

Lisa 3

Harju maakonna arengustrateegia 2025

Harjumaa konkurentsivõime tugevdamise kava  
valdkondade prioriseerimise alused

Tallinn 2014

## **SISUKORD**

Eessõna	lk 2
1. Sotsiaalmajandusliku analüüsi kokkuvõte, järelused ja peamised fookused	lk 3
2. Kohalike omavalitsuste investeeringuvajadused	lk 13
3. PKT meetme raames rahastatavad valdkonnad	lk 16
4. Valdkondade ja tegevuste valikud	lk 17
5. Seosed teiste arengudokumentidega	lk 19

## EESSÕNA

Vastavalt Eesti Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavale 2014-2020 prioriteetse suuna „Väikese ja keskmise suurusega ettevõtete arendamine ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamine“ raames toetatakse Eesti eri piirkondade konkurentsivõime tugevdamist (PKT) väljaspool suuri linnapiirkondi vastavalt Piirkondade konkurentsivõime tugevdamise infrastruktuuri-investeeringute toetamise tingimustele ja korrale. Harjumaa piirkondade konkurentsivõime tugevdamise arengukava koostamise ja PKT meetme valdkondlike prioriteetide määratlemise aluseks on Siseministeriumi poolt väljatöötatud juhendmaterjal, majanduse, tööhõive ja töökohtade lisandväärtuse kasvu ning liikuvuse ja ühistranspordi kitsaskohad maakonnas, mis tulenevad Harju maakonna uuendatud strateegiast ja selle lisades esitatud materjalidest, kuid eelkõige ka piirkonna kohalike omavalitsuste vajadustest ja nende arengukavadest.

PKT meetme sihtala Harjumaal hõlmab 01.01.2014 rahvastikuregistri seisuga 55628 elanikku ja kolmteist kohaliku omavalitsuse üksust: Aegviidu vald, Anija vald, Keila vald, Kernu vald, Kose vald, Kuusalu vald, Nissi vald, Padise vald, Raasiku vald, Vasalemma vald ning Keila, Loksa ja Paldiski linnad.

Kavas on kokkuvõtvalt väljatoodud järeldused ja tegevusfookused lähtuvalt maakonna sotsiaalmajanduslikust analüüsist (Arengustrateegia 2025 Lisa 2) ja koostamisel olevast maakonna ühistranspordi arengukavast. Lisaks on lähtutud kohalike omavalitsuste arenguvajadustest, valdkondlike prioriteetide valiku alustest PKT meetmes toetatavate tegevuste raames ning sidususest olulisemate arengudokumentidega. Käesolev kava on üheks oluliseks aluseks PKT tegevuskava koostamisel.

Harju maakonna arengustrateegia 2025 uuendamine ning konkurentsivõime kava koostamine toimus Harju Maavalitsuse ning Harju Ettevõtlus- ja Arenduskeskuse eestvedamisel Harjumaa kohalike omavalitsuste ning Harjumaa Ühistranspordikeskuse koostöös.

## **1. Sotsiaalmajandusliku analüüsi kokkuvõte, järeldused ja peamised fookused**

Alljärgnev lühikokkuvõte ja järeldused on tehtud maakonna sotsiaalmajandusliku analüüsi (Arengustrateegia Lisa 2) põhjal, mis puudutab konkreetset Piirkondade konkurentsivõime tugevdamise meetme raames toetatavate valdkondade ja tegevuste vajalikkuse põhjendatust. Abikõlblikud valdkonnad ja teemad on tööhõive, ettevõtlikus (sh turism) ning liikuvus (ühistransport, kergliiklusteed).

### **Rahvastik, tööhõive, ühistransport**

- Harju maakonna võib mitmete sotsiaalmajanduslike näitajate (erinevad rahvastikunäitajad, tööranne, sissetulek, ettevõtlikus, omavalitsuste indeksid) jagada kahte piirkonda: Tallinna linnapiirkond (nn kuldne ring, koos Tallinnaga 10 kohaliku omavalitsust, Jõelähtme vald, Harku vald, Kiili vald, Maardu linn, Rae vald, Saku vald, Saue linn, Saue vald, Viimsi vald) ja Tallinna kaugtagamaa (nn hõbering, ülejäänud 13 kohaliku omavalitsust). Ent planeerimistegevuses tuleb maakonda käsitleda tervikuna, sest kogu Harjumaa on selgelt maakonnakeskuse Tallinna mõjualas.
- Maakonna rahvaarv tervikuna on olnud pidevalt kasvav, peamiselt tänu sisserändele teistest maakondadest ja sisserändest tulenevale suuremale sündimusele. Tallinnas on viimase kümne aasta lõikes rahvaarvu kasv olnud 10%, Tallinna lähimavalitsuste elanike arv on kasvanud 40%, üksikult võttes näiteks Viimsis 132%, Kiilis 117%, Harkus 114%. Tallinna tagamaa osas tervikuna on rahvaarv olnud stabiilne, kuid kaugemate omavalitsuste elanikkond on olnud pigem languses 10-20%. Venekeelne elanikkond moodustab 31,3% maakonna rahvastikust. Venelaste ja muude rahvuste esindajate hulk on suurim Maardus (62%), Loksal (59%), Paldiskis (53%) ja Tallinnas (37%).
- Harju maakonnas on Eesti kõrgeim tööhõive ja seda ka vanusgruppide lõikes. 76% Harju maakonna elanikest on tööealised (15-74aastased), kellest omakorda 68% on tööturul hõivatud. Võrdluses ülejäänud Eestiga Tartu maakonnas on tööhõivemäär 64%, Lääne-Viru Rapla, Lääne ja Järva maakondades 60-64%, mille puhul võib eeldada tugevamat Tallinna mõju. Ülejäänutes maakondades on tööhõive madalam, Võru ja Põlva maakonnas on see 50% juures.
- Majandussektorite järgi on Harjumaal primaarsektoris hõivatud 1,9 %, töötlevas tööstuses 26% (sh Tallinn 24%) ning teenusmajanduses 73% (Tallinn 75%) töötajatest. Ülejäänud maakondade hulgas tertsiaarsektori suurim osakaal on Tartu maakonnas (linn 78%, maakonnas 72%), teistel on see 42-62% vahel.
- Vanusgruppide lõikes tulevad suuremad erinevused välja vanemaerialiste tööhõives, eriti 50-74 vanuses, Harju maakonnas on see vähemalt 8% võrra kõrgem kui teistes maakondades.
- Ametialade lõikes on maakonnas „valgekraesid“ 54,4%, „sinikraesid“ 45,6%, teenusmajanduses on hõivatuid 73%. Linna- ja maapiirkonna võrdluses elab Tallinna lähedastes omavalitsustes rohkem juhi- ja spetsialistina hõivatud inimesi, kaugemates omavalitsustes oskus- ja lihttööga hõivatud inimesi.

