



ÜLERIIGILINE PLANEERING EESTI 2030+



REGIONAALMINISTRI VALITSEMISALA

SISEMINISTEERIUM
Estonian Ministry of the Interior

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+” kehtestas Vabariigi Valitsus oma
30.08.2012. aasta korraldusega nr 368

Kujundus: Eero Tölpt
Keeletoimetus: Päevakera OÜ

Tallinn 2013

Sisukord

Sissejuhatus	4
1. Olulisemad riigi arengut mõjutavad tulevikusuundumused	5
1.1. Üleilmsed suundumused	5
1.2. Euroopa Liidu poliitika	7
1.3. Suundumuste võimalik mõju Eesti ruumistruktuurile	8
2. Visioon „Eesti 2030”	11
3. Tasakaalustatud ja kestlik asustuse areng	14
3.1. Peamised eesmärgid asustuse kujundamisel	15
3.2. Olemasolevale asustusstruktuurile toetuva mitmekesise ja valiku võimalusi pakkuva elu- ja majanduskeskkonna kujundamine	15
3.2.1. Asustusstruktuur ja selle areng	15
3.2.2. Riigi ja piirkondade konkurentsivõime	17
3.2.3. Elukeskkonna kvaliteet	18
3.3. Töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu	20
3.3.1. Toimepiirkondade eristamise alused	21
3.3.2. Toimepiirkondade areng	22
3.3.3. Toimepiirkondade sidustamine	24
4. Head ja mugavad liikumisvõimalused	26
4.1. Peamised eesmärgid transpordi arengu kujundamisel	27
4.2. Teenuste, haridusasutuste ja töökohtade kättesaadavuse tagab toimepiir- kondade sisene ja omavaheline sidustamine kestlike transpordiliikide abil	27
4.2.1. Toimepiirkonnasisese sidususe tagamine	28
4.2.2. Liikumisvõimaluste tagamine linnapiirkondades	29
4.2.3. Liikumisvõimaluste tagamine hajaasustuses	29
4.2.4. Toimepiirkondade omavaheline sidustamine	30

4.3.	Tagatud on kiire, piisava sagedusega ja mugav ühendus välismaailmaga	32
4.3.1.	Ühendus kaugemate sihtkohtadega	33
4.3.2.	Ühendus lähemate sihtkohtadega	34
4.3.3.	Kaubaveod ja transiit	35
4.4.	Erinevaid transpordiliike kasutatakse tasakaalustatult, arvestades piirkondlike eripäradega	37
5.	Varustatus energiataristuga	38
5.1.	Peamised eesmärgid energeetikavaldkonnas	38
5.2.	Elektritootmisvõimsuse arendamisel on vaja keskenduda Eesti varustamisele energiaga. Uued energiatootmisüksused tuleb paigutada ruumis ratsionaalselt ja kestlikult	39
5.3.	Eesti energiavarustuse võimalusi tuleb avardada, luues välisühendusi Lääne-mere piirkonna energiavõrkudega	42
5.4.	Tuleb vältida soovimatut mõju kliimale, saavutada taastuenergia suurem osakaal energiavarustuses, tagada energiasäästlike meetmete rakendamine ja energiatootmise keskkonnamõju vähendamine	43
6.	Rohevõrgustiku sidusus ja maastikuväärtuste hoidmine	45
	Planeeringu elluviimine	49



Sissejuhatus

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+” on strateegiline dokument, mille eesmärk on otstarbeka ruumikasutuse saavutamine Eesti kui terviku mastaabis. Üleriigiline planeering koostatakse kogu riigi territooriumi kohta. Selles määratletakse riigi kestliku ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused. Planeeringu mõte on seada keskkonna eripäradest lähtuvad ruumilised alused asustuse, liikuvuse, üleriigilise tehnilise taristu ja regionaalarengu kujundamiseks.

Üleriigilise planeeringu eesmärgid on ajakohased ja nendega seotud tegevust jätkatakse ka pärast aastat 2030, millele viitab ka planeeringu pealkiri „Eesti 2030+”.

