teeninduskeskuste arengusuunad

Jooniselt selgub, et valdav osa vajalikust esmatarbeteenindusest jääb kõige aktiivsema arendustegevusega valdadesse – Tallinna lähialadele. Suurem vajadus esmatasandi teeninduskeskuste järele on eelkõige Lõuna-Harjumaal: Kiili vallas Sausti ja Mõisaküla piirkonnas, Saku vallas Lokuti piirkonnas, Rae vallas Rae piirkonnas, Saue vallas Alliku

piirkonnas, samuti Lääne-Harjumaal Keila vallas Kulna piirkonnas ja Ida-Harjumaal Maardus Kallavere piirkonnas. Siiski tuleb suurt tähelepanu pöörata ka Padise valla kaugematele rannikupiirkondadele, Anija valla Kehra lähedal asuvatele aladele, Raasiku valla Kalesi-Peningi piirkonnale ja Kuusalu valla põhjaosale. Lisaks on esmatarbeteeninduse väljaarendamist peetud vajalikuks Jõelähtme vallas Neeme piirkonnas.

Ka teise tasandi keskuste rajamisvajadus on teravaim kõige suurema arengusurvega Tallinna lähivaldadesse – Harku valda Muraste-Rannamõisa piirkonda, Kiili valda Luige piirkonda, Rae valda kokkukasvatavatesse Järveküla, Assaku ja Peetri küladesse ning Viimsi valla poolsaare idapoolsesse ossa. Juba toimub esmatarbeteeninduse kavandamine läbi üldplaneeringu Saue linna lähialadele.

Seoses eeldatavasti lisanduva elanikkonnaga muutub tõenäoliselt paljude keskuste funktsioon ja suurus. Hoolimata Tallinna väga tugeva tõmbekeskuse funktsioonist, võib eeldada ka väiksemate keskuste kasvamist. Eelkõige on peetud oluliseks järgmiste keskuste arendamist:

- Laitse Kernu vallas (seoses suvilate ümberehitusega)
- Harju-Risti Padise vallas (uuslamuehitus rannikupiirkonnas)
- Klooga ja Laulasmaa Keila vallas (uuslamuehitus ja suvilate ümberehitus)
- Jõgisoo, Laagri ja Alliku Saue vallas (uuslamuehitus)
- Saue linn (uuslamuehitus lähialadel)
- Saku ja Kiisa Saku vallas (uuslamuehitus ja suvilate ümberehitus)
- Tabasalu Harku vallas (uuslamuehitus ja suvilate ümberehitus)
- Luige ja Kiili Kiili vallas (uuslamuehitus)
- Kose-Uuemõisa Kose vallas (uuslamuehitus)
- Aegviidu Aegviidu vallas (uuslamuehitus)
- Jüri ja Rae vallas (uuslamuehitus)
- Loo ja Neeme Jõelähtme vallas (uuslamuehitus)
- Viimsi, Haabneeme ja Randvere Viimsi vallas (uuslamuehitus)
- Kuusalu Kuusalu vallas (uuslamuehitus)

Vajaliku esmatarbeteeninduse ja nimetatud teeninduskeskuste arendamist tuleb pidada äärmiselt oluliseks, et vältida traditsioonilist monofunktsionaalset äärelinnastumist. Tallinna linna poolt kasutatavate „meelitus-meetmete“ ning pealinna üldise tugeva positsiooni tõttu võib see olla küll raskendatud, kuid inimväärse elukeskkonna tagamiseks ülejäänud Harjumaal vältimatult vajalik.

3.3.6 Ligipääs elamualadele

Planeeritavate uuslamualade ajalise kauguse määramiseks vaadeldi elamualade ajalist kaugust (eratranspordiga) Tallinna kesklinnast (Viru keskuse juurest) kasutades kiireimat võimalikku teed. Autode baaskiiruseks võeti 50 km tunnis ning eeldati, et liiklusummikuid ning teisi teetõkestusi ei esine. Kasutati elamualade asukohaandmeid ja Regio koostatud logistikamaatriksit (1-ruutkilomeetriste vahemikega ruudustik). Viru keskuse juurest mõõdeti igasse maatriksi ruudu keskpunkti jõudmiseks kulutatud aeg, leiti iga ruudupunkti ajaline väärtus, mille põhjal interpoleeriti Vertical Mapperi abil pindteemakaart ja rehkendati 15, 30, 45 ja 60 minuti isojooned (samakaugusjooned).

Joonisel 17 on toodud planeeritavate alade ajaline kaugus Tallinna kesklinnast.



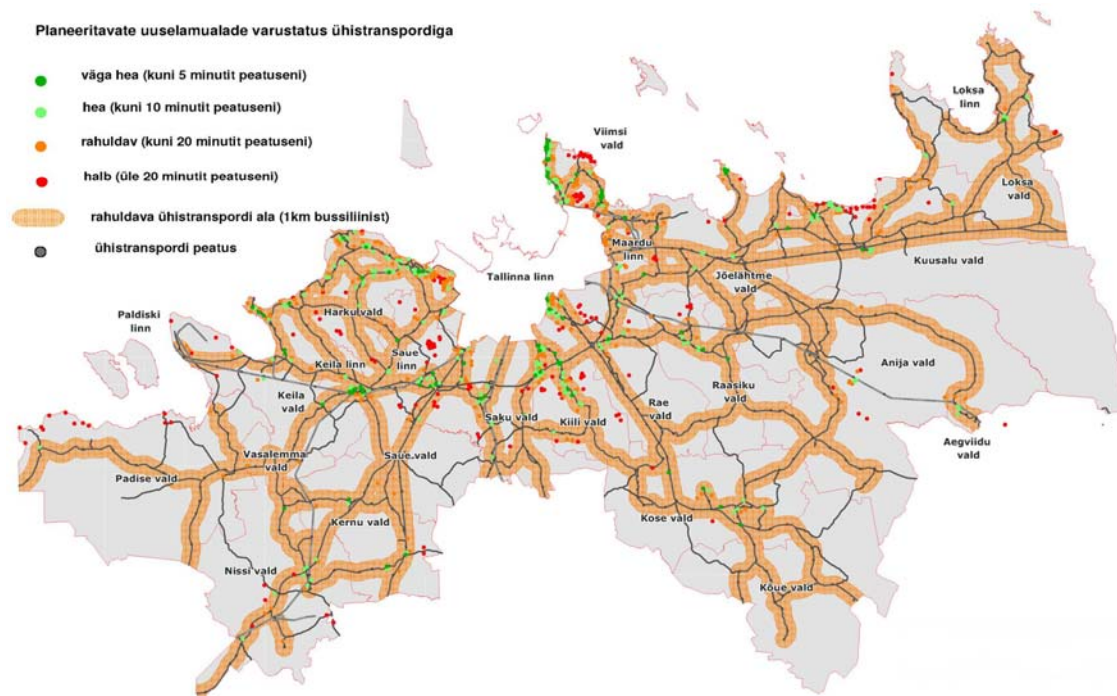
Joonis 17. Planeeritavate uuselamualade ajaline kaugus Tallinna kesklinnast eratranspordi kasutades

Jooniselt selgub, et valdav osa planeeritavatest uuselamualadest (57%) asub Tallinna kesklinnast kuni 30 min kaugusel. 6% elamualadest asub kesklinnale lähemal kui 15 min, 23% kuni 45 min kaugusel, 10% kuni 60 min kaugusel ja 4% enam kui 60 min kaugusel.

Ettearvatavalt järgivad samakaugusjooned suuremaid magistraale. Peamiste teede vahelised alad on aga teedevõrgustikuga kehvemalt kaetud, samuti ei ole olemasolevate väiksemate teede seisukord enamasti piisavalt hea üha suureneva liiklusköormuse talumiseks.

Uuselamualade ühistranspordiga varustatuse analüüsimiseks vaadeldi elamuala ajalist kaugust (jalgsi) lähima ühistranspordipeatuseni või liinini. Selleks kasutati elamualade asukohaandmeid, OÜ Stratum hallatavaid andmeid ühistranspordipeatuste ja -liinide (bussid, marsruuttsod, rongid) kohta ja AS Regio teedevõrgustiku andmeid. Kõigepealt mõõdeti uuselamualade ja ühistranspordipeatuste omavahelisi kaugusi ja leiti igale uuselamualale vähim ajaline väärtus, mis näitab kulutatavat aega lähima peatuseni jõudmiseks. Selle alusel koostati sümbolkaart, kus elamualad jaotati klassidesse vastavalt ajalisele kaugusele lähimast ühistranspordipeatusest (väga hea – 5 min, hea – 10 min, rahuldav – 20 min, halb - üle 20 min). Et selgitada välja piirkonnad, kus lähim ühistranspordiliin asub 1 km kaugusel, genereeriti bussiliinidele 1 km laiune puhver. Selline informatsioon on vajalik eelkõige marsruuttsode puhul, kes peatuvad vastavalt reisija soovile ka olemasolevate peatuste vahel.

Joonisel 18 on toodud planeeritavate alade ajaline kaugus ühistranspordipeatustest.



Joonis 18. Planeeritavate uuslamualade varustatus ühistranspordiga

23% elamualadest asuvad ühistranspordipeatusest kuni 5 min kaugusel, olles seega ühistranspordiga väga hästi varustatud (asukoha poolest). Hea asukoht ühistranspordipeatuse suhtes on 31%-l elamualadest, rahuldav samuti 31%-l, halb 15%-l.

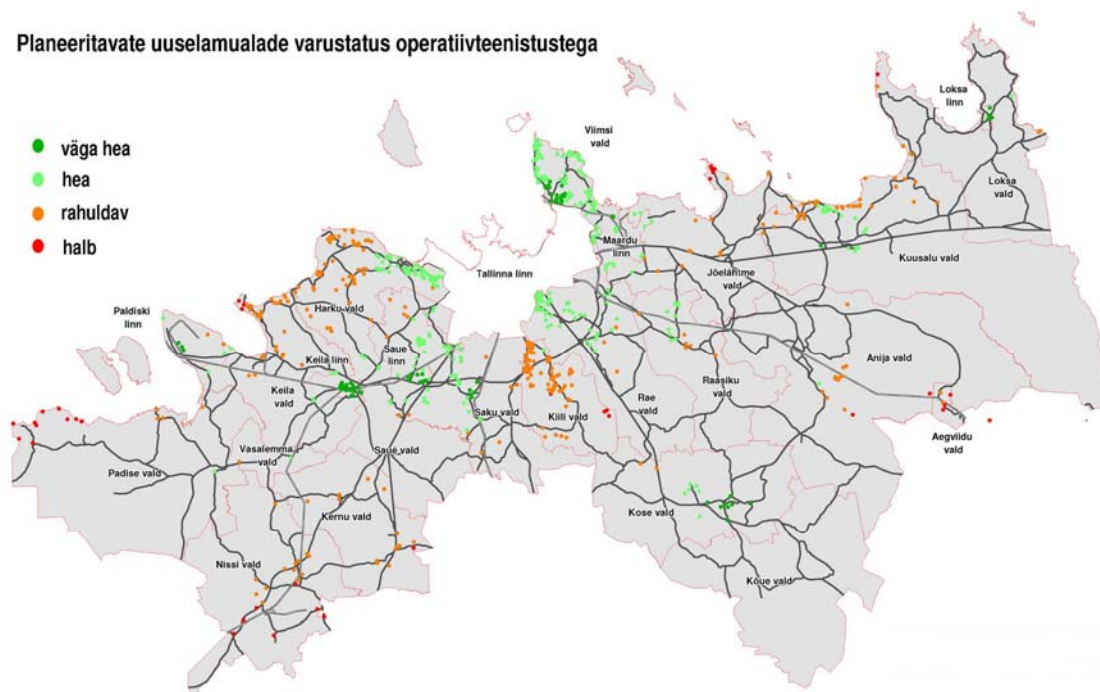
Jooniselt 18 on näha, et elamualade hea ühistranspordipeatustega varustatus ei sõltu niivõrd asukohast Tallinna suhtes kui võrd suuremate teede lähedusest. Seega on elamualade heaks ühenduseks linnaga tarvis luua juurde ühistranspordipeatusi juba olemasolevatele liinidele ning käiku panna ka uusi liine.

