

Tallinna kesklinna ettevõtluskeskkonna uuringu aruanne



Tallinn, 2023

Uuringumeeskonda kuulusid: prof. Erik Terk, prof. Tauri Tuvikene, prof. Mati Heidmets, prof. Allan Puur, MBA Mart Repnau, Dr. Katri-Liis Lepik, MA Õnne Kask, MSc Anu Printsmann (Tallinna Ülikool), Dr. Pille Metspalu (Hendrikson DGE), MSc Mihkel Laan (Cumulus Consulting), prof. Andres Alver, prof. Douglas Gordon (Eesti Kunstiakadeemia). Assisteeris Triin Kübar (Tallinna Ülikool).

Täname uuringusse panustanud eksperte ning ettevõtjaid.

Aruannet kasutades palume viidata allikale:

Tallinna kesklinna ettevõtluskeskkonna uuringu aruanne. Lepik, K-L. (toim.). Tallinna Ülikool. 2023

Avafoto: Tehisintellekti genereeritud foto. Allikas: www.canva.com

Sisukord

KOKKUVÕTE UURINGU ARUANDEST	5
1. SISSEJUHATUS	8
2. LINNADE (RUUMILIST) ARENGUT MÕJUTAVAD TRENDID	11
3. Kesklinna ettevõtluse paiknemise analüüs	24
3.1. Lähtekohad	24
3.2. Ettevõtete, töökohtade ja peamiste tarbijarühmade ruumiline paiknemine	35
3.2.1. Teadmismahukamate ettevõtete ruumiline paiknemine (kontoritöökohad)	35
3.2.2. Töökohtade ruumiline paiknemine	45
3.2.3. Muude ettevõtete ruumiline paiknemine (kaubandus, teenindus, toitlustus, vaba aeg)	53
3.3. Olulisemad tarbijagrupid linnaruumis (elanikud, külastajad, töötajad)	70
3.3.1. Töötajad kui tarbijad	71
3.3.2. Elanikud kui tarbijad	73
3.3.3. Välisturistid ja -külastajad kui tarbijad	76
3.3.4. Sisekülastajad	77
3.3.5. Tähelepanekud ja järeldused	77
3.4. Ettevõtlusalade ja -piirkondade perspektiivid	80
3.4.1. Vanalinn/ ajalooline linnasüda	80
3.4.2. Keskne äripiirkond / City / CBD	82
3.4.3. Kesklinna äripiirkond / A tsoon	87
3.4.4. Muu kesklinn / B tsoon	88
3.4.5. Kesklinna kontaktala	91
3.4.6. Tähelepanekud/järeldused	93
3.5. Kesklinna ettevõtluse paiknemise analüüsi kokkuvõtteks	95
4. TEOORIA JA TEISTE LINNADE KOGEMUS LIIKUVUSE JA MUUDE LINNAELU SÕLMPROBLEEMIDE LAHENDAMISEL	98
4.1. Liikuvuse ja ligipääsetavuse mõju ettevõtlusele	98
4.2. Autoliikluse kahekordse kahandamise mõju kesklinna ettevõtlusele	103
4.3. Lääneriikide kogemus kesklinna äripiirkondade elavdamisel	105
5. Kesklinn, “väravad” ja linnatagune	111
5.1. Kesklinn ja linnasüda	111
5.2. „Väravad“	112
5.3. Üldisi järeldusi „väravate“ teema kohta	117
5.4. Linnatagune	119

6. ETTEVÕTLUSE ARENGUD JA ETTEVÕTJATE SOOVID KESKLINNA ARENGU KOHTA (INTERVJUUDE JA VEEBIKÜSITLUSE PÕHJAL)	121
6.1. Intervjuude tulemused	121
6.2. Ettevõtete ankeetküsimustiku tulemused	124
6.1.1. Teadmusmahukad ettevõtted	124
6.1.2. Vähem teadmusmahukad ettevõtted	129
6.1.3. Teenindustettevõtted	131
7. VÕIMALIKUD ARENGUSTSENAARIUMID	135
7.1. Stsenaariumide koostamise eesmärk ja põhimõtted	135
7.2. Stsenaariumitekstid	140
7.2.1 "Täismängu" stsenaarium	140
7.2.2. Kas ühendustelt saab kokku hoida?: "Kitsa fookuse" stsenaarium.	148
7.2.3. Kesklinna käekäik kehvema väliskeskkonna tingimustes: „Suu sekki mööda“ stsenaarium	154
7.3. Üldisemat laadi järeldused stsenaariumidest	159
7.4. Järeldused stsenaariumidest ettevõtluse dünaamika ja ettevõtlustsoonide kohta	164
8. SOOVITUSED KESKLINNA ÜLDPLANEERINGU KOOSTAMISEKS	167
KIRJANDUSE LOETELU	172
Lisa 1 Investeeringute mahud	179
Lisa 2 Väljavõtted intervjuudest	180
Lisa 3 Kesklinna ja "väravate" võrdlustabel	189
Lisa 4 Stsenaariumide võimalik mõju ettevõtluse erinevatele aspektidele Tallinna Kesklinna eri tsoonides ja "väravates"	194
Lisa 5 Ettevõtete ankeetküsitlus	198

KOKKUVÕTE UURINGU ARUANDEST

Uuringu eesmärgiks oli välja selgitada linnakeskuse ettevõtluse erinevaid valdkondi mõjutavad olulisemad trendid ning ruumilised mõjutajad ja analüüsida kesklinna ettevõtluskeskkonna arenguvõimalusi võrdlevate arengustsenaariumidena. Analüüsi aluseks oli mitmete asjakohaste andmete analüüs ja süntees (k.a. kaardianalüüs), intervjuud ja küsitlus ettevõtjate seas ning stsenaariumite analüüs.

Täheldasime, et Tallinna mastaabis on töökohtade kontsentratsioon Kesklinna linnaosas väga suur, aga kontoritöökohad on hajutatud linnasüdame ja sellest mõne kilomeetri kaugusel asuvate ärikvartalite vahel. Üle poole Tallinna kesklinna ja selle lähiümbruse keskmise ja kõrgema teadmismahukusega kontoritöökohtadest asuvad väljaspool ärilist linnasüdant. Võrdluseks näiteks pool Helsingi pealinnapiirkonna kontoritöökohtadest on koondunud Helsingi ärikeskusesse - pisut üle kahe ruutkilomeetrisele alale, samas kui Tallinna ärilises linnasüdames (u 1,6 km²) asub koostajate hinnangul vaid kuuendik Tallinna kontoritöökohtadest. Linnasüda on Tallinna sümboolne keskus ja kultuurikesk. Kui kinosaalid ja suuremad spordiarenid välja jätta – on kultuuriasutused, meelelahutuskohad ja lõbustusasutused suuresti koondunud linnasüdamesse.

Veendusime, et linnakeskus on tugev tõmbekeskus. Kesklinnas töötab 51 tuhat teiste linnaosade elanikku ja 40 tuhat mittetallinlast. Enamik küsitatud ärijuhtidest näevad oma ettevõtte eelistatud asukohta kesklinnas kui ühtlaselt ligipääsetavas piirkonnas. Samas on tarkvara- ja tehnoloogiaettevõtete töötajaskond keskmisest noorem ja rahvusvahelisem ning võrreldes valdavalt eeslinnades elava nn võitjate põlvkonnaga eelistab igapäevastes liikumistes autole pigem ühistransporti, jalgratast, tõukeratast või kõndimist, mistõttu on just viimastel aastatel kasvanud nõudlus bürooruumide järele Kalamaja/Telliskivi või Rotermanni/Admiraliteedi piirkonnas ja see suundumus jätkub eeldusel, et globaalses majanduses ei toimu järsku jähinemist.

Töö kolme stsenaariumiga näitas, et elavamat ja tõeliselt *city*-laadset linnaruumi ei saavuta pelgalt südalinna avaliku ruumi meeldivamaks, aeglasemaks, jalakäijasõbralikumaks jne muutmisega - lisaks eelnevale vajavad nii kultuur kui ettevõtlus kriitilist hulka kasutajaid ja tarbijaid. Ainult südalinna elanike arvu suurendamisest, mis on samuti vajalik, sellise kriitilise massi saavutamiseks ei piisa, mistõttu peab transpordikorraldus võimaldama mugavat ligipääsu linnasüdamele ka äärelinna ja tagamaa elanikele. Stsenaariumianalüüs näitab, et osade majanduskeskkonna arengute puhul võib karta üleinvesteeringut kontoripindadesse, eriti "väravates", ja sellega seotud

probleeme, seetõttu soovivad koostajad kriitiliselt üle vaadata kavandatavate arenduste sihtotstarvete proportsioone äri- ja elamispindade vahel.

Tallinna linnakeskuse suurus ja “väravate” roll ja mõju. Mõõdukuse piiresse jäävate prognooside puhul Tallinna rahvusvahelise arengu edukuse ja elanike arvu osas on realistlikuks eesmärgiks kujundada välja ühtlane kesklinlik ruum Arterist Admiraliteedini ja Solarisest Stockmannini väljasopistustega Stockmannist Sossimäele ja Sadamast Krullini. “Väravatesse” kavandatavad planeeringud viitavad linnakeskuse äärealade kasvule linnasüdame arvelt: seda eriti büroopindade osas. Kuna “väravad” on väga erinevad ning vaid osa neist saab täita seda rolli transpordialases mõttes, siis on nende potentsiaalne mõju erinev. Suuremat pinda vajavatele ja samas odavamate renti soovivatele klientidele mõeldud kontorite suundumine parema transpordiühendusega “väravatesse” on loomulik protsess. Samas tunduvad büroopindade mahud “väravates” tervikuna üleplaneerituna. Tallinna väga hea majandusarengu puhul võib toimuda linnakeskuse laienemine nii “väravatesse” kui kaugemalegi (näit. Põhja-Tallinna). Täiesti ühtset kesklinliku linnaruumi kogu laienemisareaali ulatuses siiski ei teki.

Väikekaubandus kesklinnas ja võrdlus kaubanduskeskustega. Tallinna kesklinna kaubanduspindades domineerivad, nagu ka meie Põhjamaade naaberriikide pealinnades suured kaubamajad ja ostukeskused. Vaatamata koondumisele ei ole linnasüdames väljaspool kaubamajasid ja ostukeskuseid asuvate kauplemiskohtade arv (äripindade maht) viimase kolmekümne aastaga vähenenud, pigem kasvanud, aga kaubagruppide valik on jäänud oluliselt kitsamaks ning kaubandusest märgatavalt kiiremini on kasvanud teenindus ja toitlustus. Koostajad näevad võimalust ka seni puuduva ostutänavate tekkeks, ent selleks ei piisa vaid kaubanduspindade olemasolust, panustada tuleb ka tänavaruumi ja sobivasse äride kooslusesse. Väikekaubandus (k.a. kohvikud) on teatud eeldustel isetekkeline: eeskätt kvaliteetne tänavaruum ning maksujõuline klientuur loovad selleks soodsad tingimused. Linnasüdant iseloomustavad tavapäraselt äripindade kõrged üürihinnad ja mitmekesine klientuur. Ärikeskus peakski asuma ristteel, aga keskkond peab olema selline, mis ei stimuleeri mitte läbijooksmist vaid kutsub hoogu maha võtma. Linn võiks olulise turujõuga kinnisvaraomanikuna diferentseerida renditingimusi sõltuvalt pindade kasutusotstarbest (seda eriti vanalinnas). Samuti võiks linn olla aktiivsem viies läbi nt tänavate aktsioone, et see linnaruumi osa vajalikul viisil töötaks. Linnakeskuste ja eriti kesksete äritänavate olemus on tänapäeval muutumas; kui varem oli tegemist küllalt üheselt vaid äride ja teenuste asukohaga, siis nüüd on esile tõusnud sellised funktsioonid nagu teiste inimestega kohtumine ja ajaveetmine, saab täheldada ka taastekkinud huvi

kogukonnateenuste ja kohapealsete väärtuste vastu. Kesklinnas või selle läheduses peab elama, töötama või saama seda mugavalt külastada kriitiline arv linnasüdamele iseloomulikest teenustest huvitatud inimesi, vastasel juhul ei saa loota taolise võimenduse tekkele. Tallinna tänase *City* suurteks probleemideks on monofunktsionaalsus ja alalise elanikkonna nappus.

Mis saab aga vanalinnast? Vanalinna areng paistab praegusel hetkel olevat järjest suurem fookus turistidele ja vanalinna tulevik vajaks eraldi uuringut. Vanalinn ei saa tagasi seda osatähtsust, mis tal oli kaubanduses eelmise sajandi lõpukümnendel. Küll aga võib säilitada rolli kvaliteetses toidlustuses, kultuuris ja laiemalt vabaaja veetmises. Vanalinn on sobiv piirkond ka väikestele büroodele ja pigem loominguliste tegevusalade ettevõtete kontoritele. Kindlasti aitaks püsielanike kasv ja väiksemate büroode rajamine vähendada hooajalisuse mõjusid. Samuti leevendaks hooajalisust koostöös ettevõtjatega erinevate sündmuste korraldamine linnaelanikele.

Mis mõju avaldab oluliselt vähendatud autoliiklus, kuidas mõjutab linnaruumi külastajate seas autokasutuse vähendamine ettevõtete võimalusi ja profiile. Tegemist on kahe vastupidise suunitlusega mõjuga. Ühelt poolt autoga ligipääsu halvenemine vähendab ostumahte ja äride klientuuri inimeste arvel, kes hakkavad oma oste tegema mujalt ning teiselt poolt panevad südalinna üldine atraktiivsuse tõus koos heade jalgsi ja jalgrattaga liikumise tingimustega tänavad rohkem elama. Jalakäijad on potentsiaalne klientuur tänavale avatud väikeäridele. Ka elukohana on sellised tänavad väga atraktiivsed. Kumb mõju peale jääb, sõltub kolmandatest teguritest: kesklinna elanike ja kesklinnas töötajate arvu üldine suurenemine, ühistranspordi areng, jm. Mõju sõltub ka autoliikluse piirangute viisist, näiteks kesklinna läbiva autotransiidi vähendamine ei mõju äride aktiivsusele halvasti.

Eeldused keskuse kasvuks ja võimalikud meetmed toetamiseks. Elava linnakeskuse loomiseks on vaja, et linnakeskuse elanike arv praegusega võrreldes mõnevõrra kasvab. Samuti tuleks pidurdada südalinnast kaugemal asuvate suurte kaubanduskeskuste juurde rajamisele, kui on soov, et kesklinna piirkonnas oleks loodud tingimused ostutänavate tekkimiseks. Rahvusvaheline kogemus pakub valiku meetmeid, millega soodustada kesklinna ärisid ja teenuseid: nt vabade äripindade registrid, toetusprogrammid, koostööprogrammid, aga ka konkreetset rahalist toetust strateegilises plaanis läbimõeldud asukohtades.

1. Sissejuhatus

Tallinna kesklinna ettevõtluskeskkonna uuring viidi Tallinna Ülikooli poolt läbi perioodil veebruar-juuni 2023. Uuringu koostajate eesmärgiks on anda tellijale ülevaade linnakeskuse ettevõtluskeskkonna olulisematest mõjuteguritest lähtudes ajahorisondist 2050 ning analüüsida kesklinna ettevõtluskeskkonna arenguvõimalusi võrdlevate arengustsenaariumidena andes sisendit kesklinna üldplaneeringusse.

Eesmärgi saavutamiseks kasutati erinevaid **uuringumeetodeid**:

- Dokumendianalüüs, sh varasemad uuringud, erinevate kinnisvarabüroode ja -nõustajate turuülevaated, samuti ajakirjanduses avaldatud materjalid
- Poolstruktureeritud intervjuud ärijuhtide ja ettevõtjatega mõistmaks nende ruumikäitumuslike otsuste dünaamikat ja loogikat
- Veebiküsitlus ettevõtjatele mõistmaks nende ettevõtete asukohavalikute tagamaid
- Kaardianalüüsid olemasolevate ruumiliste andmete põhjal
- Paikvaatlused
- Kaks tööseminari ettevõtjate ja Tallinna linna esindajatega
- Lähtudes tellija poolt antud visioonist Tallinna ruumilise arengu alternatiivsete võimaluste kohta ja seda visiooni edasi arendades koostati alternatiivsete stsenaariumite meetodi abil kolm Tallinna arengustsenaariumit ja tuletati neist rida järelt.

Ettevõtluse ruumilise paiknemise analüüsimiseks kasutati Tallinna Ettevõtluskeskuselt saadud Äriregistri andmeid (majandusaasta aruannete koondid), andmeid täpsustati Äriregistri avaliku andmebaasi ja teiste avalike andmekogude (nt teatmik.ee) abil.

Töökohtade paiknemise ja ametite analüüsimisel kasutati andmepäringuga Statistikaametilt saadud registripõhise rahvaloenduse andmeid.

Uuringu raames analüüsiti kesklinna ettevõtluse koosseisu, ruumilist paiknemist ning selle dünaamikat ja seda mõjutavaid tegureid, mille põhjal koostati võimalikud

tulevikustsenaariumid¹. Kuna Kesklinna üldplaneeringut ei ole võimalik koostada vaid kesklinnale endale fokuseerides, pidas Tellija vajalikuks pöörata töös piisavat tähelepanu esiteks südalinna seostele kesklinna piiril või teisel pool seda piiri asuvate uute arendusaladega (“väravatega”) ja teiseks seostele Tallinna ümbritseva Harjumaa valdade ja linnadega, teiste sõnadega, Tallinna (või Talsinki) linnaregiooniga.

Uuringumeeskond lähtus kolmest fookusest (joonis 1):

- Kesklinn ja südalinn
- “Väravad”, milleks tööülesandes oli antud:
 - Telliskivi-Krulli
 - Kristiine-Hipodroomi
 - Sadama-Reidi tee
 - Ülemiste-Sossi
 - Pärnu mnt-Tondi
- Linnatagune

Etteantud “väravad” on oma olemuselt väga erinevad, vaid mõned neist on transpordivoolu võimaldavad “väravad”, teiste puhul see termin otseselt ei sobi. Seega lisati “väravate” hulka ka Ülemiste City linnak.

¹ Stsenaarium - kujutus mingi võimaliku ja usutava tulevikuvariandi kujunemisest kas arenguraja põhijooni markeeriva kirjeldusena või siis detailsema samm-sammulise näitamisena, kuidas tulevikuseisundid võivad olemasolevast välja hargneda. Tavaliselt ei esitata mingit stsenaariumit eraldi, vaid tervikliku paketi koosseisus koos võrdleva analüüsiga.



Joonis 1. **Uuringuga käsitletav ala.** Allikas: Autorite koostatud.

Aruande esimeses peatükis esitatakse sissejuhatuse uuringusse. Teises peatükis kirjeldatakse linnade ruumilist arengut mõjutavaid peamisi trende. Kolmandas peatükis analüüsitakse Tallinna kesklinna ettevõtluse paiknemist. Neljandas peatükis analüüsitakse olulisemaid teiste linnade kogemusi liikuvuse ja muude linnaelu sõlmprobleemide lahendamisel, mida võiks kaaluda Tallinna linna arendamise puhul. Kuna uuringumeeskonna hinnangul on linnataguse ja kesklinna suhted lisaks “väravate” ja kesklinna seostele väga olulised, siis viiendas peatükis analüüsitakse ka kesklinnaga piirnevate uute arendusalade rolli ja perspektiive. Aruande kuuendas peatükis esitatakse ülevaade läbiviidud veebiküsitluse ning intervjuude tulemustest. Seitsmendas peatükis tuuakse välja ettevõtluskeskkonna arenguvõimalused stsenaariumidena. Viimases peatükis esitatakse järeldused kesklinna üldplaneeringusse.

2. Linnade (ruumilist) arengut mõjutavad trendid

Käesolev peatükk annab lühiülevaate viimastel aastatel ilmunud kirjanduses oluliseks peetavatest linnade arengutrendidest. Ülevaade põhineb eelkõige aruande kirjanduse loetelus toodud allikatele nr. 4, 14, 16, 20, 38, 42, 43, 49, 52, 54, 57, 60 ja 65. Neid trende saab võtta kui fooni, mida koostajad on arvestanud aruande seitsmendas peatükis esitatud Tallinna kohta stsenaariumide koostamisel.

Maailmas tervikuna **jätkub linnade kasv**. Mitte ainult majanduslikel, aga ka kliimaprobleemiga toimetuleku ja muudel ökoloogilistel kaalutlustel loetakse seda positiivseks. Vähemalt ideaalis, kui linnastumist ja linnade arengut suudetakse kontrollida ja läbimõeldult suunata, saab ruumiliselt koondunud inimeste elukorraldus olla ökonoomsem ja tervikuna hinnates väiksema ökoloogilise survega². Suhteliselt tihedas linnaruumis on ka suuremad võimalused vähendada autokasutust selle asendamise teel ühistranspordiga või teiste säästlikumate liikumisviisidega. Samas on elamisruumi tihendamise üheks vastuargumendiks võimalikud epideemia ja pandeemiapuhangud, mis võivad inimeste jaoks tõsta just hajaasustuses elamise atraktiivsust.

Linnadesse koondumine annab enam efekti siis, kui linnaruum jääb suhteliselt tihedaks, linna kasv toimub linnakeskustes ja linnakeskuste lähistel ja sellega hästi ühendatavatel territooriumidel, mitte suuremate linnade stiihilise valglinnastumine vormis.

Valglinnastumine vähendab elanike koondumise teel saadud võite. Juhul kui linnatagune elamuehitus ei koondunud raudteede lähedusse, vaid hajub laial territooriumil ja kui ei teki järgmise astme multitsentrilist linnasüsteemi, muutub linnastu ruum nii ebaökonomseks kui keskkonnahoiu seisukohalt ebasoovitavaks. Tekib vajadus arendada suurtes mahtudes tehnilist ja liikumistaristut, mis kujuneb vägagi keerukaks ja kulukaks.

Kui arengumaades linnastumine ja linnade kasv hoogsalt jätkub, tihti küll slummide moodustumise kaudu, siis arenenud maades on protsess mitmepalgelisem. **Elanikkond vananeb ja paljudes maades on riigisisene migratsioonipotentsiaal praktiliselt ammendunud.** Osa linnasid asub ka piirkondades, mis olid varasemal perioodil majandusarengu keskusteks, nüüd tehnoloogiatega ja majandusstruktuuri muutuste tõttu kujunenud vaegarengu piirkondadeks (näiteks nn „roostevöö linnad“) ja nende elanikkond

² Taolist nihet arusaamades tuleb pidada märkimisväärseks, varasematel perioodidel on tihti domineerinud (suur)linnade suhtes skeptiline ja näiteks aedlinnu kui elukeskkonda propageeriv mõtteviis.

väheneb. Uute linnaelanike juurdevool toimub eelkõige migrantide arvel ja suurematesse linnadesse. Neist enamik on pärit lõunapoolsetest maadest. Jõukates ja vananeva elanikkonnaga linnades on migrante vaja tööjõuna, eriti teenindusfunktsioonide täitmiseks, uues elukohas on migrantidel lootus tõsta oma ja perede elatustaset. Nn majandusmigrantidele lisanduvad ka põgenikud ränkade sõjaliste ja poliitiliste konfliktidega piirkondadest ja kliimapagulased maadest, kus kliimamuutused teevad elamise ja traditsioonilisel viisil elatise hankimise võimatuks. Alati pole nende kategooriate vahel kerge vahet teha.

Linnade elanikkonna rahvusliku ja kultuurilise kirjususe tõusul on positiivseid momente, kuid see toob kaasa ka probleeme. Pole ühtset seisukohta selles, kas linnavõimud peaksid aitama migrantide elukohapaiknevust linnades n-ö "tüürida" või mitte. Ehkki kooselamine samades linnaosades ei ole probleemivaba kardetakse segregatsiooni veel enam. **Segregatsioon, mis on linnades ka muidu probleem, võib rahvuslik-kultuurilise mõõtme võttes tuua kaasa veelgi negatiivsemaid tagajärgi.**

Üldtrend on, et **sisseränne linnadesse, olgu kodumaine või välismaine, suurendab just suuremate linnade elanike arvu ja põhjustab seal tihti ka senise elanikkonna ümberpaiknemist.** Välismaise migratsiooni puhul tikuvad mõjud olema tugevamad. Välismaised migrandid võivad paikneda kas suurlinnade eeslinnadesse (klassikaline näide Pariisi eeslinnad, Tallinna lähistel võiks üheks vähestest näidetest olla Maardu) või blokkmajadest koosnevatesse nn magamislinnaosadesse (taoliste linnaosade teema ei ole iseloomulik ainult postsotsialistlikele maadele). Kui muutunud kultuuriline keskkond enam põhielanikkonda kuuluvatele inimestele ei sobi, püüab neist kõrgemaid sissetulekuid omav osa liikuda sealt välja. Kuna südalinn on nende jaoks arenevates linnades liiga kallis keskkond ning linnas töölkäimise võimaluse säilimine on vajalik, siis tähendab see püüdu liikuda kas linna piiridesse jäävatesse uusarendustesse, kui selliseid on ja hind neis pole liiga kallis, või linna taha. Täiendav **hajalinnastumissuunaline surve**, kui see realiseerub, **halvendab transpordialast situatsiooni**, „magamislinnaosad“ on ühistranspordiga ühendatud reeglina paremini kui linnatagune.

Lisaks migratsioonile, mille puhul jäädakse teise riiki alaliselt või väga pikkadeks perioodideks elama, toimub riikide vahel ka lühemaajalisem, tööjõu nõudlusega seotud erineva pikkusega ajutine tööränne. Oluline tähtsus linnadele on ka tudengite õpirändel ja loovisikute rändel. Viimase rolli kohaliku kultuuriskeene rikastamisel ei saa alahinnata.

Levib nn hargmaine³ eluviis. Selle realiseerumise üheks variandiks on välismaalaste poolt teiseks elamiseks ostetud majad ja korterid, seda nii maapiirkondades kui linnades - Eesti linnade puhul näiteks Tallinna vanalinnas ja Pärnus. Probleemiks võib olla, et need pinnad on tihti kasutusel suhteliselt lühikese aja jooksul aastast. Tihti on siin tegu ka segavariandiga investeringust ja teisest kodust. Omanik võib plaanida seda hindade tõustes maha müüa, seni aga kasutab suhteliselt harva ise või teevad seda lühiajalistel visiitidel tema sugulased ja sõbrad.

Eraldi kategooria migrantidest on mõtet vaadelda oskustööjõudu, eriti tehnoloogiaga seotud aladel. See võib saabuda nii arenenud maadest kui arengumaadest. Nad on tihti huvitatud töötamisest just suurt väljakutset ja eneseteostusvõimalust pakkuvates projektides ja firmades. Tegemist on kõrgepalgaliste ja kõrgelt hinnatud inimestega, kes võivad olla kaunis nõudlikud nii oma töö ja elukeskkonna suhtes. Ka nende linnasisesed elukohaeelistused on oluliselt teistsugused kui immigrantide põhiosal.

Ehkki urbanistika-alases kirjanduses domineerib pigem tavaelaniku elamise ja liikumise jaoks olulisi aspekte rõhutav vaade ei tähenda see, et tulevikus väheneks linnadevaheline konkurents ka rahvusvaheliste firmade pea- ja harukontorite, spetsiifilise kõrge kvalifikatsiooniga ja kõrge loomisvõimega inimeste (talentide), turistide, mitmesuguste rahvusvaheliste ürituste korraldajate jne pärast⁴. **Konkurents is püsimiseks on vaja väga hästi toimivaid rahvusvahelisi transpordiühendusi,** aga ka linnade atraktiivsust külastamiseks ja rahvusvahelise karjääri tegemiseks sobivaks peatumis- või elamiskohaks. **Vaja on ka head arhitektuuri,** mitmesuguseid sümbolväärtusi, eripära, mis eristaks linna konkurentlinnade hulgas. Suur osa eelnimetatust seostub linna-südametega. Linnasüdamete roll rahvusvahelises suhtluses ja konkurents is on kordades suurem kui võiks järeldada seal elavate inimeste arvu või isegi seal paiknevate töökohtade alusel.

Rahvastiku vananemisega **kasvab nõudlus eakate vajadustele vastava ruumi järele.** See peaks olema aeglane, ligipääsetav ja „pehme“. Liikumine peab olema turvaline, aktualiseerub liftide ehitamine vananevatesse kortermajadesse, suureneb vajadus erivajadusega inimestele ligipääsetavuse tagamiseks jms.

³ Hargmaisus: elu seostamine korraga mitme maaga, mille puhul ühele maale elama tulnud inimesed jätkavad perekondlikke, kultuurilisi, majanduslikke, poliitilisi jt piiriüleseid suhteid, ühendades niiviisi oma elutervikus päritolumaa ja asukohamaa.

⁴ Kui näiteks paarkümmend aastat tagasi seostus see konkurents postsotsialistliku maailma linnade sh ka Tallinna jaoks eelkõige kulueelisega välisinvestori jaoks ja tööstuslike investeeringutega, siis praeguseks on odavuse argument liikunud tahaplaanile ja tööstuslike investeeringute teema on muutunud linnaga seotud teemast linnastuga seotud teemaks. See aga ei tähenda, et nimetatud linnade konkurents oleks muutunud vähem oluliseks, selles on esile kerkinud lihtsalt teised aspektid.

Vananemine viib arenenud maade linnades väikeste, sh üheinimese leibkondadena elamise osatähtsuse suurenemisele. Selle üks mõju: jõukad või üle-keskmise jõukusega eakad võivad võtta kallis südalinnas väikese korteri, suurt polegi vaja.

Süveneb inimeste elukaare põhine ruumiline liikumine. Lapsepõlv veedetakse näiteks linnataguses, kuhu pere on siirdunud just laste kasvukeskkonna vajadusi silmas pidades, sellele võib järgneda kooli või/ja ülikooliga linnas (tavaliselt valdavalt suuremas linnas), seejärel karjääri alustamise aeg koos elamisega näiteks linnasüdames väikesel elamispinnal, seejärel seoses pere ja laste soetamisega siirdumine elama kas linna taha või mõnda linna piiridesse jäävasse uusarendusse ja elu lõpu aastakümnete veetmine võib-olla mõnel välismaa nn päikeserannikul.

Tänapäevale omane **dünaamiline elulaad soodustab eluruumide üürimist**, mitte omamist. Tulenevalt Eesti omandireformi eripärast domineerib Eestis omanikule kuuluv elamispiind. Eraturu domineerimise tõttu on Eestis üürihinnad väga kõrged ning soodsam on maksta laenu. Võib eeldada, et tulevikus hakkab ka Tallinnas suurenema nõudlus eluruumide üürimiseks, sh pikemaajaseks elamisperioodiks ja ka peredele.

Erinevate vanusegruppide ja ka muude erinevate orientatsioonidega inimgruppide ootused ideaalsele linnale, selle poolt pakutavatele elamisvõimalustele, liiklemisele jne hakkavad erineva enam kui varem. Näiteks vaikuse ja turvalisuse taotlus versus soov atraktiivsuse ja melu järele. Vahel on linnaruumi osi võimalik nende nõuete prioriteetsuse alusel ruumiliselt eraldada, vahel on see kaunis raske. Näiteks keskaegsete ajalooliste linnasüdame puhul. Arvatakse, et tulevikus on üha vähem mõtet kasutada sellist mõistet nagu enam-vähem ühesuguste vajadustega "standardliikleja" (massliikleja). Samades piirkondades elavad erinevad inimesed hakkavad liiklema eri viisidel, eri aegadel, ka eri liikumismarsruutidel jne. Positiivne on see, et see hajutab liiklust, teiselt poolt aga teeb **liiklusmustrite kirevus** keerukamaks ühistranspordi korraldamise.

Generatsioonide vaheldumine on muutnud ja muudab ka edaspidi oluliselt linnade elamise praktikaid. Näiteks liikumine linnaruumis jalgratta või tõuksiga, suhtumine mitmetesse jagamismajanduse poolt pakutud lahenditesse, korteri omamise või üürimise vahekorda, kalduvus elada ja tegutseda mitte liiga klanitud ja nõ valmis, vaid hehtilisemates ja põnevamates piirkondades. Osaliselt on need muutused seotud ka odavuse argumendiga, kuid ainult osaliselt.

Koduga seotud kulud linnades perede eelarvetes hakkavad pigem tõusma (energiahinnad, maamaks, kinnisvaramaks). **Südalinnas elamise kulud kasvavad oluliselt enam kui keskmiselt teistes linnapiirkondades** (kui pole tegemist allakäivate linnade südalinnadega). Selleks, et südalinn ei kujuneks vaid jõuka elanikkonna

elupiirkonnaks, rakendatakse paljude arenenud maade linnades abinõusid nagu subsideeritud elamispinnad.

Eri riikide lähestikku asuvate linnade integratsioon, nn kaksiklinnade kujunemine, areneb aeglasemalt kui vahepeal eeldati. Sügavamat integratsiooni segavad eri riikide institutsionaalsete süsteemide erinevused (sh erinevused maksusüsteemides), inerts, ka erinevad organisatsioonilised kultuurid. Motivatsioon integratsiooni süvenemise ees seisvate takistuste ületamiseks ja vastavate kokkulepete sõlmimiseks ei ole tihti piisav, et tegeleda nendega järjekindlalt ja süstemaatiliselt. Ka valijaskonna poolt antud mandaat poliitikutele on pigem kohalik kui piiriülest linnade koostööd soosiv.

Koroonapandeemia mõjud jagamismajandusele olid erisuunalised. Ökoloogilist survet vähendas vähendas tekkinud olukord sellega, et muutis inimesed paiksemateks (sh kaugtööle ülemineku kaudu), viis osaliselt linnast välja maakoju ja soodustas mingil määral ka jalgrattakasutust. Inimesed hakkasid enam väärtustama ka seda, et nende elukoht oleks töökohale või koolile lähedal, et kohale võiks jõuda jala. Koroonapandeemia viis suure osa liiklemist ühistranspordist autosse. Samas kullerteenused ning toidu kojutellimine kasvasid hüppeliselt. Praeguseks on isikliku auto kasutamine transportteenuse osutamiseks juba institutsionaliseeritud praktika. Tänu sõiduvõimaluse küllalt kiirele saamisele elektroonse tellimuse teel ei pea linn muretsema enam nii palju parkimiskohtade pärast. Levinud praktika on kodumajutuse pakkumine linnakülastajatele, millesse Euroopa eri linnad suhtuvad siiski erinevalt. Osa on võtnud range joone pöörates tugevdanud tähelepanu selle reeglistamisele ja maksustamisele, osadel juhtudel isegi keelustanud. Teised suhtuvad sellesse liberaalsemalt, eeldades, et suuremamahulisem linnakülastus kaalub üles mõnevõrra väiksemad tulud hotelliteenustelt ja hotellide maksustamiselt.

Oluliseks probleemiks linnadele keskkonnaseisundi parandamiseks ja ummikute vähendamiseks on **autostumise taseme alla viimine**. Senine trend näitab, et linnades on autostumise aste tõusnud proportsionaalselt SKT kasvuga, Euroopas umbes 25 tuhande dollarini ja Ameerikas isegi kuni 30 tuhande dollarini per capita enne kui on hakanud alanema. Eesmärgiks ja tegelikkuseks mitmetes Euroopa linnades on piirata autode arvu kasvu juba varasemal madalamal jõukuse astmel ja tagada, et autodega ei tehtaks üle 30% vajalikest liikumistest. Ehkki saab arvata, et ka kõrged energiahinnad hakkavad isiklikku autokasutust piirama on selle eesmärgi saavutamiseks ilma inimeste liikumisvajadusi kahjustamata vaja kombineerida erinevaid meetmeid alates ühistranspordi arendamisest ja lõpetades nn mikromobiilsuse jaoks vajalike tingimuste loomisega.

Pikemas perspektiivis **minnakse linnades üle puhast kütust kasutatavatele sõidukitele kõikide transpordiliikide puhul** ja sõltumatult sellest, kas tegemist on ühistranspordi või oma autoga. Eraautode domineerima jäämist linnades inimeste liikumisel ei peeta soovitavaks ega tõenäoliseks ka peale fossiilkütuste väljatõrjumist linnatranspordist ning peale isesõitvate autode laiemat kasutuselevõttu⁵. Ka ühe inimesega isesõitev auto hõivab liigselt linnaruumi ja seda ei saa seetõttu pidada ökonoomseks lahendiks. Negatiivseks teguriks on ka igasugusele ratastel liikuvale transpordile omane kummirehvide kulumisest tulenev saaste. Lisaks ka mõnevõrra ideoloogilisena mõjuv, kuid siiski arvestamisväärne argument, et inimeste "väljumine" isiklikest sõidukitest ja ühiste liikumisviiside valik toetab sotsiaalset sidusust. **Väga oluliseks peetakse rööbastranspordi taristu arendamist**, mis peaks toimuma ideaalis n-ö kasutaja vajadustest ees ning aitaks sellega kaasa asustuse ratsionaalsele suunamisele. Eraldivõetuna ei ole lahendus ka rööbastransport, sest lahendamata jääb sel juhul tihti nn viimase miili probleem. Komplekset lahendust nähakse eri transpordiviise kombineeriva **Liikuvuse kui teenuse (MaaS) kontseptsiooni rakendamises**, kus osa marsruudist võidakse läbida sõidukis koos teistega, osa aga ainsana transpordivahendis. Liikuvuse kui teenuse (MaaS) kontseptsiooni rakendamise raames saab läbimist vajaval marsruudil kombineerida erinevaid transpordiliike rongist ja väikebussist kuni isesõitva autoni välja. MaaS toimimist toetavad digiplatvormid on juba praegu olemas ja kasutatavad. Edu nende rakendamisel sõltub inimeste valmidusest transpordivahendit jagada ja liikuvusandmeid kättesaadavaks teha. Esmalt võib MaaS kanda kinnitada suurlinnade lähialadel, kus ühistransport pole piisavalt hea uksest ukseni liikumiseks ja vahemaad võrdlemisi pikad. Kogemus näitab, et kommertsalustel saab MaaS toimida siiski vaid piisava nõudlusega aladel ja ta peaks seostuma linnakeskust perifeeriaga ühendavate ühistranspordi liinidega. Olulist rolli linnaruumis hakkavad mängima **ühistranspordi sõlmjaamad (ehk multimodaalsed reisiterminalid)**⁶, nende ümbruskonda on võimalik kujundada segafunktsioonis arendusalad.

Püüd suurendada linnades nn mikromobiilsuse (jalgsi, jalgrattal ja muude kergliikuritega liikumiste) osakaalu kasvu on oluline tegevussuund, kuid sel on ka rida piiranguid. See ei sobi kõigile pikkade vahemaade läbimiseks. Inimesi, kelle töö- ja

⁵ Nn kõrgeimal tasemel isejuhtivad sõidukid võivad muutuda inimeste sõidutamisel linnasiseses liikluses järgmise paarikümne aasta jooksul küllalt tavapäraseks lahendiks vaatamata sellega kaasnevatele psühholoogilistele ja juriidilistele probleemidele. Totaalset üleminekut siiski ei eeldata., arvatakse, et vähemalt esialgu püütakse isesõitvaid autosid hoida muust transpordist võimalikult eraldi. Mõeldav on näiteks nende liikumine eraldi tehisintellekti poolt juhitud kolonnidena, mis võimaldab ka ristmike kiiret ületamist.

⁶ Kahe või enama transpordiliigi jagatud reisijateveo võimalus, mis muudab reisija jaoks lihtsamaks reisi lõpuleviimise, vahetades ühelt vedajalt teisele või linnadevaheliselt vedajalt kohaliku piirkonna bussile, autole või taksole.

elukoht või elu- ja õppimiskoht asuvad ühes linnapiirkonnas või muidu lähestikku peaks selle liikuvusideoloogia domineerima hakkamiseks olema palju. See ei pruugi sobida kõigile vanematele inimestele ja igasuguse ilmaga. Investeeringud näiteks linna jalgrattasõbralikuks tegemiseks ei pruugi olla küll nii suured kui näiteks ulatuslikumal uute trammiteede väljaehitamisel, kuid on siiski märkimisväärsed. Väheste sobivate jalgrattateede olemasolul taoline mikromobiilsus ei käivitu. **Töökohtades või nende lähedal tuleb korraldada jalgrattahoiu võimalused ja pesemisvõimalused jalgrattakasutajatele.** Samas on sellisel liikumisviisil ka suur pluss, see aitab kaasa inimeste hoidmisele tervematenä. Osades linnades on see pluss inimeste poolt teadvustatud, osade puhul nõuab selle arusaamise kohalejõudmine veel aega.

Spetsiifiliseks **elamispraktikaks on elu jagamine mitme kodu vahel**, mille laienemine seostub sissetulekute tõusuga. Linnainimestel on teiseks koduks valdavalt kas päritud või ostetud maakodu. Ruumikasutuslikus mõttes on tegemist ruumi raiskamisega, sest kodude ruumide kasutamiseaste on madal, linnakodust maakoju ja tagasi sõitmine suurendab liiklusprobleeme. Sotsiaalses ja kultuurilises mõttes on tegemist valdavalt positiivse protsessiga, mis aitab mõneti leevendada ka regionaalseid probleeme. Probleemiks võib saada mitme kodu omanike maksude jaotus kummagi kodu asukoha omavalitsuse vahel. Tarbitakse ju mõlema omavalitsuse teenuseid ja selle tarbimise mahu jaotus ei pruugi olla lihtsalt määratletav. Elamud ja korterid linnades muutuvad üha enam kodudest ka kapitalimahutuse objektideks. Lisaks äriorganisatsioonidele omandavad neid ka kodanikud, kes rendivad neid elamiseks peredele.

Elamispinna ostu -ja rendihindade tõustes eriti atraktiivsetes linnades ja linnaosades muutub populaarseks nn co-living (kooselamine), mille puhul kõikidel korterikasutajatel on oma magamistuba, kuid ühisruume kasutatakse koos. Taoline vorm on küllalt levinud näiteks diginomaadide hulgas, kuid ka ühistesse huvi- ja väärtuspõhistesse gruppidesse kuuluvate inimeste hulgas (nn ühiskodud). Eestis on selle rahvusvahelise trendi mõju esialgu veel vähe märgata.

Seoses ökoloogiliste arusaamade üldise tugevnemisega ja ELi poolt arendatava rohepoliitikaga toimub **rohealade pindala ja kvaliteedi tõus linnades**. Lisaks ökoloogiaga seostuvale funktsioonile väärtustatakse neid ka inimeste jaoks mitut olulist funktsiooni täitvate kohtadena: linnaelus kergelt tekkiva stressi maandamine ning ka teistega kokkusaamise ja suhtlemise soodustamine. Linnade, nii linnakeskuste kui korterelamute piirkondade „rohestamine“ eeldab teatud kulude tegemist, kuid suurendab elanike rahulolu ja linnade konkurentsivõimet. Linnades, mille hoonestus on ajaloolistel

põhjustel hõre võivad tekkida konfliktid linnaruumi tihendamise ja „rohestamise“ eesmärkide vahel.

Linnades toimuv on tugevalt seotud üldisemate elulaadis toimuvate muutustega, millest üheks keskseks on tarbimise rolliga seostuv. Seisukohad lahknevad selles osas, kas ühiskonna orientatsioon tarbimisele lähematel aastakümnetel oluliselt väheneb. Rohkem kattuvad tarbimise struktuuri ja tarbimiskäitumise ruumilist külge puudutavad prognoosid. Eeldatakse, et **kaupade osas tarbimine pigem pidurdub või isegi väheneb, aga teenuste osas suureneb edasi**. Erinevate teenuseliikide osutamine laieneb ja mõeldakse välja uusi teenuseliike, sh mitmekesisistatakse hooldusteenuseid ja elamusteenuseid. Kaupade ja teenuste **keskkonna jalajälg muutub oluliseks** - mõõdetavaks, esitatavaks ja väärtustatavaks.

Eeldatakse kui mitte šoppamiskultuuri nõrgenemist, siis vähemalt selle olulist muutumist. Linnade aktiivsetel kaubatänavatel väheneb valmiskaupa müüvate kaupluste arv ja suureneb erinevate teenuste pakkujate arv. **Osa kaupade müügiga tegelevaid poode muutub esitlusruumideks** ning seetõttu ei pea klient pääsema kaupluste juurde oma autoga. Elanikud soovivad vähendada oma liikumisvajadust kaupade ostmisel, vähemal määral ka teenuste tarbimisel. Laieneb veebiteenuste kasutus, kullerteenused, kaupade kojuvedu pakirobotitega. Taolises olukorras konkurentsisis püsimiseks peavad linnakeskuse äritänavad muutuma avaliku ruumina mitmekesiseks, tihedaks ja atraktiivseks.

Eeldatakse kaubanduse kontsentratsiooni vähenemist. Senini on trendiks olnud linnakeskuses, aga eriti tiheda liiklusega magistraalide ääres asuvate linnaserva suurte kaubanduskeskuste loomine ulatuslike parkimisaladega, kuhu koondub nii kaubandus, teenindus kui meelelahutus. Sinna on koondunud ka e-kaubanduse levikuga tekkinud kaubaautomaadid. Eeldatakse, et kodus töötamise osatähtsuse suurenemine, elanikkonna vananemine ja vähenev autokasutus loovad vajadusi ja võimalusi äriteenuste toomiseks äärelinnadesse (ka kesklinna äärealadel olevatesse elamupiirkondadesse). Koos kaupade kojutoimetamise ja e-kaubandusega väheneb suurte kaubanduskeskuste domineerimine.

Väga suure mõjuga trendiks linnaelule on **arvuti kaudu tehtava kaugtöö osatähtsuse kasv**, mis võimendus hüppeliselt seoses hiljutise koroonapandeemia kriisiga. Kaugtöö levik seostub tihedalt ka muude viimase aja populaarsemaks muutuvate töövormidega nagu platvormitöö ja tööampsud, juhu- ja projektipõhise töövõtu osakaalu suurenemisega.

Koroonapandeemia ajal liikus väga suure osa inimeste töö kodukontoritesse, pandeemia lõppedes on see osaliselt firmade ja asutuste kontoritesse tagasi tulnud. Töö kontoritesse

tagasipöördumiseks võib leida nii töötajate kui firmade poolseid argumente. Töötajate poolt püüd oma tööelu ja kodune elu ruumiliselt lahus hoida, kuna tööelu häirib kodust elu ja eriti väikeste laste kodusviibimise juures raskendab see vajalikku kontsentreerimist. Peale koroonapandeemia oli inimestel psühholoogiliselt suur tung kodust välja saada. Firma jaoks on kodustöötamise miinuseks raskused, mis tekivad üheskoos keeruliste probleemide lahendamisel ja sünergia saavutamisel. Vähenevad inimeste üksteiselt õppimise võimalused, kipub alanema nn korporatiivne moraal. Distantstöö on aga ka suuri plusse. Töötaja puhul eelkõige ajakulu ärajäämine tööle ja tagasi sõitmisel, firmade puhul võimalus ajada läbi mõnevõrra väiksemate kontoripindadega. Kui jõulise pöördetöötamises ja tööga seotud liikumises see kaasa toob pole veel selge. Koroonapandeemiaga kaasnenud raputus demonstreeris, et arvatiga seotud kodutöö vormis on võimalik ära teha palju enam kui enne seda pandeemiat eeldati. Pealegi võib eeldada, et tehnoloogia areneb ja vähendab neid puudujääke, mis on veebi kaudu toimuvatel aruteludel võrreldes samas füüsilises ruumides aset leidvate aruteludega. Samas on ilmnunud ka nii töö kui ka õppimise veebiviimise mitmed psühholoogilised tagajärjed ja võib arvata, et ajapikku ilmneb neid ka täiendavalt.

Kaugtöö levik aitab vähendada liikluskoormust (sh linna suunduvatel maanteedel, miskaudu linna taga elav osa elanikkonnast tööle suundub) tipptundide ajal ja vähendab vajadust parkimiskohtade järele. Linnaruumi kasutusele tervikuna on kaugtöö mõjud siiski vastuolulised – see **toetab ruumikasutuse säästlikkust ja paindlikkust, kuid vähendab kohtade elavust ning ruumi võimet toimida sotsiaalse sidususe katalüsaatorina**. Näiteks kontorite lahkumine südalinnast võib tuua kaasa ka lähedaste söögi- ja ajaviitmiskohtade tühjenemise ja sulgemise.

Ollakse veendunud, et **kaugtöö seab teatud piirid kontoriruumide ehitamise kasvule linnades**, aga vaieldakse selle üle kui radikaalselt. Mõningate hüpoteesidena edasise kohta võib välja pakkuda järgmised:

- Koosloomet on digiruumis palju raskem läbi viia kui isoleeritud üksikülesannete lahendamist või standardset rutiinset tööd. Küllalt suur osa ametnikest tegeleb kaasajal kontorites mitmesuguste asjaajamise korraldamise reeglitele vastavuse kontrollimise ja tagamisega, neist suure osa viimine distantstööle on põhimõtteliselt võimalik⁷. Teistsugune on olukord seoses kollegiaalset tegevust eeldava loova tööga. Näiteks projekteerimisfirmades leitakse ühist pingutust nõudva töö puhul tihti, et ei piisa isegi viibimisest projekti täitmise ajal ühes kontorihoones, vaid inimesed koondatakse isegi kuid kestvateks tööperioodideks ühte ruumi kokku.

⁷ Mingil ajal võib suure osa sellest tegevusest võtta üles tehisintellekt.

Suured võimalused on hübriidtööl⁸, kus füüsiliselt viibitakse kontoris vaid osadel päevadel nädalast. Täpsemaks indikaatoriks selle protsessi hindamisel saab olema pigem personali poolt nädalas keskmiselt kontoris viibitud päevade või tundide arv, mitte inimeste %, kes on üle viidud kodutööle. Sel juhul on võimalik säilitada korraga nii paindlikkus kui sünergia ja tiimi paremaks liitumiseks vajalikud tingimused. See annab häid tulemusi transpordi korralduse seisukohalt, vähendab mõnevõrra ka vajatava kontori pinda, aga kontorite suuruse vähendamiseks väga radikaalne variant ei ole. Kontoripinda tugevalt vähendada on võimalik siis, kui osa töötajatest on täielikult kaugtööl.

- **Kontori ruumiline kontseptsioon muutub põhimõtteliselt**, kui need ei kujuta endast enam kohti, kus inimesed peavad kogu tööpäeva kellast kellani olema, vaid eelkõige suhtlemise kohti. See tähendab kontorihoonete renoveerimist vastavaks kaasaegsetele nõuetele, millega tihti võib kaasneda ka kontori asukoha vahetus linnaruumis. Osadel juhtudel võib asukoha muutmise kriteeriumiks olla see, kuivõrd kontori lähiümbros võimaldab ideede genereerimist ja inimestevahelist loovat suhtlemist⁹. Inimestel on jätkuv soov olla üksteise lähedal. Linnasüdametel on siin nii plusse kui miinuseid. Koroonaeepideemia ajal jäid USA linnades paljud ärikeskused inimtühjaks. Kõige raskem oli taastumine kontoritekesksetes äripiirkondadeks, sest seal asuvatesse kontoritesse ei tahetud tagasi tulla. Palju kiiremini taastusid kohad, kus oli tegemist erinevat laadi pindadega, kombinatsiooniga kontoritest, õppeasutustest, poodidest, restoranidest ja elamis-pindadest. Siit järeldus, **elujõuline kesklinn on mitmekülgne kesklinn**, kus on võimalik nii töötada, elada, suhelda, mängida ja õppida.
- Kaugtöö levik tekitab ka vajaduse suuremate elukorterite järele, et inimesel oleks võimalik kontsentreeritult töötada ja kolleegidega suhelda, ilma et perekondlik melu teda segaks. Oleks hea kui kaugtööd saaks vajadusel mingis ulatuses teha ka kohvikus, raamatukogus või kogukonnakeskuses. Selleks võib olla vaja teha muudatusi nende asutuste ruumiprogrammis, et taoline tegevus segaks võimalikult vähe teisi külastajaid.

⁸ Uuringud on näidanud, et võimalus hübriidtööks suurendab inimeste positiivset hinnangut oma linnale kui elamise ja töötamise kohale. Eriti selgelt väljendub see inimeste puhul, kelle kodustöötamise aeg jääb paari päeva piiridesse nädalas. Kaugtöö tegemist võimaldav amet ja oskused võiksid justkui suurendada inimese potentsiaalset äraliikumist kuhugi teise linna või riiki, aga selgub, et hübriidrežiimil töötajate soov seda teha osutus madalamaks kui neil, kelle töö ei võimaldanud seda osaliselt või täielikult veebi kaudu teha.

⁹ Seda ideed on püütud oma potentsiaalsete klientide jaoks väärtustada näiteks Ülemiste City.

Tehnoloogiafirmad, sh iduettevõtted¹⁰ ja nende asukohad kujutavad endast sõlmi koostöövõrgustikes. Nad ühendavad endas inimeste tiheda ja kvaliteetse tugisüsteeme nõudva koostegutsemise füüsilises ruumis rahvusvahelise koostööga digiruumis.

Linnakeskuste rolli aitab tugevdada ajaloolises linnaruumis toimuvate kultuuriliste ja meelelahutuslike ürituste korraldamine säästva turismi põhimõtteid järgides. Kultuur ja loome seostusid varem tihti linnasüdamete, sh ajalooliste vanalinnadega. Kaasaegne kultuur, kunst ja loomemajandus on hakanud liikuma sealt välja metsikumas, korrastatumas ümbrusesse, millest annab tunnistust vanades tööstushoonetes asuvate „kultuuritehaste“ populaarsus. Osadel juhtudel on need alad hakanud tõmbama ligi ka turiste. Linnasüdamete ja vanalinnade areng nõuab ümbermõtestamist ka sellest aspektist lähtudes.

Infotehnoloogia areng loob suured võimalused linnaelu ja eriti linnatranspordi ratsionaalsemaks korralduseks ja seda ilma suuremate kuludeta. Näiteks kesklinnast läbisõidu maksustamine või tasu kogumine tasuliseks muudetud teelõikudelt pole tehnoloogiliselt keeruline, kuid eeldab, et inimesed nõustuvad sellega, et nende autode liikumine on jälgimise all. Kartus nn jälgimisühiskonna kehtestamise ees ja vähene usaldus info kasutajate vastu võivad tehnoloogiliste võimaluste kasutamist oluliselt pidurdada.

Hiljemalt mõnekümne aasta pärast peavad linnad võtma vastu põhimõttelisi otsuseid, mida teha omal ajal ehitatud ja praeguseks juba moraalselt ja varsti ka füüsiliselt vananenud mitmekorruseliste paneelmajade piirkondadega. Üksnes nende paremast soojustamisest, mõnede tehnosüsteemide väljavahetamisest ja kosmeetilistest remontidest ei piisa. Ei ole välistatud ka taoliste piirkondade getostumise oht. Tuleb otsustada kas hoonete lammutamise või põhimõttelise renoveerimise kasuks kaasaegsete tehnoloogiate ja töökorraldusviiside abil. Kumbki nimetatud variantidest ei ole kergelt läbiviidav ega odav. Otsused võivad tekitada teravaid ühiskondlikke diskussioone.

Seoses linnaruumi hinna tõusuga ja vajadusega rakendada tihedas linnaruumis uusi ja paremaid teenuseid **aktualiseerub suuremates linnades ruumi kolmemõõtmeline kasutamine**, st õhuruumi ja/või maa-aluse ruumi kasutuselevõtt. Droonide kasutamisel näiteks kaupluste või kodude kaubaga varustamiseks on esialgu takistuseks veel ohutuse küsimused. Nii kauba- kui reisitranspordi osaline maa alla viimine võib anda väga suurt efekti, sh vabastada väärtusliku keskkonna territooriumi parkide rajamiseks või elamute

¹⁰Iduettevõtte/startup - tegevust alustav, Eestis registreeritud äriühingule kuuluv kuni 10-aastane (k.a) majandusüksus, mille eesmärk on töötada välja ja rakendada ellu suure üleilmse kasvupotentsiaaliga innovaatiline (ja/või tehnoloogilist komponenti sisaldav) ning korratav ärimudel.

ehitamiseks, kuid nõuab suuri investeeringuid ja võib ümberehituste läbiviimise ajaks takistada pika aja jooksul linna normaalset funktsioneerimist.

Seoses mitmesuguste võimalike katastroofidega tänapäeva raskelt prognoositavas maailmas muutub oluliseks linnas asuvate taristuobjektide ja linnaruumi selline arendamine, mis ohte nagu terrorism, sõjaline rünnak, üleujutused, jne vähendaks. Teatud määral võib seda mahutada isegi termini “sekuritiseerimine” alla. See muudab aga investeeringud kallimaks.

Uute tehnoloogiate arenedes on linnades hakatud tegelema mitmete varem neis mitte iseloomulike tegevustega energeetika ja toidutootmise vallas nagu linnaelu heitmetest energia tootmine, päikesepaneelid majade katustel, nn vertikaalne põllumajandus jm.

Kokkuvõtvalt võib välja tuua stsenaariumide kontekstis olulisemad linnade ruumilist arengut mõjutavad trendid:

- Linnade jätkuv kasv ja linnaruumi tihenemine, mis võimaldab vähendada autokasutust ja rakendada säästlikumaid liikumisviise
- Linnade puhul muutuvad üha keskmateks immigranttööjõuga seotud küsimused: immigratsioonivoo koosseis (sundmigrandid, spetsialistid jne), nende lõimimine tööturuga, nende elukohtade paiknemine linnas või linnastus jms.
- Hargmaise eluviisi levik
- Jätkuv tihe konkurents linnade vahel kõrgepalgaliste talentide ja rahvusvaheliste firmade pärast
- Rahvastiku vananemisega kasvab nõudlus eakate vajadustele vastava ruumi järele
- Vananemine suurendab üheiniemese leibkondade ja väiksemate korterite osatähtsust.
- Toimub elukaare põhine ruumiline liikumine linnasüdame ja linnataguse vahel, kus elukoht muutub vastavalt eluetapile.
- Suurenevad erisused erinevate inimgruppide ootustele linnaruumi suhtes
- Puhast kütust kasutavatele sõidukitele ja rööbastranspordile üleminek kasvab
- Liikuvuse kui teenuse (MaaS) kontseptsiooni rakendumine suurlinnade lähialadel
- Mikromobiilsuse kasv linnades eeldab investeeringuid rattakasutuseks vajalikku infrastruktuuri
- Rohealade pindala ja kvaliteedi tõus linnades, keskkonnajalajälje arvestamine

- Linnakeskuste oluline roll säilib, kuid toimub nihe ärikeskustelt mitmekesisemate funktsioonidega keskustele: CBD (*Central Business District*) asemel CBSD (*Central Business and Social District*).¹¹

¹¹ Keskne äripiirkond (ka *City*, CBD e. *Central Business District*, A+ tsoon) on ala, mis piirneb A. Lauteri tänava, Rävala puiestee, A. Laikmaa, Gonsiori, Pronksi ja Liivalaia tänavaga; s.o. teemaplaneeringu "Kõrghoonete paiknemine Tallinnas" seletuskirjas määratletud 1. piirkond ehk Maakri kõrghoonete piirkond. ÜP perioodi jooksul näevad autorid, et see määratlus hõlmab ka Rotermanni ja Admiraliteedi kvartaleid. Keskne äri- ja sotsiaalpiirkond (CBSD e. *Central Business and Social District*) on osa kesklinnast, kus on keskseid kohtumispaidu täitvaid kohti nagu pargid ja avalikud ruumid, muuseumid, teatrid, areenid, staadionid, kirikud jne. Viimasel ajal kasutatakse ka mõistetepaari CBD/CSD markeerimaks tendentsi, et osa endist ärilist linnaruumi ja ärihooneid on hakatud kohandama ümber sotsiaalseteks otstarveteks.

3. Kesklinna ettevõtluse paiknemise analüüs

Käesolev peatükk koosneb järgnevatest osadest:

- **ettevõtluse paiknemise analüüsi lähtekohad**
- **ettevõtete ja töökohtade paiknemine ja profiil linnakeskuses (uuringualal)**
- **olulisemate tarbijagruppide paiknemine ja profiil linnakeskuses**
- **linnakeskuse ettevõtlusalade - ja piirkondade ruumilise arengu väljakutsed ja perspektiivid**

Ettevõtluse ruumilise paiknemise analüüs on koostatud eesmärgiga anda sisend Kesklinna üldplaneeringu (edaspidi ÜP) ettevalmistamiseks. Selleks on koostajad teinud ülevaate linnakeskuses paiknevate ettevõtete ja töökohtade profiilist ning teadmuspõhiste ettevõtete täpsemast asukohast ettevõtluspiirkondade lõikes; ettevõtete klientide/tarbijate profiilist; ning ettevõtluskeskkonna ja linnaplaneerimise seostest.

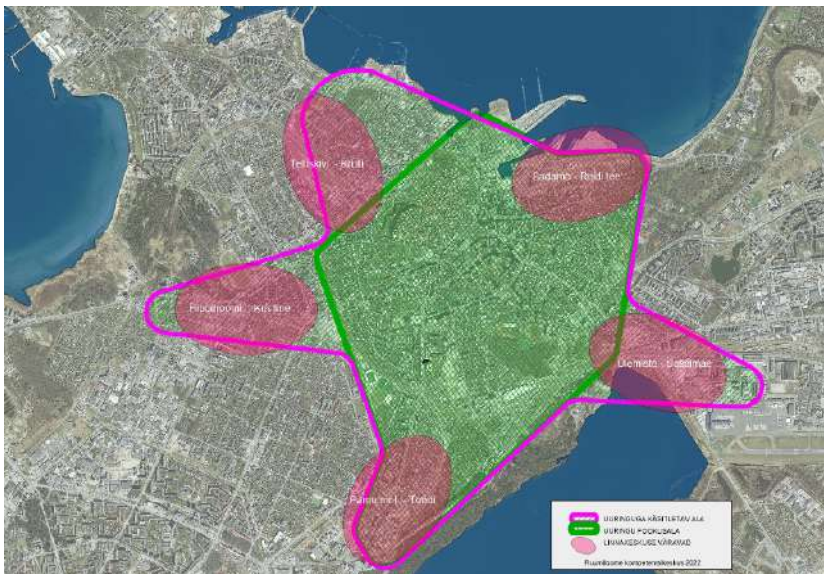
Analüüsi algandmetena on kasutatud peamiselt Tallinna Ettevõtluskeskuselt saadud Äriregistri andmekogu (ettevõtete majandusaasta aruannete koondid) ning Äriregistri avalikku andmebaasi, Statistikaameti avalikku andmebaasi ja ametilt andmepäringutega saadud andmeid. Infoallikadena on kasutatud varasemaid uuringuid, kinnisvarabüroode ja -nõustajate turuülevaateid, ajakirjanduses ilmunud artikleid ja erinevate valdkondade ettevõtjatega tehtud intervjuudest saadud teavet.

3.1. Lähtekohad

Linnakeskus ja linnasüda

Linnakeskuseid iseloomustab funktsioonide ja inimeste kõrge kontsentratsioon ning mitmekesisus. Euroopa linnakeskused on enamasti suure töökohtade ja eluasemete tihedusega piirkonnad, kuhu on koondunud lisaks erinevatele büroodele ka arvestatav osa linna kaubandusest, teenindusest, toitlustusest, kultuurist ja meelelahutusest. Linnakeskustel on kiired ja mugavad ühistranspordiühendused peamiste elamispiirkondadega, teisaste äripiirkondadega ja olulisemate (rahvusvaheliste) transpordisõlmedega.

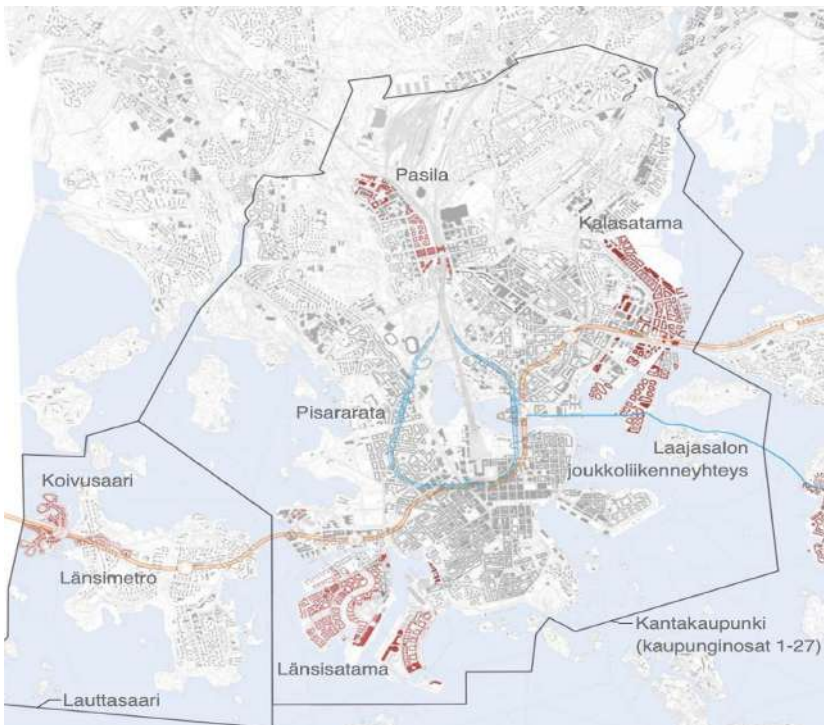
Eestikeelses kirjanduses, dokumentides ja kõnekeeles samastatakse sageli linnakeskust ja linnasüdant. See on pigem tõlkest tulenev (*city center*) fenomen.



Joonis 2. **Tallinna linnakeskus.**

Allikas: Tallinna Ruumiloo Kompetentsikeskus. 2022

Tellija on mõiste **linnakeskus** defineerinud ostumenetluse kutses “uuringus käsitletava alana” (joonis 2): “Potentsiaalselt kesklinlik piirkond, mis hõlmab erinevaid linnaosaid. Uuringus käsitletav ala moodustab laiema linnakeskuse tuumiku, regiooni ja riigi tõmbekeskuse. Selle ala servades paiknevad hea ligipääsetavusega suure töökohtade potentsiaaliga tõmbekeskused nõ „väravad“, mis on omavahel ja südalinnaga (st fookusalaga) ühendatud kiire ühistranspordi ja rattateedega.”



Joonis 3. **Helsingi kantakaupunki.**

Allikas: Helsingin Yleiskaava. Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen. Helsingin kaupunki. 2023

Kuna uuringurühma töös osales Helsingi üldplaneeringu 2050 üks koostajatest, on kasutatud võrdlusi eeskätt Helsingiga (joonis 3). Kuigi Tallinna ja Helsingi linnakeskused erinevad nii absoluut- kui suhtarvude poolest, on Helsingi planeerimisprotsessidest palju õppida.

- Helsingi Kantakaupunki asumites elab üle 200 000 inimese, Tallinna Kesklinna elanikkond on veidi üle 64 000.
- Töökohti on Helsingi Kantakaupunkis (u 32 km²) umbes 230 000, võrdluseks Tallinna Kesklinna linnaosas (u 19 km²) üle kahe korra vähem (umbes 105 000).
- Rahvastiku tihedus Tallinna linnakeskuses on u 3700 in/km², Kantakaupunkis u. 9600 in/km².
- Helsinki Kantakaupunki maismaaosa on u 32 km² ja Tallinna Kesklinn (võttes maha Aegna ning Ülemiste järve koos selle taguse alaga ning liites "väravad"), on pindalaga ca 17 km². Kui lisada uuringuga käsitletav ala, n-ö meritäht, siis on selle suuruseks ca 21 km². Selle 17 km² sees (võttes aluseks 500 x 500 m ruudud, nii et ruudud ulatuvad üle kesklinna piiride) elab 103 043 inimest.

Tallinn oli sajandeid piiratud linnamüüri ja linna keskseimaks kohaks oli turuplats Raekoja ees. Võib öelda, et keskaegse Tallinna kommertstelg oli veidi üle 100 meetri pikkune ning ühendas Raekoja ja Suurgildi hooneid.

Kuigi vanalinna ümbritsevast kindlustusvööndist väljaspool oli hoonestatud linnaruum juba varem, murdis Tallinn linnamüürist päriselt välja alles 19. sajandi lõpukümnenneil. Sajandivahetusel liikus funktsionaalne linnasüda Vabaduse väljakule ja mõned kümnendid hiljem edasi Viru väljaku kanti. 21. sajandi alguses hakkas Maakri kvartalis välja kujunema kõrghoonetega¹² *city* ehk ärikeskus, mis käesoleval kümnendil on laienenud Rotermanni ja Admiraliteedi kvartalite rajamisega sadama suunal. Viimastel aastatel on avaldatud arvamust, et südalinn hõlmab ka osa Kalamajast ja see kajastub ka mõnedes ametlikes dokumentides (nt Tallinna parkimistsoonid, Tallinna parkimisnormid).

¹² Kõrghoone- kõrgus maapinnast 45-124 meetrit, 15-35 korrust.

Ettevõtluspiirkondade määratlus

Alljärgnevalt on selgitatud kuidas on käesolevas uuringus määratletud ja olemasolevate asumite ja kvartalite kaudu piiritletud **Tallinna linnakeskuse (uuringuala) ettevõtluspiirkonnad**.