- Maakonna keskmisena on juhtidena hõivatuid 13%, spetsialistidena 38%, oskustöölisena 20%, teenindus- või müügitöötajatena 13%, ametnike ja lihttöölisena 7% (REL 2011). Mitmetes kuldse ringi omavalitsustes (Harku, Saue, Viimsi, Rae, Kiili jt) elab suhteliselt rohkem juhina (13-24%) ja spetsialistidena (34-46%) töötavaid inimesi võrreldes kaugemate omavalitsustega. Oskustööliste osakaal on suurem Loksal (49%), Vasalemmas (41%), Nissi ja Anija valdades (38%). Väikseim oskustööliste osakaal on Viimsis (10%) ja Harkus (12%). Lihttööliste osakaal on suurim kaugemates omavalitsustes – Vasalemma (15%), Loksa, Maardu, Paldiski (10-13%).
- Registreeritud töötus 2014 II kvartalis oli 4,3%. 12 862 töötust 78% olid registreeritud Tallinnas, Harjumaa töötute arv oli ca 2900. Samas tuleb arvestada, et tegemist on registreeritud töötusega, tegelik töötus on mõnevõrra suurem. Probleemiks pole niivõrd töötute arv või töökohtade puudus, kuivõrd tööjõu teadmiste, oskuste, soovide ning tööturu vajaduste vaheline ebakõla. Suurem hõivatus saab tekkida kas läbi uute ettevõtete, õpilaste tööle suundumisel (mis võib tähendada õpingute venimist), pensioniealiste, lapsehoolduspuhkusel olevate lapsevanemate, pereliikme hooldajate või erivajadustega inimeste rakendamisel, mis ilmselt eeldab paindlikke töövorme ja osaajaga töötamise võimaldamist tööandjate poolt.
- Harju maakonna omavalitsuste vahel on märgatav elanike keskmiste sissetulekute erinevus. Kõige suuremad on keskmised sissetulekud nn kuldse ringi omavalitsustes ulatudes 1430 euron Viimsi vallas. Kõige madalam on keskmine sissetulek Vasalemmas – 824 eurot. Võib eeldada, et kõrgem töötasu on seotud Tallinna töörandega, kus töökohtade osas on suurem valik ja kõrgemad tasud. Harju maakonna keskmine brutopalk 2014. a II kvartalis oli 1146 eurot, mis ületab Eesti keskmist palka 33%. Mõnede omavalitsuste (Maardu, Loksa, Vasalemma) elanike palk jääb Eesti statistilisele keskmisele alla. Valdkondade osas nagu ka geograafiliselt maakonnas on erienvused üsna suured. Kõrgemad palgad on finants-, info ja side, energeetika ja mäetööstuse valdkonnas (1925-1450 eurot kuus). Majutus, toitlustus, meelelahutus, kinnisvara alases ja muudes teenindavates (abi)tegevustes on palgad oluliselt madalamad (617-888 eurot kuus). Ülejäänud Eesti keskmisega võrreldes on palgad sektorite lõikes Harju maakonnaga võrreldes 27% madalamad.
- Tööga seotud ränne on maakonnasiseselt väga selgelt Tallinna-suunaline. Linnapiirkonna omavalitsustes 49-65% aktiivselt hõivatud inimeste töökohtadest asuvad Tallinnas. Harjumaa kaugemate omavalitsuste aktiivselt hõivatud elanikest 16-44% on igapäevaselt seotud Tallinnaga. Kokku on igapäevaselt seotud Tallinna suunalise töörandega üle 36 000 harjumaalase. See omakorda tähendab, et paljude teenuste tarbimise mõttes on Harjumaa elanikud seotud Tallinnaga. Ida- ja Lääne-Harjumaa suunal võib üldistatult öelda, et teataval määral asuvad töökohad naaberomavalitsustes, kuid mida kaugemal omavalitsuses elukohaga võrreldes, on töökohtade paiknemine marginaalse tähtsusega.
- Samas elukohajärgses omavalitsuses (kaugtagamaa omavalitsustest) töötavad keskmiselt 35% hõivatutest, kaugemate keskuste puhul (Loksa, Paldiski linnad, Kuusalu, Kose, Anija vallad) on see 43%. Linnapiirkonna omavalitsustes elavatest hõivatutest töötavad elukohajärgses omavalitsuses 21%.
- Märkimist väärib, et Tallinnas elavatest tööga hõivatutest 2300 inimese töökoht asub Maardus, 3500 töökoht Rae vallas, 1200 Harku vallas, 1600

Viimsi vallas, 1000 töökohta Saku ja Saue vallas, kokku töötab lähimavalitsustes 10-11 tuhat tallinlast. Nendes piirkondades asub mitmeid ettevõttilus alasid (logistika- ja tööstuspargid).

- Gümnaasiumihariduse osas on Tallinn kõigi maakonna omavalitsuste jaoks selge tõmbekeskus. Aegviidu, Keila, Kernu, Nissi, Padise, Raasiku, Vasalemma valdades gümnaasium puudub. Eeslinnalistest omavalitsustest ei ole gümnaasiumi hetkel Saue vallas. Maakonna kaugemate omavalitsuste õpilastest õpib Tallinna koolides kuni 20% (Loksa, Paldiski, Kose, Anija, Kuusalu). Linnapiirkonna omavalitsuste gümnaasistidest 39-60% õpib Tallinna koolides (Harku 60%, Jõelähtme 56%, Viimsi 52%, Rae, Kiili 47%). 2013 a õppis Harjumaal (v.a Tallinn) 1841 gümnaasisti, neist üle 1100 õppis Tallinna koolides.
- Harju maakonna ühistransporti korraldavad MTÜ Harjumaal Ühistranspordikeskus (HÜTK) kui piirkondlik ühistranspordikeskus, Tallinna Transpordiamet Tallinna linnas ning Eesti Liinirongid AS (ELRON) korraldab reisirongiliiklust. Lisaks opereerivad kommertsbussiliinidel 10 erinevat firmat ligi 40 liinil.
- Alates 2012. a sügisest hakkas Tallinna ja Harjumaal avalikel bussiliinidel kehtima ühispilet, mis on teinud mugavamaks busstranspordi teenuse osutamise kliendi jaoks ning korraldajatel võimaldab täpsemini planeerida liinivõrku. Ent transpordiliikide ja reisijaveo tingimuste aluste (avalik või kommertsliin) osas on piletisüsteemi ühilduvus puudulik.
- Sõltuvalt maakonna asustus- ja infrastruktuurist ning töökohtade asukohast on ka liiklusvood Tallinna-Harjumaal-suunalised. Igapäevaselt pendeldab Tallinnasse tööle üle 36000 harjumaalase. Võttes aluseks Statistikaameti info, on ühistranspordi kasutajate osakaal töökäijatest Eesti keskmisena 22,8%. Selle trendi alusel võiks inimeste arv, kes Harjumaalt Tallinnasse ühistranspordiga igapäevaselt tööle sõidavad, olla 8-9 tuhat inimest. Võrdluseks, autotransporti kasutab 51% inimesi.
- Põhi- ja tugimaanteed on riigi hallata ning mahukad investeeringud on teede olukorda tunduvalt parandanud. Kohalikud teed Harjumaal (v.a Tallinn) on 72% ulatuses (2275 km) katteta teed. Kohalike teede korrashoidu (sh investeeringuid) ei suuda KOVID vajalikus määras finantseerida. Erandiks ei ole siin ka linnapiirkonna omavalitsused. Probleemiks on kohalike katteta teede halb seisukord, eriti, mis ühendavad väiksemaid teeninduskeskusi ja mida mööda sõidab bussitransport. Tallinna lähedal on teravamaks probleemiks uusasumite teed, mis on jäänud arendajate poolt välja ehitamata ja mida omavalitsus ise ei suuda välja ehitada.
- Olulisemad kitsaskohad ühistranspordi osas, mis omavalitsuste, ühistranspordikeskuse jt partnerite poolt on väljatoodud:
  - ühistranspordis on mitu korraldajat, valdkondlikku transpordi infot omavad erinevad asutused, mis pärsib ühtse liinivõrgu planeerimist.
  - Puudub ühispilet erinevate transpordiliikide (buss, rong, troll, tramm) kasutamiseks;
  - Tallinnast kaugemate keskuste puhul avalik liin ei ole kommertsliinidega võrreldes piisavalt konkurentsivõimeline ehk on aeglasem. Erinevus 15-20 minutit on tööle jõudmisel küllalt oluline probleem;
  - suuremates tõmbekeskustes puuduvad piirkondlikud ühistranspordi terminalid ja elektroonilised ühistranspordi infosüsteemid;
  - puudub kaasaegne maakonnaliinide algus- ja lõppterminal.

- kohalikes teeninduskeskustes napib „pargi ja reisi“ parklaid (sh jalgratta parklad).
- Busside ümberpööramiseks on vähe ja need ei vasta nõuetele (nt Laulasmaa, Vääna-Jõesuu, Kuusalu, Paldiski mnt – Treppoja ristmik);
- Tööliste transpordi korraldamisel tööandja poolt rakendub ettevõttele erisoodustumaks. Tööliste veo temaatika vajab täpsemat uurimist.

## **Väljakutsed ja fookused**

- Lähtuvalt Harju maakonna strateegia 2025 visioonist on maakond mitmekeskuseline st elu on elamisväärne ka väljaspool Tallinna. Asustusstruktuur ei ole asulate mõttes eriti muutunud, kuid Tallinna lähedaste keskuste osakaal on kasvanud elanike juurdekasvu tulemusena. Ajalooliselt on kujunenud piirkondlikud tõmbekeskused, mis pakuvad elanikele õppe-, töö- ja elamisvõimalusi kohapeal. Maakonna kaugemad keskused (Loksa, Kuusalu, Kehra, Kose, Paldiski jt) on veidi rahvastikku kaotanud, kuid nad omavad jätkuvalt arvestatavat tagamaad avalike ja erateenuste pakkumiseks.
- Arvestades arenenud riikide kogemust on Tallinna suunaline (töö)ränne loomulik osa eeslinnastumise protsessis. Harju maakonna aegruumiline kättesaadavus on 30-60 minutit sõltuvalt transpordiliigist. Harju maakonna peamine väljakutse on infrastruktuuri ja ühistranspordi ühenduste abil töökohtadele ja teenustele ligipääsetavuse parandamine Tallinna ja piirkondlike keskustega. Oluline murrang maakonna strateegia eesmärkide saavutamiseks on ühistranspordi arendamine ja eritranspordiliikide (rong, buss sh kommerts) parem omavaheline integreerimine, mis aitab kaasa polütsentrilise asustusstruktuuri kujunemisele ja võimaldab inimestele paremat maakonnasisest liikumist ja juurdepääsu teenustele ning töökohtadele. Olulise tähtsusega on kohalike teede korrashoid eelkõige selles osas, mida mööda sõidab ühistransport. Oluline kohaliku, regionaalse ja riikliku tähtsusega objekt on Tallinna ringtee neljarealiseks ehitamine.
- Harju maakond on vähestest maakondadest kui mitte ainuke, kus on võimalik tekitada konkurentsi autotranspordile ja sedagi ainult teatud suundades. Ühistranspordikasutaja seisukohast on oluline panustada teenuse kvaliteedi kasvu – ühispileti edasiarendamine ja laiendamine reisirongile ning kommertsliinidele, infosüsteemide (sõidu- ja ooteajad jms) kasutuselevõtt, andmeside (Wifi) laialdasem kasutuselevõtt sõidukites, piirkondlike terminalide rajamine, „sõida ja pargi“ parklate rajamine, ühistranspordi parem turundamine. Kvaliteetne teenus loob eelduse ühistranspordi osakaalu tõstmiseks.
- Harju maakonna kohalike omavalitsuste arengukavade analüüsist ühistranspordi vajaduste osas ning ühistranspordi arengukava valjatöötamise käigus fikseeritud kitsaskohtadest võib üldistavalt välja tuua ühiste märksõnade ja vajalike tegevustena järgmist:
  - funktsionaalsem koostöö HÜTKiga ja ELRONiga liinide avamise, sõidugraafikute ühildamise ja tihendamise ning peatuste planeerimise ja rajamise osas;
  - kohalike bussipeatuste korrastamine ja ootekodade paidaldamine koos adekvaatse info tagamisega;
  - piletimüügisüsteemide kaasajastamine bussides;