Planeeritavatele aladele juurdepääsetavuse analüüsimiseks politsei, kiirabi ja päästeteenistuse poolt vaadeldi uuslamualade ajalist kaugust vastavatest teenistuste tugipunktidest. Selleks kasutati elamualade asukohaandmeid, operatiivteenistuste asukohaandmeid ja AS Regio logistikamaatriksit. Maatriksi ruudustiku keskpunktide ja politsei, kiirabi ja päästeteenistuste tugipunktide omavaheliste ajaliste kauguste mõõtmisel leiti igale ruudustiku punktile vähim ajaline kaugus politseist, kiirabist ja päästeteenistusest. Saadud andmete alusel interpoleeriti ajalise kauguse põhjal igale operatiivteenistusele eraldi pindteemakaart ja rehkendati 5, 10, 20, 30 ja 40 min isojooned (samakaugusjooned).

Samuti loodi üldine hinnangut andev kaart, kus kolme teenuse kättesaadavus igal elamualal on summeeritud. Aluseks võeti kolm eelnevat operatiivteenistuste kaarti. Kõik uuslamualad said igalt kaardilt hinne 1 kuni 5 sõltuvalt sellest, millisesse kiirusalas (5 min ala – hinne 5; 10 min ala – hinne 4; 20 min ala – hinne 3; 30 min ala – hinne 2; 40 min ala ja üle selle –

hinne 1) ta jäi. Kõikide kaartide pealt saadud hinded summeeriti ja tulemuste järgi moodustati sümbolkaart klassidega väga hea (hinne 13-15), hea (hinne 10-12), rahuldav (7-9) ja halb (hinne 3-6).

Planeeritavate uuslamualade varustatus operatiivteenistustega



Joonis 19. Planeeritavate uuslamualade varustatus operatiivteenistustega

Jooniselt võib näha, et kuigi kõikide operatiivteenistuste juurdepääsu planeeritavatele elamualadele eraldi vaadates võib pidada üldiselt heaks, on suurele osale Tallinna lähinaabrusse planeeritavatest uuslamualadest olemasoleva teedevõrguga kõikide operatiivteenistuste juurdepääs summeerituna mõnevõrra raskendatud. Siiski võib vaid 5% elamualadest pidada halvasti varustatuks. Rahuldav on 39% elamualade tänane olukord, hea 46% olukord, väga heaks võib pidada 9% elamualade varustatust. Planeeringute realiseerumisel on aga kindlasti tarvis parandada teedevõrgustiku seisukorda ja muuta need vastavaks kasvavale liikluskooormusele.

3.4 Uuringust tulenevad järeldused

Läbiviidud uuslamualade uuringu käiku ja tulemusi analüüsides on võimalik välja tuua Harjumaa ruumilise arengu protsessi ja korraldust kajastavad järeldused, mis on ühtlasi käesoleva magistritöö peamiseks tulemusteks. Järeldused esitatakse kolmes järgnevas alapeatükis.

3.4.1 Harjumaa ruumiline areng

Harjumaa elamualade uuringu raames läbivaadatud detailplaneeringute hulk ja kvaliteet lubavad väita, et Harjumaa ruumiline areng omab mitmeid valglinnastumisele omaseid tunnusojooni. Valglinnastumise all mõistetakse enamasti koordineerimatut ja halvasti planeeritud monofunktsionaalsete alade arengut väljapoole linna piiri, kus valdavaks on hajutatud, ülehüppelised ning madala tihedusega arengumustrid. Valdav osa (69%) vaadeldaval perioodil Harjumaal koostatud detailplaneeringutest kavandab monofunktsionaalsete elamualade arendamist, st puudub võimalus planeeritavale alale rajada üldkasutatavat avalikku ruumi või esmatarbe teenindusasutust.

Uuslamualade transpordiga varustatuse osas ei ole läbiviidud uuringute põhjal ühete järeltuste tegemine võimalik. Ei saa väita, et valdav osa uuslamualade elanikest kasutavad igapäevaseks liikumiseks vaid eratransporti ning ühistranspordiga varustatus puudub. Uuring tõestas, et ligikaudu pooled kavandatavatest uuslamualadest jäävad ühistranspordi liinimarsruutide lähedusse (54% uuslamualadest jäävad 10 min jalakäigutee kaugusele bussipeatuses), mistõttu on põhimõtteline võimalus ühistransporti kasutada olemas. Ühistranspordi liikumise sagedus näitas, et olukord on parem Lääne-Harjumaal ning suurte teede läheduses.

Analüüsitud detailplaneeringud kajastasid vaid uuslamuehitust, läbi ei vaatatud eraldiseisvate tootmis- või ärimaade arengut kajastavaid planeeringuid. Siiski võib kavandatava elamumaa hulga ja sellest tuleneva prognoositava maksimaalse elanike juurdekasvu ning Harjumaa rahvastikuprognoosi (Tammaru 2002) alusel väita, et suurem osa uutest elanikest ei leia tööd kohapeal ning peavad seetõttu töötstarbeliseks pendelrändeks läbima suhteliselt pikki vahemaid. Seega eksisteerib Harjumaal ka valglinnastumise töö- ja elukohtade eraldatust kajastav tunnus.

3.4.2 Omavalitsuste puudulik ülevaade käimasolevast arendustegevusest

Planeerimisseadus seab omavalitsuse kohustuseks planeerimistegevuse korraldamise oma territooriumil. Selle ülesande täitmiseks oleks omavalitsusel esmajoones vajalik omada selget ülevaadet juba toimuvast ruumilisest arengust. Harjumaa omavalitsustes läbiviidud elamualade uuringu lähteandmete kogumisel selgus, et reeglina süsteemne ülevaade ruumilise arendustegevuse hetkel olulisematest alustest – detailplaneeringutest – puudub. Enamus omavalitsustest on kättesaadav informatsioon kehtestatud detailplaneeringute kohta, st olemas on detailplaneeringud kaustadena, nii, nagu planeeringu koostaja need on omavalitsusele üle andnud. Ühtset andmebaasi või geoinfosüsteemi, kus alade asukohaline informatsioon oleks seotud planeeringulise teabega, ei olnud uuringu läbiviimise hetkel üheski omavalitsuses (Viimsi vald, kus arendustegevus kõige aktiivsem, oli detailplaneeringute andmebaasi väidetavalt ette valmistamas). Seetõttu tuli uuringu läbiviijatel või omavalitsuse ametnikel (.... vallas tegid ülevaade omavalitsuse ametnikud) detailplaneeritavate alade suuruse, kavandatavate kruntide arvu ja suuruse ning planeeritavate kõrvalfunktsioonide teadasaamiseks läbi vaadata kõik kehtestatud detailplaneeringute kaustad. Selline tegevus võttis sõltuvalt omavalitsusest aega paar tundi kuni terve päev. Juhul, kui omavalitsusel puudub kaasaegne ja pidevalt täiendatav üldplaneering ning detailplaneeringuid ei suudeta süstemaatiliselt hallata, peaks sarnane läbivaatamine eelnema igasugustele ruumikasutusega

seotud otsustele. Sellist ressursisraiskavat käitumist aitaks vältida ülalnimetatud geoinformaatiline andmebaas, kus detailplaneeringu staadiumi kaupa liigitatud planeeringud omaksid lisaks asukohale muud vajalikku infot (N: tehnovõrkude lahenduse põhijooned jne). Kasutajasõbralik andmebaas muudaks seadusejärgselt avaliku planeerimistegevuse tulemused nähtavaks ka huvilisele, kes planeeringuga otseselt seotud ei ole, täites nii elementaarseid planeerimise kui avaliku tegevuse nõudeid.

Kui kehtestatud detailplaneeringute osas oli andmete väljaselgitamine vähemalt võimalik, siis algatatud ja koostamisel olevate detailplaneeringute kohta puudus omavalitsustel sageli igasugune informatsioon (kaheksal omavalitsusel analüüsitud kahekümne kahest). Ühelt poolt ei ole võimalik planeeringu algatamise või koostamise faasis välja tuua nii täpset informatsiooni, kui uuringu läbiviimiseks on vajalik (näiteks kruntide suurus); teisalt näitab see asjaolu aga, et osad omavalitsused on koostanud detailplaneeringule pealiskaudse lähteülesande, kus ei anta planeerijale mingisuguseid ettekirjutusi. Viimane järeldus näitab omakorda, et on loobunud võimalusest suunata ruumilist arengut detailplaneeringu koostamise algusfaasis, hoolimata asjaolust, et hilisemate märkuste ja korrektuuride tegemine on oluliselt keerulisem. Juhul, kui puudub ka kehtiv üldplaneering või detailplaneering on algatatud sooviga muuta üldplaneeringut, taandab soovimatus detailplaneeringute lahendusi suunata omavalitsuse planeerimistegevuse korraldamiselt. Selline lähenemine annab tunnistust majandusjõudude poolt juhitud planeerimisparadigmast, Brindley, Rydini ja Stokeri (1996) järgi nn trendi-planeerimisest.

3.4.3. Seadusliku planeerimissüsteemi puudulik toimimine Harjumaal

Uuringu tulemusi analüüsides on võimalik väita, et Planeerimisseadusega määratletud ning meetodiliste materjalidega täpsustatud Eesti ruumilise planeerimise süsteem Harjumaal terviklikult ei toimi. Selle peamiseks tunnistuseks on sage omavalitsuse üldplaneeringute puudumine. Uuringu alustamise hetkel (august 2003) puudus 46% omavalitsustest kehtiv üldplaneering, mistõttu võib väita, et olulisel osal Harjumaal omavalitsustest ei eksisteerinud oma territooriumi arengu kohta terviklikku strateegilist visiooni. Väga vähe on koostatud üldplaneeringuid valla või linna osale (5 omavalitsuses) ning mingit teemat süvitsi käsitlevaid teemaplaneeringuid. Üldiste ruumiliste arengudokumentide puudumise tõttu ei eksisteeri ka näiteks liikluse ja teedevõrgu osas terviklikku tulevikunägemust, mille otseseks tulemuseks on ummikud suuremate Tallinna suunduvate teedel.