Linnasüda¹³ koosneb

a) ajaloolisest linnasüdamest = Vanalinna asum, s.o. Toompea ja all-linn + bastionite vöönd (*edaspidi VL*). Uuringus üla- ja all-linna ei eristata.

b) ärilisest linnasüdamest, s.o. Südalinna, Kompassi, Maakri, Sibulaküla, Tatari asumitest ning Sadama asumi Rotermanni kvartalist ja Admiraliteedi basseini piirkonnast; see on Kinnisvarafirmade Liidu (EKFL) büroohoonete klassifikaatori¹⁴ kohaselt Tallinna kesklinna äripiirkond ehk A-klassi tsoon¹⁵ (*edaspidi KL-A või kesklinna A tsoon*). (Joonis 4).

Kesklinn (vastavalt ostumenetluse kutsele uuringu fookusala) **on määratletud kui Kesklinna linnaosa territoorium. Kesklinna**¹⁶ moodustavad Tõnismäe, Raua, Torupilli, Keldrimäe, Juhkentali, Veerenni, Uus Maailm, Kassisaba, Kelmiküla, Luite, Kitseküla asumid, so Kesklinna linnaosa asumid väljaspool kesklinna A tsooni (*edaspidi KL-B või kesklinna B tsoon*).

Kesklinna kontaktala hõlmab osaliselt järgmisi asumeid: Ülemiste (Peterburi tee ja Lennujaama vahel), Lilleküla (Tulika tn ja raudtee vaheline ala, Pelgulinn (Telliskivi tn ja raudtee vaheline ala), Järve (Pärnu mnt ja raudtee vahel), Tondi (Tondi tn, Seebi tn ja raudtee vahel) ning Kalamaja asumit (tervikuna). Enamik neist on hanke kutses mainitud “väravad”.

Kesklinna äärealadele jäävaid kompaktsemaid äripiirkondi/ettevõtlusalasid võiks määratleda **teisaste ärikvartalite** või **teisaste äriparkidena**. Pärast Nõukogude Liidu

¹³ Linnasüda koosneb Vanalinna, Südalinna, Kompassi, Maakri, Sibulaküla ja Tatari asumist ning Sadama asumi Rotermanni kvartalist ja Admiraliteedi basseini piirkonnast.

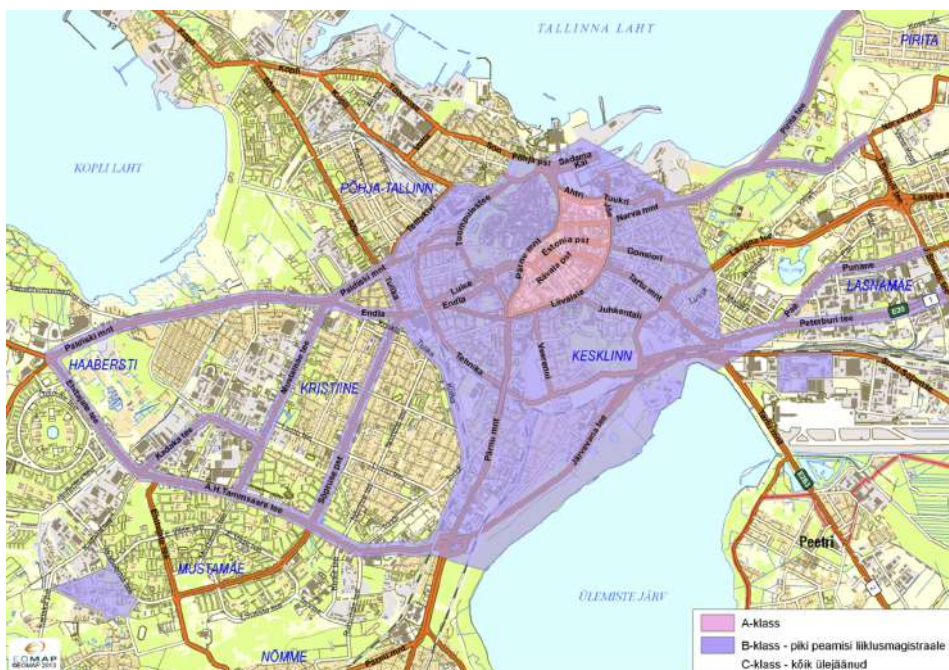
¹⁴ <https://www.ekfl.ee/buroohoonete-klassifikaator/buroohoone-klassi-maaramise-tabel>

¹⁵ Bürokinnisvara tsoonid - Eesti Kinnisvarafirmade Liidu ja Eesti Standardikeskuse koostöös välja töötatud büroohoonete klassifikatsiooni asukoha tunnuste kriteeriumid. A tsoon: ala Pärnu mnt (alates Suur-Ameerika ja Liivalaia ristmikust kuni Narva mnt ja Mere pst ristmikuni), Mere pst (alates Narva mnt ja Pärnu mnt ristmikust Ahtri tänavani), Ahtri tänav, Jõe tänav, Pronksi tänav, Liivalaia tänav; B tsoon: Põhja pst – Telliskivi tn – Tulika tn – Kotka tn- Pärnu mnt – Järvevana tee – Peterburi tee – Lubja piirkond –Kadrioru ala – Sadama ala – Põhja pst. + peamiste magistraalide äärsed alad. <http://www.ekfl.ee/uploads/buroohoonete-klassifikaator-2014.pdf>

¹⁶ NB! Kesklinn ettevõtluspiirkonnana ei kattu linnaosa territooriumiga, vaid ainult osaga sellest.

lagunemist tekkis neid paljudes endise sotsialismibloki linnades, kus üleminek vabaturumajandusele tähendas ühtlasi ka üleminekut tsentraalselt ruumikorralduselt turukesksemale (*laissez-faire*), mistõttu uusi ärikvartaleid, -parke ja -piirkondi rajati sageli kesklinna lähistel või äärelinnas asunud tootmisettevõtete kinnistutele nagu erastamistingimused ja turuolukord parasjagu võimaldasid.

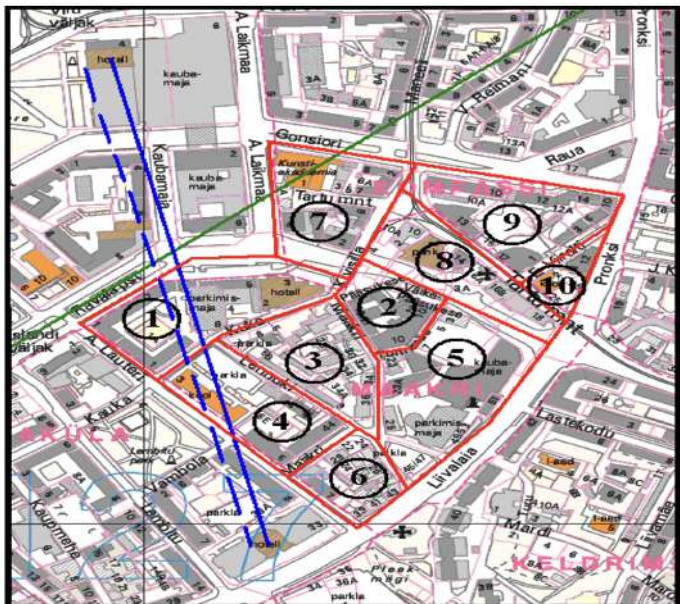
Eesti Kinnisvarafirmade Liidu klassifikaator määratleb ärihoonete asukoha tunnused ehk A ja B tsooni Tallinnas (joonis 4); A+ on kinnisvaranõustajate käsitluses Maakri kõrghoonete piirkond.



Joonis 4. **Büroohoonete klassi asukoha kaart.** Allikas: Eesti Kinnisvarafirmade Liit.

EKFL klassifikaatori järgi on A-klassi ärihoonete piirkond märgitud roosa värviga. Lillaga on märgitud B-klassi piirkond, mis hõlmab nii Põhja-Tallinna (Kelmiküla ja osa Kalamaja asumist) kui ka Kristiine (killuke Lilleküla asumist) linnaosa territooriumi.

Linnasüdames eristavad kinnisvaranõustajad **A+** (või **AA**) klassi büroohooneid kvaliteedi ning asukoha tunnuste alusel, s.t. kaasaegseid tehnosüsteeme ja teenuseid ning asukohta u. 20 hektari suuruses Tallinna **keskses äripiirkonnas** (ingl. k. *central business district*, edaspidi ka **CBD**) (Joonis 5).



Joonis 5. Tallinna tänane CBD ehk keskne äripiirkond (Maakri kõrghoonete piirkond).

Allikas: Tallinna Linnavalitsus. 2009.

Tallinna keskset äripiirkonda (CBD) kirjeldab 2009. aastal kehtestatud teemaplaneering “Kõrghoonete paiknemine Tallinnas”, mille seletuskirja punktis 6.1 on määratletud 1. piirkond ehk Maakri kõrghoonete piirkond.

Tallinna arengudokumendid ettevõtlusest linnakeskuses

Strateegia Tallinn 2035

Tallinnas luuakse palju uusi ettevõtteid, mida iseloomustab kõrge lisandväärtus, kasvav võimekus võtta kasutusele uudseid tehnoloogiaid ning viia ellu uuendusi. Kõrge lisandväärtus võimaldab ettevõtetel teenida suuremat kasumit, maksta rohkem palka ning parandada seeläbi elatustaset.

Suund on võetud teadmismahukale majandusele /---/. Tallinn on tuntud kui idufirmade kasvulava ning diginomaadide kohtumispaik.

Luuakse linnakeskkonda, mis soodustab omanäoliste kaubandus- ja teenindusettevõtete teket, toimub kultuurisündmusi ning pakutakse meelelahutusvõimalusi, millest saavad osa nii linnaelanikud kui ka -külalised.

Tallinna linnasüda on ligipääsetava tänavaruumiga, kõrgetasemelise arhitektuuri ja mitmekesiste võimalustega linnakeskus. See on atraktiivne paik vaba aja veetmiseks, töötamiseks ja elamiseks. Tänavaruum on kujundatud nii, et iga ilmaga on õues hea olla /---/. Lähimõeldult kujundatud tänavavõrk ja sõidukite väike liikumiskiirus kutsuvad valima igapäevasteks käikudeks erineva teekonna ja pakuvad avastamisrõõmu /---/. Hoonete esimestel korrustel asuvad tänavakohvikud, väikekauplused ning teenindusasutused. /---/ Linnasüdamesse pääseb väga hästi ühistranspordiga ning mööda kõnni- ja rattateid, mistõttu on järjest vähem vajadust minna linnasüdamesse autoga.

Kesklinna üldplaneeringu lähtekohad

Olulisemad üldplaneeringuga lahendamist vajavad teemad:

- Määrata üldised põhimõtted ettevõtluskeskkonna elavdamiseks.
- Määrata ruumilised printsiibid, kuidas suunata enam väikeettevõtlust tänavapoolsete hoonete esimestele korrustele, elamupiirkondadesse, mereäärde, vanalinna, uutele arendusaladele.
- Selgitada välja, milliseid linnaruumilisi võtteid sh läbi avaliku ruumi kujundamise, on võimalik kavandada, et soodustada tänava tasandil väikekaubandust ja määrata selleks sobilikud tänavad/piirkonnad.
- Hinnata kaubanduskeskuste mõju kesklinna ettevõtluskeskkonnale ja määrata üldised põhimõtted nende edasiseks käsitlemiseks.
- Määrata põhimõtted hooajalisele ja liikuvale välikaubandusele (turg, pop kaubandus, välikohvikud, kioskid, toidutreilerid), et soodustada erinevaid kaubandusvorme sh vahekasutusi ja tuua enam aktiivsust väliruumi.

Eeltoodule tuginedes saab välja tuua peamised ettevõtlust ning linnakeskust puudutavad rõhuasetused:

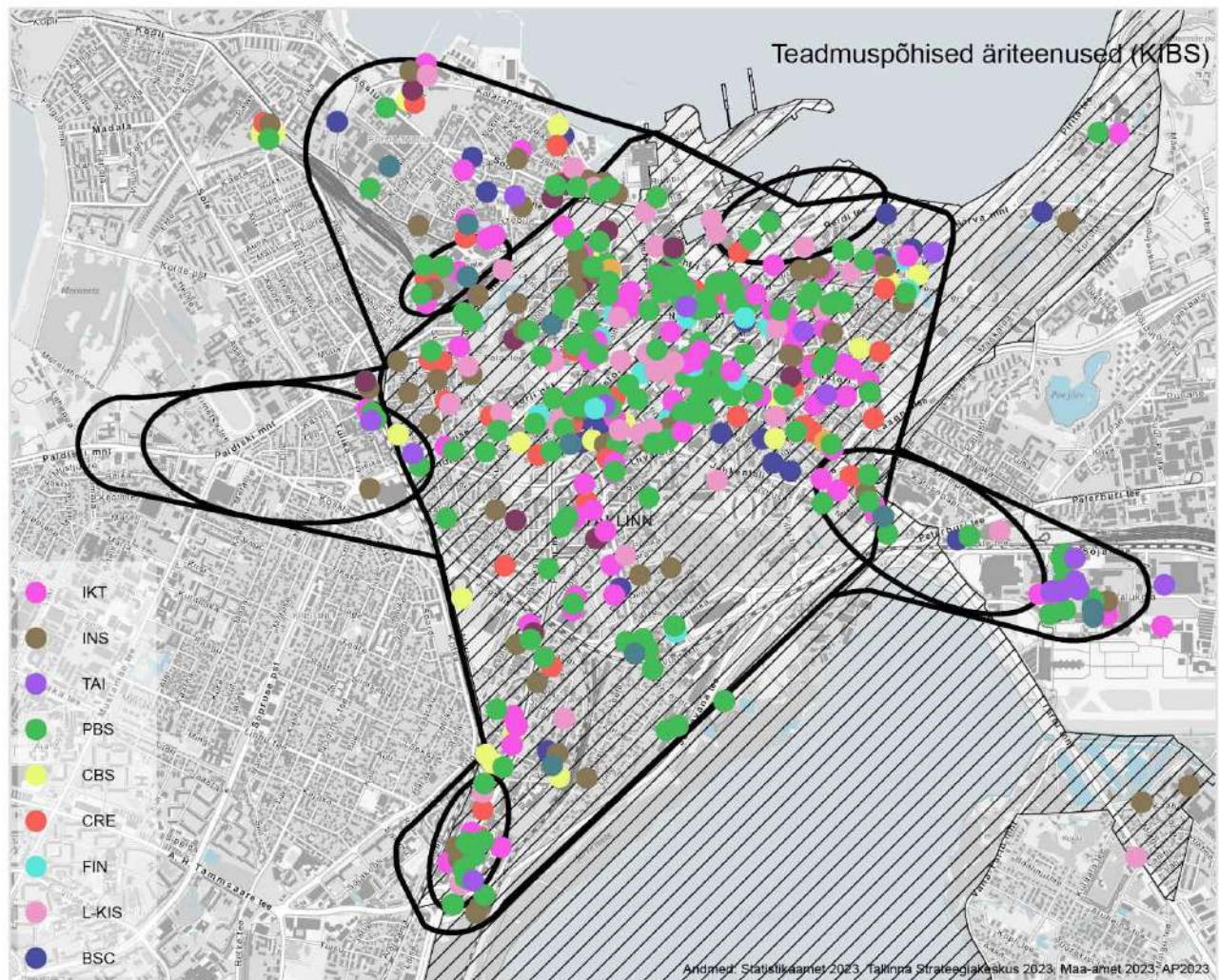
- **targad töökohad ja teadusmahukas ettevõtlus¹⁷,**
- **majanduslikult mitmekesine ja elav tänavaruum,**
- **head ühendused ja ligipääsetavus nii töötajale kui külastajale.**

¹⁷ Teadusmahukas ettevõtlus = teadusmahukamad äriteenused (KIBS -Knowledge Intensive Business Services): EMTAK-il põhinev ettevõtete jaotus, kuhu kuuluvad info- ja kommunikatsioonitehnoloogia, inseneeria, teadus-arendustegevuse, teadusmahukad ja loomingulised äriteenused, loovteenused, finantsteenused + teatud tugi- ja vahendusteenused.

Linnakeskus kui töökoht ja tarbimiskoht

Ettevõtlust linnakeskuse alal on käesolevas uuringus käsitletud kahes peamises vaates:

- 1) **Töökohtadepõhine vaade** hõlmab
 - A) teadusmahukamate ettevõtete ruumilist paiknemist (kontoritöökohad) tegevusalade klassifikaatori (EMTAK) alusel (joonis 6)
 - B) teenindussektori töötajate ruumilist paiknemist ametite klassifikaatori (ISCO¹⁸) alusel



Joonis 6. Teadmuspõhised äriteenused (KIBS).

¹⁸ <https://klassifikaatorid.stat.ee/item/stat.ee/b8fdb2b9-8269-41ca-b29e-5454df555147>

2) **Tarbimispõhine vaade** hõlmab

- A) kaubandus- ja teenindusettevõtete ruumilist paiknemist tegevusalade klassifikaatori (EMTAK) alusel
- B) olulisemaid kliendigruppe linnaruumis (elanikud, külastajad, töötajad)

Elav ja mitmekesine ettevõtlus linnakeskuses eeldab arvuka ja mitmekesise tarbijaskonna olemasolu. Ettevõtete kliendibaasi moodustavad piirkonna alalised elanikud, töötajad ja külastajad. Ühelt poolt on kõrge kvalifikatsiooniga kontoritöötajad väga oluliseks tarbijarühmaks kaubandusele, teenindusele, meelelahutusele jmt äripiirkonna väikeettevõtlusele; teiselt poolt aga lisab mitmekesine väikeettevõtlus äripiirkonnale aina enam atraktiivsust ning aitab seal asuvatesse büroodesse värvata häid professionaale.

1) Töökohtadepõhine vaade

Ettevõtteid võib olemuslikult kategoriseerida mitmeti. Tulenevalt käesoleva uuringu ühest olulisemast lähtekohast (kõrgema lisandväärtusega kontoritöökohtade lisandumine kesklinna) on koostajate esmase tähelepanu all kõrgema ja keskmise teadmusmahukusega äriteenuseid pakkuvad ettevõtted Tallinna Kesklinnas ja selle lähimatel mõjualadel. Lisaks neile uuritakse ja analüüsitakse ka peamiselt ärikliendile suunatud tugi- ja vahendusteenuseid (Tabel 1).

Eraldi käsitletakse jaekaubandust, toitlustust, ja isikuteenuseid (tervis ja füüsiline heaolu, vaba aeg, s.o. kultuur-meelelahutus-sport). Erilise tähelepanu all on tulenevalt üldplaneeringu lähtekohtadest tänavatasandi väikekaubandus ja kaubandustänavade perspektiivid.

Teadmusmahukate teenuste klassifitseerimisel on koostaja ühendanud Ian Douglas Miles'i poolt kirjeldatud teaduspõhiste äriteenuste (*knowledge intensive business services*, lüh. KIBS) tüpoloogia ja Eurostat'i teadmusmahukate teenuste indikaatorid kasutades valdavalt EMTAK kolmekohalisi koodi, vajadusel ka täpsemaid.

Tabel 1. KIBS ettevõtete jaotus linnakeskuse büroopindade ja töökohtade ülevaates.
Allikas: Autorite koostatud.

Teadmusmahukamad	
IKT (info- ja kommunikatsioonitehnoloogiad)	tarkvara kirjastamine, telekom, programmeerimine, andmetöötlus, veebimajutus, arvutialased konsultatsioonid
INS (inseneeria)	hoonestusprojektide arendus, arhitektitegevused, projekteerimine, insener-tehnilised tegevusalad
TAI	teadus- ja arendustegevus, innovatsioon
PBS (keerulisemad äriteenused)	juriidilised teenused, äri- ja juhtimisnõustamine, auditeerimine, värbamine, ravimifirmad
CBS (loomingulised äriteenused)	reklaami- ja meediaagentuurid, disainibürood, fotostuudiod
CRE (loovtegevused)	raamatute ja muusika kirjastamine, meediakanalid, infoportaalid, kunstiline ja loominguline tegevus
FIN (finantsteenused)	krediitiasutused, muu finantseerimine, fondihaldus, elu- ja kahjukindlustus
Vähem teadmusmahukad	
L-KIS (vahendusteenused)	reisibürood, kindlustusmaaklerid, kinnisvaravahendus
BSC (rutiinsemad äriteenused)	raamatupidamine, ajutise tööjõu vahendus, inkassoteenused, kõnekeskused jm teenuskeskused

USA poliitökonomit Robert Reich jaotas 21. sajandi töökohad kolmeks suuremaks rühmaks:

- rutiinne tootmine/teenus (nt seadmeoperaator, tehnik, andmesisestaja, raamatupidaja),
- isiklik teenindamine (nt juuksur, pangateller, rätsep),
- analüütiline probleemilahendamine (nt advokaat, konsultant, turundaja, tarkvarainsener).

Linnasüdame tavapäraselt keskmisest kallimate kaupluste ja restoranide põhiklient, klassikaline “valgekrae”, kuulub valdavalt kolmandasse gruppi, kuigi ka linnasüdames tegutsevate kahe ülejäänud grupi töötajatele on seal üldjuhul samuti piisavalt taskukohaseid kaupu ja teenuseid.

Ametid linnakeskuse tööhõive ülevaates on jaotatud kahte suuremasse gruppi:

- kõrgema kvalifikatsiooniga kontoritöökohad (ISCO ametirühmad: 1 juhid, 2 tippspetsialistid, 3 keskastme spetsialistid),
- kaubanduse–teeninduse–toitlustuse–vabaaja sektorite töötajad (ISCO ametirühmad 4–9).

Siinjuures peab arvestama asjaoluga, et Statistikaametilt päringuga saadud 2021. aastal läbi viidud registritepõhise rahvaloenduse andmed töökohtade osas on tugevalt mõjutatud pandeemiast, seda eriti toitlustuse ja kaubanduse osas – “valgekraed” kolisid büroodest kodukontorisse, poed ja restoranid pidid aga teadmata ajaks ukseid sulgema ja vähemalt osa töötajaid koondama.

2) Tarbimispõhine vaade

Alates 2014. aastast ei nõuta jaekaubandusega tegelejatelt tegevusluba ning teavituskohustus kehtib vaid erinõuetega tegevusaladel vastavate seaduste alusel (nt alkohol, tubakas, kemikaalid, jne), seetõttu puudub usaldusväärne ning avalik andmekogu tegelike kauplemiskohtade osas; need andmed olid varasemalt kättesaadavad majandustegevuse registrist (MTR).

Ka turu-uuringufirmad (EMOR, NielsenIQ) ei kogu andmeid üksikute sõltumatute kaupluste kohta. NielsenIQ loobus aastal 2019. aastal jaekettidesse mittekuuluvate ehk n.ö.tänavastasandi kaupluste (*traditional trade*) ülelugemisest, sest need moodustavad liiga väikese osa kogu jaekaubandusest, ja kogub andmeid vaid jaekettidesse kuuluvate poodide kohta (*modern trade*).

Kuna ehitisregistri andmed kasutusotstarvete osas on ebausaldusväärsed ja ebaühtlased, on kaubanduse, teeninduse, toitlustuse, meelelahutuse ettevõtete asukoha analüüsimisel toetunud varasematele uuringutele ja valdkonna asjatundjate hinnangutele (ajakirjandus, turuülevaated, intervjuud).

3.2. Ettevõtete, töökohtade ja peamiste tarbijarühmade ruumiline paiknemine

Kesklinna ettevõtlusmaastik on mitmekesine, töökohtadest domineerivad aga kontoritööga, teeninduse, toidlustuse ja kaubandusega seotud ametid. Seetõttu on nii ettevõtete kui töökohtade paiknemist analüüsides koostajad keskendunud kõrgemat kvalifikatsiooni nõudvatele (teaduspõhistele) ettevõtetele/ametitele ning kaubandusele-teenindusele-toidlustusele.

3.2.1. Teadmismahukamate ettevõtete ruumiline paiknemine (kontoritöökohad)

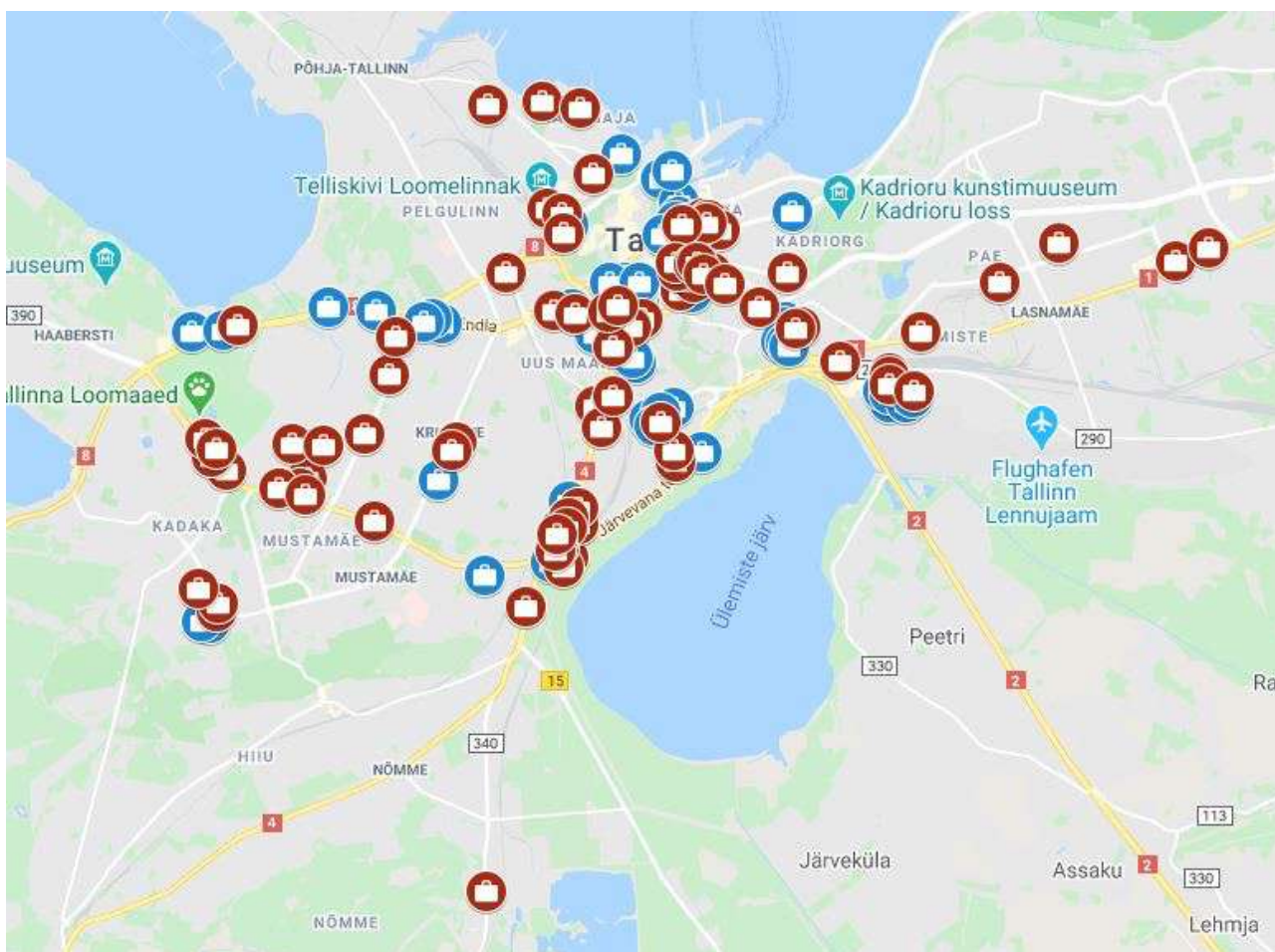
Kinnisvarafirma Uus Maa "Ärikinnisvara turuülevaade 2021"¹⁹ koostajate hinnangul on bürookinnisvara turg Tallinnas koondunud peamiselt viide piirkonda, mis katavad suurema osa A- ja B-klassi büroopindadest²⁰: südalinn, Pärnu maantee, Mustamäe tee algus, Mustamäe Tehnopol ja Ülemiste äripiirkond.

Turgu iseloomustab tugev konkurents kesk- ja äärelinna vahel.

2022. aasta alguse seisuga on kaasaegse büroopinna maht Tallinnas veidi enam kui 1 miljon m² (joonis 7).

¹⁹ <https://arikinnisvara.uusmaa.ee/arikinnisvara-sugis-2021>

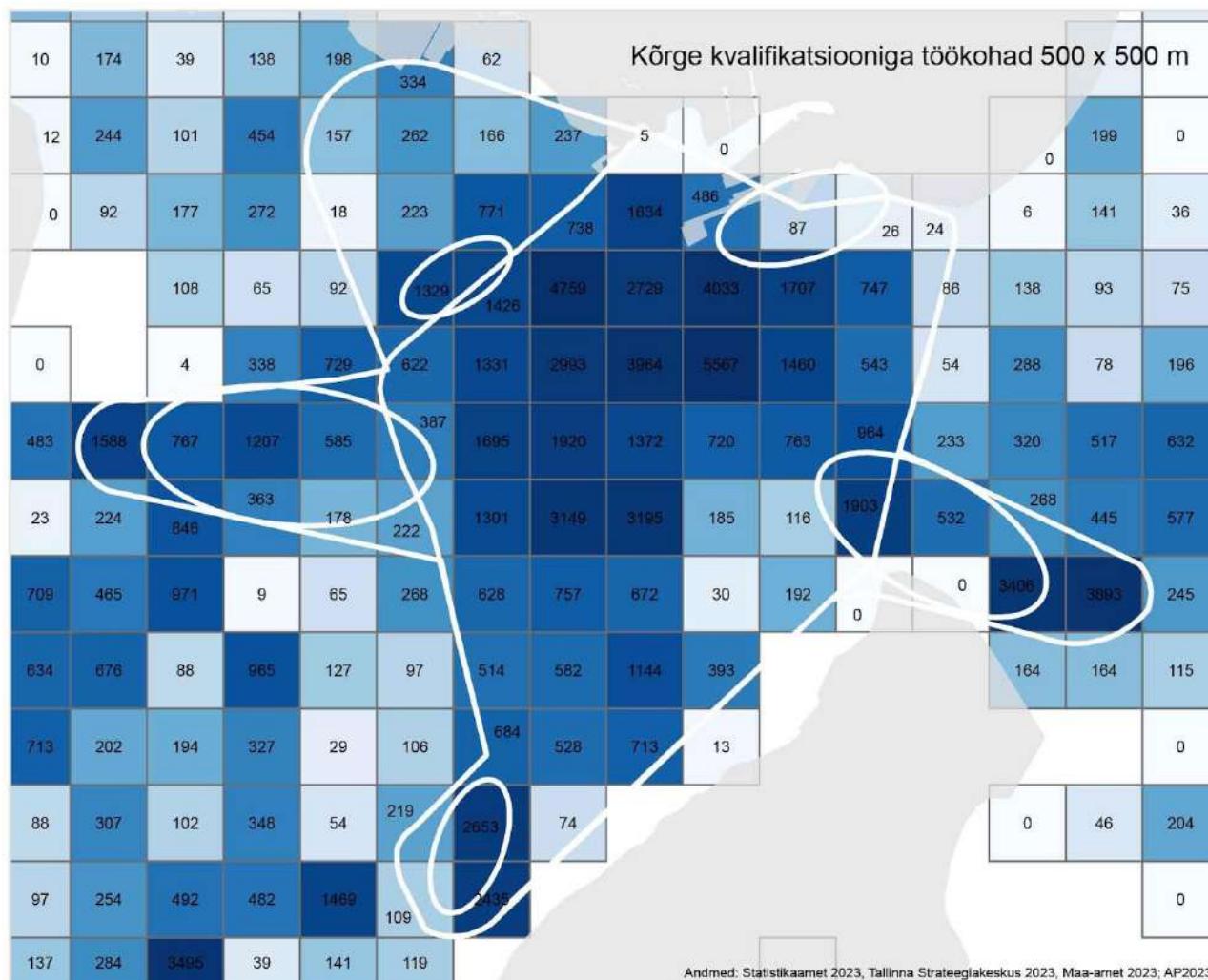
²⁰ EKFL klassifikaator (<http://www.ekfl.ee/uploads/buroohonete-klassifikaator-2014.pdf>) määratleb ärihoonete kvaliteeditunnused (vastavus kaasaegsetele ehitusstandarditele), seega võib ka vanem büroohoone peale renoveerimist olla kaasaegne. Peamiselt on füüsiline eristuvus tehnosüsteemides. Kinnisvara- ja ehitusvaldkonna asjatundjate hinnangul on kaasaegne büroohoone uuem kui ca 15-20.a. tagasi ehitatud.



Joonis 7. **Tallinna büroohooned kvaliteediklassi järgi.** A-klassi (sinisega) ja B-klassi (punasega) büroohooned äripinnaga vähemalt 2000 m². Allikas: Uus Maa.

Nii tarkade töökohtade arvu kui büroopindade mahu poolest on Kesklinn teistest Tallinna linnaosadest tublisti üle. Kui aga vaadelda paiknemist linnaosa siseselt asumite või ettevõtlusalade lõikes, siis selgub, et **arvestatav osa teadmushukamatest bürootöökohtadest ei asu mitte linnasüdame ärikvartalites**, nagu tavaks Lääne-Euroopa sarnase suurusega ja suuremates linnades (USA linnadest /downtown/ rääkimata), **vaid paiknevad hajutatult linnaosa äärealadel ja vahetult kesklinnaga külgnevates asumites**, osaliselt ka nn “väravates” (Tondi-Järve, Fahle-Sossimäe, Hipodroomi). Põhjused on eeskätt logistilised (parkimistingimused, autoga ligipääs), kvalitatiivsed (soov või vajadus sobivamate/paremate tööruumide järele), ja eelarvelised (madalamad üüri- ja/või halduskulud), aga ka ajaloolis-objektiivsed (büroohoonete ehituseks sobivate suurte maa-alade aeglane kasutuselevõtmine linnasüdames, mistõttu majanduse kasvuperioodidel ei ole kontoripindade pakkumine südalinnas pidanud

sammu nõudlusega ning sellest ka tulenevalt ka veelgi kõrgem hinnatase). Tulemuseks on olukord, kus üle poole Tallinna kesklinna ja selle lähiümbruse keskmise ja kõrgema teadmusmahukusega kontoritöökohtadest asuvad väljaspool ajaloolist ja ärilist südalinna (joonis 8).



Joonis 8. Kõrge kvalifikatsiooniga (ISCO 1 – juhid ja 2 – tippspetsialistid) töökohtade asukohad. Allikas: Autorite koostatud.

Allolev tabel 2 on koostatud 2021. aasta majandusaasta aruannete põhjal. Lisaks Kesklinna piirkondadele on lisatud võrdlevate näidetena Ülemiste City ja Kalamaja kui südalinnaga täna realselt kõrgemapalgaliste töökohtade pärast võistlevad piirkonnad väljaspool Kesklinna territooriumi /selle vahetus naabruses.

Tabel 2. Töötajate arv keskmise ja kõrgema teadmismahukusega ettevõtetes linnakeskuses tähtsamate piirkondade kaupa: VL – vanalinn; A+ – CBD; KL-A – südalinn; KL-B – kesklinn väljaspool A tsooni; ÜC – Ülemiste City; PTL – Põhja-Tallinna Kalamaja asum. Allikas: Autorite koostatud.

	VL	A+	KL-A	KL-B	ÜC	PTL
IKT	186	485	1 722	3 760	2 451	2 024
FIN	87	3 030	444	4 287	1 735	332
PBS	99	492	1 174	568	195	181
CBS	8	80	267	306		217
TAI	9	0	10	251	127	153
L-KIS	94	74	271	131	33	147
INS	55	83	266	540	598	115
CRE	75	7	624	1 227	5	110
BSC	20	548	596	922	259	42
Kokku	633	4 799	5 374	11 992	5 506	3 321
Iduettevõtted	72	188	643	3 042	524	1 228
s.h. Bolt & Wise				2 239		

Tabelit 2 analüüsid väärib ennekõike tähelepanu üpris ebatavaline pilt, kus **finantssektori töökohti on tunduvalt rohkem väljaspool linnasüdant**. Põhjuseks eeskätt Swedbanki peahoone Liivalaia tänaval (ligi paar tuhat töötajat) ja Wise'i üle tuhande töötajaga Vana-Lõuna tänaval (iseenesest võib finantsteenust pakkuvat Wise'i lugeda ka tehnoloogiaettevõtteks). Lisaks neile paikneb Nordea Eesti filiaali ligi tuhat töötajat Ülemiste City's (sisuliselt Nordea *back office* ehk teenuskeskus²¹). Swedbank'i plaan kolida väljapoole Kesklinna tõstab jõuliselt esile **logistika osatähtsuse** tegevuskoha valikul ning räägib **CBD** kuvandi kui **asukohateguri tähtsuse vähenemisest**.

²¹ Jagatud teenuste keskus, mis osutab tugiteenuseid organisatsioonile või grupile (nt klienditeenindus (kõnekeskus) või ettevõttesisene tugiteenus (raamatupidamine, IT jne)

Silma torkab ka asjaolu, et **keskmisest suuremad IKT ettevõtted eelistavad pigem Ülemiste City't, Kalamaja ja "väravaid"**. Siin võib põhjuseid otsida nii asjaolust, et üle 1000m² suuruse kontori otsimine ja kavandamine on ajamahukas ning linnasüdames sobivaid büroohooneid napib kui ka ümbritsevast mitmekesisest linnaruumist (atraktiivsus potentsiaalsele tööjõule). Tasub veel ka tähele panna, et ükski kolmest suuremast sideoperaatorist ei asu täna enam Kesklinnas.

Mõtteinnet pakub nii fakt, et **suuremad advokaadibürood ja ärinõustajad näivad eelistavat küll südalinna, kuid mitte tingimata tänast keskset ärikvartalit**; aga ka see, et **teenuskeskused on jaotunud üsna ühtlaselt üle erinevate Kesklinna äripiirkondade, s.h. ka CBDs**. Esimesel juhul võib spekuloida nii ajastuse (millal oli kolimisvajadus ja kas sel hetkel oli sobivat kohta - hoonete arv CBDs ei ole just väga suur) kui ümbritseva keskkonna teguritega. Teisel juhul ehk tööjõukulude/üürikulude suhte muutustega esimese kasuks ja vajadusega pakkuda tööjõu värbamisel atraktiivseid töötingimusi või logistiliselt keskmist asukohta, kuhu peamistest suurelamupiirkondadest on ühtlaselt hea ligipääs ühistranspordiga.

Kõige tavapärasem ei ole seegi, et **tähtsamad meediamajad on suuresti linnasüdamest eemal** – Postimees Fahles, Äripäev Vana-Lõunas, Delfi/EPL südalinna piiril Narva maanteel.

- Üle poole Tallinna kesklinna ja selle lähiümbruse keskmise ja kõrgema teadmismahukusega kontoritöökohtadest asuvad väljaspool ajaloolist ja ärilist südalinna.
- Keskmisest suuremad IKT ettevõtted eelistavad pigem Ülemiste City't, Kalamaja ja "väravaid".
- Suuremad advokaadibürood ja ärinõustajad näivad eelistavat küll südalinna, kuid mitte tingimata tänast keskset ärikvartalit.
- Suuremad erameediamajad asuvad suuresti linnasüdamest eemal.

Sageli põhjendatakse kontori asukohta väljaspool südalinna madalamate üürikuludega.

Uus Maa ärikinnisvara turuülevaate järgi oli Tallinna keskse äripiirkonna (A+/CBD/City) A-klassi kvaliteediga kontorihoonetes (AA-klass) 2022. aasta jaanuaris netoüür valdavalt 14 ja 18 €/m² vahel. Äärelinna A-klassi hoonetes oli hinnatase keskmiselt 3 €/m² võrra madalam. Nendest hoonetest olid eelistatumad büroohooned, mis asusid väljakujunenud äripiirkondades või mis pakkusid teatud aspektides keskse äripiirkonna hoonetest paremaid tingimusi (näiteks parkimisvõimalused, hinnatase, laienemisvõimalused). Veidi kõrgem oli hinnatase Ülemiste City parimates majades, küündides kohati A-klassi hindadeni (14–15 €/m²).

Võrreldes näiteks Helsingiga ei ole Tallinnas büroopindade üürihindade vahed erinevates äripiirkondades väga suured. 2022. aasta kevad-suvel oli ruutmeetri mediaan üürihind Helsingi keskses äripiirkonnas u. 35 €, CBD-st 3 kilomeetrit eemal Pasilas aga u. 19 €²².

Kuna tööjõukulud on just viimase kümnekonna aastaga kasvanud oluliselt kiiremini kui kontorikulud, ehk **büroopinna üür ja kõrvalkulud moodustavad täna ettevõtete sisendkuludes tööjõukuludega võrreldes oluliselt väiksema osa, on teadmuspõhiste ettevõtete asukohamotivatsioon märgatavalt muutunud.** Ühelt poolt ei ole Tallinna keskne äripiirkond (CBD) vaid rahvusvahelise taustaga pankade, finants- ja ärinõustajate ning kohalike tippadvokaadibüroode pärusmaa, vaid sealt leiab ka nt teenuskeskuseid; teisalt ehitatakse A-klassi tehnilistele nõuetele vastavaid kontorihooneid aina enam ka B tsooni (vt Joonis 7).

Oluline asukohategur on **töötajate liikumiseelistused.** Eriti just tarkvara- ja tehnoloogiaettevõtete töötajaskond on keskmisest noorem ja rahvusvahelisem ning võrreldes valdavalt eeslinnades elava nn võitjate põlvkonnaga eelistab igapäevastes liikumistes autole pigem ühistransporti, jalgratast, tõuksi või kõndimist. Seetõttu on just viimastel aastatel kasvanud nõudlus bürooruumide järele Kalamaja/Telliskivi või Rotermanni/Admiraliteedi piirkonnas ja see suundumus jätkub eeldusel, et globaalses majanduses ei toimu järsku jähnenemist.

Logistika kõrval on muutunud senisest olulisemaks nii **ümbritsev linnakeskkond kui kvaliteetsete elamispiindade kättesaadavus lähikonnas.**

²² https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2023/23_02_21_Tilastoja_1_Kaleva_Kumpula_Rantanen.pdf

Nooremalt põlvkonnale on tähtis ka sotsiaalne ja meelelahutuslik aspekt - tehnoloogiaettevõtetes on tavapärane luua büroosse puhke-, ühistegevuse- ja mängualasid, suuri köögi- ja söögialasid jms. Sarnast keskkonda soovitakse mitte ainult büroosse endasse, vaid ka selle ümber²³.

Vaadatakse ümbritsevat keskkonda laiemalt, mitte konkreetset büroohoonet – läheduses peab olema erinevaid söögikohti, teenuseid, vaba aja veetmise ja sportimise võimalusi jpm. Nimetatud kriteeriumidele vastavad hästi näiteks Rotermanni kvartal südalinnas ja Telliskivi kvartal Põhja-Tallinnas, ka Ülemiste City ja veel mõned paigad²⁴.

Kontoriruumide asukoha puhul mängib rolli ka ka **ettevõtte suurus**.

Suuremad ettevõtted (500+ töötajat) kalduvad eelistama oma hoonet ja seda pigem väljaspool kesklinna A tsooni (nt Postimees, Telia, Elisa, Pipedrive, Swedbank, Bolt, Wise).

Üle 200 töötajaga kõrgema ja keskmise teadmismahukusega ettevõtetest (või ettevõtete grupid) – kokku 27 tööandjat ligi 14 000 töötajaga – asub:

3 (u 900 töötajat) Põhja-Tallinnas;

6 (u 3000 töötajat) Ülemiste City's;

10 (u 6200 töötajat) kesklinna B tsoonis,

sh 3 (ligi 2500 töötaja) Vana Lõuna / Veerenni piirkonnas.

A+ tsoonis asub 5 ettevõtet (2604 töötajat), neist neli on pangad (2392).

A tsoonis üle 200 töötajaga ettevõtteid sisuliselt ei ole.

100–200 töötajaga kõrgema ja keskmise teadmismahukusega ettevõtetest – kokku 28 tööandjat veidi enam kui 4000 töötajaga – asub:

3 (u 350 töötajat) Põhja-Tallinnas

4 (u 700 töötajat) Ülemiste City's

4 (u 500 töötajat) A+ tsoonis

7 (u 1100 töötajat) kesklinna A tsoonis

8 (u 1100 töötajat) kesklinna B tsoonis.

Väärrib tähelepanu, et 25 suurima töötajate arvuga KIBS ettevõttest ei paikne A tsoonis mitte ühtegi (v.a. pangad Maakri keskses ärikvartalis).

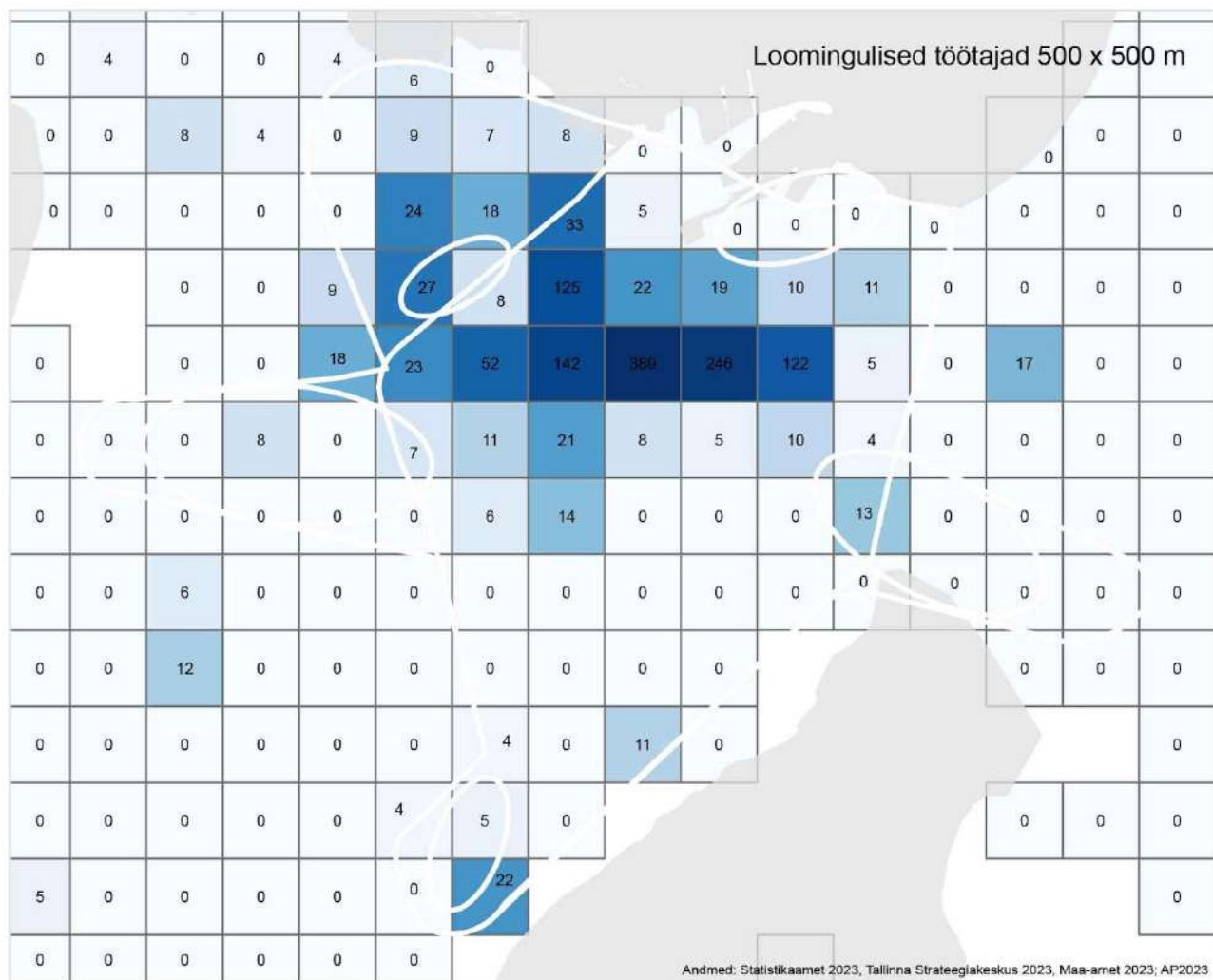
²³<https://www.kinnisvarauudised.ee/arvamused/2019/12/19/kuhu-seada-sisse-buroo-3-koige-populaarsemat-piirkonda-tallinnas>

²⁴ <https://re.ee/uudised/tallinna-kesklinnas-suveneb-uute-buroopindade-nappus>

Tabel 3. Erinevates äripiirkondades paiknevate ettevõtete töötajate arvu keskmine ja mediaan. VL – vanalinn; A+ – CBD; A – südalinn; B – kesklinn väljaspool A tsooni; ÜC – Ülemiste City; PT – Põhja-Tallinn. Allikas: Autorite koostatud.

	Keskmine töötajate arv						Mediaan töötajate arv					
	VL	A+	A	B	ÜC	PT	VL	A+	A	B	ÜC	PT
IKT	12	19	20	29	52	35	7	14	8	9	18	5
FIN	22	101	11	110	174	55	4	16	7	10	8	7
PBS	7	15	15	7	8	11	6	7	6	4	5	6
CBS		20	9	10	7	11		19	8	6	6	8
TAI				31	17	38				14	12	22
L-KIS	19	7	6	5		25	4	6	3	4		13
INS	6	10	10	9	54	7	4	8	6	5	10	5
CRE	19		39	28		7	6		6	9		5
BSC	5	30	14	22		5	4	10	5	4		4
Kokku	11	37	15	26	44	22	5	9	5	5	8	7

Tabelist 3 nähtub, et **vanalinnas asuvad valdavalt väiksemad bürood** kui teistes vaadeldud ettevõtluspiirkondades. Arvestades, et esimesest korrusest kõrgemal on enamasti tegu kunagiste eluruumidega (v.a. katusealused laoruumid), on see ka loogiline. Kui Aia tänav välja jätta, siis vanalinn olekski sobiv piirkond pigem mõne töötajaga väikestele büroodele ja pigem loominguliste tegevusalade ettevõtete kontoritele. Vanalinna INS rühma (55 töötajat) moodustavadki valdavalt väikesed arhitektibürood (joonis 9).



Joonis 9. Loominguliste töötajate asukohad. Allikas: Autorite koostatud.

Mitme tegevusalarühma puhul (IKT, PBS, INS) torkab silma, et **nii A+ ja A tsoonis on ettevõtete keskmised üsna sarnased**. Siin tuleb arvestada, et enamik hooneid Maakri CBDs on väikese korrusepindalaga (nt uusimas Skyon'i büroohoones on 5–26 korruse pind u 300m²) ja niisamuti üürnikele pakutavad büroopinnad (nt Skyon'is alates 34m²).

⇒ A+ hooned CBDs on kasutusel suuresti esinduspinnana, nõ juhtimis- või administratiivsete kontoritena (mitte niivõrd kliendile väärtust loova n.ö. töökontorina).

Küll aga tasub kaaluda, **kas kesklinna A tsoonis saab luua rohkem võimalusi neile ettevõtetele, kes soovivad leida üle 1000 m² ühel tasapinnal**.

Samuti paistab silma Ülemiste City kui keskmisest suuremate tehnoloogiaettevõtete soositud asukoht. Ühelt poolt toetab see järeldust, et linnasüdames suurematele ettevõtetele sobivaid bürooruume väga palju ei leidu. Teisalt on Ülemiste City arendajatel õnnestunud hästi ära kasutada mastaabiefekt ja siduda see paindlikkusega – ettevõtetes, kus kasv või kahanemine toimub kiiresti, on hea asuda kohas, kus vastavalt suurusele on lihtne ümber paikneda vahetamata piirkonda ja üürileandjat.

Koondtabelist 3 see välja ei paista, aga mitmes piirkonnas on **väga suured vahed üksikute suuremate ja ülejäänud ettevõtete vahel**. Seda eriti A+ ja kesklinna B tsoonis.

Näiteks kesklinna B tsoonis:

- Swedbank grupi 5 ettevõtet annavad tööd kokku ligi 2000 inimesele.
- Kaks Bolt ettevõtet on kokku üle 1000 inimesele.
- Wise töötajate arv 2021.a. oli 1218; 2022 Q4 juba 1785 (osa neist küll Tartus).
- Kahes Postimees grupi meediaettevõttes on 680 töötajat.
- Neile järgnevate firmade töötajate arv jääb juba alla 300.

Näiteks CBDs on nelja jaepanga järel suuruselt viiendas ettevõttes vaid u. 200 töötajat. Pangad ajavad kõrgeks ka A+ keskse ärikvartali ettevõtete keskmise töötajate arvu (36,6). Ilma viie pangata on see poole väiksem (17,9).

10 või enama töötajaga KIBS ettevõtetest on suuruses 10-200 umbes 95%. Töötajate arvult moodustavad nad Kesklinnas, Kalamajas, Ülemiste City's ja Tehnopolis asuvatest KIBS töökohadest **pisut üle poole (u 16 000/30 000)**.

Iduettevõtted

Eraldi on tellija soovil vaadeldud kiirele kasvule orienteeritud idufirmade (*start-up* ettevõtted) ruumilist paiknemist. Koostajad on aluseks võtnud Superangel ja Startup Estonia iduettevõtete jälgimisnimekirjad ning selgitanud välja vähemalt 10 töötajaga Tallinnas kontorit omavate ettevõtete asukoha ja võimalusel ka nende töötajate arvu Tallinnas.

Allolev tabel 4 on koostatud 2021.a. majandusaasta aruannete ja avalike allikate põhjal.

Tabel 4. Ettevõtete ja töötajate arv iduettevõtetes tähtsamate piirkondade kaupa: VL – vanalinn; A+ – CBD; KL-A – südalinn; KL-B – kesklinn väljaspool A tsooni; ÜC – Ülemiste City; PTL – Põhja-Tallinna Kalamaja asum; MT – Tallinna Teaduspark Tehnopol Mustamäel

	VL	A+	KL-A	KL-B	ÜC	PTL	MT
Iduettevõtted	5 / 72	5 / 188	22 / 643	24 / 3042	9 / 524	24 / 1228	7 / 639
s.h. Bolt & Wise				2239			

Kiire kasvupotentsiaaliga valdavalt tehnoloogiapõhised start-up ettevõtted eelistavad tegevuskohana Kesklinna kõrval Kalamaja; suuremad (üle 100 töötajaga) iduettevõtted pigem Veerenni piirkonda, Tehnopoly teadusparki Mustamäel ja Ülemiste City't. 50–100 töötajaga iduettevõtteid on ühtlaselt nii linnasüdames, B tsoonis kui Kalamajas. 10-50 töötajaga on veidi enam Kesklinna A tsoonis ja Kalamajas. Enim idufirmade töötajaid on Kesklinna B tsoonis Veerenni/Vana-Lõuna kandis (Bolt ja Wise) ning Kalamajas.

3.2.2. Töökohtade ruumiline paiknemine

Eestis oli rahvaloenduse andmetel 2021. aastal kokku 642 000 hõivatut, neist 108 900 töökoht asus Kesklinna linnaosas, s.t. 17% ehk **iga kuues Eesti töökoht asus 2021. aastal Kesklinnas** (joonis 10).

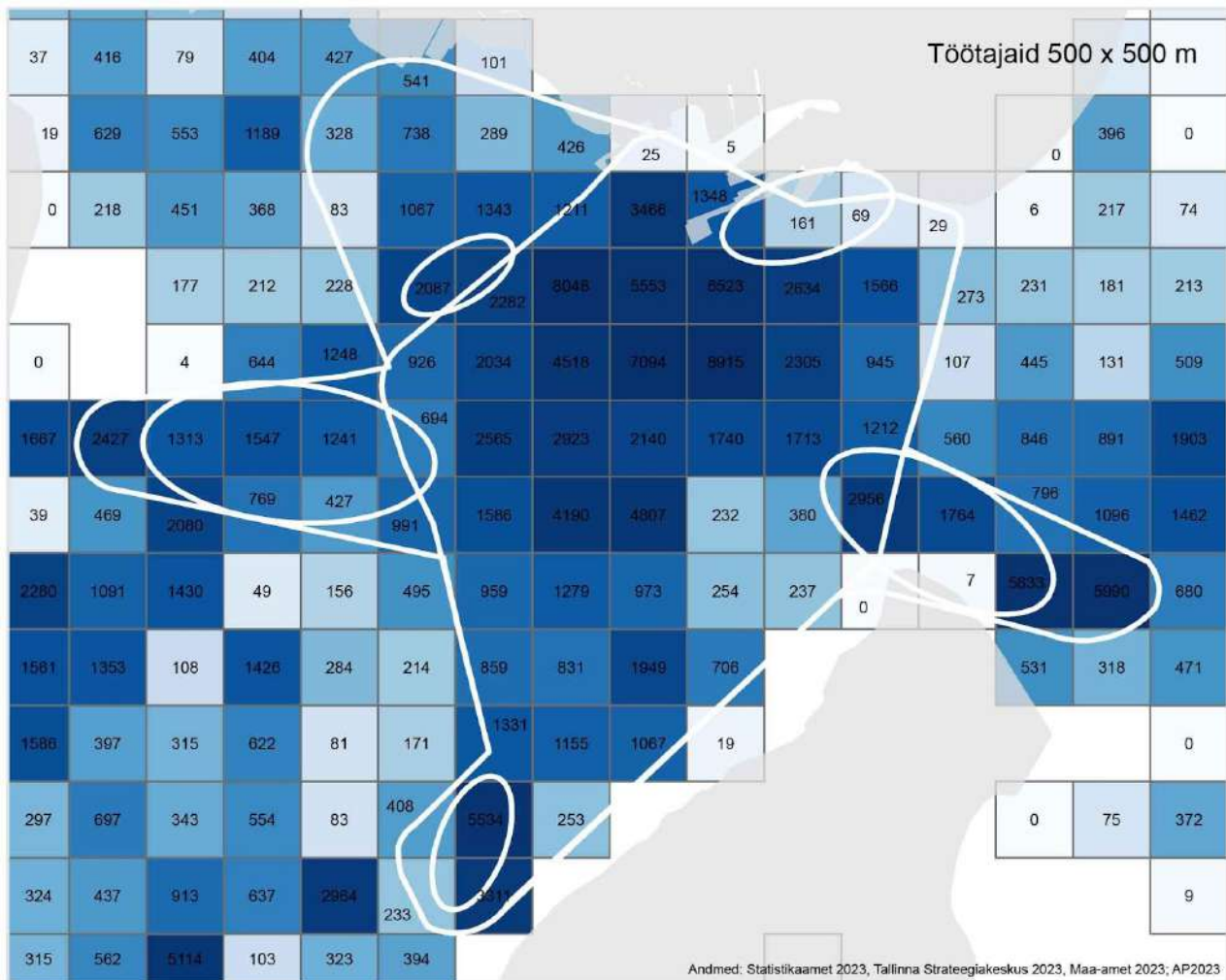
Kesklinnas paiknevate töökohtade osakaal kõigist Tallinna töökohtadest on 39%, ehk suurusjärgus keskmiselt **iga kolmas Tallinna töökoht asub Kesklinna territooriumil** (Tabel 5).

Samas Tallinna territooriumist moodustab Kesklinn samas umbes viiendiku ja elanikkonnast napi kuuendiku.

2021. aasta rahvaloenduse andmetel (TLÜ andmepäring Statistikaametile) oli 269 644 inimese töökoht Tallinnas, neist vaid 180 735 olid tallinlased, ehk **kolmandik Tallinnas töötavatest inimestest elab väljaspool pealinna** (joonis 11).

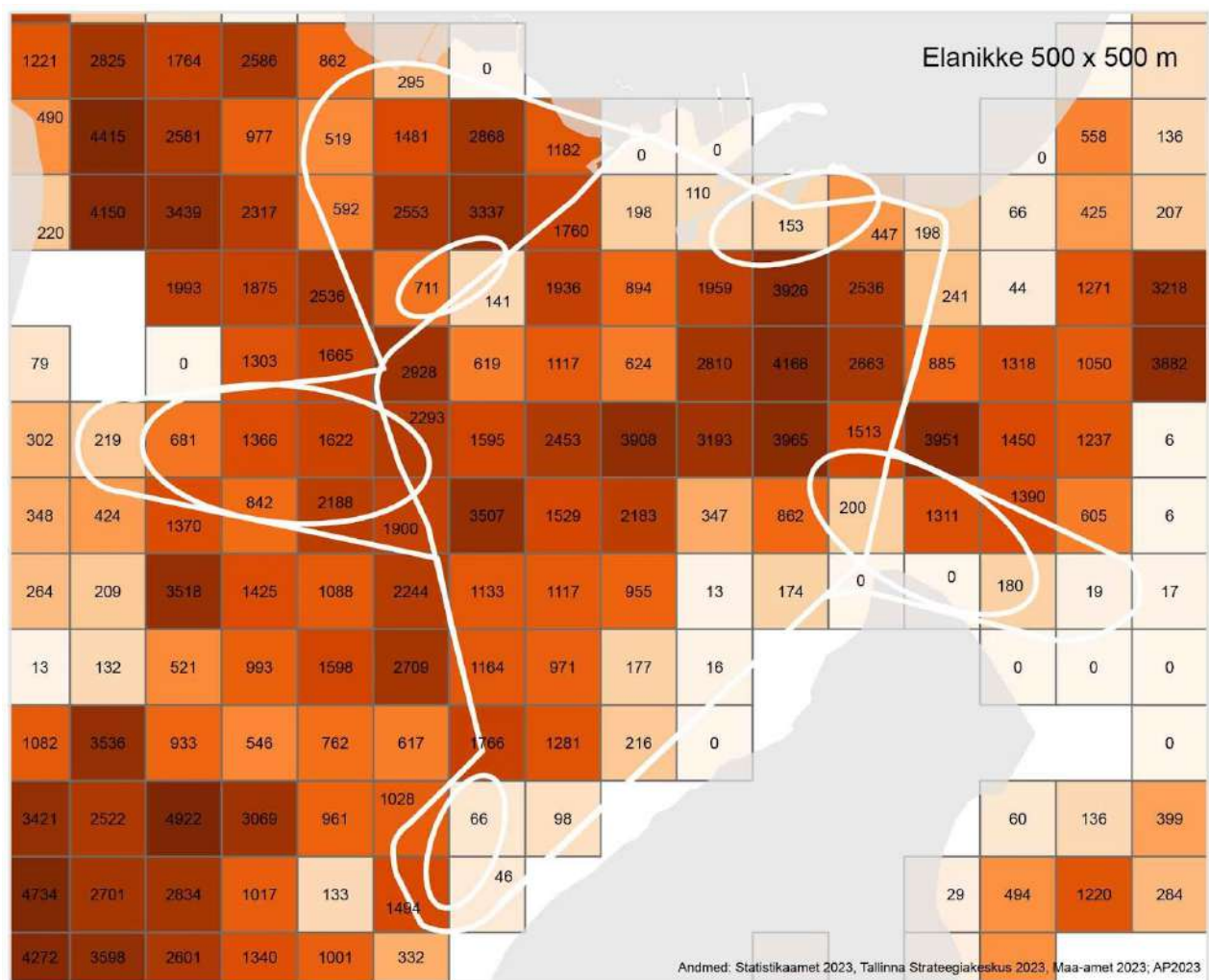
Kogumiku Tallinn arvudes 2022 andmetel oli hõivatud tallinlaste arv 2020. aastal 237 400.

Väljaspool Tallinna asub 37 000 tallinlase töökoht. Tallinnas on töökohti 50 000 võrra rohkem kui hõivatud tallinlasi²⁵. **Kokku töötab Tallinnas 89 000 inimest, kes seal alaliselt ei ela.**



Joonis 10. **Töötajate paiknemine uuringualal.** Hõlmatud on nii era-, avaliku kui kolmanda sektori töötajad. Allikas: Autorite koostatud.

²⁵ <https://rahvaloendus.ee/et/uudised/14-tootajatest-kaib-teise-maakonda-toole>



Joonis 11. **Elanike paiknemine uuringualal.** Allikas: Autorite koostatud.

Tabel 5. **Elanike ja töökohtade arvud uuringualal.** Allikas: Autorite koostatud.

	TLN	KL	VL	KL (A+)	KL (A)	KL (B)
Elanikke	437 811	64 204	4 168	1 095	11 135	47 608
Töökohti	269 304	104 142	14 947	6 132	30 757	52 306

Statistikaameti andmetel käis 2021. aastal pealinnas tööl mh 7200 inimest Viimsi, 6900 Rae, 6700 Saue ja 5400 Harku vallast²⁶. Statistikaameti andmetel liigub Kesklinna igapäevaselt Viimsist 3442, Raest 3049, Sauelt 2585 ja Harkust 2086 (TLÜ andmepäring Statistikaametile).

Kui **Tallinna mastaabis on töökohtade kontsentratsioon Kesklinna linnaosas väga suur**, siis linnakeskuse siseselt on kontoritöökohad hajutatud linnasüdame ja sellest mõne kilomeetri kaugusel asuvate ärikvartalite vahel (Tabel 6).

Tabel 6. Rahvaloenduse andmed ametikohtade paiknemise kohta ametirühmade ja asumite kaupa. Allikas: Autorite koostatud TLÜ andmepäringu põhjal Statistikaametist. 2023

KESK – Kesklinna linnaosa, VL – Vanalinna asum, SL – linnasüda (Südalinna, Maakri, Kompassi, Sadama, Sibulaküla ja Tatari asumid), KL – ülejäänud Kesklinna LO asumid, KAL – Kalamaja asum, ÜL – Ülemiste asum, LIL – Lilleküla asum.

ISCO ametirühm	Tallinn kokku	KESK	VL	SL	KL	KAL	ÜL	LIL
1 Juhid	28 267	11 138	1 363	3 908	5 867	1 025	2 384	2 321
2 Tippsp.	71 967	34 256	4 283	11 932	18 041	2 749	4 872	4 870
sh IKT	14 521	7 201	502	2 393	4 306	1 052	1 798	1 397
sh juura	2 733	2 277	159	1 154	964	68	97	67
3 Tehn	39 522	16 741	2 907	5 575	8 259	1 071	3 710	3 161
sh IKT	4 039	1 626	145	483	998	152	403	566
1-3	139 765	62 135	8 553	21 415	32 167	4 845	10 966	10 352
4 Kontor	28 173	12 047	1 020	4 557	6 470	897	3 922	2 078
sh kliendit.	10 642	5 646	405	1 911	3 330	445	1 215	749
5 Teenind.	43 263	17 417	3 854	6 890	6 673	1 374	2 816	2 527

²⁶https://pealinn.ee/2023/01/11/statistikaamet-distants-elu-ja-tookoha-vahel-on-aastatega-kasvanud/?fbclid=IwAR3e0BCpd70a4SoEsI-uTDds7s7DSCbH_15PVRAOBWUK3ktuiZdoYeF6RQ

sh müük	19 708	5 783	921	2 507	2 355	601	2 023	1 555
4-5	71 436	29 464	4 874	11 447	13 143	2 271	6 738	4 605
6-9	58 112	12 543	1 520	4 027	6 996	2 108	4 261	5 628
KÕIK	269 304	104 142	14 947	36 889	52 306	9 224	21 965	20 585

Vanalinnas loendati 2021. aastal ligi 5000 elanikku²⁷ ja ligi 15 000 töökohta, sh üle 8500 ametirühmades 1–3 (juhid ja tipp-/keskastme spetsialistid) ja ligi 4900 ametirühmades 4–5 (kontoriametnikud, klienditeenindajad, müügitöötajad).

