



Programm ESPON 2013

Linnade arenguperspektiivid
FOCI: Future Orientations for Cities

Rakendusuring

Lõpparuande kommenteeritud kokkuvõte



EUROOPA LIIT
Osaliselt finantseerinud Euroopa Regionaalarengu fond
INVESTEERING TEIE TULEVIKKU

Peamiste poliitiliste sõnumite eelvalik

Linnade areng on erinev sõltuvalt rahvusvahelistest asjaoludest.

Võtmetabel. Linnade hajuvusosakaalud (%) kogu-SKT kasvust.

	1995-2006	1995-2001	2001-2006
Linnad riikides (osa rahvusvahelise hajuvuse summast)	26	41	18
Riigid EL25-s (osa rahvusvahelisest hajuvusest)	74	59	82

Tabel näitab SKT kasvu hajuvusjaotust Euroopa linnade vahel (NUTS3 Urban Auditi linnad, n=224). Lahutati järgnevad osad: summaarse hajuvuse osakaal iga riigi kõikide linnade vahelisest hajuvusest ning riikidevahelise hajuvuse osakaal, mis põhineb iga riigi linnade majanduskasvu keskmisel kasvul (andmed on EL25 riikide kohta). Rumeeniat ja Bulgaariat ei ole arvestatud, kuna andmed, mis on kättesaadavad nende riikide kohta, ei kata kogu aegrida. Näib, et aastatel 1995-2006 on enamik SKT kasvu hajuvusest tingitud rahvusvahelistest erinevusest, samas kui kasvutempo erinevus ühe riigi linnade vahel hõlmab vaid 26% koguhajuvusest. Sama loogikat saab jälgida ka teistes valdkondades, näiteks töötuse määr, tervisenäitajad (imikusuremus), linna-tagamaa ja polütsentrilised suhted. Kõik need näitajad määrab tihtipeale suuresti rahvuslik eripära.

Suurlinnastumine näib 2000. aastatel olevat aeglustunud Lääne-Euroopas, mitte aga Ida-Euroopas.

Võtmetabel. Majanduskasvu erinevused põhiliste Euroopa suurlinnade ja Euroopa või riiklike keskmiste vahel aastatel 1995-2006.

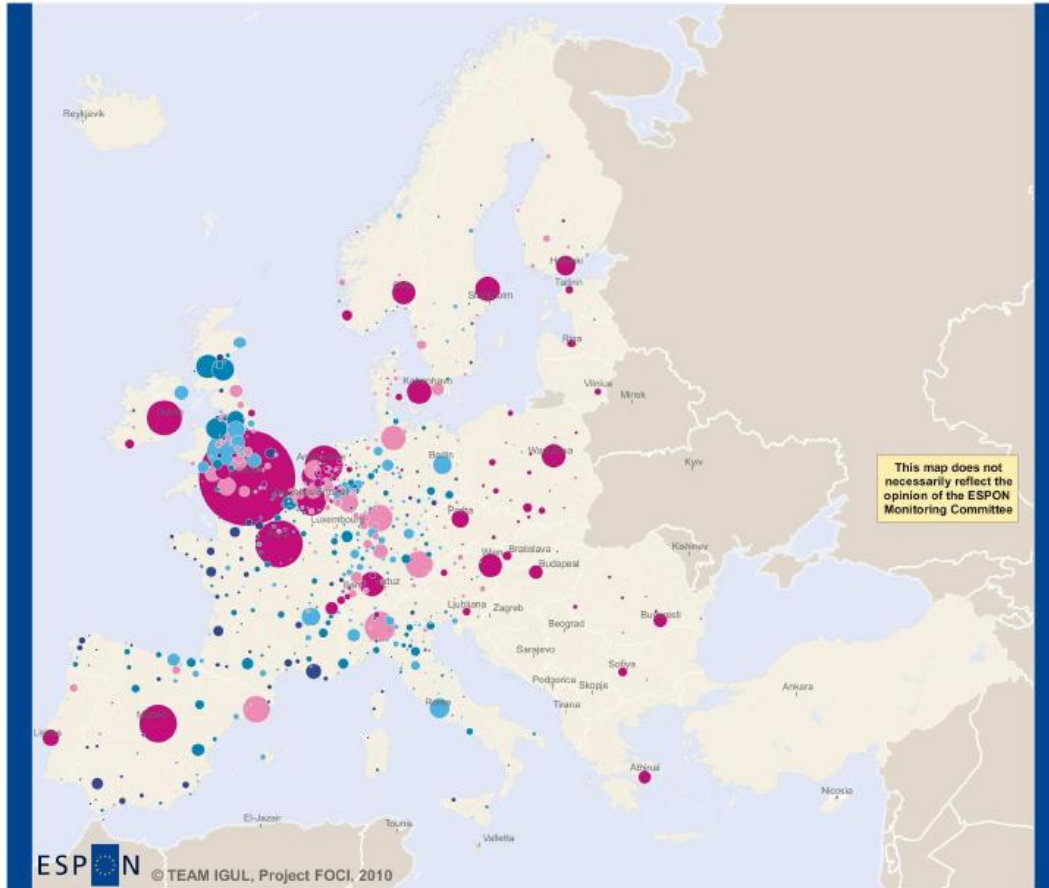
		1995-2006	1995-2001	2001-2006
Erinevus rahvusvahelisest keskmisest	EL27 +2	0.7	1.0	0.4
	Uued liikmesmaad	2.1	2.4	1.8
	EL15 +2	0.6	0.9	0.3
Erinevus riiklikust keskmisest	EL27 +2	0.9	1.2	0.6
	Uued liikmesmaad	1.9	2.0	1.8
	EL15 +2	0.5	0.8	0.1