Üldplaneeringute puudumisest tingituna toimub kogu ruumiline arendustegevus läbi detailplaneeringute. Suur osa koostatavatest detailplaneeringutest ei realiseeru (nagu näitab väljastatud ehituslubade arv). Oodatud passiivsemast turunõudlusest või arendustegevuseks vajalike rahaliste vahendite puudumisele lisaks võib siinkohal olla oluliseks põhjuseks detailplaneeringu rolli muutus. Kehtestatud detailplaneeringutega „broneerivad” maaomanikud-arendajad oma maa elamumaana arendamisõiguse, mille realiseerimiseks oodatakse sobivat majanduslikku ja sotsiaalset situatsiooni. Seega ei käsitleta detailplaneeringut mitte seadusest tulenevalt lähiaastate ehitustegevuse alusena vaid pikaajalise arengudokumendina, mille kaudu toimub maa reserveerimine teatud sihtotstarbel. Nii on detailplaneeringule antud üldplaneeringu sisuline tähendus, jättes samas lisamata vajaliku strateegilise tagapõhja, ulatuslikuma territooriumiga arvestamise ning laiapõhjalisema avaliku planeerimisprotsessi.

Selline planeerimispraktika, mida iseloomustab strateegilise vaatenurga puudumine ning detailplaneeringu-kesksus, ei pruugi anda maakasutuse arengus soovitud tulemit. Praeguse arendustegevuse valglinnastuva iseloomu võimalikud negatiivsed tagajärjed võivad ilmneda paarikümne aasta pärast, mil elurajoonid on välja ehitatud ja „sisse elatud”. Tulevikku vaatav ruumiline planeerimine peaks aga arvestama ka kaasnevaga, kaaludes põhjalikult igasuguse arendustegevusega kaasnevaid tulusid ja kulusid ning nende mõjusid erinevatele inimgruppidele ja eluvaldkondadele.

4. ARUTELU

4.1 Eesti planeerimissüsteemi areng – detailplaneeringu rolli muutus

Tugeva arendussurvega Harjumaal näitab ruumilise planeerimise korraldus olulist lahknevust Planeerimiseseadusega sätestatud ja meetodiliste materjalidega täpsustatud planeeringute süsteemist. Kinnisvarabuumi algusajaks ei olnud oluline osa omavalitsustest kehtestanud oma territooriumi ruumilist tulevikuvisioni väljendavat üldplaneeringut. Arendustegevus toimus läbi detailplaneeringute, mida on koostatud väga suurel hulgal. Üldplaneeringute kehtestamine jääb perioodi, kus valdav osa detailplaneeringutest on juba kehtestatud või välja arendatud, mistõttu tuleb neid käsitleda juba olemasoleva olukorrana.

Käesoleva magistritöö raames teostatud uuring ei võimalda otseselt välja tuua üldplaneeringu koostamata jätmise põhjusi, kuid töö autori pikaajaline töökogemus omavalitsustega lubab sellise käitumise võimaliku tagamaa teemal arutleda. Kõige objektiivsemaks põhjuseks võib pidada üldlevinud madalat teadlikkust üldplaneeringu kasulikkusest ning koolitatud planeeringuspetsialistide puudumist omavalitsustes. Kuigi üldplaneeringu koostamise kohustus seati omavalitsustele juba 1995. kehtima hakanud Planeerimis- ja ehitusseadusega, asuti planeeringute koostamisele vastumeelsust näitava aeglusega. Soovimatutes tulevikku planeerida võib näha nõukogudeaja plaanimajanduse pärandit, mille tõttu planeerimist käsitleti endiselt kui normitaitmist hierarhia madalaimal tasandil, millest tegelikkuses midagi ei sõltunud. Nagu inglise planeerimisteoreetik P. Allmendinger on tõdenud, tekivad uued arusaamad ja lähenemised planeerimisele reeglina olemasoleva või eelneva mõtteviisi edasiarendusena või selle vastureaktsioonina (Allmendinger, 2002). Seetõttu ei ole postsovetlikus ühiskonnas mõnevõrra kahtlev või ettevaatlik suhtumine ruumilisse planeerimisse üllatav.

Üldplaneeringute koostamine kuni uue sajandi algusaastateni on olnud kitsa ringi konsultatsioonifirmade igapäevaks leivaks. Valdades planeeringuspetsialiste reeglina ametis ei ole, vastavad ülesanded on antud ehitus-, maa- või arendusnõunikele, kellel enamasti puudub vastav koolitus. Ka erafirmade konsultandid on reeglina iseõppijad, kel arhitekti, maastikuarhitekti, geograafi, bioloogi või geoloogi alusharidus. Ruumilise planeerimise alushariduse taandamist vaid mõnele loengukursusele erinevates kõrgkoolides ning täiendkoolituse vähesust tuleb pidada tõsiseks, kuid parandatavaks puudujäägiks. Samas võib eesti planeeriya käitumises sageli näha iganenud maestroplaneerimise jooni, kus planeeriya kui kunstnik või laiahaardeline ekspert kipub ainuisikuliselt langetama mõjukaid otsuseid. Hoolimata seaduse multidistsiplinaarsest lähenemisest, esineb Eestis sageli ruumilise planeerimise tõlgendamist füüsilise planeerimisena – lähenemine, mis iseloomustas olukordda sõjajärgsel Inglismaal. Nii kehtib L.Keeble'i määratlus, mille järgi planeerimine tegeleb eelkõige maaga ning *ei ole majanduslik, sotsiaalne või poliitiline* (Keeble 1952, tsiteeritud Taylor 1998, 6).

Üldplaneeringu koostamatajätmist on väikesed maavallad, kus ruumiline arendustegevus on pigem tagasihoidlik, selgitanud ka rahapuudusega, väites, et üldplaneeringu koostamise kohustus on heaks näiteks lõhest omavalitsusele riigi poolt antud ülesannete ja eraldatud

finantsvahendite vahel. Üldplaneeringute koostamist ei ole otseselt toetanud ka Eesti ja Euroopa Liidu regionaalarengut toetavad programmid.

Pahatahtlik vaatleja võib üldplaneerimatuses näha ka poliitilist survet. Terviknägemuse puudumine ruumilise arengu osas võimaldab lihtsamalt teostada kaheldava väärtusega maatehinguid.

Üldplaneeringute puudumisest tulenevalt on kiiresti arenevates piirkondades muutunud peamiseks ruumilise planeerimise vahendiks detailplaneering. Koostatud detailplaneeringute rohkust võib põhjendada kolmel viisil. Kinnisvarabuumile iseloomulikult võib tegu olla „üleplaneerimisega”, kus loodetakse saada oma maalt maksimaalne tulu, hindamata samas adekvaatselt oma võimalusi ning kinnisvaraturul toimuvat. Ka võib eelkõige algatatud detailplaneeringute rohkuse põhjustajaks olla 2002.a kehtivuse kaotanud Planeerimis- ja Ehitusseadus, mille järgi ei olnud omavalitsusel otsest õigust detailplaneeringu algatamisest loobuda; 2003.a kehtima hakanud Planeerimisseadus sellise võimaluse aga annab.

Samas lubab Harjumaal toimuv oletada olulisemat muutust Eesti planeerimissüsteemis. Tähtis näitaja on siinkohal läbiviidud uuringust selgunud kolmekordne vahe kehtestatud detailplaneeringute ning reaalset ehitustegevust väljendavate ehituslubade vahel. Selle järgi on detailplaneering omandanud planeerimishierarhias kõrgemalseisva üldplaneeringu põhirolli – detailplaneeringuga „broneeritakse” õigus maad soovitud suunas arendada. Kui üldplaneering reserveerib erineva juhtfunktsiooniga maad, leides läbi omavalitsuse territooriumi ja lähipiirkonna põhjaliku sotsiaal-majandusliku, kultuurilise ja looduskeskonna analüüsi ning avaliku, erinevaid huvigruppe hõlmava planeeringuprotsessi strateegiliselt otstarbekaima kasutusviisi, siis detailplaneeringute lahendus kajastab reeglina kitsa ringi huviliste soovi oma maa-ala arendamiseks. Detailplaneeringuga ei ole võimalik lahendada terviklikult „piiriüleseid” teemasid nagu teed ja liikluskorraldus, tehnovõrgud jne; samuti ei saa ühe ala detailplaneering terviknägemuse puudumisel esindada tasakaalustatud ja jätkusuutlikku planeerimist. Detailplaneeringute protsessi raames toimuvat avalikkuse ja huvigruppidega suhtlemist ei saa pidada kommunikatiivse planeerimise ajastul piisavaks.

Lisaks detailplaneeringu ja üldplaneeringu omavaheliste suhete muutumisele on tugevalt esile kerkinud ka omavalitsuse ehitusmääruse roll. Ehitusmäärus, mille eesmärgiks on planeerimise ja ehitamise üldiste põhimõtete ja reeglite seadmine omavalitsuses, on hakanud funktsioneerima üldplaneeringuna; veelgi täpsemalt, valla osa üldplaneeringuna. Ehitusmääruse planeeringulisi eritingimusi tähistavast lõigust on võimalik välja lugeda olulist informatsiooni kogu valla elamuehituse suundade kohta. Nii on mitmed vallad (N: Saue, Harku) ehitusmäärusega rõhutanud, et detailplaneeritavast alast peab 5-15% moodustama üldkasutatav haljasmaa. Valla ehitusspetsialistide poolt kirjapandud ehitusmäärust ei saa aga mingil juhul käsitleda kommunikatiivse planeeringuprotsessi käigus kujunenud strateegilise planeeringuna.

4.2 Detailplaneerimise-keskse tulevikukavandamise ohud

Harjumaa uuslamualade uuring näitas, et elamualade kavandamisel puudub terviklik lähenemine, arendatakse kitsalt piiritletud maa-alasid naaberaladest sõltumatult. Üldplaneeringute või osaüldplaneeringutega saavutatava üldise pildi puudumine ei võimalda välja arendada elanikke rahuldavaid lahendusi mitmetes eluvaldkondades.

Eeldada võib, et mõningase ülepakkumise tõttu kinnisvaraturul realiseeruvad tõenäoliselt eelkõige atraktiivsemates piirkondades paiknevad kinnisvaraprojektid. Selle tagajärjel võivad suurematel aladel vahelduda elamutegrupid „eikellegi tühermaaga“. Selline areng rikub kaunid loodusmaastikud ja väärtuslikud põllumaad. Nn tükatil väljaarendatud kinnisvarakülades, kus ehitustegevust vaid osaliselt alustatud või realiseeruvad vaid atraktiivsemad krundid, ei suudeta ressursside puudumise või puudulike kokkulepete tõttu rajada nõuetele vastavaid tehnovõrke (nii ühisveevärki ja – kanalisatsiooni, tänavavalgustust kui ka juurdepääsuteid). Raskendatud võib olla operatiivne päästeteenistuse ligipääs. Väljaarendamata vee- ja kanalisatsioonisüsteemidega elamualad avaldavad survet looduskeskkonnale.