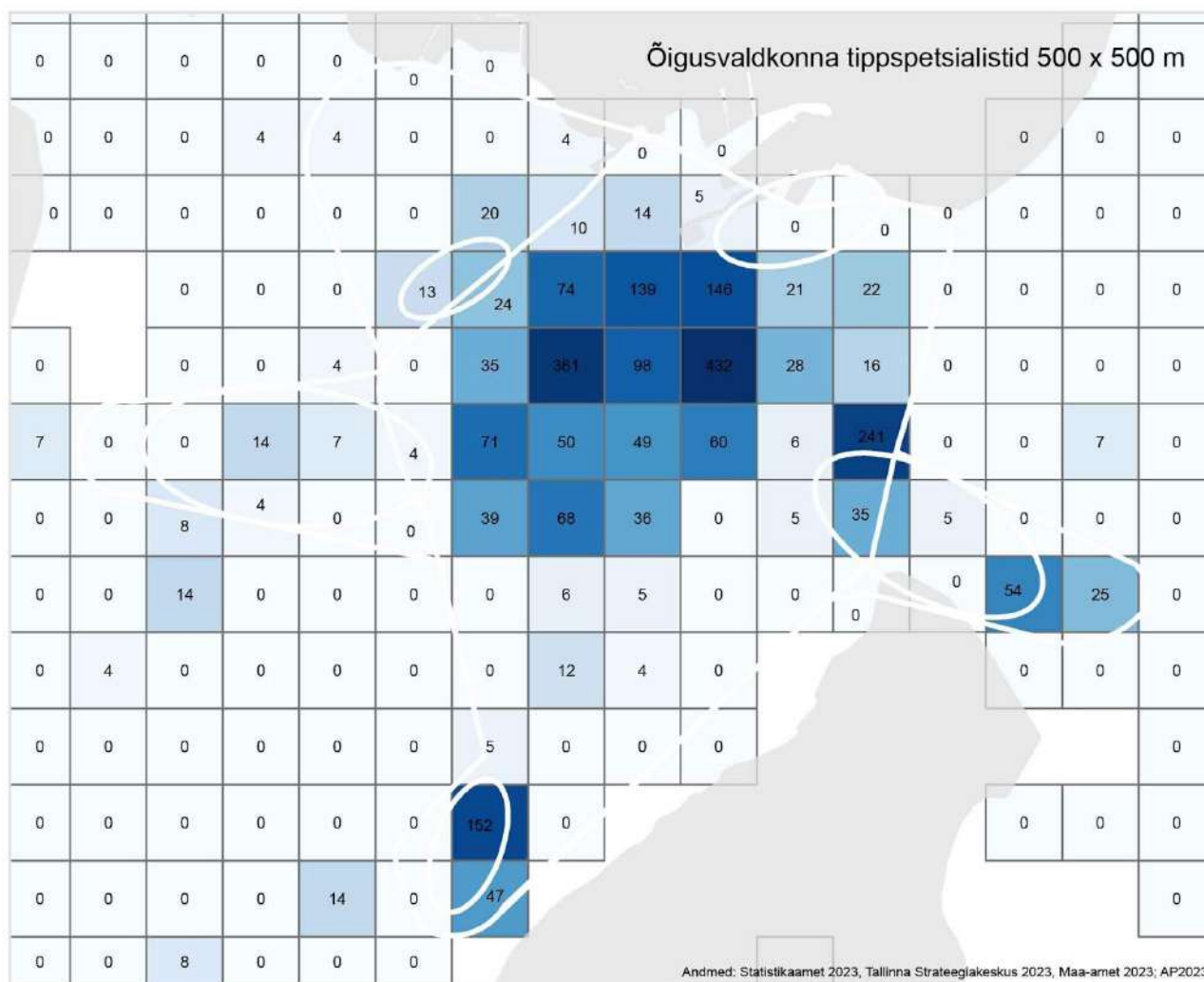
Ametite pearühmade lõikes:

Kesklinna osakaal juhtide ametirühmas oli 2021. aastal 39%, tippspetsialistidel 48%, tehnikutel ja keskastme spetsialistidel 42%, kontoritöötajatel 43%, teenindustöötajatel 40%.

Ametite alamrühmade lõikes:

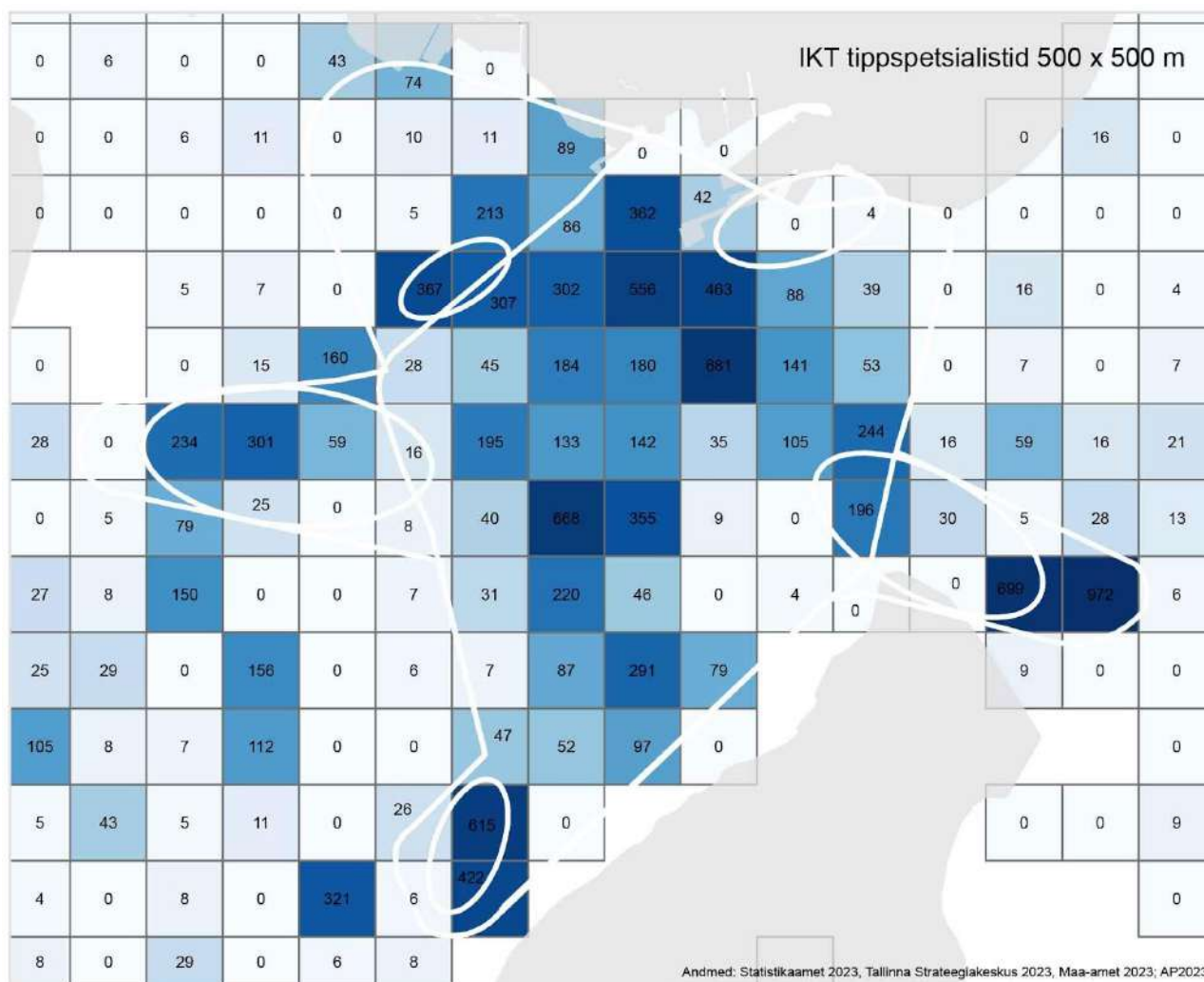
Väga kõrge on Kesklinna osakaal õigusvaldkonnas (tippspetsialistid 83%) (joonis 12) ja loomevaldkondades (kirjanikud-ajakirjanikud 77%, loomingulised töötajad 75%). Kõrge toitlustuses (ettekandjad-kelnerid-baaritöötajad 68%, toitlustuse abitöölised 40%); äri- ja haldustegevustes (keskastme spetsialistid 76%, tippspetsialistid 56%), teeninduses (iluteenindajad 52%, isikuteenindajad 50%), finantsarvestuses (spetsialistid 51%) ja infotehnoloogias (IKT tippspetsialistid 50%).

²⁷ Vanalinna ettevõtjate ja kinnisvaraomanike hinnangul jääb tegelike (alaliste) elanike arv suurusjärku 1500-2000.



Joonis 12. **Õigusvaldkonna tippspetsialistide asukohad.** Allikas: Autorite koostatud.

Võiks eeldada, et Kesklinn ja eriti linnasüda on peamine hästi tasustatud “valgekraede” töökoht. Samas on näiteks Kesklinnaga külgnevates **Kalamaja, Ülemiste ja Lilleküla asumites kokku pea sama palju IKT tippspetsialistide töökohti kui Kesklinnas väljaspool linnasüdant** (joonis 13) (4247 vs 4306, linnasüdames aga vaid 2393); sama lugu on juhtidega (5730 vs 5867, linnasüdames 3908); ning tehnikute ja keskastme spetsialistidega (7942 vs 8259, linnasüdames 5575); pisut suurem vahe kesklinna kasuks on tippspetsialistide pearühmas (12491 vs 18041, linnasüdames 11932).



Joonis 13. IKT tipspetsialistide (ISCO 25) asukohad. Allikas: Autorite koostatud.

Ettevõtete arvu järgi võis eeldada, et Kesklinnas on arvukalt nii toitlustuse kui kaubanduse töökohti. Suure tõenäosusega mõjutas koroonapandeemia 2021. aastal selliste töökohtade statistikat.

Toitlustusega seotud töötajaid – ettekandjaid, kelnereid ja baariteenindajaid oli Kesklinnas 1772, sh vanalinnas 489 ja südalinnas 987, kokki oli 1341, sh vanalinnas 294 ja südalinnas 634). Näha on ka Kalamaja märkimisväärselt kasvanud toitlustussektorit: 220 ettekandjat-kelnerit ja 257 kokka.

Eeldatust pisut vähem (s.o. kaupluste arvu hinnangu põhjal) oli 2021.a. Kesklinnas ka müügiala töökohti (5783, sh vanalinnas 921, südalinnas 2507 ja mujal kesklinnas 2355).

Kui taas tõmmata paralleele Helsingiga, siis umbes **pool Helsingi pealinnaregiooni**²⁸ **kontoritöökohtadest on koondunud pisut üle kahe ruutkilomeetrisele alale Helsingi CBDs**²⁹.

Tallinnas vastab sellele mitte küll päris samas suuruses (1,6 km²) kesklinna äripiirkond ehk autorite poolt soovitatav tulevane A tsoon, kus paikneb hinnanguliselt vaid umbes **kuuendik Tallinna kontoritöökohtadest** (joonis 14). Helsingi CBD-s on kokku u 110 000 töökohta³⁰. Seda on enam-vähem sama palju kui kogu Tallinna Kesklinnas, ehk ligi kaheksa korda suuremal alal.



Joonis 14. Tallinna Kesklinna äripiirkond ehk A tsoon. Autorite koostatud.

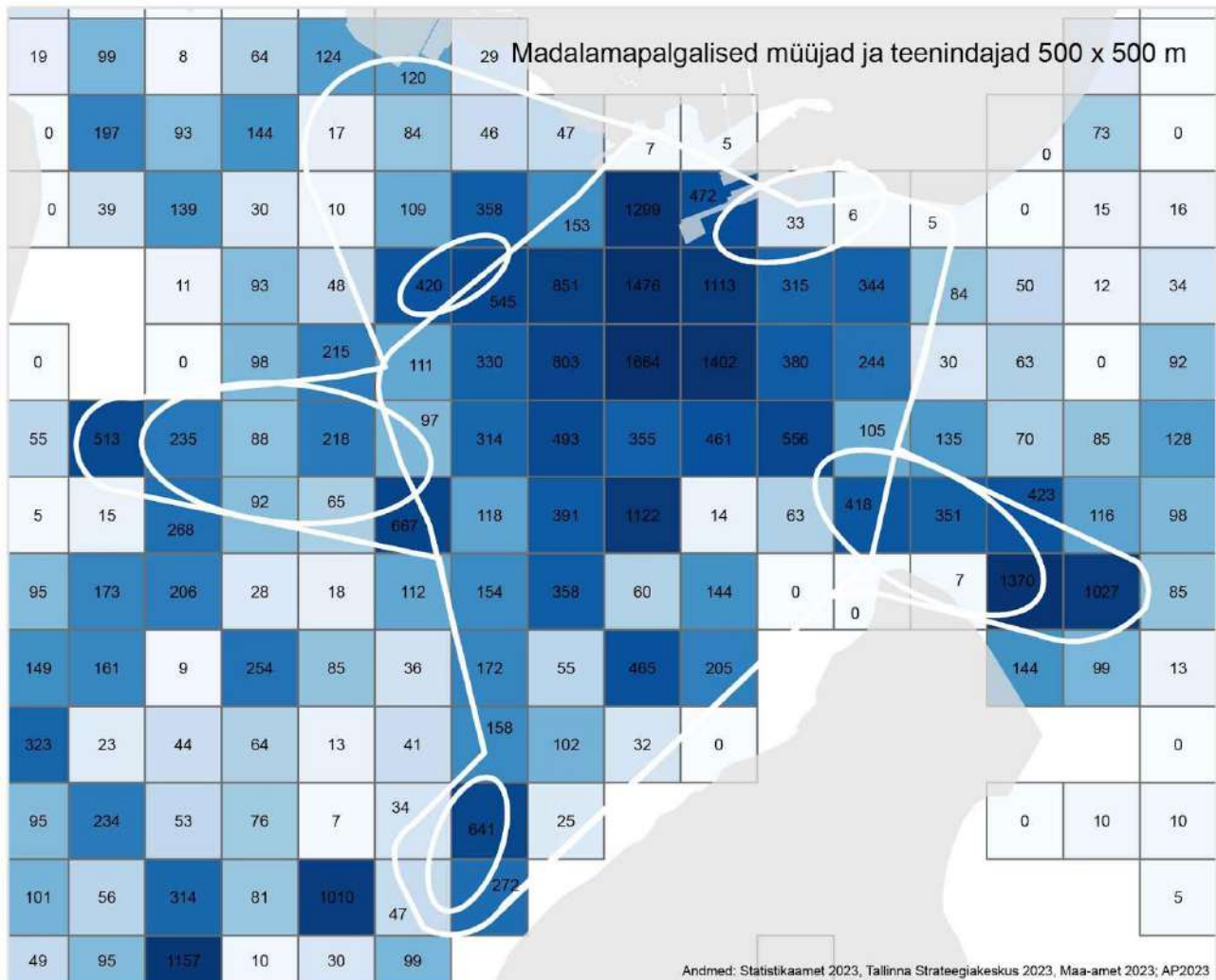
²⁸ Inglise k *Helsinki Capital Region*, soome k *pääkaupunkiseutu* moodustub neljast linnast: Helsingi, Espoo, Vantaa ja Kauniainen (770 km²; u 1,5 mln elanikku). Kui Tallinna pealinnaregiooniks lugeda Tallinna ja sellega vahetult piirnevad vallad (Viimsi 73 km², 21000 el.; Rae 207 km², 22000 el.; Kiili 101 km², 6000 el.; Saku 170 km², 11000 el.; Saue enne ühinemist 195 km², 11000 el.; Harku 159 km², 16000 el.), saame Helsingi pealinnaregioonist ligi poolteist korda suurema territooriumi (1065 km²), aga mille elanikkond on u kolm korda väiksem.

²⁹<https://sponda.fi/en/the-coronavirus-pandemic-has-increased-the-demand-for-business-premises-helsinki-city-centre-attracts-cutting-edge-businesses/>

³⁰<https://toimintaymparisto.hel.fi/fi/kaupunkitilan-ja-rakenteen-kehitys/monikeskuksinen-kaupunkirakenne-ja-keskusta-alueiden-kehitys>

3.2.3. Muude ettevõtete ruumiline paiknemine (kaubandus, teenindus, toidlustus, vaba aeg)

Kontoritöötajate kõrval moodustavad suurema ametirühma teenindus- ja müügivaldkonna töötajad (joonis 15). Järgnevalt antakse ülevaade kaubanduse, teeninduse, toidlustuse ja vabaaja/meelelahutuse sektorite ettevõtete paiknemisest ja dünaamikast. Tegemist on küll sisendiga Keslinna üldplaneeringusse, kuid koostajate fookus on suunatud ennekõike eeltoodud sektorite olukorrale ja ettevõtluse elavdamise võimalustele linnasüdames.



Joonis 15. Müüjate ja teenindajate asukohad. Allikas: Autorite koostatud.

Kaubandus

Pealinna kaubanduse ruumilise paiknemise peamised suunad määratles 2001. aasta algul kehtestatud Tallinna üldplaneering aastani 2010 (ÜP).

ÜP 2001 (lk 7)

Kesklinn säilib linna peakeskusena, loovutades osa praeguseid funktsioone, eriti kaubanduse ja teeninduse osas, uutele piirkonna- ja elurajoonikeskustele.

Nn väliskaarel (Tammsaare tee, Järvevana tee, Peterburi maantee ja Mustakivi tee), arendatakse välja piirkonna- ja elurajoonikeskuste võõnd koos ettevõtluse laiendamisvõimalusega külgneval alal.

ÜP 2001 (lk 14)

Tallinna üldplaneeringu põhimõtteks on koondada suured kaubandus- ja teeninduskeskused kesklinna kontaktpiirkonda ning nn linna väliskaarele, s.o Haabersti, Mustamäe ja Lasnamäe linnaosade naabrusse ja arendada neist, sotsiaalsete ja rekreatsioonifunktsioonide lisamisega, kas laia mõjualaga piirkonnakeskus (Haaberstis ja Lasnamäel) või linnaosade kohalikud keskused.

Ostukeskused

Võib arvata, et kaubanduskeskused oleksid kerkinud linnast väljuvate suuremate magistraalteede äärde ka ilma üldplaneeringu suuniseta. Tallinna esimene supermarket (Maksimarket) avati juba 1994. aastal Tihniku tänaval, aga ostukeskuste rajamine kaasaegses mõistes algas Tallinnas 1997/98 Kristiine ja Rocca al Mare keskuste avamisega; 2004 avati Ülemiste ja Viru keskused. Järgnevatel kümnenditel on pea kõiki neid korduvalt laiendatud ja **tänaseks on suuremad “väliskaare” ostukeskused muutunud multifunktsionaalseteks vabaaja- ja meelelahutuskeskusteks.**

Majanduskasvu jätkudes võib eeldada suurimate ostukeskuste edasist laienemist nii ruumiliselt kui funktsionaalselt. Ülemistel ja Rocca al Marel on nähtav ambitsioon saada mitmekesisteks piirkonnakeskuseks (Haaberstis ja Lasnamäel):

- Rocca al Mare keskusel (äripinda 57 600 m²; 15 000 külastajat päevas) on plaanis lisada u. 90 000 m² kaubandus-, büroo- ja elamispinda, avalikke teenuseid, bussiterminal; eriti suur rõhk on pandud meelelahutusele ja teenindusele.

- Ülemiste keskusel (125 000 m²; 22 000 külastajat päevas) on plaanis lisada 2026.a. u. 80 000 m² (enamus sellest büroopind).

Tabel 6. Suuremad kaubanduskeskused ja kaubamajad linnakeskuses.

Allikas: Autorite koostatud.

	Äripind, m ²	Kaubandus, teenindus, toitlustus	Külastajate arv päevas	Meelelahutus, sport, vabaaja tegevused
Viru keskus	27 500	u 80 kauplust, 15 restorani, u 20 teenuspunkti	40 000	MyFitness, Kaubamaja, Rahva Raamat, Ilu ja Tervis kooslus (Apotheka, Confido, Niine nahakliinik, ilusalongid jmt), Toidutänav
Kristiine keskus	u 44 000	u 130 kauplust, 14 söögikohta, 10 teenuspunkti,	17 000	MyFitness, Apollo kino, spordimeelelahutuskeskus O'Learys
Solarise keskus	u 43 000, sh kaubandus u 18 000	u 30 kauplust, 13 toidukohta, 5 teenuspunkti,	12 500	Artis ja Apollo kino, kontserdisaal
Nautica keskus	18 500	u 60 kauplust, 11 söögikohta, 2 ilusalongi	8500	Minigolf, kasiino, Confido
Postimaja	u 9000	u 10 kauplust	6500	MyFitness, Reval Cafe, Lumi dental
Tallinna Kaubamaja	28 200, sh kaubandus u 10 000			+ 8000 m ² Viru keskuses
Stockmann	23 000		7000-8000	

Kokku on linnakeskuse kaubamajades ja kaubanduskeskustes ligikaudu 150 000 m² äripinda, üle 300 kaupluse ja umbes 60 toidukohta. See on samas suurusjärgus kui Ülemiste (u 230 rentnikku) ja Rocca al Mare (u 150) keskused kokku. Võimalikest uutest arendusalade mahtudest annab ülevaate joonis 15.

Samas ei ole Tallinna kaubanduskeskuste domineerimine põhjamaade kontekstis midagi erakordset - **pea kõikides põhjamaades on ostukeskuste turuosa (suhe kogu kaubanduspinda) üle 50%**. Esikohal on Island (63%), teisel kohal Eesti (ligi 55%), kolmandal Norra (53%)³¹.

Kaubanduse kasvu Tallinna kesk- ja südalinnas on vedanud nõudluse kasv.

Turistide arv Tallinnas on viimaste kümnenditega kordades kasvanud; sajandi algusest kuni koroonapandeemia puhkemiseni 2020.a kasvas turism Tallinnas u 2,4 korda.

Tallinlaste arv on pärast taasiseseisvumise järgset esialgset suurt langust samuti pidevalt kasvanud. Sajandi algusest tänaseni on Tallinna elanikkond suurenenud u 40 000 inimese võrra; lähitagamaa elanikkonna kasv on olnud suurusjärgus +50 000 inimest³². Pidevalt on kasvanud ka elanike ostujõud. Kõige selle toel ongi lisandunud nii pakkumist kui uusi kaubamärke.

Elanike arvu kasv ning seeläbi ka linnasüdame jaekaubanduse kliendibaasi laienemine jätkub: kavandatakse uusi elamualasid (nt mereäärsetele aladele planeeritakse 10 000 uut elamispinda, kus peaks elama tulevikus 25 000 inimest³³; Põhja-Tallinna üldplaneeringus on pakutud juurdekasvuks 45 000 uut elanikku); värske rahvastikuproгноosi järgi suureneb kesklinna linnaosa elanike arv 52-63%.

Kesklinna üldplaneeringu koostamise käigus tasub kaaluda Tallinna kaubanduse-teeninduse terviknägemuse kujundamist, vähemalt juhtpõhimõtetena, mis võivad ulatuda ka väljapoole Kesklinna ÜP ala. Näiteks on õppetunnid Helsingist, kus linna üldplaneeringu koostamisel osalenud arhitekt peab üheks väheseks veaks järeleandmisi arendajatele liiga suurte ostukeskuste rajamiseks.

Tasub tõsiselt kaalumist, kas on otstarbekas seada piirid uute ostukeskuste suurusele (10–15 tuhat m²) Tallinna piires näiteks 15 minuti trammisõidu kaugusel linnasüdamest ning koos sellega pigem kavandama kiiremat ühistransporti linnakeskuse piires ja eriti uute mereäärsete elamualade suunal Põhja-Tallinnas.

³¹ <https://www.regiodata.eu/en/europe-major-differences-in-the-market-shares-of-shopping-centers>

³² https://www.hol.ee/docs/file/HMAS_26_04_2023.pdf

³³ <https://www.postimees.ee/6436064/novikov-vanasadama-alast-peab-saama-odus-avatud-linnaruum>

Kauplused ja tänavatasandi kaubandus

1960ndatel paiknes suur osa Tallinna toidu- ja tööstuskaupade poodidest vanalinnas. Edasi hakati vanalinnas koos sealse elanikkonna vähenemisega ja soovist piirata kaubavedusid kitsastel tänavatel toidu- ja esmatarbekaupu sihikindlalt asendama valikkaupadega, aga sellele vaatamata jäid **Tallinna peamiseks kaubanduspiirkonnaks 1980ndate lõpuni vanalinn ja kesklinn**³⁴. Nii oli 1981. aastal vanalinnas näiteks parkümmend rõiva- ja jalatsikauplust, kümmekond lillepoodi, neli apteeki, kolm mänguasjade kauplust, kolm parfümeeriapoodi, jne. Kaheksakümnendate keskel paiknes vanalinnas sadakond kauplust – 70 aastat varem oli neid seal viis korda rohkem.

1990ndatel ja 2000ndatel toimusid nii ajaloolises kui ärilises linnasüdames paralleelselt kaubanduspindade kasv ning ümberprofileerimine.

2010. aastal läbi viidud vaatluse³⁵ kohaselt paiknes vanalinna ja südalinna territooriumil 547 kauplust: südalinnas 294 ja vanalinnas 253.

Vanalinnas oli arvukamalt suveniiripoodi (94), riidepoodi (81) ja väärisesemetega kauplevaid asutusi (32). Kaupluste puhul täheldati väga suurt koondumist teatud tänavatele: Viru (41), Müürivahe (31) ja Pikale tänavale (21).

Südalinnas oli 2010. aastal kõige rohkem riidepoodi (83), muid kauplusi, toidupoodi ja hobidele suunatud kauplusi oli 25 ning sisustus- ja majatarbeid pakkuvaid (24).

Kõige rohkem kauplusi oli koondunud Pärnu mnt-le (33), Narva mnt ja Rävala pstl-l oli 22 erinevat kauplust ning Viru väljakul 21. NB! Viru väljakul asusid kauplused kõik ühes hoones, Viru keskuses.

2020. a augustis läbi viidud vaatlusel³⁶ ei loetud kokku kõiki kaupluseid, nii et allolevat nimekirja (kokku 235 kauplust) ei saa võtta kõikide vanalinna poodide ammendava loeteluna, samas annab see pildi, mis tüüpi kaubandus vanalinnas tänapäeval domineerib.

66 riidepoodi, 63 suveniiripoodi, 22 ehtepoodi, 19 käsitööpoodi, 9 antiigipoodi, 6 toidukauplust, 5 raamatupoodi, 5 kunstipoodi, 5 maiustuste poodi, 4 jalatsipoodi, 4 sisustuskaupade poodi, 3 muusikapoodi, 3 apteeki, 3 kohvi- ja teepoodi, 3 kosmeetikapoodi, 2 lillepoodi (sh lettiderida), 2 arvutipoodi, 2 prillipoodi, 2 delikatesside

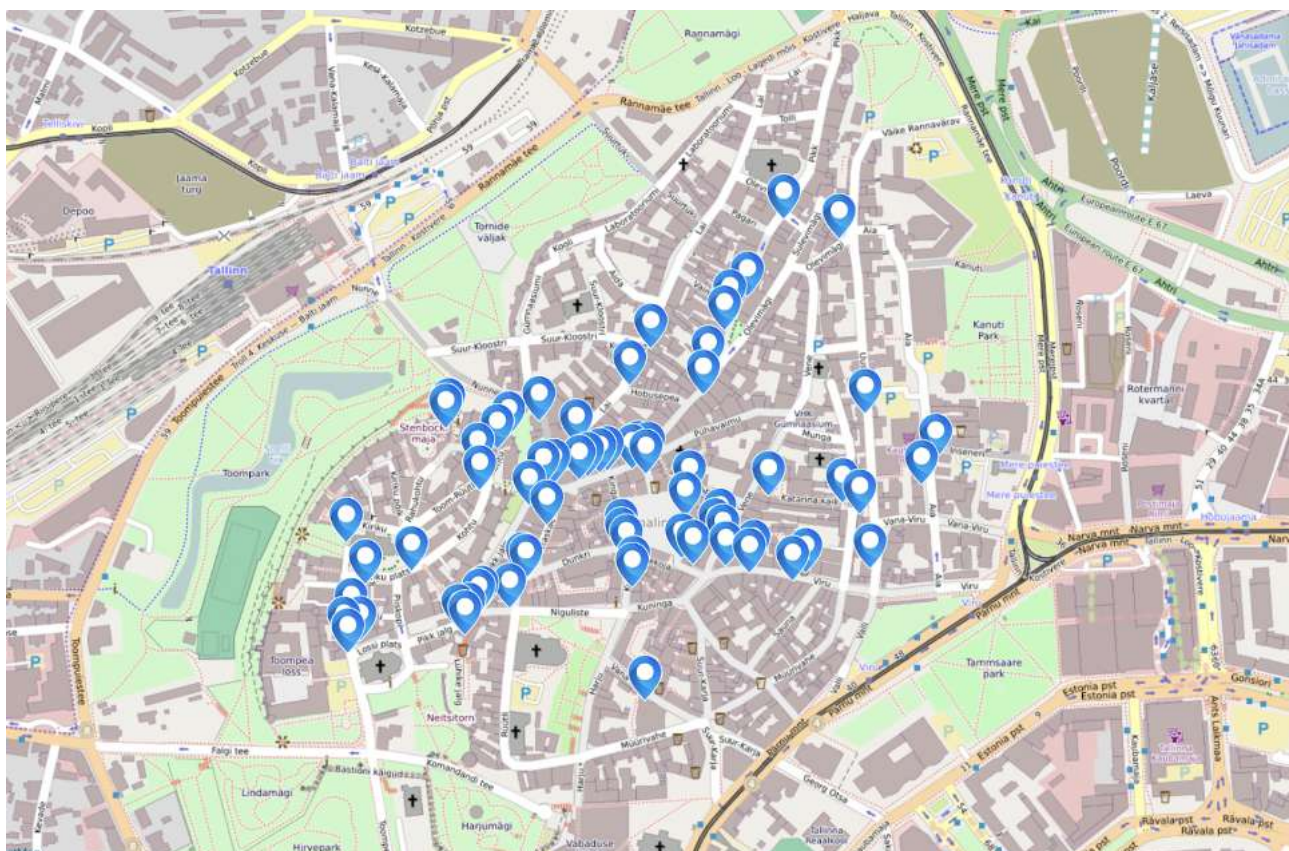
³⁴ <https://file.visittallinn.ee/7sw8ci/parand-ja-kogukond-30032021.pdf>

³⁵ <https://core.ac.uk/download/pdf/14498899.pdf>

³⁶ <https://file.visittallinn.ee/7sw8ci/parand-ja-kogukond-30032021.pdf>

poodi, 2 tubakatoode poodi, alkoholipood, kanepitoodete pood, kangapood, reisikaupade pood, spordikaupade pood.

Vanalinnas on turismi kasvuga kaasnenud kaubanduse massiivne ümber-orienteerumine välisturistidele ja -külastajatele. Kui liita 2020. aastal kaardistatud suveniiri-, käsitöö-, antiigi-, ehte- ja kunsti- ja kunstipoed, millede **põhiklientuuri moodustavad välisturistid ja -külastajad**, saame u 120 kauplust, mis **moodustab umbes poole kõigist kauplustest**. 2017. aasta uuring³⁷ tuvastas koguni 141 suveniiride ja käsitöötoodete tutvustamise ja müügi tegelevat keskust ja kauplust, millest 45 on Eesti Käsitöoliidu poolt tunnustatud autentse ja eestipärase kauba pakkujad. Võrdluseks: 1981. aastal oli vanalinnas viis suveniiripoodi. 1980. aastal käis Eestis ligi 92 tuhat välisturisti³⁸.



Joonis 16. **Suveniirikaubanduse kaart.** Allikas: ERR portaal. 2016

Erinevalt nt rõivapoodidest ei ole suveniirikaubandus koondunud vaid all-linna lõunapoolsesse ossa, vaid asuvad suhteliselt ühtlaselt üle vanalinna (Joonis 16).

³⁷ <https://eek.ee/download.php?t=kb&dok=p1bvvmq6741885pl3q5j1san5j3.pdf>

³⁸ <https://ojs.utlib.ee/index.php/EAA/article/download/AA.2015.1-2.05/7259/>

Kõrvutades majandusaasta aruannete statistikat on näha kuidas pärast Viru keskuse valmimist aastal 2004 on **osa Tallinna vanalinna, aga eriti südalinna tänavatasandi kaubandusest (peamiselt rõivaste ja tarbekaupade müük) kolinud kaubanduskeskustesse**, osa kauplejaid on aga oma tegevuse lõpetanud, milles oma osa mängis ka üleilmne finantskriis. Senised äriruumid on jätkuvalt kasutuses ning rajatud on ka arvukalt uusi, kuid **tänavatasandi äripindadel tegutsevate kauplejate-teenindajate profiil on tuntavalt muutunud**: vanalinnas domineerivad toitlustus ja suveniirid, südalinnas füüsilise heaolu- ja iluteenused, söögikohad, eriti kiirtoit, ja kodusisustus.

Samas ei saa toimunud muutuseid pidada kuidagi erakordseks, sest ka mujal Euroopas on viimaste aastakümnetega tänavapildist kadunud paljud aastakümneid seal tegutsenud piima-, liha-, juurvilja, jm väikepoed ning asendunud teenustega (juuksurid, kiirtoidukohad, küünestuudiod, solaariumid jmt).

Ühelt poolt on seoses ostujõu kasvuga ning uute kontorihoonete ja kortermajade lisandumisega kesklinna rajatud arvukalt uusi kaubandus- ja teeninduspindasid majade esimestel korrustel, teisalt aga on kasvanud ka konkurents, lisandunud on uusi rahvusvahelisi kaubamärke ning populaarsematesse ostukeskustesse on (alustaval) väikekaupmehel keeruline lõõgile pääseda, mistõttu võib tänavatasandi kaubanduses täheldada sagedast üürnike vahetumist.

Südalinna tänavakaubanduse 2000ndate alguse kallimate asukohtade – Roosikrantsi tn, Estonia pst, Rävala pst, ning Gonsiori tänav, Pärnu mnt ja Narva mnt algus – profiil on paari kümnendiga märgatavalt muutunud, paraku on ajaga langenud ka nende tänavate atraktiivsus. Samas on südalinna lähistel lisandunud äripindu uute hoonete esimestel korrustel Tartu ja Pärnu maanteel, aga ka väljaspool kesklinna – Noblessneris, Telliskivis, Sõpruse pst alguses, jne.

Seega võib öelda, et **südalinnas ja eriti vanalinnas väljaspool kaubamajasid ja ostukeskuseid asuvate kauplemiskohtade arv on viimase kolmekümne aastaga küll kasvanud, aga kaubagruppide valik on jäänud oluliselt kitsamaks ning kaubandusest märgatavalt kiiremini on kasvanud teenindus ja toitlustus.**

Vanalinn ja linnasüda on tavapäraselt kõikjal maailmas hinnaskaala kõrgema otsa (ingl. k. *high-end*) (moe)kaupade päralt ning vanalinna lõunapoolsetel tänavatel (Väike-Karja, Suur-Karja, Karjavärava, Pärnu mnt Valli tänavast Jaani kirikuni) asub arvukalt tuntud moekaubamärkide esinduskauplusi.

Vanalinnaga konkureerib tänavatasandi *high-end* brändipoodide osas enim Rotermanni kvartal ning uue tulijana Noblessner. Kindlasti hakkavad tuntud kaubamärkidega

kauplejatele pretendeerima ja nii vanalinnas kui teiste eelnimetatud piirkondadega võistlema ka ehitusjärgus Porto Franco ja Golden Gate ning kavandatav Rävala galerii.

Kaubanduskeskuste domineerimist Tallinnas kajastavad ka kaubanduspindade üürihinnad – **Kesklinnas asuvate kaupluste netoüürid on enamasti ligikaudu kaks korda madalamad** (tabelid 7 ja 8).

Tabel 7. Valdav üürihindade vahemik kaubanduskeskustes.

Allikas: Kinnisvarabüroo Uus Maa

Äripinna tüüp	Äripinna suurus, m ²	Netoüür €/m ²	Netoüür €/m ² vähesema külastajate vooga aladel
Lillepood	Kuni 50 m ²	30–50	20–30
Apteek	100–300 m ²	30–50	
Optikapood	Kuni 100 m ²	20–35	
Kaubandus	Kuni 100 m ²	20–40	15–30
Kaubandus	100–300 m ²	15–30	10–20
Kaubandus	300+ m ²	7–15	5–10
Toitlustus	100–300 m ²	7–20	
Ankurüürnik	500+ m ²	8–12	

Tabel 8. Valdav üürihindade vahemik tänavasissepääsuga kaubandus- ja teeninduspindadel (äripinna suurus 50+ m²). Allikas: Kinnisvarabüroo Uus Maa

Asukoht	Intensiivse jalakäijate vooga piirkond; netoüür €/m ²	Väheintensiivse jalakäijate vooga piirkond; netoüür €/m ²
Tallinna kesklinn	15–35	7–15
Tallinna äärelinn	7–15	5–10

Ostutänavad

Tähtsamad kaubandustänavad kujunesid Euroopa linnades välja 19. sajandil, mida seostatakse peamiselt industrialiseerimisega ja keskklassi tekkega. Lähimad näited põhjamaadest on Aleksanterinkatu Helsingis, Drottninggatan Stockholmis, Østergade (Strøget) Kopenhaagenis. Drottninggatan on 2 km pikk ja jalakäijate arv 2021. aasta sügisel oli 31 600 inimest päevas; Strøget on kokku 1,1 km ja selle Østergade lõigul viibis 2021. aasta sügisel 30 900 jalakäijat päevas³⁹.

Sarnast pikka ja kaubanduspindadega tihedalt täidetud tänavaf fronti Tallinna linnasüdames ei ole ajaloos olnud ega ole ka täna. Kõige lähemal sellele on ehk olnud Viru tänav, mis on aga nähtavas tulevikus suunatud eeskätt välisküllastajale ning ei ole ette näha, et see suundumus muutuks.

Kinnisvarabüroo Uus Maa analüütiku hinnangul⁴⁰ toimib tänavakaubandus Tallinnas täna /2017/ edukamalt kesk- ja vanalinna intensiivsema liiklusvooga tänavate ääres (Viru, Vana-Viru, Pikk) ning Telliskivi kvartalis. Endiselt on nõutud suurte vitriinakendega tänavapoolse sissepääsuga poed, samuti on juba pikemat aega suur nõudlus tootlustuspindade ning teeninduspindade osas, millest viimaste osas domineerivad iluteenustega seotud valdkond. Kuigi on ettevõtteid ning tegevusvaldkondi, mis peavad oluliseks tegutsemist tänavakaubanduses, jätkub atraktiivsemate ettevõtete kolimine kaubanduskeskustesse või uue poe avamine tänavakaubanduses tegutseva kõrval kaubanduskeskuses.

Leidub mitmeid edukaid ärisid, mis on suutnud säilitada oma klientuuri hoolimata sellest, et pood pole esindatud kaubanduskeskuses. Eriti võib selliseid tegijaid kohata tootlustusäris, kes kardavad kaubanduskeskusesse minnes kaotada oma nägu. Väga suur osa tuntud brändidest on aga täna juba esindatud kaubanduskeskustes, kus võrreldes tänavakaubandusega maksavad võrreldava pinna eest rohkem üüri.

Tänavakaubandusele võib tulevikus anda hoogu juurde nn peatänav projekt. Peatänav ulatuks Vabaduse väljakust Jaani kiriku juures kuni Narva maantee ning Pronksi/Jõe tänavate ristmikuni. See peaks andma kesklinna autode arvelt jalakäijatele ning kergliiklejatele tagasi, tekitades senisest intensiivsemat jalakäijate liiklusvoogu, mis peaks soodustama selle piirkonna tänavakaubanduse arengut.

³⁹ https://www.realestate.bnpparibas.com/sites/default/files/2022-01/Footfall_Analyses_2021.pdf

⁴⁰ <https://www.kaubandus.ee/uudised/2017/02/09/mis-toimub-kaubanduskinnisvara-turul>

Tänavakaubanduse käsitlemisel on oluline eristada peatänavaprojekti ja ostutänavaid. Peatänaval säilib olemasoleva kava kohaselt ka autoliiklus (1+1 rada); ostutänav peaks autorite nägemuses olema valdavalt jalakäijate päralt.

Tuleb tähele panna, et **Euroopas on autovabaks jalakäijate tänavaks tehtud enamasti juba toimivate kauplustega tänavaid**. Kui lihtsalt vabastada mõni tänav (tänavalõik) autoliiklusest või seda piirata, ei teki sinna iseenesest seetõttu tänavale avanevaid kaubanduspindu. See oht on ka kavandataval Pärnu mnt - Narva mnt peatänaval, kus esimese korruse äripindu leidub vaid Jõe tn - Laikmaa tn (mõlemal pool tänavat) ja Valli tn - Suur-Karja tn vahel (vanalinna pool). Hästitoimivaks ostutänavaks ei piisa vaid lähestikku asuvatest kauplustest. Selleks, **et kaubandustänav oleks elujõuline, on tarvis paljude kinnistuomanike koostööd kauplejate valikul** (nagu teevad kaubanduskeskused). Selliseid tänavalõike, kus oleks eelduseid koostööks (nt üks suurem arendaja) täna väga palju väljaspool vanalinna ei ole.

Kui paljudes linnades (eriti nt UKs) püütakse ajaloolisi ostutänavaid elus hoida regulatsioonidega, siis Eestis puudub kohalikel omavalitsusel (KOV) õigus üksikasjalikult ette kirjutada milliste kaubagruppidega on lubatud kaubelda; samuti ei ole KOV-il võimalik seda mõjutada maksudega.

Oma raamatus "Tänaväärne kaubandus: kuidas luua elust pulbitsevaid tänavääri" esitab Andres Sevtšuk hõlmava ülevaate teguritest, mis kujundavad linnade tänaväärset kaubandust. *"Väidan, et eduka ja õiglase tänaväärse kaubanduse elluviimiseks on vaja olemuslikult multidistsiplinaarset lähenemist – et jaekaubandusettevõtete kobarad saaksid toimida, peavad nad asuma sobivas kohas; kaupluste ja isegi online-müüjate vahelised kontaktid peavad toimima; hoonetüübid peavad toimima; ligipääs, parkimisvõimalused ja jalakäijatevood peavad toimima; ja kokkulepete saavutamine kaupluste ning avaliku sektori partnerite vahel peab toimima. Ühestki sellisest eeltingimusest üksi jätkusuutliku tänaväärse kaubanduse tekitamiseks ei piisa; ühise eesmärgi nimel peavad need kõik olema õnnestunud"*⁴¹.

⁴¹ <https://kultuur.err.ee/1120875/andres-sevtsuk-elu-ja-ari-londonis-ja-annelinna>;
<https://www.vikerkaar.ee/archives/26310>

Tallinna Kesklinna tuleb Sevtšuki sõnul tihendada läbi elu- ja äripindade, kuna **ainult äripindade puhul ei ela kaubandus ära.**

Tänavakaubandus ei teki vaid kaubanduspinna olemasolu tõttu, panustada tuleb ka tänavaruumi, kus inimesed liiguvad. Inimesed liiguvad tänaval aga siis, kui seal on meeldiv keskkond, aga lisaks sellele peavad olema ka head ühistranspordi ühendused. Vastasel korral liiguvad nad küll tänaval, aga autoga mitte jalakäijana.

Toitlustus

Ka Tallinna toitlustusasutused olid 1960ndatel koondunud peamiselt vanalinna. 1981. aastal koostatud ülevaates oli vanalinna toitlustusettevõtete loetelus 6 restorani, 10 kohvikut, 5 baari, 4 sööklat, kaks kohvibaari, toidubaar, piimasaal, viinerisaal, pirukasaal. 1982. aasta kaardistuses on märgitud veel 35 asutustele kuuluvat kinnist toitlustuskohta.

2010. aastal oli vanalinnas 224 ja südalinnas 150 toitlustusasutust.

Kõige rohkem toitlustusasutusi asus vanalinnas Pikal tänaval (25), Viru tänaval oli 20, Suur-Karja tänaval 17 ja Raekoja platsil 15 erinevat toitlustusega tegelevat ettevõtet.

Südalinnas asus kõige rohkem toitlustusasutusi Narva mnt-I (19), Liivalaia tänaval, Mere pst-I ja Viru väljakul asus 11 toitlustusasutust ning Pärnu mnt-I 10.

2020. a vanalinna kasutuse kaardistamisel märgiti üles 95 restorani, 67 kohvikut ja 7 kiirtoidukohta.

Äriregistrile esitatud 2021. aasta majandusaruannete põhjal⁴² on

- vanalinnas 96 restorani (623 töötajat)
- kesklinna A tsoonis 79 restorani (644)
- mujal kesklinnas 131 restorani (822)
- Põhja-Tallinnas on registreeritud 96 restorani (577 töötajat)
- Lasnamäel 107 (432)
- Kristiines 36 (172)
- Haaberstis 32 (124)

Majandusaasta aruannete statistika näitab **restoranide ülisuurt kontsentratsiooni linnasüdames. Vanalinnas on toitlustus suuresti koondunud eelkõige vanalinna lõunapoolsesse ossa,** aga ka Pika, Laia ja Uue tänava põhjaossa on tekkinud mitmeid uusi söögikohti (tabel 9).

⁴² Siia ei ole kaasatud kettidesse kuuluvaid restorane.

Tabel 9. Restoranide arv ja töötajate arv erinevates äripiirkondades 2011, 2019 ja 2021. Allikas: Autorite koostatud.

	2011		2019		2021	
	arv	tööt. arv	arv	tööt. arv	arv	tööt. arv
VL	96	1 605	97	1 524	96	623
KL-A	75	962	88	1 578	79	644
KL-B	65	987	117	1 464	131	822
PT	19	78	98	874	98	577
muu Tallinn	260	2 154	304	2 217	311	3 786
Kokku	515	5 786	704	7 657	715	6 452

Koroonapandeemia mõju restoranidele on ilmselge: 2022.a finantstulemused ja töötajate arvud on oluliselt paremad.

Ühelt poolt võlgneb Tallinn turismile suure hulga heal tasemel restoranide olemasolu ajaloolises linnasüdames. Teisalt – nagu näitas koroonapandeemia – on need erakorralistes oludes ühe kliendisegmendi domineerimise tõttu väga haavatavad (ning asukoha vaates mitte eriti paindlikud). Kolmandaks konkureerivad restoranid (koos turistikaubandusega) äripindade pärast püsielanikule suunatud kaupade-teenuste pakkujatega.

Hüppeline toidukohtade kasv on toimunud Põhja-Tallinnas, peamiselt Kalamajas, aga mitte ainult (nt Põhjala).

Teenindus

Teenindusvaldkondades loendati 1980ndate alguses vanalinnas kokku 61 erinevat teeninduspunkti. Need olid 14 juuksurisalongi (sh pedikööri-manikööri salongid), 12 moeateljeed, 6 jalatsite parandust, 4 keemilise puhastuse vastuvõtupunkti, 4 fotoateljeed. Lisaks 21 muud teeninduspunkti (s.h. hoiukassa, vihmavarjude ja kalkulaatorite parandus, lõikeriistade teritamine, heli salvestamine, vanade telerite ja raadiote vastuvõtupunkt, jalatsite tellimine, aadressibüroo ja üürimispunkt).

Teeninduse profiil on viimaste kümnenditega märgatavalt muutunud. Pangandus ja reisiteenused on kolinud digikanalitesse, postiteenus on suunatud pakiautomaatidesse ja plahvatuslikult on kasvanud kullerveo mahud, foto- ja audiovisuaalne valdkond (laborid, laenutused) on praktiliselt välja surnud, kasutatud esemete taastamine alles kogub uut populaarsust.

Isikuteenuste all peetakse tänapäeval silmas tervise-, ilu- ja heaoluteenuseid, sportimisvõimalusi, olmeteenuseid (esemete parandus, postiteenus, pangandus, keemiline puhastus, matusekorraldus), sideteenused (tele, mobiil), rätsepaid, fotograafe ja -stuudioid, lemmikloomade hooldust, võtmete valmistamist, jne.

Märkimisväärselt on kasvanud füüsilise heaolu-, ilu- ja terviseteenused.

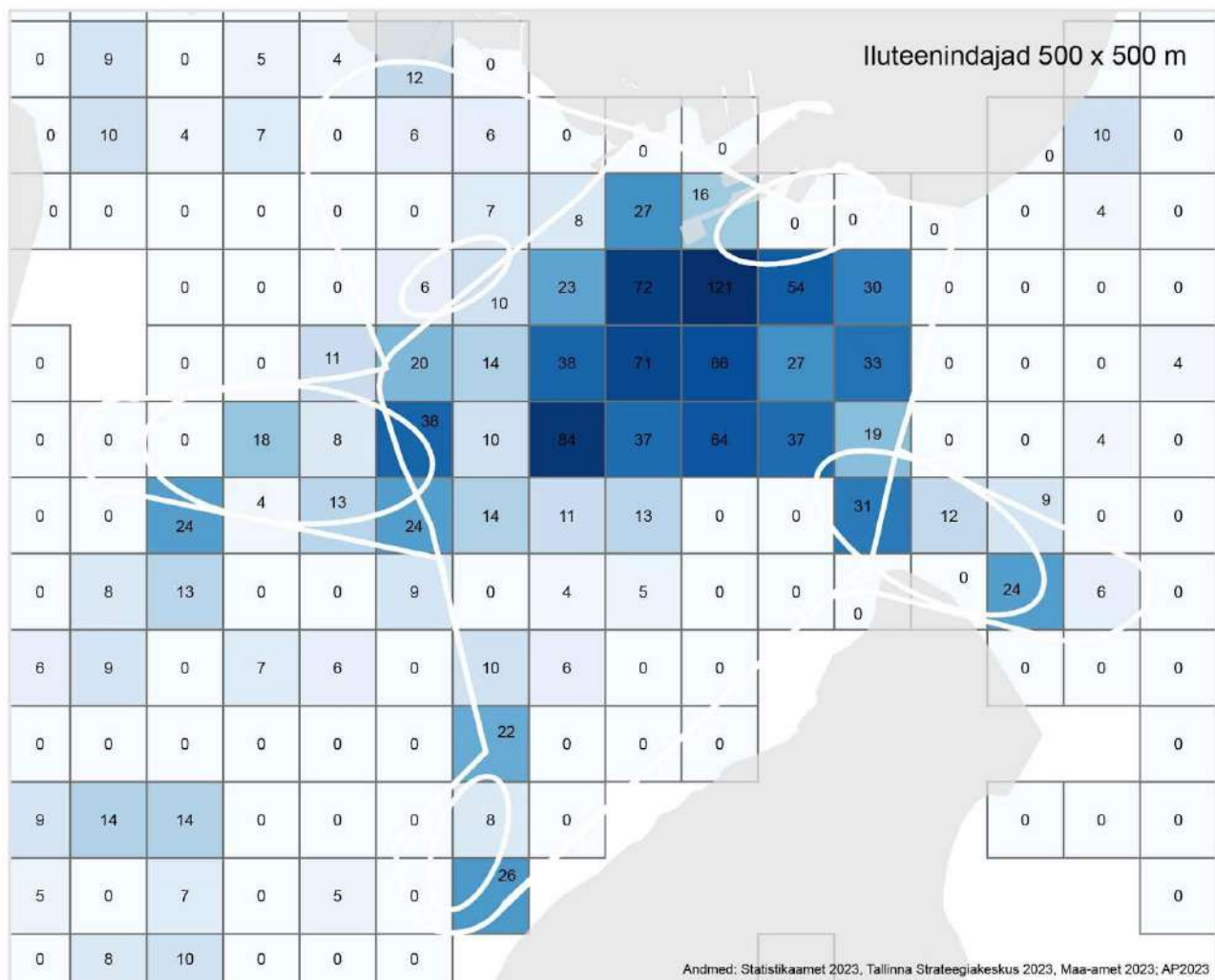
Siia alla kuuluvad:

- heaoluteenused (massaaž, solaarium, spaad, jmt);
- iluteenused (juuksur, maniküür, näo- ja kehahooldus, jmt);
- esteetiline meditsiin ehk ilukliinikud;
- sport, s.h. ujulad, jõusaalid, aeroobika jmt.

Teenindusasutusi oli 2010.a. südalinnas ja vanalinnas kokku 295. Nendest kõige rohkem juuksuri- ja iluteenindusasutusi – 117 (ehk 40%), reisimise ja turismiga tegelevaid asutusi oli 47, panku (sh valuutavahetusi) 44, olmeteenust osutavaid asutusi 32, majapidamis- ja tarbeesemetega tegelevaid asutusi 29, IT ja paljundusega tegelevaid asutusi 10, video ja DVD laenutusi 3, postkontoreid 3 ning muid asutusi 2.

Teenindusasutused paiknesid 2010.a. erinevates südalinna osades üsna võrdselt. Vanalinnas oli vähem teenindusasutusi kui südalinnas (86 vs 209). Südalinnas täheldati märkimisväärselt koondumist suuremate teede äärde. Kolm kõige suurema hulga teenindusasutustega tänavat olid Narva mnt (29 erinevat teenindusasutust), Pärnu mnt (17) ja Roosikrantsi tänav (14). Vanalinnas oli kõige rohkem teenindusasutusi Viru tänaval (14), Pikal tänaval (13) ja Müürivahe tänaval (7).

2020. aasta kaardistusega tuvastati, et **vanalinna teenindusvaldkonnast moodustavad erinevad iluteenuste pakkujad (juuksur, massaaž, ilustuudiod ja spaad) juba üle poole**. Muude teenusepakkujate seas on mõned terapeutid, erinevate esemete parandajad, valuutavahetused, fotograafid, üks postkontor, turismiinfo ja jalgrattarattalaenus.



Joonis 17. Iluteenuste osutajate asukohad. Allikas: Autorite koostatud.

2011. a. majandusaruannete andmeil oli kesklinnas registreeritud iluteenuste (juuksurid, kosmeetikud, kehahooldus) pakkujaid 145 ettevõtet (436 töötajat); 2021 a. oli ettevõtteid 206 ja töötajate koguarv täpselt sama (joonis 17). Teenuseliigi käive kasvas kümne aastaga aga poolteist korda: 8,4 miljonilt eurolt 12,2 miljonile.

Heaoluteenuste pakkujaid (massaaž, solaariumid, spaad, saunad) oli 2011. a 28 (109 töötajat); 2021. a 50 (106 töötajat). Käibe kasv 1,5 miljonilt eurolt 4,3 miljonile (ligi 3 x). Muud tervishoiualad (EMTAK 86909) hõlmavad väga laia spektrit tegevustest – nii vaimse tervise psühholooge, nahakliinikuid, füsioteraapiat jne. 2011.a. oli ettevõtteid kesklinnas 38 (109 töötajat); 2021 .a. 70 (159). Käibe kasv 3,4 miljonilt eurolt 7 miljonini (u 2 korda).

Teenindusettevõtete statistikast vaatab vastu alalise elanikkonna nappus, mis ühtlasi tähendab ka suuremat riski juhul, kui koroonapandeemia piirangutest vabanenud turism peaks tulevikus kas tsüklilise majanduslanguse tõttu või mõnel muul põhjusel kiduma.

OSKA raport eeldab küll kuni aastani 2031 ilu- ja heaoluteenuste sektori töötajate arvu stabiilsust samal tasemel. Ka palgaerinevus väheneb aeglaselt (konvergennts põhjamaadega). Seega kiiret kahanemist makromajanduslikud näitajad ei ennusta.

Vaba aeg ja meelelahutus

Kunsti, meelelahutuse ja vaba aja sektor on väga mitmekesine ja koosneb äärmiselt erilaadsetest ettevõtetest. Sektori eripäraks on lisandväärtuse loomine läbi elamuste pakkumise. Kuivõrd tegemist pole esmatähtsa sektoriga, sõltub selle käekäik oluliselt ülejäänud majanduse olukorrast – meelelahutusele kulutatakse raha, kui elutähtsad vajadused on kaetud.

Külastaja vaatest (nb! mitte ainult EMTAK klassifikaatori alusel) kuuluvad sektorisse

- kultuuriasutused: teatrid, kinod, kontserdikohad,
- lõbustusasutused: ööklubid, baarid, diskoteegid (joonis 18)
- vaba aja veetmise kohad: keegli-/bowlingu-, piljardisaalid, mängutoad
- spordiasutused: klubid ja -rajatised,
- hasartmängukohad

Kui kinosaalid ja suuremad spordiarenid välja jätta – on **kultuuriasutused, meelelahutuskohad ja lõbustusasutused suuresti koondunud linnasüdamesse.**

Tallinna turismikeskuse hallatava veebilehe visittallinn.ee andmeil on 2023.a.:

- vanalinnas 4 ööklubi, 18 baari ja pubi
- kesklinnas 5 ööklubi, 14 baari ja pubi
- kalamajas 4 ööklubi, 7 baari ja pubi

- Zelluloosi spordiklubi (Tartu mnt 80d)
- Golden club (Forus, Rotermanni 5)
- Meriton spordiklubi (Paldiski mnt 4)

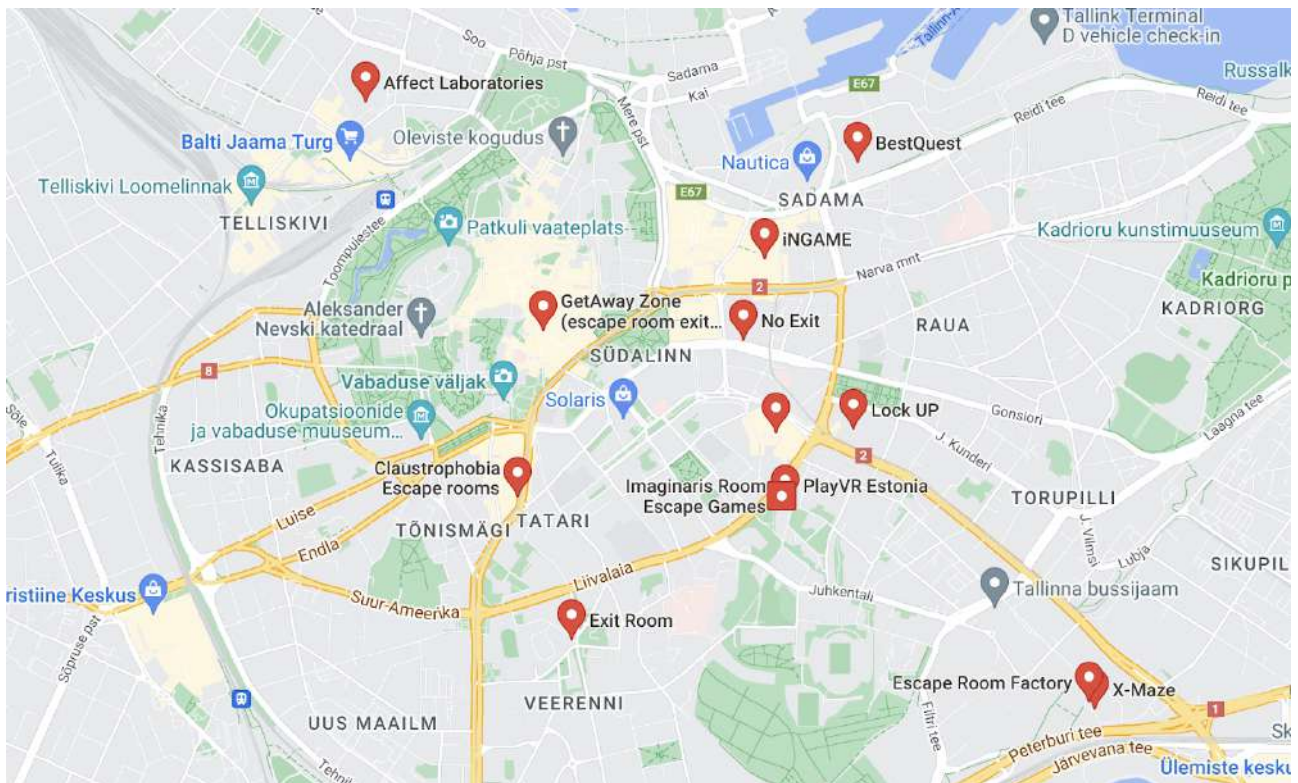
Spordiobjektid kesklinnas

- Kalevi veekeskus
- Kalevi tennisekeskus
- Tallinna spordihall
- A Le Coq arena
- Padel väljak Viru keskuse katusel

Eelneva põhjal ei saa öelda, et sportimisvõimalusi süda- ja kesklinnas napiks. Näiteks 1999. aastal oli linnasüdames oluliselt vähem treenimisvõimalusi siseruumides: ForumSport (Narva mnt 7a), Reval-Sport ja Kalevi ujula (Aia tn). Lisaks Kesklinnas veel Flexer (Tartu mnt 50), SalonStuudio 99 (Uus-Tatari 25) ja mõned väiksemad aeroobikasaalid.

Küll aga on linnasüdames **vähe lastele ja noortele suunatud meelelahutuslikke ja vabaaja tegevusi** ning vastavaid tegevuskohti.

- Mängutoad pigem ei paikne kesklinnas, sest vajavad suuremaid ja odavamaid ruume.
- Ronimissein on Hipodroomil ja Pärnu mnt 139e asub Baltikumi suurim ronihall.
- Põgenemistoad, lasketiirud, virtuaalkeskused paiknevad pigem kesklinna servades (joonis 19).



Joonis 19. **Põgenemistoad Tallinnas.** Allikas: Google maps

Maailmas kasvab **multifunktsionaalsus meelelahutuses**, nt kunstigalerii, kontserdisaal, restoran, ööklubi, jne ühe katuse all. Tallinnas võiks üheks värskemaks näiteks olla Fotografiska Telliskivis. **Nii Rotermanni kui Noblessneri kvartalid on pidanud vajalikuks äride kõrvale tuua ka kultuurfunktsioone. Raskem on seda teha kvartalites, kus on mitmeid omanikke (nt Maakri).**

3.3. Olulisemad tarbijagrupid linnaruumis (elanikud, külastajad, töötajad)

Töökohtadekeskse vaate peatükis uuriti erinevate ametirühmade töökohtade (töötajate) paiknemist linnakeskuses. Järgnevas alapeatükis on püütud võimaluste piires hinnata Kesklinnas viibivate erinevate tarbijarühmade tulude mahtu ja vabalt kasutatavat sissetulekut.

Lisaks töötajatele moodustavad tähtsa osa kaubanduse, teeninduse, tootlustuse, meelelahutuse jt jaetarbijale suunatud valdkondade ettevõtete kliendibaasis piirkonna alalised elanikud ja külastajad, saabugu viimased siis lähemalt või kaugemalt.

3.3.1. Töötajad kui tarbijad

Kesklinnas töötavate isikute töötasude kogumahtu ja vabalt kasutatava sissetuleku umbkaudseks hindamiseks on koostajad kasutanud Statistikaameti kuludetsiilide jaotust ja tööportaali avaldatud keskmiseid palgapakkumisi 2023. aasta algul.

Keskmiised palgapakkumised 2023.a. I kvartalis:

- tippspetsialistid (ametirühm 2) 2671 €;
- keskastme spetsialistid (3) ja kontoritöötajad (4) 2503 €;
- teenindus- ja müügitöötajate (5) 1439 €;
- oskustöölised ja kutsetöötaja (7) 1896 €.

Allikas: Postimees/CVkeskus.ee⁴³

Juhtide palgaskeemid on väga erinevad, üldiselt algavad juhtide töötasud 4000 € (tabel 10).

Tabel 10. Töötajate arv Kesklinnas, vanalinnas, linnasüdames ja kesklinnas, ning palgapakkumised ametirühmade lõikes. Allikas: Autorite koostatud.

Ameti-rühm	Töötajate arv				€ kuus
	KESK lo	VL	SL	KL	
Juhid	11 138	1 363	3 908	5 867	4 000+
Tipp spetsialist	34 256	4 283	11 932	18 041	2 671
Tehn & keskaste	16 741	2 907	5 575	8 259	2 503
Kontoritöötaja	12 047	1 020	4 557	6 470	2 503
Teenindaja	17 417	3 854	6 890	6 673	1 439

⁴³ <https://majandus.postimees.ee/7755291/uute-tootajate-meelitamiseks-pakutakse-jarjest-heldemat-palka>

Tuginedes Statistikaameti kuludetsiilide jaotusele on koostajad hinnanud Kesklinnas töötavate ametirühmadesse 1–5 kuuluvate isikute kogutulu ja vabalt kasutatavat sissetulekut pärast vältimatuid kulutusi (toit, eluase):

- rõivad jm ostud 5,4 mln €, 15,8 mn €, 2,3 mln € = u 23 mln € kuus.
- vaba aeg ja väljas söömine 7,7 mln €, 23,7 mln €, 2,8 mln € = u 34 mln € kuus.

Kokkuvõtlikult võib hinnata kesklinnas töötavate isikute (ametirühmad 1-5) aastaseks brutopalgatuluks umbes 2,2 miljardit eurot ja vabalt kasutatavaks, s.o. ostude, vabaaja ja meelelahutuse kuludeks **umbes 700 miljonit eurot**.

Loomulikult ei kuluta Kesklinnas töötavad inimesed kogu oma vaba raha vaid Kesklinnas. Hinnangu eesmärk on pigem suurusjärguline võrdlus teiste tarbijarühmadega.

Oluline on märkida, et müügi-, toitlustus- ja teenindustöötajate proportsioon Kesklinnas ei ole suuresti koroonapandeemiast ning Ukrainas toimuvast sõjast tulenenud põhjustel nii kõrge kui neile erakorralistele sündmustele eelnenud aastatel.

Aga sõltumata väliskeskkonnast on OSKA raportite põhjal kõigi nimetatud sektorite palgatase keskmisest madalam ning ülaloleva tabeli põhjal saab mh järeldada, et teenindajate arvu kahekordistumine on summaarse sissetuleku poolest umbes samas suurusjärgus 1.–4. ametirühma viiendiku töökohtade liikumisega väljapoole keslinna, hinnangulise vabalt kasutatava sissetuleku ehk potentsiaalse majandusliku mõju poolest on 'valgekraede' ärakolimine aga märgatavalt suurem.

OSKA raportitest⁴⁴

Jaekaubandusettevõtetes hõivatud saavad keskmisest ligi veerandi võrra väiksemat töötasu.

Toitlustuses hõivatud saavad keskmisest koguni 43% võrra väiksemat töötasu, olles majanduses üks madalama ametliku töötasuga tegevusalasid.

Isikuteenuste valdkonna tegevusalade ettevõtetes on palgatase üks majanduse madalamaid. Juuksurite ja iluteenindajate ametialagrupis oli palgatöötajate keskmine kuutasu 2020. aasta II kvartalis Eesti keskmisest poole madalam. Massööride palgatase moodustab umbes 70% majanduse keskmisest. Paljud valdkonna töötajad on iseenda tööandjad, st töötavad üksikettevõtjana (FIE, OÜ).

⁴⁴ <https://oska.kutsekoda.ee/uuringud/valdkonnauuringud>

3.3.2. Elanikud kui tarbijad

Kesklinna elanikkond oli 1. jaanuari 2022 seisuga rahvastikuregistri andmetel 65041 inimest.

Samas on linnaosa kesksed asumites vaid 17 742 elanikku: Südalinn 179, Maakri 1099, Kompassi 2181, Sibulaküla 2205, Tatari 2674, Sadama 4465, Vanalinn 4939.

Elamuid on viimastel kümnenditel kesklinna ehitatud pigem Kadrioru, Kassisaba, Veerenni, Uue Maailma asumitesse kui linnasüdamesse. Maakri ja Kompassi asumisse perioodil 2000--2017 vaid kumbagi 1, Sibulakülla 3 ning Südalinna asumisse mitte ühtegi⁴⁵ (Tabel 11).

Tabel 11. Korterealamud linnasüdames. Allikas: Kaisa Laur bakalaureusetöö. 2018⁴⁶

Asum	Kortermaju	Asum	Kortermaju
Kadriorg	55	Tõnismäe	9
Kassisaba	28	Keldrimäe	6
Veerenni	20	Torupilli	6
Uus Maailm	18	Juhkentali	5
Vanalinn	16	Sibulaküla	3
Raua	18	Kompassi	1
Tatari	16	Maakri	1
Kitseküla	15	Südalinn	0
Sadama	13	Luite	0

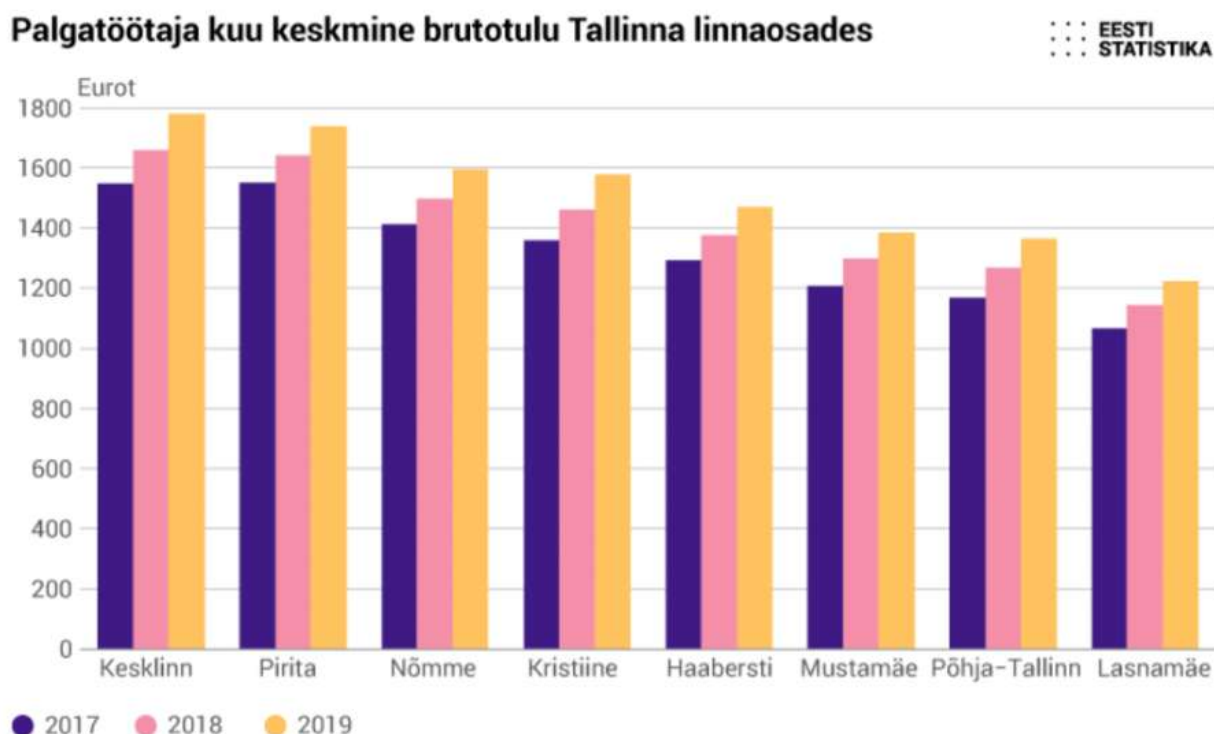
Erinevatel põhjustel on arendajad eelistanud linnasüdames büroohooneid eluhoonetele.