„Eesti 2030+” koostamise algatas Vabariigi Valitsus oma 04.02.2010. aasta korraldusega nr 32. Planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatas regionaalminister 16.02.2010. aasta käskkirjaga nr 23. KSH aruande kiitis Keskkonnaamet heaks 27. jaanuaril 2012. Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+” kehtestas Vabariigi Valitsus oma 30.08.2012. aasta korraldusega nr 368.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+” valmis Siseministeeriumi planeeringute osakonna koordineerimisel. Planeering on kollektiivne looming, mille valmimisele on panuse andnud paljud eri valdkondade eksperdid ja ametnikud, maa- ja omavalitsused ning teised asjast huvitatud isikud, keda kaasati ja teavitati planeeringu kodulehe ja mitme avaliku ürituse kaudu.

Üleriigilise planeeringu koostamisel olid põhialuseks tööhõive ja majanduskasvu strateegia „Euroopa 2020”, „VASAB pikaajaline perspektiiv ruumiliseks arenguks Läänemere regioonis 2030+”, varasem üleriigiline planeering „Eesti 2010”, Eesti säästva arengu riiklik strateegia „Säästev Eesti 21” ning „Eesti Kasvuvisioni 2018” majandusarengu stsenaariumid.

Esimene üleriigiline planeering „Eesti 2010” valmis aastal 2000. Vabariigi Valitsus kiitis „Eesti 2010” heaks ja kinnitas selle elluviimise tegevuskava 19.09.2000. aasta korraldusega nr 770-k. Lisas 1 on kirjeldatud eelmise planeeringu mõju Eesti ruumilisele arengule. Kümme aastat pärast heakskiitmist lõppes planeeringuga reguleeritud periood ja selle tegevuskava kaotas oma ajakohasuse. Märgatavalt on muutunud nii maailm meie ümber kui ka olukord Eestis. Seetõttu vajab Eesti uut üleriigilist planeeringut, et – arvestades tekkinud muutustega – kujundada riigi tasakaalustatud ruumilist arengut ning anda lähtekoht ja suunised maakonna- ja üldplaneeringute uuendamiseks.

Käesolev üleriigiline planeering ei asenda ühtegi valdkondlikku arengukava, kuid selles püstitatud ruumiliste eesmärkide elluviimiseks tuleb see siduda valdkondlike ja regionaalsete arengukavade ja poliitikameetmetega. Selleks on asjaomaste riigiasutuste kokkuleppel püstitatud planeeringus hulk ülesandeid. Nende täpsemad lahendusteed ja elluviimine määratakse valdkondlike arengukavade jt riiklike strateegiadokumentidega.

Üleriigiline planeering on aluseks maakonnaplaneeringute ja üldplaneeringute koostamisele.



Olulisemad riigi arengut mõjutavad tulevikusuundumused



Üleilmastumise tingimustes mõjutavad kõiki riike globaalsed ja makroregionaalsed tegurid, mis toimivad valdavalt riigi enda tahtest sõltumata. Poliitikakujundamist toetavate tulevikuproгноoside aluseks on suundumuste analüüs, mis lähtub sellest, et peamised praegu toimivad maailma arengut liikuma panevad jõud ja nende vastasmõjude iseloom ei muutu üleöö. Välisriikide mõjutajatena peab Eesti arvesse võtma üleilmseid suundumusi ja Euroopa Liidu poliitikat. Ruumilisel planeerimisel on esmatähtis nii ruumilise mõjuga suundumuste arvestamine kui ka selge visiooni ja selle saavutamise strateegia olemasolu.

1.1. Üleilmsed suundumused

Olulisemad ruumilise mõjuga üleilmsed suundumused on:

1. maailmamajanduse raskuskeskme nihkumine Aiasiasse;
2. üleminek teadmispõhisele majandusele;
3. rahvastiku vananemine;
4. linnastumine;
5. ilmastu (kliima) muutumine;
6. ökoloogiliste väärtuste mõjujõu kasv;
7. üleminek laialdasele taastuvenergia kasutamisele;
8. nn roheline ja hõbedane majanduse ennakkasv.

Maailmamajanduse raskuskeskme nihkumine Aiasiasse (eeskätt Hiinasse ja Indiasse) kujundab ümber üleilmastumise geograafilise väljendumisviisi. Rahvusvahelises tööjaotuses liigub tööstustootmine Aiasiasse, lääneriikides kasvab teenuste eksport. Uus maailmamajanduse geograafia tekitab ka uued, mahukad, eeskätt merevedu kasutavad kaubavood ühelt poolt Aasia ning teiselt poolt Euroopa ja Ameerika vahel. Rahvarikaste riikide majanduse mahu kiire kasv ja vastavalt ka üleilmse keskklassi arvukuse ja tarbimisnõudluse tohutu suurenemine kasvatavad nõudlust loodusressursside järele. Eeldatavasti tekivad pinged toiduainete ja energia nõudluse ja pakkumise vahel, mis tõstab hinda mõlemas kaubarühmas.