Võtmetabeli selgitus. Tabel näitab keskmisi majanduskasvu erinevusi suurimate Euroopa linnade ja Euroopa või vastavate riiklike keskmiste vahel aastatel 1995-2006. Tulemused näitavad selgelt, et alates aastast 1995 on suuremad linnad keskmisest paremini toime tulnud. See toob välja, et rikkus koondub suurimatesse linnadesse, põhiliselt riigi suurimatesse linnadesse, seda eriti just Ida-Euroopas. Siiski sai sellist suurlinnastumist jälgida põhiliselt 1990. aastatel, 2000. aastatel suurlinnastumise protsess aeglustus, vähemalt Lääne-Euroopas.

Suurlinnad on Euroopa arendusvõrgustike sõlmkohad, kuid samuti sisenevad nende kaudu Euroopasse välisettevõtted.

Võtmekaart. Osaliselt välisfirmadele kuuluvate ettevõtete asukohad.

RAHVUSVAHELISTE ETTEVÕTETE VÕRGUSTIK
Välismaiste tütaretevõtete asukoht
linnapiirkondades



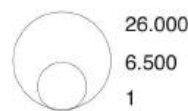
EUROPEAN UNION
 Part-financed by the European Regional Development Fund
 INVESTING IN YOUR FUTURE

Level: FUA
 Source: IGUL-LAUSANNE, Rozenblat, 2010
 Origin of data: ORBIS, BVD, 2007
 © EuroGeographics Association for administrative boundaries

Välismaiste tütaretevõtete asukoht*
 (% asutatud tütaretevõtete koguarvust, v.a. kohalikud kontrollid)

- + 75
- 50-75
- 35-50
- 20-35
- 4-20

Välismaiste tütaretevõtete koguarv
 (v.a kohalikud kontrollid)