⁴⁵ Tegelikult on rajatud uusi elamispindu ka südalinna asumisse, nt Viru väljak 6 on ligi 4000m² elamispindu.

⁴⁶ http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/60700/Laur_Kaisa.pdf

- Paarkümmend aastat tagasi kavandati Maakri kvartalisse 4000 elanikku⁴⁷. Täna on napilt 1100.
- Admiraliteedi äärde Porto Francosse pidi algsete plaanide kohaselt tulema 500–600 korterit⁴⁸. Heal juhul tuleb 80 üürikorterit, s.t. müüa kortereid ei planeerita⁴⁹.

Lisaks kavandatust väiksemale elamispindade mahule linnasüdames on **kesklinna elamispindadest saanud pigem investeerimisobjekt, mitte püsielukoht**. Osaliselt on see kindlasti viimase tosina aasta rahatrüki tulemus, mida teatud määral kinnitab ka asjaolu, et välismaalastest omanike arv kasvanud kõigis kesklinna asumites⁵⁰.



Joonis 20. **Elanike keskmine palk.**⁵¹ Allikas: Eesti Statistikaamet

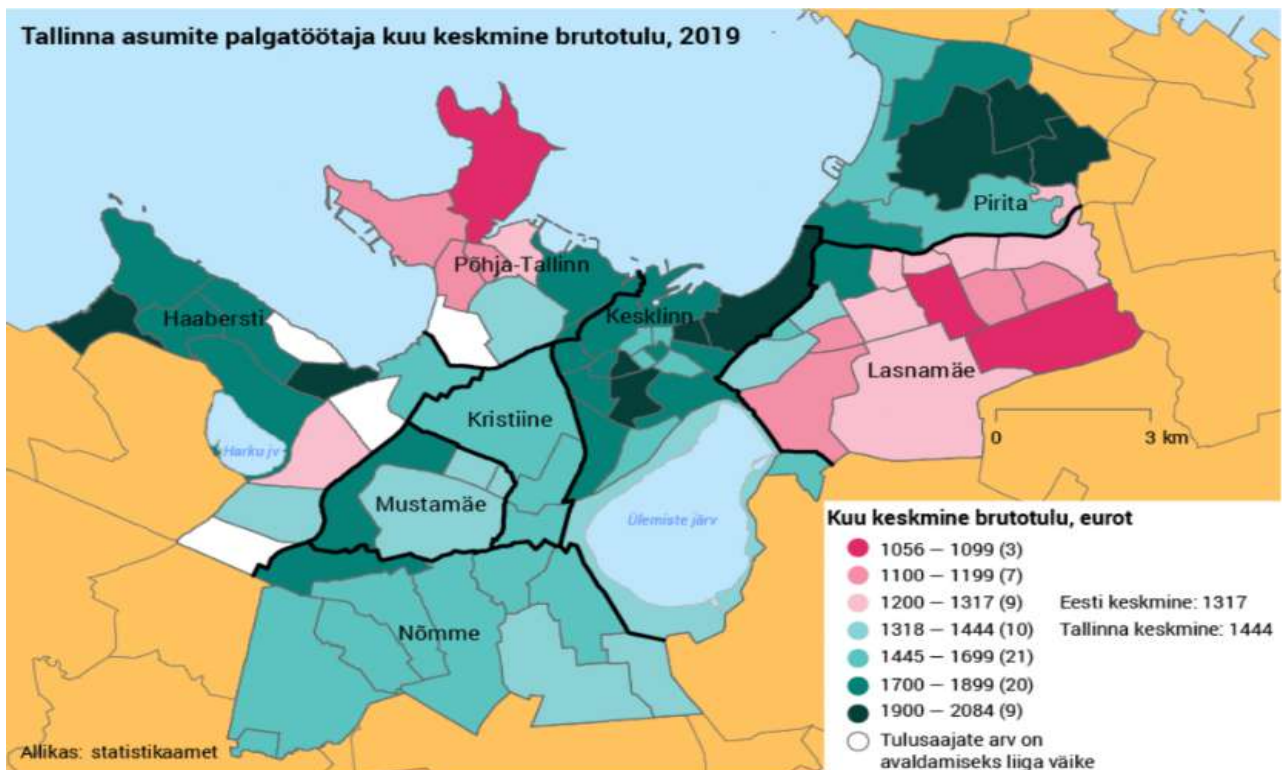
⁴⁷ <https://ekspress.delfi.ee/artikkel/69065249/tallinna-dzungel>

⁴⁸ <https://www.postimees.ee/1506175/admiraliteedi-basseini-aarde-kerkib-ule-poole-tuhande-uue-korteri>

⁴⁹ <https://www.err.ee/615192/muugikortereid-porto-francosse-ei-tule>

⁵⁰ <https://www.levila.ee/raadio/tallinna-nahtamatud-muurid>

⁵¹ <https://www.stat.ee/et/uudised/2020/06/30/pealinna-suurimat-brutotulu-teenitakse-kesklinnas-vaikseimat-lasnamael>



Joonis 21. **Tallinna asumite palgatöötajate kuu keskmine brutotulu 2019.** Allikas Eesti Statistikaamet.

Seisuga 1. jaanuar 2019 oli Kesklinna linnaosa elanike arv 60 453 ja keskmine palk 1779 € (joonis 20), mis summaarseks töiseks sissetulekuks teeb kokku 107,5 miljonit eurot kuus ehk ümmarguselt 1,3 miljardit € aastas (joonis 21).

Koostajatel puudub ülevaade Kesklinna elanike ettevõtlus- ja muudest tuludest, nt dividendid, üüritulud jmt, ning Kesklinna elanikkonna jaotusest kuludetsiilide lõikes; seetõttu on võimatu täpsemalt hinnata elanike tegelikku tarbimispanust piirkonna ettevõtlusesse.

Kui võtta sama proportsioon, mida kasutati Kesklinnas töötavate isikute puhul, oleks tarbimiskulutused suurusjärgus **400–500 mln € aastas**; kui aga oletada, et Kesklinna elanikud kuuluvad keskmiselt pigem VIII–IX kuludetsiili, võiks potentsiaalselt kaubandusele, teenindusele, toidlustusele ja meelelahutusele kuluv summa jääda suurusjärku **600–800 mln € aastas**. Eri allikate põhjal võiks käive olla Tallinna südalinna tänavatasandi kaubanduspindadel +/- 5000 €/m². Kui võtta aluseks, et Porto Franco'sse on planeeritud 35 000 ja Rävala galeriisse 30 000 m² uut kaubanduspinda, siis see kokku

oleks juba ca 325 miljon eur aastas. Samas on selle summa eelduseks ca 50% rohkem kohalikke elanikke või siis 50% rohkem turiste.

3.3.3. Välisturistid ja -külastajad kui tarbijad

Uuringu “Tallinna väliskülastajate arv, päritoluriigid ja külastuse kestus mobiilpositsioneerimise meetodil 2018” alusel käis Tallinnas aasta jooksul kokku 4,6 miljonit väliskülastajat⁵².

- Statistikaameti uuringu kohaselt külastas 2018. aastal Tallinna 2,71 miljonit ühepäevakülastajat ning 1,93 miljonit ööbivat⁵³ turisti.
- Keskmine ööbimise pikkus oli 1,9 ööd
- Külastaja keskmised kulutused päevas EMOR hinnangul:
 - söök-jook 28€;
 - meelelahutus 15€;
 - sisseostud 38€;
 - muud kulutused 17€.

Ehk ilma majutuskuludeta u 100€/päev.

Välisturistide ja -külastajate tarbimismaht eelneva põhjal on kokku:

$(2,71 + (1,93 \times 1,9)) \times 100€ = 637,7$ miljonit eurot aastas.

Tallinna Strateegiakeskuse ettevõtlusteenistuse turismiosakonnast saadud andmetel oli Tallinnas viimasel koroonapandeemiaeelsel aastal 2,16 mln ööbimisega väliskülastajat ja 2,39 mln ühepäevakülastajat välismaalt. Ühepäevakülastajad kulutasid reisil keskmiselt 90 eurot ja mitmepäevakülastajad 270 eurot.

270 eurot x 2,16 mln ööbivat välisturisti = 583 mln eurot

90 eurot x 2,39 mln ühepäevakülastajat välismaalt = 215 mln eurot

Välisturistide ja -külastajate tarbimismaht eelneva põhjal on kokku u 800 miljonit eurot.

Seega võib välisturistide ja -külastajate kogukulutusteks hinnata umbes **700–800 miljonit eurot aastas.**

⁵²<https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2019/Tallinna-valiskulastajate-arv-paritoluriigid-ja-kulastuse-kestus-mobiilpositsioneerimise-meetodil-2018>

⁵³ Kruiisituriste ei ole ööbijatena arvestatud. Enamus kruiisilaevu saabub Tallinna (vara)hommikul ja lahkub pealelõunal-õhtul.

3.3.4. Sisekülastajad

Süda- ja kesklinnas viibijate kulutuste kohta usaldusväärne statistika puudub. Mobiilpositsioneerimiste ja paikvaatluste-loendustega on hinnatud süda- ja kesklinnas viibijaid, aga andmed nende tarbimise kohta puuduvad.

Nt ühe hiljutise uuringu raames loendatud üheksas südalinna punktis päevasel ajal viibijaid ja tulemuseks on: kokku viibis päevasel ajal Peatänava ala uuritud tänavatel keskmiselt 658 inimest⁵⁴.

Statistikaameti andmetel oli päevane viibimine 2016. aastal suuremat osa kesklinnast hõlmaval neljal tihedaimal ruutkilomeetril kokku 81 250 inimest (suurimal 1x1 km ruudul Estonia pst ümbruses 26 147 inimest). Need arvud sisaldavad aga nii elanikke kui töötajaid.

Kokkuvõtvalt saab järeldada, et nii elanikud, külastajad kui töötajad on tarbijatena Kesklinna kaubandus-teenindussektorile pea ühtviisi olulised ning linnaosa üldplaneering peab arvestama nende kõigiga.

3.3.5. Tähelepanekud ja järeldused

Tallinna linnasüda erineb Põhja- ja Lääne-Euroopa pika ajalooga linnadest mitmes olulises aspektis:

- puudub kõrge kontoritöökohtade kontsentratsioon,
- puudub kõrge püsielanike asustustihedus,
- puudub klassikaline ostutänav.

Tallinna mastaabis on äritegevus ja töökohad tugevalt koondunud linnakeskusesse.

⁵⁴ <http://media.voog.com/0000/0038/5372/files/ER%201.1.1.%20%C3%83%C2%95husaaste%20modelleerimine.pdf>

- Linnasüdamesse on koondunud väga suur osa pealinna majutusest, toitlustusest ja meelelahutusest, arvestatav osa kaubandusest, ilu- ja isikuteenindusest; samuti osa kõrgemat kvalifikatsiooni nõudvatest töökohtadest.
- Harali valgunud linnakeskus, so kasvav bürookinnisvara arendus Kesklinna äärealadel.
- Tugev konkurents bürookinnisvara segmendis südalinna ja kesklinna äärealade vahel. Arvestatav osa teadusmahukamate bürootöökohtadest (*KIBS*) ei asu linnasüdame ärikvartalites. Nii finants- kui tehnoloogiasektori töökohad on liikunud/liikumas pigem “väravatesse”.
- Mahukad südalinelikud bürooparkide arendused “väravates” on ilma kaasnevate ühistranspordiühendusteta (v.a. Ülemiste City, kus liiguvad töötajad ka ikkagi oma autoga) selliste elamupiirkondadega, kust eelduslikult enamus bürootöötajatest tööle tulevad (linnaserva ja tagamaa uusarendustest, kuhu on kolinud just kõrgema kvalifikatsiooniga töötajad). Paraku elavad nad seal hajali ning nende regulaarsed sihtkohad on hajali. Nt. Pärnu mnt või Paldiski mnt liikuv ühistransport ei näita, kas kavandatavate kontorite töötajad neid ka kasutada saavad/soovivad.
- Riigi lahkumine linnasüdamest (laiem kui vanalinn) jätkub⁵⁵.

Linnasüdame keskse äripiirkonna laienemine mere poole

- Keskne ärikeskus *CBD* on laienenud mere poole ja hõlmab ala Arterist Admiraliteedini.
- Laienenud *CBD* uuemad osad on mitmekesisemate funktsioonidega kui Maakri kvartal.

Põhja-Tallinn on muutumas uueks kesklinnaks/keskuseks

- Iduettevõtete huvi suundub mitmekesisema ja seetõttu atraktiivsema Kalamaja/Kopli poole.
- Ettevõtete asukohamotivatsioon on muutunud (elu-melu ja elamispinnad + rongijaam).
- Kultuur, toitlustus, meelelahutus (hooajaliselt) tuntavalt kasvanud Kalamajas.

Kaubanduspindade lisandumine linnasüdames

- Mahukad kaubanduse arendusprojektid.

⁵⁵ Näiteks Endla tänavalt on lahkunud Ülemistele Maksu-ja Tolliamet; Politsei- ja Piirivalveameti teeninduspunkt Foorumist Tammsaare ärikeskusesse

- Olemasolevale lisandub u. 150 000m² ostukeskustes + tänavatasand⁵⁶.
- Eeldab elanikkonna kasvu ehk elamuehitust ja ühenduste parandamist Tallinna äärealade ja tagamaa elamualadega.

Tänavatasandi kaubanduses toimunud kaubakategooriate valiku ahenemine

- Kaubandus-teeninduspindade maht on kasvanud, aga kaubagruppide valik kitsenenud.
- Valikkaupade müük süda- ja kesklinna tänavatasandil on kolinud ostukeskustesse.
- Kaubanduspinnad on sageli asendunud iluteenuste, sisustussalongide ja (kiir)toiduga.

Ostutänavale sobivat tänavaf fronti Tallinna südalinnas ei ole

- Ka kavandataval peatänaval on selleks eelduseid vaid paaril lühikesel lõigul.
- Perspektiivikam tundub ühendada ostlemisteljeks Kaubamaja/Rävala üle Viru keskuse, Roseni tn, Golden Gate ja Talsinki keskuse.

Kaubad kaotavad turuosa teenustele

- Teeninduse profiil on oluliselt muutunud.
- Suur osakaal ilu- ja heaoluteenustel.
- Kasvab tervise ja meditsiini osatähtsus äripiirkondades.

Linnakeskuse kesksetesse kvartalitesse on vaja uusi elanikke.

- Linnasüdames on väga väike / ebaproportsionaalselt väike / osa linnakeskuse elanikest.

⁵⁶ Nt. kaubanduspindade suuremad arendused: Porto Franco, Golden Gate, Talsinki kvartal, Rävala galerii, Kaubamaja ümberehitus, Arteri kvartal, Postimaja ja CCPlaza ühendamine.

3.4 Ettevõtlusalade ja -piirkondade perspektiivid

3.4.1. Vanalinn/ ajalooline linnasüda

Kõige suurema osa vanalinna hoonestusest võtsid nõukogude perioodil oma kasutusse erinevad riiklikud asutused. 1981. aastal koostatud vanalinna asutuste kaardistuse kohaselt oli vanalinnas linna- või rajoonikuuluvusega administratiivasutusi 92 ning vabariiklikke asutusi 176. 1990ndate algul loendati vanalinnas 454 kinnistut 1510 hoonega⁵⁷. Kuna oli asutusi, mis asusid rohkem kui ühes hoones, võib väita, et umbes **viiesik vanalinnast oli administratiivkasutuses**. Üleminekuga turumajandusele ja erastamisega tuli osa neid pindasid 1990ndatel tsiviilkäibesse ettevõtete büroodena.

1990ndatel oli vanalinn äritegevuse kohana prestiižne, aga umbes **1997–98 hakkasid ettevõtete kontorid sealt välja kolima**; esialgu liiguti tänases mõistes Kesklinna A tsooni. *Vanalinnast lahkuvad bürood kolivad enamasti kesklinna ehk täpsemalt Liivalaia tänava ning Pärnu, Tartu ja Narva maantee lähiümbrusesse*⁵⁸. Peamised lahkumise põhjused: raskenenud ligipääs ja hoonete vilets seisund. Kinnisvarakonsultant Tõnu Toomparki hinnangul⁵⁹ oli **vanalinn 2002. aastaks “lahkunud arvestatavast büroopindade segmendist.”**

Täna on selgelt **majanduslikult aktiivseim osa vanalinnast all-linna lõunapoolne osa. Administratiivasutused on jäänud valdavalt Toompeale**. All-linnast on lahkunud/lahkumas mitmed ministeeriumid, koos nendega ka sajad üle keskmise palgaga töötajad. Kontorite asemel tulevad hoonetesse pigem majutusasutused.

Lai tn välja arvatud, **asuvad bürood valdavalt vanalinna lõunapoolses osas**, kuigi ligipääs autoga on põhja poolt isegi lihtsam; samuti olid seal kuni Rannamäe tee 1 ja Suurtüki tn 8a parklate sulgemiseni paremad parkimisvõimalused vanalinna vahetus läheduses.

Vanalinna arengu üks olulisemaid probleeme, mis takistab terviklikku arengu planeerimist ja selleks vajalikku tsoneerimist on omavalitsuse väga piiratud õigus määratleda hoonete või selle osade (äripindade) üksikasjalikumad kasutusotstarvet niivõrd unikaalses

⁵⁷ http://kultuur.elu.ee/ke468_vana_tallinna_instituut.htm

⁵⁸ <https://arileht.delfi.ee/artikkel/50735716/burood-kolivad-vanalinnast-ara>

⁵⁹ <https://www.adaur.ee/parkimine-on-votmekusimus>

ruumilises koosluses nagu UNESCO pärandi nimekirjas olev Tallinna vanalinn. Probleem väljendub elu- ja ärikeskkonna mitmekesisuse vähenemises ning kasvavas monofunktsionaalsuses, mis omakorda on kaasa toonud linnaruumi kasutuse suure hooajalisuse ning linnaelanike võõrandumise ajaloolisest linnasüdamest.

Vanalinna probleemideks ettevõtete vaates on ka hoonete vanus ja muinsuskaitseenõuded. Ehk **kaasaegsete tehnosüsteemide rajamine (nt ventilatsioon) on väga kallis, ruumide ümberehitamine ja viimistlemine on kooskõlastuste mahukas.**

On omaette aruteluküsimus **kuivõrd Aia tänav on olemuslikult vanalinn.** Ühelt poolt on tegemist asumi ühe suurema arenduspotentsiaaliga alaga. Teisalt on hoonestuse vaates erinevus ülejäänud vanalinnast ning sarnasust enam pigem naabruses asuva Rotermanni kvartaliga.

Vanalinna kaubanduse ja teeninduse struktuuri olulist muutust ei saa muidugi eeldada ka püsielanikkonna märgatava kasvu korral. Isegi kui vanalinna alaline tegelik elanikkond (registripõhiselt ligi 5000 inimest, erinevate uurijate ja piirkonna ettevõtjate hinnangul kuni poole väiksem) kasvaks ka kaks või koguni kolm korda, ei oleks kaasnev nõudluse kasv piisav, et lisanduks arvukalt sõltumatut väikekaubandust, s.o. tänavatasandi toidu- ja tarbetarbekaupade ärisid. Võrdluseks võib tuua Rapla (umbes 10 tuhande elanikuga toimepiirkond): 6 toidupoodi, 4 apteeki, kümme konda rõivakauplust, paar kodutarvete poodi.

Täiendavaks raskuseks Tallinna vanalinna esma- ja tarbekaupade kaupluste jaoks on piiratud ligipääs (regulaarne kaupadega varustamine).

Kindlasti aitaks püsielanike kasv ja väiksemate büroode rajamine vähendada hooajalisuse mõjusid. Samuti leevendaks hooajalisust koostöös ettevõtjatega erinevate sündmuste korraldamine linnaelanikele.

Kuigi ka väljaspool vanalinna on üleriigilise tähtsusega objekte (Lauluväljak, Loomaaed, Unibet Arena, A. Le Coq Arena, Tondiraba Jäähall jmt), on vanalinna siseriiklik külustuspotentsiaal palju suurem kui vaid muuseumid ja sündmused (jõuluturg, vanalinna päevad), mistõttu oleks otstarbekas koos kasutajakogemuse ekspertidega üle vaadata nii mujalt Tallinnast ja kogu Eestist vanalinna küllastavate inimeste liikuvusmugavusega seotud aspektid ja olmelised vajadused.

Tallinna vanalinna siseriiklik mõjupiirkond on palju ulatuslikum ning külustuspotentsiaal palju suurem, kui seda seni on vanalinna arengudokumentides käsitletud.

3.4.2. Keskne äripiirkond / City / CBD

Tallinna keskse äripiirkonna (CBD, City) moodustavad kinnisvaranõustajate hinnangul täna A+ kriteeriumitele vastava asukoha ja kvaliteediga 15-20 büroohoonet (bürookompleksi) Maakri asumis või sellega vahetult külgnevatel aladel.

A+ klassi hoonetes paikneb viis seitsmest suuremast jaepangast ja arvukalt muud finantstegevust (kokku u. kolm tuhat töötajat), umbes poolteistsada advokaati; lisaks erinevate valdkondade ettevõtete esinduskontorid (Depo, Utilitas, McDonalds), mõned keskmise suurusega IT firmad (Toggl, Vaimo), teenuskeskused (Gunvor, Orkla, Tschudi), äriteenused (Deloitte, EMOR), paar suuremat hambakliinikut ja nb! praktiliselt kõik Tallinna notarid!

Enamik A+ tsooni ettevõtteid pigem väiksemad: üle 50 töötaja oli 2021.a lisaks pankadele (SEB, LHV, COOP, Bigbank, Luminor) veel vaid Gunvor'i IT-teenuskeskuses (212), Orkla raamatupidamiskeskuses (55), nõustamisfirmas Ernst&Young (127), küsitlusfirmas Emor (54), finantsettevõttes Admiral Markets (105), ja IKT ettevõtetes Toggl (81). Mitme A+ tsoonis oleva ettevõtte puhul töötavad paljud tegelikult kodukontorist või asuvad füüsiliselt mõnes teises kontoris ning CBD-s on vaid juhtimisfunktsioon.

Veel väärrib tähelepanu **mitme pealtnäha keskmise teadusmahukusega ettevõtte** – kõne- ja teenuskeskuse – **paiknemine (mitte küll kõige uuemates) A+ tsooni hoonetes.**

Arenduseks on A+ tsoonis ruumi veel ehk 6–7 uuele kõrghoonele, lisaks on vahetus naabruses kavandatud Kaubamaja ja Rävala kvartali ümberehitused.

Samas võiks **A+ klass laieneda asukoha parameetrite poolest ka Rotermanni ja Admiraliteedi piirkonna (nt Porto Franco) uutele ärihoonetele.** Faktiliselt on keskne äripiirkond – ja palju mitmekesisem kui praegune CBD – sinna juba laienenud.

Linnade keskne äripiirkond erineb tavapäraselt teisastest äripiirkondadest lisaks asukohale hoonete ja erinevate funktsioonide tiheduse poolest – CBDs on suure tihedusega bürood, toidlustus, kaubandus, teenindus, meelelahutus, Euroopas sageli ka elamispinnad. Kõiki eelmainitud funktsioone leidub ka teisastes ärikvartalites, aga mitte nii kõrge kontsentratsiooniga.

Maakri kvartal ehk nn Tallinna *City* on samas pigem klassikaline Põhja-Ameerika või UK tüüpi finantskeskus, kus kõrghoonetes asuvate büroode kõrval on vaid kontoritöötajaid teenindavad baasfunktsioonid (peamiselt toidlustus) ning tööpäeva lõppedes jääb piirkond kiiresti tühjaks.

Küll aga on Rotermanni kvartalis nii kontorid, kauplused, kinosaalid, tervise- ja iluteenused, spordiklubi ning elamispinnad (300 korterit) tihedalt suhteliselt kompaktsel alal (u. 8 ha e 0,08 km²) koos. Kvartali restoranides on talvel umbes 1000 kohta ja suveperioodil lisandub sama palju väljas.

Kui lisada paarkümmend aastat ootel olnud Admiraliteedi basseini piirkond (u. 6 ha), kuhu küll elamispindu väga palju plaanis ehitada ei ole, **moodustuks Maakri, Rotermanni ja Admiraliteedi kvartalitest** enam-vähem Helsingi keskse äripiirkonna suurune (u 2 km²) **uus keskne äripiirkond linnasüdames.**

Veelgi laiemalt võttes võiks **perspektiivne Tallinna CBD** ulatuda põhja-lõuna teljel Arteri kvartalist Linnahallini ning lääne-ida teljel Solarise keskusest võimaliku Olympicu peakontorini ning **moodustama ühtse ruumilise terviku (ka tunnetuslikult)** (joonis 22).

Kuivõrd ulatuslik võiks olla Tallinna linnasüdame jalakäijakeskne/kõnnitav linnaruum, sõltub nii majanduslikest võimalustest kui linnasüdame alaliste elanike, teadmismahukamate töökohtade ja sise- ning väliskülaliste koguhulgast.



Joonis 22. Tallinna perspektiivne keskne äripiirkond. Allikas: Autorite koostatud.

CBD elavdamine

Arutelu tuleks avada **Maakri kvartali** ehk **Tallinna City funktsionaalse mitmekesistamise** üle.

Nii USA kui Euroopa suuremates linnades ollakse monofunktsionaalsete CBD piirkondade tulevikku ümber mõtestamas. Linnavõimud püüavad pandeemia tagajärjel tühjemaks jäänud kõrghoonete kvartalitesse tuua uut elu lisades mitmekesisemaid funktsioone, sh on näiteks osa büroohooneid ümber ehitatud (luksus)korteriteks.

Tallinna tänase City peamine probleem on monofunktsionaalsus ja alalise elanikkonna nappus. Sajandi algul kavandati Maakri kvartalis 4000 elanikku. Täna on neid seal viimase rahvaloenduse andmetel 1095.

Kuna hooned nõuavad umbes paarikümne aasta tagant kapitaalset uuendamist, tuleks kaardistada ja tähelepanelikult jälgida milliste hoonete rekonstrueerimisel oleks põhjust funktsiooni muuta.

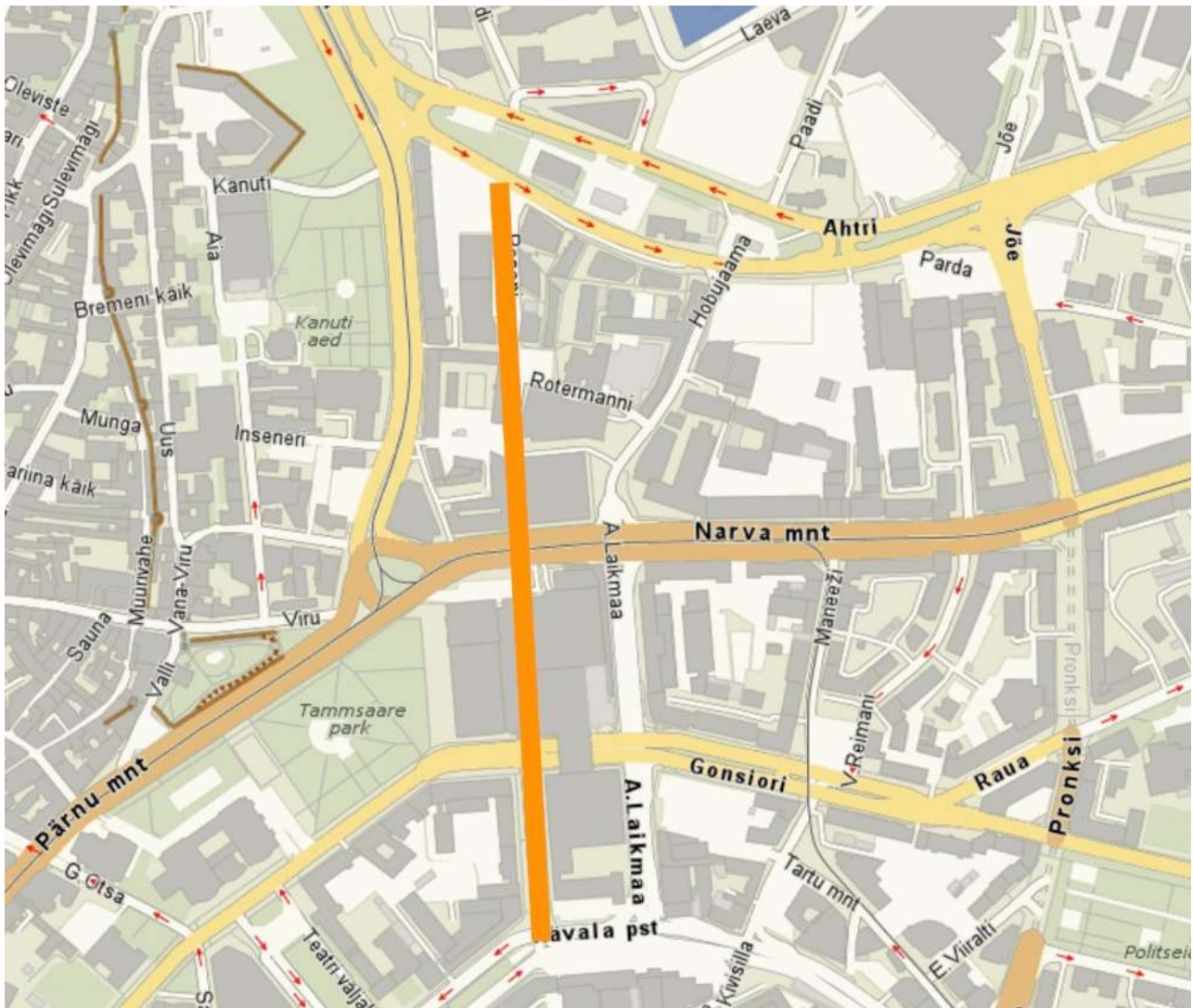
Igal juhul tuleb Maakri väljaarendamata osa kavandada tervikuna ning fookusega kasvatada elanike arvu ja muid ärilisi funktsioone. Peab seejuures arvestama, et elanikud eeldavad mänguväljakuid, rohelist, lastehoidu, jne.

Kui eesmärgiks on piirkonna elavdamine ja funktsioonide mitmekesistamine, siis tänavatasandi kaubanduse, toitlustuse, teeninduse juurdekasv sõltub rohkem püsielanike arvu suurenemisest ning mugavast ligipääsust kui uute bürootöökohtade lisandumisest.

Ostutänav kontseptsioon

Koostajad peavad vajalikuks eristada Tallinna peatänav ja poetänav kontseptsioone, millel võib olla osaline kattuvus. Peatänav idee võiks suuresti olla avalik mittekommertslik linnaruum, samas kui ostutänav on üheselt orienteeritud kaubandusele, teenindusele, toitlustusele, meelelahutusele. Ostutänav vajad/eeldab lisaks kaubandusele sobivale hoonefrondile ka mitmekesist tänav- ja linnakeskkonda, sh erinevat tüüpi äripindasid, tänavamööblit, ühistransporti jms.

Koostajad näevad perspektiivseima võimaliku ostutänavana tellija poolt ühe ideena välja pakutud telge Lennuki tänavalt mööda Kaubamaja tänavat, läbi Viru keskuse, üle peatänavaks ümber ehitatud Narva maantee ja mööda Roseni ja Poordi tänavat (joonis 23).



Joonis 23. **Perspektiivne ostutänav asukoht.** Allikas: Autorite koostatud.

Tsoneerimine ja suurusepiirangud

Paljudes USA linnades on südalinna mitmekesisuse säilitamise ja suurettevõtete domineerimise vältimiseks kehtestatud CBD-s kvartaliti mitmesugused kitsendused, nt ühe restorani maksimaalne pind ei tohi ületada 300m², jaekaupluse maksimaalne pind 9000 m².

lirimaa, Taani jt riikides on kas kehtestatud riiklikul tasandil piirangud kaubandusele ja restoranide suurusele linnakeskuses või antud need omavalitsuste otsustada.

Tuginedes Põhja Saksa hansalinnade kogemusele saaks teha ka nn pehmed tsoneeringud. Lisaks otsestele piirangutele (ilmselt ka neid peaks olema) võiks kehtestada nn soovitavad dominandid iga tsooni jaoks. Peaks olema pidevalt toimiv konsultatsiooniprotsess omanike ja arendajatega soovitamaks tegutsemist vastavalt dominandile.

3.4.3. Kesklinna äripiirkond / A tsoon

Kesklinna tänases mõistes A tsoonis annavad tooni **IKT** ja erinevad **nõustamisfirmad**.

Suuremad töötajad arvud (üle 100) on meediaettevõtetel Delfi Meedia (350) ja Õhtuleht (186), IT firmadel Studioworks (209, veebilehe järgi on uus asukoht Rävala 4 ja juba 250 töötajat), Derivco Estonia (170, 2022Q4 50), Peaceful Tech (137, 2022Q4 60), Malwerebytes (112, 2022Q4 123), ärinõustamisettevõtetel KPMG (157) ja PWC (150), ning kõnekeskusel Kontaktikeskus (170).

A tsoonist leiab ka mitmeid erinevate tegevusalade ettevõtete peakontoreid, eeldatavasti pigem juhte ja tippspetsialiste. Rotermannis on nt Alexela ja 220 Energia peakontor; Apranga, H&M kontorid.

Intervjuus piirkonna ühe arendaja esindajaga kõlas selge soov/vajadus pakkuda kahe-kolmesaja töötaja jaoks ühel tasapinnal paiknevaid kontoriruumi, mis eeldaks u 3000+ m² pinda ühel tasandil.

EKFL-i klassifikatsioonis Kesklinna A tsooni kuuluvad Sibulaküla ja Tatari asumid on valdavalt siiski elupiirkonnad, äripindu elu- ja büroohoonete esimestel korrustel on küll tihedamalt kui enamikus teistes elumupiirkondades, samas büroohooneid on sinna ehitatud üksikuid.

Südalinna tänavatasandi kaubanduse-teeninduse olukord on kujunenud linnasüdame mõnes paigas suuremaks probleemiks kui vanalinnas. Mitmes linnasüdame piiril oleval tänavalõigul (Tartu mnt, Narva mnt, Mere pst, Pärnu mnt, Rävala pst, Maneeži tn, Gonsiori tn) tekib ruumikatkestus. Väikekaubanduse teema on linnakeskkonna kvaliteedi jaoks väga oluline, ning muudab selle mitmekesiseks, põnevamaks jne, aga seda ei saa kaardi peal paika panna. See on mingis mõttes sarnane ettevõtluse ökosüsteemi teemale. Kui kirjutada ette, et teatud tänavatel peaks kauplusi esimestel korrustel teatud tihedusega olema, siis see üksinda tööle ei hakka. Südalinnast väljaspool uusarendustes pole see tõenäoliselt keeruline teema. Kui seal on nn kultuurne ümbrus ja maksujõulised inimesed, siis väikeettevõtted tekivad ise vastavalt naabruskonna inimeste vajadustele. Ettevõtja, kellele ka endale mingit tüüpi tegevus meeldib, saab katsetades teada, millise menüü või

milliste kaupade vastu on huvi. Äririsk pole väga suur. Südalinna jaoks on see teema eriti oluline, aga seda on palju raskem kujundada. Esiteks on klientuur laiem ja liikuvam ning kindlale klientuurile väga lootma ei saa. Äririsk on küllalt kõrge. Professionaalsed ettevõtjad tegutsevad reeglina juba mingi kaubanduskeskuse tiiva all, mis annab teatud kindluse klientide leidmiseks seal liikuvast massist ja ettevõtjana sealt välja tulla on riskantne. Südalinnas on kaubanduspinna rent kallis. Klientide leidmine võtab aega. Selleks, et ettevõtlus tööle hakkaks, peaks olema täidetud mitu tingimust:

- Peab olema ringi ja piirkonnast läbi liikuv kriitiline inimeste mass, kes sisse astuksid. Siin kaks mitte hästi kokku sobivat nõuet: a) peab olema justkui ristteel; b) lähiümbrus peab olema selline, mis ei stimuleeri läbijooksmist, vaid kutsub hoogu maha võtma. Lähiümbruse kvaliteet oluline.
- Ei tohiks olla ohtu, et lähikonnas mõni suurem kaubanduskeskus kliendid ära võtab.

Meetmeid on mitmeid. Näitkeks peaks linn andma pinnad rendile mitte liiga kõrge hinnaga, võib-olla algperioodil pakkuma boonused. Linnavalitsusel peaks olema arusaam, et mida neis kohtades näha tahetakse, nt. tegema äriideede klasterdamist, viima läbi tänavaatraksioone jne. et see linnaruumi osa vajalikul viisil töötaks. Ettevõtja valik, et mis kusagil töötab, on reeglina täpsem. Linn peaks tagama ligipääsuvõimalused. Osadel juhtudel on oluline, kuidas ettevõtja oma kaupa maha saab laadida ja klient ligi.

3.4.4. Muu kesklinn / B tsoon

Kesklinnas väljaspool A-klassi tsooni on enim **IKT** firmasid (130); töötajaid on enim **finantssektoris** (ligi 4300, Swedpanga kolides see muutub poole väiksemaks), järgneb IKT (ligi 3800). Üle tuhande töötaja on veel **loovteenuste** ettevõtetes, kusjuures kaks suuremat meediamaja annavad sellest 75%. Raamatupidamis-, kõne- ja teenuskeskustes (42) on üle 900 töötaja.

Kesklinna südamest väljaspool eristuvad ettevõtluse arengualadena a) juba valminud Kadrioru ärikeskus (Narva mnt 63), b) pooleli olevad Avala-Veerenni-Tehnika, Sossimäe-Fahle, Lelle-Piima, keskturu arendused, kui c) planeeritavad Pärnu mnt 154–160; perspektiivis bussijaama ja endise Tallinna vangla alad.

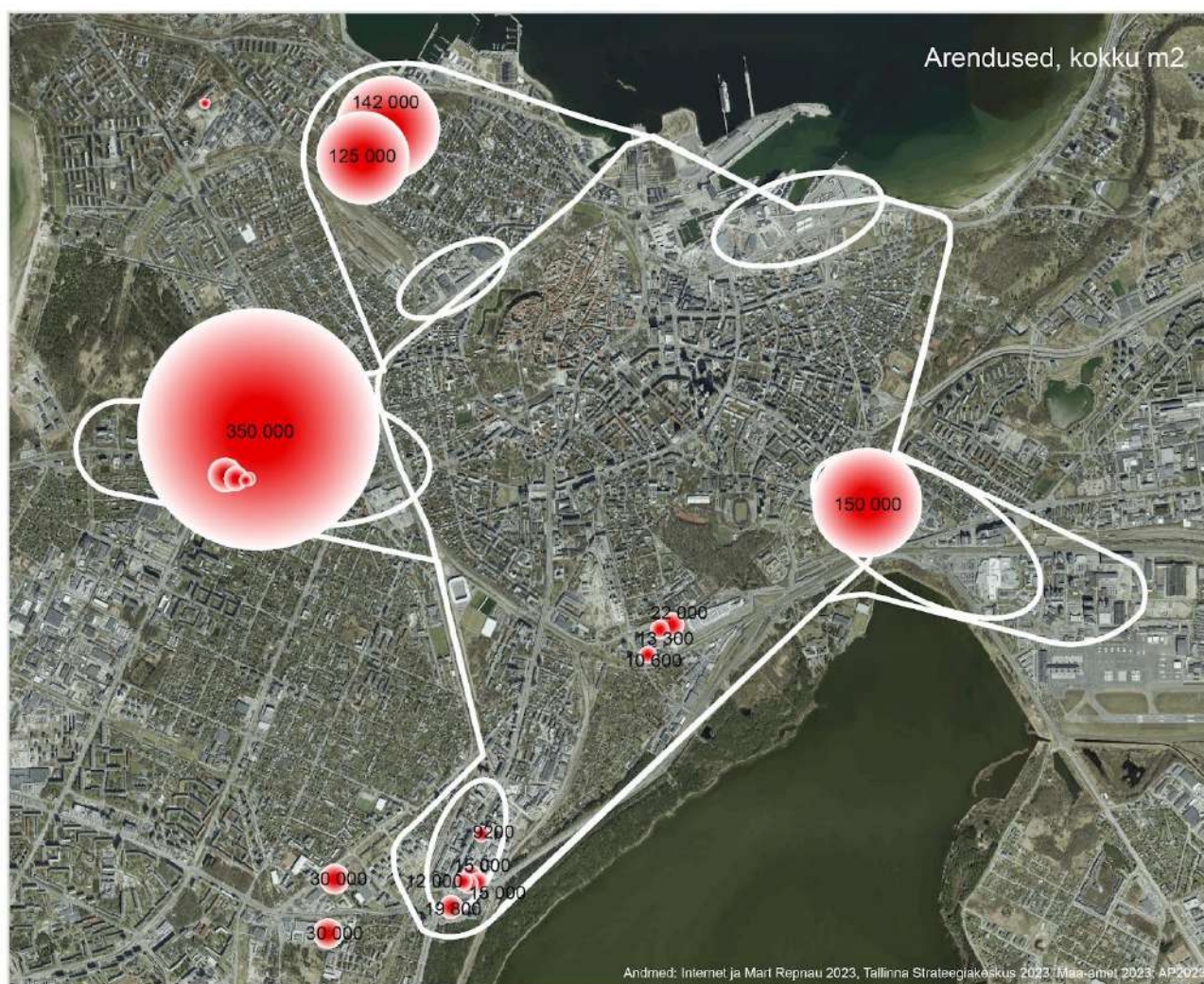
Koos Hipodroomi, Park Tondi jt kontaktala arendustega sobivad eelmainitud Avala, Fahle, ja Tondi-Järve äripargid teisaste äriparkide määratlusega. Linnaruumi arendamisel on

probleemiks selliste linnasüdamest mõne kilomeetri kaugusel asuvate äripargiks ümberkujundatavate alade puhul monofunktsionaalsus ja ühendused – nii ühistranspordiühendused peamiste elupiirkondadega, linnasüdame ja võib olla ka omavahel kui ka ruumiline sidumine linnasüdamega, mis kasutajate hulgast tulenevalt võivad osutada ebaproportsionaalselt kulukaks.

Mõned näited vabaturumajandusliku linnaplaneerimise tulemusel rajatavate/kavandatavate teisaste (ehk linnasüdamest eemal asuvate) ärikvartalite büroopindade ligikaudsetest mahtudest:

- Fahle park 120 000 m²; (u 6000 töötajat, 1500 parkimiskohta)
- Hipodroomi 130 000 m²; (max 10000 töötajat, 1200 parkimiskohta)
- Pärnu mnt 154-160 130 000 m²
- Lennujaam 125 000 m²
- Talleks 100 000 m²
- Tondi-Seebi 45 000 m²
- Lelle/Piima 25 000 m²
- Park Tondi 25 000 m²

Planeeritavad arendused ruutmeetrites kokku on esitatud joonisel 24.



Joonis 24. **Kavandatavad arendused ruutmeetrites kokku.** Allikas: Autorite koostatud.

Teatud mõttes peegeldavad teisaste äriparkide arendused reaktiivset linnaplaneerimist (sh osaliselt ka “väravate” kontseptsioon). Mingil määral on ülal loetletud ärikvartalid kerkinud/kerkimas reaktsioonina arengutele südalinnas – seda tõendavad nii arvukad kinnisvaraekspertide seisukohad kui arendajate endi turundussõnumid. Rõhutatakse just head ligipääsu ja parkimisvõimalusi. Orienteeritus autokasutajale kajastub ka taotletud parkimiskohtade arvus. Teisalt on põhjuseks ka suurte arenduspiirkondade – eeskätt Rotermanni ja Admiraliteedi – kasutuselevõtu aeglus erinevatel põhjustel, ning madal ehitustempo Maakri CBDs.

Teisaste ärikvartalite detailplaneeringutes sisalduv hinnang “kesklinnale omane suurepärane ühistransport” ei sobitu paraku suure osa sellistes kontorites tulevikus

töötavate inimeste elukohtade ja hädavajalike regulaarsete teekondadega. Probleem on pigem ühistranspordi elukohtade poolses otsas (elamualade suur hajutatus) ning oluliste sihtkohtade (lastehoid, kool, huviring, spordirajatis) hajutatud paiknemises, mis suunab aega hindava inimese autot eelistama. Kui aga inimesed liiguvad bürookomplekside parkimismajja ja sealt välja autoga, ei ole väga häid eelduseid, et ümbritsevas linnaruumis tekiks väikeettevõtetele vajalik tarbija.

Teisased äripargid on levinud nii Euroopa linnades kui mujal maailmas. Enamasti on need väljaspool linnasüdant asuvad kompaktsemad äripiirkonnad/ettevõtlusalad (sõltumata kaugusest linnasüdamest) ja on sageli spetsialiseeritud (nt Tallinna Teaduspark Tehnopol Mustamäel). **Üldjuhul ei ole teisaste äriparkide hoonestus südalinelikult kõrge.** NB! Helsingi kesklinn jääb pea eranditult alla 10 korruse, enamasti 6–8 korrust.

Kõrghoonete teemaplaneeringu⁶⁰ seletuskirjas (2009) peeti oluliseks „peatada linna hajumine (valglinnastumine)“, milleks „on vaja suurendada Tallinna kesklinna ja selle lähinaabruse maakasutuse intensiivsust, soodustada kesklinnast jalutustee kaugusel oleval alal elamuehitust ja elanike arvu suurenemist“, millega „aidatakse kaasa kesklinna autoliikluse vähenemisele ja suurendatakse linnasüdame atraktiivsust“.

Kuna kõrghooneks loetakse teemaplaneeringus alates 15 korrusest, on teistes ärikvartalites edukalt kasutatud võimalust ehitada 12–14 korruselisi ärihooneid ja rajatud/planeeritud väikeste kobaratena 25–30 tuhande ruutmeetriste büroopindadega äriparke, kuhu nähakse ette pääseda valdavalt autoga.

3.4.5. Kesklinna kontaktala

Kesklinna kontaktalana on käesolevas uuringus käsitletud järgmisi piirkondi: Peterburi tee ja Lennujaama vaheline ala Ülemiste asumis, Tulika tn ja raudtee vaheline ala Lilleküla asumis, Telliskivi tn ja raudtee vaheline ala Pelgulinna asumis, Pärnu mnt ja raudtee vaheline ala Järve asumis, Tondi tn, Seebi tn ja raudtee vaheline ala Tondi asumis ning Kalamaja asum tervikuna.

Kesklinna äripiirkonnaga tuleks liita ka **funktsionaalne/tajutav kesklinn väljaspool Kesklinna** linnaosa (Toompuiestee ja Peterburi tee lõigud).

⁶⁰ <https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/korghoonete-paiknemine-tallinnas>

Tabel 12. **Ettevõtted ja töötajad kesklinna kontaktalal.** Allikas: Autorite koostatud.

	ettevõtted	töötajad	keskmine	mediaan
IKT	16	353	22	8
PBS	17	288	17	6
FIN	3	88	29	10
INS	5	31	6	3
L-KIS	2	13		
TAI	1	3		
Kokku	44	776	18	7
Iduettevõtted	3	220		

Peamiselt hõlmab tabel 12 Toompuiestee ärimaja ja Shnelli ärimaja (Toompuiestee 33a ja 35), Mayeri ärikvartalit (Paldiski mnt 29) ning veidi ka Peterburi tee algust (Ülemiste ärimaja Peterburi tee 2f).

Kesklinna funktsionaalne osa on ka **Põhja-Tallinna Kesklinna poolne osa (Kalamaja)**, mida piirkonda eelistavad eeskätt IT ja tehnoloogiaettevõtted (tabel 13).

Tabel 13. **Ettevõtted ja töötajad Põhja-Tallinna poolsel kesklinna kontaktalal.**

Allikas: Autorite koostatud.

	ettevõtted	töötajad	keskmine	mediaan
IKT	58	2024	35	15
FIN	6	332	55	7
sh Inbank		264		
PBS	16	181	11	6
CBS	20	217	11	8
TAI	4	153	38	22

L-KIS	6	147	25	13
INS	17	115	7	5
CRE	17	110	7	5
BSC	8	42	5	4
Kokku	152	3321	22	7
Iduettevõtted	24	1228		

Finantssektori moodustab sisuliselt Inbank.

IKT sektoris on suurimad Veriff (373), Yolo (256, täna 310).

Kalamaja piirkond on atraktiivne välistöötajatega ettevõtetele, sest uutest kaasaegsetest büroohonetest lühikese jalutuskäigu või rattasõidu kaugusel on arvukalt sobivaid üürikortereid. Telliskivi loomelinnak on kontori ümber melu ja mitmekesisust soovivatele ettevõtjatele piisavalt elav ning mitmeotstarbeline linnaruum. Samuti lisab väärtust rongijaam, eriti ettevõtetele, mille kontorid, kliendid või partnerid on nii Tallinnas kui Tartus.

3.4.6. Tähelepanekud/järeldused

Olulisemad üldplaneeringus lahendust vajavad teemad vanalinnas:

- teemaplaneering ja/või tsoneerimine
- linnavara üürimise põhimõtted (majanduslikud ja mittemajanduslikud kaalutlused)
- ligipääs lähemalt ja kaugemalt: ühisveondus, parkimisvõimalused jmt

Olulisemad üldplaneeringu teemad ärilises linnasüdames:

- CBD kõnnitav linnaruum Arteri keskusest Admiraliteedi kvartalini
- Maakri kvartali ja osaliselt Kompassi kvartali terviklik kavandamine
- Püsielanikkonna lisandumine
- Linnahalli ja sellega külgnevate alade kavandamine integreeritult tulevase laiema keskse äripiirkonnaga
- Südalinna kaubanduse-teeninduse ruumiline ja funktsionaalne terviknägemus, mille üheks osaks võivad olla Kesklinna ÜP alalt väljapoole ulatuvad juhtpõhimõtted

Oluline on välja töötada ja rakendada ühistranspordiühendused, mis võimaldavad autovaba liikumist südalinna ka kaugematest väikeelamupiirkondadest nagu Nõmme, Pirita, Kakumäe, jt – kas siis tööle, ostlema või kultuuri/meelelahutust nautima. Samas tuleb säilitada võimalus pääseda autoga südalinna; maksimaalselt vältida tuleks läbipääsu ehk transiitliiklust läbi linnasüdame, mitte autoga ligipääsu südalinna üleüldse.

Aktiivse linnasüdame alana on autorid silmas pidanud jala kõnnitavat piirkonda Arterist Admiraliteedini ja Solarisest Stockmannini. Eeldused on senisest rohkem elanikke (elamispindu) nii linnasüdames kui selle lähistel, läbisõidu piiramine (magistraalid aeglasemaks ja kitsamaks, läbisõidumaks jmt), paremad ühendused äärelinna ja tagamaaga. Euroopa pealinnade ja sarnase suurusega linnadega võrdluses on Tallinna südalinn hõre nii elanike kui büroode osas, tagamaa aga väga väikese elanike arvuga ja needki äärmiselt hajali. Linnakeskuse servadele on aga linnasüdame arvelt rajatud ja kavandamisel ebaproportsionaalselt suur maht büroopinda, mille ligipääs on paljuskorral kavandatud autoga. Need plaanid tuleks kriitiliselt üle vaadata.

Olulisemad üldplaneeringu teemad Kesklinna A tsoonis

- üksikute arendusalade sidumine ühtseks linnaruumiks Tartu maantee suunal Stockmanni kaubamajast keskturu, bussijaama ja Fahle kvartalini
- üksikute arendusalade sidumine ühtseks linnaruumiks Pärnu maantee suunal Kosmose kinost Lutheri vabriku ja endiste tootmisaladeni / Tondi väravani

Olulisemad üldplaneeringu teemad Kesklinna B tsoonis

- seisukoha võtmine südalinnast paari kilomeetri kaugusel asuvate äripindade mahtude osas, piirata büroode-kontorite edasist laiali hajumist ning tuua elanikud tagasi keskusesse või selle vahetusse lähedusse
- suuremate alade kaupa planeerimine (nt Pärnu mnt pärast Tondi tn)
- Tallinna vangla asukohta pigem elamukvartali loomine
- Bussijaam ja selle naaberkrundid ärihoonete asemel alternatiivsete sihtotstarvetega
- Tulika tn ja raudtee vaheline ala on täna suuresti välja arendamata.
- samuti on Kristiine keskuse terminali projekt väga olulise mõjuga kesklinnale.
- Heade ühenduste loomine linnasüdamega

3.5. Kesklinna ettevõtluse paiknemise analüüsi kokkuvõtteks

Tallinna linnakeskuses 2020ndateks aastateks välja kujunenud ettevõtlusmaastik on **kahe mõjuka välisteguri** – vabaturujõud ja üliliberaalne seadusandlus – ning **mitmete ruumikorralduslike protsesside** – detailplaneerimine üksikute kruntide kaupa ja sageli vastuolus üld- ja teemaplaneeringutega, üldplaneeringuga linna väliskaarele suunatud kaubandus, autoliikluse tõrjumise meetmete rakendamine kesklinnas ilma neid toetavate alternatiivsete (ühistranspordi) lahendusteta – aga teatud määral ka pealinna, piirkonna omavalitsuste ja riigi eelarveliste prioriteetide ning võimude omavaheliste suhete **koondmõjude tulemus**.

Oma mõju linnakeskuse töökohtadele ja ettevõtlusele on ka Tallinna **tagamaa asustustrükk**, s.t. **eluasemed paiknevad hajusalt**, mitte tihedalt peamagistraalide ning (rööbas)transpordikoridoride ääres, mis võimaldaks oluliselt ökonoomsemat ühistranspordiühendust südalinnaga.

Lisaks hajaasustusele/valglinnastumisele suurendab inimeste individuaalsete liikumistrajektooride rohkust nii igapäevaste või regulaarsete olmeliste sihtpunktide (lastehoid, õppeasutused, huviringid, spordiklubid, jne) paiknemine erinevates linnaosades kui ka aina rohkemate teisaste äriparkide rajamine kesklinna ääre- ja kontaktaladele.

Kesklinlik ruum tähendab funktsioonide mitmekesisust ja nii elu- kui töökohtade tihedust. Taolise ruumi potentsiaalne ulatus sõltub linnaelanike arvust, jõukuse kasvust ning ka transpordiühendustest. Realistlike prognooside juures on Tallinnas võimalik elavat linnaruumi tekitada, st umbkaudu Arterist Admiraliteedini ja Solarisest Stockmannini (nn laiendatud A tsoon, mis oleks jalakäijatele mõeldud linnaruum). Sealt väljaspoole saaks kesklinlik linnaruum ulatuda kiirtena Stockmannist Sossimäele, Sadamast Krullini. Üldpõhimõte oleks, et linnakeskuse kasvamisele tuleks eelistada tihendamist.

Märkimisväärne osa eeskätt suurpaneelamurajoonide elanike tootmis- ja logistikasektorite töökohti on viimase kahe kümnendiga kolitud linna serva ja tagamaale, kuhu tänaseni ei ulatu liikumisvajadustega sobituv ühistranspordivõrk; samas kui äärelinna ja tagamaale viimase 25 aastaga hajali rajatud uuselamurajoonidest hakkasid kontoritöötajad esmalt mugavusest ja/või piiratud ühistranspordivõimaluste tõttu sõitma autoga linnasüdame büroodesse, mida parkimis- ja ligipääsuprobleemide süvenedes hakati lainetena kesklinna kontaktalale kolima ning mis paiknevad tänaseks lisaks linnasüdamele suuremate või väiksemate kobaratena aga ka suuremate üksikhoonetena vägagi hajali.

Kesklinna üldplaneering peaks ettevõtluse vaatepunktist pakkuma järgnevaid lahendusi:

- o Linnasüdame *KIBS* kontorite valgkesklinnastumine.
 - o Ruumiline sidumine ja optimaalse ühistranspordivõrguga katmine.
- o Keskse äripiirkonna (*CBD*) laienemine mere poole.
 - o Kogu keskse äripiirkonna ühtseks jalakäidavaks linnaruumiks kujundamine.
- o Kalamaja kujunemine uueks kesklinna ettevõtluspiirkonnaks.
 - o Ruumiline sidumine nii linnasüdame suunas (kui ka Kopli poole).
- o *KIBS* ettevõtete asukohamotivatsiooni muutused.
 - o Luua eelduseid suuremate nutikate töökohtadega ettevõtete paiknemiseks linnasüdames (nt. näha ette võimalus rajada büroosid korrusepinnaga üle 1000 (või 2000) m²)
- o Äripindade transformatsioonid (keskused, turism, teenindus).

- Tänavatasandi kaubanduse-teeninduse elavdamiseks eelduste loomine, peatänava ja poetänava seostatud kavandamine.
- o Rohkem jalgsi liikujaid linnasüdamesse: eeskätt alalised elanikud ja autovabad kontoritöötajad, aga ka autovabad sündmuste küllastajad.
 - Jalakäija keskne terviklik linnaruum südalinnas, kuhu saab kiiresti ja mugavalt ühistranspordiga; asja pärast ka autoga.
- o Akumuleerunud alainvesteeringud linnastu ühistranspordisüsteemi.
 - Kui kergrööbastranspordi investeeringuteks lähikümnendil raha ei jätku, on alternatiivne plaan, nt regionaalsed bussiühendused, *P&R*, jne.
- o Linnakeskust pigem mitte liiga suurele alale laiali hajutada, vaid koondada ja tihendada

4. Teooria ja teiste linnade kogemus liikuvuse ja muude linnaelu sõlmprobleemide lahendamisel

4.1. Liikuvuse ja ligipääsetavuse mõju ettevõtlusele

Elukeskkonna kvaliteet mängib olulist rolli piirkonna atraktiivsuse suurendamisel, mitte ainult elanike, vaid ka ettevõtjate jaoks. Kui elukeskkond on meeldiv, puhas ja turvaline, siis see loob soodsama keskkonna ettevõtluse arenguks.

Ühenduste kvaliteedi parandamine erinevate liikumisvõimaluste vahel suurendab potentsiaalsete külastajate arvu piirkonnas. Kui inimesed saavad lihtsalt ja mugavalt liikuda erinevate transpordivahenditega, nagu jalgsi, jalgrattaga, ühistranspordiga või isegi autoga, siis see suurendab tõenäosust, et nad külastavad piirkonda.

Ettevõtete jaoks on ligipääsetavus oluline, kuid see võib erineda sõltuvalt sellest, millist tüüpi külastajatele nad keskenduvad. Mõned ettevõtted vajavad ligipääsu klientidele, töötajatele või partneritele, seega on oluline tagada erinevatele sihtgruppidele sobivad transpordivõimalused.

Lisaks sõltuvad paljud ettevõtted möödakäijatest ja potentsiaalsetest klientidest, kes võivad juhuslikult nende juurde sattuda, näiteks väikepoed või kohvikud. Teised ettevõtted, nagu eripoed, keskenduvad teadlikult kindlale sihtgrupile ja seega pole möödakäijate arv nende jaoks nii oluline.

Elukeskkonna kvaliteedil on erinev mõju ettevõtetele, kuid see võib anda positiivse tõuke ka nendele ettevõtetele, kelle tegevus ei sõltu otseselt klientide ligipääsust. Näiteks kui jalakäijate ja jalgratturite arv suureneb, võib see suurendada sisseastuvate klientide hulka erinevatesse ettevõtetesse. Jalakäijasõbralik keskkond soodustab ka kontakte ettevõtjate vahel kohapeal. **Kui inimesed saavad mugavalt ja ohutult liikuda, suureneb tõenäosus, et nad külastavad erinevaid ettevõtteid ja teevad koostööd üksteisega.**

Lisaks **võib hea elukeskkond luua aglomeratsiooniefekte**, kus ettevõtted koonduvad ühte piirkonda, mis võib omakorda meelitada rohkem kliente ja luua soodsaid tingimusi ettevõtlusele. Samas võib elukeskkonna kvaliteedi tõstmine kaasa tuua piiranguid autode kiirusele ja parkimisvõimalustele.

Jalakäijasõbraliku keskkonna loomine

Erinevates Euroopa linnades on korduvalt näidanud, et head **jalgsi ja jalgrattaga liikumise tingimused panevad tänavad rohkem elama**, äridel hakkab paremini minema ning ka elukohana on sellised tänavad väga atraktiivsed (Betzien, 2021). Selle kinnituseks on paar näidet.

Ghenti linnas Belgias kehtestati aastal 2017 nn ringluse plaan, mille eesmärgiks oli autovaba kesklinna loomine ja läbiva autoliikluse piiramine. Selle tulemusena kasvas uute äride osakaal 20% ja hotellide ja restoranide pankrotid vähenesid 7% (Transport & Mobility Leuven, 2019). Londonis tehti 2017 aastal eksperiment, mille raames kaotati tänavalt kaks parkimiskohta ja nende asemele tehti nn mini park istekohtade ja jalgratta parkimiskohtadega. Ümbritsevates poodides tehti sel ajal 20% rohkem oste kui varem (Living Street, 2018).

Investeeringud jalakäija sõbralikku keskkonda on Londonis toonud kaasa piirkonna äridele 30% külastajate arvu tõusu. Lisaks on leitud, et investeeringud jalgsi ja jalgrattasõidu edendamisse toovad rohkem tulu kui investeeringud teistesse transpordi liikidesse. Näiteks New Yorgis läbiviidud ristmiku uuendused, mille tulemusena paranes jalgsi liikumise kvaliteet, suurenes kohalik jaemüük 48%. Samuti on leitud, et kui jalakäijate ja jalgrataste liikumisele luuakse rohkem ruumi kui autodele, siis kompenseerivad jalgsi ja jalgrattaga liikujad autota saabuvate klientide puudumise (Living Streets, 2018).

Tartus Rüütli tänaval ja Aleksandri tänava alguses on juba praegu näha, kuidas autoliikluse piiramine on tänavad palju inimsõbralikuks ja elavamaks muutnud. Positiivset mõju näitavad nii korterihindade kasv kui ka äride rohkus. Välismaa uuringutest on selgunud, et **investeeringud, mis parandavad kõndimist, jalgrattasõitu ja ühistransporti ja suunavad uut maakasutust, toovad sageli kaasa jaemüügi, erainvesteeringute, sotsiaalse kapitali ja turismi elavdamist**. Investeeringud suurendavad jaemüüki tavaliselt 30% ja maa väärtust 70%-300% (Burden & Litman, 2011).

USAs läbiviidud uuringus vaadeldi tööhõive eelised, mis võivad kaasnevad projektidega, mis toetavad kõndimist või jalgrattasõitu. Jalakäijatele mõeldud projektid löid umbes 10 töökohta iga kulutatud miljoni dollari kohta. Kombineeritud projektid töid vähem töökohti ja ainult teedeprojektid löid kõige vähem uusi töökohti. (Garrett-Peltier, 2011).

Atraktiivse ühistranspordi arendamine, sh transpordipõhine planeerimine

Ühistranspordipõhine planeerimine (ingl *transit oriented development*, TOD) tähendab, et kinnisvara areng suunatakse olemasoleva või planeeritava kõrge kvaliteediga (st kiire ja tiheda) ühistranspordi lähedusse, eelkõige rongi- ja trammipeatuste, kuid ka kiirete busside peatuste tagamaale. **Peatuste lähedusse tuleks planeerida tihedam multifunktsionaalne piirkond**, kus paiknevad kortermajad, kontorid, koolid, lasteaiad, kaubandus - jm tõmbekeskused (Jüssi, 2019).

Näited ühistranspordipõhisest planeerimisest leiab mitmelt poolt Skandinaaviast, Hollandist ja kaugemaltki. Ülemiste City on Tallinna kontekstis hea näide, kus kinnisvara arendus on toimunud rongijaama ja lennujaama vahetus läheduses. Nn “väravate” arendamine Tallinnas, mida käesolev uuring ka käsitleb, on **kõrge transpordipõhise planeerimise potentsiaaliga, kuid eeldab ka kogu ühistranspordivõrgustiku arengut, mis käsitleb Tallinnat ja Harjumaad ühtese süsteemina**.

Taani, Ørestad on oluline ja edukas kaasaegne näide planeeritud jätkusuutlikust TOD-ist. See tugineb Kopenhaageni 1947. aasta tuntud “sõrmeplaani” põhimõtetele, mis lõi transpordile orienteeritud töökohtade, eluaseme- ja jaekaubanduse, hariduse ja vaba aja veetmise rajatiste arendamise. Kui sõrmeplaani võeti kasutusele ajastul, mil autode omamine oli madal ja konkurents raudteetranspordiga oli väike, siis Ørestadi areng pidi suunama pendelrändajaid, elanikke ja ostjaid valima ühistransporti või jalgrattasõitu, kuigi paljudel on võimalus kasutada isiklikke autosid. Ørestad on aidanud Kopenhaagenil tõsta oma rahvusvahelist konkurentsivõimet, meelitada ligi olulisi investeeringuid ja luua tuhandeid uusi töökohti (Knowles, 2012).

Koreas Seoulist tehtud uuring (Kang, 2011) kinnitab, et kiired bussiühendused (ingl *Bus Rapid Transit*) soodustavad loomemajanduse ja teenidussektori paiknemist 500 meetri raadiusesse kiire ühistranspordi peatusest. Selliste liinide arendus võib tuua kaasa 54% tööhõive tiheduse kasvu 500 m raadiuses võrreldes tavalise ühistranspordi teenusega. Seega on investeeringud efektiivsesse ja autoga konkurentsivõimelisse ühistranspordisüsteemi oluline strateegia konkurentsivõime suurendamiseks ja kompaktsema linnaruumi loomiseks.

Uskumus, et kliendid tulevad autoga

Mitmed uuringud näitavad, et **ettevõtjad ülehindavad nende klientide arvu, kes külastavad neid autoga ja seeläbi ka (tasuta) parkimise olulisust kesklinnas** (Betzien,

2021; Yen et al, 2015). Üldjuhul arvatakse, et autoga saabub 20-30% rohkem kliente, kui see tegelikult on. Selline arusaam on arusaadav, kuna paljud poepidajad ja teenusepakkujad kuulevad kommentaare selle kohta, kui keeruline oli nendeni jõuda, parkimiskohad puuduvad või on liiga kallid. Meeldivat kogemust, mis tekib jalgsi käimine või jalgrattaga sõit, tihti kliendid ei jaga. See aga jätab mulje, et peaaegu kõik kliendid on autojuhid (Voerknecht, 2014).

Samuti kuuleb tihti argumenti, et autokasutajad kulutavad rohkem. Kuigi see võib olla tõene ühe külastuse kohta, on leitud, et **jalakäijad ja jalgratturid külastavad poode tihedamini**. Autojuhid võivad küll ostukeskustes suuremaid kulutusi teha, kuid ei tasu alahinnata jalgsi, jalgratta ja ühistranspordiga liikujate kulutusi. Seega peaksid ka ettevõtjad keskenduma säästvalt liikuvatele klientidele rohkem, et tagada nende mugav ja turvaline teekond poe või teenuseni. Näiteks Hollandis regulaarselt läbiviidavad nn ostuvoo uuringud näitavad, et **mugav autoliiklus on oluline vaid 20% külastajatele**. Sh märgitakse ära näiteks autoga ligipääs, parkimisvõimalus ja parkimistasud. **80%-le külastajatele on palju olulisem näiteks poodide lähedus, keskkond, poodide kvaliteet** jms. (Voerknecht, 2014).

Autoliikluse piiramine linna keskuses

Mootorsõidukitele ligipääsu piiramine kesklinna on ühe rohkem kasutusel olev poliitika üle maailma. Seeläbi on võimalik vähendada ummikuid, suurendada liiklusohutust, luua jalakäijasõbralikumad tänavad ning parandada õhukvaliteeti. Autoliikluse piiramise mõju sõltub eesmärgist ja rakendamisviisidest. Ühelt poolt autoga ligipääsu halvenemine vähendab ostumahte ja äride klientuuri inimeste arvel, kes hakkavad oma oste tegema mujalt ning teiselt poolt panevad südalinna üldine atraktiivsuse tõus koos heade jalgsi ja jalgrattaga liikumise tingimustega tänavad rohkem elama. Jalakäijad on potentsiaalne klientuur tänavale avatud väikeäridele. Ka elukohana on sellised tänavad väga atraktiivsed. Kumb mõju peale jääb, sõltub kolmandatest teguritest: kesklinna elanike ja kesklinnas töötajate arvu üldine suurenemine, ühistranspordi areng, jm. Mõju sõltub ka autoliikluse piirangute viisist, näiteks kesklinna läbiva autotransiidi vähendamine ei mõju äride aktiivsusele halvasti. Uuringu autorid soovivad leida viisid piiramaks kesklinna peatumatult või ainult reisijate peale-/mahaminekuks läbivat nõ transiitliiklust. Kuna ettevõtetele on oluline nii töötajate kui klientide ligipääs, sh autoga, tuleks sellega arvestada eeskätt parkimiskorralduse abil (lühiajaline parkimine tänavail, parkimismajad ja parkimiskohad ärihoonete all, parkimistasude tõstmine, ummikumaks, autovabade

tänavate loomine või “Pargi ja reisi” süsteemid). Põhimõtte võiks olla, et nii töötajad kui tarbijad (sh kaupade, kultuuri jne) võiksid saada sihtkohta ka autoga, kuid see ei pea olema tasuta. Mh. tuleb nt arvestada, et südalinnas teatris või kontserdil käivad ka lähiregiooni elanikud, kellel puudub võimalus etenduse lõppedes linnast ühistranspordiga lahkuda. Erinevate meetmete rakendamisel ei tohi unustada, et samaaegselt peavad jalgsi, jalgratta ja ühistranspordiga liikumine olema mugavad ja konkurentsivõimelised.