Teadmispõhist majandust määratles OECD 1996. aastal kui otseselt teadmiste ja info tootmisel, jaotamisel ja kasutamisel põhinevat majandust. Teadmispõhises majanduses on rikkuse loomise juures keskne roll teadmiste kujundamisel ja kasutamisel. Kõige kiiremat majanduskasvu on täheldatud otseselt info- ja kommunikatsioonitehnoloogias (IKT), teadus- ja arendustegevuses ning teadusmahukatel tootmis- ja teenindusaladel (nt lennuki-, keemia- ja farmaatsiatööstus, projekteerimine, arhitektuur, tehnilised teenused jms), aga ka loomemajanduses. Seda suundumust võis täheldada juba eelmise sajandi lõpu-kümnendel kõige enam arenenud maades, kuid see levib järjest ka mujale.

Rahvastiku vananemine on maailmas üldine, kuid makroregiooniti jääb demograafiline olukord



siiski mitmekesiseks. Ajal, mil lääneriikide ja Jaapani rahvastikku iseloomustavad negatiivne loomulik iive ja vanurite osakaalu kasv, on paljudes teistes riikides sündimus küll kahanenud, kuid noori ja tööelisi veel külluses. Rändesurve sealt lääneriikidesse aitab viimastel oma kahanevaid tööeliste hulki täiendada ja rahvastiku vähenemist leevendada, kuid see toimub sisserändajate lõimimise raskuste hinnaga. Rahvastiku vananemine koormab järjest enam eelkõige Euroopa ja Jaapani sotsiaalsüsteemi ning aeglustab majanduskasvu.

Linnastumine iseloomustab kogu maailma. Siiski on sellelgi protsessil piirkonniti omad erijooned. Arenenud riikides ilmneb inimese elutsükli vältel rände diferentseerumine: noored liiguvad enamjaolt suurlinnadesse, lastega pered eeslinnadesse ning vanemad tööelised ja pensionärid pigem maale. Seejuures ei piirdu ränne alati oma kodumaa piiridega. Noored asuvad sageli õppima ja tööle välismaa suurkeskustesse. Sooja Vahemere äärne Euroopa rannik on aga kujunemas piirkonnaks, mis koondab kogu maailmajao eri rahvustest jõukad pensionärid.

Kliima soojenemist on mõõtmisega jälgitud üle sajandi. Inimtekkeliste kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni kasv selle põhjustajana on leidnud rahvusvahelises teadlaskonnas ja laiemas avalikkuses tugevat toetust. Kliima soojenemise kahjulikuks mõjuks peetakse muu hulgas põllumaa ja magevee varude kasvavat defitsiiti kuivades piirkondades – mis süvendab veelgi toiduainete turu ettenähtavat pingestumist –, samuti tormide ja üleujutuste sagenemist rannikupiirkondades ning maailmamere taseme tõusu. On oodata, et peatselt muutub Arktika rannik aasta ringi laevatatavaks, mis lühendaks Aasia, Euroopa ja Ameerika vahelisi laevateid. Märksa tugevamat mõju avaldavad üleilmsele majandusele lähematel aastakümnetel siiski kliimalepped ja riikide kliimapoliitika, mille eesmärk on liikuda vähese CO₂-heitega maailma poole.

Ökoloogiliste väärtuste mõjujõud kasvab maailmas üksikisikute ja kodanikuliikumiste tasandil eeskätt lääneriikide toel. See ilmneb puhta keskkonna, tervisliku toitumise ja eluviisi senisest ulatuslikuma väärtustamisena, mida on lühemalt nimetatud ka ökomõtteviisiks. Seda järgivad inimesed eelistavad tarbida mahetoitu ja loodusmaterjalidest tarbekaupu, kasutada loodusravivõtteid ja loodussäästlikke sõiduvahendeid ning elada loodusmaterjalidest ja/või energiatõhusates hoonetes, sageli linnast väljas.