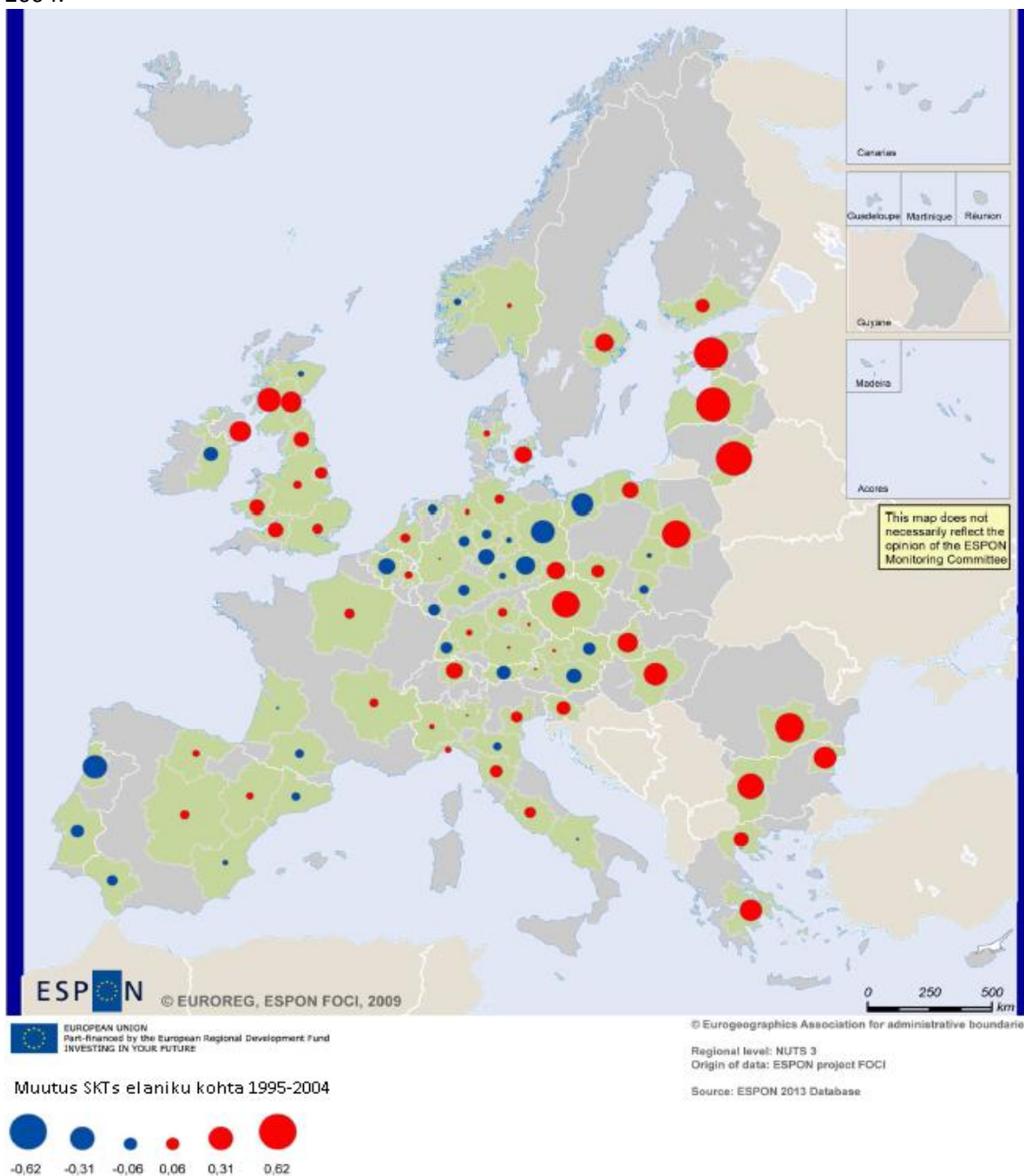


*600 000 otses e või mitteotses e tütaretevõtte näitel esimes e 3000 ülemaailms e rahvusvahelis e firma s e asit

Kaart põhineb 3000 suurima rahvusvahelise ettevõtte (koos tütaretevõtetega) andmebaasil. Kaart näitab, kui suur on igas linnas nende ettevõtete koguarv, mis kuuluvad ühte neist 3000 suurest ärigrupist ja mida omab vähemalt 10% ulatuses ettevõtte, mis asub teises linnas (ringi suurus), ning nende välisosalusega ettevõtete osakaalu (ringide värv). Kaart näitab selgelt, et suurlinnad, enamasti pealinnad toimivad otsekui väravad, sest neisse koondub enamik välismaise osalusega ettevõtteid. Teistes linnades on rahvusvaheliste ettevõtete osakaal palju väiksem.

Ebavõrdsus linnade ja nende tagamaade vahel on kasvanud.

Võtmekaart. Metropoli ja suurlinna tagamaa arengutaseme ebavõrdsuse muutus aastatel 1995-2004.



Kaart näitab suhet suurte linnaalade (lähendatud NUTS3 tasemele) ja laiemate tagamaade SKT kasvu vahel perioodil 1995–2004. Üldine suundumus on järgmine: metropoli ja seda ümbritsevate alade arenguerinevused suurenevad, mida võib pidada suurlinnastumise tagajärjeks. Aladel, kus vaadeldud suhe vähenes, esines kas väga suur piirkondadevaheline ebavõrdsus perioodi alguses või väiksem majanduskasv perioodi vältel.

Alates teatud majandusarengu tasemest ei näi SKT ja selle kasv linnas otseselt määravat linlaste sotsiaalse heaolu. Ida- ja Lääne-Euroopa võrdluses see väide ei kehti.