Alates 1980ndatest aastatest on Tallinna eeslinnad kasvanud peamiselt pealinnaaglomeratsiooni sisese dekontsentratsiooni tõttu (Tammaru 2001). Muu maailma kogemus näitab, et metropoliregioonide valglinnastunud äärealadel on alanud multifunktsionaalsete väikekeskuste areng (Brontje 2004, Keil and Ronneberger, 1994). Eestis, kus ka pealinnaregiooni rahvaarv küündib vaevalt suurlinna tasemele, on sellise suundumuse teke eriti ülehüppelise arengumustri puhul oluliselt raskendatud. Samas omavad nõukogude perioodi alguses Tallinna külje alla tekkinud satelliitlinnad polüfunktsionaalsete väikekeskutenä suurt potentsiaali. Uuslamuehituse suunamine nende väikekeskuste lähitagamaale aitaks oluliselt kaasa polütsentrilise pealinnaregiooni tekkimisele. Praeguses detailplaneeringu-keskses planeerimispraktikas on juurdelisanduvate elanike teenindamine väikekeskuste poolt jäänud tähelepanuta.

Elamualade lühinägelik planeerimine, mis läbi ei ole arvestatud eluvaldkondade ruumiliste vajadustega, ei võimalda kohalikul omavalitsusel täita oma seadusjärgseid kohustusi – korraldada sotsiaalabi ja -teenuseid, vanurite hoolekannet, noorsootööd, elamu- ja kommunaalmajandust, veevarustust ja kanalisatsiooni, heakorda, jäätmehooldust, territoriaalplaneerimist, valla- või linnasisest ühistransporti ning valla teede ja linnatänavate korrashoidu. Adekvaatsete arengudokumentide ja mõtestatud arengute puudumise tõttu ei suuda omavalitsus vastu seista arendussurvele, mis läbi langeb oluliselt olemasolevate elanike elukvaliteet – suletakse avalikult kasutatavad alad, mitmekordistatakse liikluskorrumust, ülekoormatakse teenindusasutused

Lisaks kavandatud elamumaa ülisuurtele mahtudele näitlikustas läbiviidud uuring ka läbimõtlematult koostatud detailplaneeringutega kavandatud elukeskkonna halba kvaliteeti. Kuna detailplaneeritavaid alasid ei seostata omavalitsuse ülejäänud territooriumiga, siis puudub ka teadmine, millisesse lähikeskusesse suunduvad esmatarbeteenuseid saama tulevased elanikud, millist sotsiaalset infrastruktuuri hakatakse kasutama. Erinevate detailplaneeringutega väljaarendatud suurema elamuala puhul võivad jääda tähelepanuta meeldivaks elukeskkonnaks vajalikud maaeraldused – eelkõige puhkealad, mänguväljakud, lasteaiad. Funktsionaalse avatud ruumi puudumist on peetud valglinnastumise mõõtmisel

ühiks olulisemaks näitajaks (Miller, 2004; Ewing, 1994). Sobivaid maa-alasid ei pruugi olla hiljem, näiteks lasteaia „juurdeplaneerimisel”, võimalik leida.

Detailplaneeringu-keskne planeerimispraktika ei võimalda arvestada laiemate inimgruppide huvidega. Ülehüppeline areng, kus väljaarendamisjärgus väikesed tiheasustusalad vahelduvad looduslike või looduslähedaste aladega, ilma et laiema piirkonna terviklik maakasutusstrateegia oleks eelnevalt läbi mõeldud, võib tekitada oodatust oluliselt erineva tulevikupildi. Arendustegevusega kaasnevate mõjude prognoosimine ja analüüs eeldab omavalitsuse teadlikku tegevust tulevase maakasutuse kavandamisel.

Ruumilise planeerimise taandumine detailplaneeringutele annab tunnistust ka neopragmatismist, mis läheneb planeerimisele äärmiselt praktiliselt – eesmärgiks on visuaalselt tajutav muutus, Healey et al (1982) järgi „et saaks asja aetud” (*getting things done*). Inglismaal ja USA-s 1980ndatel levinud neopragmatismi on kritiseeritud eelkõige pealiskaudses suhtumises ühiskonna arengut mõjutavatesse jõududesse.

4.3 Valglinnastumisega kaasneda võivad ohud Harjumaa

Järgnev arutelukäik kajastab võimalikku „musta stsenaariumi” Harjumaa arendamisel, mis võiks realiseeruda juhul, kui ehitatakse välja oluline osa seniste detailplaneeringutega kavandatud elamualadest.

Levinud on uuslamualade kavandamine monofunktsionaalsetena. Sellistes „magalarajoonides” ei pruugi välja areneda selgelt eristuv kohalik kogukond, puudulikuks võib jääda identiteeditunne. Kuna puuduvad ühistegevust võimaldavad alad, ei toimu elanike omavahelist suhtlust, väljaarendamata jäävad kogukonnasuhted ning piirkonna omapära. „Kohatunde” puudumist on üheks olulisemaks valglinnastumisega kaasneda võivaks ohuks pidanud mitmed autorid (Brontje 2004, Duany et al 2000, Glaeser, Kahn 2003). Funktsionaalse avaliku ruumi puudumise tõttu ei teki tavapäraselt elurajooni „igapäevaelu” koos põlvakondade vahelise suhtlusega. Koordineerimatu arendustegevuse tulemuseks võib olla ulatuslike suletud alade tekkimine Eesti atraktiivsetes piirkondades. Nii mõnedki hiljutistest uuslamualadest on rajatud nn. tarastatud kogukonna põhimõttel (suletud teedevõrk, sageli ka turvakontroll ja valve, mõnikord ala sulgemine piirde ja tõkkepuuga). Sellise arengumustri puhul hoogustub segregatsioon, ühiskonna sotsiaalne lõhestatus, tekivad kinnised „eliitrajoonid”. Sellise arengu võimaluse eest on hoiatanud Soome sotsioloog S. Ruoppila (2002), kes on uurinud Eestis elamute arendusprojekte.

Elurajoonide rajamine Tallinna lähitagamaale, samas kui valdav osa töökohtadest jääb pealinna, suurendab transpordivoogusid ning tekitab praeguse transpordikorralduse tingimustes sõltuvust erasõiduktest. Lisaks igapäevasele pendelrändele lisanduvad täiendavad sõidud, kuna elukoha lähedal puuduvad reeglina sotsiaalsed ja ärilised esmatarbeteenused. Pereliikmed, kes ise mingil põhusel autot ei juhi, jäävad sõltuvusse pere autojuhist.

Ilma esmatarbeteeninduse ja puhkealadeta väljaarendatud elamurajoonid ei pruugi oma elanikke säilitada. Halvima tagajärjena võib rakenduda stsenaarium, mille järgi igapäevasest autosõidust ja üksluisest ümbrusest tüdinud Tallinna-lähedase elurajooni elanik otsustab parema teeninduse ja mitmekesisema elukeskkonna nimel pealinna tagasi pöörduda.

4.4 Ruumilise arengu suunamise võimalused Eesti kontekstis

Käesoleva magistritöö raames läbivaadatud planeeringud lubavad väita, et ruumiline areng Tallinna lähitagamaal omab valglinnastumisele iseloomulikke tunnusjooni. Üheseid paralleele ei ole mujal maailmas toimuvate arendusprotsessidega siiski võimalik tõmmata eelkõige Tallinna linnastu elanike arvu suhtelise vähesuse tõttu. Inimeste kui kõige olulisema ressursi puudumine muudab mõnevõrra keerulisemaks ka polüfunktsionaalsete uuslamualadel ärimaa väljaarendamise. Ruumilises arengus kajastub ka ajalooline traditsioon, mistõttu USA-s valglinnastumise üheks kritiseeritumaks tunnusjooneks osutunud ribalise arengu (*ribbon development*) sarnane maakasutusmuster ei ole rida- ja ahelküladest võrsunud eestlastele võõras.

Polüfunktsionaalsed väikekeskused Tallinna lähitagamaal ei ole iseenesest uus nähtus. Tammaru (2001) on näidanud, et erinevalt muu maailma kogemusest on linna lähialade rahvastiku kasv olnud Eestis tingitud eelkõige pealinnaregiooni sisesest elanike „ümberjaotamisest” tööstuslikesse satelliitlinnadesse (Maardu, Keila, Saue) ning majandikeskustesse. Kui USA-s, Austraalias ja Lääne-Euroopas on polünukleaarne suburb (Kling et al 1991) viimasel kümnendil alles hakanud arenema, siis Eestis ulatuvad sellise asustusstruktuuri juured juba esimese Eesti Vabariigi (Nõmme tekkimine) aega ja nõukogude perioodi algusesse. Tugevate väikekeskuste olemasolu satelliitlinnade näol on pealinnaregiooni polütsentrilisel arendamisel väga oluline eelis. Satelliitlinnade tugevdamine läbi uuslamuehituse suunamise väikekeskuste piirialadele võiks olla Harjumaa ruumilises arengu strateegia üheks oluliseks osaks.

Valglinnastumine on protsess, mida ei saa piiritleda omavalitsuses territooriumiga. Protsessi mõistmisel ning suunamisel mängib olulist rolli inimeste igapäevane liikumine, mis reeglina ületab omavalitsuste piire. Maailma kogemus näitab, et valglinnastumise protsessi ohjeldamiseks on vajalik laiem koosöö, mille olemust kajastab kõige paremini regionaalplaneerimise kontseptsioon. Eesti olulisim valglinnastumise ohjeldamise meede pärineb regionaalselt tasandilt – maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”, millega määratletakse muuhulgas rohevõrgustiku tuumalad ja väärtuslikud maastikud, kus ehitamine peaks toimuma läbi väga rangete tingimuste. Teemaplaneeringu täpsustamisel üld- ja detailplaneeringute kaudu tuleks järgida polünukleaarse (P.Lehtovuori järgi paljutuumalise) linnaregiooni mudelit, võimaldades mõnevõrra leebemaid ehitustingimusi olemasolevate väikekeskuste piirialadel. Kitsaskohaks regionaalplaneerimise arengul on halduslik korraldus, mille järgi on maakonna tasand Eestis nõrk, kuna puudub regionaalne kohalik omavalitsus. Samuti oli teemaplaneeringu kehtestamise hetkeks suur osa detailplaneeringuid juba koostatud. Siiski oleks otstarbekas maakonnaplaneeringute edasiarendus tulenevalt piirkonna spetsiifikast.