Taastuvenergeetika eelisarendamine on eeskätt arenenud lääneriikides kliima soojenemise ohu tõttu leviv suundumus. Selle kõrval tegeletakse mitmes riigis ka tuumaenergia tähtsuse suurendamisega ja tavapärase tehnoloogia puhtamaks muutmisega (nt puhas kivisöetehnoloogia). Samuti muutub üha tähtsamaks energia säästmine.

Nn rohelise ja hõbedase majanduse mõistetega üldistatakse uuelaadiliste ühiskondlike tellimustega seotud tulevikumajandust. Roheline majandus hõlmab paljusid ettevõtlusvaldkondi alates taastuvenergeetikast, passiivmajade ehitamisest ja materjalide taaskasutusest kuni elektriautode ja mahe-toiduainete tootmiseni. Suur osa rohelisest majandusest tugineb biotehnoloogiale, mille paljud harud on alles väljaarendamise faasis. Hõbedane majandus hõlmab eakatele pakutavaid tooteid ja teenuseid, mis kindlustavad pikeneva eluea veetmise tervena, aktiivsena ja turvaliselt.





1.2. Euroopa Liidu poliitika

Liikmesriigina osaleb Eesti Euroopa Liidu ühise poliitika kujundamises, täites seda ellu viies oma kohustusi. Ruumilise arengu seisukohalt on olulisemal kohal keskkonna-, energia-, transpordi-, põllumajandus-, kalandus-, merendus- ja välispoliitika.

Oma keskkonnapoliitikaga on Euroopa Liit maailma keskkonnakaitse liider. Liit on loonud õiguslikud mehhanismid igakülgse keskkonnakaitse pidevaks edendamiseks, püstitanud konkreetset eesmärgid rangete keskkonnastandardite saavutamiseks ning loonud ettevõtjatele ja avalikule sektorile majanduslikud stiimulid roheline majanduse arendamiseks. Euroopa Liit on üleilmse kliimapolitiika lepete sõlmimise eestvedaja. Liidusiseselt on rakendunud kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteem. Elurikkuse poliitika raames võttis Euroopa Komisjon 2011. aastal vastu elurikkuse strateegia aastani 2020, mille eesmärk on peatada mitmekesisuse vähenemine ja minna üle kestlikule majandusmudelile. Väljatöötamisel on ka (valmib 2012) rohetaristu strateegia, kus rakendatakse ühtset arusaama elurikkuse säilitamisest ja loodusala omavahelisest sidumisest.

Ka uue energiapolitiika kujundamisel on Euroopa Liit maailmas juhtival kohal. Eesmärgiks on seatud suur energiajulgeolek ja vähese CO₂-heitega majandus. Peamisteks arengusuundadeks on liidu ühtse elektri- ja maagaasituru loomine, ühtsete energiatõrkude rajamine, tehnoloogia energiatõhususe parandamine, energiasääst, taastuvenergia osakaalu suurendamine, vähem sõltuvus välistest energiatarbijatest ja alternatiivsete varustuskanalite rajamine.

Liidu transpordipoliitika soodustab esmajoonel isikute ja kaupade vaba liikumist, kindlustades ühtse siseturu toimimise. 2011. aastal Euroopa Komisjonis ilmunud transpordipoliitika valge raamatu „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” prioriteet on liikuvuse parandamine aastaks 2050. Eesmärk on toimiva, kvaliteetse, ohutu ja turvalise, üleilmselt konkurentsivõimelise ning kaugematele piirkondadele juurdepääsu tagava transpordisüsteemi loomine. Seejuures plaanitakse vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust uudsete tehnoloogiliste ja logistiliste lahenduste abil 2050. aastaks 60% võrra (võrreldes 1990. aastaga). Oluliseks peetakse vabanemist fossiilsete kütuste kasutamisest. Transpordipoliitika teravik on suunatud transporditasude ja maksude ümberkujundamisele selliselt, et need kajastaksid taristu kogu- ja väliskulusid.

Euroopa Liidu ühine põllumajanduspoliitika mõjutab ruumilist planeerimist eelkõige maaelu arendamise kaudu, tagades muu hulgas põllumajanduslikus kasutuses oleva maa säilimise ja julgeoleku toidu tootmisel. Kahaneva põllumajandusliku tööhõive tingimustes tahetakse kindlustada maaelule püsiv majanduslik baas. Poliitikaga toetatakse rahaliselt põllumajandustootmise konkurentsivõime parandamist, põllumajandusmaa heas korras hoidmist, keskkonnanäesmärkide sidumist põllumajandustootmisega ja maaelu majandusliku baasi mitmekesistamist. Võib öelda, et maaelupoliitika tasakaalustab valitsevat linnastumistendentsi.