Võtmetabel

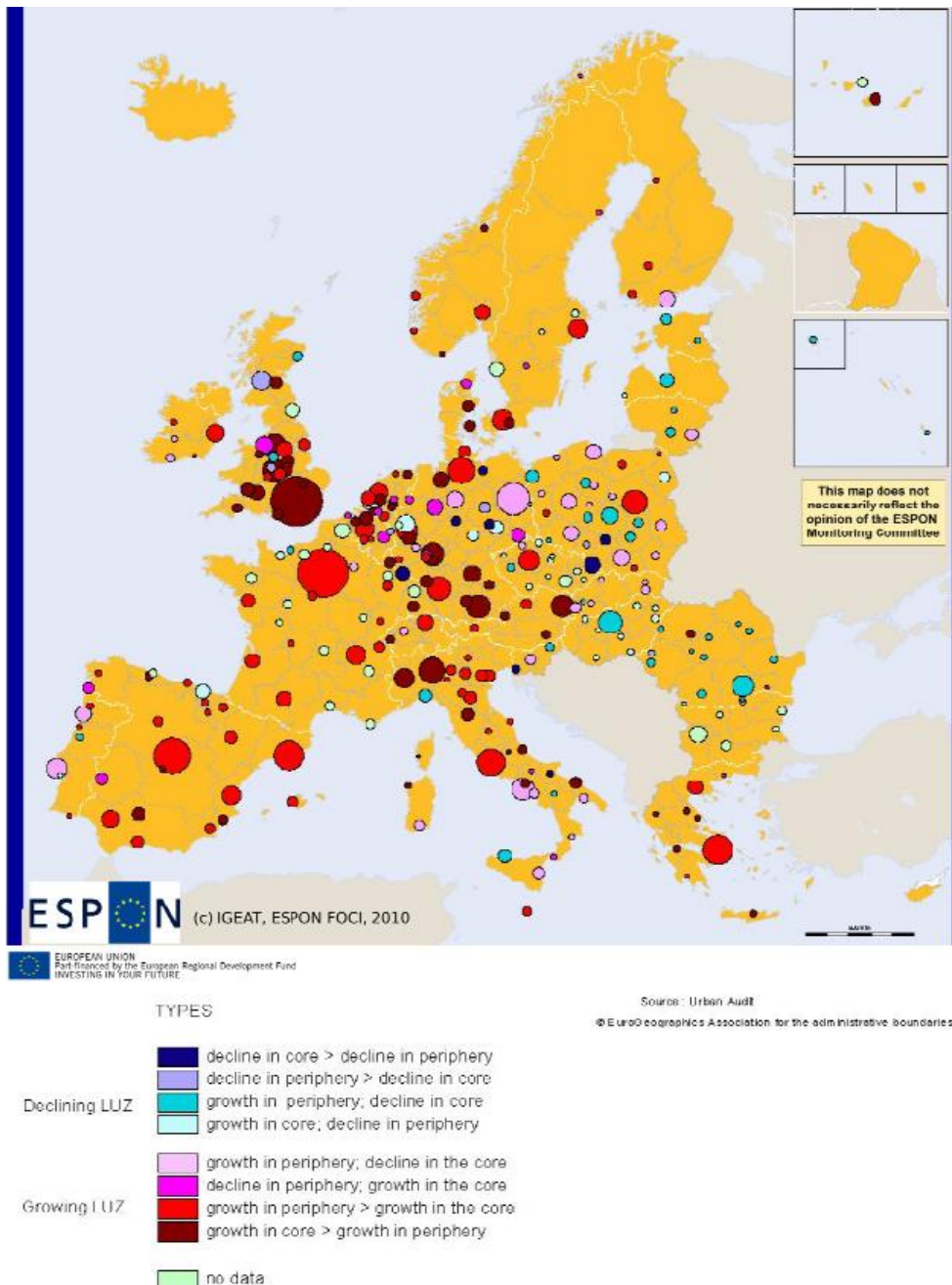
	NUTS2 tase	Arv	Kõik kättesaadavad Urban Audit linnad	Arv	Urban Audit linnad, v.a uute liikmesmaade linnad	Arv
Imikusuremuse määr	-.494(**)	45	-.426(**)	139	-0.041	97
Haigla voodikohtade arv elaniku kohta	-	-	-0.045	121	-0.033	79
Arstide arv elaniku kohta	-	-	0.197	54	0.006	19
Kõrghariduse omandanute osakaal	0.279	45	.399(**)	102	-0.012	68
Lõpetamata kõrgharidusega elanike osakaal	-	-	-0.017	84	0.114	70

Tabel 3. Korrelatsioon (Pearsoni R) majandusliku jõukuse ja mõne sotsiaalse näitaja vahel 2000. aastatel. * = olulisuse määr. * puudub = oluline korrelatsioon puudub. Andmed: Eurostat.

Tabel esitab seose majandusliku jõukuse (SKT elaniku kohta) ja sotsiaalsete näitajate vahel. Väga oluline näitaja, imikusuremus, korreleerub SKT-ga elaniku kohta, aga mitte sellisel määral, nagu võiks eeldada. Ka mõningad teised sotsiaalse arengu näitajad, nagu näiteks haiglakohdade arv, arstide arv ja lõpetamata kõrgharidusega elanike arv, ei ole SKT-ga korrelatsioonis. Kui Ida-Euroopa riigid analüüsist välja jätta, ei ole korrelatsioon ühegi näitaja puhul oluline. See on väga tähtis järeldus: kui arengulõhe Ida- ja Lääne-Euroopa vahel kõrvale jätta, puudub seos majandusliku jõukuse ja põhiliste sotsiaalsete näitajate nagu haridus ja tervishoid vahel.