Kvaliteetsete, läbi kommunikatiivse planeerimisprotsessi koostatud strateegiliste planeerimisdokumentide järgimist tuleb pidada ebasoovitavat ruumilist arengut kõige otsemalt ennetavaks vahendiks. Viimastel aastatel kehtestatud üldplaneeringud koos planeeringu elluviimisega kaasnevate mõjude hindamisega annavad lootust, et omavalitsused väljendavad tahet ruumilisi protsesse suunata. Koostatud üldplaneeringute järgimine annab konkreetse võimaluse uute elamualade senisest hoolikamaks planeerimiseks. Et vältida detailplaneeringute „igaks juhuks ja ülejala” koostamist maaomanike poolt sooviga saavutada maa arendamisõigus tulevikuks, tuleks tugevdada üldplaneeringute koostamise

protsesse, viies need kooskõlla kommunikatiivse planeerimise parima tavaga. Suuremat tähelepanu tuleks pöörata omavalitsuse osa üldplaneeringutele, samuti teemaplaneeringutele. Kaasaegne üldplaneering annab maaomanikule võimaluse oma arengusoove väljendada juba üldplaneerimise algfaasis; tagades samas, et arengusuundade täpne määratlemine omavalitsuse poolt toimub kogu kogukonna huve arvestades.

Planeerimise kvaliteet ning teadlikkus elukeskkonna valikul on otseselt seotud planeerijate harimisega. Kõige valusamalt kajastub hariduse probleem üldplaneeringute koostamisel – maaomavalitsustesse ei ole võimalik vastavaid spetsialiste leida. Lisaks laiale silmaringile ning alusteadmistele loodus- ja ehitatud keskkonnast nõuab üldplaneeringu koostamine planeerimisteooria tundmist ning konkreetseid praktilisi oskusi, avalikkusega ja huvigruppidega suhtlemisest kaardilugemise ja –koostamiseni. Planeerimisialaseid täiendkoolituse programme omavalitsuse spetsialistidele viiakse läbi aina enam, kuid täiendkoolitusele sobivalt keskendutakse seal juba konkreetsetele praktilistele näpunäidetele planeeringute koostamisel. Planeerimise kvaliteedi ja üldise planeerimisteadlikkuse tõstmiseks oleks ruumilise planeerimise alase kõrghariduse andmine vähemalt lisaeriala tasemel vajalik kiiremas korras sisse seada ühes Eesti kõrgkoolidest.

Harjumaa ruumilise arengu kõige valusam probleem on juba kehtestatud detailplaneeringute või väljaehitatud monofunktsionaalsete elamualade tulevik. Hilisemate ettekirjutuste tegemine juba väljastatud ehituslubadega tulevastele elamualadele on keeruline, kuid haljastuse ning sotsiaalse ja tehnilise infrastruktuuri väljaarendamisel siiski võimalik. Väljapääsuks oleks ka püüde takistada selgelt ebakvaliteetset arendustegevust seniste kulutuste kompenseerimise hinnaga, millele võivad lisanduda kohtu kaudu nõutavad lisatasud.

Ruumilise planeerimise viimaste arengute puhul maailmas on oluline lisaks arvamuste ja tõlgenduste paljususele ka institutsiooniline mitmekesisus. Suur roll on sealjuures kolmandal sektoril. Kodanikualgatuse korras koostatud nn ”kohapealsed” alternatiivid planeerimisettepanekutele on Lääne-Euroopas ja USA-s levinud viisiks oma piirkonna arengut suunata. Nii on ka juba väljaehitatud elamualade edasises arengus tähtsaim sealsete elanike kodanikuinitsiatiiv. Põhimõtteliselt on võimalik, kuigi märksa keerulisem, haljastust, mänguväljakuid, tehnovõrke, kergliiklust ja ka ühistransporti korraldada vastavalt elanike vajadustele ja võimalustele ka hiljem, pärast detailplaneeringu kehtestamist. Konkreetset maaeraldust nõudvad hooned ja alad, nagu lasteaia ja koolid, nõuavad aga endaga arvestamist varasemas, strateegilise planeerimise staadiumis.

Valglinnastumisega kaasnevate ohtude vältimiseks on üheks võimaluseks ruumilise planeerimise senisest süsteemsem korraldamine. Järgnev tabel annab mõningad soovitud planeeringuliste vahendite kasutamisel ja kohandamisel.

Tabel 10. Soovitused planeeringuliste vahendite edasiarendusteks

Planeeringuline vahend	Selgitus
Maakonnaplaneeringute edasiarendus	Arendustegevuseks sobivate alade (nn <i>brownfield sites</i>) andmebaas; soovitused omavalitsustele ehitustegevuse suunamiseks hajaasustuses
Valla/linna osa üldplaneering	Osaüldplaneeringute senisest aktiivsem koostamine suuremate elamualade kavandamise puhul; osaüldplaneeringu täpsusastme muutmine senisest detailsemaks
Teemaplaneering	Elukeskkonna kvaliteediga seotud teemade lahendamine (puhkealad, kergliiklus) omavalitsuse teemaplaneeringus, kui puudub piisavalt sisukas üldplaneering
Detailplaneering	Sisukamad omavalitsuse-poolsed lähteülesanded, avalikel aruteludel nõue esitada suuremate elamualade puhul alternatiivseid lahendusi, detailplaneeringute elluviimisega kaasnevate tulude-kulude analüüs
”Kontrollnimekirjad” uute elamualade kavandatavale elukeskkonnale	Nimekiri teguritest, mis aitab kohalikul omavalitsusel hinnata (detailplaneeringu lähteülesande staadiumis) kavandatava elurajooni jätkusuutlikkust ning elukeskkonna kvaliteeti (kergliikluse ja ühistranspordiühendused, erinevat otstarvet täitva avaliku ruumi olemasolu, teede ja hoonestuse paigutus, kõrghaljastus, esmatarbeteenused jms)

Muutused maakasutuses omavad pikaajalist ja laiahaardelist mõju. Praeguste strateegiliste planeeringutega kavandatu vormub reaalsuseks aastakümnete pärast, mil planeerimissüsteem on tõenäoliselt oluliselt edasi arenenud. Planeeringud ei ole väärtused iseeneses, vaid ajutised kokkulepped ühise tuleviku osas. Plaanide kui tulevase maakasutuse planeerimise vahendite kvaliteet sõltub sellest, kuidas neid välja töötatakse, kasutatakse ning ellu viiakse. Teadlik tegevus tulevase maakasutuse suunamisel võimaldab tasakaalustada muudatuste mõju erinevatele huvigruppidele ja eluvaldkondadele.

KOKKUVÕTE

Oma magistritöös uurisin uuslamuehitusest tingitud arenguid Eesti ruumilises planeerimises. Lähemalt käsitlesin Harjumaa ruumilist arengumustrit ning asetleidvate muutuste võimalikku mõju Eesti ruumilise planeerimise süsteemile tervikuna.

Magistritöö teoreetilise osa eesmärgiks on uuslamualade planeerimisviiside temaatika toomine Eesti konteksti, keskendudes valglinnastumise kontseptsioonile. Valglinnastumisena mõistan oma töös linnaliste, peamiselt elamualade valgumist mööda peamisi autoteid linnalähedastesse maapiirkondadesse. Selle tähenduses on valglinnastumine kindla maakasutusliku iseloomuga suburbanisatsiooni alaliik, mida käesolevas töös uurin eelkõige planeerimislikust ja regionaalgeograafilisest vaatenurgast.

Magistritöö empiirilises osas uurin Harjumaal ajavahemikul 1995-2004 planeeringutega kavandatud uuslamuehitust. Vaatluse all on eelkõige uuslamuehituse planeeringuline iseloom ja ruumiline korraldus. Uuringu meetodiliseks aluseks oli kvalitatiivsete uurimismeetodite kombinatsioon – koostatud planeeringute kontentanalüüsi täiendasid intervjuud kohalike omavalitsuse spetsialistidega.

Harjumaa uuslamualade uuringu tulemused näitasid, et Harjumaa ruumiline areng omab mitmeid valglinnastumisele iseloomulikke tunnusjooni. Kõige olulisemaks näitajaks on asjaolu, et valdav osa (69%) vaadeldaval perioodil Harjumaal koostatud detailplaneeringutest kavandab monofunktsionaalsete elamualade arendamist, kus puudub võimalus planeeritavale alale rajada üldkasutatavat avalikku ruumi või esmatarbe teenindusasutust. Uuringu läbiviimisel selgus, et omavalitsused omavad oma territooriumil asetleidvast arendustegevusest puudulikku ülevaadet, puudub süstematiseeritud informatsioon algatatud ja kehtestatud planeeringutega kavandatu kohta. Uuringu tulemusi analüüsides on võimalik väita, et Planeerimisseadusega määratletud ning meetodiliste materjalidega täpsustatud Eesti ruumilise planeerimise süsteem Harjumaal terviklikult ei toimi. Uuringu alustamise hetkel (august 2003) puudus kehtiv üldplaneering pea pooltel Harjumaa omavalitsustest, mistõttu võib väita, et olulisel osal Harjumaa omavalitsustest ei eksisteerinud oma territooriumi arengu kohta terviklikku strateegilist visiooni.

Harjumaa uuslamualade uuring tõi selgelt esile Eesti planeerimissüsteemis toimunud muutused. Neist olulisemaks on detailplaneeringu rolli muutus, mida näitlikustab uuringust selgunud kolmekordne vahe kehtestatud detailplaneeringute ning reaalselt ehitustegevust väljendavate ehituslubade vahel. Selle järgi võib väita, et detailplaneering on omandanud planeerimishierarhias kõrgemalseisva üldplaneeringu põhirolli – detailplaneeringuga „broneeritakse” õigus maad soovitud suunas arendada. Samas puudub detailplaneeringul selliseks tegevuseks vajalik pikaajaline ja strateegiline lähenemine. Samuti ei saa detailplaneeringu raames toimuvat avalikkuse ja huvigruppidega suhtlemist pidada kommunikatiivse planeerimise ajajärgul piisavaks.

Magistritöö arutelu osas avan tagapõhja planeerimissüsteemis toimunud muutuste osas, keskendudes võimalikele põhjustele, mis on tinginud strateegiliste üldplaneeringute vähese koostamise. Toon välja detailplaneeringu-keskse tulevikukavandamise ohud, seostan need muu maailma vaglinnastunud alade kogemusega. Põhjalikumalt käsitlen ruumilise arengu suunamise võimalusi Eesti kontekstis, toon välja mõningad soovitud planeeringuliste vahendite edasisel kasutamisel.

SUMMARY

Master thesis “The building of new residential areas and the development of spatial planning practice. The case of Harju County”.

In this master thesis I focus on the recent developments in spatial planning in Estonia. Substantial growth in the building volumes of new residential areas has put the whole field in a new situation. More specifically I concentrate on the nature of spatial development in Harju County as a proxy to Estonian planning system as such.