Parkimistasud

Juba täna on parkimistasud Tallinna kesklinnas kõrgemad kui linna teistes piirkondades. Selleks, et vähendada kesklinna sõitvate autode arvu ja suunata inimesed kasutama teisi liikumisviise ning jätma auto parkima kesklinnast kaugemale, **võib olla vajalik parkimistasude tõstmine ning tasuta parkimisvõimaluse vähendamine töökohtade juures.**

Uuringud on näidanud, et kui sihtkoht on atraktiivne, ei ole parkimistasu külastajatele piiranguks. Näiteks Amsterdamis, kus parkimistasud on ühed Euroopa kõrgeimad, ei ole täheldatud külastajate arvu vähenemist (Betzien, 2021). Kui ostupiirkond on atraktiivne, siis valivad külastajad alternatiivse liikumisviisi, näiteks jalgratta või ühistranspordi, ning jätavad suurema tõenäosusega auto “Pargi ja reisi” parklasse linna äärel. Samuti võib kõrgem parkimistasu olla mõnel juhul autokasutajale atraktiivsem, kuna ta saab olla kindlam vaba parkimiskoha olemasolust. Näitena saab tuua ka Maastrichti linna, kus 2012 aastal tõsteti parkimistasu 80% (€1 pealt €1,80 peale). Külastajate arvu see aga ei vähendanud, küll aga täheldati 20% külastajate arvu kasvu, mida võib pidada linna keskuse uuenduskuuri tulemuseks (Betzien, 2021).

Ettevõtete toimetulek autoliiklusele piiratud kesklinnas

Kuigi autoliikluse piiramine kesklinnas toob potentsiaalselt kaasa positiivse mõju kesklinna arengule, tuleb samuti olla teadlik, et individuaalsetele ettevõtetele ei pruugi uus, autovabam keskkond olla sobiv. Ettevõtted peaksid aga olema muudatustele vastuvõtlikud ja tegema otsuseid vastavalt uutele võimalustele. Linn peaks olema sellest teadlik ja toetama ettevõtteid muutuse ajal.

- Võib muutuda ettevõtte klientuur – kui varem olid peamisteks külastajateks rohkem autokasutajad, siis võib juhtuda, et need kliendid enam ettevõtteni ei jõua. Küll aga võib aja jooksul klientuur taastuda uute klientide arvelt.
- Võib tekkida vajadus muuta ärimudelit – mõni ettevõtte võib kaaluda e-teenuste suuremat rakendamist, samuti kullerteenuse pakkumist, et jääda turul konkurentsivõimeliseks. Ettevõtte peaks näiteks olema valmis ka edendama oma poe atraktiivsust ja ostukogemust, et jääda klientidele atraktiivseks ka siis, kui autoga ligipääs on piiratud.
- Mõni ettevõtte peab kolima – mõne ettevõtte puhul ei pruugi kesklinna asukoht pärast autoliikluse piiramist enam sobida ja parim lahendus on kolimine.

4.2. Autoliikluse kahekordse kahandamise mõju kesklinna ettevõtlusele

Uuringu autorite jaoks ei ole oluline hinnata kesklinnas autokasutust piiravate poliitikate realistlikkust, mis sõltuvad oluliselt ka jalakäijate, ratturite ja ühistranspordi olukorra parandamisest. Oluline käesoleva uuringu kontekstis on hinnata pigem, mis juhtub ettevõtluskeskkonnaga siis, kui selline poliitika siiski ellu viiakse. Täpne mõju on raskesti hinnatav täpsemate andmete puuduse tõttu, aga senine kirjandus ja olemasolevad andmed lubab teha järgmisi tähelepanekuid.

Oma analüüsis oleme eeldanud kesklinnas elanike arvu kasvu, seda nii üldarvuna kui ka suhtarvuna teiste gruppide, eelkõige töökohtade, osas. Elanike arvu kasvu on oluliselt esile toonud ka rahvastikuproгноos. Kohapealsed elanikud toovad kaks olulist tegurit: poodide ja teenuste kasutajate arvu kasvu ning võimekuse liikuda töökohtadele ilma autot kasutamata. Arvestades siiski jätkuvat töökohtade kontsentratsiooni kesklinnas, on loogiline eeldada, et kesklinna elanike peamine töökoha asukoht on ka kesklinn (praegu on vastav protsent 58,4; Statistikaameti andmetel).

Kesklinna äritegevusele oleks kasulikum, kui peamine autoliikluse langus tuleks transiidist. Kuidas transiiti täpsemalt piirata, on raske hinnata ja täpsed meetodid vajaksid analüüsi: kas seda tehakse siis mingite maksude kehtestamisega või lihtsalt eeldades, et läbilaske vähenemine autodele suunab autojuhte alternatiive otsima kesklinna ümber. Oluline on, et koos piirangutega kasvaks ka teisi liikumisviise kasutavate inimeste arv.

Suuremad töökontoriga asutused otsivad juba praegu asukohti südalinnast väljaspool (nt Swedbank). Autoga ligipääsu piirangud võivad seda trendi suurendada, kuid tegurid võivad olla ka muud (nt soov saada suuremat kontoripinda, mida just südalinnas napib). Samuti on vastutegurina osadele ettevõtetele oluline just olla kesklinna tsoonis (isegi kui südalinnas väljas) ja saada suurem osa töötajaid just autot mittekasutajate seast (nt IT-ettevõtted, kelle töötajate hulgas on palju välismaalasi).

Väiksemate ettevõtete puhul võib otsus minna nii üht kui teistpidi ja tulemus sõltub nii juhi valikutest kui ka töötajate eelistustest. Ehk siis osad kindlasti soovivad säilitada kesklinnas olemise. Ka küsitlus näitas, et enamik ettevõtteid soovib isegi uut asukohta kaaludes seda siiski kesklinnas. Samas on kindlasti ettevõtteid, kes teevad otsuse kolida mujale. Siinkohal on oluline kesklinna identiteet: jäävate ettevõtete ja uute jaoks võib just olla määrav kesklinna jalakäijate sõbralikkus. Ei saa välja tuua vaid ühte tegurit (ligipääs autoga töökohale kulukas või ebamugav), mis on tinginud seniseid kontorite väljakolimisi. Hinna ja ligipääsetavuse aspektide kõrval on tugevalt mõjutanud kolimisi nt sobiva äripinna defitsiit (siit ka "väravate" jt kesklinna kontaktala arenduste ning arendusplaanide rohkus). Kuna puudub veendumus, et lähikümnendil hakkab südalinna ja kuni ca 15-25 km raadiuses asuvate suuremate elamualade vahel tagamaal toimima integreeritud ühistransport, jääb arvestatav osa töötajaid ja külastajaid südalinna liikuma autoga. Veidi muudab seda võimalik "Pargi ja reisi", aga see peab olema kas a) lähedal linnasüdamele või b) olema kiire linna servast.

Oluline on arvestada Tallinna ja lähipiirkonna liikumisvõimalustega laiemalt. Esiteks, Kesklinn on Tallinnast väljastpoolt tulijatele peamine sihtpunkt (Statistikaameti andmetel tervelt 44,7% , ülejäänu jaguneb teiste linnaosade vahel, millest suurim on Lasnamäe 18,4 protsendiga). Teiseks, põhjused autokasutuseks peituvad ka mujal, kui elukoha ja töökoha vaheline ühendus. Nimelt on väljakutseks lasteaedade ja erinevate lastega seotud tegevuste mugav ligipääsetavus ilma autota, ehk siis kasutatakse autot ka selleks, et erinevad käigud päeva jooksul ühendada.

Mõju teenindus- ja kaubandusettevõtetele autokasutuse vähenemisest kesklinnas:

- Enim võidavad väikekaubandus ja kohvikud (ka muud söögikohad), kes saavad juurde uusi kliente möödakõndijate ja rattaga sõitjate näol.

- Mõningase klientide kaotuse võivad saada eripoed (nt luksuslikumad riided), mille klientuur on suurema geograafiliselt alalt ja autokasutaja. Samas võib toimuda ka klientuuri ümberprofileerimine.
- Kliente võib nii võita kui kaotada teenindus. Kaotus võib tulla ennekõike nende arvelt, kes on harjunud autoga kohale sõitma. Samas võib võita uusi kliente just tänavatasandi mööduvate silmapaaride kasvu arvelt.
- Kaubanduskeskuste puhul on juba praegu suur erinevus kesklinna keskuste ja äärelinna omade vahel (Viru keskuses on ca 1% parkimiskohti *per* päevane külastajate arv, Solarises on sama näitaja 2%, samas kui linnaservas olevas Rocca Al Mares on sama näitaja 10%). Autokasutajate arvu vähenemise mõju on seega ka kesklinna kaubanduses väiksema kaaluga, samas kui potentsiaal teiste kasutajate arvelt on suur. Omaette vastuolu on selles, et hea ligipääs südalinna/kesklinna ühistranspordiga on pigem sellistest elamupiirkondadest, kus ostujõud on keskmine või alla selle, samas kõrgema ostujõuga elamupiirkondadest on ühisveonduse ühendused sealsete elanike arvates pigem ebasobivad.

Täna on kaubanduskeskused pigem tänavale suletud. Oluline tundub olevat külastaja 'majas hoida'. Aeglase ja kõnnitava linnaruumi puhul peaks ka suuremates hoonetes paiknevad ärid olema rohkem otse tänavalt ligipääsetavad. Samas meie laiuskraadi arvestades peaks ka ostutänav olema veidi enam kaitstud ilmamõjude eest. Eeldus on tänavatasandi kaubanduse kontsentratsioon (nagu oli enne 1990ndaid vanalinnas ja täna ostukeskustes).

4.3. Lääneriikide kogemus kesklinna äripiirkondade elavdamisel

USAs tõusis kesksete äripiirkondade (*Central Business District* ehk *CBD*) elustamine linnaplaneerimises jõuliselt päevakorda 1960ndatel ja 1970ndatel linnade uuendusprojektide (*urban renewal*) raames. Siis nähti uuendamise eelkõige läbi ajaloolise hoonestuse lammutamise ja modernistlike uusehitiste rajamise, millest loodeti ka tõuget ettevõtluskeskkonna õitsengule. Uuesti tõusis linna ärikeskuste võimestamine üheks linnaplaneerimise võtmeteemaks eelmise sajandi lõpus (vt nt Mitchell, J. 2001), mil tekkis suurem rahulolematuse valglinnastumise ja üksluisse äärelinnaeluga. Sel perioodil kasutati uuendamiseks pigem pehmemaid meetodeid, oluline roll oli kogukonnainitsiatiividel ja eesmärgid teised (kohapealse ettevõtluskeskkonna elavdamine, säästvate liikumisviiside soodustamine, kuritegevuse leevendamine jms). Kultuurilis-ruumiliselt on USA linna

mõjutanud oluliselt nn peatänava (*Main Street*) kontseptsioon - linnakeskusele sobivad ärid ja teenused paiknevad ühel või kahel pikaksvenitatud tänaval, kompaktse kogumina, nagu Euroopa ebakorrapärase tänavavõrguga vanalinnades.

Üheks kõige edukamaks kesklinnade elavdamise meetmeks on peetud *BID*e - äri või ettevõtluse arengupiirkondi ehk *Business Improvement District*'e (nimetusteks võivad olla ka *business improvement area (BIA)*, *business revitalization zone (BRZ)*, *community improvement district (CID)*, *special services area (SSA)*, *special improvement district (SID)*). Sellised kohalike ettevõtjate initsiatiivil põhinevad arengupiirkonnad on levinud nii USA-s, Kanadas (nt Torontos 83 *business improvement area*'t) kui ka Suurbritannias (üle 330 *BID*i, vt pikemalt ⁶¹).

Ettevõtluse arengupiirkondade olemus ja neid juhtivate kogude tegevusvaldkonnad on erinevates riikides varieeruvad. USA-s on need geograafiliselt määratletud piirkonnad, kus enamus kinnisvaraomanikest ja/või kaupmeestest nõustub pakkuma täiendavat avalikku teenust ja määrab selle eest lisamaksu või lõivu kõikidele selles piirkonnas asuvatele kinnistutele ja/või ettevõtetele. Näited teenustest, mida võidakse osutada, hõlmavad täiendavat turvalisust, täiendavat tänavate puhastust või ürituste turundus. Kohaliku omavalitsuse ülesanne on lisamaks seaduslikult kehtestada, kokku koguda ja üle anda *BID* organisatsioonile, kus seda oma äranägemise järgi kasutatakse. Ideaalis on *BID* „võimas kombinatsioon – ärikasust, visioonist ja avalikust rahastusest, mida ei koorma linnapoliitika” (Mitchell 2001). USA-s on *BID*-id avaliku ruumi reguleerimisega seotud vaid mõõdukalt, traditsiooniline planeerimise ja tsoneerimise funktsioon ei ole reeglina *BID*-dele üle antud. *BID*-d võivad julgustada ettevõtteid oma kauplusi täiustama või kesklinna kõnniteid tõhusamalt kasutama, kuid *BID*-del puudub reeglina igasugune täitevvõim.

Kanadas ei osuta ettevõtluse arengupiirkondade (*Business Improvement Areas*) juhtkogud enamasti konkreetseid täiendavaid teenuseid, kuid saavad olulisemal määral linna toetusi ja ka tegutsevad oluliselt laiemas valdkonnas. Muuhulgas jagab nt Toronto linnavalitsus toetusi ka tänavaruumi masterplaani (meie mõistes üldplaneeringu; *Streetscape Master Plan*) konsultatsiooniteenuse hankimiseks arengupiirkonna juhtiva organisatsiooni poolt. Planeeringuga määratakse pika-ajaline tänavaruumi parenduste visioon. Toetuse maksimumsummaks on 2023.a 25 000 Kanada dollarit. Visiooni elluviimist toetatakse omakorda eraldi rahastusprogrammiga (*BIA Capital Cost-Share Program*) (Tabel 14).

⁶¹ <https://britishbids.info/about/what-is-a-bid>

Tabel 14. **Toronto äriarengupiirkondadele linnavalitsuse poolt pakutavad finantsinitsiatiivid.** Allikas: Autorite koostatud Toronto linna veebilehe põhjal⁶².

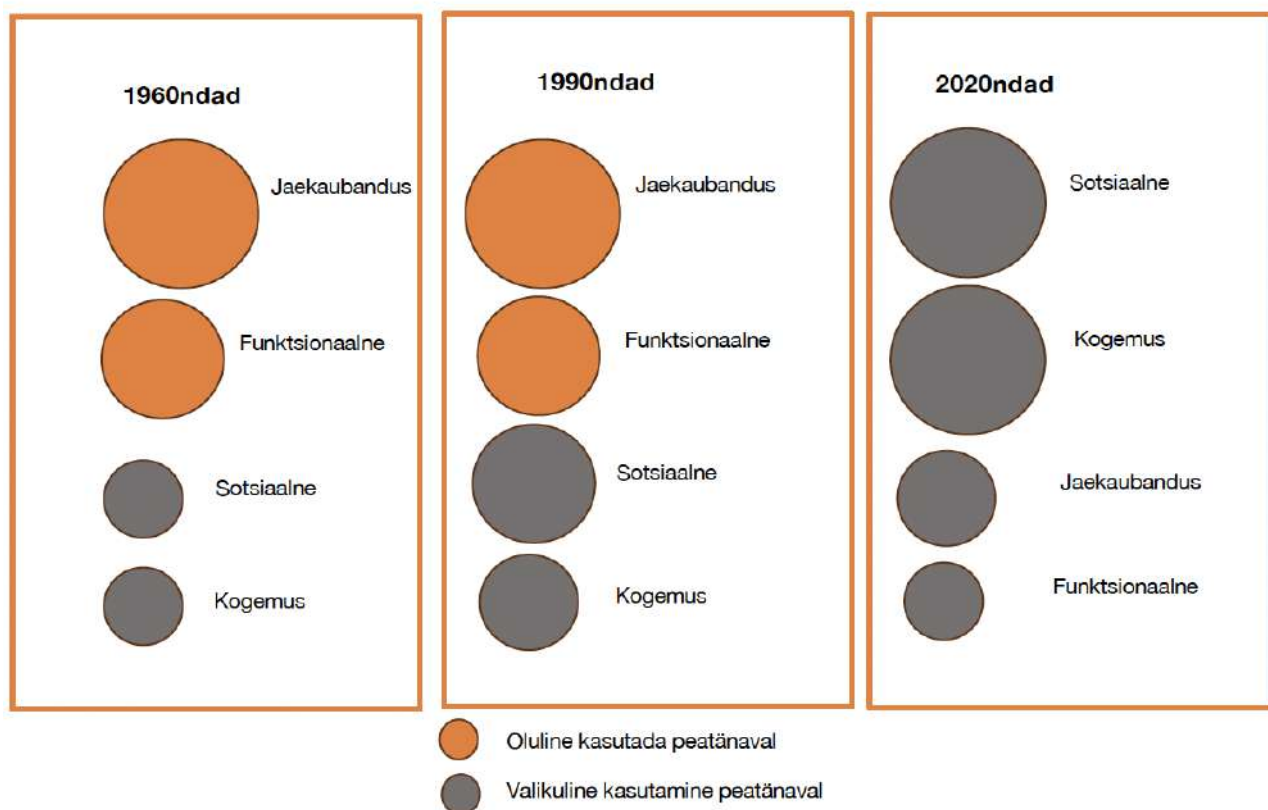
Kaubanduslike fassaadide parandamise programm <i>Ärikinnisvara omanike rahastamine hoonete fassaadi ümberkujundamiseks, renoveerimiseks või restaureerimiseks</i>	Peatänava innovatsioonifond <i>Rahastamine peatänavate probleemidega tegelemiseks, uuenduslikuks kohaloomeks ja peatänavate elavdamiseks.</i>	Transiidi laienduse ehitustööde leevendamise toetusprogramm <i>Mitmeaastaste transiidi ehitusprojektide poolt mõjutatud äriarengupiirkondade ja ettevõtjate ühenduste rahastamine</i>
Kohaliku tasandi juhtimise fond <i>Rahastatakse äriarengu-piirkondade alustavaid juhte, kes on huvitatud kohaliku majanduse arendamise alase erikoolitusest.</i>	Väljas asuvate seinamaalingute ja tänavakunsti programm <i>Ettevõtete ja kogukonna-organisatsioonide rahastamine seinamaalingute ja kunstiprojektide loomiseks kaubandus- või tööhõive piirkondades.</i>	Tänavapildi parandamise programm <i>Kapitali kulude jagamise programm, et parandada tänavapilti ja aidata äriarengu prioriteetpiirkondades luua turvalisi ja atraktiivseid jaemüügipiirkondi.</i>
Tänavapildi üldplaneeringu programm <i>Rahastamine abikõlblikele äriarengupiirkondadele konsultatsiooniteenuste hankimiseks, et töötada välja terviklikud tänavaplaneeringud, mis suunaksid tuleviku arenguid.</i>		

Äriarengupiirkondi on 2010. aastatel ka tugevalt kritiseeritud nende läbipaistmatuse ja “varjatud võimu” tõttu, samuti on neid süüdistatud tänavakauplejate ja pisiettevõtjate tõrjumises ning üldises hinnataseme tõusus. On piirkondi, kus ettevõtjad on sellest õppinud ja laiendanud tegevust nn kogukonna arengupiirkonnaks, kaasates aktiivselt ka

⁶²<https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/city-administration/city-managers-office/agencies-corporations/agencies/business-improvement-areas-bias/>

elanikke. Siiski peetakse piirkondade toimimist pigem linnakeskuste elavdamisel oluliseks positiivseks teguriks.

Nii linnakeskuste kui eriti ka kesksete äritänavate olemus on lääneriikides aja jooksul oluliselt muutunud. Hea ülevaate kesklinna äritänavate kasutuse teisenemisest annab Suurbritannia omavalitsuste liidu poolt tellitud uuring (joonis 25). Varasem valdav kasutus äride ja teenuste asukohana on taandunud viimasele kohale, pandeemiaaegses kliimateadlikus maailmas on peamiseks funktsiooniks praegusel ajal inimestega kohtumine ja aja veetmine (mis ei eelda otseselt tarbimist). Kui pandeemia juurutas kaugtöö ja tehnoloogia areng võimaldab silmast-silma kohtumisi asendada virtuaalsetega, siis osaliselt on selle tulemusel taastekkinud huvi kogukonnateenuste ja kohapealsete väärtuste vastu.



Joonis 25. **Suurbritannia äritänavate kasutuses on olulisemaks muutunud ajaveetmise ja kohtumisaiga funktsioonid.** Allikas: Autorite koostatud UK Kohalike Omavalitsuste Liidu veebilehe põhjal⁶³

⁶³ <https://www.local.gov.uk/publications/creating-resilient-and-revitalised-high-streets-new-normal>

USA-s on praegusel ajal linnakeskused oluliselt paremas seisus kui aastakümneid tagasi. Kaasa on siin aidanud eelkõige äärelinnade elanikkonna mitmekesistumine ja sellest tulenevad erinevad linnaruumi arengule ja ka aastakümnete pikkused sihitud tegevused keskuste elavdamiseks, inimsõbralikumaks muutmiseks ning kuritegevuse vähendamiseks. Kinnistunud on arusaam, et linnakeskuse arendamine ei ole vaid kinnisvaraprojekt - tegemist on kogukonnaloomega, kohaga. Linnakeskused on jätkuvalt planeerijate rõhutatud tähelepanu all. Lisaks meilgi juba levinud avaliku ruumi arendusprojektidele on siin arendamisel oluline rõhk era- ja avaliku sektori koostööl, kusjuures jagatakse nii riske kui hiljem saadavat tulu (joonis 26). Tihedas koostöös tehakse nii planeeringuid kui püütakse leida lahendusi planeerimis-ehitustegevuse optimeerimiseks. Igati soodustatakse sega- ja kooskasutust (*multiuse* ehk meie mõistes polüfunktsionaalsus kasutus võimaldab erinevaid kasutusotstarbeid, segakasutuse ehk *mixed use* puhul on need täielikult omavahel integreeritud, nt paiknedes ühes hoones).

10 soovitus t edukate linnakeskuste arendamiseks:

1. Loo kestev ja meeldejääv avalik ruum
2. Arvesta turureaalsustega
3. Jaga riski ja jaga ka tasu
4. Planeeri arengut ja finantsilist keerukust
5. Integreeri mitu kasutust
6. Leia tasakaal paindlikkuse ja pikaajalise visiooni vahel
7. Kasuta tiheduse pakutavad eelised
8. Loo ühendus kogukonnaga
9. Investeeri jätkusuutlikkusse
10. Pühendu intensiivsele kohapealsele juhtimisele ja planeerimisele

Joonis 26. Washingtonis, Londonis ja Hong-Kongis tegutseva uurimis - ja haridusorganisatsiooni Urban Land Institute soovitused edukate linnakeskuste arendamiseks, mõeldud eelkõige Ameerika Ühendriikidele. Allikas: Autorite koostatud Beyard, M. et al. Ten Principles for Developing Successful Town Centers. Washington, D.C.: ULI-the Urban Institute, 2007 põhjal

Valik meetmeid, millega soodustada kesklinna ärisid ja teenuseid (allikad: Equitable Pathways to Small Business Recovery: An All-Hands Approach, LISC & Next City 2022; <https://nextcity.org/ebooks/equitable-pathways-to-small-business-recovery-an-all-hands-approach>; teaduskirjandus)

- 1) Vabade äripindade registri loomine (nt New York'is toimib register alates 2019a)
- 2) Pika-ajalised riiklikud või munitsipaaltasandi toetusprogrammid südalinna äritänavate elushoidmiseks mitte ainult äri- ja teenuskohtade, vaid ka töö- ja elukohtadena (vt nt Suurbritannia valitsuse [Build Back Better High Streets Strategy](#))
- 3) Ettevõtluse ja kogukonna arengu piirkondade loomine ettevõtjate, elaniku ja avaliku võimu koostöös. Kohaliku maksu kogumine kohalike äri- ja kogukonnateenuste hüvanguks, mis on küll lisakoormuseks KOVile, kuid omab piirkondliku organisatsiooni poolt kasutatuna pika-ajalist positiivset mõju nii ettevõtlusele kui ka kogukonna elavdamisele. (vt nt vt pikemalt^{64 65})
- 4) Rahalised toetused (üüritoetus, maamaksu vabastus jm) strateegilises plaanis läbimõeldud asukohtades. Nt Suurbritannias määravad kohalikud omavalitsused äripiirkonnad (*enterprise zones*), kus äri alustades või sinna asukohta vahetades on võimalik taotleda maksuvabastusi⁶⁶.

⁶⁴ <https://britishbids.info/about/what-is-a-bid>

⁶⁵

<https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/city-administration/city-managers-offi>

[ce/agencies-corporations/agencies/business-improvement-areas-bias/\)](https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/city-administration/city-managers-offi/ce/agencies-corporations/agencies/business-improvement-areas-bias/)

⁶⁶<https://www.gov.uk/apply-for-business-rate-relief/enterprise-zones>

5. Kesklinn, “väravad” ja linnatagune

Käesolev uuring oli mõeldud eeltööna kavandatavale Tallinna Kesklinna linnaosa üldplaneeringule. Kuna Kesklinna üldplaneeringut ei ole võimalik koostada fookuseerides vaid kesklinnale, pidas Tellija vajalikuks pöörata töös piisavat tähelepanu kesklinna piiril või teisel pool seda piiri asuvatele uutele arendusaladele (“väravatele”) ja nende seostele Tallinna Kesklinna ja linnasüdamega.

Statistika näitab, et ca 40 000, so ligikaudu 37 % kesklinna linnaosas töötavatest inimestest elab väljaspool Tallinna linna administratiivset piiri. Kuna ka koostajate poolt läbiviidud intervjuud (vt p. 6.1.) näitasid, et nende liikumisega kodu ja töökohtade vahel seostub rida probleeme Tallinnale, mis võivad tulevikus teravneda. Seega kujunes uurimisfookuseks: kesklinn rõhuasetusega linnasüdamele, „väravad“ ja linnatagune.

5.1. Kesklinn ja linnasüda

Kesklinna ei vaadeldud vaid ühe linnaosana teiste hulgas, millele rakenduvad lihtsalt samad kriteeriumid nagu teistele linnaosadele: elanikele paremad võimalused oma igapäevaseid asju ajada ja tööl käia, vähem autosid, rohkem jalgrattaid jne. Pealinna linnasüdame tulevik pole lokaalse tähtsusega küsimus, vaid tegemist on kõrge sümbolväärtusega linnaruumiga, Eesti visiitkaardiga. Linnasüdame roll rahvusvahelises suhtluses ja konkurentsivõime, aga ka eestlaste endi uhkustunde tekitamises oma eneseteostuse üle on kordades suurem kui võiks järeldada siin elavate inimeste arvu või siin paiknevate töökohtade alusel. Varasem linnasüda, Tallinna vanalinn, on jäänud küllalt perifeersesse rolli ja uus, kaasaegse urbanistliku tiheda keskkonnaga linnasüda, pole veel korralikult välja kujunenud. See ei toimi tervikuna hinnates piisavalt intensiivse ja atraktiivse keskkonnana, mis pakuks inimestele mitmesugusteks tegevusteks sobivat linnaruumi, alates suhtlemisest ja ajaviitmisest ning lõpetades tänavakaubandusega. Linnasüdames on liiga palju katkestusi ning paljudes linnasüdame osades pole inimesel mõnus viibida.

Uuringus on kasutatud vahel linnasüdame kohta käivat statistikat, vahel andmeid Kesklinna linnaosa kui terviku kohta. See on otstarbekas, sest näiteks ettevõtluse osas on koostajad leidnud teatud tegevusalasid, mis on väga selgelt linnasüdame tegevusalad, aga palju ka neid, mis on küllalt hajunud kesklinna linnaosa territooriumil. Veelgi

selgemalt eristub olukord eluasemete vaatest, sest sellealaseid uusarendusi on võimalik leida vaid kesklinna äärealadelt.

Kesklinna ettevõtluse osas panid koostajad peamise rõhuasetuse just kõrgemat lisandväärtust loovatele ettevõtetele ja nõuetele mida need ettevõtted esitavad oma asukohale ja tegevustingimustele. Konkurents taoliste ettevõtete ja nende tööhõive üle on rahvusvaheline ning edukus selles on Eesti jaoks oluline. Suur protsent taolistest Tallinna ettevõtetest asubki kesklinnas, kuid kesklinna ja eriti linnasüdame roll kõrgemat lisandväärtust andvate ettevõtete Tallinnas oleku kindlustamisel ei seostu siiski ainult kesklinna territooriumil asuvate ettevõtetega. Kesklinn on oluline ka nende rahvusvaheliste ettevõtete töötajate jaoks, kelle töökohad asuvad teistes linnaosades. Nad võivad elada kesklinna territooriumil, lahutada meelt, nautida kultuuri jne. Atraktiivse ja elava linnasüdame olemasolu võib olla oluliseks teguriks, miks nad eelistavad elada ja töötada just Tallinnas. Linnasüda ei saa atraktiivse ruumina aga toimida ilma seda teenindava (väike)ettevõtluse panuseta.

Positiivse võimenduse tekkeks südalinnale iseloomulike teenuste osas peab eksisteerima nii nõudlus kui pakkumine. Tegemist on kriitilise massi olemasolu küsimusega. Kesklinnas või selle läheduses peab elama, töötama või seda külastama kriitiline arv linnasüdamele iseloomulikest teenustest huvitatud inimesi, vastasel juhul ei saa loota taolise võimenduse tekkele.

5.2. „Väravad“

„Väravatena“ oli antud uuringu tööülesandes toodud välja viis arendusala kesklinna piiridel (valdavalt väljaspool piiri, aga servapidi ka sees). Nendeks olid: Pärnu maantee - Tondi; Sossi mäe - Ülemiste; Kristiine- Hipodroomi; Telliskivi-Krulli ja Sadama-Reidi tee arendusalad. Koostajad võtsid kuuendana vaatluse alla veel Ülemiste City linnaku, mis tööülesandes ei sisaldunud.

Lähem analüüs näitas, et tegelikult on nimetatud arendusalad erinevad. Mõned neist on tõesti „väravad“ ka transpordi mõttes, teiste puhul see termin ei sobi. Halvemal juhul võib mõni neist jääda transpordi mõttes isegi pigem tupikuks. „Väravate“ puhul on ühine, et tegemist on linnasüdamest valdavalt paari kilomeetri kaugusel asuvate kujuneva linnaruumi osadega, mida linnasüdamest eraldab madalama hoonestusega või „katkeva“ linnaruumiga ala. „Väravates“ toimuv aktiivne arendus põhineb nende piirkondade

loogilistel eeldustel ja logistilisel potentsiaalil. Samas kesklinna keskses osas on arendus olnud takistatud vastukäivate huvide ja keeruliste planeerimisprotseduuride tõttu, mis on viinud arenduste venimiseni. Arendama ja ehitama hakati seal, kus see oli kiiremini võimalik. Kui näiteks Helsingi puhul saab täheldada aastakümnetega realiseeritud plaanipärast kesklinna laiendamist, siis Tallinna puhul on olukord väga erinev. „Värvate“ arendamine, välja arvatud Ülemiste City näide, on olnud küllalt stiihiline ja nende profiilid pole praeguseni välja kujunenud. Suuremat plaanipärasust on takistanud ka see, et reeglina on igas „väravas“ mitmeid ja oma tegevust vähe kooskõlastavaid arendajaid.

Reaalsuses ei piirdu taolisele määratlusele vastavate arendusalade arv eelnimetatud viie või kuuega. Nimekirja võiks lisada veel mõnegi täiendava, näiteks Avala. Suhteliselt tinglikud on ka tellija poolt analüüsi jaoks väljapakutud „värava“ piirid. Näiteks kas Telliskivi- Krulli ala hulka peaks või ei peaks kuuluma endise „Volta“ tehase ala või Kristiine – Hipodroomi ala alla ka endise Ekskavaatoritehase ala. Võib ka küsida, kas Telliskivi arendusala ei oleks mõtet vaadelda Krulli arendusalast eraldi ning Kristiine – Hipodroomi ala linnasüdamepoolset ja kaugemat otsa eraldi. Käsitledes „väravaid“ aga eelkõige nende võimalike linnasüdame seostega, see suurt erisust ei loo.

Büroode ehituse ja elamuehituse suhe on eri „väravates“ erinev ja pole praegu veel lõpuni selge. Mõnest tundub kujunevat valdavalt büroolinnak, mõnest selgelt segakasutusega piirkond eri laadi ettevõtlusega, mõnest valdavalt elupiirkond, kus tekkiv (väike)ettevõtlus on pigem kohalikku elanikkonda teenindav. „Värvatesse“ kavandatavad planeeringud (tänapäevaks algatatud detailplaneeringute põhjal) viitavad linnakeskuse äärealade kasvule linnasüdame arvelt: seda eriti büroopindade osas. Kavandatud mahus büroopindadele puudub lähikümnenditel turg ning vajalik on leida alternatiive elamupiirkonna ja kaubanduse-teeninduse osas. Kuna „väravad“ on väga erinevad ning vaid osa neist saab täita seda rolli transpordialases mõttes, siis on nende potentsiaalne mõju linnakeskusele erinev. Suuremat pinda vajavatele ja samas odavamale renti soovivatele klientidele mõeldud kontorite suundumine parema transpordiühendusega „väravatesse“ on loomulik protsess. Tallinna väga hea majandusarengu puhul võib toimuda linnakeskuse laienemine nii „väravatesse“ kui kaugemalegi (näit. Põhja-Tallinna). Täiesti ühtset kesklinliku linnaruumi kogu laienemisareaali ulatuses siiski ei teki. Ka soodsa majanduskonjunkturi korral on oht, et osad 'väravad' jäävad linnasüdamega integreerimata saarekesteks ning töötavad linnasüdame elavdamisele vastu.

Aruande koostajad analüüsisid kõiki „väravaid“ lähtudes nende asukohast elanikkonna paiknemise ja selle dünaamika, erinevat laadi transpordiühenduste ja Tallinna ettevõtluse paiknemise mustrite seisukohalt (vt lähemalt Lisa 4) ja tuletasid esialgsed diagnoosid üksikute „väravate“ võimaliku arengu- ja spetsialiseerumise perspektiivi kohta ning selle kohta, milles ja millisel määral see võib kujuneda linnasüdame konkurendiks.

Pärnu mnt – Tondi arendusala (perspektiivis pikendusega Järveni)

Perspektiiv ja tõenäoline spetsialiseerumine:

Praegune spetsialiseeritus on suhteliselt suvaline, ilma selge kandva ideeta. Võiks saada asukohaks neile ärikontoritele, millel just transpordiga seotud põhjustel on sealne asukoht parem kui linnasüdames või ka mujal kesklinnas. Suuremahulist oma elanikkonda ja väikekaubandust-teenindust ning inimeste ajaviitmisruumi vaevalt tekib. Ala pole eriti atraktiivne ka iduettevõtluse jaoks. Mitmelt poolt saab siin käia tööl ühistranspordiga, millegipärast on aga arendaja planeerinud siia palju parkimiskohti, mida ei pruugi pidada mõistlikuks. Juhul kui Järvele tekiks “Pargi ja reisi” teenindusala (see eeldaks trammi pikendamist Järveni), võib selle vahetus ümbruses mõnevõrra täiendavat kaubandust-teenindust tekkida, kuid mitte Järve Keskuse mastaabis.

Konkurents kesklinnaga/südalinnaga:

Teatud konkurentsi on suurematest kontoripindadest ja mõnevõrra odavamast rendist huvitatud klientide pärast (pigem töö- kui administreerimiskontorite tõttu). Seda võiks aga lugeda loogiliseks ja eluterveks nähtuseks ja tõenäoliselt ei puuduta see eriti südalinna jaoks oluliseks peetavaid firmasid. Positiivne on, et selles “väravas” kaugemalt, eriti linna tagant, tööl käimine vähendab kesklinna transpordikoormust.

Sossi mäe – Ülemiste arendusala

Perspektiiv ja tõenäoline spetsialiseerumine:

Mingis mõttes Tallinna city pikendus logistiliselt oma rolli suurendava Ida-Tallinna suunas. Kontoripinnad, sobivad hästi rahvusvahelisele äridele. Inimeste ajaviitmisruumina, kus väikepoed ja väiketeenindus, väga suurt perspektiivi ei oma. Ostetakse lähedalasuvatest kaubanduskeskustest.

Konkurents kesklinnaga/ südalinnaga: Teatud konkurents linnasüdamega olemas, sinna on liikunud ja võivad liikuda ka väga nõudlikud kontorid, nii töö- kui administratiivkontorid. Seda soodustab nii keskkonna nn tööstuslik "šikk" (*industrial schick*) maine ja head transpordiühendused lennujaama, Rail Baltica reisiterminali kui südalinnaga. "Värava" laiendamist piirab vaba ruumi vähesus.

Ülemiste City

Perspektiiv ja spetsialiseerumine:

Kombinatsioon kaasaegsete idufirmade linnakust ja nn büroo-linnakust (pigem nn tööbürood kui administreerimisbürood). Tehnolinnaku kontseptsioonis on tugev rõhk peale individuaalsete firmade nõuete igakülgsel rahuldamisele (mis võimaldab küsida ka keskmisest kõrgemat hinda) ja firmade ühise suhtlemisruumi tekitamisel. Sisese kogukonna tekitamine kui võtmetegur. Suur rõhk linnakukeskkonna igakülgsel kvaliteedile (suhtlemisruumid, kohvikud, roheline jms). Püüd välismaa kõrgtehnoloogia firmade ja välisspetside meelitamisele. Linnakusse saab paigutada mingil määral ka tootmist ja logistikat, eriti just kõrgtehnoloogiafirmade jaoks.

Konkurents kesklinnaga / südalinnaga:

Teatud konkurents on siin olemas suuremate kontoripindade omandamisest huvitatud firmade pärast. Konkurentsi pole traditsioonilisemate majandusharude välisfirmade pea- või harukontorite pärast (need eelistavad südalinna või sellega piirnevat muud kesklinna) ega ka iduettevõtete pärast (nende osas konkureerivad Ülemiste City'ga tõenäoliselt pigem Mustamäe Technopol ja Põhja-Tallinn). Südalinna nn A tsooni on raske suure pinnanõudlusega firmasid ära paigutada ja Ülemiste City's on võimalik tellija ruumialastele erinõuetele paremini vastu tulla. Kui tegemist on suuremate tehnoloogiaettevõtetega, on Ülemiste City'l selles konkurentsis eelised, sest saab pakkuda ka tehnoloogiafirmade kollektiivse ökosüsteemi teenuseid.

Kõrgtehnoloogiliste välisfirmade tulek Ülemiste City'sse on kaudselt kasulik ka ülejäänud Tallinnale, sh kesklinnale. See tõstab välismaal Tallinna prestiiži tervikuna, pealegi kasutab nende personal tõenäoliselt ka Kesklinna sh linnasüdame teenuseid ja osa välisspetsialistides hakkab tõenäoliselt elama Kesklinnas.

Kristiine – Hipodroomi arendusala

Perspektiiv ja spetsialiseerumine: Sobib eelkõige suuremateks büroorumideks (tööstööbürood). Pakkudes töökohti linna lääneosa ja selle läänepoolse tagamaa elanikele vähendab mõnevõrra kesklinna transpordikoormust. Elanikele võib tekkida küllalt õdusat ja rahulikku elukeskkonda ja lokaalsemat laadi teenuseid, aga intensiivset väikeettevõtluse (väikekaubandus ja teenindus) piirkonda vaevalt tekib.

Konkurents kesklinnaga/südalinnaga:

Teatud konkurents kesklinnaga on büroode pärast, mida saab siin piirkonnas pakkuda suuremaid ja odavamaid kui kesklinnas, mis Tallinna kui terviku seisukohalt võttes on positiivne. Positiivsest võimendusest kesklinnaga saab rääkida siis kui Kristiines luuakse ühistranspordi sõlmjaam ja ehitatakse välja Liivalaia tänavalt trammiühendus Kristiinega, arendusala kaugem osa jääb siiski pigem eraldiseisvaks ja sügavamad positiivsed võimendused kesklinnaga sel vaevalt tekib.

Telliskivi – Krulli arendusala

Perspektiiv ja spetsialiseerumine: Telliskivis on loodud omanäoline vaba aja veetmise ja loomemajanduse keskkond. Krulli piirkonna kujunev eripära pole veel päris selge. See keskkond pakub ilmselt erinevat tüüpi võimalusi. See sobib lisaks elamispindade rajamisele väga hästi väikeettevõtluse, ka tehnoloogilise väikeettevõtluse, sh idufirmade, arenguks. Endiste tööstushoonete renoveerimise järel tekkiv keskkond on taoliste firmadele ja nende töötajatele meelepärane nagu ka unikaalsuse otsijatele. Telliskivi- Krulli arenguala, eriti selle Krulli poolset osa, tuleks käsitleda mitte niivõrd eraldi “väravana”, vaid kogu Põhja-Tallinna kesklinnapoolse osa kiire arengu kontekstis.

Konkurents kesklinnaga/ linnasüdamega: Arendusala hakkab pakkuma kesklinnale, sh linnasüdamele, küllalt tugevat konkurentsi nii meelelahutuse ja loomemajanduse piirkonnana, iduettevõtete asukohana kui ka mitmesuguste väikeste ja keskmise suurusega kontorite ja väikeettevõtete asukohana, millest osa paikneb praegu vanalinnas. Suuremate ja “ soliidset stiili” eelistavate ettevõtete ja kontorite jaoks on Põhja-Tallinna keskkond esialgu veel natuke hektiline ja ka transpordiühendused kõikide linnaruumi osadega ja linnatagusega pole kõige paremad.

Sadama – Reidi tee arendusala

Perspektiiv ja spetsialiseerumine:

Valdavalt kujuneb siin välja elamupiirkond, aga siia saab rajada ka kontoripinda neile, kellele näiteks Porto Franco hinnatase on liiga kõrge. Juhul, kui korterid lähevad edukalt müüki kõrge hinnaga, pole küll selge kui suur on arendajate motivatsioon kontoripindade rajamiseks. Tänu lisanduvale küllalt kõrge ostuvõimega elanikkonnale on hea potentsiaal ka väikeärinduse (kaubandus, teenindus) lisandumiseks. Need hakkavad teenindama valdavalt kohalikku elanikkonda. Laiemat profiili on raske prognoosida. Juhul, kui siia asub elama palju inimesi, kes ei tööta kesklinnas ega mujal lähipiirkonnas võib olla problemaatiline nende liikumine kodu ja töökohtade vahet.

Konkurents kesklinnaga/ linnasüdamega:

Sisuliselt on tegemist kesklinna pikendusega piki mereäärt. Konkurents tekib kesklinnas üle keskmise kallist elamispinda pakkujatega, vähem kontoripindade pakkujatega.

5.3. Üldisi järeldusi „väravate“ teema kohta

Tugevam tundub konkurents olevat kontorite pärast, aga seda tuleks võtta suures osas loomuliku isereguleeruva protsessina. Suuremate ja suhteliselt madalama palgatasemega töötajatele mõeldud kontoripindade või autoga ligipääsu vajavate kontorite viimine „väravatesse“ on igati loogiline. Kesklinn kaotab „väravatele“ ka selliseid töökohti ja ettevõtteid, mida oleks kesklinna arengu huvides hea omada ka linnasüdames või laiemalt kesklinnas, näiteks idufirmad, tehnoloogiaettevõtted või loomemajandusettevõtted. Kui liikumine toimub linna kui terviku majandusarengu huvides ja kui Tallinna lisandub sellega näiteks ka kõrge kvalifikatsiooniga välismaist tööjõudu, ei ole nii oluline, kas töökohad asuvad tingimata kesklinna territooriumil või näiteks selle naaberlinnaosades. Kesklinn ja linnasüda võivad sellest ikkagi. Probleemne olukord võib tekkida siis kui „väravates“ toimuks üleinvesteering kontorihoonetesse ja majanduse aeglustumise või kaugtöö oodatust suurema populaarsuse tõusu tõttu võiksid rajatavad kontoripinnad jääda kasutuseta. Kui linnavõim peab oluliseks „väravates“ toimuvat rohkem reguleerida, siis sellise ohu ärahoidmiseks võiks reguleerimine olla põhjendatud.

Võib ka üldistada, et konkurentsiprobleem kontorite rajamise ja ettevõtluse arengu osas ei ole väljendatav sõnastusega kesklinn või südalinn versus „väravad“ vaid kesklinn/ südalinn versus Põhja-Tallinn ja Ida-Tallinn. Ettevõtluse kiire areng neis linnaosades on Eesti majanduse arengu puhul paratamatu protsess. Ida-Tallinna puhul saab üheks selle võimendajaks olema Rail Baltica käivitamine. Kesklinn peaks suutma neile väljakutsetele vastata arendades spetsiifilisi tugevusi ja võimalusel seostades neid linnapiirkondades toimuva hakkavate arengutega.

Suuremaks ohuks, kui eksportturule suunatud ettevõtluse arengud teistes linnaosades, võiks linnasüdamele olla kahe tsentriga (Õismäe ja Rocca al Mare) Haaberstis toimuda võiv suurte kaubandus-ja teeninduspindade ülepaisutatud väljaehitamine või suure kaubanduskeskuse rajamine Põhja-Tallinna.

Koostajate hinnangul ei peaks elamuehitus „väravates“ kesklinnale halvasti mõjuma ega pidurdama täiendavate elamispindade rajamist seni tühjadesse „aukudesse“ kesklinna linnaruumis. Tihedas südalinnale omases urbanistlikus ruumis elada eelistavatele inimestele on siia ehitatavad või ümberehitatavad elamud piisavalt erinevad neist, mida rajatakse uutele elamuarendusaladele. Kui linn areneb ja elanikkond kasvab, on vaja uusi elamispindasid nii vahetult kesklinna kui näiteks ka Krulli, Hipodroomi või Reidi tee piirkonda. Palju halvem variant linna toimimise seisukohalt on, kui uued elamud linnas töötavatele peredele rajatakse jätkuvalt linna taha. Arvestades suhteliselt lühikesi vahemaid, võib nimetatud „väravatesse“ rajatud kortereid nimetada täiendavaks elamispinnaks kesklinnas sõna „kesklinn“ laiendatud (tuleviku)tähenduses. Pole alust eeldada, et neis kohtades elavad inimesed ei külastaks küllalt tihedalt ka linnasüdant ja tarbiks seal toimuvat. Autokasutus pole selleks üldse vajalik, sest linnasüda on nende elukoha lähedal.

Neis „väravates“, kus on paremad võimalused elamispinna rajamiseks, tundub, et tehakse panus suhteliselt kallitele korteritele. Leevendust kesklinna läheduses asuvate odavamate laadi korterite puudusele neist ei paista.

Oluline seoses „väravatega“ on see, kas nad muutuvad tulevikus laiendatud kesklinna orgaanilisteks osadeks või jäävad edasi omaette linnaruumi osadeks. See sõltub aga nii linnapoolsetest poliitikatest kui majandussituatsiooni dünaamikast järgnevatel aastakümnetel. Lähemalt on käsitletud seda stsenaariumide peatükis seitse.

5.4. Linnatagune

Tallinna linnastu puhul saab nentida paradoksaalset olukorda. Väga palju linna taga elavatest inimestest käivad tööl Tallinnas ja mitte niivõrd nende elukoha lähedal asuvates linnaosades, vaid just Tallinna kesklinnas. Kesklinnas käib tööl ca 40 000, s.o. 37 %, kõigist kesklinna linnaosa töötajatest. Samal ajal on Tallinna lähedastes valdades rajatud hulgaliselt tööstus- ja logistikaparke, kus ei tööta aga niivõrd vastavate valdade elanikud, vaid just Tallinnas elavad inimesed, näiteks Lasnamäe elanikud. Paradoks peitub töökohtade struktuuri mittevastavuses. „Linnatagused“ töötavad kesklinna „valgekraelistel“ töökohtadel. Nende hulgas on palju neid, kes noorte aktiivsete inimestena said taasiseseisvunud Eestis 1990ndatel ja 2000ndatel uutes turumajanduslikes tingimustes tegutsedes küllalt ruttu materiaalselt kindlustatuks (nn võitjate põlvkond). Linnataguste uute arendusalade kasuks otsustamine oli tingitud tihti soovist tagada lastele üleskasvamiseks lastesõbralik, vaiksem ja rohelisem, suurema personaalse ruumiga keskkond. Linnatagustes tööstus- ja logistikaparkides on pakkuda aga valdavalt „sinikraelisi“ töökohti. Paljud inimesed veetakse sinna igapäevaselt tööle ettevõtete bussidega.

Tööl käivad „linnatagused“ Tallinnas valdavalt oma autoga. Vähemalt osaliselt on see tingitud „linnataguste“ elukohtade hajususest, mistõttu nende teenindamine ühistranspordiliinidega on problemaatiline. Jalgrattaga kesklinnas töölkäimiseks on distantsid liiga pikad. Igahommikune linna tagant Tallinna ja õhtul sealt koju suunduv autodevool halvendab liiklussituatsiooni Tallinna suunduvatel maanteedel ja mitmetel Tallinnasisestel transpordimagistraalidel nagu Tammsaare tee. Linna suunduvaid maanteid kasutavad korraga nii kesklinna kui ka „väravatesse“ töölesuundujad, piltlikult öeldes sõidavad nad „üksteisele selga“.

Tihti tähendab autoga tööl käimine ka seda, et kesklinna linnaruumi nautimine ja teenuste kasutamine jääb küll kesklinnas töötavate, aga linna taga elavate inimeste jaoks suhteliselt väikeseks, toimib „autost välja ja tööruumidesse“ ning „tööruumidest välja ja autosse“ liikumise muster. Ostud sooritatakse pigem koduteele jäävates suurtes kaubanduskeskustes, kuhu autoga ligipääs on lihtne, mitte töökoha lähedastes kesklinna väiksemates ärides.

Kiiret ja odavat lahendust eelkirjeldatud probleemile ei ole. Pole ka erilisi eeldusi, et Tallinna ümber tekiks polütsentriline linnastu, nagu see on tekkimas Helsingi pealinnaregioonis. Isegi kui eeldada, et kesklinna ja linnataguse transpordiühenduse

probleem mõnevõrra leevendub distantstöö suurema leviku tõttu, jääb kümnete tuhandete inimeste jaoks liiklemine kesklinna ja linnataguse vahel prioriteetseks. Kuigi rohkem kui paarkümmend aastat tagasi linna taha elama siirdunute tööalane aktiivsus tulevikus tasapisi alaneb, pole selge, millises ulatuses nende järglaste puhul jätkub linna taga elamise ja kesklinnas töötamise mudel. Küsimus ei ole ainult linna taga elavate inimeste mugavuses, vaid selle elanikkonna rollis Tallinna linnasüdame kaasaegseks *city*'ks kujunemisel. Nagu eespool rõhutatud, on südalinna jaoks sellega eri funktsioonide kaudu seotud inimeste kriitilise massi olemasolu vajalik. Seetõttu pöörasid aruande koostajad liikuvusele südalinna ja linnataguse vahel oma stsenaariumides kõrgendatud tähelepanu.

6. Ettevõtluse arengud ja ettevõtjate soovid kesklinna arengu kohta (intervjuude ja veebiküsitluse põhjal)

6.1. Intervjuude tulemused

Käesoleva uuringu raames tehtud 20 intervjuud on võimalik jagada generalistide intervjuudeks (sh kinnisvara investorid, kinnisvaraarendajad ja linnatranspordi arendamisega seotud spetsialistid, aga ka mõned teised, kelle ametialane taust võimaldas neile küllalt laia pilti Tallinna ja tallinna ettevõtluse arendamise teemadest) ja firmade esindajate intervjuudeks. Intervjuude eesmärgiks oli selgitada, millised on ettevõtjate (nii kesklinnas asuvate kui sinna potentsiaalselt sobivate ettevõtete) ootused atraktiivsele ettevõtluskeskkonnale ja linnaruumile. Osa uuritud temaatikast nende puhul kattus, kuid reeglina kommenteerisid generalistid mõnevõrra enam laiemate taustadega seotud küsimusi kui firmade esindajad.

Ehkki intervjuueeritud nn generalistide arv oli väike (7 inimest), tekkis nendega läbiviidud vestluste alusel esialgne pilt muutustest ettevõtjate ja elanike poolt linnaruumile esitatavatest nõuetest Tallinnas, südalinna eelistest ja miinustest firmade jaoks ja senise ühistranspordipoliitika nõrkadest kohtadest. Intervjuudes joonistusid välja sellised **võtmetähtsusega teemad nagu vajadus liikuda võimendatult multifunktsionaalse (polüfunktsionaalse) linnaruumi poole (sealjuures vajadus elanike arvu suurendamiseks südalinnas), vajadus muuta linnaruumi linnasüdames elavamaks, aeglasemaks, eri suundades läbitavaks ja rohelisemaks, inimestele eri laadi tegevusi võimaldavaks, vajadus suurendada linnasüdames paljukülastatavate firmade/kontorite osakaalu, likvideerida kesklinna ruumis „surnud“ tänavad/tänavalõigud ja muud liiki „augud“, suurendada rööbastranspordi osakaalu, saada mingil viisil hakkama hommikuti linna tagant kesklinna liikuva suure autode vooga, kujundada välja linnakesksed transpordi-*hub*’id jm.** Uute arendusalade, nn „väravate“, tekkes kesklinna piiril või piiri taga suurt probleemi ei nähtud, pigem eeldati, et linnaarengu puhul on võimalik jõuda nende sobiva funktsioonide jaotuseni kesklinnaga. Äripindade toimunud kiirendatud loomist „väravates“ kalduti pidama võib-olla küll kriitilisele piirile lähenevaks, kuid seda veel mitte ületanuks.

Valik neist intervjuudest pärit mõtteid edasiarendatud kujul on toodud aruande peatükis viis.

Intervjueeriti eri tüüpi firmasid, nii välismaisel kui kodumaisel kapitalil põhinevaid, eelistavalt selliseid, kelle puhul on toimunud viimasel ajal asukoha muutmine linnaruumis või kes on seda kaalunud. Fokuseeriti eelkõige asukoha vahetamise kriteeriumitele, aga tunti huvi ka firmade esindajate hoiakute vastu Tallinna linnaruumis toimunud muudatuste suhtes tervikuna ja nende soovidele nende osas. Asukohavaliku ja ümberpaiknemise tegurite selgitamisel saadud pilt oli kirev ja huvitav. Firmade asukohavaliku motivatsioon erines nii firmade tüüpide kaupa, osadel juhtudel aga ka tüübisiseselt. Osade firmade puhul oli oluline lähedus klientidele, mis võis tähendada nii asukohta südalinnas kui ka näiteks lähedust uute elurajoonide elanikele või paiknemisele inimeste liikumisteedel. Teistsugustele firmadele, kes olid suunatud üle-eestilisele või rahvusvahelisele turule, polnud lähedus Tallinnas asuvatele klientidele üldse oluline. Rahvusvahelised firmad eelistasid paiknemist südalinnas. Samuti oli oluline atraktiivne asukoht kliendi vaatenurgast, sh nii elamiseks kui töötamiseks ja piirkonnas, kus on lisaks ka muud melu, sh toitluskohad. Väga oluline neile oli aga lennuvälja ja sadama lähedus⁶⁷. Kui nn administratiivkontorid koonduvad südalinna suunas (kõne alla tuli ka kesklinna ääreala), siis nn töökontorite puhul tulevad rahvusvahelistel firmadel asukohana kõne alla ka kaugemad „väravad“.

Vägagi oluliseks kriteeriumiks asukohavalikul osutusid oma personali soovid ja eelistused. Siin eristuvad kaks kriteeriumit. Esiteks kaalutava asukoha kaugus töötajate elukohtadest. Mitmetel juhtudel oli tegu olukorraga, kus töötajad elasid linna eri otstes või eri piirkondades linna taga. Sel juhul sai eelistuse asukoht kesklinnas kui keskne koht. Teine kriteerium oli asukoha atraktiivsus töötajate jaoks, näiteks läheduses asuvad söögikohad, roheline ja huvitav lähiruum. See aspekt oli oluline firmadele, kelle töötajate töö on loominguine ja suhtlust nõudev, suhtlust nii oma kollektiivi liikmete kui sidusorganisatsioonide inimestega (nn *professional community*). Atraktiivset ümbrust võib pakkuda nii südalinn (näiteks vanalinn), aga see võib olla hästi välja arendatud ka osades „väravates“ (Näiteks Ülemiste City).

Mitmetel juhtudel oli ümberpaiknemise põhjuseks rendihind, mille osas „väravatel“ on lihtsam teha odavamaid pakkumisi. Siin mängib rolli mitte ainult rendi suurus, vaid pakkumise tingimuste pakett tervikuna. Väiksema töötajate arvuga kontorile, kus inimeste palgatase on küllalt kõrge, pole väike vahe rendi suuruses määrav, nad on võimelised ülal

⁶⁷ Tulevikus lisandub sellesse loetellu kindlasti ka lähedus „Rail Baltica“ reisirakendile.

pidama ka kallima ruutmeetri hinnaga väikest kontorit, kui muud kriteeriumid sobivad. Tundub, et kõige levinumaks variandiks, millega „väravad“ kontoreid kesklinnast enda juurde meelitavad, on võimalus saada oma käsutusse suur, eelistatavalt ühel korrusel paiknev kaasaegne büroopind, mis on kliendil võimalik lasta oma käe järgi kujundada ja mille puhul on võimalik leppida kokku ka edasised paindlikud võimaluse kontori ümbrkujundamisel, näiteks töötajate arvu vähenemisel või suurenemisel. Taolist suurt pinda on südalinnas pakkumisel praegu küllalt vähe. Mitmete firmade kesklinnast ärakolimisel polnud põhimotiiv aga isegi vajadus suurema pinna järele või kulud ruutmeetri kohta, vaid asjaolu, et olemasolev kontor asus renoveerimata hoones ja oli moraalselt vananenud. Paljud firmad peavad oluliseks kujundada uut laadi töötajate koostööd soodustav kontor. Olemasoleva kontori selliseks ümberkujundamine võis olla tülikas ja „värava“ poolne pakkumine võimalusega saada kiiresti kaasaegne, firma erisoovidele vastavalt kujundatud büroo ka küllalt atraktiivses ümbruses, võis kaaluda üles selle, et pakutav asukoht oli südalinnast mõnevõrra kaugemal.

Autoga ligipääsu ja parkimisvõimaluste tähtsust hindasid intervjueeritavad küllalt erinevalt. Mõni intervjueeritav ei paigutanud seda olulisemate kriteeriumite hulka. Toitlustusettevõtetele ning kliente teenindavate jaekaubandusettevõtete jaoks oli parkimine oluline neile, kelle kliendid tulevad tellimustele järele. Kui parkimiskohad on olemas, on need tihti hõivatud kolmandate isikute poolt.

Autokasutus on paratamatu ettevõtete sõnul, kus töötajad on päeva jooksul väga mobiilsed ja külastavad erinevaid koostööpartnereid. Parkimiskohtade olemasolu toodi välja mitmel juhul – see on oluline näiteks spordiklubi klientidele (sh tasuta parkimise võimalus), ettevõttele, kus lapsevanemad sõidutavad lapsi päeva jooksul kooli ja trenni, ning poeketile, kelle hinnangul on nende kesklinna asukohas käive madalam, kuna puuduvad parkimiskohad ja seeläbi ei osteta tooteid suuremas koguses.

Generalistide intervjuud viidi läbi uuringu algstaadiumis, samuti ka suur osa firmade intervjuudest. See võimaldas sealt saadud teavet edaspidi täpsustada ja sellega edasi töötada. Intervjuudest saadud informatsioon aitas valida uurimisfookuse ning koostada uuringu järgmises faasis veebi teel läbi viidud ankeetküsimustiku.

6.2. Ettevõtete ankeetküsimustiku tulemused

Ettevõtete ankeetküsimustik viidi läbi veebi teel vahemikus 8-15. mai 2023 (Lisa 5). Ettevõtete valim, kellele küsimustik saadeti, koosnes Tallinna Ettevõtluskeskusest saadud Äriregistri andmekogu (ettevõtete majandusaasta aruannete koondid), Äriregistri avaliku andmebaasi ning Statistikaameti avaliku andmebaasi põhjal kesklinnas kontorit omavate ettevõtete kontaktidest. Küsimustik saadeti kolmele rühmale ettevõtetele:

1. Teadmismahukad ettevõtted, sh äriteenuste, loovtegevuste, finantsteenuste, inseneeria ning IKT ettevõtted
2. Vähem teadmismahukad, sh vahendusteenustest nagu reisibürood, kinnisvaraarendus, raamatupidamine, kõnekeskused jm teenuskeskused
3. Teenindus, sh heaoluteenindus, iluteenindus ja restoranid

Küsimused olid grupeeritud kolme rühma:

1. Hinnang ettevõtte praegusele asukohale
2. Võimalik asukoha vahetus
3. Tallinna kesklinna sobivus vastajate valdkonna ettevõtete vaatest

Kokku oli küsimustikus kaheksa küsimust, millest kaks olid avatud küsimused.

6.1.1. Teadmismahukad ettevõtted

Teadmismahukatelt ettevõtetelt saabus vastuseid 52.

Ettevõtte praegune asukoht kesklinnas erinevate tegurite lõikes

Valdavalt peetakse asukohta väga heaks. väga heaks ning heaks. Olulisuse järjekorras peeti määravaks järgnevat:

- Töötajate jaoks olulised teenindus- ja kaubandusasutused töökoha lähiümbruses
- Asukoha prestiižikus teie klientide kui teiega suhtlevate välisorganisatsioonide esindajate jaoks
- Asukoha kättesaadavus töötajatele ja külastajatele ühistranspordiga
- Asukoht kui kompromiss töötajaskonna jaoks, kes elavad Tallinna või linnastu eri kantides
- Lähedus klientidele

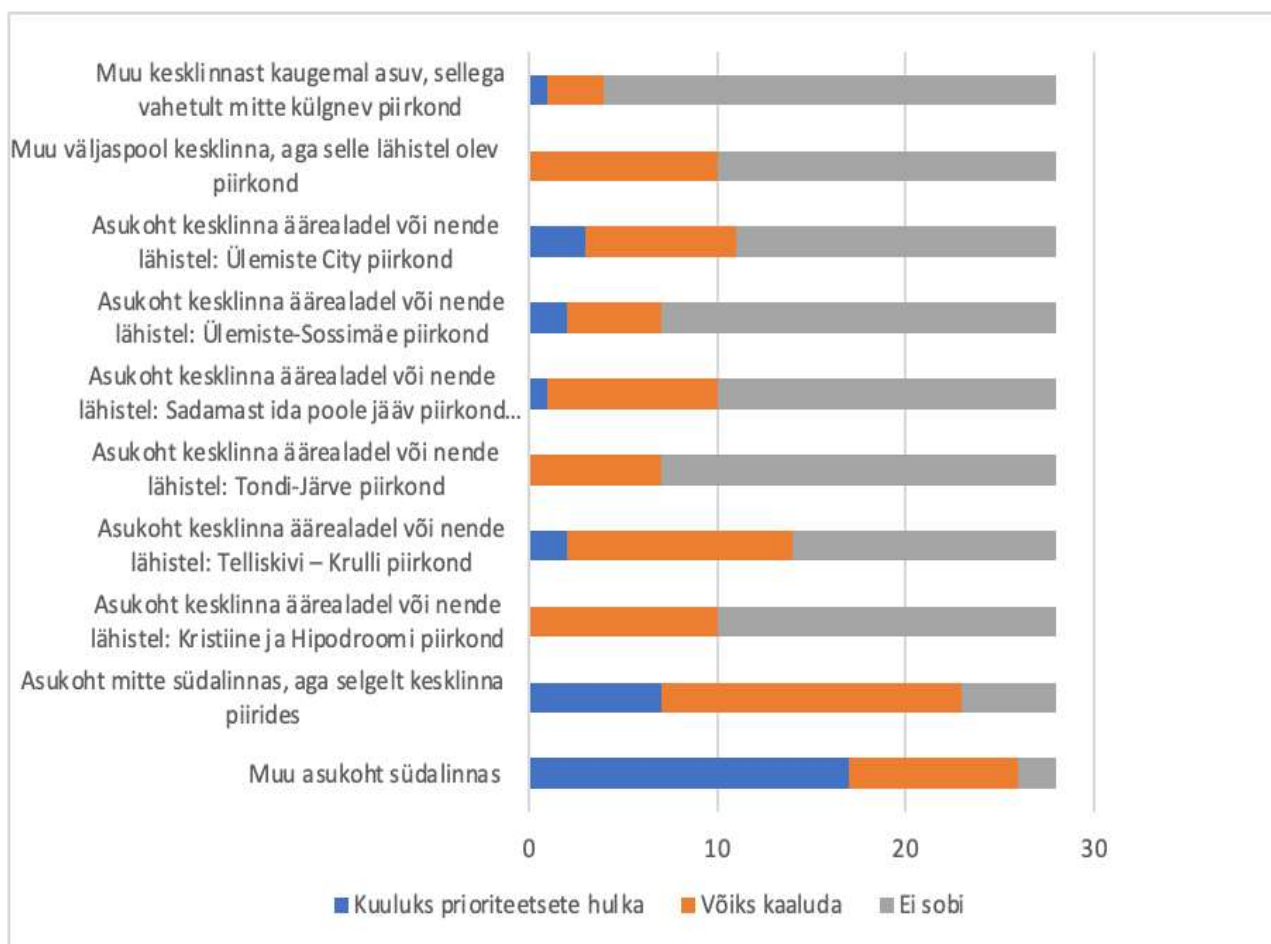
- Lennujaama, sadama, hotellide jm rahvusvaheliseks suhtluseks olulise taristu lähedus
- Lähedus muudele koostööpartneritele
- Ümbritseva linnaruumi atraktiivsus
- Kasutatavate ruumide suuruse, ruumijaotuse ja kvaliteedi sobilikkus
- Büroorumide kasutamise hinna sobilikkus

Väga halvaks pidasid üksikud vastajad kohalejõudmise tingimusi nende jaoks, kes käivad tööl autoga ning võimalusi auto parkimiseks. Asukoha valikul olulisimaks peeti ruumide suuruse ja kvaliteedi sobilikkust (joonis 27).



Joonis 27. **Tegurid, mida loetakse oma asukohavaliku seisukohalt kõige olulisemate hulka.** Allikas: Autorite koostatud.

Ettevõtete prioriteetide hulka kuuluks vaieldamatult mõni muu asukoht südalinnas, kui ettevõtted peaksid mingitel põhjustel praeguse asukoha mõne teise vastu vahetama, kuid nad võiksid ka kaaluda mõnda muud asukohta, mis aga jääks selgelt kesklinna piiridesse. Üldse ei sobinud vastanutele muu kesklinnast kaugemal asuv piirkond, Tondi-Järve ja Ülemiste-Sossimäe piirkond (joonis 28).



Joonis 28. **Variandid, mis võiksid kaalumise alla tulla, kui ettevõtte peaks mingitel põhjustel praeguse asukoha mõne teise vastu vahetama.** Allikas: Autorite koostatud.