Linnavõrgustike areng ning linna tuumala-tagamaa suhe sõltuvad paljuski linnastumisprotsessist, mida enamasti saab seostada üldise majandusarenguga.

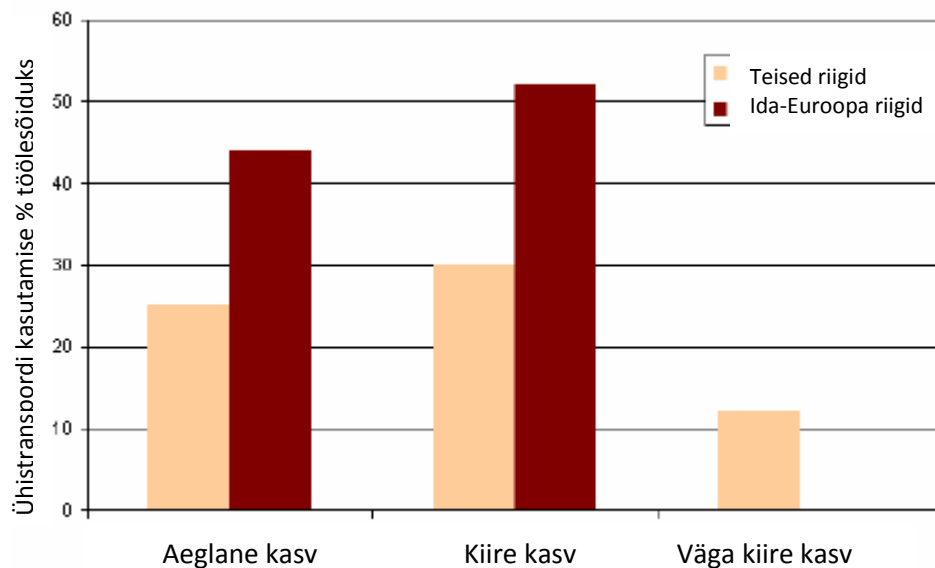
Võtmekaart. Linnasisese dünaamika tüpologia Euroopa suuremates linnapiirkondades 2000. aastatel.



Kaardil on esitatud tüpologia, mis teeb esmalt vahet kasvava ja kahaneva elanikkonnaga suurte linnaladel ning võtab seejärel arvesse rahvastikudünaamika tuumala ja tagamaa vahel. Nii saadakse mitu arengu põhitüüpi. Kesk-Euroopa tihedalt linnastunud aladel iseloomustab paljusid linnu rahvaarvu kasv nii tuumalal kui ka perifeerias, kusjuures tuumlinnas on kasv kiirem kui tagamaal. Ida-Euroopas iseloomustab enamikku linnadest rahvaarvu vähenemine ja intensiivne eeslinnastumine. Vahemere maade linnades võime märgata rahvaarvu kasvu ja intensiivset eeslinnastumist.

Linnade väga kiire kasv võib põhjustada jätkusuutlikkusprobleeme.

Võtmegraafik. Ühistranspordi (rong, metroo, buss, tramm) kasutamise protsent töölesõiduks vastavalt linna pindala kasvu kiirusele.