In the literature overview of the thesis I aim to put different approaches for planning new residential areas into the Estonian context, keeping a special eye on the concept of urban sprawl. Here, urban sprawl is specifically understood as the sprawl of urban, mainly residential, space along the main motorways into the rural hinterlands. This process is identified as a kind of suburbanisation with distinct features of land use.

In the research part of the thesis I analyse the plans for new residential areas in Harju County between 1995 and 2004. The methodological basis of the study combines qualitative methods where interviews with the local authorities add to the content analyses of the plans.

The results indicate that the spatial development of Harju County could in many of its manifestations be regarded as an example of urban sprawl. In particular, most of the detailed plans (69%) do not plan public space or primary service, thus creating room with a single dimension of functionality.

Also, it appears that the planning system of Estonia, that arises from the Planning Law, does not operate in its fullness in Harju County. Upon the commencement of the study in 2003, nearly half of the municipalities of the County lacked a comprehensive plan i.e. a holistic strategic vision for the development of their territory. Moreover, as a rule the municipalities do not have a comprehensive overview of the ongoing development – the implications of different plans are not systematised and are therefore difficult to follow.

The results also highlight the recent changes to the *actual* planning system in Estonia. Most important of these is the shift in the role of the detailed plan, which is manifested in the threefold difference between the number of enforced detailed plans and actual building permits. It appears that the detailed plan is acquiring the role of the superior comprehensive plan by which the right to develop a piece of land in the direction of interest is „booked”. Alas, the detailed plan process lacks the strategic viewpoint which is much needed for such activities. Also, the amount and nature of communication with the public and relevant interest groups is inadequate.

In the discussion part of the thesis I try to open some of the reasons that have lead to the inclining of the Estonian planning system towards the detailed plan at the expense of the comprehensive plan. I further point to the risks involved in planning future through the detailed plan alone and put these in the context of worldwide examples of urban sprawl. In deeper detail I concentrate on possibilities for directing spatial development in Estonia and also suggest measures for improving the use of the planning tools.

KIRJANDUSALLIKAD

Ahas, R., Aasa, A., Järv, O. 2005. Sotsiaalse positsioneerimise meetod pendelrände uurimisel. Artikkel kogumikus: *Asustus ja ränne Eestis. Uurimusi Ann Marksoo 75. sünnipäevaks* (toim H. Kulu ja T. Tammara). Tartu Ülikooli Inimgeograafia õppetool, Tartu Ülikooli Kirjastus, lk

Allmendinger, P. 2002. *Planning Theory*. Basingstoke: Palgrave

Axhausen, K. W. 2000. Geographies of Somewhere: A Review of Urban Literature. *Urban Studies*, Vol 37, No 10, 1849-1864

Barnett, J. 1995. *The Fractured Metropolis: Improving the New City, Restoring the Old City, and Reshaping the Region*. New York: Harper Collins

Batten, D. 1995. Network Cities, Creative Agglomerations for the Twenty-First Century. *Urban Studies*, 32, 313–327

Berg, L. van den, R. Drewett, L. Klaassen, A. Rossi ja C. Vijverberg 1982. *A Study of Growth and Decline*. Oxford: Pergamon Press.

Bourne, L. S. 1997. Reinventing the suburbs: old myths and new realities. *Progress in Planning* 46:3, 163-184

Breheeny, M. ja Hall, P. 1996 Four million households- where will they go? *Town and Country Planning* (Feb): 39-41

Brontje, M. 2004. From suburbia to post-suburbia in the Netherlands: Potentials and threats for sustainable regional development. *Journal of Housing and the Built Environment* 19: 25–47

Burdack, J. and Herfert, G. 1998. Neue Entwicklungen an der Peripherie europäischer Großstädte: ein Überblick. *Europa Regional*, 6, 26–44

Cadwallader, P. 1992. *Migration and residential mobility. Macro and micro approaches*. Madison: The University of Wisconsin Press

Carroll, J. 1997. All the Rage in Massachusetts. *The Boston Globe*, July 22, A14 - A15.

Castells, M. 1977. *The urban question: A Marxist Approach*. London: Edward Arnold

Champion, T. 2001. Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. Teoses: *Handbook of Urban Studies* (toim R. Paddison). London: Sage Publications, 143-161.

Dieleman, F.M. ja Faludi, A. 1998 Polynucleated Metropolitan Regions in Northwest Europe: Theme of the Special Issue. *European Planning Studies*, 6, 365–378.

- Downs, A. 1994. *New Visions for Metropolitan America*. Washington DC: The Brookings Institution
- Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. 2000. *Suburban Nation: the Raise of Sprawl and Decline of American Dream*. New York: North Point Press
- Enyedi, G. 1996. Urbanisation under socialism. Teoses *Cities after Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post-socialist Societies* (toim Andrusz, G., Harloe, M., Szelenyi, I), 100-118. Oxford: Blackwell.
- Esser, J., Hirsch, E. 1989. The crisis of fordism and the dimensions of a "postfordist" regional and urban structure. *International Journal of Urban and Regional Research*, 13.3, 417-437
- Essex, S. J. ja Graham, P. B. 1997. The emergence of post-suburban landscapes on the North Coast of New South Wales: a case study of contested space. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol 21, nr 2, 256-283. Oxford: Blackwell Publishers
- Ewing, R. 1994. Characteristics, Causes and Effects of Sprawl: A Literature Overview. *Environment and Urban Issues*, 21, 2; 1-15.
- Fishman, R. 1996. Bourgeois Utopias: Visions of Suburbia. Kogumikus *Readings in Urban Theory* (toim Fainstein, S., Campbell, S.) Oxford: Blackwell Publishers Inc
- Fowler, E. P. 1992. *Building Cities that Work*. Montreal: McGill-Queens University Press
- Garreau, J. 1991. *Edge city: life of the new frontier*. New York: Anchor Books/Doubleday
- Gordon, P. 1979. Deconcentration without a "clean break". *Environment and Planning* 11, 281-290.
- Geyer, H ja Kontuly, T. 1996. A theoretical foundation for the concept of differential urbanisation. Kordustrükk: *Differential Urbanization: Integrating Spatial Models* (toim. Geyer, H ja Kontuly, T). London: Edward Arnold, 290-308.
- Gottdiener, M. 1997. The Theming of America: Dreams, Visions and Commercial Spaces. Boulder, CO: Westview Press.
- Gottdiener, M. 1998. The Consumption of Space and Spaces of Consumption. *Architectural Design*, 137.
- Gottdiener, M. 2002. Urban Analysis as Merchandising: The „LA School” and the Understanding of Metropolitan Development”. Kogumikus *Understanding the City* (toim Eade J, Mele, C), 142-146.
- Hague, C. 1991. A Review of Planning theory in Britain. *Town Planning Review*, Vol 62, no 3, 295-310
- Hall, P. 2001. *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford, Massachusetts: Blackwell Publishers Ltd

- Hall, P. 1994. *Urban and Regional Planning*. Third edition. London ja New York: Routledge
- Hall, T. 1998. *Urban Geography*. London ja New York: Routledge
- Harvey, D. 1978. The urban process under capitalism: A framework for analysis. *International Journal of Urban and Regional Research* 2:101-31.
- Healey, P. 1991. Debates in Planning Thought. Teoses *Dilemmas of Planning Practice* (toim Thomas, M.J, Healey, P) Avebury: Aldershot
- Healey, P., Mc Dougall, G., Thomas M.J 1982. *Planning Theory: Prospects for the 1980s*. Oxford: Pergamon Press
- Hendrikson&Ko. 2004. *Soovitud planeerimisprotsessi ülesehitamiseks*. Tallinn, Siseministeerium.
- Hoffmann-Axthelm, D. 1993. *Die Dritte Stadt*. Frankfurt: Schurcamp
- Hoffmann-Axthelm, D. 1996. *Anleitung zum Stadtbau*. Frankfurt: Campus
- Horev, B. 1971. *Problemi gorodov*. Moskva: Mösl'.
- Huriot, J-M. 2004. Concentration and Dispersal of Employment in French Cities. Kogumikus *Urban Sprawl in Western Europe and the United States* (Toim. Richardson H W, Chang-Hee C B) Aldershot: Ashgate Publishing Ltd
- Jackson, K. 1985. *Crabgrass frontier: the Suburbanisation of the United States*. New York: Oxford University Press
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Live of Great American Cities*. New York: Random House
- Keeble, L. 1952. *Principles and Practice of Town and Country Planning*. London, The Estates Gazette.
- Keil, R. ja Ronneberger, K. 1994. Going up the Country: Internationalization and Urbanization on Frankfurt's Northern Fringe. *Environment & Planning* 12, 137–166.
- Kling, R., Olin, S., ja Poster, M. (toim). 1991. *Postsuburban California: the transformation of orange county since World War II*. Berkeley: University of California Press
- Kloosterman, R.C. ja Musterd, S. 2001. The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda. *Urban Studies*, 38, 623–633.
- Knox, P. L., 1993. *The Restless Urban Landscape*. Englewood Cliffs NJ: Prentice Hall
- Kunzmann, K. 2001 Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. Teoses: *Suburbanisierung in Deutschland* (toim Brake, K., Dangschat, J. and Herfert, G.) Leske + Budrich, Opladen, 213–222

- Lamb, R. F. 1983. The Extent and Form of Exurban Sprawl. *Growth and Change*, Jan. 1983, 40-47.
- Landry, C, 2000. *The Creative City*. London: Earthscan Publishers Ltd
- Lasch, C. 1995. *The Revolt of the Elites and the Betrayal of Democracy*. New York: W.W Norton
- Lefebvre, H. 1972. *The Production of Space*. Oxford, Blackwell.
- Lefebvre, H. 1974. *The Sociology of Marx*. New York, Columbia University Press.
- Lehtovuori, P. 2003. Avalik linnaruum ja paljutuumalise linna areng. *Maja* 2-2003, 21-23.
- Lewis, P. 1983. The galactic metropolis. Kogumikus Platt, R.H and Macinko, G (toim) *Beyond the Urban Fringe*. Minneapolis: University of Minnesota Press.;
- Levy, J. M. 2000. *Contemporary Urban Planning*. Fifth edition. New Jersey: Prentice Hall
- Loogma, K. 1997. Socio-economic stratification in Tallinn and spatial relocation patterns. Teoses *Baltic Cities: Perspectives on Urban and Regional Change in the Baltic Area* (toim Åberg, M., Peterson, M), 168-183. Lund: Nordic Academic Press.
- Metaal, S. 2000 Oases in buitenwijken zonder stad, *AGORA*, 16, 12–13.
- Marksoo, A. 1988a. On the Development Concept of Small Towns in the Estonian SSR. *Geographical Researches*. Estonian Geographical Society, Tallinn, 110-126.
- Marksoo, A. 1988b. The Redistribution of Population in Agrarian Regions and Problems of Territorial Planning. Development and Redistribution of Population and Labour force in Agrarian Regions of European Socialist and Capitalist Countries. *Greifswalder Geographische Arbeiten*, No.6, 22-31.
- Murel, V 1976. Vlijanije urbanizatsii na dinamiku sistem selskogo rasselenija. *Geograafia-alaseid töid*, TRÜ Toimetised No.388,59-73.
- Miller, D. 2004. Local Innovations Controlling Sprawl: Experiences with Several Approaches in the Seattle Urban Region. Kogumikus *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. (toim Richardson H W, Chang-Hee C B), Aldershot: Ashgate Publishing Ltd
- Olin, S. 1991. Intraclass conflict and the politics of a fragmented region. In Kling, R., Olin, S. Ja Poster M (toim), *Postsuburban California: the transformation of orange county since World War II*. Berkeley: University of California Press
- Orfield, M. 1997. *Metropolitcs: A Regional Agenda for Community and Stability*. Washington DC: The Brookings Institution
- Paadam, K. (toim) 2002. Changing neighbourhoods in Tallinn: Mustamäe, Kalamaja, Kadriorg. Tallinn: TTU Press.