Piirkonna sobivus

Kesklinna hinnati valdavalt väga sobivaks kõigi 3 etteantud kategooria lõikes:

- valdkonna ettevõtete inimestele seal töölkäimise ja töötamise vaatepunktist
- valdkonna ettevõtetele seal tootmis-teenindusüksuste hoidmise või juurde paigutamise jaoks
- valdkonna ettevõtetele administreerimisega tegelevate pea- ja harukontorite seal hoidmise või siia paigutamise jaoks

Võimalused, millega kesklinna seal töötava inimese jaoks meeldivamaks viibimispaigaks muuta

Kesklinna saab ettevõtete hinnangul eelkõige muuta meeldivamaks viibimispaigaks:

- muutes liiklusskeemid läbimõeldumaks
- Muutes paremaks ühistranspordivõimalusi
- Muutes kesklinna rohelisemaks (tänavate haljastus ja taskupargid)
- Hõlbustades jalgrattakasutust
- Muutes paremaks sinna autoga ligipääsu ja autoparkimist
- Parandades kesklinna arhitektuurilist ilmet
- Luues enam mõnusaid söögikohti, kohvikuid, ajaveetmiskohti

Kuna küsitluse aeg langes perioodi, kus kesklinna peamistel suundadel toimusid teetööd, siis mõjutas keeruline ligipääsetavus ka vastanute ettepanekuid selles osas, mida tuleks kesklinnas paremaks teha. Soovitati muuta ühistransport mugavamaks “Pargi ja reisi” parkimiskohtade laiendamisega (nt Pärnu maanteelt linna sõites) ning mõõduka tasu kehtestamisega. Rõhutati autotransiidi vähendamise olulisust ning autokesksust ja luua eraldi rattarajad sõiduteede arvelt. Jalakäijate eelistamine luues selgelt eristatud alad. Liiklusummikute vältimiseks pakuti valgusfooride ümberreguleerimist. Soovitakse rohealade väärtustamist, mitte kunstmuru, vaid puid ja väljakuid ning õues olemise kohti parkimisplatside arvelt. Linnaruumi kvaliteedi tõstmine suurendab piirkonna väärtuslikkust ja selle all tuleb pidada silmas äri, kultuuriobjektide ja rekreatsioonialade tasakaalustatud arengut. Linnaruum võiks olla keskkond, kuhu tullakse selle sisu pärast, mitte teede pärast. Kokkuvõtvalt on olulisim juurdepääs igat liiki transpordiga, sest suur hulk inimesi saabub Tallinna äärealadelt või väljastpoolt Tallinna linna. Kui ühistransport ning rattateed oleks kvaliteetsemad, kiiremad, ohutumad ning mugavamad, siis kasutaks kindlasti rohkem inimesi neid variante ning autode koormus langeks.

Tallinna poliitika autokasutuse piiramiseks

Küsitluses sooviti teada vastajate suhtumist, kui Tallinna linn alustaks eelseisval perioodil jõulist poliitikat kesklinnas autokasutuse piiramiseks ja jalakäijatele, ratturitele ja ühistranspordile ruumi juurde andmiseks. Valdavalt ei pidanud vastanud taolist poliitikat põhimõtteliselt õigeks.

Avatud küsimusega **kesklinna autokasutuse kohta** sooviti teada, mida võiks veel teha, et piirata kesklinnas autokasutust nii, et see ei riivaks liigselt siin asuvate ettevõtete toimimist.

Kokkuvõtvalt toodi välja järgmised ettepanekud, kuidas piirata kesklinnas autokasutust, arvestades samal ajal ettevõtete toimimist:

- Piirata transiitliiklust kesklinnas ja suunata see ümber teistele teedele.
- Korrastada ühistransporti, et see oleks sujuv, mugav, täpne ja optimaalsete liinidega.
- Soodustada lühikeste vahemaade läbimiseks alternatiivsete transpordivahendite, nagu jalgrattad või tõukerattad, kasutamist.
- Luua korralikud parklad või parkimismajad kesklinna ääres, kus autoga sõitjad saavad tasuta või mõistliku tasu eest parkida ning tagada kiire ja tihe ühistranspordiühendus kesklinnaga.
- Parandada jalgrattateede taristut ja tagada ohutud ning selgelt eristatud jalakäijate teed, mis ühendavad kesklinna ja südalinna.
- Võimaldada piiratud juurdepääsu autodele olulistele sihtkohtadele kesklinnas, et tagada ettevõtetele ja kultuuriobjektidele kättesaadavus, samal ajal piirates üldist autoliiklust.

Kokkuvõtvalt pidasid teadmusmahukate ettevõtte esindajad asukoha valikul oluliseks (olulisuse järjekorras):

1. Bürooruumide suurus, ruumijaotus ja kvaliteet.
2. Ümbritseva linnaruumi atraktiivsus.
3. Asukoht kui kompromiss töötajaskonna jaoks, kes elavad Tallinna või linnastu eri kantides.
4. Ruumide rentimise/omamise kulud.
5. Asukoha kättesaadavus töötajatele ja külastajatele ühistranspordiga.

Kui peaks vahetama asukohta, siis millised kohad võiksid tulla kõne alla (hinnangud „oleks prioriteet” ja „võiks kaaluda” pealt kokku):

1. Mõni muu asukoht südalinnas
2. Telliskivi – Krulli piirkond
3. Ülemiste City
4. Sadama-Reidi tee (*juba suurema vahega*)

Südalinnast ja „väravatest” kaugemad asukohad praktiliselt kõne alla ei tule.

6.1.2. Vähem teadmusmahukad ettevõtted

Vähem teadmusmahukatelt ettevõtetelt saabus vastuseid 15.

Ettevõtte praegune asukoht kesklinnas erinevate tegurite lõikes

Väga heaks hinnati enim asukoha kättesaadavust töötajatele ja külastajatele ühistranspordiga ning töötajate jaoks olulisi teenindus- ja kaubandusasutusi töökoha lähiümbruses.

Väga halvaks hinnatati kohalejõudmise tingimusi nende jaoks, kes käivad tööle autoga ning võimalusi auto parkimiseks.

Tegurid, mida loetakse oma asukohavaliku seisukohalt kõige olulisemate hulka

- Asukoha kättesaadavus töötajatele ja külastajatele ühistranspordiga
- Asukoha prestiižikus vastanute klientide ning nendega suhtlevate välisorganisatsioonide esindajate jaoks
- Kasutatavate ruumide suuruse, ruumijaotuse ja kvaliteedi sobilikkus
- Asukoht kui kompromiss töötajaskonna jaoks, kes elavad Tallinna või linnastu eri kantides

Variandid, mis võiksid kaalumise alla tulla kui ettevõtte peaks mingitel põhjustel praeguse asukoha mingi teise vastu vahetama

Ettevõtete prioriteetide hulka kuuluks vaieldamatult mõni muu asukoht südalinna, kui ettevõtted peaksid mingitel põhjustel praeguse asukoha mõne teise vastu vahetama, kuid võiks kaaluda ka asukohta mitte südalinna, aga selgelt kesklinna piirides. Muid asukohti ei peetud valdavalt sobilikeks.

Piirkonna sobivus

Kesklinna hinnati valdavalt väga sobivaks kõigi 3 etteantud kategooria lõikes:

- valdkonna ettevõtete inimestele seal töölkäimise ja töötamise vaatepunktist
- valdkonna ettevõtetele seal tootmis-teenindusüksuste hoidmise või juurde paigutamise jaoks
- valdkonna ettevõtetele administreerimisega tegelevate pea- ja harukontorite seal hoidmise või sinna paigutamise jaoks

Võimalused, millega kesklinna seal töötava inimese jaoks meeldivamaks viibimispaigaks muuta

Kesklinna saab muuta meeldivamaks viibimispaigaks eelkõige:

- Muutes paremaks sinna autoga ligipääsu ja autoparkimist
- Muutes liiklusskeemid läbimõeldumaks
- Luues enam mõnusaid söögikohti, kohvikuid, ajaveetmiskohti
- Parandades kesklinna arhitektuurilist ilmet

Kesklinnas parendamiseks toodi enim esile muudatuste vajadust liikluskorralduses ning transiitliikluse vältimist läbi südalinna. Ettepanekuna toodi vajadust luua soodsaid parkimiskohti, mida võiks teha ehitades südalinna maa-alused munitsipaalparklad ja parkimismajad autoliftiga.

Tallinna poliitika autokasutuse piiramiseks

Küsitluses sooviti teada vastajate suhtumist, kui Tallinna linn alustaks eelseisval perioodil jõulist poliitikat kesklinnas autokasutuse piiramiseks ja jalakäijatele, ratturitele ja ühistranspordile ruumi juurde andmiseks. Valdavalt ei pidanud vastanud taolist poliitikat põhimõtteliselt õigeks.

Avatud küsimusega **kesklinna autokasutuse** kohta sooviti teada, mida võiks veel teha, et piirata kesklinnas autokasutust nii, et see ei riivaks liigselt siin asuvate ettevõtete toimimist.

Vastanud toetasid sujuvama ühistranspordi korraldust, kuid esitasid ka vastuväiteid autovaba kesklinna ideele. Arvati muuhulgas, et tasuline parkimine ja autovabad alad kahjustavad kesklinna ärisid, kuna ostlemine muutub ebamugavamaks ning toob kaasa üüride languse ja majade seisukorra halvenemise. Seetõttu sooviti eristada autokasutust ja ligipääsu ettevõtetele vastavalt vajadusele, lubades ettevõtete enda autodel vabalt liikuda, kuid rakendades piiranguid klientidele.

6.1.3. Teenindusettevõtted

Teenindusettevõtetelt saabus vastuseid 34.

Ettevõtte praegune asukoht kesklinnas erinevate tegurite lõikes

Üldiselt peetakse kesklinna asukohta väga heaks. Väärtustatakse enim järgnevat:

- Töötajate jaoks olulised teenindus- ja kaubandusasutused töökoha lähiümbruses
- Asukoha prestiižikus vastanute klientide ning nendega suhtlevate välisorganisatsioonide esindajate jaoks
- Kasutatavate ruumide suuruse, ruumijaotuse ja kvaliteedi sobilikkus
- Ümbritseva linnaruumi atraktiivsus

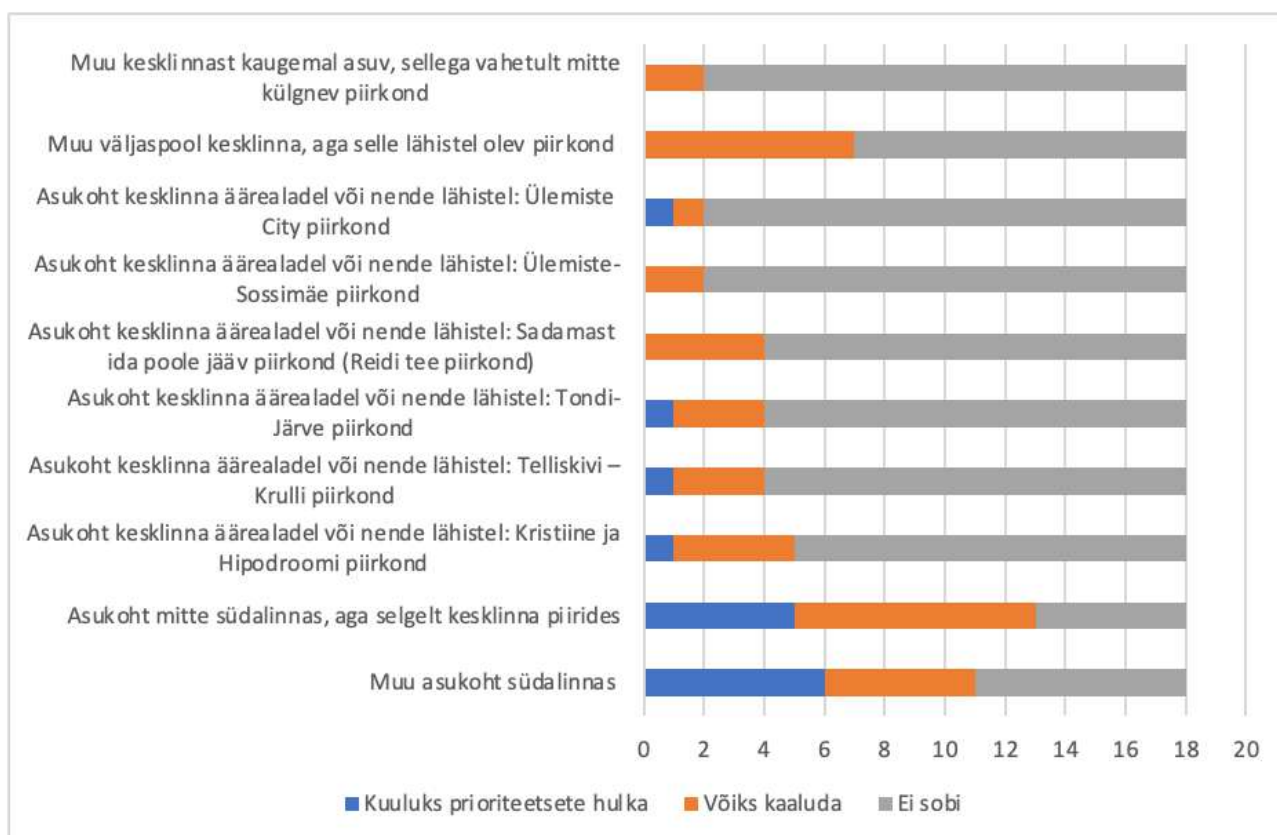
Väga halvaks peetakse võimalusi auto parkimiseks ning kohalejõudmise tingimused nende jaoks, kes käivad tööol autoga.

Teenindusettevõtete jaoks on asukoha valikul olulisim tegur lähedus klientidele (joonis 29).



Joonis 29. **Tegurid, mida loetakse oma asukohavaliku seisukohalt kõige olulisemate hulka.** Allikas: Autorite koostatud.

Ettevõtete prioriteetide hulka kuuluks vaieldamatult mõni muu asukoht südalinnas, kui ettevõtted peaksid mingitel põhjustel praeguse asukoha mõne teise vastu vahetama, kuid nad võiksid ka kaaluda mõnda muud asukohta, mis aga jääks selgelt kesklinna piiridesse. Üldse ei sobinud vastanutele muu kesklinnast kaugemal asuv piirkond (joonis 30).



Joonis 30. **Variandid, mis võiksid kaalumise alla tulla kui ettevõtte peaks mingitel põhjustel praeguse asukoha mingi teise vastu vahetama.** Allikas: Autorite koostatud.

Piirkonna sobivus

Kesklinna hinnati valdavalt väga sobivaks kõigi kolme etteantud kategooria lõikes:

- valdkonna ettevõtete inimestele kesklinnas töölkäimise ja töötamise vaatepunktist
- valdkonna ettevõtetele administreerimisega tegelevate pea- ja harukontorite kesklinnas hoidmise või sinna paigutamise jaoks
- Üsna sobiv valdkonna ettevõtetele seal tootmis-teenindusüksuste hoidmise või juurde paigutamise jaoks

Võimalused, millega kesklinna seal töötava inimese jaoks meeldivamaks viibimispaigaks muuta

Kesklinna saab muuta meeldivamaks viibimispaigaks eelkõige:

- Muutes liiklusskeemid läbimõeldumaks
- Muutes paremaks sinna autoga ligipääsu ja autoparkimist
- Muutes paremaks ühistranspordivõimalusi
- Hõlbustades jalgrattakasutust

Kõige olulisem, mida tuleks kesklinnas paremaks teha

Vastanud ettevõtete esindajad avaldasid peamiselt muret muret autoga parkimise ja autoga ligipääsu korralduse ning üldise liikluskorralduse pärast. Probleemiks peetakse kunstlikult tekitatud kitsaskohti ja ummikuid, mis võivad inimeste ja ettevõtete jaoks kesklinnas ebamugavusi tekitada. Samuti väljendatakse muret elanike lahkumise ja äripindade tühjaksjäämise üle ning rõhutatakse vajadust säilitada autoga ligipääs ettevõtetele ja klientidele. Teiste oluliste teemade hulka kuuluvad puud ja haljastus, ühistransport, teede korraldus, ligipääsetavus erivajadustega inimestele ning parkimise ja selgem liikluskorraldus. Üldiselt soovitatakse kesklinna muuta vähem autokeskseks, rohelisemaks ja rattasõbralikumaks, kuid mõistlikul viisil. Oluline on säilitada kesklinna läbivus erinevatele liiklejatele, sealhulgas jalakäijatele, erivajadustega liiklejatele, ratturitele ja sõidukijuhtidele.

Soovitakse vähem ärihoonete ehitamist ning kesklinna üürihindade langetamist. Kallid üürihinnad soodustavad pigem kiirtoidu söögikohti, kus teenitakse suvel ning mis on talvel suletud ja muudavad kesklinna ebaatraktiivseks.

Tallinna poliitika autokasutuse piiramiseks

Küsitluses sooviti teada vastajate suhtumist, kui Tallinna linn alustaks eelseisval perioodil jõulist poliitikat kesklinnas autokasutuse piiramiseks ja jalakäijatele, ratturitele ja ühistranspordile ruumi juurde andmiseks. Valdavalt ei pidanud vastanud taolist poliitikat põhimõtteliselt õigeks.

Avatud küsimusega **kesklinna autokasutuse** kohtasooiviti teada, mida võiks veel teha, et piirata kesklinnas autokasutust nii, et see ei riivaks liigselt seal asuvate ettevõtete toimimist.

Vastanud väljendasid veendumust, et kesklinnas elavatele inimestele ja eluks vajalikele asutustele tuleb tagada autoga juurdepääs. Soovitakse, et linnaelu oleks mitmekülgne ja avatud ka kohalikele elanikele ning maksujõulistele klientidele, mitte ainult turistidele või teatud vanusegruppidele. Vanalinna kontekstis kutsutakse üles kasutama tuvastamistehnoloogiat, mis võimaldaks piirata autoliiklust ja võimaldada elanikele ligipääsu vastavalt vajadusele. Väidetakse, et autokasutust ei saa meie põhjamaises kliimas täielikult piirata, kuna see võib negatiivselt mõjutada ettevõtlust ja linnakeskkonda. Üldiselt rõhutatakse vajadust parandada ühistranspordi kvaliteeti ja muuta parkimine lähedal mugavamaks ning toetatakse liiklusohutuse meetmeid, nagu piirkiiruse alandamine ja selge liikluskorraldus. Autode piiramist iseenesest ei nähta probleemi lahendusena.

Kokkuvõtvalt pidasid vähemteadusmahukad ning teenindusettevõtted prioriteetseks mõnda muud asukohta südalinnas juhul kui nad peaksid vahetama asukohta. Vähemteadusmahukate puhul olid olulisteks teguriteks võrdväärselt nii asukoha kättesaadavus töötajatele ja külastajatele ühistranspordiga, asukoha prestiižikus kui ruumide sobivus. Teenindusettevõtete jaoks oli olulisim lähedus klientidele.

7. Võimalikud arengustsenaariumid

7.1. Stsenaariumide koostamise eesmärk ja põhimõtted

Stsenaarium on arengurada, ühe võimaliku tuleviku kujunemise kirjeldus. Tulevik ei ole jäigalt determineeritud, võimalikke, sealjuures meie jaoks olulisi tulevikke on alati mitmeid. Seetõttu soovitatakse koostada mitte üks, vaid mitu stsenaariumit. Stsenaariumide koostamise ja läbiarutamise kaudu on võimalik paremini aru saada, kuhu võivad erinevate tegurite kombinatsioonid meid huvitava objekti (linna või regiooni) viia, millised seosed ja mõjutamismustrid on selle tulevase arengu jaoks keskse tähtsusega.

Planeerijad ja poliitikakujundajad tegelevad erinevate strateegiate ja poliitikate kujundamisega, valikuga erinevate poliitikavariantide vahel. Samas stsenaariume ei koostata selleks, et nende vahel valida. Stsenaarium, täpsemalt, erinevatest stsenaariumidest koosnev pakett, on strateegia või plaani koostaja jaoks abivahendi rollis, nn tunnetusvahend. See on vahend, mille abil paremini navigeerida võimalike tulevike ruumis, tajuda paremini oma võimalike otsuste piire ja tulemusi.

Tihti koostatakse stsenaariumide pakett kahemõõtmelise maatriksilaadse konstruktsioonina, kus maatriksi ühel teljel on kirjeldatud olukordi, mille teke ei sõltu olulisel määral meist (mõeldes „meie“ all näiteks riigi valitsust või linnavõimu), teisel teljel aga poliitikad või poliitikate komplektid, mille sobivuse kohta me alles oma seisukohta kujundame. Maatriksi erinevate väljade „lahtikirjutamise“ kaudu saamegi stsenaariumide kirjeldused, mis ja kuidas võiks tekkida ning mida endaga kaasa tuua.

Otsustamaks mingite poliitikate sobivuse üle peaksime me täpsemalt ette kujutama, kuidas neist üks või teine „töötab“ meist vähesõltuvates olukordades ehk erinevate väliskeskkonna variantide puhul. Sellest aitabki aru saada töö stsenaariumidega, nende koostamine, analüüsimine, järelduste tegemine. Vahel võib taolise analüüsi tulemusena aga selguda, et mõistlik võib olla mitte otsuse langetamine hea-halb skaalal, vaid ilmnevad ideed, kuidas esialgu ettekujutatud poliitikaid muuta või kombineerida või mõnede elementidega täiendada. Neid on võimalik iteratiivselt edasi arendada, kasutades erinevatelt stsenaariumilises protsessis osalenud inimestelt laekunud ideid. Stsenaariumide esialgsel koostamisel soovitatakse erinevad analüüsitavad poliitikavariandid sõnastada üksteisest väga selgelt eristuvatena (nn puhaste strateegiatena), mis annab järgnevale

diskussioonile vajaliku selguse. Stsenaariumide analüüsi lõpul võidakse tihti aga jõuda palju keerukamate sünteesideni erinevatest strateegilistest ideedest.

Antud juhul peegeldab maatriksi horisontaaltelg väliskeskkonna soodsust linna arengule ja see on komponeeritud majandusliku ja demograafilise dünaamika poolt pakutavate võimaluste alusel. Linna arengule soodsaks pidasid koostajad sellist väliskeskkonda, kus Eesti majandus kasvab järgmise veerandsajandi jooksul tempoga vähemalt 3% aastas perioodi keskmisena⁶⁸ ja linna elanikkonna kasv on selline, mis võiks põhimõtteliselt kindlustada vajaliku inimressursi miinimumi, et viia eelseisva mõne aastakümne jooksul muude ülesannete täitmise kõrval läbi praegu mõnevõrra laialipaisatud linnaruumi muutmine tihedamaks ja kvaliteetsemaks: *city*'liku linnasüdame loomine ja selle harmoonilisem laiendamise seni mittekesklinlikult hoonestatud nn vaheruumi arvel. Meie hinnangul pole siin niivõrd kriitiline linnasüdame elanike arv, mida küll kindlasti tuleks tõsta, aga kõige enam nende inimeste arv, kellele kesklinn ja eriti linnasüda on erinevatel põhjustel vajalik ja kus nad soovivad viibida töötamiseks, tarbimiseks, sotsialiseerumiseks, kultuuri nautimiseks kui ka lihtsalt meeldivas keskkonnas aja veetmiseks. Mõnevõrra Helsingi arengu kogemusele tuginedes pakkusime me selliseks hüpoteetiliseks miinimumiks Tallinna elanike arvu suurenemise ligikaudu kui 60 000 inimese võrra. Andes endale selle juures aru, et lisaks täiendavale inimeste arvule on selleks olulised ka inimeste ametialane profiil, sissetulekute tase, teatud elulaadi tunnused, aga ka linna- ja linnastu ruumi parem ühendatus, mis võimaldaksid kesklinna piisavalt mugavat külastamist ka inimeste poolt, kes seal ei ela.

Tartu Ülikooli demograafid on pakkunud, et Tallinna elanike arv võiks suurened aastaks 2050 praegusega võrreldes peaaegu 90 tuhande elaniku võrra ja väidavad, et tulenevalt Eesti demograafilise potentsiaali ammendumisest saaks täiendav juurdekasv tulla valdavalt välisrände arvelt.⁶⁹ Oleme nõus Tartu demograafide seisukohaga, et 90 tuhandelise juurdekasvu on põhimõtteliselt võimalik ja et Tallinna elanikkonna edasise märkimisväärse juurdekasvu allikaks saab olla vaid välisränne. Samas peame 90 tuhande lähedast juurdekasvu sajandi keskpaigaks realistlikuks siiski vaid tugeva nn sundmigratsiooni laine puhul (põhjustel nagu julgeolekuolukorra järsk halvenemine, kliimakriis jms). Juhul, kui immigratsiooni põhimootoriks saab olema majanduslik konvergents, meie arvates nii positiivsest välismigratsiooni saldost rääkida ei saa. Seetõttu võtsime oma järgnevates arvutustes aluseks baasvariandina juba eespoolmainitud 60

⁶⁸ On küll täiesti võimalik, et majanduskasvu suurust ei arvestata mõnekümne aasta pärast täpselt praeguse SKT arvutamise metoodika alusel.

⁶⁹ Tallinna ja selle linnaosade rände analüüs ja prognoos aastateks 2023 – 2050. Tartu Ülikooli rände- ja linnauuringute keskus. Tartu 2023, 112 lk.

tuhande inimeselise juurdekasvu aastaks 2050. Valiku põhjuseks mitte ainult see, et pidasime sellise elanike juurdekasvu meie poolt linna positiivseks peetud ruumilist arengu jaoks juba kriitilise massi piiri ületavaks, aga ka hinnang, et sellest arvust kõrgemale minemine toob kaasa uussisserändajate struktuuris olulise struktuurimuutuse. Kui uussisserändajate struktuuris hakkab domineerima mitte Eesti majanduse jaoks sobilik tööjõud, sh meie majandusse panustamisest huvitatud kõrgema kvalifikatsiooniga välismaa spetsialistid ja oskustööjõud, vaid sundmigrandid, siis tähendab see oluliselt teistsugust situatsiooni. Tõenäoliselt saab siis olema madalam uussisserändajate majandusliku hõivatuse aste ja madalamate sissetulekute tõttu teistsugune ka potentsiaalne ruumiline paiknemine. Elama hakatakse siis mitte Tallinna kesklinnas või selle lähipiirkonnas vaid pigem „mägedel“, Maardus/Kallaveres jm odavamates linna ja linnastu osades.

Keskmise majanduskasvu jäämist Eestis pikema perioodi osas selgelt alla 3% aastas käsitlesime me väliskeskkonna ebasoodsa dünaamikana ning eeldasime, et muude negatiivsete tagajärgede hulgas teeb see raskeks ka rakendamiseks sobiva täiendava tööjõu kaasamisega. Suurem sisseränne madala majanduskasvu juures oleks pigem probleem, aga on selge, et kehv majandus seis iseenesest vähendab Eesti atraktiivsust sisserännu sihtriigina ja vähemalt osaliselt vähendab liigse sisserännu ohtu. Välismaistest spetsialistide või oskustööjõu huvi vähenemine, mis taolises olukorras ilmselt paratamatu, raskendab muidugi majandusarengu uuesti kasvukursile viimist.

Kokkuvõtlikult: loogika sooduse telje konstrueerimisne majanduskesksena põhines kahele alusarusaamale. Esiteks, et enam tullakse Eestisse ja Tallinna siis, kui majandus kasvab ja tulijatele on tööd pakkuda. Teiseks, et Tallinna kesklinnas kaasaegse Tallinna arengu jaoks positiivse atraktiivse linnaruumi (*city*) kujunemiseks on oluline muude tegurite kõrval ka linna elanike (keskmise sissetulekuga) kriitilise massi olemasolu. Väiksema elanike arvu ja madala sissetulekute taseme puhul on selle teke väheusutav.

Indikatsioonina välja pakutud 3%ne majanduskasvu piir ei ole madal. Maailmamajanduse statistika ja prognoosid näitavad, et globaalmajandus on sisenenud viimase enam kui poolesaja aasta kõige madalama kasvuga perioodi ja taolise olukorra pikka jätkumist peavad eksperdid vägagi tõenäoliseks. Eesti majanduse konvergennts, järelejõudmine arenenud majandusega maadele, on olnud küll kiire, kuid praeguselt tasemelt järelejõudmist jätkata on palju raskem.

Eelkirjeldatud konstruktsioon väliskeskkonna poolt pakutavate tingimuste liigitamiseks ei ole ainuvõimalik. Kindlasti on vähemalt teoreetiliselt võimalik leida põhjendusi näiteks arusaamale, et linnade arengule võib olla soodne ka majanduse kasvamist üldse mitte

eeldav variant või et arengule on soodne elanikkonna vähenemine, igasuguse immigratsiooni tõkestamine vms. Vähemalt Tallinna ja eesseisva mõnekümne aastase ajaperspektiivi puhul koostajad taolisi konstruktsioone põhjendatuks ei pea. Antud raamistik koos orienteeruvate kvantitatiivsete indikaatoritega tundus ka ekspertide (kelle ideedele tuginedes stsenaariume arendati) jaoks piisavalt usutava ja tõenäolise.

Antud töö raames ei käsitletud seda, mis võiks juhtuda majandussüsteemi lagunemisel või sõjalis-poliitilistes kataklüsmides. Ebasoodsam väliskeskkond on siinses tähenduses kasvu aeglustumine ja tegevusvõimaluste ahenemine, mitte välistest põhjustest tekitatud kriis. Järgmisel joonisel (Joonis 31) on kujutatud stsenaariumide konstrueerimise alusmaatriks terviklikult, nii horisontaaltelg kui vertikaaltelg ning lisatud telgede ristumise teel tekkinud väljadele vastava stsenaariumi nimetus.

Maatriksi vertikaalteljel on eristatud kahte linnapoolse poliitika potentsiaalset varianti, mis on nimetatud lühidalt “Laiema poliitikafookuse rakendamiseks” ja “Kitsama poliitikafookuse rakendamiseks”. Need poliitikakompleksid ei ole täiesti alternatiivsed, neil on ühiseid jooni nagu näiteks suund linnakeskkonna muutmisele jalgrattasõbralikuks ja mõningate esialgu veel Euroopa Liidu rahade abiga kavandatud projektide läbiviimine (Liivalaia tramm ja Kristiine multimodaalne ühistranspordi terminal).

Erisuseks oli see, et laiemale ja seetõttu ka kallimale poliitikate pakstile on iseloomulik esiteks teravdatud tähelepanu südalinnale kui Tallinna kui terviku konkurentsivõime jaoks strateegilise tähtsusega osale linnaruumist (siit orientatsioon kaasaegse ja atraktiivse *city* väljaarendamisele) ja südalinna ning kesklinna kvalitatiivselt paremale ühendamisele nii linnaruumi kui linnastuga. Seetõttu olid siin väga kesksel kohal trammiliikluse hoogne laiendamine, „Pargi ja reisi“ alade loomine ja üldse suurem tähelepanu transpordiühendustele kesklinna ja linnataguste piirkondade vahel. Tähelepanu all olid ka mõningad suhteliselt kallid maanteühenduste loomisega seotud ja raudteeprojektid.

Kitsamas pakettis vaadati linnale mõnevõrra lokaalsema pilgu läbi, kus kõiki linnaosasid ja aumeid käsitleti kui iseväärtusega linnaruumi, kus inimestel peaks olema hea elada ja liigelda, sealjuures hea kui autot kasutamata või vähe kasutades. Spetsiaalseid strateegilise tähtsusega ülelinnalisi fookusteemasid peale jalgrattakasutuse soosimise nagu *city* eriline roll või linna taga elavate, aga kesklinnas tööl käivate inimeste probleematika pakett spetsiaalselt ei adresseeri. Transpordiühenduste lahendamisel distantssidel, mis on jalgsi või rattaga läbimiseks liiga pikad on peamine tähelepanu bussiühenduste muutmisel ratsionaalsemaks.

Esialgu kavatsesime me erinevuste hulka poliitikates lisada ka parameetri nimetusega “Linnavalitsuse aktivism”, mille all võiks pidada silmas linnavalitsuse rangemate

administratiivsete meetodite rakendamist arendajate suhetes või autokasutajate suhtes linnapoliitikate elluviimisel. Hilisem analüüs näitas siiski, et aktiivsemate poliitikatel rakendamise vajadus võib tõstatuda kõigi kolme arengustsenaariumi puhul, kuid mõnevõrra erinevate eesmärkide ja sihtrühmadega. Seetõttu loobuti sellest kui poliitika läbivast parameetrist ja esitati stsenaariumides üksikuid viiteid selle konkreetsetele ilmingutele.

Tervikuna kujunes välja järgmine maatriks (joonis 31).

Väliskeskkond Poliitika	Ebasoodsam	Soodsam
Laiem poliitikafookus		"Täismängu" stsenaarium
Kitsam poliitikafookus	"Suu sekki mööda" stsenaarium	"Kitsama fookuse" stsenaarium

Joonis 31. **Stsenaariumide süstemaatika.** Allikas: Autorite koostatud

See, et maatriksi ülemine vasakpoolne ruut on jäetud tühjaks tulenes sellest, et me ei suutnud näha võimalusi, kuidas oleks pikaajalise madala majanduskasvu juures rakendada laiemat poliitikate paketti. Paremal juhul ainult mingeid selle üksikuid elemente, eeldasime, et rohkema jaoks ei leidu finantskatet.

Laiema investeerimispaketi rakendamise puhul tekib muidugi probleem siis kui selgub, et esialgu soodne majanduskeskkond peaks keerame järsku halvenemisele. Käsitlesime seda varianti lühidalt nimetuse all „Täismängu katkemine“.

7.2. Stsenaariumitekstid

7.2.1 "Täismängu" stsenaarium

	Ebasoodsam väliskeskkond	Soodsam väliskeskkond
Laiem poliitikafookus		"Täismängu" stsenaarium
Kitsam poliitikafookus		

Kirjeldatav stsenaarium on realiseeritav tingimustes, kus eelseisval veerandsaja aastasel perioodil võimaldab väliskeskkonnas toimuv Eesti majandusele tingimusi suhteliselt korralikuks arenguks (tagasilöögid üksikutel perioodidel on tõenäoliselt paratamatud, aga perioodi keskmisena on majanduse kasv üle 3% aastas). Eeldatakse, et Tallinn / Tallinna regioon ei kaota, vaid pigem suudab tugevdada oma rolli rahvusvahelist majandust uuendavates sektorites (IKT ja muu tehnoloogiakeskne ettevõtlus, seda tugevnevate ökoloogiast tulenevate nõuete tingimustes). Stsenaariumi realiseerumise eelduseks on ka pikaaegne üle poliitiliste tsüklite ulatuv tahe rakendada linna arendamisel strateegilist, piisavalt järjepidevat ja mitmekülgset poliitikat.

Poliitika aluseks kirjeldataud arengustsenaariumi puhul on **arusaam, et Tallinn vajab**

a) senisest enam välja kujundatud, atraktiivsemat ja elavamata linnasüdant (*city't*)

b) liikuvus nii kesklinnas kui ka Tallinnas tervikuna peaks toimima keskkonnahoidlikumal viisil

c) linna ja Tallinna linnastu kui terviku ruum peaks olema transpordiga, eelkõige ühistranspordiga, paremini ühendatud

d) neid eeltoodud eesmärgi ei tohiks üksteisele vastandada vaid, enamikel juhtudel nad võimendavad üksteist

Kirjeldatav stsenaarium eeldab kasvavat majandust koos linna elanikkonna mõõduka kasvuga (koostajad oletavad, et 2050. aastaks võib Tallinna rahvaarv suurened umbes

60 000-70 000 elaniku võrra⁷⁰ (kellest enamik on pärit väljastpoolt Eestit) ja tingimusega, et lisanduva elanikkonna moodustab märkimisväärselt erialastelt oskustelt Tallinna ettevõtlusesse sobiv hinnatud oskustega tööjõud. Kui taolist või ligilähedast kasvubaasi ei teki, pole järgneva stsenaariumi käivitumiseks piisavat kriitilist massi ei finantside ega inimeste osas.

Investeeringute vajadusest

Stsenaarium eeldab, et lisaks liikuvusega seotud baasinvesteeringute summale, millest märkimisväärne osa kujutab endast jalgrattakasutust soodustavaid investeeringuid, lisandub veel rida täiendavaid investeeringuid, millest suur osa seostub kesklinna parema ühendamisega laiema linna- ja linnasturuumiga (Lisa 1). Siia kuulub „Pargi ja reisi“ alade väljaarendamine Tallinna suunduvatel maanteedel, 4 või 5 täiendavat uut trammiliini või pikendust, sh Kristiine- Õismäe liin, mis tähendab juba baasinvesteeringute loetelus sisalduva Liivalaia- Kristiine trammiliini jätkamist Kristiine multimodaalsest reisiristmikust edasi lääne suunas, Tondi liini pikendus Järvele kuni sinna rajatava „Pargi ja reisi“ alani, trammiliini täiendav liin Kopliasse, tee-ehitused Tallinna väikese ringtee väljaehitamine. Suur osa „Pargi ja reisi“ alad ühendatakse linnasüdamesse viivate trammiteedega. Ka linnaruumi jalgrattasõbralikumaks muutmiseks mõeldud investeeringute maht oleks selle stsenaariumi investeeringute paketi suurem kui baaspaketi.

Kokkuvõtvalt tähendab see liikuvusega seotud investeeringute vajaliku mahu tugevat tõusu. Ligikaudsed arvutused näitavad, et sel juhul tõuseks kuni aastani 2050 vajalike liikumisalaste investeeringute maht ligikaudu 0,5 miljardilt eurolt nn baasinvesteeringute paketi kuni **1,5 miljardi euroni**. Tõenäoliselt ei jääks kogu see summa linnaeelarve katta, vaid osa kulusid oleks võimalik katta ka riigieelarvest, jaotada vastavalt kokkulepetele linna ja ümbritsevate valdade vahel, ajas vähenemas osas ka ELi vahenditest. Riigieelarvele saaks loota ka seoses täiendavate raudteeinvesteeringutega⁷¹. Maanteeinvesteeringute osas võiks Tallinna Väikese ringtee lennujaama territooriumit läbiva, lennuradade alt läbiehitatava lõigu rahastamiseks tulla kõne alla ka finantseerimine kasutajate poolt (tasulise maantee mudel). Tervikuna oleks liikuvusalaste investeeringute kasv miljardi euro võrra võrreldes tagasihoidlikuma paketi realistlik arvestades selle jaotumist rohkem kui veerandsaja aasta peale, kuid täiendava finantskoormuse võtmisega kaasnevad muidugi ka riskid. Sellisel juhul võib väheneda linna finantsreserv,

⁷⁰ Kõrgema majanduskasvu puhul võib see arv olla suurem.

⁷¹ Mõeldud ei ole antud juhul mitte Rail Baltica ehitamist, aga täiendavaid muid raudteed puudutavaid investeeringuid.

mida võiks vaja minna kui majandusseis juhtuks halvenema ja sotsiaalsed probleemid teravnema. Tuleb ka arvestada, et lisaks linnaruumi liikuvuse kvaliteedi tõstmisele on südalinna funktsioonide täitmiseks ja atraktiivsuse tõstmiseks vaja veel palju muud ja ka selle kvaliteetne tegemine maksab. Linn vajab ehituslikku tihendamist, milleks on võimalusi eelkõige mere poolses osas, mis oli varem suletud piirkond. Lisas 2 toodud kaardil on markeeritud olulisemad uut hoonestust vajavad alad Tallinna raudteeringi siseses osas. Linnaruumi kvaliteedi tõusuks on vaja läbimõeldud ja loomingulist linnatänavate ja väljakute projekteerimist, head arhitektuuri, ka linna(ruumi) nn kultuurilist planeerimist, mis tähendaks nt. linnaruumi osade kujundamist kultuuriasutusi ja väliseid mõjutegureid silmas pidades. Viimane puudutab nii vanalinna kui kesklinna uuemaid osasid. Kesklinna linnaruumi atraktiivseks muutmine eeldab uusi domineerivaid tegureid. Avalikku ruumi saab tuua praegusega võrreldes rohkem sinna sobivat kunsti, aga peamine, et linnaruum oleks ise kunst.

Võimendused

Stsenaariumi raames tekib õnnestumise korral **rida positiivseid võimendusi**. Kesklinna, eriti linnasüdame, väljaarendamise prioriteet ja sellega seotud erinevat laadi investeeringud tõstavad linnasüdame atraktiivsust, siin tahetakse viibida (elada, töötada, jalutada, tarbida teenuseid). Kui samal ajal tehakse pingutusi ühistranspordi paremaks toimimiseks linnas ja linnastus, siis paranevad sellega seoses tallinlastel ja Tallinna piirkonna elanikel võimalused külastada linnasüdant ka ilma autota, viibida kauem, nautida kultuuri ja teenuseid rohkem ja pikemalt. Parem ligipääs ühistranspordiga vähendab nende rahulolematust, kes varem kasutasid kesklinna tulekuks oma autot ja aitab muuta nende liikumisharjumusi⁷². Südalinn omakorda muutub autosurve vähenemise tagajärjel paremini jalgsi või ka kergliiklusvahenditega liigeldavaks, paremaks kohaks nii elamiseks kui ajaviitmiseks, kultuuri või teenuste nautimiseks. See puudutab lisaks eestlastele ka välismaalasi, nii turiste kui ka Tallinnas töötavaid välismaise päritoluga spetsialiste (nii kesklinnas, Ülemiste Citys, Põhja-Tallinnas kui Mustamäe Technopoli). Suurema elanikkonna ja tarbijaskonna puhul on jällegi väikeettevõtjatel enam motiivi avada siin oma kaubandus-teenindusettevõtteid hoonete esimestel korrustel. Linn saab seda arendajatelt ka nõuda, sest nõudlust taoliste ettevõtete jaoks nüüd on. Hoo saab sisse Tallinna peatänav ja peamise äritänav väljaarendamine. Südalinnas

⁷² Need asutused ja ettevõtted, kelle personalil on oma töö ülesannetest tulenevalt vaja paratamatult ka vaja töö ajal palju autoga ringi liikuda hakkavad tulevikus asuma ilmselt mitte Kesklinna tsentraalses osas, vaid kas linnaosa piiridel või sellest väljaspool, antud töös linna „väravateks“ nimetatud arendusaladel. Sel juhul ei häiriks nende autokasutus eriti linnasüdant.

toimuvate muudatuste tõttu tõuseb Tallinna rahvusvaheline atraktiivsus. Põnevam ja mitmekülgsem linnasüdame atmosfäär võib olla täiendav argument, miks Tallinnas töötamist võiksid eelistada rahvusvaheliste idufirmade töötajad. Seetõttu võiksid tahta siia enam tulla või olemasolevatest oma tegevust jätkata majandusarengut vedavad tehnoloogiafirmad. Võib suurened ka muude rahvusvaheliste firmade soov paigutada siia oma regionaalseid kontoreid. Atraktiivsem linnasüda mõjub positiivselt turismi arengule.

Majandusarengule Tallinnas ja Tallinna regioonis annab hoogu Rail Baltica käivitumine peale 2030. aastat, mis intensiivistab Eesti-Soome majandussuhteid⁷³ ja muudab Eesti atraktiivseks investeerimiskohaks ka Saksa firmadele. Transpordikorralduse osas tugevnevad senisest enam kesklinna ja Rail Baltica reisiterminali piirkonna transpordiühendused, aga ka Ülemiste City ja Lasnamäe ühendused (vajadus rajada raudteealused tunnelid).

Majanduse hoogustumisega suureneb tallinlaste ostuvõime. Linna eelarve võimalused suurenevad, eriti kui tulevikus hakkavad omavalitsused saada osa ka nende territooriumil asuvate firmade maksustamisest. See annab võimaluse kulutada enam nii linna arendamiseks, transpordisüsteemi täiustamiseks kui ka sotsiaalprobleemide leevendamiseks.

Uued võimalused võivad selle stsenaariumi õnnestumisel avaneda ka seoses vanalinnaga. Parema finantsseisu puhul pole linnal enam vaja keskenduda eelarvelistel kaalutlustel lühiajaliste tulude teenimisele vanalinnas asumatelt kinnistutelt ja pindadelt. On võimalik hakata välja töötama pikaajalisemat strateegiat vanalinna kujundamiseks, mis pole suunatud ainult massituristidele ning mille eesmärk on muuta vanalinn unikaalseks keskkonnaks, kuhu mahuvad üksteist võimendades ning oma fookusalasid omades nii kultuur, meelelahutus, äri ning elamine. Samuti saab keskenduda linna ruumilise kvaliteedi parandamisele. Vanalinna kui turismiprojekti on vaja uuendada juba seetõttu, et see muutub antud stsenaariumi realiseerumisel massturismi jaoks liiga kalliks. Mõnevõrra suurem püsielanike arv vanalinnas vaid tõstab selle väärtust välismaiste külastajate jaoks. Vanalinn on võimalik muuta uuesti ka tallinlaste, sh koolilaste jaoks ligitõmbavaks külastuskohaks.

⁷³ Tõenäoliselt hoogustuvad peale Rail Baltica käivitumist uuesti ka jutud järgmise sammuna Tallinn – Helsinki tunneli rajamise vajadusest. Soomlased saavad aru, et Rail Baltica ja tunneli kombinatsiooni realiseerumist oleksid nad palju vähem „saar“ ja palju enam osa Euroopast.

Elanike ja töökohtade paiknemise dünaamika ning „väravate” roll

Elamispinna nõudlus suureneb ja arendajad, kellel on detailplaneeringud ette valmistatud või vormistamisel tegelevad nende realiseerimisega. Esialgu on päevakorral eelkõige kallimate elamute ehitamine kesklinna ja mõnedesse selle lähedastesse „väravatesse“. Kuna küllalt palju inimesi soovib nn magamislinnaosadest („mägedelt“) lahkuda⁷⁴, siis peaks suurenema ka mõõdukama hinnaga elamispinna pakkumine. Vaadeldava perioodi lõpuks (aastaks 2050) pole kogu elamuehituseks vajalik maaressurss Tallinnas siiski veel ammendatud, seda jätkub ka järgmisteks aastakümneteks. Kontoripindade vajadus kasvab aeglasemalt kui elanike ja töökohtade arv, seda eelkõige kaugtöö osatähtsuse suurenemise tõttu. On olemas oht, et eriti nn „väravates“ toimuva kontoripindade ehitamise tõttu võib tekkida kontoripindade teatud ülepakkumine, eriti majanduslanguse tõttu. Samas tõuseb vajadus moraalselt vananenud kontorihoonete asendamiseks kaasaegsematega. Kõrgepalgaliste töötajatega kontoripindu tekib juurde ka linnasüdamesse ja kesklinna, ehkki viimasel ajal on „väravad“ suutnud taolisele nõudlusele reageerida kiiremini. Jätkub elanikkonna teenindamisega tegelevate kaubandus-teeninduspindade arendamine, tõenäoliselt enam rõhuasetusega kaubanduselt teenindusele ja suurtelt kaubanduskeskustest väiksematele.

Elanike arv südalinnas ja kesklinnas selle stsenaariumi puhul suureneb, kuid ka sel juhul on siin töötajate arv elanike arvust märgatavalt suurem. Oluline on aga see, et ka näiteks neis kvartalites, kus domineerivad suured büroohooned, ei muutuks linnaruum õhtul tühjaks. Linnasüda peaks vähemalt ideaalis olema korraga nii suhtlemisruum, teenindus- ja tarbimisruum, aga ka lihtsalt ajaviitmisruum.

Kesklinnaga liituvad „väravad“ võivad pakkuda elukohta kesklinnas töötajatele (heal juhul odavamalt, aga mitte alati). Hea oleks, kui „väravates“ elavatel inimestel oleks asja kesklinna, eriti südalinna (aega veetma ja tarbima). „Väravates“ toimuvat tuleks püüda suunata selliselt, et seal toimuvad arendused aitaksid vabastada kesklinna selleks paremini sobivateks tegevusaladeks. Näiteks Telliskivi-Krulli piirkond, Ülemiste City laiendavad ka tehnoloogiaarendusi ja keerukaid eksportteenuseid. Siiski ei peaks need kujunema väheatraktiivsete kontorihoonete piirkonnaks, kuhu kliente on raske leida.

⁷⁴ See protsess võib võimenduda kui sinna peaks saabuma suuremal arvul nn sundmigrante.

Ühenduste tagamine linnas ja linnastus

Lisaks uutele trammiliinidele on stsenaariumide kandvaks ideeks „Pargi ja reisi“ alade loomine linna siirduvatele maanteedele. Nende toimima hakkamiseks peavad olema loodud võimalikult kiired ja hõlpsad ühistranspordile siirdumise võimalused. Selle eesmärgi saavutamine ei pruugi olla lihtne ega odav. Perspektiivne võiks olla variant, kus „Pargi ja reisi“ alalt on võimalus liikuda edasi südalinna poole trammiga. See on võimalik kui pikendada trammiliini Tondilt Järvele ja valida Tallinna läänepoolse „Pargi ja reisi“ ala asukoht selliselt, et sel oleks hõlbus ümberistumise võimalus linnasüdannt Õismäega (üle Kristiine) ühendavale trammiliinile. See võiks vähendada märgatavalt Paldiski maanteelt ja Rannamõisa teelt südalinna suunas liikuvat autode voolu.

Keskse tähtsusega teemadeks, millele selle stsenaariumi raames pööratakse suurt tähelepanu ja kulutatakse märkimisväärselt rahalisi vahendeid on Kristiine ühistranspordi sõlmjaama väljaarendamine koos Endla ja Tulika tänava ristmiku ümberehitamisega (osa selle ristmiku liiklusest võib olla otstarbekas viia maa alla), Rail Baltica reisiterminali ümbruse ja selle ühenduste väljaehitamine.

Kirjeldatava stsenaariumi raames ei soosita suurte parkimismajade ehitamist kesklinna, kuid administratiivne surve autokasutusele suureneb koos transpordilahenduste väljatöötamisega, mis pakuvad linna kaugemates piirkondades või linna taga elavatele inimestele alternatiivi autoga kesklinna saabumisele. Arvestades linna taga elavate inimeste kõrget osatähtsust kesklinnas töötavate inimeste hulgas on autokasutuse vähendamine raskelt läbi viidav.

Üheks lahendiks võiks selle stsenaariumi raames olla läbi linnasüdame liikuva autotransiidi maksustamine. Selle lahendiga võiks koos käia ka Tallinna väikese ringtee väljaehitamine.

Kesklinnast ja enamikest nn „väravatest“ kujuneb selle stsenaariumi puhul terviklik laienenud kesklinn, mille osad on omavahel hästi ühendatud ja liigeldavad ja mis on praegusest oluliselt paremini ühendatud ka linnatagusega. Linnasüdame ja „väravate“ vahe-alad on täidetud, Tartu ja Pärnu maantee äärset hoonestust on „kohendatud“, mitmed praegused „augud“ likvideeritud. Kesklinn kasvab sisuliselt kokku Põhja-Tallinna lähiala ja Sossi mäe-Ülemiste piirkonnaga, samuti Vanasadamast ida poole jääva Reidi tee piirkonnaga.

„Täismängu“ stsenaariumis ei püüta erinevate transpordiliikidele eeliste andmisel või nende tõrjumisel lähtuda universaalsetest põhimõtetest. Kesklinna lähiümbrus, sh nn „väravaalad“ seostatakse arengu käigus võimalikult orgaaniliselt kesklinnaga. Linnasüdame puhul püütakse eelistada jalgsiliikumist. Oluline koht on ka ühistranspordil ja kergtranspordil. Autokasutust püütakse järk-järgult piirata.

„Värvate“ puhul on keskne „väravate“ seostamine südalinnaga ühistranspordi abil, kesklinnaga vahetult piirnevate alade puhul võib selles olla märkimisväärne koht ka kergliiklusvahenditel. Muus osas sõltub transpordikasutus tugevalt sellest, kas arendusala on oma olemuselt ka „transpordivärv“ (nagu Pärnu mnt – Tondi piirkond või Sossi mäe-Ülemiste piirkond) või eriti mitte (nagu Telliskivi –Krulli või Sadama-Reidi tee piirkond). Elupiirkondadeks kujunevates „väravates“ on oluline kergliiklusvahendite kasutamine, kontorite domineerimisega „väravates“ on linna tagant autoga töölkäimine aktsepteeritav variant.

Kaugemate linnapiirkondade (nn mägede) puhul on keskseks ühistransport. Linnataguse puhul on kaugemate sõitude puhul peamiseks nii auto kui ühistransport, nihkega ajas enam ühistranspordi kasuks. Kaugemas tulevikus on linnataguse hõreasustuse puhul suhteliselt suured võimalused Liikuvus kui teenus (MaaS) kasutamisel.

Kesklinna kallinemine ja segregatsioonioht

Linnasüdames, aga ka kesklinnas tervikuna ja selle lähialadel, muutub maa hind selle stsenaariumi puhul kalliks. Selle piirkonna kallinemine, muutumine ülejäänud Tallinnaga võrreldes suhteliselt elitaarseks sisaldab endast paratamatult ka teatud võõrandumisohu. Segregatsiooni tingimustes kui suur osa tallinlastest leiab, et ei ole võimalised siin endale korterit soetama ja siia elama asuma ⁷⁵ning ka kaupade ja teenuste hinnatase siinsetes väikepoodides või piletihindad teatrites ei ole eriti taskukohased, võib atraktiivne linnaruum neile küll meeldida, kuid tekitada küsimusi, et kelle huvides ja arvelt see saavutatud on. Sotsiaalne kadedus ei pruugi selles stsenaariumis oluliselt suureneda, kuna kesklinn on juba terviklikult integreeritud linnastruktuuriga ning paljud inimesed saavad kasu paremast ühistranspordivõrgust. Siiski on võimalik, et poliitilistes kampaaniates tulevad välja ideed, mis propageerivad järsult suurendada kesklinna või südalinnas asuvate kinnisvaraomanike kinnisvaramakse või kehtestada Tallinnas

⁷⁵ Rea Euroopa Liidu riikide linnades rakendatakse spetsiaalseid süsteeme, mille kaudu tuua kallistesse linnaosadesse elama ka väiksema sissetulekuga inimesi subsideerides nende elamiskulude katmist. Nii tehakse näiteks ka Helsingis. Eestis pole taoliste segregatsioonivastaste programmide alased arutelud küll veel hoogu sisse saanud.

turismimaks. Sellised ideed võivad eesmärgiks seada vanalinna arendustööde finantseerimise linnaeelarvest, mitte ainult kohalike elanike tasudest. Juhul, kui mõne aastakümne pärast ilmneb, et nn Lasnamäe, Mustamäe ja Õismäe paneelmajad vajavad ulatuslikku ümberehitust ning ainult nende piirkondade elanike finantsressursside toel ei ole seda võimalik saavutada, võib tekkida soov suunata linna finantseerimine märkimisväärselt rohkem magamislinnaosadesse kesklinnaga võrreldes. Seos linnatagusega jääb ikkagi lõpuni lahendamata probleemiks.

Antud stsenaariumis on ette nähtud küllalt suured investeeringud. „Pargi ja reisi“ alade loomiseks ning trammiliinide pikendamiseks linnasüdamest nendeni. Sel viisil, samuti täiendavate rongipeatuste sisseseadmisega linna sisenevatel raudteedel (sh „Rail Baltica“ raudteeliinile käima pandavad linnataguste peatustega regionaalrongid) on võimalik mõnevõrra vähendada linna taga elavate inimeste autokasutust nende suhteliselt tihedatel kesklinnakülastustel. Täiesti rahuldavalt seda probleemi lahendada on aga väga raske. Tallinna „linnatagused“ elavad ümber linna äärmiselt hajali ning ka kaugemas tulevikus pole eeldusi multikeskuselise linnastu suunas liikumiseks. Isegi juhul kui ehitada välja trammiühendused või panna käima ekspressbussid linnataguste suuremate asulate ja Tallinna vahel⁷⁶, jääb väga suur osa linna taga elavatest inimestest nende haardeulatusest liiga kaugele. Üheks võimalikuks lahendiks võiks olla tulevikus liikuvuse kui teenuse (MaaS) kontseptsiooni rakendamine linna taga elavate inimeste teenindamisel. Arvutiprogramm pakuks inimesele välja marsruudi läbimise sellise optimaalse võimaluse, kus pealinnapoolne osa marsruudist läbitaks kasutades või vajadusel kombineerides tavapärase ühistranspordi vahendeid. Kodupoolne osa marsruudist (nn viimane miil) aga läbitakse näiteks isesõitvas autos või kui vastavas piirkonnas ja vastavas ajaaknas on rohkem sõitjaid, siis juhiga või juhita mikrobussis.

Taolise variandi finantsiline tasuvus pole küll veel selge. Samas avaliku sektori vahenditega stimuleerida linnas tööl käiva inimese valikut luua endale kodu kaugel linna taga hajaasustuses, ei tundu õiglasena. Seetõttu tuleks leida võimalusi, kuidas vähemalt hajalinnastumise edasile laienemisele vastu seista.

⁷⁶ Antud stsenaariumi alusarvutustes on peetud võimalikuks Ülemiste ja Peetri vahelise trammitee rajamist. Arutatud on ka Viimsi – Tallinna trammiühenduse rajamise üle, seda me oma arvestustes siiski silmas ei pidanud.

„Täismängu“ katkemise võimalusest

Ei saa välistada, et algperiood näitab „head majandusilma“, aga siis taoline areng tõenäoliselt välistel põhjustel katkeb ning majandus langeb tõsisemasse kriisi. Kuna kriisi tingimustes läheb linna finantse vaja teiste olulisemate vajaduste katmiseks, võib see tähendada pikaks ajaks liikuvuse parandamiseks mõeldud investeeringute järsku kärpimist ja võimalik.

Taolise olukorraga kaasnevate suurte kahjude vältimiseks oleks õige mitte võtta ette korraga suurt arvu, eriti just pikka elluviimisaega vajavaid suuri taristuprojekte, isegi juhul kui nad puudutavad linna eri piirkondi ja seega nende läbiviimine üksteist otseselt ei sega. Kui kriisi alates on korraga pooleli palju suuri projekte ja need jäävadki pikalt venima, on linnal vaid kaotused ning võidud aga jäävad pika aja jooksul saamata.

Oleks hea kui linnal oleks olemas nii üldstrateegia „Täismänguks“ kui ka selge plaan selle kohta, mida teha „portfellis“ olevate projektidega kriisi korral. Prioriteetide otsustamise puhul taolises olukorras tuleks lähtuda terviklahendite kesksest mõtlemisest ja ei peaks mõtlema ainult, mille katkestamine või ärajätmine aitaks kiirelt kulusid kokku hoida. Kui näiteks Liivalaia tramm koos Kristiine ühistranspordi sõlmjaamaga on välja ehitatud ja suuri kulusid nõudnud Endla-Tulika ristmik kapitaalselt rekonstrueeritud, siis võib olla otstarbekas ehitada valmis ka trammitee pikendus linna läänepoolse „Pargi ja reisi“ terminalini ja Õismäeni, et juba tehtud investeeringud hakkaksid kasu tooma ja lükata edasi või asendada odavamaga mõni teine projekt, millega pole veel alustatud.

7.2.2. Kas ühendustelt saab kokku hoida?: „Kitsa fookuse“ stsenaarium.

	Ebasoodsam väliskeskkond	Soodsam väliskeskkond
Laiem poliitikafookus		
Kitsam poliitikafookus		„Kitsa fookuse“ stsenaarium

Üheks, vähemalt teoreetiliseks võimaluseks, millest on siiski ka Tallinna linnaarendusalastes aruteludes juttu olnud, on anda nii Tallinna linnasüdame puhul kui Tallinna puhul üldiselt väga selge prioriteet linnakeskkonna kujundamisele jalgrattasõbralikuks ja muu nn mikromobiilsuse soosimisele ja autokasutuse tugevale, näiteks kahekordsele vähendamisele, hoidudes samas suurtest ühistranspordi taristusse tehtavatest investeeringutest. Ehkki tavaliselt propageeritakse progressiivses, “rohelises” liikuvusideoloogias paralleelselt nii jalgratast kui rööbastransporti, võib eelnimetatud mõtteloogika üheks aluseks olla ennustus, et ELi tugifinantseeringuid uute trammiühenduste juurderajamiseks Eestil enam pikalt kasutada pole võimalik ja riigieelarvele võib see olla liiga suur koorem. See tähendaks vajadust panustada ühistranspordi osas eelkõige bussitranspordi läbimõeldumale korraldamisele, mida saaks täiendada abinõudega nagu linnalähedaste raudteepeatuste juurde rajamine Tallinna suunduvatel raudteedel.

Teisalt haakub taolise mõtteloogikaga ka osade inimeste arusaam, et linnaarendus ja linnaruumi täiustamine peaksid olema eelkõige elanike vahetule heaolule ja ökoloogilisemale elulaadile suunatud protsessid. Eelmises “Täismängu” stsenaariumis väga olulisteks peetud Tallinna rahvusvahelise konkurentsivõime tõstmise, linnasüdame *city*’likuks muutmise ja välismaiste talentide meelitamise eesmärgid peaksid olema nende kõrval teisejärgulised.

Taolistel arusaamadel põhinev poliitika võib toimida kas soodsamas või ebasoodsamas väliskeskkonnas. Koostajad peavad selle stsenaariumi puhul etteantud eeldusena keskkonna soodsusastet samasuguseks kui eelmise stsenaariumi puhul, st mõõdukalt heaks. Halvema tegevuskeskkonna mõjudele keskendutakse juba järgmises, kolmandas stsenaariumis “Suu sekki mööda”.

Kulud

Ka “Täismängu” stsenaariumis olid kergliikluseks tingimuste loomise kulud sisse arvestatud küllalt võimendatult, oma hoiakult oli ka see stsenaarium tugevalt “roheline”. Lisaks sisaldas see ka suuremahulisi investeeringuid nii uutesse trammiliinidesse kui ka “Pargi ja reisi” alade loomisesse ning mõnedesse maanteeprojektidesse (näiteks Tallinna väike ringmaantee) . Sellega võrreldes on praegu vaadeldav stsenaarium oma liikuvusse parandamiseks mõeldud investeeringute mahuga (arvestatuna aastani 2050)

vaieldamatult odav (ligikaudu kolm korda odavam - 0,5 miljardi euro asemel 1,5 miljardit, vt lähemalt Lisa 1)⁷⁷ .

Antud “Kitsa fookuse” stsenaariumi puhul on suund vahetult linnaelanikule. Taotluseks on “roheline” linnakeskkonnaga elu, tõsi küll, teatud füüsilise, aga tervisliku pingutuse hinnaga. Terve linnasüsteemi sidumiseks vajalike ühistranspordi taristusüsteemide rajamisest täielikult ei pääse, aga kui see piirdub bussiliikluse korraldamisega autodest järk-järgult tühjenevatel tänavatel, ei tundu see maksvat väga suuri summasid.

Eelnevalt keskenduiti vaid otseselt liikuvusalastele investeeringutele. Kindlasti peetakse nii selle kui eelmise stsenaariumi puhul silmas ka mitmesuguseid muid investeeringuid kesklinna linnaruumi kvaliteedi tõstmiseks, aga arvestades, et erinevalt “Täismängu” stsenaariumist ei kuulu “Kitsa fookuse” stsenaariumi esmaste taotluste hulka *city*’liku atmosfääri loomine linnakeskuses. Seetõttu eeldavad koostajad, et ka nende teiste eesmärkide saavutamiseks vajalikud kulud jäävad mõnevõrra väiksemateks.

Mis ei saa ja mis saab mõjutatud olema?

Osade teemade ja osade inimgruppide vaatenurgast hinnates ei pruugi vaadeldaval kahe stsenaariumil suurt vahet ollagi. Näiteks idufirmade vaatepunktist, eriti kui need sõltuvad tugevalt välismaisest oskustööjõust. Võib eeldada, et nende personal eriti Tallinna kaugemate linnaosadega ja linnatagusega kokku ei puutu⁷⁸. Sama peaks kehtima ka rahvusvaheliste korporatsioonide Tallinnas (valdavalt kesklinnas) asuvate administratiivkontorite töötajate puhul. Mõlemil juhul on otsustavaks pigem mugav ligipääs lennujaamale ja sadamale, tulevikus ka Rail Baltica terminalidele. Turism ja turistide teenindamine selle stsenaariumi otseste mõjude tõttu kannatama ei peaks, mõned kaudsed mõjud on neile siiski ebasoodsad.

Teise stsenaariumi puhul võib kannatada saada mõne “värava-ala” ühendus kesklinnaga ja siit edasi ka tema kokkukasvamise perspektiiv kesklinnaga. See puudutab aga vaid neid “väravaid”, mille osas koostajad eeldasid “Täismängu” stsenaariumi puhul trammiühenduse teket, mida seal varem ei olnud ja mille tekkimist “Kitsa fookuse”

⁷⁷ Sealjuures sisaldab see kalkulatsioon siiski ka mõningaid trammi-alaseid investeeringuid, mille puhul võiks eeldada ELi poolset toetust.

⁷⁸ Ülemiste City ei asu küll vahetult kesklinnas, kuid on kesklinnaga hästi ühendatud ja seda kaugemaks linnaosaks või linnataguseks nimetada pole põhjust.

stsenaariumi puhul pole ette näha. See vahe aga ilmneb vaid väiksema arvu “väravate” puhul, enamik “väravatest” on juba kesklinnaga trammiga ühendatud.

Oluliselt suurem vahe tekib siis, kui võtta vaatluse alla inimeste liikumine linnataguse ja kesklinna vahel. See on “Kitsa fookuse” stsenaariumi kõige nõrgem külge. Selles küll rakendub autokasutuse suhtes mitmesuguseid ebamugavaks tegemise ja tõrjumise taktikaid, aga ei kompenseerita seda ühistranspordi-ühenduste arendamisega linnataguse piirkonnaga. Linna taga elavate inimeste jaoks tekivad sellest stsenaariumist nende mugavust ja välja kujunenud elulaadi kahjustavad probleemid, kuid probleemid tekivad ka linna jaoks. Nimelt raskeneb linnasüdame võimalus hoogsaks ja *city*-likuks arenguks. Taoline areng vajab **nii tarbijaskonda kui töötajaskonda**. See tarbijaskond ja töötajaskond võib tavapärase majanduse arengu puhul Tallinna linnastus põhimõtteliselt olemas olla, aga ta peab ka oma elukohtadest linnasüdamesse jõudma.

Ainuüksi **Tallinna kesklinna linnaosa töötajatest elab ca 40 000 väljaspool Tallinna**, lisaks veel linna välispiiride lähistel elavad inimesed. Linna taga omavad kodusid valdavalt “valgekraelistel” ametikohtadel töötavad, tavaliselt keskmisest kõrgema kvalifikatsiooniga ja kõrgepalgalised inimesed. Nende jõudmine kesklinna sh linnasüdamesse ilma autokasutusest on ebamugav, välja arvatud juhtudel kui nad elavad raudteepeatuste haardeulatuses. Aidata võiks “Pargi ja reisi” alade loomine linna piiridel, kus oleks võimalik kiirelt ja mugavalt istuda ümber linna ühistranspordile. Taolise suhteliselt kalli süsteemi realiseerumist “Kitsa fookuse” stsenaariumi puhul ei teki. Autokasutamisest loobumine lõhuks linna taga elavatel ja linnas tööl käivatel inimestel nende perekondlikud igapäevase liikumise logistika (nt laste kooli, trenni ja mujale viimise). Pikemat aega võttev ja ebamugavam töölejõudmine tähendab tõenäoliselt ka töövõime langust.

Reaktsioonid olukorrale

Võib prognoosida järgmisi reaktsioone tekkivale olukorrale:

a) Häälekas protestimine autokasutuse piirangute vastu ja jätkuv püüd oma autoga kesklinna pääseda. Taoliste protestide otsene poliitiline mõju ei pruugi olla suur, kuna protestijad ei kuulu linnakodanike enamikuse, st linnavolikogu valijate hulka. Kaudsed mõjud võivad aga olla olulised. Üheks tulemuseks võib teiste kõrval olla ka suhete halvenemine Tallinna linna ja linna ümbritsevate valdade vahel. Äge vastuseis võib takistada autokasutuse piirangute rakendamist.

- b) Osa linna taga elavatest inimestest, eriti neist, kes peavad kesklinnas regulaarselt tööl käima, püüavad vahetada oma linnataguse elukoha kesklinna või selle lähistele⁷⁹. See ei pruugi olla väga kerge ja seetõttu ka väga massiline protsess, kuna kesklinna korterite hinnad ja üürid on majanduskasvu tingimustes kõrged. Paljud linna taga elavad inimesed, eriti väiksemate lastega, ei taha muuta oma elulaadi. Kui see protsess muutub massilisemaks, toob see kaasa kesklinna elamispinna hindade ja üüride täiendava tõusu.
- c) Osadel selle tööjõu kasutamisest huvitatud firmadel suureneb motivatsioon viia oma kontorid kesklinna asemel „väravatesse“, kuhu kaugemalt tulnud töötaja pääseb autoga paremini ligi. Töökohtade arv kesklinnas väheneb.
- d) Tõenäoliselt küllalt suur osa „linnatagustest“ püüab viia oma töötegemise virtuaalsemaks. Kui nad ka ei lahu firmast, väheneb nende osalus firmade igapäevases töö- ja loomeprotsessis. Neile firmadele, kelle tegevuses kollektiivne loome on kesksel kohal, võib see olla oluline kaotus.
- e) Täies ulatuses kaugtööle minek võib tähendada ka töö lõpetamist Eestis asuvatele firmadele (nii Eesti firmades töötamise kui nende teenindamise mõttes).
- f) Linna taga elavad pered on tänu oma keskmisest kõrgemale ostuvõimele küllalt oluline osa südalinna kaubanduse- ja teeninduse (potentsiaalsest) tarbijaskonnast ja ka kultuuritarbijatest. Mitmekõlgse linnaelu juurde peaks kuuluma ka väikeäridel baseeruv aktiivne kaubandus ja teenindus (hoonete esimestel korrustel asuvatel äripindadel). **Selle õitseng eeldab aga ostjaskonna teatud kriitilist massi, mille puhul see on väikeettevõtetele tasuv. Selles mõttes võib linnasüdame areng osutuda kaugemal elavate inimeste külastuste vähenemise suhtes küllalt tundlikuks.** Siin tuleks eristada ühelt poolt võimalikku kaotust, mis tekib südalinna külastamisest loobunud tarbijate tõttu, kes liiguvad praegu linnataguse ja linnasüdame vahel oma autodega valdavalt tööl käies. See kaotus linnasüdame ärielule ei pruugi olla väga suur, sest autokeskse töölkäimise puhul kiirustatakse tavaliselt kohe koju. Külastatakse küll mingil määral oma töökoha vahetus läheduses asuvaid kauplusi ja teeninduspunkte kui neid seal asub, kuid väikeäride külastamiseks ja linnasüdames koosolemiseks neil palju aega ega motivatsiooni ei ole. Pigem tehakse ostud koduteel suurtest kaubanduskeskustest. Teist kaotust võib nimetada küll võimaliku võidu ärajäämiseks, kuid see ei pruugi olla vähem oluline. Juhul kui linnasüda oleks ühendatud linnataguse (või ka kaugemate linnaosadega) kiire ja mugava ühistranspordiga, suurendaks see võimalust, et „linnatagused“ naudiksid linnasüdame melu ja teenuseid oluliselt enam. Siia kuulub ka näiteks õhtune teatriskäik, kuid pikk ja tülikas bussisõit võib linnatagusel inimesel seda

⁷⁹ Töökoha vahetamise võimalused linna taga on nn valgekraelise tööjõu puhul küllalt limiteeritud.

motiivi oluliselt alandada. Laiemalt sõnastades: Tallinna linnasüdames toimuv võiks olla atraktiivseks osaks Viimsis, Tabasalus või veelgi kaugemal elava inimese elust, kuid kehv ühistransport takistab seda.