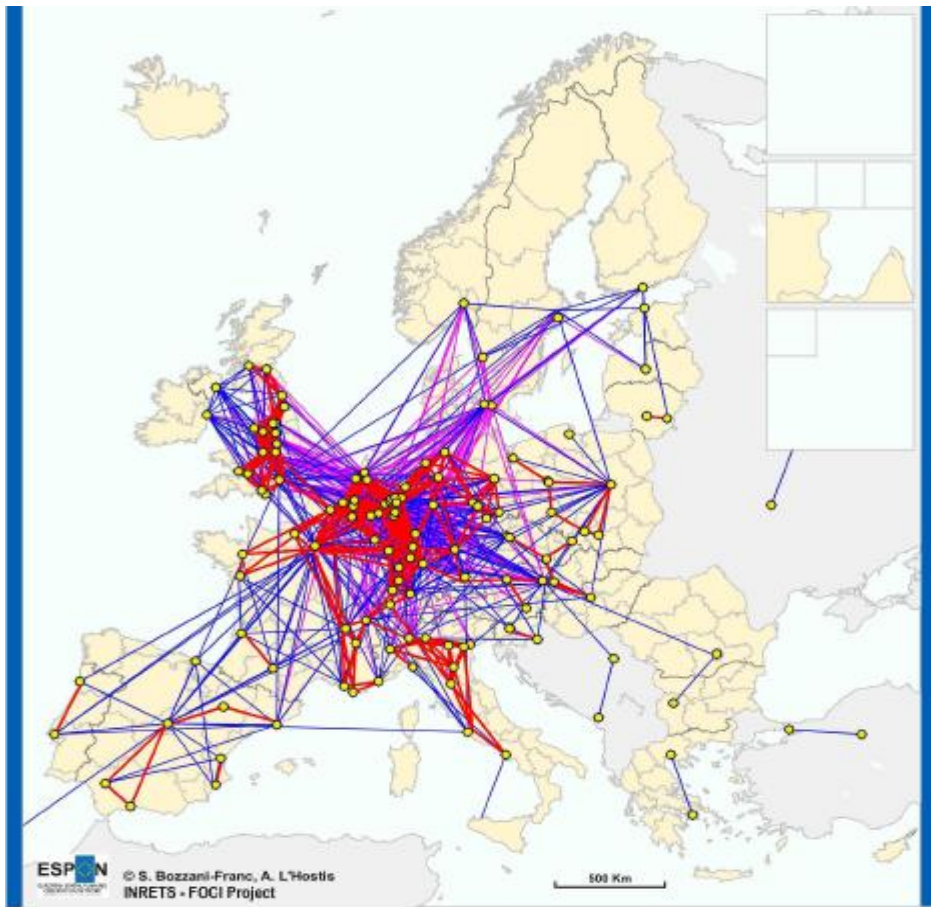
Allikas: CLC ja UITP andmebaas.

Põhiline linna arengumudelite jätkusuutlikkuse küsimus on, kuidas mõjub linnaarengu ruumiline vorm/muster jätkusuutlikkusele. Linliku maakasutuse kasvu kiirust on hinnatud Corine maakattekaardi ning ühistranspordi kasutust Rahvusvahelise Ühistranspordi Assotsiatsiooni andmete alusel. Graafik näitab ühistranspordi kasutamise osakaalu töölesõiduks (% igapäevastest töölesõitudest) vastavalt linna ruumilisele kasvule. Tulemused näitavad, et väga kiirelt valglinnastuvates linnades kasutatakse oluliselt vähem ühistransporti.

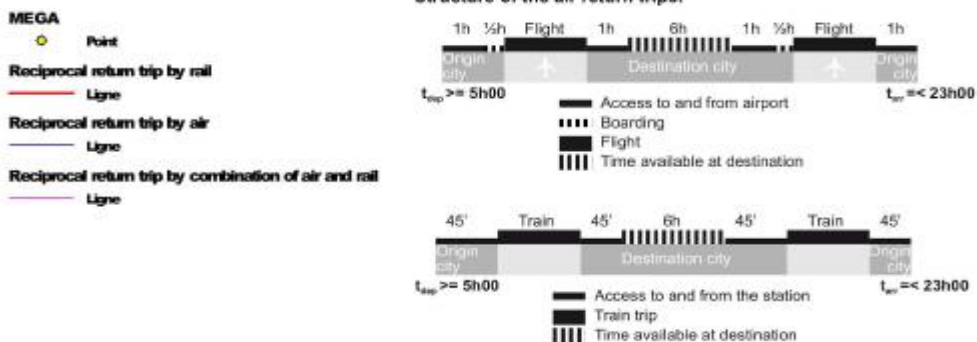
Ühendatus on Ida-Euroopa linnadele endiselt suur probleem.

Võtmekaart. Ühepäevane ühendatus valitud suurlinnade vahel.

Igapäevane ligipääsetavus suurlinnadele rongiga, lennukiga või rongi ja lennuki kombineeritud kasutamisel (kell 5–23).



Geographical Base: Eurostat GISCO



Kaardil on esitatud võimalike ühenduste arv (ühenduvuse indikaator) Euroopa suurlinnade vahel ühepäevase edasi-tagasi reisi tarbeks, võttes arvesse lennuliiklust, rongiliiklust või neid seostades. Järeldub, et Euroopa piirkondade omavaheline ühendatus on kõrge. Siiski on ühendatus Ida-Balkani riikide ja ülejäänud Euroopa vahel nõrk, samuti Ida-Euroopa-sisene ühendatus. Ühtlasi on näha, et lennukilt rongile ümberistumine (kaardil lilla joon) on Euroopa linnade vahelises transpordivõrgustikus väga oluline, eriti nendes linnades, kus puudub suur lennujaam, aga kus on mõne olulise lennujaamaga kiirrongiühendus (nt Lille, Den Haag, Ruhri ja Reinimaa linnad, Malmö jt).