- piirkondlikud ühistranspordi terminali kavandamine ja rajamine;
  - maakonnaliinide lõppterminali rajamine;
  - õpilasliinide muutmise avalikeks liinideks sh liinide üleandmine HÜTKile;
  - „Pargi ja sõida“ parklate, rattaparklate rajamine;
  - potentsiaalsed elektritranspordi arendused (Maardu, Harku suund, Tallinna lennujaam, Viimsi suund).
- Kergliiklusteede rajamine olulistele liikumissuundadele ja teenuskeskuste ühendamine aitab vähendada igapäevast autokasutust lühemate vahemaade läbimisel ning loob paremad võimalused teenuste tarbimiseks kodule võimalikult lähedal. Kergliikluse arendamisega on võimalik parandada ka ühistranspordi kättesaadavust, pakkudes seeläbi alternatiivi isikliku sõiduauto kasutamisele. Kergliiklusteed on olulised ka liiklustravalisuse ja tervisespordi seisukohast. Eelistada tuleks lõike, mis ühendaksid kõrgema tasandi teeninduskeskusi, samuti keskuste ja tagamaa vahelisi ühendusi, kus kasusajaid on rohkem ning mis aitaks paremini tagada juurdepääsu avalikele ja eraturu teenustele ning töökohtadele.
  - Vastukaaluks igapäevasele töörandele on kohalike omavalitsuste võimalus ja finantsiliselt reaalne võimekus panustada avalike kaugtöökeskuste (sh kontorid väikeettevõtetele) rajamisse eelkõige täna vähekasutatud omavalitsuste ja nende hallatavatesse ruumidesse. Kaugtöötamine on võimalik ennekõike kontoritöötajate, „valgekraede“ puhul. Mitmed poliitikadokumendid räägivad töö- ja pereelu paremast ühildamisest, kuid reaalsuses see väga ei toimi. Viimaste aastate jooksul on oluliselt investeeritud külamajadesse, mis on kohati vähekasutatud ressurss, mida saaks kaugtöökeskustena või ettevõtete büroopindadena.

## **Majanduskeskkond, ettevõtlus ja turism**

- Harju maakonna arvestatavad kompetentsikeskused (rakendus- ja kõrgkoolid, kutsekoolid, teaduspargid, ettevõtlusalad, inkubaatorid, ettevõtluse tugistruktuurid) on juba ajalooliselt koondunud maakonna keskusesse Tallinna, mis on tõmbepiirkonnaks ning majandusveduriks enamusele Eestist.
- Harju maakonnas loodi 2012. a. riigi sisemajanduse kogutoodangust 60,4%, sh Tallinnas 48,9%. Suures osas on majandustegevus koondunud Harju maakonda. Võrreldes ülejäänud Eestiga on Harju maakonna ettevõtlusaktiivsus ja lisandväärtus kõrgeim. SKP on ühe elaniku kohta 16 000 eurot, mis on 152% Eesti keskmisest.
- Maksu- ja Tolliameti andmetel oli 2013. aastal Harju maakonnas registreeritud 98 621 äriühingut, millest majandusaasta aruande esitas 54 251 äriühingut summaarse müügituluga 45 901 MEUR. Harjumaal (ilma Tallinnata) oli 18 944 registreeritud äriühingut, millest esitas 2012.a. aastaaruande 10 966 äriühingut summaarse müügituluga 6 044 miljonit eurot. Harjumaal (v.a Tallinn) osa ettevõtluse müügitulus on 13%.
- Suurim osatähtsus Harju maakonna ettevõtluses on hulgi- ja jaekaubandusel, ehitusel, veondusel-laondusel, sidel ning töötleva tööstusel. Nii ettevõtete arvult (75%) kui ka müügitulu osas (62%) domineerib tertsiaarsektor. 2012. aastal domineerisid maakonnas tervikuna 3 ettevõtlusvaldkonda (ESA 2013): hulgi ja jaekaubandus, kutse-, teadus- ja tehnikaalane tegevus ja ehitus.



- Tallinna linnaga piirnevad omavalitsused on ettevõtluse tasemelt ja arengult oluliselt paremas olukorras, kui nn äärealad, seda tänu asukohale maakonna olulisema tömbekeskuse Tallinna suhtes, kvalifitseeritud tööjõu olemasolule ning infrastruktuurile. Kuldse ringi piirkonnas on registreeritud üle 9300 ettevõtte, väljaspool linnapiirkonda on see kolm korda väiksem. 10 – 250 töötajaga ettevõtteid on linnapiirkonnas (v.a Tallinn) 7 %, maapiirkonnas 5% ettevõtetest. Mida kaugemale Tallinnast, seda rohkem kujuneb oluliseks tööandjaks kohalik omavalitsus koos oma allasutustega.
- Ettevõtluskeskkonna üldiste tugevustena võib Harju maakonnas välja tuua järgmist:
  - väga hea tasemega taristu ning elektri (madal-, kesk- ja kõrgepinge), side, vee (puhas ja toorvesi), kanalisatsiooni ja reoveepuhastuse, paljudes piirkondades ka maagaasi ja kaugkütte olemasolu;
  - hea transpordi taristu sh. 5 kaubasadamat, 1 reisi ja 2 cargo lennujaama, reisi- ja kaubavedudeks sobilik raudtee ning maanteed võrgustik. Harjumaad läbivatest põhimaanteedest osa kuulub ka rahvusvahelisse (TEN-T) teede võrgustikku;
  - toimiv tõmbe- ja teeninduskeskuste võrgustik;
  - erineva keerukuse ja mahuga tööstusettevõtete rajamiseks küllaldase tööstus- ja ärikinnisvara olemasolu sh. 16 tööstusparki ja 12 logistikaparki, kus on tagatud detailplaneeringuga suuremad krundid koos kommunikatsioonidega liitumise võimalustega, üksikutel juhtudel on pakkuda tööstuslikuks tegevuseks sobilik hoonestus;
  - looduslikest ressurssidest võib välja tuua liiva karjäärid ja paekivikruusa kaevandused: Saku, Kuusalu, Kose, Tabasalu jt;
  - arvestavad tööstusvaldkonna kompetentsikeskused nt. sadamad Paldiskis ja Muugal, vineeritööstus Kuusalus, paberitööstus Kehras, logistikapargid Rae ja Saku vallas, elektriseadmed Keilas, kütuse logistika Maardus ja Paldiskis. Taastuenergeetikale, targale energiavõrgule, hoonete energiatõhususele ja energia salvestamisele suunatud kompetentsikeskuseks pürgib Paldiski linnas asuv PAKRI Teadus- ja Tööstuspark.
  - 3 ettevõtlusinkubaatorit Tallinnas ja Paldiskis Lääne-Harju Ettevõtlusinkubaator. Tallinnas tegutseb Harjumaal Omavalitsuste Liidu, Keila linnavalituse ja AS Eltek poolt asutatud Harju Ettevõtlus- ja Arenduskeskus, mis on maakondlik ettevõtluse alustamise kompetentsikeskus ja lisaks Tallinna Ettevõtlusamet. Ettevõtlusideede genereerimiseks ja arendamiseks tegutseb Tallinnas Garage48 liikumine, idufirmade kiirendid Startup Wise Guys, BusinessTech jt, ettevõtluskiirendi Tallinna Tehnikaülikooli juures innovatsiooni ja ettevõtluskeskus Mektory koos tööstusomandi prototüüpimise toetuskeskusega Prototron ja Tallinna Teaduspargi Tehnopol'i juures Startup Inkubaator.
  - hea juurdepääs finantsvõimaluste kaasamiseks – pangad sh väikepangad, riiklikud fondid, riskikapitalistid, äriinglid.
  - head võimalused vajaliku pädevuse ja kompetentsiga tööjõu leidmiseks ning valmidus nii maakonna siseseks kui väliseks tööjõu rändeks;
- Negatiivsena saab välja tuua, et:
  - maakonnas on küllalt suured erinevused elanike toimetuleku ja majanduse osas, maakonna sotsiaalmajanduslik areng on ebaühtlane. Näiteks Loksa ja Kehra puhul on paljuski tegemist monofunktsionaalsete linnadega, mille ettevõtlusstruktuur vajaks

mitmekesisistamist. Vasalemma vald on tuntud Murru vangla, karjääri ja Ämari militaarobjektide poolest. Vangla sulgemise tagajärjel kadusid paljud töökohad.