- Pragi, U. 1974. Eesti ENSV linnaliste asulate süsteemne tüpoloogia. *Eesti Geograafia seltsi aastaraamat 1971-1972*, Tallinn: Eesti ENSV Teaduste Akadeemia
- Prud'homme, R., Nicot, B-H. 2004. Urban Sprawl in Rennes and 77 Urban Areas in France, 1982-1999. Kogumikus *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. (toim Richardson H W, Chang-Hee C B), Aldershot: Ashgate Publishing Ltd
- Pumain, D. 2004. Urban Sprawl: Is there A French Case? Kogumikus *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. (toim Richardson H W, Chang-Hee C B), Aldershot: Ashgate Publishing Ltd
- Raagmaa, G., Kliimask, J. 2005. Elamuehituse lained asustussüsteemis. Artikkel kogumikus *Asustus ja ränne Eestis. Uurimusi Ann Marksoo 75. sünnipäevaks*. (toim H. Kulu ja T. Tammaru). Tartu Ülikooli Inimgeograafia õppetool, Tartu Ülikooli Kirjastus, lk
- Rudlin, D., Falk, N. 1999. *Building the 21st Century Home*. Oxford: Architectural Press;
- Ruoppila, S. Elamute arendusprojektid: paiknemine ja tingimused Tallinnas. *Maja 4-2002*, 20-25.
- Smith, W. F. 1966. The income level of new housing demand. Kogumikus *Essays in Urban Land Economics*. Los Angeles: Real Estate Research Program, University of California;
- Sildoja, E. 1981. *Valga, Võru ja Põlva rajooni elanikkonna varustatus sotsiaalse infrastruktuuri elementidega*. Diplomitöö majandusgeograafias Tartu Ülikool, Geograafia Instituut
- Sjöberg, Ö. 1999. Shortage, priority and urban growth: towards a theory of urbanisation under central planning. *Urban Studies* 36, 2217-2235.
- Soja, E. W. 1992. Inside exopolis: scenes from Orange County. Teoses *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space* (toim Sorkin, M.) New York: Hill and Wang, 94-122;
- Soja, E. W. 2000. *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell Publishing
- Sorkin, M, 1992. Variations on a theme park: the new American city and the end of public space; (toim)
- Stone, L. J. 1977. *The Family, Sex and Marriage in England, 1500-1800*, New York: Harper and Row
- Szelenyi, I. 1996. Cities under socialism – and after. Teoses *Cities after Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post-socialist Societies* (toim Andrusz, G., Harloe, M., Szelenyi, I), 286-317. Oxford: Blackwell.
- Zukin, S. 1991. *Landscapes of power: from Detroit to Disney World*. Berkeley: University of California Press

Tammaru, T 2000. Suburbanisatsioon Eesti linnastumises. Kogumikus *Inimesed, ühiskonnad ja ruumid. Inimgeograafia Eestis* (toim Kulu, H ja Jauhiainen, J). Publicationes Instituti Geographici Universitatis Tartuensis 87. Tartu Ülikooli Geograafia Instituut, Tartu Ülikooli Kirjastuse Trükikoda, 77-88.

Tammaru, T. 2001a. *Linnastumine ja linnade kasv Eestis nõukogude aastatel*. Doktoriväitekirj Geograafia Insituut, Bioloogia-Geograafiateaduskond, Tartu Ülikool. ; Tartu Ülikool. Tartu University Press.;

Tammaru, T. 2001b. Suburban Growth and Suburbanisation under Central Planning: The Case of Soviet Estonia. *Urban Studies*, Vol. 38, No. 8, 1341-1357, 2001

Taremäe, A. Eesti Geograafia Seltsi Aastaraamat 1971/72. Teaduste Akadeemia Kirjastus

Taylor , N. 1998. *Urban Planning Theory Since 1945*. London: Sage Publications.

Telgmaa, J. 1991. Maareform võiks alata. Postimees 12.11.1991;

Walker, R. A. 1981. A theory of suburbanization: Capitalism and the construction of urban space in the United States. Teoses *Urbanization and urban planning in capitalist society* (toim Dear, M ja Scott, A. J.) 383-429

Wells, H. G. 1902. *Anticipations: The reaction of mechanical and scientific progress on human life and thought*. London: Harper

Williams, K. 2004. Reducing Sprawl and Delivering and Urban Literature in England: Are These Aims Possible Given Current Attitudes to Urban Living? Kogumikus *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. (toim Richardson H W, Chang-Hee C B), Aldershot: Ashgate Publishing Ltd

Virma, F. 1992. 10 aastat maareformi. *Geodeet* 25 (49) 2002

Volkov, I. 1974. Eesti ENSV asulate gruppide eraldamise metoodilised alused. *Eesti Geograafia seltsi aastaraamat 1971-1972*. Tallinn Eesti: ENSV Teaduste Akadeemia

Ylvisaker, P. 1972. Density in the Urban Fringe Area. Kogumikus *Urban Land Institute, Density: Five Perspectives*. Washington, DC: ULI Special Report

Internetiallikad

Congress for New Urbanism, (<http://www.cnu.org/> 10.01.2005)

Hasse, J., 2002. Is it Sprawl or Smarth Growth? A Dozen geospatial indices of Urban Sprawl. Annual Meeting of the Association of Collegiate Schools of Planning, Baltimore (http://users.rowan.edu/~hasse/sprawl/sprawl_indices.pdf 22.12.2004)

Holcombe, R. G., 2002. The New Urbanism Versus the Market Process. Austrian Scholars Conference 8, Ludwig von Mises Institute (<http://www.mises.org/asc/2002/ASC8-Holcombe.pdf> 30.12.2004)

Holody, J., 2003. The Smart Growth Movement. Introduction to Urban Planning. Maxine Goodman Levin College of Urban Affairs, Cleveland State University (<http://urban.csuohio.edu/ust607/text/ch18smartgrowth.pdf> 30.12.2004)

Siseministeeriumi kodulehekül www.sisemin.gov.ee

Käsitõrjalised materjalid

Hendrikson&Ko 2004. Uuslamuehitusest tulenevate rahvaarvu muutuste ning teeninduskeskuste arengusuundade analüüs. Töö nr 441/03

Hendrikson&Ko 2004. Harjumaa uuslamuehituse ja uute elamualade juurdepääsu analüüs. Töö nr 566/04

Jääger, A. 2004 Mõistlik kasv Harjumaa arengus. Keskmaste uurimistöö inimgeograafias, juhendaja P.Metspalu. Tartu Ülikool, Geograafia Instituut

Kroon, K. 2002 alamastme uurimustöö „Sotsiaalse infrastruktuuri planeerimine Nõukogude Eestis“ Tartu Ülikool Geograafia Instituut

Leetmaa, K. 2004. Eeslinnastumine Tallinna linnaregioonis sotsialismiaegsel perioodil. Magistritöö inimgeograafias, juhendaja T.Tammaru Tartu Ülikooli Geograafia Instituut

Leetma, K. 2002. Suvilapiirkonnad Harjumaa regioonis. Harju Maavalitsus

Paadam, K ja Pavelson, M. 1995. Tallinna linnaelanike osalus linna arengu kavandamises. Tallinna LUI (uurimus)

Planeerimisseadus. RTI, 09.12.2002, 99, 579 .

Torremolinos Charter. Vastu võetud 20.mai 1983. CEMAT

Tammaru, T. 2002. Tallinna linnastu rahvastikuproгноos. Harju Maavalitsus

LISAD

Lisa 1. Andmete kogumisel tekkinud probleemid ja märkused, millega käesolevat tööd lugedes peab arvestama

Aegviidu – andmed on ainult üldplaneeringute kohta, detailplaneeringuid vaadeldava perioodi jooksul ei algatatud ega kehtestatud; märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Anija – andmed puudusid selle kohta, kas tegemist oli üld- või detailplaneeringuga, samuti ei ole teada, kas planeering on menetluses või juba kehtiv; märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Harku – andmed on ainult kehtestatud planeeringute kohta; mõnel alal puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 2500 m², kui puudus ka planeeringuala suurus, siis jäid need alad analüüsist välja

Jõelähtme – andmed on ainult kehtestatud planeeringute kohta

Keila linn – mõnel alal puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 1200 m²

Kernu – andmed on ainult kehtestatud planeeringute kohta, kehtestatud on üks detailplaneering, mille andmed ainsana arvestati analüüsis, sest üldplaneeringualade kohta andmed puudusid; kaardilt on puudu viis ala; märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Kiili – andmed on ainult kehtestatud planeeringute kohta; märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Kose – andmed on ainult kehtestatud planeeringute kohta

Kuusalu – mõnel alal puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 3600 m², kui puudus ka planeeringuala suurus, siis jäid need alad analüüsist välja

Kõue – andmed on ainult üldplaneeringute kohta, detailplaneeringuid vaadeldava perioodi jooksul ei algatatud ega kehtestatud; aladel puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 3000 m²; märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Loksa – märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Loksa linn – märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Maardu linn – ei ole teada, kas planeering on menetluses või juba kehtiv;

Nissi – asukohainfo on ainult üldplaneeringute kohta, detailplaneeringuid vaadeldava perioodi jooksul ei algatatud ega kehtestatud, muud andmed puuduvad

Padise – mõnel alal puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 5100 m²

Paldiski linn – aladel puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 2000 m²

Raasiku – andmed ehituslubadest on ainult 2003. aasta kohta, varasemaid andmeid Ehitisregistrist ei olnud võimalik saada, samuti ei osanud vallaametnik neid öelda

Rae – andmed on ainult kehtestatud planeeringute kohta

Saku – andmed on ainult kehtestatud planeeringute kohta

⁴ (krundi keskmine suurus on iga omavalitsuse puhul erinev, aluseks on võetud olemasolevate krundisuuruste keskmine, mõnel juhul on keskmise krundi suurus hinnanguliselt küsitud omavalitsustelt)

Saue – andmed puudusid osaliselt selle kohta, kas planeering on menetluses või kehtestatud