Kirjandusest või juhtumiuuringutest tulenevad olulised järeldused

Järgnevad järeldused pärinevad kirjandusest või FOCl projekti juhtumiuuringutest.

Elamu- ja maamaksustamispolitiika on linna tasandil põhiline meede linna sotsiaalseks ja majanduslikult jätkusuutlikuks arenguks.

Isegi kui linnade arengut juhivad olulisel määral rahvusvahelised ja piirkondlikud aspektid, on linnadel võimalus ka ise oma arengut mõjutada. Elamuhoonestuse ja kinnisvaraturu (linnamaa) reguleerimine aitab saavutada sotsiaalset ühtekuuluvust, võimaldades vähendada sotsiaalset segregatsiooni ja vaesust. Samuti aitab see piirata valglinnastumist, mida saab kontrollida maa müügi- ja maksustamispoliitikaga. Seostades omavahel sotsiaalse ebavõrdsuse näitajad ja näiteks sotsiaalmajade arvu linnas, on võimalik sellele väitele kinnitust leida.

Konkurentsivõime linnaspetsiifilised faktorid on juhtimistegevused, füüsilised ja võrgustikupõhised ühendused ning mitmekesisuse ja suuruse seosed – kokku võiks neid kutsuda mitmekesisustiheduseks.

Suur osa linna konkurentsivõimest (kuigi „konkurentsivõime“ on ruumiüksuste puhul küsitav termin) põhineb samadel näitajatel, mis kehtivad piirkondade ja riikide puhul. Sellegipoolest on eri allikad üksmeelel, et on olemas mõned konkreetset asjaolud, mis soosivad linnu, eriti suurlinnu. Need on seotud juhtimistegevustega (eriti peakontorite asukohaga), ligipääsetavusega (nagu ülalpool liikluskaardil välja toodud transpordikontakti indikaator) ning seostatusega (nagu ülalpool välja toodud tütarettevõtete indikaator). Lisaks sellele soosib suurlinnu suur ning mitmekülgne teenuste ja tööjõu ressurss, mis saab tekkida ainult mingist piirist suuremates linnades. Seda võiks nimetada mitmekesisustiheduseks, mis tähendab, et suur mitmekesisus peab olema loodud ka väiksemas linnavõrgustikus.

Piirkonnasisesed sarnasused sotsiaalmajanduslikes struktuurides ja transpordiühendatus on kaks võtmetegurit, mis lihtsustavad metropolide ja neid ümbritsevate alade tugevat seostamist.

Nii regressioonianalüüs metropolsete alade näitel kui ka juhtumiuuringud viies Euroopa linnas on välja toonud, et metropolide ja nende tagamaade vaheline, kuid ka polütsentrilisemate struktuuride sisene tugev seotus tuleneb sarnastest sotsiaal-majanduslikest struktuuridest (majandussektorid, tööjõu kvalifikatsioon jms) ning heast transpordiinfrastruktuurist.

Euroopa linnade tulevikuperspektiivid

Et arutleda selle üle, millised linnapoliitikad tuleks eri tasandil välja töötada ja rakendada, ei piisa vaid sellest, et vaadelda varasemaid ning tänapäevaseid suundumusi, vaid tuleb ka ette näha Euroopa linnade võimalikku arengut. FOCI projektis otsustati, et ainult linnapoliitikal põhinevad stsenaariumid ei oleks kuigi mõjusad, kuna hõlmavad vaid väga tühise osa tegelikest mõjudest ja seostest. Seega käsitlevad siin arendatud stsenaariumid laiemat pilti, teisisõnu kriisist väljuva Euroopa makromajanduse võimalikku üldisu arengut. Nii saab luua alused, millelt hinnata linnastruktuure, nende suutlikkust ja potentsiaali ning valida meetmeid kas-see-või-teine-meetodil. Seega saavad linnavõimud kohandada meetmeid vastavalt sellele, milline stsenaarium näib kehtivat.

Välja on töötatud kaks stsenaariumit: „Roheline majandus“ ja „Euroopa potentsiaali suurendamine“. Esimese eesmärk on jätkusuutlik taastumine majanduskriisist, põhirõhk on asetatud kliimamuutustest tulenevatele probleemidele. See stsenaarium eeldab globaalses kontekstis suurt stabiilsust ning põhineb eeldusel, et massiliselt võetakse kasutusele uusi, kasvuhoonegaaside emissiooni vähendavaid tehnoloogiaid, mis võivad viia märkimisväärse majanduskasvuni ning avada maailmas uusi turge. Teine, „Euroopa potentsiaali suurendamise stsenaarium“ põhineb eeldusel, et globaalselt ilmnevad uued suured majanduslikud ja finantsraskused, nõnda et mitu suurt, kuid tugeva võlakooomusega riiki (USA, Jaapan jt) kaotavad võime võlgu tagasi maksta. Euroopa rakendab sellises ebastabiilses olukorras ettevaatlikuma strateegia ja kavatab suurendada eeskätt oma sisemist potentsiaali (500 miljonit tarbijat, oskustööjõud ning tehnoloogiline tiptase mitmes valdkonnas). Mõlema stsenaariumi ajahorisont on 15–20 aastat, jagatuna kaheks perioodiks. Esimese perioodi pikkus on 7–10 aastat.