- tööjõu liikumise võimalused on piiratud just suuremate ettevõtlusalade piirkonnas, mistõttu on mitmed ettevõtted sunnitud sobimatute ühistranspordi sõidugraafikute või puuduvate ühenduste tõttu ise korraldama oma töötajate transpordi suurematest keskustest;
  - investoritele (sh riik) on atraktiivsed suure potentsiaaliga startupid, aga mitte töötleva ja tootmissektori eksportivad ettevõtted, mis on olulised tööandjad ka piirkondliku kestlikkuse mõttes. Riiklik investorpoliitika on selgelt suunatud välisinvesteeringute toomisele, kuid mitte siseriiklike (Eesti kapitali) investeeringute soodustamisele.
  - looduslikud ressursid on tagasihoidlikud sh. teatavates piirkondades (Harku, Rae, Viimsi) on probleemiks tööstusliku toorvee piisav kättesaadavus;
  - Ettevõtjate vahelised võrgustikud ja koostöö on nõrk ning toimib peamiselt, kas üle-eestiliste erialaliitude, klasterite või varasema isikliku koostöö- ja/või tegevuse kaudu (nt Lions, rotary).
- Harju maakonnas on ca 50 erinevas arengufaasis tööstusala, -parki ja ettevõtlusala. Neist asub Harjumaal 16 tööstusparki ja 12 logistikaparki. Tööstuskinnisvara pakkumine ületab selgelt vajadust, sest 50-60% olemasolevate ettevõtlusalade pindadest on vakantsed. 2014 aastal prognoosib Colliers International Harju maakonnas olemasolevale ca 840 000 m<sup>2</sup> tööstuskinnisvarale ca 90 000 m<sup>2</sup> uue tööstuskinnisvara lisandumist kinnisvaraturule. Hea visuaalse indikatsiooni ettevõtluse linnast välja kolimise osas annab Tallinna linna ja Tallinna ringtee vahelise maa-ala areng – veel leidub piisaval hulgal tühja, kuid arenduspotentsiaaliga maad. Analüüsile tuginedes saab väita, et ettevõtluse arendamisel Harju maakonnas, eriti linnapiirkonnas, toimib loomulik turg.
  - Kohalikel omavalitsustel puuduvad reaalsed hoovad ja motivatsioon ettevõtlust tõsisemalt arendada – investeerimisvõimekus on madal, maa munitsipaliseerimine on bürokraatlik ja aeganõudev, puudub ettevõtluse tulumaks, mis ajendaks ettevõtluse arenguga tegelema, raske on leida töötajaid arvestades Harjumaal palgataset jt probleemeid.
  - Eesti ettevõtlus- ja loomeinkubaatorite tegutsemiskogemus (sh Tallinnas) näitab, et ilma omavalitsuse või muu finantstoeta pole nende tegevus jätkusuutlik kõrgete halduskulude tõttu. Seepärast oleks vajalik suunata tegevus märgatavalt väiksemate jooksvate kuludega virtuaalinkubaatoritele ja mentorlusele, kasutades ära juba olemasolevate kompetentsikeskuste ja ettevõtjate potentsiaali.
  - Tegutsevaid ametlikke ettevõtlusliite on Harjumaal neli. Valla- ja linnavalitsuste kutsel ettevõtjate regulaarseid mitteformaalseid kooskäimisi toimub enamuses omavalitsustes. Ettevõtete võrgustamist õnnestub suunata vaid pooli ühiselt huvide või kriitiliste parameetrite/vajaduste identifitseerimise ja rahuldamisega. Võrgustike tegevus käib tõusude ja mõõnadega, tihti on asjasse seotud ka kohalik poliitiline võitlus. Ettevõtluse arendamise kontekstis on kohalikel liitude vähene mõju.
  - Turism kui ettevõtluse osa moodustab SKPst 9%. 2013. aastal külastas Eestit 2,98 miljonit välis turisti, neist 47% ehk 1,39 miljonit külastajat peatus Tallinna majutusettevõtetes. Praegu külastab vähemalt 85% Eestit

külastavatest välisturistidest Tallinna ning 67% välisturistidest ööbib Tallinnas ning Tallinnast välja ei liigu. Külastatavuse näitajad on Harjumaal olnud mitmendat aastat kasvavas trendis, siiski jääb välisturistide osa peamiste sihtturgude lõikes teiste oluliste turismipiirkondadega võrreldes keskpärasel positsioonil, 6-7 kohal.

- Harjumaal osakaal sise- ja väliskülastajate ööbimistes võrreldes kogu Eesti majutatutest on 4,3%, Tallinna puhul on see 48,9%. Harjumaal kitsaskoht on väliskülastajate vähesus võrreldes potentsiaaliga. Harjumaal puudub selgesti eristuv reisisihi maine.
- Probleem on ka Eesti külastuskeskuse puudumine Tallinnas, mis aitaks turundada Harjumaad. Riik toetab üle Eesti kõigis maakondades turismiinfo jagamist turismiinfokeskustes või külastuskeskustes v.a Harjumaal.
- Harjumaal külastatavamad atraktsioonid on ajaloo- ja loodusega seotud. Padise klooster (ligikaudu 100 tuhat külastajat aastas), Kiiu vasallinnus ja Rebala kivilinn, arhitektuuriobjektidena kirikud ja mõisad (9 neist pakub turistile teenuseid), loodusobjektidena joad (umbes 150 tuhat huvilist aastas), rändrahnud, karstialad ja pankrannik ning loodusmaastikutena Kõrvemaa maastikukaitseala ja Lahemaa Rahvuspark, Nabala kaitseala ja Paunküla veehoidla. Turismiressurss on rikkalik, kuid Harjumaal kultuuripärand (avalikud loodus- ja kultuuriobjektid) ei tekita turismitulust ehk olemasolevat ressursi ei ole suudetud muuta turismitoodeteks (nt Jägala jüha).
- EASi poolt tellitud piirkondade konkurentsivõime tugevdamise meetme raames rajatud külastuskeskkonna objektide mõju-uuring toob välja, et ühe külastusobjekti kohta loodi 3-4 uut otsest töökohta (kaudseid töökohti 6-7) ning ühe töökohta maksumus keskmiselt oli 297000 eurot. Avaliku sektori poolt arendatud objektide mõjuulatus on pigem kohalikul tasandil ning mõju tööhõivele on osutunud oodatust väiksemaks.

### **Väljakutsed ja fookused**

- Uute kompetentsikeskuste ja tööstuspiirkondade arendamine on planeeringute kohaselt võimalik, kuid nende järel puudub maakonnas otsene vajadus. Linnapiirkonnas toimib loomulik konkurents. Küsimus on kaugemate tömbekeskuste mõningasemal järelaitamises.
- Kasvuvaldkonnad tuginevad olemasolevatel tugevustel. Linnapiirkonna omavalitsuste puhul on perspektiivne mõõduka ressursimahukuse ja keskkonnakoormusega, vähese tööjõu vajadusega kõrgtehnoloogiline ja teadmismahukas tootmine ja teenused – IKT, teadus ja arendustegevus, aga ka logistika, kaubandus ja teenindus, tööstusest puidu-, metalli ja masina ning elektroonikatööstused. Ressursimahukast tööstusest ei ole omavalitsused huvitatud ning piirkonna palgatase ei ole potentsiaalsele investorile atraktiivne.
- Kaugemate keskuste (nt Kehra, Keila, Kuusalu, Kose, Loksa, Paldiski) tugevuseks võib olla ressursimahukas ja tootmisele orienteeritud ettevõtetus. Endise Murru vangla sulgemise järel maa-ala taaskasutusele võtmine uues funktsioonis ettevõtetus- ja logistika piirkonnana on suhteliselt ainuke variant, mille eelduseks on Ämari arengupotentsiaaliga seonduv militaartööstus või -logistika ning kaubalennunduse areng.