“Kitsa fookuse” stsenaariumi realiseerimisel võib linnaruum muutuda küll mõnusamaks ja "rohelisemaks", aga see ei pruugi tuua kaasa südalinnaelu intensiivsemat arengut. Linnasüda ei pruugi elavneda, suuremat intensiivsust pidurdab kaugemal elavate inimeste kehv ligipääs külastajatena, tarbijatena ja töötajatena. Paljudel inimestel kel linnasüdamega isiklikku seost ei ole, võib tekkida kiuslik küsimus, kas sellise jalakäijate ning jalgratturite sõbraliku, aga mitte eriti elava, linnaruumi loomine oli ikka kõige õigem rahakulutus (miks ja kellele seda tehakse?). Näiteks võib tekkida tunne, et autoga liikumist piiratakse kesklinnas kallistes korterites elavatele inimeste, turistide ja välismaiste kõrgepalgaliste spetsialistide huvides, kes naudivad aega kesklinnas ja soovivad elada "rohelist" elu.

Segregatsioon ja sellega seotud kultuurikonfliktid võivad süveneda.

Kokkuvõtteks võib öelda, et vaadeldud stsenaarium ei too üldise majanduskeskkonna suhteliselt soodsaks jäädes kaasa küll midagi väga halba, aga ei lahenda ka linna ja linnastu ruumi tervikliku seostamise küsimust. Linnasüda ei arene tarbijaskonna ja töötajaskonna ebapiisavuse tõttu võrdväärsest sellega, mis toimus “Täismängu” stsenaariumi puhul. Need kaks piirangut võimendavad teineteist, kaubanduslik-teenindusliku väikeettevõtlust linnasüdames piisavalt ei ole. *City* areng jääb väheambitsioonikaks. Tallinna prestiiž investeerijate ja talentide silmis ei tõuse piisavalt kiiresti, Tallinna peetakse põneva suurlinna Riia natuke “uimasevõitu nooremaks vennaks”. Eelneva tõttu võib arvata, et **väga pikalt Tallinn “Kitsa fookuse” stsenaariumi raames jätkata ei saa.** Tekib surve, et hakataks tegelema enam suurema linnastu mobiliseerimise, taristusse investeerimise ja südalinnast aktiivse ja vedava keskuse kujundamisega. Heal juhul hakkaks stsenaarium tasapisi nihkuma lähemale “Täismängu” stsenaariumile kui majanduskeskkond ei ole vahepeal kehvemaks muutunud ja seda teha võimaldab.

7.2.3. Kesklinna käekäik kehvema väliskeskkonna tingimustes: „Suu sekki mööda“ stsenaarium

	Ebasoodsam väliskeskkond	Soodsam väliskeskkond
Laiem poliitikafookus		
Kitsam poliitikafookus	"Suu sekki mööda" stsenaarium	

Eelmise kahe stsenaariumi puhul oli eelduseks, et väliskeskkond kujuneb järgmiste aastakümnete jooksul Eesti ja Tallinna jaoks soodsaks. Järgnevalt keskendutakse sellele, mis võiks muutuda see eeldus ei realiseeruks ja edasised Tallinna ja linnasüdame arengud peaksid toimuma mõõdukalt ebasoodsa väliskeskkonna tingimustes (Eesti majanduskasv aastani 2050 aasta keskmisena alla 3% aastas). Koostajad eeldasid lihtsuse mõttes, et majanduskliimas ei toimu ülisuuri võnkeid. Majandusperspektiivide vähesus hakkab ilmuma juba vaadeldava perioodi algaastatel. Edaspidi ei tule küll suuri majanduskatastroofe, aga mitte ka tugevat pööret paremuse poole. Võib aga eeldada, et vaadeldava perioodi rea aastate jooksul on majanduskasv ka miinuses.

Nagu koostajad juba eelpool väitsid, kitsendab taoline olukord oluliselt poliitikavalikute ruumi. Isegi kui perioodi algul võidakse pidada kaugemate transpordiühendust täiustamist prioriteetseks, siis aeglustuva majanduse puhul mingil momendil tõenäoliselt leitakse, et transporditaristu täiustamiseks mõeldud rahast enamik tuleks suunata muude aktuaalsemate eesmärkide täitmiseks. Finantsriskide kehva majandusseisu juures kindlasti võtta ei taheta. See ei tähenda, et kogu perioodi jooksul ühtegi suuremat transporditaristu projekti ette ei võetaks. Liikuvusinvesteeringute paketi maksumus saab olema kindlasti lähemal teise stsenaariumi 0,5 miljardile eurole kui esimese stsenaariumi 1,5 miljardile eurole. See tähendab, et ka kolmanda stsenaariumi poliitikafookus saab olema sarnasem teise, mitte esimese stsenaariumi omale. Suuremaid linnaehituslik-arhitektuurilisi kulutusi linnaruumi kvaliteedi tõstmise huvides vaevalt tehakse.

See, mis konkreetsemalt toimuma hakkab, sõltub enamast kui ainult keskmisest majanduskasvu tempost. Oluline saab, kas majandissurutus haarab vaid Eestit (suhteliselt

ebatõenäoline variant), Läänemere piirkonda, Euroopa Liidu ala tervikuna või on tegemist pikaajalise globaalse depressiooniga. Koostajad lähtusid siinkohal oletusest, et Eesti majanduskasvu madal tase tuleneb üleeuroopalise kasvu pidurdusest, mille põhjustab erinevate tegurite koosmõju: raskused ja kulud majanduse pööramisel keskkonnasäästlikumale rajale, Euroopa elanikkonna vananemine, majanduse ebapiisav konkurentsivõime uute globaalsete liidermaadega võrreldes. Koostajad eeldasid, et Põhja-Euroopa majandus ei kasva oluliselt kiiremini kui Euroopa majandus tervikuna. Aruande koostajad oletasid, et EL jätkab rohepoliitikat, EL kui riikide majanduslik ja poliitiline integratsioonisüsteem püsib ja finantssüsteem suudetakse hoida lagunemast, blokkidesse jagunenud maailmas on piirkondi, kus majandus kasvab kiiremini kui Euroopas.

Taolises olukorras aeglustuvad tõenäoliselt nii majanduse ekspordile kui Eesti kodumaisele tarbijale suunatud sektorid. See aga ei tähenda, et eksportmajanduse valdkonnas üldse midagi ei edeneks. Eesti idufirmad ja tehnoloogia sektor on suunatud globaalsele turule. Kõrge riskiastmega tehnoloogiaprojektidesse heldelt raha ei paigutata, kuid neil Eesti tehnoloogiafirmadel, kes leiavad sobilikud nišid, on tõusuvõimalused olemas ja Euroopa kehvavõitu majandusseis ei pruugi neid väga mõjutada. Neist mõnede poolt väljakäidud lahendid võivad leida turgu ka majandussurutises olevas Euroopas, seda juhul kui nad aitavad liiga kalleid süsteeme näiteks linnamajanduses, energeetikas või transpordikorralduses muuta ökonoomsemateks.

Turismivaldkond selle stsenaariumi puhul Euroopas küll ei öitse, kuid Tallinna turismil ja sellega seotud tegevustel võib olla võimalusi juhul kui suudetakse muutuda Euroopa turistide jaoks asendusturismi maaks äralangevatele külastussihtkohtadele. Näiteks võivad kaotada külastajaid mõningad Lõuna-Euroopa piirkonnad, mis hakkavad kannatama kliimamuutuste tõttu. Hinnatõus on Tallinnas selle stsenaariumi puhul pidurdunud. See võib aidata hoida ka turistide teenindamise hinnad paremini kontrolli all.

Vanalinna ruumikvaliteedi tõusu ja liikumist turismiteenuste osas kõrgema taseme poole pole selles stsenaariumis loota. Linna pingestunud finantssituatsiooni tõttu on linnal kõrgemaks prioriteediks vanalinnast renditulude saamine kui läbimõeldud poliitika vanalinna seisundi parandamiseks ja seal erinevate elualade paremasse tasakaalu viimiseks. Laevafirmad, kelle tegevusest ja kelle poolt küsitud laevapileti hinnast Tallinna turismi käekäik tugevalt sõltub, jätkavad nii kaua kui võimalik reisijateveo ja kaubaautode veoga samadel laevadel. Seega on ka transpordisituatsiooni parandamine Vanasadama lähistel kaubaautode pikkade järjekordade tõttu raskelt lahendatav. Tervikuna on turism Tallinnas selle stsenaariumi raames liigselt vähenõudliku massiturismi sarnane.

Mingil määral saab Tallinn uut hoogu Rail Baltica käivitamisest, mis võib selle stsenaariumi puhul küll mõne aasta hilineda, kuid 2030ndate esimesel poolel kindlasti toimub. Ühendus Varssavi ja sealt edasi Berliiniga suurendab näiteks Saksa või Soome investeerijate huvi Tallinna ja pealinna ümbruse vastu. Siia mõnevõrra odavamasse ümbrusesse kui investeerijate päritoluriikides, on võimalik paigutada raudteed pidi liikuv ja Muuga sadamat läbival kaubavool baseeruvaid jaotuskeskusi või isegi töötlevat tööstust (tooraine täiendav töötlemine, montaaž). Oluline tähtsus on ka Rail Baltica reisirajooni avamine Ülemiste. Selle lähikonna väljakujundamine ja ühendamine linna üldisesse transpordivõrku nõuab küll teatud finantse ja pingutusi, aga annab ka olulise tõuke linna arenguks.

Tallinna ja Helsingi vahelise tunneli teemat, mida võib võtta Rail Baltica loogilise pikendusena ei võeta laualt maha, aga selle teostamise alustamine lükatakse paremate aegadele edasi.

Väljaspool tehnoloogiasektorit palgatõus Eestis pidurdub, ostuvõime ei tõuse või isegi langeb. **Pidurdub heaolukaupade ja heaoluteenuste müük kohalikule turule.** See on ala, millega tegeleb suur osa südalinna ettevõtetest. Selles sektoris väheneb ka töökohtade arv. Kuna töökohti Tallinnas pole aeglustuva majanduse tingimustes piisavalt pakkuda, siis Tallinna rahvastiku suurenemine pidurdub ka juhul, kui tehnoloogiafirmad jätkavad suhteliselt positiivselt ja välismaa spetsialistid soovivad ka edaspidi Eestisse selle sektori ettevõtetesse tööle tulla.

Elava City tekke piirajad

Linnasüdame väljaarendamist piiravad mitte ainult eelmises stsenaariumis kirjeldatud tegurid, mis raskendavad inimeste tööle, aja veetmisele ja tarbimisele kesklinnas saabumist, vaid ka asjaolu, et nende inimeste arv on üldiselt veidi väiksem ning nende rahaline olukord on märgatavalt kehvem kui varasemates stsenaariumides nähtud. Idufirmade inimestest ja välisturistidest ei piisa elujõulise linnasüdame käivitumiseks. Väikeettevõtlus pole liiga kitsa nõudlusbaasi pärast huvitatud oma äri linnasüdames käivitamast, sest inimesed ostavad kaupa pigem odavamatest kaubanduskeskustest. Olukorras, kus nii nõudlust kui ka pakkumist piiravad tegureid ja kriitilist massi pole, hakkab kaasaegse ja areneva linnasüdame tekkimise perspektiiv kaduma.

Linnal ei ole selle stsenaariumi puhul kerge teha suuremaid kulutusi ka südalinna ehituslik-arhitektuurilise ilme parandamiseks. Pakutavad ideed võivad langeda kergelt kriitika alla kui liiga priiskavad. („Võimlevad seal turistide ja välismaalaste pärast“.)

Mikroliikuvus osas pole kõige kehvem olukord.

Kergliikluse, eriti jalgrattakasutuse arendamine ja autokasutuse vähenemine liiguvad siiski edasi ka selle stsenaariumi puhul. Autokasutuse vähendamise poliitikaga ei riski linn neis tingimustes tõenäoliselt väga radikaalseks minna, aga jätkatakse linnaruumi ettevalmistamist suuremaks jalgrattakasutuseks ehkki raha eraldamine selleks liigub natuke aeglasemalt ja venib pikema aja peale, kui teistes vaadeldud stsenaariumides. EL jätkab oma rohelise agendaga, arusaamine selle pöördumatusest jõuab inimestele tasapisi enam kohale. Kui kütus ja uued vähemsaastavad autod kallinevad, lisandub automaks ja inimeste sissetulekud tõusevad väga aeglaselt kui üldse, tugevneb põhjus autokasutusega seotud kuludest vabaneda. Paljud pered, kel on kaks autot, müüvad ühe maha. Noorte autosõltuvus on üldse vanemate omadest palju madalam. Jalgrattakasutust hakatakse tasapisi tajuma kui ratsionaalset reageeringut muutunud elu nõuetele. Probleem on siiski linna taga elavate inimeste töölkäimine kesklinnas.

Ühistransport: kulude kärpimise surve all

Ühistranspordi arendamine on kahjuks koht, mille osas selles stsenaariumis püütakse kulusid kokku hoida. Uute trammiliinide loomisest kui liiga kallist abinõust reeglina hoidutakse. Seisma jäävad ka mõningad maanteeprojektid nagu Tallinna väikese ringtee läbimurre Lennujaama lennuradade alt. Küll rajatakse linna lähistele täiendavaid rongipeatusi, et parandada linna taga elavate inimeste ühendusi nii „väravate“ kui kesklinnaga. Eelkõige püütakse ühistranspordi situatsiooni parandada bussiliinide ratsionaalsema ümberkorraldamisega (eriti südalinna läbivad transpordiliinid), millest on abi. Linn peab läbirääkimisi naabervaldadega bussiliikluse parema koordineerimise küsimustes. Pannakse käima busside ekspressliine hommikustel ja õhtustel tipptundidel mõnede linna lähistel paiknevate suuremate keskuste ja kesklinna vahel.

„Pargi ja reisi“ alade rajamisega linna suubuvatele maanteedele ollakse ettevaatlikud, sest kardetakse, kas inimesed neid ikka kasutama hakkavad. Selleks, et see toimuks peaksid ümberistumised ühistranspordile olema korraldatud väga kiirelt ja mugavalt, selle tagamine aga tõstab alade hindu.

Inimeste ümberpaiknemisest

Kallite korterite ost selle stsenaariumi puhul pidurdub. Investeerimisaktiivsus nii elamute ja korterite kui ka kontorite rajamisel on madal. Uute arenduspiirkondade („väravate“) väljaehitamine jääb venima, mis halvendab nii nende toimimise võimekust kui väljanägemist. Ka Põhja-Tallinna küllalt hästi alanud areng võib pidurduda.

Kuigi Kesklinn on selle stsenaariumi puhul mõnevõrra odavam, eelistatakse töökohtade loomisel kokkuhoiu kaalutlustel tihti odavamaid piirkondi. Moraalselt vananenud kontoripindade rekonstrueerimine või väljavahetamine lükatakse edasi. Juba kinnitatud detailplaneeringute realiseerimine läheb aeglaselt.

Väiksemate sissetulekutega inimesed on sunnitud kesklinnast ja selle lähedasematest linnaosadest välja kolima. Korterite ostjateks võivad olla ka välismaalased, kes soetavad korterid suhteliselt väikese raha eest investeerimisobjektidena. Kahjuks võib see tähendada, et nende kasutamine võib olla pikal perioodil madalavõitu.

Ümberpaigutuvad rõhuasetused

Kitsamates majandusoludes on Tallinn mitmel põhjusel enam huvitatud elanike arvu suurendamisest kesklinnas. Kui kesklinnas töötav inimene ka elab selles linnaosas või selle lähistel ei pruugi ta kasutada oma töölesõitudeks autot, osadel juhtudel isegi mitte ühistransporti, mis vähendab liikluskoormust. Linna taga elanud inimese ümberpaiknemine siia suurendab linna maksubaasi jne.⁸⁰ Linnavalitsusel on võimalik kasutada ka vajadusel tugevamat survet, et kiirendada kesklinna piiridesse jäävate detailplaneeringute realiseerimist, tühjade kohtade täisehitamist.

Võrreldes uute trammiteede ehitamisega, mis on tõenäoliselt raskete aegade jaoks väga kallis lahend, siirdub tähelepanu paratamatult võimalusele kasutada reisijate liikluseks enam raudteed. Siin ei ole põhjust piirduda vaid olemasolevatele raudteedele täiendavate linnalähedaste peatuste rajamise ja uuel rajataval Rail Baltica trassil linnalähisrongide käimapanekuga, vaid on võimalik käivitada juba olemasoleval Miiduranna raudteetrassil reisijatevedu Viimsi ja Tallinna Balti jaama vahel. Kasu võiks pealinn saada ka Tallinna ringraudteest kui see projekt peaks kunagi realiseeruma.

Kitsastes tingimustes tähtsustuvad senisest enam lepped ja koostöö saavutamine linnastu transpordikorralduse ja võimalik, et ka sellealaste investeeringute osas. Selle saavutamist soodustavad kindlasti praeguste finantseerimis- ja maksusüsteemi muutmine ratsionaalsemaks ja selles huvide vastuolude vähendamine⁸¹. Siinkohal on lähtutud eeldusest, et linn on piisavalt huvitatud linna taga elava tööjõu kasutamisest ja Harjumaa

⁸⁰ Mitmete teiste maade kogemus soodustada subsideerimise teel ka madalama sissetuleku tasemetega inimeste elama asumist südalinna on ka Tallinnas iseenesest kaalumist väärt, samas antud stsenaariumi puhul on linna rahalised ressursid taoliseks subsideerimiseks väikesed. Tekib ka küsimus, kas poleks sel juhul õigem kulutada neid summasid inimeste eluasemete renoveerimise toetamiseks nn magamislinnaosades. Sotsiaalselt efektiivne efekt võiks sellega olla suurem. Kesklinna/südalinna pindade subsideerimist segregatsiooni vähendamiseks oleks võib-olla mõttekam rakendada just „Täismängu“ stsenaariumi tingimustes.

⁸¹ On tõenäoline, et lähemate aastakümnete jooksul seda teha üritatakse.

jt. lähedased vallad oma inimeste tööhõive säilitamisest. Majanduslikult rasketel aegadel pole Tallinna lähedastel omavalitsustel põhjust uskuda, et pealinn jätkaks oma vahenditest massiliste investeeringute tegemist, mille põhilisteks kasusaajateks on väljastpoolt Tallinnas tööl käivad inimesed. Koostöösoovi puhul on võimalik orienteeruda mitte ainult nn väikestele võitudele nagu kauaräägitud ühise piletisüsteemi loomine, aga ka näiteks sõlmida mitmepoolseid kokkuleppeid ühist huvi pakkuvate infrastruktuuri-investeeringute tegemiseks. Ühtse piletisüsteemi korral võiks reisija osta pileti, millega saaks läbida koos ümberistumistega kogu linna piiri ületava marsruudi või kooskõlastada linna ja linnataguse busside marsruutide ja sõidugraafikuid paremini. Näiteks „Pargi ja reisi“ alade väljaaehitamise ühisfinantseerimine või kasvõi mitmepoolne rahade koondamine Lennujaama / Ülemiste City ja Peetri vahelise trammiühenduse rajamiseks.

Kuna arendusalane aktiivsus on pidurdunud ja paljud juba kinnitatud detailplaneeringud seisavad, siis on võimalik käivitada linna poolt spetsiaalne poliitika nende alade ajutisse kasutusse andmiseks, näiteks ajutised aiad, ajutised kerghooned, võimaluste andmine kohalikele kogukondadele mitmesuguste tegevuste harrastamiseks.

Linn peaks jätkama ka majanduslikult raskematel aegadel järjekindlat tegevust tihendatud, sisemiselt ja piirnevaga hästi ühendatud ja võimalikult autovaba linnasüdame (CBD/CBSD) loomiseks, kuid mõnevõrra kitsamal alal kui seda oleks võimalik teha paremate majandusperspektiivide puhul. Piltlikult öeldes, kui linnasüdame elu nautijaid on vähem, siis võib ka autoliikluse range vältimise ala suurus olla väiksem. Järeleandmisi ei tohiks teha selle ala tervikliku väljaarendamise nõudest kinnipidamise osas.

„Suu sekki mööda“ stsenaarium vajab väga täpset ja reaalseid võimalusi arvestavat prioriteetide seadmist. Seda põhimõtet järgides peaks ka nendes oludes olema võimalik korralikult ära lahendada sellised olulised küsimused nagu kesklinna parem ühendamine Põhja- Tallinnaga ja Rail Baltica reisiterminali piirkonna väljaarendamine ja läbimõeldud ühendamine linnaruumiga.

7.3. Üldisemat laadi järeldused stsenaariumidest

Kõige olulised erinevused stsenaariumides ja nende kaudu tõenäoliselt tekkivates väljundites on esitatud kokkuvõtlikul kujul tabelis.

Tabel 15. **Stsenaariumide võrdlustabel.** Allikas: Autorite koostatud.

	Välis-keskkond	Eristuvad jooned poliitikates	Põhilised positiivsed resultaadid	Potentsiaalsed negatiivsed tagajärjed
Stsenaarium: Täismäng. Rõhuasetused: linnasüdame väljaarendamine, kergliikluse soosimine, Tugev rõhk transpordi-ühendustel kaugemate linnaosade ja linnatagusega.	Pigem soodne	Ühistranspordi osas põhirõhk rööbastranspordi võimalustel (eriti tramm) ja "Pargi ja reisi" alade loomisel. Südalinna läbiva autotranspordi maksustamine. Muu administratiivne surve autokasutusele mõõdukas ja sünkroonis ühistranspordisüsteemi arendamisega.	Linna- ja linnastruumi parema ühendatuse tõttu suureneb linnasüdame potentsiaalne külastajaskond ja tarbijaskond ning väiksemal määral ka töötajaskond. Need protsessid võimendavad üksteist, intensiivistub city-tüüpi elu ja melu, ka kultuurielu. Suureneb väikeärde osatähtsus kaubanduses-teeninduses. Tänu elavale city'le tõuseb Tallinna prestiiž, mis tõmbab ligi linnale vajalikke inimesi ja firmasid. Kesklinn kasvab kokku enamike "väravatega".	Kesklinna ja sellega vahetult piirnevate alade kallinemine. Segregatsiooni-oht. Oht sattuda majandus-olukorra järsul halvenemisel kriitilisse finantsseisu.
Stsenaarium: Kitsas fookus. Rõhuastused: mõnusa ja inimkeskne linnasüdame loomine, kergliikluse soosimine ja autokasutuse piiramine. Hoidumine laiemate transpordi-ühendustega seostuvatest kallitest taristu-investeeringutest.	Pigem soodne	Ühistranspordi osas rõhk bussitranspordi süsteemi parandamisel (linna läbivad liinid, bussiliinide kooskõlastamine ümbritsevate valdadega jms). Tugev surve autokasutuse vähendamiseks keskklinnas. Kergliikluse / minimobiilsuse ülehindamine pikematel distantidel.	Linnaruum muutub mõnusamaks ja "rohelisemaks", aga südalinnaelu intensiivsemat arengut pidurdab inimeste kehv ligipääs külastajatena, tarbijatena ja töötajatena. Administratiivne surve autokasutuse vähendamiseks põhjustab olulist rahulolematust. Väheneb linna taga elavate, aga keskklinnas töötavate inimeste arv. Piisava tarbijaskonna vähesus takistab väikekaupluste ja teeninduspunktide avamist südalinnas. Südalinna ja "väravate" integratsioon edeneb, aga aeglasemalt.	Osade mitte keskklinnas elavate tallinlaste võõrandumine linnasüdamest. Seal käiakse vähe ja seal toimuvat arendamis-poliitikat ja selle kasu linnale kui tervikule ei pruugita mõista.

Stsenaarium: "Suu sekki mööda." Soov kergliikluse ja südalinna linnaruumi edendamiseks säiluvad, kuid poliitikate ambitsioonikuse tase rahapuudusel ja muud laadi murede tähtsuse tõusul väheneb. Vajadus otsida odavamaid ja muutunud situatsioonile vastavaid lahendeid. Rahapuudusel täpsustub kindlate prioriteetide püstitamise ja põhjendamise vajadus.	Pigem eba-soodne, kuid mitte katastroofiline	Kaugemate liiklusühenduste väljaarendamise osas langeb lõviosa kallimatest võimalustest (täiendavad trammiühendused, R&P alad jm) ära. Osalist lahendust nähakse olemasolevate ja rajatavate raudteeühenduste (RB, kaugemas tulevikus Tallinna ringraudtee) kasutamises inimeste linnastusisesel transpordil. Selleks käivitatakse Miiduranna raudtee. Keskseks jääb siiski busside kasutamise süsteemi parandamine. Senisest veel enam tähtsustub koostöö ümbritsevate valdadega ja riigiga linnastu transpordisüsteemi osas, püütakse sõlmida kokkuleppeid projektide kulude ühiseks jaotamiseks. Jätkatakse jõudumööda tihendatud, sisemiselt ja piirnevaga hästi ühendatud ja võimalikult autovaba linnasüdame (CBD/CBSD) loomist, kuid planeerituga võrreldes mõnevõrra kitsamal alal.	Autokasutus linnaruumis võib väheneda enam kui eelmistes stsenaariumides, põhjuseks mitte ainult kergeliikluseks sobiva keskkonna arendamise edusammud, aga ka autode "pidamise" kulude tõus pereelarvetes väga kõrgeks (kütuse hind, automaksud jms), osaliselt ka majandus-situatsioonist ja suhteliselt väiksemast elanike arvust ja pealinnas tööl käijate arvust tulenev madalam liiklemisintensiivsus. Mõnevõrra võib suurened varem kesklinnast kaugemal elanud inimeste tulek siia elama. Kesklinna CBD/CBSD -na määratletud südalinnaala ruumi kvaliteeti suudetakse tõsta, ehkki suuremate linnadega võrreldavat intensiivset südalinnaelu seal käivitada tõenäoliselt ei suudeta. Muus linnaruumi (nii kesklinn ja sellega piirnevad alad) olukorras suudetakse edu saavutada prioriteetide hulka võetud suundades (näit. kesklinna parem ühendamine Põhja-Tallinnaga, RB reisiterminali piirkond), terviklikku laienenud kesklinna ei kujune.	Südalinna linnaruumi paremaks muutumine pole küllaldane, et see ja seal toimuv suudaks Tallinna arengut tevikuna oluliselt võimestada ja linna rahvusvahelist konkurentsi-võimet tõsta. Arhitektuurilise atraktiivsuse tõus on pidurdatud tugeva kriitika poolt liiga kalliteks ja "edevateks" peetavate projektide vastu. "Väravad" jäävad lõpuni välja arendamata, osadel juhtudel säilivad "augud" südalinna ja "väravate" vahel. Linnataguse tööjõu kaasamine kesklinna ettevõtete poolt on pidurdatud.
---	---	--	--	--

Soovitavaks poliitikaks on nn lai poliitikafookus ja soovitavaks arenguks pikas perspektiivis laienev kesklinn, kuhu kuuluksid ka antud uuringu Tellija poolt „väravatena“ määratletud arengualad. Suuresti kattub see visioon Tallinna regiooni säästva linnaliikluse kavandis esitatuga (Jüssi et al 2019), kus eesmärgiks on seatud laienev linnaruum uusi tõmbekeskusi sisaldava (sisuliselt kattub see termin antud töös kasutatud „väravate“ terminiga⁸²), tiheda ühistranspordiga hästi ühendatud asustusega. Kavandi ettepanek kattub enamiku kesksete ideedega, mille on käesoleva aruande koostajad esitanud nn laias poliitikapaketis: **trammiliikluse osatähtsuse tõstmine, „Pargi ja reisi“ alade loomine, kokkulepete vajadus ümbritsevate valdadega omavalitsuste piire ületava transpordikorralduse osas. Mõlemil juhul on peetud üheks strateegiliseks küsimuseks autokasutuse vähendamist, sh Tallinnas linna tagant autoga tööl käivate inimeste arvu vähendamist.**

Stsenaariumianalüüs viitab vajadusele käsitleda teatavaid küsimusi senisest rohkem nüansseeritult, võttes arvesse erinevaid võimalikke variante, mis tulenevad eelseisvate aastakümnete majanduskeskkonna eeldustest.

Nii siintoodud „Täismängu“ stsenaarium kui kavandis toodud eesmärkide kogum on realiseeritavad olukorras, kus majandus jätkab enam-vähem tavapäraselt kasvu, pikemaajaliselt aeglustuva majanduse puhul ei jätku tõenäoliselt raha kallimate taristu ümberkujundamise projektide tarbeks ja ka täiendavad maksustamisega seotud abinõud on ettevõtete ja inimeste ebakindla olukorra juures raskemini läbiviidavad. Rõhk peab liikuma odavamatele abinõudele ja tuleb kohanduda olukorrale, kus harmooniliselt toimivat linnaruumi pikema aja jooksul ei teki.

Ka aeglasema majanduskasvu juures on autokasutuse kahekordne allaviimine ilma suuremate ühistranspordi ja taristu alaste investeeringuteta väga raskesti usutav. Seda ka eeldusel, et nii ELi kui Eesti tasandil autokasutuse piiramisele suunatud poliitika jätkub ja tõenäoliselt mõneti väheneb autoga kesklinna liikumine. Põhjuseks on linna taga elavate inimeste väga kõrge protsent kesklinnas töötajate hulgas. Tallinna ümber tekkinud väga hajutatud asustumuster on pikaajalise, ruumilise planeerimise totaalse alahindamise tulemus ja seda mustrit paari aastakümnega täielikult muuta pole realistlik. **Põhimõtteliselt oleks õige edaspidi ruumilist planeerimist kogu linnastu (nii nagu ka kogu Eesti) ulatuses tugevdada.** Helsingi ja selle pealinnaregiooni linnaarenduse ja planeerimise praktikast on palju õppida, kuid nn multitsentrilise pealinnaregiooni kujundamiseks ei tundu Tallinna linnastus siiski potentsiaali (sh demograafilist) olevat.

⁸² Enam pole tegemist kahe maailmasõja vahelise ajaga, kus suuri taristuprojekte võeti ette hädaabitöödena, et inimestele tööd anda.

„Väravate“ arengu osas ei tundu põhjendatuna soov neid kesklinna ja linnasüdame arengu huvides eriliselt pidurdada (välja arvatud juhud kui on näha selget tupikusse viivat üleinvesteeringut, näiteks kontorihoonetesse) ega ka püüd neid kui uusi perspektiivseid tõmbekeskusi kuidagi eelisarendada, luua neist omaette suhteliselt autonoomseid linnaruumi all-keskusi ja soodustada neis näiteks suure külastatavusega asutuste rajamist. Tugeva *city*-laadse linnakeskuse, kitsama linnakeskuse, rajamine on võimalus suurendada Tallinna kui terviku atraktiivsust ja ka tema konkurentsivõimet rahvusvahelisel „talentide turul“. Aruande koostajad ei pea seetõttu suunda inimeste liikuvuse hajutamisele tulevase laienenud kesklinna piires õigeks. Inimeste liikuvuse, küll mitte autoga liikuvuse, kontsentratsioon just linnasüdamesse on selleks vajalik ja Eesti demograafilises olukorras pole selle saavutamine eriti lihtne. Koondumise toimumiseks peaks peamine suund olema kesklinna ja linnasüdame tihendamine ja eri viisidel selle atraktiivsuse tõstmine, mitte südalinna ümber olevate arendusalade pidurdamine.

Erinevate „väravate“ arengusse tuleks suhtuda erinevalt lähtudes nende asukoha eelduste eripärast. Neist osade puhul on autokasutuse piiramise meetmed kindlasti asjakohased, teiste puhul, mis on oma asukohalt „transpordiväravad“ suurte maanteed suubumisel Tallinna aga võib-olla mitte.

Juhul kui hakkab tunduma, et saabuda võib pikem majandusseisak, ei peaks see tähendama loobumist kõigist linnaruumi kui terviku paremale liigeldavusele kaasa aitavatest suurematest investeeringutest, vaid vajadust valida neist prioriteetsemad ja neid väga selgelt põhjendada. On oluline mitte kõrvale jätta ülejäänute võimalusi, sest majandusituatsioon võib ju tulevikus paraneda.

7.4. Järeldused stsenaariumidest ettevõtluse dünaamika ja ettevõtlustsoonide kohta

Püüdsime vastata küsimustele, kuidas erinevate stsenaariumide eripära võib mõjutada pikemas perspektiivis, st aastani 2050, Tallinna Kesklinna linnaosas ja selle erinevates alltsoonides (Keslinn A ja Keslinn B) ning nn “väravates” selliseid näitajaid nagu elanike arv, töökohtade arv, kontoripindade suurus ja kaubandus-teeninduspindade suurus. Tegime selle kohta ka hüpoteetilised arvutused (Tulemused selle kohta sisalduvad aruande lisas 4).

Tegemist oli meie uurimisgrupi enda liikmete poolt tehtud analüüsi ja nn jäamearvutustega. Eksperte väljastpoolt oma uurimisrühma me töösse esialgu ei kaasanud. Arvutustulemustesse tuleb suhtuda kui hüpoteetilistesse. Esiteks on tegemist stsenaariumidega, mis tähendab, et mõningaid arenguid käsitati põhimõtteliselt alternatiivselt (näiteks majanduskasvu võimalik dünaamika). Teiseks, selle töö raames tuli anda eksperthinnanguid mitmesugustele seostele erinevate näitajate vahel, mille osas arvestatav statistiline baas tegelikult puudub ja isegi kui see oleks olemas, on nende seoste ülekandmine pikale ajaperioodile olnud kaheldamatult vaieldav. Kolmandaks, andmebaasid ka mitmete oluliste näitajate praeguse seisundi kohta olid selgelt puudulikud (esimese näitena, olemasolevate kaubandus-teeninduslike pindade ja büroopindade mahud ja jaotused). Seetõttu tuleks meie poolt saadud arvutustulemusi võtta asjakohase kriitilisusega, käsitleda neid pigem orienteeruvate indikatsioonidena selle kohta, kuhu teatud protsessid näivad tõenäoliselt ettevõtlusega seotud parameetreid kallutama. Lisasime aruande lisas olevasse tabelisse ka omapoolsed selgitused, miks me midagi eeldasime või mingite arvuliste näitajateni jõudsime. See teeb asjahuvilistele võimalikuks lülitada tabelisse sisendina endapoolseid hinnanguid ja vaadata, kas jõutakse siis neile põhinevate arutlustega meie poolt esitatud tulemustele lähedale või mitte.

Kommenteerime järgnevalt lühidalt sel tööetapil formeerunud arusaamu ja saadud tulemusi.

- Kui töö algul tundus, et väga olulised on ettevõtlust puudutavate tulemuste jaoks lähte-eeldusteks võetud hüpoteesid Tallinna rahvaarvu dünaamika kohta (aastani 2050), siis töö käigus tugevnes arusaam, et eelduste valik mitmete muude tegurite dünaamika suhtes nagu majanduskasv, sellega seotud ostuvõime, e-kaubanduse laienemine või distantstöö levik võivad tekitada suuremat lõpptulemuste diferentseerumist kui see, kas eeldame, et Tallinna elanike arv suureneb aastaks 2050 näiteks 90 tuhande või 60 tuhande inimese võrra. Arvestades Tallinna üldist elanike arvu tähendab see ju valikut jämedalt võttes kasvukoefitsientide 1,1 ja 1,2

vahel, samal ajal kui majanduslike näitajate kasvukoefitsiendid võisid erinevaid aluseeldusi aluseks võttes varieeruda oluliselt enam.

- Analüüs andis märku sellest, et kahe olulise majandusarengu komponendi, kaubandus-teeninduspindade ja eriti büroopindade arendamise perspektiivide osas, on mitte ainult meil, aga ka mujal küllalt palju määramatust ja olukord ei pruugi olla nii roosiline kui tihti on eeldatud. Kumbki neist kahest ei seostu lineaarselt ei elanikkonna kasvu ega isegi mitte majanduse kasvutempoga. Täiendava majanduskasvu ühiku "teenindamiseks" ei ole vähemalt ärisektoris vaja samas proportsioonis kontoriametnike arvu kasvu ja lisaks vähendab ka distantstöö levik vajadust kontoripindade laiendamise järele. Kui kaugelt see protsess mõnekümne aastaga läheb me ei tea. Võime eeldada, et füüsilise tootmise ja nn sümbolanalüütilise töö vahekorra nihkumine viimatinimetatu kasuks ja kontorite muutumine individuaalse töö tegemise ruumidest kollegiaalse töö ja sotsialiseerumise ruumideks pidurdavad distantstöö vähendavat mõju. Kui palju, see pole selge. Eelnevast tulenevalt on ka meie prognoosides mõningate stsenaariumide puhul pakutud, et kontoripindade arvu kasv aastani 2050 võib Tallinnas või vähemalt selle mõnes ettevõtlustsoonis kujuneda nullilähedaseks. St loomulikult toimub kontoripindade renoveerimine ja ka mõningate uute kontorite rajamine, aga osa kontoreid ehitatakse ümber teisteks otstarveteks ja üldine kontoripindade ruutmeetrite arv ei suurene üldse.
- Elanike arv ja ostuvõime kasv suurendavad vajadust kaubandus-teeninduspindade järele, kuid mitte lineaarselt. Seda vähendab e-kaubanduse levik ja tarbimise üldine nn dematerialiseerumine, (asju ostetakse sissetuleku ühiku kohta vähem). Seega on suuri määramatusi ka selle näitaja osas. Tallinna kui terviku kohta prognoosisime nende pindade tõusu aastaks 2050 1,2 kordseks, mis ei ole ajaperioodi pikkust arvestades just väga kõrge tempo, Kesklinna linnaosa osas, küll majanduslikus mõttes edukate stsenaariumide puhul siiski mõnevõrra kõrgemaks.
- Ettevõtlustsoonidest varieeruvad Kesklinna A tsooni puhul stsenaariumiti väga tugevalt kaubandus-teeninduspindade mahtude kasvud: vähem kui 1,1st "Suu sekki mööda" stsenaariumi puhul peaaegu 1,5ni "Täismängu" stsenaariumi puhul. Kontoripindade prognoos on oluliselt tagasihoidlikum, maksimaalne kasv "Täismängu" stsenaariumi puhul 1,25 korda, teiste, eriti "Suu sekki mööda" stsenaariumi puhul, oluliselt vähem. Kõikides stsenaariumides defineeritakse seda ettevõtlustsooni pigem kalliste, suhteliselt väikese põrandapinnaga kontorite piirkonnana. Elanike arvu suurendamist A tsoonis tuleks lugeda väga oluliseks, samas suurendamise võimalused teiste tsoonidega võrreldes on siiski väikesed ning paljude inimeste jaoks saab probleemiks ilmselt korteri ruutmeetri kõrge hind.

Kesklinna B tsooni puhul võib ette näha suurt elanikkonna kasvu, mitte aga nii suurt tööhõive kasvu. Mõlemad need kasvud on küllalt lähedased nii “Täismängu” kui “Kitsa fookuse” stsenaariumi puhul, elanikkonna kasv 1,6 kordse, tööhõive osas kuni 1,3 kordse kasvu prognoos. Tööhõive osas on eeldatud suuresti kohapealse elanikkonna teenindamisele suunatud väikekaubanduse-teeninduse tõusu. B tsooni äärealade vastu võivad huvi tunda ka laienemisele orienteeruvad idufirmad. “Suu sekki mööda” stsenaariumis on eelmise kahega võrreldes madalamad nii elanikkonna kui tööhõive tõusud, eriti viimane.

- Tundub, et linnavalitsusel oleks mõtet hoida silma peal kontoripindade arendamise tempol nn “väravates”. Kui realiseerub “Täismängu” stsenaarium ja selles ei teki tagasilööke, siis ei pruugi situatsioon kujuneda ohtlikuks. “Väravad” haaravad endale büroopindade turult sobiliku, suuremat ruutmeetrite hulka töökontoriteks vajavad kliendid, kelle jaoks ligipääs autoga on väga oluline, aga ka kesklinnas luuakse sobilikke renoveeritud kontoripindu neile, kellele näiteks linnasüdames asumine sobib. Konkurents sel juhul linnasüdant tapma ei hakka. Teistsugune situatsioon tekib kui majanduskliima juhtuks halvenema.

Teatud situatsioonis võivad nn kontorilinnakud jääda lõpuni arendamata mitte eriti meeldivaks linnaruumiks.

Teine tundlik probleem seostub võimalike suuremahuliste kaubanduskeskuste loomise sooviga nn väravate tsooni, kus need võivad pidurdada võimalusi linnasüdame ja üldse kesklinnakaubanduse-teenindamise arendamiseks väiksemate kaupluste ja teenindusettevõtete baasil.

8. Soovitused kesklinna üldplaneeringu koostamiseks

Kesklinna ettevõtluskeskkonna arengut soosib tihe, mitmekesine ja aeglane linnakeskus. Selleks, et kesklinn ja eriti linnasüda töötaks märgilise asukohana, on vaja olulisi jõupingutusi kvaliteetse linnaruumi nimel.

I Ülejäänud linnaruumist eristuvad eripalgelised keskusalad

1. Kesklinna üldplaneeringu peamine ülesanne on Tallinna keskuse loomine – iseloomu, paiknemise, tingimuste määramine. Keskusalal peab olema tihe ja multifunktsionaalne viibimisruum nii elamiseks kui töötamiseks, kus leidub mitmekesiseid kohtumispaiku, mis ei oleks vaid tarbimiskesksed (nt raamatulaenutus, selvepesula jms). Kujundatav keskkond peab olema atraktiivne jalakäijatele, jalgratturitele ja ühistranspordi kasutajatele, mis ühtlasi suurendab ettevõtete klientide hulka. Elukeskkond peab sobima erinevatele sotsiaalsetele rühmadele ja hõlmama mitmekesist sotsiaalset taristut (lasteaiad, lühiajalised lastehoiud, huvikoolid jms). Oluline on leevendada müra ja parandada välisõhu kvaliteeti. Nimetatud asjaolud ühelt poolt aitavad kaasa ja teiselt soosivad elanike kasvu keskkonnas.
2. Kinnistada üldplaneeringuga strateegilised valikud kesklinna üldplaneeringu ala erinevate piirkondade arengutrajektoorse määramisel. Võimalikud valikud:
 - a. Vanalinn - vt. p. 3 ehk vaja teemaplaneeringut.
 - b. Linnasüda - elamispinnad, elanikule ja külastajale suunatud teenused, meelelahutus, töökontorid nutikale ja linnaruumi osas nõudlikule töötajale, klientide poolt külastatavad esindus- ja administratiivkontorid. Äripinnad pigem väikesed, 'viibimisruum' ja ärilõunateks sobivate söögikohtade ning välinõupidamiseks sobivate funktsionaalselt kujundatud haljasalade olemasolu on eriti oluline.
 - c. Kesklinna äärealad - suuremad äripinnad (büroolinnakute "saared") ja ruumi nõudvad teenused (nt lasteaiad), lisanduvad ka elamispinnad.
 - d. 'Värvad' (osaliselt kesklinna äärealadel) - tark ettevõtlus, suurettevõtete töökontorid, elamualade planeerimine, et luua mitmekesisust.
3. Vanalinna teemaplaneeringu koostamine ja otsustuskogu loomine. Otsustuskogu liikmeteks on elanike ja piirkonnas tegutsevate ettevõtjate esindajad, samuti

linnavalitsuse ja/või volikogu liikmed. Otsustuskogu tegevuse eesmärgiks on elanike lisandumise soodustamine ja väiksemate ning keskmiste ettevõtete esinduskontorite tekkeks aluste loomine. “Merevaigukioskid”, st turistile suunatud teenused, tuleb hoida tasakaalus muude funktsioonidega ja eelistatult selgelt ruumiliselt piiritleda. Eeldatavalt on täiendavalt vaja toetusprogramme Vanalinna kui ajaloolise ilmega kuid kaasagsete võimalustega elu - ja ettevõtluskeskkonna(nt tehnosüsteemide uuendamine) kujundamiseks.

4. “Väravate” täpsem funktsionaalne ja linnaehituslik määratlus nende erineva iseloomu tõttu. Iga “väravapiirkond” on eeldatavalt arengus edukam ja ei konkureeri nii otseselt Vanalinna ja linnasüdamega, kui määratleda nende selge iseloom (vt ka p 10).
5. Määrata ettevõtluse arengupiirkonnad, mis samaaegselt ettevõtluse arengu soodustamisele aitavad kaasa kvaliteetse linnaruumi arengule. Arengupiirkondades luuakse nii linnaehituslikud kui linnakorralduslikud tingimused piirkonda sobiva ettevõtluse arendamiseks. Arengupiirkondade rakendamiseks tuleks välja töötada ettevõtjate koostööd soosivad programmid, mis pakuksid muuhulgas ka rahalist toetust linnaruumi kvaliteediga seotud tegevuste elluviimiseks. Üldplaneeringu elluviimise raames võib kaaluda ka kohaliku maksu kehtestamist, mille kasutamist organiseerib (linnavalitsuse kehtestatud suuniste alusel) ettevõtluspiirkonna esindusorganisatsioon, kuhu on kaasatud ka elanikud.
6. Määrata “Peotänavad” (kus teenindusasutused võivad tegutseda hilisööni ja aktsepteeritavad on mõjud ümbritsevale elukeskkonnale) ja “aeglased tänavad” (aktiivne avalik tegevusruum, kus mootorsõidukite juurdepääs on piiratud või puudub).

II Selge reeglistik

7. Töötada välja senisest üldise tasandi planeerimispraktikast rangemad reeglid ettevõtluse soodustamiseks kesklinna piirkonnas. Reeglid annavad ettevõtjatele kindluse ja linnavalitsusele hea läbirääkimiste positsiooni. Reeglite eesmärgiks oleks linnasüdamesse elanike juurdetoomine; peatänavate I korrustele äride-teenuste tekkeks tingimuste loomine (vajalikud eeldatavalt ka konkreetsed rahalised meetmed); alakasutatud linnaruumi osade funktsionaalne ja/või linnaehituslik tihendamine (Tartu mnt LHV-st kuni Stockmannini, Pärnu mnt Palace tagant Kosmoseni; Gonsiori tn); linnakeskuses töötava inimese teenusvajaduse rahuldamine. Selge, võrdset kohtlemist tagav reeglistik peab võimaldama arendusi

kiiremini, kuid samas paindlikult realiseerida. Reeglite alusel on üldplaneeringu elluviimiseks omakorda võimalik välja töötada aktiivsemad, tavapärasest maakasutuse planeerimise teemaderingist väljuvad aktiivsed soodustusmeetmed (nt maksusoodustused, rahalised toetusprogrammid).

8. Reeglid peaksid samas olema paindlikud. Valmis tuleb olla ettevõtluse struktuuri muutumiseks globaalsete trendide või poliitilise keskkonna muutuste tõttu, pidades aga silmas, et muudatused peavad tooma rohkem inimesi kesklinna tegevusse ja sellega andma ka suurema ärilise võimaluse teenindusettevõtetele ja ka töötajatest sõltuvatele ettevõtetele.
9. Reeglite üheks oluliseks osaks peavad olema linnaehituslikud ja arhitektuursed tingimused, mis soosivad kvaliteetse avaliku ruumi loomist. Linnaruumi elavdamiseks peavad hooned avanema tänavaruumi (nõuded otse tänavaruumi avanevate ukse- ja aknaavade olemasolule ja tihedusele), vältima peab suletust, tumme fassaade. Oluline on tähepanu pöörata inimõõtmelisusele ruumikujunduses (tänavavalgustus, väikevormid, istepingid jms). Luua tuleb viibimisruume, eriti nt tänavate suubumisel väljakutele (nn paisuefekt, kus ümbritseva linnalise keskkonna vaatamisväärsused oluliselt aeglustavad liikumiskiirust). Rõhutada tuleks kesklinna kultuurilisi väärtusi, arvestades liikumisteede ja linnaehituslike telgede kujundamisel kultuuriasutusi kui vaimseid dominante (taolist rõhuasetust planeerimisel on nimetatud vahel ka kultuuriliseks planeerimiseks).
10. Tasakaalustada "väravate" ja linnasüdame planeeringulisi sisu- ja menetlusnõudeid, et leevendada ohtu "väravate" tugevaks eelisarenduseks linnasüdame arvelt. Eelkõige aitavad sellele kaasa selged arendusreeglid linnasüdames, mis võimaldavad planeeringuid ja projekteerimistingimusi menetleda sama kiiresti kui kesklinnast välja jäävatel aladel, kus erinevaid huve ja väärtusi esineb vähem.
11. Jõuline eemaldumine krundipõhisest planeerimisest - peale üldplaneeringu kehtestamist liikuda edasi kvartalite (linnaehitusliku vormi reguleerivate ja ka tänavaruumi ning jätkusuutlikku liikuvust arvestavate) planeeringutega. Nii on võimalik tagada mitmekesisust ja samas terviklikult tajutavat linnaruumi, vältida katkestusi ja ebamäärasust.
12. Läbi tuleb mõelda arhitektuurikonkursside nõue. Ühelt poolt tagab nende tegemine reeglina parema linnaruumi, samas pikendab arendusprotsesse. Soovitav nt

arhitektuurne ideekonkurss detailplaneeringu või projekteerimistingimuste menetluse raames.

III Paindlikkus ja mitmekesisus

13. Uushoonestusele kohandatavuse tingimuse seadmine - hoone ehitusviis peab võimaldama funktsioonide vahetamist (nt kontoripinnast korterelamuks jms), jätkusuutlikku halduskulude kontrollimist (kaugküte ja -jahutus). Linnasüdames soosida linnaehituslikult nõ väljapoole avatud hooneid, perimetraalset hoonestust koos arhitektuurselt rõhutatud nurgalahendustega.
14. Selge eelistus '*brownfield*' arengule - hoonestuse tänapäevane renoveerimine (arvestades ringmajanduse põhimõtteid) ja rohealade säilitamine.
15. Taskukohaste elamispindade minimaalse osatähtsuse nõude seadmise kaalumine (nt Helsingi Arabiaranta planeeringus kogu elamispinnast 50%).
16. Kaaluda üüri piirmäära sisseseadmist.

IV Inimkeskne liikuvus

17. "Väravate" ja südalinna ühendused peavad olema jalgsi ja rattaga liikujale atraktiivsed viibimisruumid.
18. Lasteaedade ja huvikoolide kavandamine südalinna ja "väravate" piirialadele. Lastehoiuasutuste olemasolu tõstab piirkonna atraktiivsust elukohana, ühtlasi on ajakasutuse mõttes mugav selle paiknemine töökohtade kogumite vahetus läheduses. Oluline on võimaldada lastele iseseisvat liikumist, et vabastada vanemaid vajadusest lastele transporti pakkuda, andes nii suurema eelduse autovabaks elamiseks.
19. Parkimiskohtade arvu minimiseerimine. Olemasolevate parklate ristkasutus. Tänavaruumis parkimine linnasüdames peab olema kõrge tasuga ja lühiajaline. Soodustada peatumiskohtade loomist kulleritele ja klientidele.
20. Ühistranspordikeskne arendusviis - soodsamad tingimused ühistranspordipeatuste läheduses paiknevatele äripindadele. Kaaluda ka nt maamaksu soodustuste rakendamist.
21. Kaaluda linnasüdamest läbisõidu maksustamist mootorsõidukitele.
22. Pargi-reisi parklad lahendada eri suundades erinevalt, nt Viimsi ja Jüri suunal linna piiril, Viljandi mnt ja Pärnu mnt suunal, Peterburi mnt suunal vastavalt Järve ja Ülemiste keskuses, Tabasalu suunal Rocca al Mare keskuses). Era- ja ühistranspordi üleminek peab olema orgaaniline, maksimaalselt mugav ja ajatõhus. Lisaks vajalikud sünergilised ühistranspordi ümberistumise võimalused.

V Arendustegevused üldplaneeringu alusel

23. Määrata linnavalitsuse poolsed projektijuhid/koordinaatorid ettevõtluse arengupiirkondade terviklikuks väljaarendamiseks ja kvartalipõhise arengumustri juurutamiseks. Projektijuht/koordinaator koondab ametkondlikud huvid, suhtleb erinevate huvigruppide ja võtmeisikutega.
24. Soodustada ettevõtjaid ja elanikke kogukonnana liitvate ürituste korraldamist (nt toidutänavad jms).
25. Kaaluda üldplaneeringu alusel kohalike maksude sisseseadmist hoonete kasutuses hoidmiseks.
26. Koostada südalinna haljastusplaan (tingimusena seada nt asendusistutused valdavalt südalinna).

Kirjanduse loetelu

1. Aljas, R., Kund, O., Mets, M. Tallinna nähtamatud müürid. Levila ja Eesti Ekspress.
<https://www.levila.ee/raadio/tallinna-nahtamatud-muurid>
2. Alver, A. Artiklid: "Mis on linnakeskus?" ja "Tallinna võimalustest". Raamatus: "Lõpetamata linn. Tallinna linnaehituslikud visioonid" Tallinn 2021 (EKA ja Kapitel)
3. Baltic Innovation Agency OÜ. Tallinna targa linna kontseptsiooni väljatöötamine (2019).
[Tallinna targa linna kontseptsiooni väljatöötamine 2019_2.pdf](#)
4. Berger, R. (2018) Urban Mobility 2030.
5. Beyard, Michael D., Anita Kramer, Bruce Leonard, Michael Pawlukiewicz, Dean Schwanke, and Nora Yoo. (2007). *Ten Principles for Developing Successful Town Centers*. Washington, D.C.: ULI-the Urban Institute.
http://uli.org/wp-content/uploads/ULI-Documents/TP_TownCenters.ashx .pdf
6. BNP Paribas Real Estate. (2021). Pan-European Football Analysis. Key Global and Lifestyle Cities 2021-2022.
https://www.realestate.bnpparibas.com/sites/default/files/2022-01/Football_Analyses_2021.pdf
7. British BIDs. What is a bid? <https://britishbids.info/about/what-is-a-bid>
8. Burden, D., & Litman, T. (2011). *America needs complete streets*. ITE journal, 81(4), 36-43.
https://vtpi.org/ITE_comp_st.pdf
9. Business Improvement Areas (BIAs). (2021). City of Toronto.
<https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/city-administration/city-managers-office/agencies-corporations/agencies/business-improvement-areas-bias>
10. Business Improvement Districts and the "New" Revitalization of Downtown. (2001) Economic Development Quarterly, 15(2), 115-123.
<https://doi.org/10.1177/08912424010150020>
11. Business rates relief. Enterprise Zones. (2023). UK Government.
<https://www.gov.uk/apply-for-business-rate-relief/enterprise-zones>
12. Büroohoone klassifikatsiooni määramise tabel. Eesti Kinnisvarafirmade Liit.
<https://www.ekfl.ee/buroohonete-klassifikaator/buroohoone-klassi-maaramise-tabel/>
13. Creating resilient and revitalised high streets in the 'new normal'. UK Local Government Association.
<https://www.local.gov.uk/publications/creating-resilient-and-revitalised-high-streets-new-normal>

14. Deloitte Insight (2021). Urban future with a purpose. 12 trends shaping human living.
<https://www.deloitte.com/global/en/Industries/government-public/perspectives/urban-future-with-a-purpose.html>
15. Douglas, G. *Helsinki dynamics*. Käsikirjaline materjal, 2023
16. Design Forecast 2023. 10 Meta Trends That Will Transform the Future of Cities. (2023). Gensler. <https://www.gensler.com/10-design-trends-transforming-future-of-cities>
17. Eesti Statistika blogi. (2020). Pealinna suurimat brutotulu teenitakse Kesklinnas, väikseimat Lasnamäel
<https://www.stat.ee/et/uudised/2020/06/30/pealinna-suurimat-brutotulu-teenitakse-kesklinnas-vaikseimat-lasnamael>
18. Ehitisregister. EHRi väljavõte mitteiluruumidest 2018-2023.
19. Equitable Pathways to Small Business Recovery: An All-Hands Approach, LISC & Next City 2022
<https://nextcity.org/ebooks/equitable-pathways-to-small-business-recovery-an-all-hands-approach>
20. Frem, J., Rajadhyaksha, V., Woetzel, J. (2018) Thriving amid turbulence: Imagining the cities of the future.
<https://www.mckinsey.com/industries/public-sector/our-insights/thriving-amid-turbulence-imagining-the-cities-of-the-future>
21. Garrett-Peltier, H. (2011). *Pedestrian and bicycle infrastructure: A national study of employment impacts*. Amherst: Political Economy Research Institute, University of Massachusetts, Amherst.
https://www.researchgate.net/profile/Heidi-Peltier-2/publication/254455436_Pedestrian_and_Bicycle_Infrastructure_A_National_Study_of_Employment_Impacts/links/54e640b30cf277664ff4d1e8/Pedestrian-and-Bicycle-Infrastructure-A-National-Study-of-Employment-Impacts.pdf
22. Gnadenteich, U. (2018). Novikov: Vanasadama alast peab saama õdus avatud linnaruum
<https://www.postimees.ee/6436064/novikov-vanasadama-alast-peab-saama-odus-avatud-linnaruum>
23. Habal, I. (2017). Mis toimub kaubanduskinnisvara turul? Äripäev. Kaubandus.
<https://www.kaubandus.ee/uudised/2017/02/09/mis-toimub-kaubanduskinnisvara-turul>
24. Helsingin Yleiskaava. Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen. (2023) Helsingin Kaupunki. https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-18.pdf
25. Ideon, A. et al. (2019). Tallinna ja Harjumaa kergroöbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs. Lõppraport.
<https://www.hol.ee/docs/file/KRT%20L%C3%B5ppraport.pdf>
26. Järg, R. et al. (2018). Tallinna jalakäijad. Tallinna kesklinna jalakäijate liikuvusuuringu lõppraport.

27. Jüssi, M., Kalvo, R. Konsa, P., Sarv, K., Vahter, L., Luts, L. (2019). Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035. Avalik strateegia kavand juhtrühmale.
http://database.centralbaltic.eu/sites/default/files/Tallinn_Region_SUMP_final_report_small.pdf
28. Jüssi, M. (2019). Harju rongiga. Sirp, 14.06.2019.
<https://sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/harju-rongiga/>
29. Kaleva, H., Kumpula, S., Rantanen, P. (2023) Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2022/2023. Helsingin Kaupunki
https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2023/23_02_21_Tilastoja_1_Kaleva_Kumpula_Rantanen.pdf
30. Kalm, K., Kährik, A., Zalite, J., Noorkõiv, R., Tammaru, T. (2023). Tallinna ja selle linnaosade rände analüüs ja prognoos aastateks 2023–2050. Tartu: Tartu Ülikool. [Tallinna rändeproognoos 2050 lopp.pdf](#)
31. Kang, C. D. (2010). *The impact of bus rapid transit on location choice of creative industries and employment density in Seoul, Korea*. International Journal of Urban Sciences, 14(2), 123-151.
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/12265934.2010.9693672?journalCode=rjus20>
32. Kelder, K. (2017). Müügikortereid Porto Francosse ei tule. ERR.
<https://www.err.ee/615192/muugikortereid-porto-francosse-ei-tule>
33. Kesklinna üldplaneeringu alusuuring: avaliku ruumi mõju inimese käitumisele. Avaliku ruumi kergliiklemisega seotud näitajad ning selle seosed käitumisega linnaruumis. Analüüsi lõppraport. (2020). Tallinna Ülikool. [Avaliku ruumi mõju inimese käitumisele \(Tallinna Ülikool\)](#)
34. Kesklinna linnaosa üldplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise väljatöötamise kavatsus. (2020). Tallinna Linnaplaneerimise Amet. <https://www.tallinn.ee/et/media/517622>
35. Kesklinna linnaosa üldplaneeringus väärtuslike üksikobjektide(-hoonete) määramine. (2020) Tallinna Linn.
<https://www.tallinn.ee/et/kesklinna-linnaosa-uldplaneering/kesklinna-linnaosa-uldplaneeringus-vaartuslike-üksikobjektide-hoonete-maaramine>
36. Kuuskemaa, J. (2002). Ajaloolase unistus: Vana Tallinna instituut. Kultuur ja Elu.
http://kultuur.elu.ee/ke468_vana_tallinna_instituut.htm
37. Laur, K. (2018). Perioodil 2000 – 2017 ehitatud elamute paiknemine Tallinna linnas. Bakalaureusetöö. Tartu Ülikool.
http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/60700/Laur_Kaisa.pdf
38. *Liikuvuse tulevik. Arengusuundumused aastani 2035. Raport.* (2021). Tallinn: Arenguseire Keskus.
<https://arenguseire.ee/raportid/liikuvuse-tulevik-arengusuundumused-aastani-2035/>
39. Linnakeskuse ettevõtlus ja vabaaja veetmise aktiivsuste uuringu andmestik (metaLINN) (2019) SPINUNIT.

40. Living Streets. (2018). *The Pedestrian Pound: The business case for better streets and places*. <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf>
41. Loik, K.E. (2023). 14% töötajatest käib teise maakonda tööle. <https://rahvaloendus.ee/et/uudised/14-tootajatest-kaib-teise-maakonda-toole>
42. Madden, P. What Future For Our City Centres. OBE Medium. <https://pmadden.medium.com/what-future-for-our-city-centres-675163650452>
43. McKinsey Global Institute (MGI) (2016). Urban World: Meeting the demographic challenge. https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/urbanization/urban%20world%20meeting%20the%20demographic%20challenge%20in%20cities/urban-world-demographic-challenge_full-report.pdf
44. Mingardo, G., & Van Meerkerk, J. (2012). *Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands*. Journal of Retailing and Consumer Services, 19(2), 195-201. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2011.12.001>
45. Murde, R. (1997). Bürood kolivad vanalinnast ära. Delfi Ärileht. <https://arileht.delfi.ee/artikkel/50735716/burood-kolivad-vanalinnast-ara>
46. Orru, H., Kaasik, M., Pindus, M., Tamm, T., Kärbla, V. (2016). Tallinna kesklinna ja Vanasadama vahelise liikumisruumi õhusaaste ja müra muutuste modelleerimine Tallinna uue peatänava rajamisel ning sellest tulenevate tervisemõjude vähenemise hindamine. Tartu Ülikool. <http://media.voog.com/0000/0038/5372/files/ER%201.1.1.%20%C3%83%C2%95husaaste%20modelleerimine.pdf>
47. OSKA raportid. Valdkonnauuringud. SA Kutsekoda. <https://oska.kutsekoda.ee/uuringud/valdkonnauuringud/>
48. Pagel. O. Tulus äri Moskvale: valuuta teenimine Soome välisturismilt Eesti NSV-s aastatel 1965–1980. Ajalooline Ajakiri, 2015, 1/2 (151/152), 159–187. <https://ojs.utlib.ee/index.php/EAA/article/download/AA.2015.1-2.05/7259/>
49. Pogue McLaurin, J.P. (2022). Why the New Workplace Ecosystem Is Key to the Future of Work. <https://www.gensler.com/blog/what-does-the-new-workplace-ecosystem-look-like>
50. Policy Paper. Build Back Better High Streets. (2021). UK Government. <https://www.gov.uk/government/publications/build-back-better-high-streets/build-back-better-high-streets>
51. Postimees Majandus (2023). Uute töötajate meelitamiseks pakutakse järjest heldemat palka. <https://majandus.postimees.ee/7755291/uute-tootajate-meehitamiseks-pakutakse-jarjest-heldemat-palka>
52. PWC UK. (2018). A New Urban Agenda: Accommodating 2 billion new urban citizens. <https://www.pwc.co.uk/issues/megatrends/rapid-urbanisation.html>
53. Raag, T. (2023). Statistikaamet: distantis elu- ja töökoha vahel on aastatega kasvanud

- https://pealinn.ee/2023/01/11/statistikaamet-distants-elu-ja-tookoha-vahel-on-aastatega-kasvanud/?fbclid=IwAR3e0BCpdp70a4SoEsl-uTDds7s7DSChH_15PVRAOBWUK3ktuiZdoYeF6RQ
54. Rehearsing the future. Scenarios for urban development, infrastructure and mobility in the Netherlands in 2049. (2020). Urban Mobility BL Netherlands Environmental Assessment Agency.
https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2020-rehearsing-the-future-4197_0.pdf
55. RE Kinnisvara AS. (2022). Tallinna kesklinnas süveneb uute büroopindade nappus
<https://re.ee/uudised/tallinna-kesklinnas-suveneb-uute-buroopindade-nappus>
56. Seaver, U. (2005). Admiraliteedi basseini äärde kerkib üle poole tuhande uue korteri. Postimees.
<https://www.postimees.ee/1506175/admiraliteedi-basseini-aarde-kerkib-ule-poole-tuhande-uue-korteri>
57. Sepp, V., Raagmaa, G., Noorkõiv, R., Espenberg, S. Varblane, U., Allik, A., Tubelt, E. *Trendide ruumilise mõju analüüs. Üleriigilise planeeringu "Eesti 2040" alusuuring. Lõpparuanne.* (2023). Tartu: RAKE
https://skytte.ut.ee/sites/default/files/2023-04/%C3%9Cleriigiline%20planeering%202050%20trendiuuring_L%C3%B5pparuanne%202023_ISBN.pdf
58. Sevtšuk, A. (2020). Elu ja äri Londonis ja Annelinnas. Vikerkaar.
<https://kultuur.err.ee/1120875/andres-sevtsuk-elu-ja-ari-londonis-ja-annelinnas>;
<https://www.vikerkaar.ee/archives/26310>
59. Silm, S. Tallinna linnaruumi funktsioonide ajaline ja ruumiline jaotus kesklinnas: Vanalinna ja südalinna võrdlus. Magistritöö. (2005). Tartu Ülikool.
<https://dSPACE.ut.ee/bitstream/handle/10062/813/silm.pdf?sequence=5&isAllowed=y>
60. Song, S. & Donovan, S. (2022). What Gensler's 2022 City Pulse Survey Says About Hybrid Work and Urban Life.
<https://www.gensler.com/blog/what-genslers-2022-city-pulse-survey-says-about-hybrid-work>
61. Sponda. (2023). Helsinki city centre attracts cutting-edge businesses
<https://sponda.fi/en/the-coronavirus-pandemic-has-increased-the-demand-for-business-remises-helsinki-city-centre-attracts-cutting-edge-businesses>
62. Strateegia Tallinn 2035. Tallinna Linn. <https://strateegia.tallinn.ee/>
63. Talk, T. (2021). Pärand ja kogukond. Uurimisprojekti „Tallinna vanalinna jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine“ kolmas vahearuanne.
<https://file.visittallinn.ee/7sw8ci/parand-ja-kogukond-30032021.pdf>
64. Talk, T., Pihlak, S. (2022). Vanalinna linnafoorum. „Vana linna uus võimalus“. Eesti Arhitektuurikeskus.