Vasalemma - andmed on ainult üldplaneeringute kohta, aladel puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 3000 m²; märkmed kõrvalsihtotstarvete kohta puuduvad

Viimsi - aladel enamasti puudusid andmed kruntide arvu kohta, nende arvutamiseks võeti krundi keskmiseks suuruseks 1750 m², kui puudus ka planeeringuala suurus, siis jäid need alad analüüsist välja (409-st alast 154)

Lisa 2. Kõikide planeeritavate elamispindade hulk omavalitsustes

KOV	Eramud	Korterid/ ridaelamuboksid	Eramuteks ehitatavad suvilad	Kokku
Aegviidu vald	266	0	7	273
Anija vald	375	0	77	452
Harku vald	1323	267	1622	3212
Jõelähtme vald	317	0	279	596
Keila linn	250	21	0	271
Keila vald	450	1	307	758
Kernu vald	12	0	712	724
Kiili vald	1806	0	438	2244
Kose vald	267	0	28	295
Kuusalu vald	901	23	133	1057
Kõue vald	99	0	0	99
Loksa linn	18	0	0	18
Loksa vald	42	0	0	42
Maardu linn	110	0	2195	2305
Nissi vald	0	0	0	0
Padise vald	162	0	0	162
Paldiski linn	311	0	43	354
Raasiku vald	52	0	0	52
Rae vald	970	127	213	1310
Saku vald	143	0	1962	2105
Saue linn	171	56	0	227
Saue vald	534	202	172	908
Vasalemma vald	79	0	0	79
Viimsi vald	5062	1190	653	6905
Kokku	13720	1887	8841	24448

Lisa 3. Uuslamuehituseks väljastatud ehitusload aastate lõikes omavalitsuste kaupa

KOV	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Kokku
Aegviidu vald	0	0	0	0	0	1	3	6	2	12
Anija vald	2	3	6	5	3	5	3	1	2	30
Harku vald	5	29	40	39	41	38	120	131	148	591
Jõelähtme vald	6	55	74	47	59	64	74	133	163	675
Keila linn	0	0	0	11	0	10	6	19	32	78
Keila vald	0	24	34	24	21	43	37	64	100	347
Kernu vald	0	0	0	0	0	0	2	3	9	14
Kiili vald	0	5	5	7	16	19	46	55	70	223
Kose vald	1	3	7	2	7	10	2	6	11	49
Kuusalu vald	2	0	0	0	3	9	13	15	20	62
Kõue vald	0	1	0	0	0	1	1	4	0	7
Loksa linn	0	1	1	0	0	18	0	2	0	22
Loksa vald	1	2	7	6	6	19	14	23	39	117
Maardu linn	0	4	1	3	0	8	11	18	88	133
Nissi vald	0	0	4	6	3	5	4	1	2	25
Padise vald	0	2	0	2	6	9	9	13	7	48
Paldiski linn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Raasiku vald	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Rae vald	13	9	17	22	23	38	59	75	151	407
Saku vald	0	18	40	35	17	10	12	28	61	221
Saue linn	1	7	22	12	13	12	24	18	10	119
Saue vald	0	13	8	18	30	32	95	87	160	443
Vasalemma vald	0	2	0	0	4	2	0	3	1	12
Viimsi vald	74	51	123	131	131	165	236	320	76	1307
Kokku	105	229	389	370	383	518	771	1025	1164	4954

Lisa 4. Kõrvalsihotstarbega alade hulk omavalitsustes

KOV	Planeeritavate alade koguarv	Planeeringute arv (kõrvalsihotstarbe lahter täidetud)	Planeeringute arv (kõrvalsihotstarve planeeritud)	Maatulundusmaa	Üldmaa/sotsiaalmaa	Ärimaa
Aegviidu vald	8					
Anija vald	13					
Harku vald	67	67	9	0	6	3
Jõelähtme vald	27	27	11	2	6	4
Keila linn	14	14	8	0	4	2
Keila vald	21	21	9	4	5	3
Kernu vald	17					
Kiili vald	67					
Kose vald	14	14	1	0	0	1
Kuusalu vald	46	46	14	1	4	5
Kõue vald	2					
Loksa linn	3					
Loksa vald	10					
Maardu linn	5					
Nissi vald	20					
Padise vald	14	14	3	0	2	1
Paldiski linn	8	8	1	0	1	0
Raasiku vald	5	5	0	0	0	0
Rae vald	46	46	23	4	11	16
Saku vald	18	18	6	2	2	4
Saue linn	10	10	1	1	0	1
Saue vald	29	29	13	3	9	6
Vasalemma vald	3					
Viimsi vald	409	409	101	0	63	25
Kokku	876	728	200	17	113	71

Lisa 5. Rahvaarv omavalitsustes 01.01.2003

KOV	Rahvaarv
Aegviidu vald	933
Anija vald	6345
Harku vald	6652
Jõelähtme vald	5203
Keila linn	9400
Keila vald	3833
Kernu vald	1674
Kiili vald	2365
Kose vald	5751
Kuusalu vald	4652
Kõue vald	1664
Loksa linn	3487
Loksa vald	1785
Maardu linn	16677
Nissi vald	3323
Padise vald	1774
Paldiski linn	4230
Raasiku vald	4398
Rae vald	8026
Saku vald	7342
Saue linn	5001
Saue vald	7350
Vasalemma vald	2864
Viimsi vald	8134
Kokku	122863

Lisa 6. Rahvastiku juurdekasv omavalitsustes planeeritud elamispindade prognoosi järgi

KOV	Pessimistlik – leibkonnas 2,5 in	Tõenäoseim– leibkonnas 3 in	Optimistlik – leibkonnas 3,5 in
Aegviidu vald	682,5	819	955,5
Anija vald	1130	1356	1582
Harku vald	8030	9636	11242
Jõelähtme vald	1490	1788	2086
Keila linn	677,5	813	948,5
Keila vald	1895	2274	2653
Kernu vald	1810	2172	2534
Kiili vald	5610	6732	7854
Kose vald	737,5	885	1032,5
Kuusalu vald	2642,5	3171	3699,5
Kõue vald	247,5	297	346,5
Loksa linn	45	54	63
Loksa vald	105	126	147
Maardu linn	5762,5	6915	8067,5
Nissi vald	0	0	0
Padise vald	405	486	567
Paldiski linn	885	1062	1239
Raasiku vald	130	156	182
Rae vald	3275	3930	4585
Saku vald	5262,5	6315	7367,5
Saue linn	567,5	681	794,5
Saue vald	2270	2724	3178
Vasalemma vald	197,5	237	276,5
Viimsi vald	17262,5	20715	24167,5
Kokku	61120	73344	85568

Lisa 7. Rahvastiku juurdekasv omavalitsustes ehituslubade prognoosi järgi

KOV	Pessimistlik – leibkonnas 2,5 in	Tõenäoseim– leibkonnas 3 in	Optimistlik – leibkonnas 3,5 in
Aegviidu vald	30	36	42
Anija vald	75	90	105
Harku vald	1477,5	1773	2068,5
Jõelähtme vald	1687,5	2025	2362,5
Keila linn	195	234	273
Keila vald	867,5	1041	1214,5
Kernu vald	35	42	49
Kiili vald	557,5	669	780,5
Kose vald	122,5	147	171,5
Kuusalu vald	155	186	217
Kõue vald	17,5	21	24,5
Loksa linn	55	66	77
Loksa vald	292,5	351	409,5
Maardu linn	332,5	399	465,5
Nissi vald	62,5	75	87,5
Padise vald	120	144	168
Paldiski linn	0	0	0
Raasiku vald	30	36	42
Rae vald	1017,5	1221	1424,5
Saku vald	552,5	663	773,5
Saue linn	297,5	357	416,5
Saue vald	1107,5	1329	1550,5
Vasalemma vald	30	36	42
Viimsi vald	3267,5	3921	4574,5
Kokku	12385	14862	17339

Lisa 8. Rahvastiku protsentuaalne juurdekasv omavalitsustes planeeritavate elamispindade prognoosi järgi

KOV	Rahvaarv 01.01.2003	Pessimistlik (%)	Optimistlik (%)	Tõenäosim (%)
Aegviidu vald	933	73,2	87,8	102,4
Anija vald	6345	17,8	21,4	24,9
Harku vald	6652	120,7	144,9	169,0
Jõelähtme vald	5203	28,6	34,4	40,1
Keila linn	9400	7,2	8,6	10,1
Keila vald	3833	49,4	59,3	69,2
Kernu vald	1674	108,1	129,7	151,4
Kiili vald	2365	237,2	284,7	332,1
Kose vald	5751	12,8	15,4	18,0
Kuusalu vald	4652	56,8	68,2	79,5
Kõue vald	1664	14,9	17,8	20,8
Loksa linn	3487	1,3	1,5	1,8
Loksa vald	1785	5,9	7,1	8,2
Maardu linn	16677	34,6	41,5	48,4
Nissi vald	3323	0,0	0,0	0,0
Padise vald	1774	22,8	27,4	32,0
Paldiski linn	4230	20,9	25,1	29,3
Raasiku vald	4398	3,0	3,5	4,1
Rae vald	8026	40,8	49,0	57,1
Saku vald	7342	71,7	86,0	100,3
Saue linn	5001	11,3	13,6	15,9
Saue vald	7350	30,9	37,1	43,2
Vasalemma vald	2864	6,9	8,3	9,7
Viimsi vald	8134	212,2	254,7	297,1
Kokku	122863			

Lisa 9. Rahvastiku protsentuaalne juurdekasv omavalitsustes ehituslubade prognoosi järgi

KOV	Rahvaarv 01.01.2003	Pessimistlik (%)	Optimistlik (%)	Tõenäosim (%)
Aegviidu vald	933	3,2	3,9	4,5
Anija vald	6345	1,2	1,4	1,7
Harku vald	6652	22,2	26,7	31,1
Jõelähtme vald	5203	32,4	38,9	45,4
Keila linn	9400	2,1	2,5	2,9
Keila vald	3833	22,6	27,2	31,7
Kernu vald	1674	2,1	2,5	2,9
Kiili vald	2365	23,6	28,3	33,0
Kose vald	5751	2,1	2,6	3,0
Kuusalu vald	4652	3,3	4,0	4,7
Kõue vald	1664	1,1	1,3	1,5
Loksa linn	3487	1,6	1,9	2,2
Loksa vald	1785	16,4	19,7	22,9
Maardu linn	16677	2,0	2,4	2,8
Nissi vald	3323	1,9	2,3	2,6
Padise vald	1774	6,8	8,1	9,5
Paldiski linn	4230	0,0	0,0	0,0
Raasiku vald	4398	0,7	0,8	1,0
Rae vald	8026	12,7	15,2	17,7
Saku vald	7342	7,5	9,0	10,5
Saue linn	5001	5,9	7,1	8,3
Saue vald	7350	15,1	18,1	21,1
Vasalemma vald	2864	1,0	1,3	1,5
Viimsi vald	8134	40,2	48,2	56,2
Kokku	122863			