- Avaliku sektori roll ei ole otseselt töökohtade loomine, vaid ettevõtluskeskkonna loomine läbi planeerimistegevuste, teenuste ja infrastruktuuri arendamise. Ettevõtluse jätkusuutlikkuse tagamiseks ning uute investeeringute juurde toomiseks piirkonda on vajalik toetada maakonna strateegia elluviimise seisukohalt olulisemat mõju omavate tööstus- ja ettevõtlusalade (sh ka uute) avaliku tugitaristu (juurdepääsuteed, kommunikatsioonivõrgud) rajamist ja kaasajastamist kaugemates keskustes eeldusel, et kohalikul omavalitsusel on selleks olemas igakülgne võimekus (poliitiline, majanduslik ning kompetentsi olemasolu).
- Kohalik omavalitsus saab ettevõtlusele kaasa aidata avaliku kasutusega infrastruktuuri välja ehitamisega, mis võib luua eeldusi erainvesteeringuteks. Selliseks tegevuseks võib olla ka näiteks piirkondlike tömbekeskuste linnasüdamete arendamine (väljakud, turuplatsid, rohealad). Samuti on avaliku sektori panus ettevõtluse arengusse teenuste nagu ettevõtlusnõustamine, mentorlus jms ettevõtluse tugitegevuste toetamine piirkondlikul tasandil.
- Arvestades igakülgset suurt Tallinna mõju, eriti töökohtade kontekstis, tuleks pigem tegeleda keskuste ja tagamaa vaheliste kiirete ühenduste arendamisega, toetada investeeringuid ühistransporti ja ühistranspordi liikide integreerimist. Samuti investeeringuid kergliiklusteedesse, mis omavahel ühendavad asulaid ja on olulised teenuste pakkujad ning kus asuvad töökohad.
- Kohalike omavalitsuste roll võiks olla kaasa aidata avalike kaugtöökeskuste loomisele (sh kontorid mikroettevõtetele) eelkõige täna vähekasutatud omavalitsuste ja nende hallatavate asutuste ruumidesse. See aitaks kaasa elanike paindliku töö- ja eraelu korraldamisele.
- Ettevõtluse tugitegevuste osas on vajadus (eelkõige ettevõtluse tootlikkuse tõusule kaasa aitamiseks) alustava ettevõtluse nõustamise kõrval arendada tegutsevate ettevõtetele suunatud arengunõustamist, nagu see toimib Põhjamaades (sh mentorlus, ekspordi ja välispartnerite otsing ja *capitlaal matchmaking*, investeerimise ja kapitalivahenduse veebikeskkond, arengukoolitused ja -nõustamine, investor- ja kapitalivahenduse teenindus, toetusvõimaluste vahendamine, virtuaalne inkubatsioon jms). Arenenud riigid on liikunud otsetoetamiselt ettevõtjatele suunatud teenuste toetamisele.
- Suur väljakutse on haridusasutustes noorte ettevõtlikkusteadlikkuse suurendamine, mis aitab kaasa ettevõtliku hoiaku kujundamisele ja elus hakkamasaamise kindlustamisele. Siiani on rõhku pandud täiskasvanute ettevõtlusteadlikkusele ning üleriigilist toimivat noorte ettevõtlikkuse tõstmise süsteemi ei ole siiani Eestis tervikuna suudetud rakendada.
- Kuna avaliku sektori poolt arendatud külastusobjektid on loonud väiksemat mõju tööhõivele ja lisanduva ettevõtluse tekkimisele võrreldes objekti maksumusega, peaks turismitooteid arendama eelkõige erasektor. Kõik turismiga seotud tegevused peaksid lähtuma Harjumaa kui reisisihi tuntuse suurendamisest väliskülaliste hulgas.
- Harjumaa ettevõtjatel endil vaja omavahelist koostööd tugevdada tootepakettide arendamisel ja turundustegevusel. Avaliku sektori roll turismis võiks pigem olla vajaliku tugitaristu rajamine. Lisaks panustab avalik sektor ettevõtjale suunatud tasuta külastusportaalidesse ja üldisesse piirkonna mainekujundusse.

- Harjumaal on kaks piirkonda, mida saaks kasutusele võtta külastuskeskkonna veelgi atraktiivsemaks muutmiseks. Mõlemad omavad selgelt potentsiaali maakondade vaheliseks koostööks: Aegviidu-Kõrvemaa puhkepiirkond, kõrge potentsiaaliga piirkond loodusturismi arendamiseks, eriti siseturistile; Padise klooster kui atraktiivne külastuskeskkond ja Loode-Eesti piirkonna tõmbenumber, mille ümber on võimalik kujundada kultuuriturismi piirkond koos mitmete teiste mõisatega. Siin oleks arendamisel kandev roll avalikul sektoril.
- Lisaks loodus- ja kultuurifookusele potentsiaalne pere- ja konverentsiturism. Peredele suunatud atraktsioonide edasi arendamine, mille järele on nõudlus olemas välisturistide hulgas. Kõige rohkem välisturiste käib Tallinnas ja 75% neist on perepuhkusel. Tallinnas toimub palju erinevaid rahvusvahelisi sündmusi ning Tallinnas on piisav arv majutuskohi, et pakkuda teenust suurürituste-sündmuste läbiviimiseks, kuid puudub multifunktsionaalne konverentsi- ja messikeskus. Selle rajamine eeldab suurt maa-ala ja investeeringut.

**Tuginedes tehtud analüüsidele ja eelpooltoodud põhjendustele saab kokkuvõtteks järeldada, et Harju maakonna prioriteediks ei ole niivõrd uute töökohtade loomine, vaid olemasolevate töökohtade säilitamine, teenuste ja töökohtadele juurdepääsu parandamine ning töö- ja pereelu parem ühildamine. Kohaliku omavalitsuse panus ettevõtluskeskkonna parandamisse saab toimuda läbi planeerimistegevuste, avalike teenuste ja avaliku kasutusega infrastruktuuri arendamise**

## 2. Kohalike omavalitsuste investeeringuvajadused

Alates 2008. aastast koos Harju maakonna strateegia heakskiitmisega on pidevalt seiratud maakonna kohalike omavalitsuste investeeringuvajadusi (Harju maakonna Arengustrateegia 2025 Lisa 1 „Harju maakonna kohalike omavalitsuste investeerimisvajaduste loetelu“). Algselt olid investeeringud kajastatud 4 valdkonnas: sotsiaalne ja tehniline infrastruktuur, majandus ja keskkond. Harju maakonna turismistrateegia uuendamise 2012. aastal lisandus täiendava valdkonnana turism. Igas valdkonnas saavad kohalikud omavalitsused nimetada kuni 3 prioriteetsemat investeeringuobjekti. See annab maakondliku ülevaate valdkondlikest vajadustest, prioriteetidest ja maksumustest, mis on üheks aluseks välisrahastuse taotlemisel ja nende vajalikkuse põhjendamisel. Investeeringuobjektid lähtuvad omakorda kohalike omavalitsuste arengukavadest. Selliselt on tagatud kohaliku tasandi vajaduste legitiimsus maakondlikul tasandil. Kohalike omavalitsuste huvid ja vajadused PKT meetme kontekstis on välja toodud alljärgnevas tabelites, lähtuvalt maakonna strateegia Lisa 1 loetelust, kohalike omavalitsuste arengukavade muudatustest 2014. aastal ja PKT tegevuskava koostamise raames peetud konsultatsioonidest sihtala kohalike omavalitsuste vahel.

### I ETTEVÕTLUS

<b>Ettevõtluskeskkonna (sh külastuskeskkond) investeeringud ja tegevused</b>	
<b>Omavalitsus</b>	<b>Investeeringuobjekt/tegevus</b>
Aegviidu vald	Kõrvemaa tervisespordikeskuse väljaarendamine (Aegviidu depoohoone baasil)
	Kõrvemaa turismi- ja puhkemajanduse väljaarendamine
Anija vald	Andevei tööstuspargi arendamine
	Anija mõisakompleksi väljaarendamine mõisaajastu külastuskeskuseks
	Lehtmetsa – Kaunissaare kergliiklustee rajamine
	Voose haridus- ja ajalookeskuse rajamine
	Kõrvemaa turismipiirkonna arendamine ja turundamine -
	Kehras Jägala jõe kallastvööndi väljaarendamine
Keila linn	Keila Keskpargi sh veetorni rekonstrueerimine
	Keila jõeäärse puhkepiirkonn väljaehitamine
Keila vald	Kloogaranna avaliku rannaala väljaarendamine taastamine
	Rahvusvahelise Arvo Pärdi Keskuse rajamine
Kernu vald	Kasutusest väljas põllumajandus- ja tootmishoonete lammutamine
	Kernu mõisa väljaarendamine puhke- ja ettevõtluskeskuseks
	LaitseRallyPark (LRP) autonduse-teemalise spordi- ja vabaaja teemapargi arendamine
Kose vald	Kose Spordimaja ja ujula rekonstrueerimine (Kose Tervise ja Vaba Aja Keskus)
	Kose aleviku ettevõtlusalala ettevalmistamine, avaliku tugiinfrastruktuuri rajamine
	Moto- ja vabaajakeskuse väljaarendamine
	Kaugtöökeskuse rajamine
	Kose aleviku keskuse nn linnaruumi kujundamine ja ettevõtlusalade planeerimine.
	Aasumäe puhkepiirkonna arendamine (suusarada, laululava, mänguväljakud) rajamine
	Paunküla veehoidla äärses puhkeala väljaarendamine Turismipiirkonnaks
Kuusalu vald	Salmistu sadama arendamine
	Kiiu-Kuusalu tööstuspiirkonna arendamine
	Kolga mõisaansambli rekonstrueerimine
Loksa linn	Transpordi, turismi ja infoteenuste keskuse rajamine ajaloolisse