Järgnev tabel annab ülevaate mõlema stsenaariumi mõjust linnade arengule Euroopas.

	Stsenaarium „Roheline majandus“	Stsenaarium „Euroopa potentsiaali suurendamine“
Makroregionaalne areng	Majanduskasv keskendub esmalt pentagoni ja teistesse suurlinnadesse, neofordistlike piirkondi mõjutab see negatiivselt. Seejärel laieneb kasv Ida-Euroopa linnades ja Lääne-Euroopa perifeersetel aladel.	Esmalt ei toimu asustusmustris mingit olulist muutust (nõrk majanduskasv, tööjõu kaitse). Seejärel arenevad linnasüsteemid võrdlemisi tasakaalustatult, seda tänu piirkondlikule potentsiaalile.
Suurlinnastud	Suurlinnastud saavad kasu T&A tegevusest, teenustest ja arendatud tootmistevõimudest. Rahvusvahelised värvilinnad saavad kasu jätkuvast globaliseerumisest.	Eelistatud on riiklike kaubandus- ja äriühingute keskused (põhiliselt pealinnad) + Euroopa-sisestes liikluskoridorides paiknevad linnad.
Suurlinnad ja nende tagamaad	Lääne-Euroopa tööstuspiirkondades kaasatakse arenguprotsessi metropolide tagamaal paiknevad linnad. Teises etapis juhtub see mõnel juhul ka Ida-Euroopas.	Suurlinnade tagamaad muutuvad vastavalt piirkondliku potentsiaali tasemele ja kasutuselevõtule. Tuleb ette väga erinevaid olukordi. Ida- ja Kesk-Euroopas nõrk <i>spillover</i> metropolidest nende tagamaadele.
Keskmise suurusega ja väikesed linnad väljaspool suurlinnastuid	Esimese etapp mõjutab keskmise suurusega ja väikeseid tööstuslinna enamasti negatiivselt, teine etapp mõningaid neist aga palju vähem.	Kuna piirkondlikku sisepotentsiaali arendatakse ette, saavad paljud väikesed ja keskmise suurusega linnad sellest kasu.
Koostööd tegevad/konkureerivad linnavõrgustikud	Esile kerkivad ulatuslikud, spetsialiseerunud koostöövõrgustikud, millesse on kaasatud ka väljaspool Euroopat asuvad linnad. Globaalne konkurents teravneb.	Euroopa-siseste linnavõrgustike areng, eriti rahvusvaheliste makroregionide vahel (klastrid, T&A asutused, ärid), sellest saavad kasu ka keskmise suurusega linnad. Euroopa-sisese konkurentsi kasv.
Jätkusuutlikkus	Põhieesmärk on kompaktsemad linnavormid ja ühistransport. Õhureostus väheneb, linnu haljastatakse ja uuendatakse. Suuremad keskkonnaprobleemid Lõuna- ja Ida-Euroopas (eeslinnastumine, autostumine).	Majanduskasv on ülemaailmse olukorra tõttu väike. Asustusmustrite tasakaalustatud areng tagab jätkusuutlikkuse. Ülearendatud tuumikaladel olulist keskkonna paranemist ei toimu.
Sotsiaalsed lõhed	Esimeses etapis tulevad esile töötusega seotud pinged, eriti tööstuslinnades. Teises etapis olukord paraneb. Suurtes linnades võib sotsiaalne segregatsioon suurenedada.	Suurenenud ostuvõime vähendab sotsiaalset lõhet. Sotsiaalpoliitika linnades (elamupoliitika, probleemsete piirkondade uuendamine) vähendab sotsiaalset segregatsiooni ja pingeid.
Asustussüsteemide konkurentsivõime	Suurlinnade ja nende ümbruse terviklik arendamine ning suurlinna ja teda ümbritsevate keskmise suurusega ja väikeste linnade tõhus võrgustumine tagavad suurema konkurentsivõime.	Polütsentrilisemad linnasüsteemid suurlinnastute sees ja neist väljas. Tõhusad linnadevahelised suhtlusvõrgustikud enamikus piirkondades (võrgustikmajanduse loomine).