- <https://eestiarhitektuur.ee/wp-content/uploads/2022/10/Vanalinna-LF-kokkuvo%CC%83te.pdf>
65. Tallinna ja selle linnaosade rände analüüs ja prognoos aastateks 2023–2050. (2023). Tartu Ülikool: Rände ja linnauuringute keskus. [Tallinna rändeprognosis 2050_ lopp.pdf](#)
66. Tallinna linnapiirkonna jätkusuutliku arengu strateegia. (2015).
https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=130374&fd=1&leht=1&q_sort=elex_akt.akt_vk_p
67. Tallinna väliskülastajate arv, päritoluriigid ja külastuse kestus mobiilpositsioneerimise meetodil (2018). OÜ Positium LBS.
<https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2019/Tallinna-valiskulastajate-arv-paritoluriigid-ja-kulastuse-kestus-mobiilpositsioneerimise-meetodil-2018>
68. Tallinna Üldplaneering. <https://www.tallinn.ee/et/ruumiloometallinna-uldplaneering>
69. Teemaplaneering “Kõrghoonete paiknemine Tallinnas” kehtestamine (2009)
https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=114079&fd=1&leht=1&q_sort=elex_akt.akt_vk_p
70. Terk, E., Sakkeus, J., Lassur, S., Tafel-Viia, K. (2016). Vanalinna püsielanike uuring. Lõpparuanne.
<https://vanalinnaselts.ee/wp-content/uploads/2017/07/2016-Vanalinna-p%C3%BCsielanike-uuring.pdf>
71. Toimintaympäristöanalyysi. Monikeskuksinen kaupunkirakenne ja keskusta-alueiden kehitys. (2023). Helsingin Kaupunki.
<https://toimintaymparisto.hel.fi/fi/kaupunkitilan-ja-rakenteen-kehitys/monikeskuksinen-kaupunkirakenne-ja-keskusta-alueiden-kehitys>
72. Toompark, T. (2002). Parkimine on võtmeküsimus. Adaur Grupp OÜ
<https://www.adaur.ee/parkimine-on-votmekusimus>
73. Transport & Mobility Leuven (2019). *Evaluatie Circulatieplan Gent. (Evaluation of the Circulation plan in Ghent) Tweede periode april-november 2018.*
<https://stad.gent/sites/default/files/onepager/cta/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent%202019%20finaal.pdf>
74. Urgand, Ü. (2017). Sihtkohaturunduse meetmestiku kasutamine suveniirikaubanduses Tallinna Vanalinnas. Lõputöö. Eesti Ettevõtluskõrgkool Mainor.
<https://eek.ee/download.php?t=kb&dok=p1bvvmq6741885pl3q5j1san5j3.pdf>
75. Vaino, J. (2013). Hoonete funktsioonid inimeste liikumise mõjutajana Tallinna kesklinna näitel. Lõputöö. Tartu Ülikool. <https://core.ac.uk/download/pdf/14498899.pdf>
76. Valk, V., Tomiste, V., Koov, K., Vallner, S. (2003). Tallinna džungel. Eesti Ekspress.
<https://ekspress.delfi.ee/artikkel/69065249/tallinna-dzungel>
77. Viires, H. (2019). Kuhu seada sisse büroo? 3 kõige populaarsemat piirkonda Tallinnas
<https://www.kinnisvarauudised.ee/arvamused/2019/12/19/kuhu-seada-sisse-buroo-3-koige-populaarsemat-piirkonda-tallinnas>

78. Voerknecht, H. (2014). *Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail die niet overeenkomen met wat meningen denkt of gelooft (Eleven truths about parking, mobility and retail that don't match what opinion thinks or believes)*. Dutch knowledge platform CROW
<https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>
79. von Schneidemesser, D. & Betzien, J. (2021). Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin. Findings.
<https://doi.org/10.32866/001c.24497>.
80. Ärikinnisvara turuülevaade 2021. Kinnisvarafirma Uus Maa
<https://arikinnisvara.uusmaa.ee/arikinnisvara-sugis-2021/>
81. Yen, B.T.H., Burke, M., Tseng, W. C., Ghafoor, M., Mulley, C., & Moutou, C. (2015). *Do restaurant precincts need more parking? Differences in business perceptions and customer travel behaviour in Brisbane, Queensland, Australia*.
<http://hdl.handle.net/10072/123440>

Lisa 1 Investeeringute mahud

Kaks hüpoteetilist liikuvusega seotud investeeringute paketti aastateks 2025 – 2050, millega stsenaariumide koostamisel arvestati.

Eelkõige kesklinnale fokuseeritud. Olulisi investeeringuid kesklinna paremaks ühendamiseks laiema linna- ja linnasturuumiga ei sisalda.

Valdavalt olemasoleva ühistranspordivõrgu ratsionaalsem ümberkorraldamine ning jalgrattakasutusega seotud investeeringud.

Kokku: kuni 0,6 miljardit eurot kogu perioodi peale.

- Muust liiklusest eraldatud bussirajad kõigile kesklinna põhitänavatele.
- Seni radiaalsed bussiliinid südalinna läbivateks: Lasnamäe – Mustamäe, Lasnamäe – Õismäe, Piritä – Nõmme jt.
- Tallinna ja Harjumaa bussidele ühine liinivõrk
- 4 täiendavat peatust raudteele
- Autoliiklusest eraldatud rattateed linnaosadest linnasüdamesse kõigil põhitänavatel + mõned muud jalgrattakasutusega seotud investeeringud

Märkus: Esimesse paketti on lisatud siiski ka kaks suuremat investeeringut, mille puhul eeldatakse Euroopa Liidu toetusfinantseerimist: Liivalaia tänavat pidi liikuma hakkav tramm koos Kristiine ühistransporditerminaliga.

Hõlmab nii kesklinnaga seotud investeeringuid kui laiema linna- ja linnasturuumi ulatusega investeeringuid.

Kokku: orienteeruvalt kuni 1,5 miljardit eurot kogu perioodi peale

Kõik eelnevas loetelus sisalduvad investeeringud ja lisaks sellele veel:

- „Pargi ja reisi“ alad linna suunduvatele maanteedele
- 4-5 täiendavat uut trammi(haru)liini või pikendust sh Kristiine- Õismäe, Tondi liini pikendus Järvele, täiendliin Koplisse, Peetri trammiliin
- Tallinna väikese ringtee väljaehitamine
- Ülemiste City't ja Lasnamäed ühendavad tunnelid raudtee alt
- Võimalik, et Haapsalu – Keila rdt pikendamine Põhja-Tallinna + veel täiendavaid investeeringuid rattastrateegia täielikuks realiseerimiseks jm.

Lisa 2 Väljavõtted intervjuudest

- Tuleb arendada polüfunktsionaalset ruumikasutust, see on võtmeteema. Näiteks Sadama-Reidi piirkonnas, aga ka mujal. Vältida linnakeskuse /või ka sealsete üksikute piirkondade/ muutumist monoks.
- Keskkondade arendamisel tuleks kasutada rohkem arhitektuurikonkursside võimalusi – kuidas keskkonda arendada; spetsialistide kaasamine jms. Saab paremad lahendused nii visuaalselt kui praktiliselt (Rail Baltica näide). Julgelt öeldes: tänavad inimestele, ühistranspordile ja rohelusele (kõrghaljastus jms).
- Bürood üldiselt tahavad *city*'sse (CBD kvartalisse) tulla küll. Aga suurt pinda vajavad ettevõtted (näiteks kus üks korrus 2000 ruutu) mitte. Tõsi, ega taolisi pakkumisi südalinnas väga polegi ning nende puhul tehakse tavaliselt hinnatundlikke *tendereid*, omanikud (paljudel juhtudel on need välismaal) otsustavad. Ja back-office-id rajavad ettevõtted teevad ka *tendereid*. Ehkki osade omanike puhul on kulu suure pinna pidamiseks oluline, teistel eriti mitte.
- Kui trammiliinid saavad korda, kui näiteks Rottermanni tuleb tramm, siis südalinn saab ettevõtteid juurde küll. Samas ega praegu veel autoga ligipääs linnasüdamesse väga suur takistus pole. Kõrgema palgaga asukale linnasüdame kontoris pole näiteks 60 eurot kuus parkimiskaardi eest mingi probleem.
- Monofunktsionaalsed kohad nagu Ülemiste City, mis peale tööpäeva lõppu tühjenevad peavad seda puudust suurte jõupingutustega kompenseerima luues firmadele ja seal töötavatele inimestele koostoitmetamise keskkonda. Tundub, et firmad vaatavad praegu tugevalt kesklinna ja Põhja-Tallinna poole. IT firmad liiguvad Põhja-Tallinna, osa neist vaatavad päris Kopli suunas.
- Linnakeskuses on palju olmeteenuseid (iluteenused, sport, toitlustus, vaba aja veetmisega seotud), ka (era)meditsiin liigub kesklinna. Näiteks Rottermanni kvartalis töötav inimene võib soovi korral rahuldada sealkandis peaaegu kõik oma teenusevajadused ära (käib juuksuris, apteegis, vajadusel pangas jne). Erand vast toidu kaasa ostmine koju, mille teeb autoga koduteel.
- Oluline tarbimise vaatepunktist on nii büroos töötaja kui selle külastaja (Rottermanni kvartali söögikohtades on ca 1000 kohta siseruumides + 1000 suvel õues).
- Püsivate parkimiskohtade nõudlus on languses, ajutiste oma aga tõusmas.

- Noored eelistavad autot mitte omada, lükkavad selle edasi. Samas 40 aastale lähenevad (kontoris töötavad) mehed üldiselt vajavad autot, sest neil on laste ringivedamise ülesanne (huviringid ja muu selline).
- Inimesed eelistavad tihedamat keskkonda, mitte hõredat. Aga autoliikluse kiirused südalinnas on vaja saada alla. Liiklus linnakeskuses peaks olema aeglane, aga kõik suunad lahti.
- Jalakäijale peavad olema loogilised liikumissuunad.
- Kesklinnas ei pea olema eriti palju selliseid firmasid, kelle juures ei käida. Üürniku juures peab käima külalisi. (Ülemiste citys on palju selliseid firmasid, kelle juures eriti ei käida. Aga see ongi teine asukoht ja teistsugune äriidee.)
- See loogika, et töötad siin ja elad seal ja linnaruum on tugevalt hajutatud, on tegelikult 19. sajandi idee, mille üks põhimotiive oli, et tuli võidelda tuberkuloosi vastu. Tekkisid suured monofunktsionaalsed piirkonnad ja magalad. Külalaadilist efekti ei tekkinud. Praegune kontoris töötav inimene eelistaks enda ümber pigem multifunktsionaalset keskkonda. Liigse hajutamise asemel tihedam keskkond parem.
- Kontoripinna arvestusel on eri asjad, kas m² töötaja kohta või m² kohal oleva töötaja kohta. Kontoris ollakse väiksema osa tööajast kui varem (viiruse ja veebivahendite ühismõju). Aga üldiselt ei taheta muidugi ka kogu aeg kodukontoris olla: linnakontor kui suvekodu. Osadel inimestel tegelikult ka lihtsalt meeldib melu sees istuda.
- Töö olemus on muutunud: ei pruugita enam E–R 8–17 töökohal viibida, samas töötatakse ka nädalavahetustel. Liikuvus on paindlikum ja ka ebaühtlasem.
- Töö toimub vaheldudes erinevates kooslustes/tiimides. Koosolekute hulk kasvanud, aga nende olemus muutunud. Täna juba vaja 4 töötaja kohta nõupidamisruumi.
- Rohkem on vaja tasuta või odavamaid kohtumispaiku. Näiteks Kloostri ait; raamatulaenutus, selvepesula, et inimesed saaksid midagi tehes sotsialiseeruda. Inimestele vaja nn “kolmandaid kohti”.
- “Pargi ja reisi” alade mudeli omaksvõtu juurutamine läheb linnades reeglina kaunis raskelt. Pigem oodatakse võimalust kaugemalt bussi või rongiga otse linnasüdamesse tulla.

- Põhja-Tallinn on kasvava tähtsusega CBD kontoritööjõu vajaduste rahuldamiseks.
- Põhja-Tallinna ühistransport töötab halvasti. Trammitee äärne on ühest küljest lage ja teisel pool on suuresti vana hoonestus. "Tühi tänav". Oluline on saada toimiv trammiliiklus Koplast mereäärt pidi südalinna, tramm võiks minna mööda Kalaranda. Peaks olema nii, et Põhja-Tallinnas saaks liikuda mööda mereäärt ilma autota. Siis saab tulevikus südalinn kasvada Põhja-Tallinnaga kokku.
- Mõned Kesklinna piirkonnad on välja suretatud, nt Pärnu mnt.
- Tallinna kesklinna põhihüda on, et see on nõ katkestatud ruum. Transport katkestab. Äärmuslikud näited: Liivalaia ja Swiss Tower. Inimestele katkestatud alad ei meeldi, nad ei taha seal viibida, seal liikuda. Kesklinnas on vaja füüsilisi ja mentaalseid bulvareid. Rohealasid, mitte parkimismaju. Väljaminekise alad inimesele: istud pargis pingil, sööd nuudleid, ei tormle, tunned end hästi. Ja siis tekivad ka inimest teenindavad väikeettevõtted sinna.
- Bastionide piirkond on Tallinnas lage ja hõre. Liigne muinsuskaitse purism.
- Nn "väravate" areng pole kesklinnale eriti ohtlik, pigem on see konkurents hea. Elavad on need kohad, kus inimesed on teel kuhugi. Jalakäijate loogilised marsruudid, teises otsas on kuhu minna. See on kesklinn/linnasüda. Liikumine peab olema suhteliselt aeglane, keskkond sõbralik. Istutad puud, avatakse kohvikud jne. Hea idee oleks teha kesklinnas enam klaasist seintega kohvikuid, kus valgus õhtul säraks ja inimesi ligi meelitaks.
- 00ndate trend oli monofunktsionaalne kinnisvara, viimased 10 a on trend selgelt multifunktsionaalsuse poole -> planeerimine-arendamine suuremate kvartalite kaupa, nn linn-linnas kavandamine. Multifunktsionaalne areng on jätkuv trend, monot tuleb vältida. Näide: Rotermanni kvartalis kohvikud, bürood, korterid.
- Elamispiinda peaks kesklinna uutes arendustes olema oluliselt rohkem kui praegu.
- Kuna aegamööda hakkab inimesi kontorites vähem olema, siis ettevõtted saavad liikuda väiksema ja parema pinna suunas. St erinevalt praegusest olukorrast, kus suurepinnalist kinnisvara südalinnas ei jätku ja liigutakse kaugemale, hakatakse liikuma pigem kesk- ja südalinna suunas. Tulevikus kvaliteetse ärikinnisvara tuleku kesk- ja südalinn. Vähem mahtu, rohkem kvaliteetsemat pinda.

- Praegu veel pole väga selget mustrit selles dūnaamikas, et kes tuleb kesklinna sisse ja kes läheb välja. Kui loeme ka Kalamaja-Noblessneri piirkonna, mis formaalselt Kesklinn ei ole, kesklinnaks, siis tuleb kinnisvaramaakleritele päringuid siiski rohkem „sisse“ kui „välja“.
- Firmade vahel käib nutikate inimeste pärast hull võitlus, aga neile peab pakkuma viimase peal töökohta, koos selle lähiümbrusega. Selle pakkumisel on südalinnal eelised.
- USAs ja mõnel pool mujal on nii, et büroo ja kaubanduspindadele on rohkem pakkumust kui nõudlust. Tallinnas siiski tühjalt seisvaid büroo- ja kaubanduspinda sisuliselt ei ole. T1 oli piiri peal, aga saadi ka käima. Arter, Rotermanni kvartal jt on kiirelt leidnud üürnikud. Kes Hipodroomile tulevad, pole küll veel eriti selge.
- Ärikinnisvaras praegu period, kus uus maht, mis rajatakse asendab amortiseerunud vara (uus kinnisvara asendab vana).
- Kesklinna kontorite arengut toetab tulevikus ka see, et kui hoonetel peab olema teatud energiamärgis, et seda büroopinnana pakkuda, peavad büroohoonete omanikud tegema CAPEXit – selles osas on kesklinnal eelised -> pigem toetab nihet südalinna suunas.
- Tānane linna taristu ei toeta jalgsi ja jalgrattaga liikujad, see on selleks halb. Inimesed ei taha kesklinnas kergliigelda ja seepärast autoga. Teine probleem on, et magistraalliikumine käib läbi kesklinna. Kesklinnast on transiit vaja välja saada. Pāris autovabaks ei saa kesklinna teha, autoga ligipāās kesklinna on vaja säilitada, parkimine tuleks saada enam kesklinnast välja.
- Kōik ei pea saama parkida ukse ette. On eri vōimalusi, nāiteks “Pargi ja reisi”. Ja miks pole inimesel vōimalik sõita nāiteks Narva maanteel, mis vōiks olla peatānav, ka mõned peatusevahed trammiga.
- Nāide: nāiteks Hobujaama tānaval oleks muidu vāga hea elada, igale poole saab kiiresti, aga vāga palju autosid ja vāga vāhe puid (mūra, tolmu, olematu haljastus). Need on asjad, millega linn peab tegelema.
- Trammitēe ei asu kõnniteest ei kõrgemal ega madalamal ning jalakāiad ei pruugi isegi aru saada, et vahepeal trammiteele satuvad. Ohtlik. On igapāevane, et

trammijuhid peavad kellahelinaga märku andma, et tramm tuleb, inimesi on alla jäänud.

- Linna enda planeeringute menetluse kiirus on probleem. Kogemus näitab, et mõnes teises linnas saab hulga kiiremini. Sellest võib saada piirang ettevõtetele.
- Planeerimine peaks olema paindlik. Hea näide on Riia. Seal on üldplaneeringus kirjas nn suur pilt, mille järgi käib arendamine. 10 a detailplaneeringu tegemine on täielikult ebavajalik (rõdude suuruse jms üle vaidlemine). Detailplaneerimine üksikute kruntide kaupa ei ole mõistlik.
- Linn peaks hoiduma ülereguleerimisest. Näiteks, et kaua baarid peavad lahti olema.
- Valglinnastumise vastu võitlemise võti on kesklinna tihendamine.
- Kesklinna pluss on muidugi see, et sinna on kontsentreerunud “tähtsad kohad”: Pangad, advokaadid, parimad söögikohad ja hotellid. Varem maksti hambad ristas nõ aadressi eest. Nüüd on toimumas mentaalne nihe märgilisuselt substantsi poole. Näilisus loeb ka praegu, aga enam vast mitte nii palju. Ja kombad muutuvad, nn uue aja ärid mõtlevad teistmoodi. See nagu analoogia ülikonna kandmisega. Varem soliidne ärimees ei kujutanud ette, et saaks ülikonda mitte kanda, nüüd idufirma poiss ei kujuta hästi ette, et võiks/peaks ülikonna selga panema. Paljud idufirmad võivad tahta küll „väravate“ keskkonda minna, aga vaid siis, kui seal on küllalt cool. Lisaks see, et kui tegelikkus (kesklinnas/linnasüdames) muutub liiga ebameeldivaks (ligipääs, hind või muu), siis loobud näilikkusest.
- Kesklinna puhul on oluline ruumi tihedus. Näiteks Rottermanni kvartal sai korralikult käima alles siis kui seal tekkis korralik tihedus. Küllalt suur ruum ehitati täis ja inimene tunneb, et see on piisavalt suur ruum, kus tal on mida teha ja kus tal on hea. See on võimalik ka „väravate“ puhul, aga kui „värav“ on omaette ruum, küllalt suur ala. Terviklik tükki.
- Ruum mõjutab orgkultuuri ja seda kuidas organisatsiooni väljast tajutakse: nii funktsionaalsus, aga ka vaim, esteetika, vaib. Füüsiline ruum pole vaid ruum, vaid kannab teatud väärtusi ja energiat. See kehtib kontoriruumi kohta, et igaüks ei istu oma „urus“, vaid on head interaktsiooni soodustavat siseruumi, aga ka asukoha

lähiümbruse, selle vaimu kohta. Ümbrus peab kuidagi kõnetama inimesi, kellega suheldakse. Mingile firmale sobib vanalinn, teisele tehnoga seotud kuvand.

- Südalinn on olnud nende ettevõtete pärusmaa, kellel käivad rikkad kunded kesklinnas. Trendid on täna selgelt muutumas.
 - Trend 1 - Väiksemad pinnad; *face-to-face* kontakte jääb oluliselt vähemaks (kodukontor, kaugtöö jne).
 - Trend 2- Klientide juures e-lahendused. Palju tehinguid on kolinud veebi. Ajalooliselt on näiteks notaritele olnud väga oluline olla pankade lähedal. Mingi hetk olid kõik Tallinna notarid ca 2 ha suurusel alal kesklinnas. Tehingud netis on läinud püstloodis üles, bürood jäävad väiksemaks. Samas päris ära ei kao. Advokaadid arvasid varasemalt, et kunded tahavad näha kalleid pindu. See hakkab muutuma, kuna palju tehakse kaugtööd; elektroonilised kanalid jms.
- Kõnekeskuste jms ümberpaigutamine. Valdkond liigub Eestist välja + töötajad saadetakse koju töötama (a /a Twitteri sõnakasutuse korrektsus reguleerijad kolisid kodukontoritesse).
- Finantseerimisasutused, pangad üldiselt ikka peavad oluliseks kesklinnas olla (Swedbank kolib küll natuke kaugemale, Hipodroomile). Samas kasutavad pangad järjest väiksemat pinda, inimesi käib kohapeal vähem, saab ka kesklinna kallimat pinda lubada.
- Bürookulu osatähtsus on ettevõtjate kuludes oluliselt vähenenud! Rendisummad m² kohta on tõusnud ikka väga palju vähem kui palgad kasvanud! Näide: kui firma kulutab ühe töötaja tööpidamiseks 5000 eurot kuus, siis selle palga eest saab üürida kesklinnas keskmises büroohoones rendiga 15 EUR / m² lausa 300 m² pinda. Võid minna väljapool kesklinna odavamale pinnale, aga kui sa ei vaja väga suurt kontorit ja tahad olla kesklinnas, kannatad välja veelgi kõrgema rendi.
- Kesklinnas parkimisprobleem ei tundu olevat kontorihoonete väljarentijatele keske tähtsusega probleem.
- Kes on kesklinnale konkurendid büroohoonete osas? Ülemiste City eelis see, et sinna ehitatakse väga suuri mahte. Mujal sellist keskkonda luua on raske. Kui

kriitiline mass on koos saab rajada ka toetavat keskkonda ja asi hakkab omavahel sümbioosis tööle. Fahle, Hipodroomi, Pärnu mnt, Porto Franco ja Kopli kandi puhul lugu keerulisem. Hipodroomi võib oma šansse büroode osas üle hinnata. piirkondade probleem (nt Pärnu mnt) probleem on see, et üksikud majad ei hakka keskkonnana tööle; ei saa mahtu/keskkonda valmis. Mustamäe oma odavate pindadega pole kesklinnale konkurent. Nende “saarekeste” arv, kes suudavad bürooruumide osas kesklinnale konkurentsi pakkuda, pole suur. Probleem pigem, kus leida momendil kesklinnas piisavalt ruumi suuremate büroode tarbeks.

- Büroode osas ei ole näha, et nõudmine üldmahus suureneks. Targem oleks määratleda need mõned kohad, kuhu neid kontsentreerida. Kus oleksid elujõulised tugevad arendajad ja head ühendused jne). Igale poole ei oleks vaja detailplaneeringuid ja ehituslubasid jagada.
- Kui selgub, et büroohooneid on üle ja neid on vaja elumajadeks ümber ehitada, siis ei pruugi olla kerge. Vähemalt praeguste büroohonete puhul on tegu spetsiifiliste hoonetega, mida ei saa niisama lihtsalt ümber kujundada.
- Kaubandus-teeninduspindade osas esimestel korrustel praegu kahjuks suurt nõudlust veel pole. Kalaranna näide: esimesed korrused on tühjad.
- Oluline on kolme võtmehubi väljaehitamine: a) Ülemiste (ümberistumissõlm jms peaks olema b) Järve (autoga saaks ligi, sealt rööbastranspordile) c) Kristiine (rong, tramm, buss – need peaksid olema koos).
- Samas väga vajaliku Kristiine sõlme ehitamine vajab sadu miljoneid eurosid. Selle saamiseks on üks idee automaksu ja/või ummikumaksu kasutamine, mis investeeritakse ühistransporti. Teine: müüa ehitusõigust raudtee alla või peale, sõidad „majja sisse“.
- Selleks, et murda autokasutuse kasvu trend tuleb üle vaadata parkimismid – need ei peaks olema nii ranged. Parkimismahtu tuleb vähendada. Autodelt tuleb võtta ruumi vähemaks, muidu me head avalikku ruumi ei saa. Samas vaja muidugi tervet mõistust ja tasakaalu leida.
- Bussiliine, mis omavahel linna erinevaid piirkondi ühendaks, on vähe.

- Rööbastranspordi arendamisel on vaja hoopis teistsugust dünaamikat kui Tallinnas seni olnud (30 aastaga 2 km trammiteed). Vaja oleks kiireid süstiktramme. Lihtsama lahendusena kui raskemad ajad - klassikalisi ekspressbusse omal rajal.
- Näiteid firmade asukohaeelistuse kriteeriumidest:

Näide 1. Rahvusvahelise suurfirma Eesti harukontor. Traditsioonilise tööstusharu ettevõtte, tootmist mitmel pool Eestis, harukontor eelkõige administratiivkontor (funktsioonid: finants, hange, logistika). Kindel nõue: sobib vaid kesklinn või selle vahetu lähedus, mitte enam kui 3 km Tallinna keskpunktist. Kuna käib palju välispartnereid, siis lennuvälja lähedus väga oluline. Väga palju kliente kontoris ei käi, küll käivad firma Eesti allüksuste esindajad seal nõupdamistel. Oluliseks peeti, et asukohta lähikeskkond peab olema arenenud, näit söögikohad, et see lisab atraktiivsust. Võimalike asukohtade sobivust hinnati ka selle järgi, kus töötajad elavad, olemasolevaid, küllalt kõrge kvalifikatsiooniga töötajaid kaotada ei tahetud. Vajati suhteliselt suuri pindu, mis asuksid ühel korrusel, momendil kesklinnas on taoliste valik küllalt piiratud. Ruumide väljaehitamise osas nn *hot desk* põhimõtet kasutada ei tahetud. Sooviti ka, et hoone oleks soliidne, plusse lisas kui kandideeriv hoone oli seotud tööstusharu ajalooga. Väga oluliseks peeti parkimiskohtade olemasolu. Nimetati ka ligipääsu ühistranspordiga, aga mitte esimeste kriteeriumide hulgas.

Näide 2. Rahvusvahelise IT firma Eesti kontor. Nn töökontor. Suur töötajate arv. Kohalikul rendihind päris oluline näitaja. Kesklinnast väga kaugel olevad asukohad ei tulnud kõne alla, vaidlus, et kui kaugel on kaugel. Kindlasti ei soovitud ebasoliidset asukohta, paiknemist soodsama üüriga vanas majas. Pigem taheti kõrge innovaatsilisuse astmega maja (energiahoid, võimalus tehnoloogia abil kulud kontrolli all hoida, "roheline"). Pidi olema hoone, mis sobib rahvusvahelise IT firma imagoga, kuhu julged inimesi kutsuda. Asukohta logistika rahvusvaheliseks suhtluseks, lennujaama lähedus oli ka oluliste kriteeriumide hulgas. Ruumide sobivus muidugi (oli vaja suhteliselt suuri ruume). Parkimisvõimalused - see, et firma saaks võimaldada igale töötajale soovi korral parkimiskoha, oli põhimõte. Ehkki ka ühistranspordi kättesaadavust peeti oluliseks. Tähtsaks peeti toidukohtade olemasolu kontori lähedal, ka lõunasöögi hinda, töötajatele oluliste elukondlike teenuste kättesaadavust, sportimisvõimalusi. Kasutavad *hot desk* meetodit, kõigil oma töökohta pole. Palju töötajaid vähemalt osa nädalast kodutööl. Kontoris "kes ees, see mees" põhimõte. Väga oluline oli rendipindade paindlikkus - nt võimalus 6 kuise etteteatamisega lepingust

väljuda vms. Põhidilemma valikul: tehnopargi poolt pakutud hüved versus mõnevõrra kaugem asukoht.

- Näide 3. Peakorteriga Eestis asuva rahvusvaheline “uue majanduse” firma. Suur töötajate arv, ilmselt laienev. Noorem personal, rahvusvaheline. Sobilikuks peetakse asukohta pigem kesklinna piirkonnas kui täitsa kesklinnas. Nn ringil, mitte ringi sees. Uued inimesed, kes tulevad tööle, otsivad korteri töökoha lähedale. Tahavad, et oleks tänapäevane linnak, roheline, koolid ja lasteaiad lähedal, söögikohad jalutuskäigu kaugusel. Ühistranspordiga, rattaga ja jalgsi hea ligipääs. Auto parkimist keskseks teemaks ei loe. Kuna firma laienemiseks vaja juurde suur hulk töötajaid välismaalt, oleks oluline, et Tallinn kui selline oleks neile piisavalt atraktiivne. Tänapäevase linnaruumi vajadus aina kasvab, saab olulisemaks. Töötajad välismaalt, kui üksi või kaaslasega kolivad elama pigem kesklinna kui kuskile kaugemale. Kui peresse lapsed, siis võib-olla valik muutub. Kui laienemisel tuleb ruumipuudusel uus asukoht leida, siis ka väga tõenäoline, et ka see saab olema nn kesklinna ringil. Ja muidugi koht hea juurdepääsuga rahvusvahelisele transpordile.

Lisa 3 Kesklinna ja “väravate” võrdlustabel

Südalinn ja selle lähialad Kesklinna linnaosas v.a. “väravate” alla liigitatud äärealad	Elanike arv läheduses olevates linnaosades ja selle suurenemine TÜ demograafide prognoosi alusel (potentsiaalsed. töötajad ja tarbijad “väravale”)	Demograafiliste prognooside järgi elanike arv Kesklinnas suureneb oluliselt ja eeliskasv ka reas Kesklinnaga piirnevates linnaosades.
	Võimalused kvaliteetse elukeskkonna loomiseks lisanduvatele elanikele vahetult “väravas”	Kesklinnas tervikuna elanike arvu suurendamise perspektiiv hea, südalinnas ja vanalinnas piiratud. Vastuvõetud ja eriti menetluses olevate detailplaneeringute varu on suur ja kuna kesklinna asustuse tihendamine on aktsepteeritud eesmärk, siis pole põhjust eeldada, et linn takistaks nende realiseerimist. Mõnedel juhtudel võib toimuda venimine kui omanikud ootavad soodsat aega ehitusõiguse müügiks. Osa praegusi büroohooneid võivad minna ümberehitusele elupindadeks. Sõltub linna teadlikest poliitikatest ja pingutustest (lisaks linnakeskkonna ja liikluse kujundamisele ka jalakäijate ja puhkuse alad jm) kas elanike arvu tõusule lisaks toimub ka elukeskkonna kvaliteedi oluline tõus.
	Ühendused kesklinnaga/südalinnaga	Kesklinna siseseks liikumiseks pole radiaalne bussiliinide ülesehitus hea, läbivaid bussiliine praktiliselt pole. (Nii südalinn ega Kesklinn üldse pole praegu sobivad jalgsi ja rattaga liikumiseks).
	Ühendused kaugemate linnaosade ja linnatagusega	Praegu mitte lausa kriitiline, aga siiski probleemne tiptundidel Viimsi ja mereäärse Haabersti ja Tabasalu suuna elanikele. Kui kesklinnas töökohtade arv suureneb ja hajalinnastumine jätkub võib probleem teravned. Tulevikus võib kujuneda probleemiks autodega kaugematest linnaosadest südalinna, sh õhtuti aega veetma tulevate inimeste ligipääs sh Tartu mnt suunalt (Rae ja Kiili).
	Sadama ja lennujaama lähedus ja ühendused	Head ühendused eriti lennujaama ja reisisadama (mis ühendatakse praegu ehitusel oleva trammiliiniga) läheduse tõttu, ka RB reiserterminal, mis saab ühendused kiirema trammi ja / või ekspressbussidega ei jää kaugale. Viimased kaks olulised just nn Talsinki integratsiooniprojekti vaatenurgast. RB teke suurendab mõnevõrra Tallinna ida poole jäävate piirkondade konkurentsivõimet Kesklinnaga, aga see pole kindlasti kriitiline, sest võidab ka Kesklinn.
	Sõltuvus keskse tähtsusega infraprojektidest	Kogu "Pargi ja reisi" teeninduspunktide väljaehitamise programm (arvestades ka kesklinnas autokasutuse piiramise poliitikat). Linna bussiliinide muutmine radiaalsetest läbivateks. Logistilise keskme nihutamine vanalinnast ida poole city alale. Peatänava projekt.
	Mõistlik spetsialiseeritus tulevikus Tallinna kui terviku kontekstis	City selle sõna tõelises tähenduses, mõnede stsenaariumide puhul laienenud city. Kombinatsioon keskse ja sümbolistliku tähendusega ühiskondlikest hoonetest, prestiižikast asukohast huvitatud firmade kontoritest (valdavalt nn admistreerimiskontorid) ja keskmisest mõnevõrra kõrgema hinnaklassiga väikekauplustest ja väiketeenindusest. Tihenenud ja atraktiivne linnaruum ilma "tühjade aukudeta". Madalam autokasutus, rohelisus. Palju nii jalgsi läbiliikuvaid kui südalinnas eri viisil aega viitvaid inimesi, mis ka soodus väikeäridele kaubanduses ja teeninduses.

Elanike arv läheduses olevates linnaosades ja selle suurenemine TÜ demograafide prognoosi alusel (potentsiaalsed. töötajad ja tarbijad "väravale")	Keskmine. Kasvavatest linnaosadest Kristiine lähedal, Põhja-Tallinn ja Haabersti kaugemal. Kesklinn tõenäoliselt kasvav, aga raske uskuda, et sealt palju tarbijaid tuleb, ka sealtpoolt tulev töökäijate arv ei peaks olema suur. Lasnamäe ei ole kasvav, aga suure elanike arvuga linnaosa ka mitte väga kaugel.
Võimalused kvaliteetse elukeskkonna loomiseks lisanduvatele elanikele vahetult "väravas"	Võimalused alla keskmise: suur läbiva transpordi voog ja kõrval Ülemiste järve oma kaitsevööndiga.
Ühendused kesklinnaga/südalinnaga	Väga head ühendused kuni Tondini, seda eelkõige tänu trammile, raudteel selles osas väiksem mõju. Kui trammitee ulatuks Järveni oleks veel parem.
Ühendused kaugemate linnaosade ja linnatagusega	Enamike piirkonda- dega ühendused head. Arendusala asub mitmete maanteed ja linna- siseste liiklus- magistraalide sõlm-punktis või haarde- alas, lisaks raudtee- ühendused nii Saue- Keila kui Saku-Kohila piir- kondadega, ka Ülemiste, mis ühendub Tallinn- Narva raudteel asuvate asulatega . Kehv on ühendus Põhja- Tallinnaga ja mõnevõrra eba- mugavam mere- äärse Haabersti- Tabasalu suunaga. Probleemiks võib saada Tammsaare tee koormatus, lahendust vajaks Viljandi mnt ja raudtee ristumine.
Sadama ja lennujaama lähedus ja ühendused	Ühendus Lennujaamaga ja RB reisiterminaliga küllalt hea, reisisadamaga, mis asub teisel pool kesklinna kehvem (rajatav trammiliin seda natuke parandab).
Sõltuvus keskse tähtsusega infraprojektidest	"Pargi ja reisi" teenusepunkt, , mille loogiline asukoht Tallinna kui terviku seisukohalt oleks küll Järvel, aga mis eeldaks siis ka trammiliini pikendamist Järveni. (Selle kui Tallinna nn eelvärava teke omaks küll suuremat mõju Kesklinnale kui Tondi arendusalale endale.). Soodsat mõju avaldaks Tondi "väravale" ka Tallinna väike ringtee ja Kristiine ühistranspordi sõlmjaama väljaehitamine (koos sealt .võimaliku Õismäe suunas ehitatava trammiteega).
Mõistlik spetsialiseeritus tulevikus Tallinna kui terviku kontekstis	Heade ühendustega, aga praegune spetsialiseeritus suhteliselt suvaline, ilma selge kandva ideeta. Võiks saada asukohaks neile ärikontoritele, millel just transpordiga seotud põhjustel on sealne asukoht parem kui linnasüdames (või ka mujal Kesklinnas). Suuremahulist oma elanikkonda ja väikekaubandust-teenindust ja ajaveetmisruumi vaevalt et tekib. Ehkki mitmelt poolt saab sellel arendusalal käia tööl ühistranspordiga on arendajad planeerinud sinna palju parkimiskohti, mida ei pruugi pidada mõistlikuks. Perspektiivne oleks "Pargi ja reisi" ala loomine Järvel, see aga eeldaks trammiliini pikendamist Järveni.

Sossi mägi ja Ülemiste	Elanike arv läheduses olevates linnaosades ja selle suurenemine TÜ demograafide prognoosi alusel (potentsiaalsed. töötajad ja tarbijad "väravale")	Keskmine: Mitmed kasvavad linnaosad asuvad teisel pool Kesklinna. Läheduses on küll väheneva, aga suure elanikkonnaga Lasnamäe.
	Võimalused kvaliteetse elukeskkonna loomiseks lisanduvatele elanikele vahetult "väravas"	Piiratud võimalused ning elu poleks keskkonna mõttes ambitsioonikama kontoritöötaja unistus.
	Ühendused kesklinnaga/südalinnaga	Väga head ühendused. Kesklinn lähedal ja trammiühendus.
	Ühendused kaugemate linnaosade ja linnatagusega	Väga head ühendused Tartu mnt ja Peterburi suunal. Tramm, rong. Hea asukoht nn Pan-Baltic firmadele, ka paljudele neile firmadele, kes tegutsevad üle Eesti. Kehvad ühendused Tallinna läänepoolsete osade ja läänepoolse tagamaaga.
	Sadama ja lennujaama lähedus ja ühendused	Väga head, asukoht lennujaama lähedal ja lennujaama ja südalinna ühendused. Uus RB reisiterminal hakkab asuma sisuliselt naabruses. Reisiasadam läheduses, kuid ligipääs sinna väga hea ei ole. Eestisestest maakonnaliinide terminal.
	Sõltuvus keske tähtsusega infraprojektidest	RB reisiterminali sõlm ja selle arendused. Trammitree rajamine Peetrisse ("julgema paketi" osa). Tallinna väike ringtee.
	Mõistlik spetsialiseeritus tulevikus Tallinna kui terviku kontekstis	Väga head ühendused rahvusvahelise transpordi infrastruktuuride, kesklinna ja ka enamike teiste linnaosadega v.a. Tallinna läänepoolse osa ja linna läänepoolse tagamaaga. Hakkab kujunema Tallinna City pikenduseks logistiliselt oma rolli suurendava Ida-Tallinna suunas. Kontoripinnad, mis sobivad hästi rahvusvahelisele äri. Elamis- ning ka ajaveetmisruumina, kus väikepoed ja väiketeenindus, suurt perspektiivi ei oma. Ostetakse lähedalasuvatest kaubanduskeskustest.
Ülemiste City (ÜC)	Elanike arv läheduses olevates linnaosades ja selle suurenemine TÜ demograafide prognoosi alusel (potentsiaalsed. töötajad ja tarbijad "väravale")	Sama kui Sossi mäe ja Ülemiste puhul, teistest kasvava elanikkonnaga linnaosadest veel kaugem ("nurgatagusem"). Lasnamäe elurajoon on lähedal, aga kui tugevad seosed sel ÜCga tekivad, pole selge (Mingi osa tööjõudu võib sealt ÜCs tööl käia. ÜCs töötavatele kõrgema kvalifikatsiooniga inimestele, eriti välismaa spetsialistidele Lasnamäe elurajoonina ilmselt huvi ei paku. (Välismaalased võivad eelistada elukohana pigem Kesklinna).
	Võimalused kvaliteetse elukeskkonna loomiseks lisanduvatele elanikele vahetult "väravas"	Ruumi poolest põhimõtteliselt võimalik. Pole aga selge kui suur osa tehnolinnakus töötavatest üldiselt kõrgepalgalistest spetsialistidest on nõus elama pikemaajaliselt oma töökoha lähikonnas (ka juhul kui seal vajalikud teenused ja mugavused olemas) või eelistavad nad elamiseks põnevamat keskkonda (näiteks hästi kättesaadavat ja mitmekülgsemat atraktiivsust pakkuvat Kesklinna).
	Ühendused kesklinnaga/südalinnaga	Kui trammi kiirus suureneb, siis võib lugeda heaks.
	Ühendused kaugemate linnaosade ja linnatagusega	Hea Tartu mnt ja Peterburi suunaga, Viimsiga keskmine, teistega, eriti läänepoolsetega kehva.
	Sadama ja lennujaama lähedus ja ühendused	Väga head. RB reisiterminal ja lennujaam kohe kõrval.
	Sõltuvus keske tähtsusega infraprojektidest	RB terminali väljaehitamise modaalsus. Trammi kiiruse tõus. Tallinna Väike ringtee

	Mõistlik spetsialiseeritus tulevikus Tallinna kui terviku kontekstis	Kombinatsioon kaasaegsete idufirmade linnakust ja nn büroocity'ist (pigem nn tööbürood kui administreerimisbürood). Tehnolinnaku kontseptsioonis tugev rõhk peale individuaalsete firmade nõuete igakülgsel rahuldamisele (mis võimaldab küsida ka keskmisest kõrgemat hinda) firmade ühise suhtlemisruumi tekitamisele. Sisese kogukonna tekitamine kui võtmetegur. Suur rõhk linnakukeskkonna igakülgsel kvaliteedile (suhtlemisruumid, kohvikud, rohelus jms). Püüd välismaa kõrgtehnoloogia firmade ja välisspetsalistide ligimeelitamisele. Linnakusse saab paigutada mingil määral ka tootmist ja logistikat, eriti just kõrgtehnoloogiafirmade jaoks
Kristiine - Hipodroomi	Elanike arv läheduses olevates linnaosades ja selle suurenemine TÜ demograafide prognoosi alusel (potentsiaalsed. töötajad ja tarbijad "väravale")	
	Võimalused kvaliteetse elukeskkonna loomiseks lisanduvatele elanikele vahetult "väravas"	Elamuehituse võimalused endise Hipodroomi territooriumil küllalt suured, võib eeldada, et keskmise hinnaga elamispind. Sobiv pind noortele peredele, kes võivad töötada nii otseselt arendusalal kui mujal Põhja-Tallinnas.
	Ühendused kesklinnaga/südalinnaga	Südalinn suhteliselt lähedal, aga trammiühendust pole.
	Ühendused kaugemate linnaosade ja linnatagusega	Ühekülgne: autoga hea ühendus läänepoolse linna ja linnatagusega ja Põhja-Tallinnaga, ülejäänuga kehv. Asukohta võib lugeda logistiliselt natuke ebamugavaks ("vanalinna nurga taga"). Läänepoolne liikumine ainult autoga, ala väljaarendamine hakkab takistama Paldiski mnt läbilaskevõimet, oluline oleks Rocca al Mare "Pargi ja reisi" ala loomisega liikluskoormust maha võtta. Sõle tänav võib samuti mitte koormust mitte taluda.
	Sadama ja lennujaama lähedus ja ühendused	Need asuvad teises linna servas (Vanasadam küll lähemal, aga ka sinna jõudmine piisavalt tülikas.)
	Sõltuvus keskse tähtsusega infraprojektidest	Kristiine ühistranspordi sõlmjaam koos Endla ristmiku ümberehitusega. Liivalaiastramitee Kristiine terminalini. (Need mõjutavad küll "värava" kesklinna poolset otsa, vähem vast Hipodroomi poolset otsa). Liivalaiastramitee läbi Kristiine Õismäeni ("Julgema paketi" meede).
	Mõistlik spetsialiseeritus tulevikus Tallinna kui terviku kontekstis	Logistiliselt natuke ebamugav asukoht. Asub linnasüdamele küllalt lähedal, aga vähemalt esialgu on miinuseks trammiühenduse puudumine. Ka Kristiine ühistranspordi sõlmjaama loomine mõjutab otsesemalt vaid selle "värava" kesklinnapoolset otsa. "Värava" läänepoolsed transpordiühendused kipuvad tiptundidel umbe minema. Sobib eelkõige suuremateks bürooruumideks (pigem tööbürood kui administratiivbürood). Pakkudes töökohti linna lääneosa ja selle läänepoolse tagamaa elanikele saab vähendada mõnevõrra kesklinna transpordikoormust.
Telliskivi-Krulli	Elanike arv läheduses olevates linnaosades ja selle suurenemine TÜ demograafide prognoosi alusel (potentsiaalsed. töötajad ja tarbijad "väravale")	Keskmine
	Võimalused kvaliteetse elukeskkonna loomiseks lisanduvatele elanikele vahetult "väravas"	Krulli piirkonda võib tekkida, kuid piiratud ulatuses, suuremas mahu võib tekkida Krulli lähisteel. Osaliselt võib tekkida

		kõrgeväärtuslikku elukeskkonda, aga tervikuna on Põhja-Tallinn ilmselt veel pikka aega ebaühtlane elukeskkond.
	Ühendused kesklinnaga/südalinnaga	Südalinn pole kaugel, trammühendus, ligipääs rongiga Balti jaama kaudu.
	Ühendused kaugemate linnaosade ja linnatagusega	Kehvapoolne, sisuliselt pole tegu "väravaga", linnatagustest piirkondadest pigem isoleeritud. Autoga väga raske välja pääseda.
	Sadama ja lennujaama lähedus ja ühendused	Lähedus Balti jaamale ja mitte kaugel ka reisisadam. Lennujaam ja Muuga sadam jäävad kaugemale.
	Sõltuvus keske tähtsusega infraprojektidest	Kalamaja- vanalinna ühendus (mugavaks läbimiseks jalgsi või jalgrattaga). Täiendav trammühendus Põhja-Tallinnaga paralleelselt merega.
	Mõistlik spetsialiseeritus tulevikus Tallinna kui terviku kontekstis	Transpordialases mõttes on seda raske väravaks pidada, sest kui Balti jaama naabus maha arvata, on see logistiline asend pigem "nurgatagune". Telliskivi on omanäoline vaba aja veetmise ja loomemajanduse keskkond, Krulli piirkonna kujunev eripära pole veel päris selge, aga siin tekib keskkond hakkab pakkuma ilmselt erinevat tüüpi võimalusi. Nn <i>industrial chic</i> keskkond sobib mitmesugustele unikaalsuse otsijatele.
Sadama - Reidi tee	Elanike arv läheduses olevates linnaosades ja selle suurenemine TÜ demograafide prognoosi alusel (potentsiaalsed. töötajad ja tarbijad "väravale")	Keskmine
	Võimalused kvaliteetse elukeskkonna loomiseks lisanduvatele elanikele vahetult "väravas"	Arendusala tulevik valdavalt elamukeskne (tänu mereäärele kallimad elupinnad). Erinevalt lähedalasuvast Kadriorust on siiski suhteliselt urbanistlik tihe keskkond, mitte parklinn.
	Ühendused kesklinnaga/südalinnaga	Kesklinn lähedal, ühendus Reidi teed ja Narva maanteed pidi, Kadrioru tramm.
	Ühendused kaugemate linnaosade ja linnatagusega	Viimsi ja Narva poolt tulijatele hea, aga muidu pigem kehvapoolne. Tänu Reidi teele küllalt hea ühendus Lasnamäega (mis ei pruugi selle arenduspiirkonna jaoks olla küll väga oluline).
	Sadama ja lennujaama lähedus ja ühendused	Hea, Reisisadama vahetu lähedus ja ka kõik muu küllalt lähedal.
	Sõltuvus keske tähtsusega infraprojektidest	Taristuprojekte pole ette näha.
	Mõistlik spetsialiseeritus tulevikus Tallinna kui terviku kontekstis	Sisuliselt hakkab kujutama endast Kesklinna Vanasadama lähedaste "kuumade" piirkondade idapoolset pikendust. Logistika seisukohalt plussiks reisisadama lähedus ja muidugi kesklinna lähedus, muud eriti mitte. Arendusala tulevik valdavalt elamukeskne, tänu mereäärele kallimad eluasemepinnad. Erinevalt lähedalasuvast Kadriorust on siiski suhteliselt urbanistlik tihe keskkond, mitte parklinn. Siia saab rajada ka kontoripinda neile, kellele Porto Franco hinnatase liiga kõrge tundub. Kui aga korterid müüakse kõrge hinnaga, siis pole selge, kas raatsitakse odavamalt kontoripinda teha. Tänu lisanduvale ilmselt jõukale elanikkonnale on alal ka potentsiaal väikeärinduse (kaubandus, teenindus) lisandumiseks.

Lisa 4 Stsenaariumide võimalik mõju ettevõtluse erinevatele aspektidele Tallinna Kesklinna eri tsoonides ja “väravates”

TALLINN	"Täismängu" stsenaarium			
	<i>Elanike arv</i>	<i>Töökohtade arv</i>	<i>Kontorite pind m2-tes</i>	<i>Kaub-teen ev-te pind</i>
	Praegu 438 tuhat, eeldatav kasv 1,4 X	Praegu 270 tuhat, eeldatav kasv 1,3 -1,35 X	Kasv 1,1 X. Distantstöö vähendab ka edaspidi vajadust nende pindade järele, mõned tegurid nagu füüsilise tootmise ja nn sümbolanalüütilise töö vahetuse liikumine teisena nimetatud suunas ja kontorite muutumine individuaalse töö tegemise ruumidest kollegiaalse töö ja sotsialiseerumise ruumideks pidurdavad seda vähenemist.	Kasv 1,2 X. Elanike arvu ja ostuvõime kasv suurendavad, aga e-kaubandus vähendab vajadust nende pindade järele. Lisaks tarbimise üldine nn dematerialiseerumine, (asju ostetakse sisetuleku ühiku kohta vähem).
	"Kitsa fookuse" stsenaarium			
	Elanikkonna kasv perioodi esimesel poolel lähedane Täismängu stsenaariumile, teisel poolel võib mõneti langeda, sest atraktiivse linnasüdame Tallinna konkurentsivõime majanduse arengu seisukohalt on kehvem, aeglasemalt kasvav majandus pakub vähem töökohti ja tööorientatsiooniga immigrante saabub vähem.	Kasv 1,3 X	Kasv 1,05 - 1,1	Kasv 1,1 - 1,2 X
	"Suu sekki mööda" stsenaarium			
	Kasv 1,25 X (Tugevate sundmigratsiooni lainete puhul võib olla ka suurem). Lisandunud elanikest kõrge ostuvõimega inimeste osa väiksem kui eelmistes stsenaariumides.	Kasv mitte üle 1,2 X. Mittehõivatute % elanikest võrreldes eelmiste stsenaariumitega mõnevõrra kõrgem.	Kasv 1,0 - 1,05 X. Nõudlus kontoripindade järele uute turuletulevate või tegevust laiendavate ettevõtete poolt madalavõitu, vananevaid kontoripindu küll asendatakse, kuid aeglasemalt kui teistes stsenaariumites. Distantstöö laienemise ja kokkuhoiu tingimustes kontoripindade üldmaht praktiliselt ei suurene.	Kasv 1,05 - 1,1 X. Elanikkonna madalama ostuvõime tõttu kaubandus-teeninduspindade rajamise aktiivsus teistest stsenaariumidest natuke väiksem.

TALLINNA KESKLINNA LINNAOSA	"Täismängu" stsenaarium			
	<i>Elanike arv</i>	<i>Töökohtade arv</i>	<i>Kontorite pind m2-tes</i>	<i>Kaub-teen ev-te pind</i>
	Praegu elanikke 62 tuh. Eeldatav kasv 1,5X. Sel sajandil on KL ehitatud suurusjärgus +/- 6000 korterit (a 3 in), arendusteks on veel ruumi, (valdavalt küll B-tsoonis). On ka võimalik, et osad bürooarenduste plaanid muudetakse elamuarenduslikeks.	Praegu kuni 108 tuhat töökohta (sh ettevõtluses ligi 60 tuh). Eeldatav kasv 1,4 - 1,5 X. Töökohtade arv siin kasvab natuke, aga ainult veidi kiiremini kui Tallinna üldine töökohtade arv. Ka siis, kui südalinnas kaub-teen hästi arenevad, saavad konkureerivad "väravad" osa töökohti endale.	Ajalooliselt lõviosa büroopindadest Kesklinna linnaosas. Kasv umbes 1,2 X. Kontoripindade kasv siin selles stsenaariumis vaatamata "väravate" konkurentsile siiski suurem kui Tallinnas tervikuna.	Kasv 1,3 - 1,4 X. See on selle stsenaariumi puhul oluliselt kiirem kui Tallinnas tervikuna. Eeldus: kui elanikke lisandub ja ühendused paranevad ja linnaruum rohkem jalakäijale meelepärased, siis küll see pendel ka äärelinna suurtest kaubanduskeskustest veidi tagasi pöördub.
	"Kitsa fookuse" stsenaarium			
TALLINNA KESKLINNA LINNAOSA	Kasv 1,4 X. Natuke aeglasem kasv kui Täismängu puhul, põhjus: natuke dekontsentratsiooni-lembesem poliitika.	Kasv kuni 1,4 X. Transpordisüsteem ja muu poliitika ei soosi selle stsenaariumi puhul kaugemalt süda- ja kesklinnas töölkäimist, aga ettevõtete asukohaeelistustel jääb kesklinn ikkagi küllalt tugevale positsioonile. Plussiks on avaliku sektori töökohad.	Kasv 1,1 X. Edestab Tallinna keskmist vaid minimaalselt. Konkurents mujal linnaosades asuvate kaubanduskeskustega toimub mitte niivõrd kaupade müügi osas kui mitmesuguste täiendavate meelelahutus-, kultuurilise, kogukondlike jms teenuste pärast. Kesklinna konkurentsipositsioon ei ole selle stsenaariumi puhul selles osas eriti kõrge.	Kasv 1,2 - 1,3 X. Kasv edestab Tallinna keskmist vaid minimaalselt. Märgatav konkurents kaugemates linnaosades olevate keskuste poolt, mitte ainult kaupade müügi vaid ka erinevate meelelahutus ja sotsiaalsete funktsioonide tõttu, mis neis laienevad.
	"Suu sekki mööda" stsenaarium			
	Kasv 1,15 - 1,2 X, lisandunud elanikest elab väiksem osa kesklinnas kui eelmiste stsenaariumide puhul.	Kasv 1,2 - 1,25 X. Suur osa Tallinna lisandunud elanikest ei ela küll kesklinnas, aga osa käib siin tööl. Küllalt suur osa töötab küll ka linna taga tööstus- ja logistikaparkides.	Kasv 1.0 - 1,05 X	Kasv 1,05 X.
KESKLINNA A-TSOON (sh vanalinn)	"Täismängu" stsenaarium			
	<i>Elanike arv</i>	<i>Töökohtade arv</i>	<i>Kontorite pind m2-tes</i>	<i>Kaub-teen ev-te pind</i>
	Praegune elanike arv umbes 15 tuhat on selgelt liiga väike. Kasv pingutusega 1,2X (Kasvu piirajaks võib saada ruutmeetri kõrge hind, mida saaks mõneti alla viia parkimiskohtade normatiivi vähendamise)ga)	Kasv kuni 1,5 X, suuresti kaubanduse- teeninduse arvel.	Kasv - kuni 1,3 X. Nõudlust limiteerib kõrge hind. Pigem kallid kontorid (eriti administratiivsed kontorid) ja väikekontorid.	Kasv 1,5 - 1,6 X (eeldusel, et realiseerub lisaks sadamalähedastele A-tsooni piiridesse jäävatele arendus-projektidele ka kaubatänava (lisaks peatänavale) idee ja käivituvad südalinna esimeste korruste väikeärid).

KESKLINNA B-TSOON (v.a. B-tsooni ulatavad nn. väravate servad. Reidi tee piirkond on arvestatud siin B-tsooni sisse)	"Kitsa fookuse" stsenaarium			
	Kasv 1,1-1,2 X. Eldame, et linn ei tee selles stsenaariumis eraldi pingutusi elanikkonna arvu suurendamiseks südalinnas. Kui, siis vaid vanalinna osas, aga vanalinna potentsiaal on vaid mõni tuhat.	Kasv mitte üle 1,2 - 1,3 X. Töökohtade arvu tõus südalinnas on osaliselt pidurdatud "väravatepoolse" konkurentsi poolt. Kaubandusest-teenindusest tuleb mingil määral lisatöökohti, kuid kuna see väga hoogsalt käima ei lähe, siis mitte väga palju.	Kasv 1,2 X. Kui vananenud büroohooneid hakatakse suuremas mahus eluasemeteks ümber ehitama, siis isegi vähem.	Kasv 1,3 X. See kasv, mis oluliselt madalam Täismängu stsenaariumi omast, tuleb suuresti juba käivitunud projektide arvel, mis arvatavasti väiksema või suurema viivitusega ellu viiakse.
	"Suu sekki mööda" stsenaarium			
	Kasv 1,1 X. Ehkki hinnatase südalinnas natuke odavam kui teistes stsenaariumides, on see eriti enamike migrantide jaoks liiga kallis.	Kasv 1,25 X. Töökohtade kasv A-tsoonis on umbes sama suur, kui elanike juurdekasv Tallinnas, aga mitte oluliselt suurem.	1,0 X. Domineerivad pigem admin/prestiizikontorid kui töökontorid ning nende ruutmeetrite arv pole suur.	Kasv 1,05 X. Orientatsioon odavusele eelistab nn kodupooide ja odavamat hinda pakkuvaid suuremaid kaubakeskusi, kallis südalinnas ostjaid vähe. Turistidepoolne ostmine siiski oluline (odavus võrreldes teiste stsenaariumidega).
	"Täismängu" stsenaarium			
	<i>Elanike arv</i> Praegune elanike arv 45 tuhat. Võimalik kasv 1,6 X. Lisaks valmivale Veerenni suurarendusele lisandub 3-4 märkimisväärse mahuga arendust.	<i>Töökohtade arv</i> Täna u 54tuhat. Kasv 1,25 korda.	<i>Kontorite pind m2-tes</i> B-tsoon on nn kontorite vaheala, valdavalt väikekontorid elamute 1 korrusel . Kasv 1,1 X.	<i>Kaub-teen ev-te pind</i> 1,25 X. Teenindavad küll valdavalt kohalike elanike igapäevavajadusi, aga inimeste arv B-tsoonis kasvab.
	"Kitsa fookuse" stsenaarium			
	1,5 X. Vaid natuke väiksem kui Täismängu stsenaariumis.	Kasv 1,3 - 1,4 X. Võrreldes Täismängu stsenaariumiga, kus A-tsooni eriti soodustati on siin väike nihe A-tsoonilt B-tsooni suunas. Kesklinn on lastud liiga laiali hajuda ja ilma spets pingutuseta seda kontsentreerida on raske.	Kasv 1,2 X. Põhjendus analoogiline kui Täismängu stsenaariumi puhul.	Kasv 1,25 - 1,3 X. Kohalikku kaubandust-teenindust natuke rohkem kui Täismängu stsenaariumi puhul.
	"Suu sekki mööda" stsenaarium			
	Kasv 1,25 X , kuid vaid siis kui B-tsoonis võetakse orientatsioon suht taskukohase elamispinna rajamisele.	Kasv 1,1 - 1,2 X	Kasv 1,0 X	Kasv 1,1 X, teenindavad valdavalt kohalikke elanikke

"Täismängu" stsenaarium

Elanike arv	Töökohtade arv	Kontorite pind m2-tes	Kaubateeni ev-te pind
Sõltuvalt väravate täpsemast määratlusest on praegune elanike arv umbes 10-20 tuhat inimest. (arvestamata Reidi tee ümbrust). Ehkki vastavalt kavadele lisanduvad Hipodroomil kuni 4 tuhat ja Krull-Volta 3 tuhat elanikku (mujal vähem), see Tallinna mastaabis oluline pilti muutev tegur ei ole.	Märgatav konkureerimine Kesklinnaga töökohtade, eriti kontorite osas, samas pole selge, kui palju töökohti seal siiski reaalselt luuakse. Kontaktsoonis hakkab tõenäoliselt paiknema ka tootmist ja laokeskusi koos nende juurde kuuluvate kontorite, aga see ei ole kesklinnale konkurendiks. Selgelt on näha arendajate / kinnistuomanike soov tuua turule autoga ääre- ja tagamaalt paremini kättesaadavat kontoripinda. Ilmselt käib võidujooks ajaga - kes enne teisi valmis saab.	Planeeritakse väga suuri mahtusid. Planeeritav maht kokku üle 1 miljoni ruutmeetri kontoripinda (enam kui 40 tuhandele töötajale) on umbes sama suurus kui viimase veerandsaja aasta jooksul kogu Tallinnas ehitatud. Osa neist plaanidest tõenäoliselt ei realiseeru, nii palju kontoreid pole lihtsalt vaja. Kesklinnaga võivad edukalt konkureerida suuremad (töö)kontorid, ja need, kuhu autoga ligipääs on keskmisest olulisem.	Teenindavad kohalikke elanikke ja kontaktsoonis töötajate igapäevavajadusi + mõni suurem magistraali ääres asuv kaubanduskeskus läbisõitjatele. Ei ole kesklinna arendamisele suureks ohuks v.a. juhul kui kontaktsooni ei taotleta rajada üledimensioneeritud kaubanduskeskusi (sh. täna kavandatud kontoripindade asemele)

"Kitsa fookuse" stsenaarium

Elanikkonna juurdekasv võib olla natuke, aga vaid natuke suurem, kui Täismängu stsenaariumi puhul (Eelkõige põhjapoolse kontaktala arvel).	Konkurents kesklinnaga tugevam kui Täismängu stsenaariumis, kuna linnasüdant ei suudeta muuta piisavalt atraktiivseks ja tagada Kesklinnas töölkäivatele inimestele sobivad võimalused liikumiseks töö ja kodu vahel.	Vt vasakpoolsel väljal olevat formuleeringut.	Olukord lähedane Täismängu stsenaariumile, kesklinna põhjapoolsele piiril asuvate "väravate" konkureerimisvõimalused Kesklinnaga selles stsenaariumis natuke paremad.
--	---	---	---

"Suu sekki mööda" stsenaarium

Osades nn väravates elamispinna rajamine jätkub (Põhja-Tallinna kesklinnapoolsed alad), osades pidurdub. Muutuse võib tuua kui osa arendajatest asendab senised ambitsioonikad kontorite rajamise plaanid suhteliselt taskukohase elamispinna rajamisega. Näiteks varem "mägedel" elanutele.	Odavuskonkurents kesklinnaga ilmselt jätkub, kuid kuna kontaktsoonis ambitsioonikamad projektid pidurdub, siis väga suurt tööhõive väljavoolu kesklinnast pole ette näha.	Suuremate töökontorite liikumine kesklinnast kontaktsooni esialgu jätkub ja Kesklinnaga piirnevas Põhja-Tallinnas ka loominguisele tegevusele orienteerunud väikekontorite rajamine, aga kontorihoonete rajamine kui mastaapne äri kontaktsoonis pidurdub. Osadel rajatavatel (suur)kontoritel tekib probleeme klientide leidmisega.	Suure magistraali äärde rajatud kaubanduskeskused jätkavad tegevust, ehkki teise kahe stsenaariumiga võrreldes on tingimused selleks kehvemad. Muus osas on kaubandus-teenindusäri pigem lokaalse tähendusega väikeettevõtlus, mille edu sõltub sellest, kas vastavas kontaktsooni osas on lisaks töötajatele ka enam kohalikke elanikke. Erandiks vast laiemas klientuuriga Telliskivi.
--	---	--	--

Lisa 5 Ettevõtete ankeetküsitlus

1. Hinnang ettevõtte praegusele asukohale (skaalal +3 väga hea...-3 väga halb)
 - Lähedus klientidele
 - Lähedus muudele koostööpartneritele, kellega peate teiselt tihedalt suhtlema
 - Ühendus nende väljaspool kesklinna asuvate piirkondadega, mida teie töötajad peavad tööalaselt tihedalt külastama
 - Asukoht kui kompromiss töötajaskonna jaoks, kes elavad Tallinna või linnastu eri kantides
 - Võimalused auto parkimiseks (parkimiskoha lähedus ja hind)
 - Töötajate jaoks olulised teenin-dus- ja kaubandusasutused töökoha lähiümbruses
 - Ümbritseva linnaruumi atraktiivsus
 - Lennujaama, sadama, hotellide jm rahvusvaheliseks suhtluseks olulise taristu lähedus
 - Asukoha prestiižikus teie klientide kui teiega suhtlevate välisorganisatsioonide esindajate jaoks
 - Kasutatavate ruumide suuruse, ruumijaotuse ja kvaliteedis obilikkus
 - Ruumide kasutamise hinna sobilikkus

Märkige palun viis tegurit, mida loeksite oma asukohavaliku seisukohalt kõige olulisemate hulka (sõltumatult sellest kui heaks või halvaks te seda tegurit oma praeguses asukohas hindasite)

- Lähedus klientidele
- Lähedus muudele koostööpartneritele
- Ühendus nende väljaspool kesklinna asuvate piirkondadega, mida teie töötajad peavad tööalaselt tihedalt külastama
- Asukoht kui kompromiss töötajaskonna jaoks, kes elavad Tallinna või linnastu eri kantides
- Asukoha kättesaadavus töötajatele ja külastajatele ühiskondliku transpordiga
- Kohalejõudmise tingimused nende jaoks, kes käivad tööl autoga (töökohta koduga ühendavate magistraalide seisund ja koormatus)
- Võimalused auto parkimiseks
- Töötajate jaoks olulised teenindus- ja kaubandusasutused töökoha lähiümbruses
- Ümbritseva linnaruumi atraktiivsus
- Lennujaama, sadama, hotellide jm rahvusvaheliseks suhtluseks olulise taristu lähedus
- Asukoha prestiižikus teie klientide kui teiega suhtlevate välisorganisatsioonide esindajate jaoks
- Kasutatavate ruumide suuruse, ruumijaotuse ja kvaliteedi sobilikkus
- Ruumide kasutamise hinna sobilikkus

2. Võimalik asukoha vahetus

Kui peaksite mingitel põhjustel praeguse asukoha mingi teise vastu vahetama, siis millised variandid võiksid kaalumise alla tulla (valiku kategooriad: “kuuluks prioriteetsete hulka”, “võiks kaaluda”, “ei sobi”)

- Muu asukoht südalinnas
- Asukoht mitte südalinnas, aga selgelt kesklinna piirides
- Asukoht kesklinna äärealadel või nende lähistel: Kristiine ja Hipodroomi piirkond
- Asukoht kesklinna äärealadel või nende lähistel: Telliskivi –Krulli piirkond
- Asukoht kesklinna äärealadel või nende lähistel: Tondi-Järvepiirkond
- Asukoht kesklinna äärealadel või nende lähistel: Sadamast ida poole jääv piirkond (Reidi tee piirkond)
- Asukoht kesklinna äärealadel või nende lähistel: Ülemiste-Sossimäe piirkond
- Asukoht kesklinna äärealadel või nende lähistel: Ülemiste City piirkond
- Muu väljaspool kesklinna, aga selle lähistel olev piirkond
- Muu kesklinnast kaugemal asuv, sellega vahetult mitte külgnev piirkond

3. Tallinna kesklinna sobivus Teie valdkonna ettevõtete vaatest

Kuidas hindate piirkonna sobivust järgmiste tegurite lõikes? (skaalal -3 väga ebasobiv piirkond... +3 väga sobiv piirkond)

- Kesklinna sobivus teie valdkonna ettevõtetele siin tootmis-teenindusüksuste hoidmise või juurde paigutamise jaoks
- Kesklinna sobivus teie valdkonna ettevõtetele administreerimisega tegelevate pea- ja harukontorite siin hoidmise või siia paigutamise jaoks
- Kesklinna meeldivus teie valdkonna ettevõtete inimestele siin töölkäimise ja töötamise vaatepunktist

Hinnake palun võimalusi, millega oleks võimalik kesklinna siin töötava inimese jaoks meeldivamaks viibimispaigaks muuta (skaalal -3 pole üldse oluline... +3 on väga oluline)

- Muutes paremaks sinna autoga ligipääsu ja autoparkimist
- Muutes paremaks ühistranspordivõimalusi
- Hõlbustades jalgrattakasutust
- Luues enam mõnusaid söögikohti, kohvikuid, ajaveetmiskohti
- Luues enam elukondliku teenindamise punkte ja (väike)kauplusi
- Muutes liiklusskeemid läbimõeldumaks
- Muutes kesklinna rohelisemaks (tänavate haljastus ja taskupargid)

Palun kirjeldage, mis oleks kõige olulisem, mida Teie vaatekohast tuleks kesklinnas paremaks teha:

Kui Tallinna linn alustaks eelseisval perioodil jõulist poliitikat kesklinnas autokasutuse piiramiseks ja jalakäijatele, ratturitele ja ühistranspordile ruumi juurde andmiseks, siis kas (valige üks sobiv vastus):

- Ma ei pea seda taolist poliitikat juba põhimõtteliselt õigeks (ei toetaks seda kodanikuna) ja kardan, et see halvendaks ka minu ettevõtte toimimistingimusi
- Kodanikuna peaksin taolist poliitikat üldiselt õigeks ning toetaksin, samas kardan, et see võib minu ettevõtte toimimistingimusi halvendada
- Ei pea seda poliitikat üldiselt õigeks ning ei toetaks kodanikuna, ehkki minu ettevõtte toimimistingimusi see tõenäoliselt ei halvendaks
- Toetan taolist poliitikat kodanikuna ja arvan ka, et minu ettevõtte toimimistingimusi see tõenäoliselt ei halvenda
- Toetan taolist poliitikat kodanikuna ja usun, et see parandaks minu ettevõtte toimimistingimusi

Mida võiks veel teha, et piirata kesklinnas autokasutust nii, et see ei riivaks liigselt siin asuvate ettevõtete toimimist? (1-2 lauset)