	bussijaama hoonesse
	Posti 11 teenindushoone rekonstrueerimine
	Vanade savikarjäärde territooriumi arendamine puhke- ja ettevõtlusalaks
	Supelranna arendamine ja teenindushoone ehitamine
Nissi vald	Kaugtöökeskuse rajamine Turba alevikku
	Eesti Mootorispori Muuseumi rajamine Turba alevikus
Padise vald	Padise kloostrikompleksi arendamine interaktiivseks külastuskeskuseks
	Padise tööstusala ettevalmistamine
	Audevälja kaevandusala kujundamine vesiviljeluse- ja puhkealaks
Paldiski linn	Väikealuste sadama ehitamine Väike-Pakri saarel koos randumissildadega
	Turismitoodete väljatootamine
Raasiku vald	Koostöös erasektoriga tankla rajamine
	Ajalooliste hoonete renoveerimine (Aruküla mõisahoone, Raasiku veetorn, Kiviloo valitsejamaja)
Vasalemma	Rummu aleviku endiste vanglaterritooriumide väljaehitamine tootmisaladeks
	Rummu järve piirkonna arendamine turismi- ja rekreatsioonialaks
	Vasalemma mõisa abihoonete renoveerimine

## II LIIKUVUS

<b>Liikuvuse (transpordiühendused, kergliiklusteed) valdkonna investeeringud ja tegevused</b>	
<b>Omaavalitsus</b>	<b>Investeeringuobjekt/tegevus</b>
Aegviidu vald	Kergliiklustee rajamine Kõrvemaa Matka- ja Suusakeskuseni
	Raudtee tänava rekonstrueerimine
	Tänavavalgustuse rekonstrueerimine
Anija vald	Tänavavalgustuse renoveerimine Kehras ja Alaveres
	Kergliiklusteede rajamine Kehra – Kaunissaare, Kehra – Põrgupõhja, Kehra – Anija
Keila linn	Kergliiklustee rajamine Paldiski mnt äärde
	Ringtee tänava rekonstrueerimine.
Keila vald	Klooga ja Kloogaranna raudteepeatustesse „pargi ja sõida“ parklate väljaehitamine
	Keila valla kergliiklusteede võrgustiku väljaehitamine (Keila-Joa – Treppoja , Keila- Lehola, Keila-Karjaküla kergliiklusteede rajamine)
Kernu vald	Kernu-Riisipere tee (11360) rekonstrueerimine
	Laitse, Kibuna, Kaasiku ja Vansi külade kompaktses asustusega aladel teede rekonstrueerimine ja tänavavalgustuse rajamine
	Laitse-Ruila kergliiklustee
	Laitse keskuse põhitee ümbersuunamine ja asfalteerimine
Kose vald	Kose, Kose-Uuemõisa ,Ravila, Ardu ja Habaja alevike ning alevikevahelised kergliiklusteed
	Lõuna-Harjumaa ühistranspordi terminali rajamine maakonna ühistranspordiskeemis
Kuusalu vald	Kotka „pargi ja reisi“ parkla rajamine
	Kiiu aleviku Tornu tänava läbimurde rajamine
	Kergliiklusteede võrgu ehitamine: Kiiu, Kuusalu, Käli-Andineeme, Loksa-Kolgaküla, Rihumäe- Salmistu, Kiiu-Valkla, Männiku-Kolga-Pudisoo
Loksa linn	Loksa bussijaama rekonstrueerimine
	Posti tänava kergliiklustee projekteerimine ning ehitamine
	Linna tänavate rekonstrueerimine, kergliiklusteede ja kahe silla ehitus
	Linna tänavavalgustuse rekonstrueerimine
Nissi vald	„Pargi ja reisi“ parkla ja jalgrattaparkla rajamine Riisipere raudteejaama
	Turba alevikus jalgratta- ja jalgteede ehitamine
	Riisipere alevikus jalgratta- ja jalgteede ehitamine
Padise vald	Tolmuvaba juurdepääsutee rajamine AS M.V.Wool kalatööstusele
	Vihterpalus – Alliklepa ja Väike-Kibru tee rekonstrueerimine
	Padise-Kurkse-Harju-Risti tee rekonstrueerimine

Paldiski linn	Paldiski Scoutspataljoni ja Paldiski linna keskust ühendav kergliiklustee
	Paldiski Rae/ Rae põik ristmiku – Rae/Kalmistu tänava ristmiku – Kalmistu/Peetri tänava ristmiku – Peetri/Kivi tänava ristmiku vaheline sõidutee
	Kergliiklusteede rajamine
	Linna tänavavalgustuse kaasajastamine
Raasiku vald	Raasiku aleviku kergliiklusteed
	Raasiku valla teede ja tänavavalgustuse ehitus ja renoveerimine (Raasiku alevik)
	Aruküla raudteejaama „pargi ja reisi“ parkla rajamine, Aruküla bussipeatuse parkla uuendamine (Tallinna mnt 24)
Vasalemma	Vasalemma – Rummu kergliiklustee rajamine
	Ämari aleviku teedevõrgu väljaehitamine vastavalt detailplaneeringule
KOV ühised vajadused ühistranspordi osas	Ootekodade ja infotabloode paigaldamine bussipeatustesse
	Harjumaa ühistranspordi elektroonilise piletimüügisüsteemi rakendamine koos tarkvara arenduse ja haldamisega



### 3. PKT meetme raames rahastatavad valdkonnad

Meetme „Piirkondade konkurentsivõime tugevdamine“ rakendamine toimub Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014-2020 prioriteetse suuna „Väikese ja keskmise suurusega ettevõtete arendamine ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamine“ alusel.

Meetme raames antava toetuse eesmärkideks on:

- atraktiivsem kohalik külastuskeskkond ja selle tulemusena loodavad uued töökohad, sh kõrgema lisandväärtusega töökohad piirkonnas;
- atraktiivsem kohalik ettevõtluskeskkond ja selle tulemusena loodavad uued töökohad, sh kõrgema lisandväärtusega töökohad piirkonnas;
- atraktiivsem linnaruum ja selle tulemusena loodavad uued töökohad, sh kõrgema lisandväärtusega töökohad piirkonnas;
- paremad ühendusvõimalused ning selle tulemusena töökohad ja teenused on paremini kättesaadavad.

Meetme raames toetatavad tegevused on:

- 1) Sihtkoha eripära rõhutavate terviklike turismitoodete ja – atraktsioonide arendamine ning sihtkoha kui võrgustiku arendamine:** turismitoodete ja teenuste väljaarendamine, külastusobjektide rajamine ja rekonstrueerimine, miljööd risustavate kasutusel mitteolevate ja ohtlike ehitiste ja jääkreostuse likvideerimine, külastajaprogrammide ning ekspositsioonide loomine, toetatava objektiga seotud turundus, koolitus; külastusobjektide tugitaristu ja tugiteenuste (sealhulgas objekti turundus) väljaarendamine; külastajateekonna terviklikkust toetavate turismimarsruutide ja liikumisvõimaluste väljaarendamine.
- 2) Ettevõtluse seisukohast olulise avaliku tugitaristu kaasajastamine ja loomine olemasolevate ja uute tööstus- ja ettevõtlusalade juurde:** ettevõtluse seisukohast olulise avaliku tugitaristu rajamine ja rekonstrueerimine.
- 3) Inkubatsioonivõimaluste väljaarendamine** koos teenuse pakkumiseks vajaliku hoone või ruumide rekonstrueerimise ja ehitusega ning teenuste osutamiseks vajalike seadmete ostu või rendiga.
- 4) Linnakeskuse avaliku ruumi (linnasüdamed, väljakud) kaasajastamine ettevõtluseks atraktiivsemaks muutmiseks:** olulise avaliku tugitaristu rajamise ja rekonstrueerimise kulud, sh haljastus, linnamööbel.
- 5) Keskuste ja tagamaa vaheliste ühenduste (ühistransport ja kergliiklusteed) arendamine:** jalgsi- ja jalgrattaga liikumisvõimaluste arendamine (sh kergliiklusteede, -sildade projekteerimine ja ehitus, linnamööbli soetamine ja paigaldamine); jalgrattaparklate ja hoidlate rajamine; ristmike ja tänavate ümberkohandamine kergliiklemise võimaluste loomiseks; säästva ühistranspordisüsteemi arendamine (sh info- ja piletisüsteemide, rattaringluse seadmete soetamine, testimine ning kasutamise koolitus, „pargi ja reisi“ lahendused, ühistranspordi peatuste arendamine ja linnamööbel).

#### 4. Valdkondade ja tegevuste valikud

Lähtudes Harju maakonna reingstrateegia 2025 Lisast 2 „Harju maakonna sotsiaalmajandusliku olukorra analüüs“ ning antud töö punktis 1 toodud järeldustest ja väljakutsetest, mis konkreetselt hõlmavad piirkondade konkurentsivõime tugevdamise (PKT) meetme fookuseid, lepiti meetme sihtala kohalike omavalitsuste vahel kokku järgnevas:

**1. Seada esimeseks prioriteediks PKT meetme alafookus keskuste ja tagamaa vaheliste ühenduste (ühistransport ja kergliiklusteed) arendamine.**

See valik on tehtud kaalutledes Tallinna kui maakonna ja riigitasandi keskuse mõju Harjumaa tööhõivele. Tallinna kui peamise töörände sihtkoht omab väga suurt mõju Harjumaa omavalitsuste elanikele, 50% hõivatud elanikest on igapäevaselt seotud Tallinna töörändega. Arvestades, et Harju maakond on üks vähestest, kui mitte ainuke, kus ühistranspordi näol on võimalik pakkuda konkurentsivõimust autotranspordile, on Harjumaal suur potentsiaal läbi ühistranspordi teenuste ja infrastruktuuri arendamise tõsta ühistranspordi kasutatavust. Ühistranspordi kasutajate seisukohast on oluline panustada teenuse kvaliteedi kasvule – ühispileti edasiarendamine ja laiendamine reisirongile ning kommertsliinidele, infosüsteemide (sõidu- ja ooteajad jms) kasutuselevõtt, andmeside (Wifi) laialdasem kasutuselevõtt sõidukites, piirkondlike terminalide rajamine, uute kaasaegsete ootekodade ja infotabloode paigaldamine bussipeatustesse, bussidesse elektroonilise piletimüügi süsteemide paigaldamine, „sõida ja pargi“ parklate rajamine, ühistranspordi parem turundamine. Kvaliteetne teenus loob eelduse ühistranspordi kasutamise osakaalu tõstmiseks.

Kohaliku tasandi keskustes pakutakse elanike jaoks olulisi teenuseid ning seal asuvad ka töökohad. Elukohajärgses omavalitsuses töötavaid inimesi on keskmiselt 35%, kaugemate keskuste puhul 43% hõivatutest. Keskustagamaa (Aegviidu, Kehra, Keila, Keila-Joa, Kose, Kose-Uuemõisa, Vasalemma, Rummu, Laitse, jne piirkonnad) ühenduste parandamine ja seal kergliiklusteede rajamine aitab oluliselt kaasa teenuste ja töökohtade kättesaadavuse ja/või ligipääsetavuse parandamisele. Oluliselt aitab parandada ligipääsu töökohtadele ja teenustele ka kergliiklusteede rajamine keskuste siseselt (Paldiski linn, Loksa linn, Aegviidu alev, Raasiku alevik jne). Kergliiklusteede arendamise prioriteetsust maakonnas näitab ka maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Harjumaa kergliiklusteed“ kehtestamine 2012. aastal.

**2. Seada teiseks prioriteediks meetme alafookus ettevõtluse seisukohast olulise avaliku tugitaristu kaasajastamine ja loomine olemasolevate ja uute tööstus- ja ettevõtlusalade juurde.**

See valik on tehtud kaalutledes ettevõtluse arengut Harju maakonnas. Tallinna linnas kui maakonna ja riigi tõmbekeskuses toimub majandusareng lähtudes turunõudlusest, mis hõlmab nii linnapiirkonda kui ka kaudsemalt kogu maakonda. Erandiks on maakonna äärealad, mis vajavad järele aitamist, sest maakonnasiseselt on sotsiaalmajanduslik areng olnud üsna ebaühtlane. Praktikas koondub ettevõtluse laienemine ja

investeeringute vood pealinna ja selle lähedusse, olenemata kohati kaugemates piirkondades (nt Paldiski) pakutavatest võimalustest. Kohalike omavalitsuste peamine funktsioon on avalike teenuste pakkumise korraldamine ning läbi elukeskkonna investeeringute luuakse eeldusi ka ettevõtluskeskkonna parandamiseks. Uusi töökohti loob valdavalt erasektor. Kohalike omavalitsuste roll ettevõtluskeskkonna arendamise mõistes on avaliku kasutusega tugitaristu rajamine või parendamine. Ettevõtluse jätkusuutlikkuse tagamiseks ning piirkonda uute investeeringute juurde toomiseks on vajalik toetada tööstus- ja ettevõtlusaladele (sh ka uute) avaliku tugitaristu (juurdepääsuteed, kommunikatsioonivõrgud) rajamist ja kaasajastamist ka kaugemates keskustes (Kehra, Keila, Kiiu, Kose, Loksa, Paldiski jne). Suure arengupotentsiaaliga on Rummu piirkond, kus asub Ämari lennubaas, läheduses Paldiski sadam ning sellest tulenevalt on väga oluline endiste vanglaterritooriumide taaskasutusele võtmine uues funktsioonis tootmis- ja logistikapargina ning selleks vastavate tugitaristute planeerimine ja rajamine.

### **3. Seada kolmandaks prioriteediks meetme alafookus sihtkoha eripära rõhutavate terviklike turismitoodete ja –atraktsioonide arendamine ning sihtkoha kui võrgustiku arendamine.**

See valik on tehtud kaalutledes turismi kui majandusharju osatähtsust Eestis ning Harjumaa turismipotentsiaali ressursi ja Tallinna lähedust paremini ära kasutades. Avaliku sektori külastusobjektide arendamisega on kaasnenud väiksem mõju võrreldes erasektori arendustega. Samas on piirkonnas turismiressursse/objekte, kus avaliku sektori roll on vajalik ning arendajana suudavad kohalikud omavalitsused kaasa aidata turismi-majanduse kasvule. Suurimat potentsiaali omavad siin Aegviidu-Kõrvemaa piirkond loodusturismi arendamiseks, kus on vaja kaasajastada või luua uusi külastuskeskusi (Anija, Kõrvemaa Keskus jne), Padise klooster, kui suure potentsiaaliga Loode-Eesti piirkonna turismi tõmbekeskus ning suurepäraseid Harjumaa mõisakompleksid (Aruküla, Anija, Kolga, Kernu, Kolga, jne). Avaliku sektori abi vajavad ka avalike randade ning kalda- ja puhkealade taastamine, rajamine (Kloogaranna, Loksa, Valkla/Salmistu, Paunküla, Rummu järv jne). Head arengupotentsiaali omavad samuti Harjumaa väikesadamad (Salmistu, Väike-Pakri, jne). Need arendusprojektid on vastavate kohalike omavalitsuste arengukavades prioriteetsel kohal ning valikud on tehtud arvestades ka „Harju maakonna turismi arengustrateegias 2025“ seatud eesmärgi ja tegevussuundi.

## 5. Seosed teiste arengudokumentidega

Alljärgnevalt on näidatud olulisemate arengudokumentide seosed Harjumaa fookustega Piirkondade konkurentsivõime tugevdamise meetme kontekstis.

### Üleriigiline planeering Eesti 2030+

Üleriigilise planeeringu kaks neljast põhisuunast on:

- 1) *tasakaalustatud ja kestlik asustuse areng* – olemasolevale asustusstruktuurile toetuva mitmekesise ja valikuvõimalusi pakkuva elu- ja majanduskeskkonna kujundamine; töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu;
- 2) *head ja mugavad liikumisvõimalused* – teenuste, haridusasutuste ja töökohtade kättesaadavuse tagab toimepiirkondade sisene ja omavaheline sidustamine kestlike transpordiliikide abil; tagatud on kiire, piisava sagedusega ja mugav ühendus välismaailmaga; erinevaid transpordiliike kasutatakse tasakaalustatult, arvestades piirkondlike eripäradega.

Harju maakonna strateegia fookus on avalike teenuste parem korraldamine ning maakondliku koostöövõimekuse suurendamine. Teenuste kättesaadavuse ja kvaliteedi parandamine loob parema elukeskkonna, mis on eelduseks ettevõtluse arengule. Lähtuvalt Harju maakonna strateegia 2025 visioonist on maakond mitmekesekeskseline s.t elu on elamisväärne ka väljaspool Tallinna, mis eeldab teeninduskeskuste osatähtsuse suurenemist (polütsentriline asustusstruktuur). Paratamatult on teenustel oma tagamaa ja hierarhia ning kõiki teenuseid (sh töökohti) ei ole võimalik sarnaselt igalpool tagada. Arvestades arenenud riikide kogemust, on Tallinna pealinna regiooni igapäevane tööranne sellisena normaalne nähtus, mille vastu otsesed meetmed puuduvad ega ole mõistlikud. Selle asemel tuleks maakonna aegruumiline kättesaadavus muuta kiiremaks, mugavamaks ja kvaliteetsemaks. Harjumaa puhul on läbi ühistranspordi arendamise ja keskus-tagamaa parema toimimise võimalik parandada töökohtadele ja teenustele ligipääsu.

Harjumaa fookused (liikuvus ja avaliku tugitaristu rajamine) haakuvad otseselt üleriigilise planeeringuga, mis puudutab liikuvusvõimaluste parandamist ja avaliku infrastruktuuri arendamist ettevõtluse soodustamiseks. mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu

### Eesti regionaalarengu strateegia 2014-2020

Strateegia üldeesmärgiks on toimepiirkondade parem kasutus majanduskasvuks ja elukvaliteedi tõusuks vajalike hüvede kättesaadavus. Oma eripäradele tuginedes panustab iga piirkond Eesti kui terviku konkurentsivõime kasvule, saades omakorda osa sellega kaasnevatest hüvedest. Inimestel on igas toimepiirkonnas kättesaadavad head töökohad, kvaliteetsed teenused ning mitmekülgseid tegevusi võimaldav meeldiv elukeskkond.

Strateegia läbivad põhimõtted, mis eelkõige sobivad Harju maakonna konteksti on *regionaalse arengu tasakaalustumine, mis tugineb mitmekesekeskselise asustussüsteemi ühtlasele arengule, keskuste ja keskuse-tagamaa sidustatud areng ning teenuste hea ruumiline kättesaadavus.*

Arvestades Harjumaa eripära ja suurt sotsiaalmajanduslikku sõltuvust Tallinnast, on Harjumaa fookused suunatud läbi liikuvuskeskkonna arendamise

toimepiirkonnas teenuste ja töökohtade juurdepääsu parandamiseks. Avaliku sektori roll ettevõtluskeskkonna arendamisel on eelkõige teenuste ja avaliku infrastruktuuri arendamine. Harjumaa fookused läbi PKT tegevuskava aitavad kaasa strateegia kahe eesmärgi: *toimepiirkondade terviklikkust ja konkurentsivõimet soosiv elu- ja ettevõtluskeskkond* ning *suuremate linnapiirkondade rahvusvahelist majanduslikku konkurentsivõimet soosiv ja keskkonnasõbralik elukeskkond* saavutamisele.

## **Eesti ettevõtluse kasvustrateegia 2014-2020**

Kasvustrateegias on püstitatud kaks üldeesmärki, nagu ka konkurentsivõime kavas „Eesti 2020“:

- Tõsta tootlikkust töötaja kohta Euroopa Liidu keskmisega võrreldes 80%-ni.
- Tõsta tööhõive määra vanusegrupis 20-64 a 76% tasemele.

Harjumaa fookus ei ole suunatud otseselt töökohtade loomisele, sest see ei ole avaliku sektori ülesanne. Ent valitud fookus avaliku tugiinfrastruktuuri arendamise näol aitab kaudselt kaasa kasvustrateegia elluviimisele eelkõige läbi elukeskkonna arendamise, mis omakorda loob eeldused ettevõtluskeskkonna parandamiseks, võimendades sellega ettevõtluse kasvu väljaspool maakonna tõmbekeskust.

## **Transpordi arengukava 2014-2020**

Harjumaa peamine fookus *liikuvus* on kooskõlas riikliku transpordi arengukava eesmärkidega:

- mugav ja nutikas liikumiskeskond;
- kvaliteetsed teed ja sujuv liiklus;
- liikluskahjude vähenemine;
- mugav ja kaasaegne ühistransport.

Liikuvuse otsene kokkupuude on arengukava meetmega *regionaalse ühistranspordiühenduste arendamine* ennekõike Harjumaa (töö)rände sihtkohta ja ühistranspordi kasutamise potentsiaali arvestades. Arendamine tähendab eelkõige teenuse kvaliteedi tõstmist – ühispileti edasiarendamine ja laiendamine reisirongile ning kommertsliinidele, infosüsteemide (sõidu- ja ooteajad jms) kasutuselevõtt, andmeside (Wifi) laialdasem kasutuselevõtt sõidukites, piirkondlike terminalide rajamine, „sõida ja pargi“ parklate rajamine, ühistranspordi parem turundamine. Kvaliteetne teenus loob eelduse ühistranspordi osakaalu tõstmiseks.

Samuti haakub Harjumaa *liikuvuse* fookus olulisel määral *liikumiskeskonna, sujuva ja ohutu liikluse* eesmärkidega, mis lahenduste osas näeb ette alternatiivsete liikumisviiside (jalgsi, rattaga) suurendamist. Harjumaa kontekstis on võimalik parandada kohalike teeninduskeskuste ja tagamaa ühendamist kergliiklusteede rajamise läbi eelkõige kohtades, mis omavad suuremat mõju kasusaajate arvu näol.

## **Eesti riiklik turismiarengukava 2014-2020**

Riiklik turismiarengukava kohalselt on Eesti aastaks 2020 turistidele tuntud ja hea mainega Põhjamaade turismisihtkoht, mis pakub meeldejäävat reisielamust ning kust on soovi korral mugav reisida teistesse Läänemere piirkonna riikidesse.

Harjumaa fookus külastuskeskkonna arendamise osas lähtub Harjumaa rikkalikust turismiressursist ja -potentsiaalst eelkõige Tallinna kui peamise turismisihtkoha läheduse näol. Harjumaa prioriteetseim fookus *liikuvus* aitab kaasa inim- ja keskkonnasõbraliku ruumi kujundamisele, mis ühtlasi soodustab Tallinnast väljapoole külastatavuse kasvu.

### **Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Harjumaa kergliiklusteed“**

2010. aastal algatati Harju maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu „Harjumaa kergliiklusteed“ koostamine. Kergliiklusteede rajamine olulistele liikumissuundadele ja teenuskeskuste ühendamine aitab vähendada igapäevast autokasutust lühemate vahemaade läbimisel ning loob paremad võimalused teenuste tarbimiseks kodule võimalikult lähedal. Kergliikluste arendamisega on võimalik parandada ka ühistranspordi kättesaadavust, pakkudes seeläbi alternatiivi isikliku sõiduauto kasutamisele. Kergliiklusteed on olulised ka liiklusturvalisuse ja tervisespordi seisukohast. Planeering kehtestati 2012. aastal. 2014. a suvel viis Harju Maavalitsus omavalitsuste seas läbi kergliiklusteede teemaplaneeringut täpsustava küsitluse, millega ajakohastati planeeringut ning omavalitsuste prioriteete. Kohalikud prioriteetid on välja toodud teemaplaneeringu kaardirakenduses. Harjumaa fookus *liikuvus* hõlmab ka kergliiklusteede võrgustiku rajamist, kuid eelkõige nende keskuste vahel, mis omavad suuremat mõju teenuste ja töökohtade pakkumise mõttes.

### **Harju maakonna turismi arengustrateegia 2025**

Strateegias nähakse Harjumaad külalislahke ja kvaliteetse turismisihtkohana sise- ja rahvusvahelisel turul, moodustades koos Tallinnaga atraktiivse ja ühtse koosluse. Harjumaa võimalus on Tallinna lähedust ja head infrastruktuuri ära kasutades parandada oma positsiooni teiste piirkondadega võrreldes ja seda just väliskülastajate seas. Riiklik turismi arengukava seab rõhuasetuse väliturismile. Harjumaa arendatav fookus välituristile võiks olla kultuuri- ja loodusturism, mis täiendaks Tallinna äri-, linna- ja terviseturismi fookuseid. Maakonna turismi strateegia eesmärgid väliturismi osas on *olemasolevatel ja uutel sihtturgudel Harjumaa kui turismisihtkoha kinnistamine ning Harjumaa kui Suur-Tallinna turismisihtkoha osakaalu suurendamine*. Harjumaa PKT kava annab võimaluse Harjumaa turismiressursi kujundamiseks atraktiivseks turismitooteks.

### **Harju maakonna ühistranspordi arengukava 2025 (eelnõu)**

Koostatav ühistranspordi arengukava tugineb visiooni kolmel komponendil:

- Harju maakonna ühistransport vastab piirkonna elanike liikumise vajadustele ja nõudlusele,
- Ühistranspordi korraldus on integreeritud ühtsesse liinivõrku ja kasutusele on võetud ühtne piletisüsteem,
- Ühistranspordi osakaal piirkonna elanike liikumisharjumustes on tõusnud.

Arengukava tegevused lähtuvad kahest eesmärgist:

- Kvaliteetne ja mugav ühistransporditeenus
- Kaasaegne ja reisijasõbralik ühistranspordi infrastruktuur

Kohaliku ja regionaalse ühistranspordi korraldamine on maakonnas on olnud edukaim näide omavalitsuste koostööst, milles nähakse potentsiaali tulevikus liikuvuse parandamisel maakonna sees ja ühistranspordi osakaalu tõstmisel.

Harjumaa liikuvuse fookus on otseses seoses ühistranspordi arengukavaga kitsaskohtade selgitamisel ja perspektiivi sõnastamisel.

*Harju maakonna PKT valdkondlikud prioriteetid on heaks kiidetud maakonna arengunõukogu poolt 16.12.2014*