Euroopa Liidu ühine kalanduspoliitika mõjutab ruumilist planeerimist eelkõige rannikupiirkondades. Poliitikaga toetatakse kestlike majandus-, keskkonna- ja sotsiaalsete tingimuste loomist ja toiduva-



rude kättesaadavust. Merealade planeerimist mõjutab väljatöötatav Euroopa Liidu ühtne merenduspoliitika.

Välispoliitikasuundadest pakuvad meile eeskätt huvi suhted Venemaaga. Euroopa Liidu ja Venemaa vaheliste suhete areng on olnud heitlik. Siiski soovitakse sidemeid igakülgselt tihendada ja see avaldub ka Eestis mitmes mõttes – eelkõige kaubanduse kasvus, seeläbi suurenevas veomahus ja ka inimeste liikumises. Mõned kaalukad taristuprojektid mõjutavad nii Euroopa Liidu riike kui ka Venemaad. Suhete edasine kujunemine on kõigele vaatamata raskesti prognoositav.

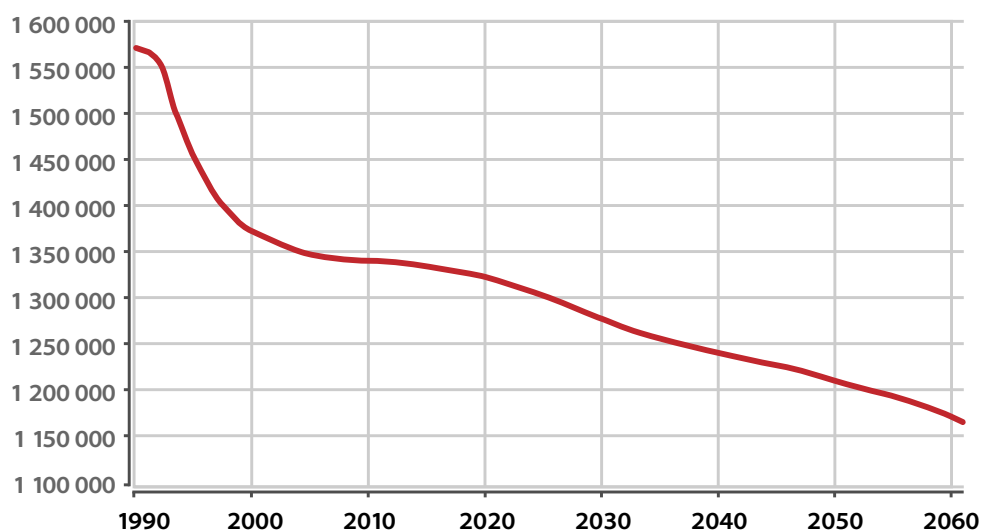
1.3. Suundumuste võimalik mõju Eesti ruumistruktuurile

Üleilmsed suundumused ja Euroopa Liidu poliitika mõjutavad Eestit ja rakenduvad siin läbi kohaliku eripära prisma. Erinevad liikumissuunad muudavad ühiskonna toimimisviisi ning kujundavad inimeste ja majanduse muutunud ja uuenenud vajaduste toel Eesti ruumistruktuuri (asustus, taristud, maa- ja veealade kasutus) arengut.

Peamiste üleilmsete arengusuundumuste ja Euroopa Liidu poliitika koosmõju analüüs näitab, et kuigi Eesti asustussüsteemis võib aset leida teatud nihkeid, jääb ruumiline struktuur põhijoontes samaks. Mõjutavateks trendideks on rahvastiku vananemine, teadmispõhise majanduse kasv, linnastumine ja

Joonis 1. Rahvaarvu muudatused ja prognoos (Statistikaamet).

Kaks aastakümnet kestnud rahvaarvu vähenemine on mõjutanud kogu Eestit. Kuigi rahvastiku vähenemine on viimastel aastatel aeglustunud, jätkub see mõõduka kiirusega.



Mitme prognoosi kohaselt on rahvastiku vananemine Eestis vältimatu protsess. Seda võimendab mõõdukalt negatiivne loomulik iive. Praeguste poliitiliste hoiakute valguses ei ole tõenäoline ka



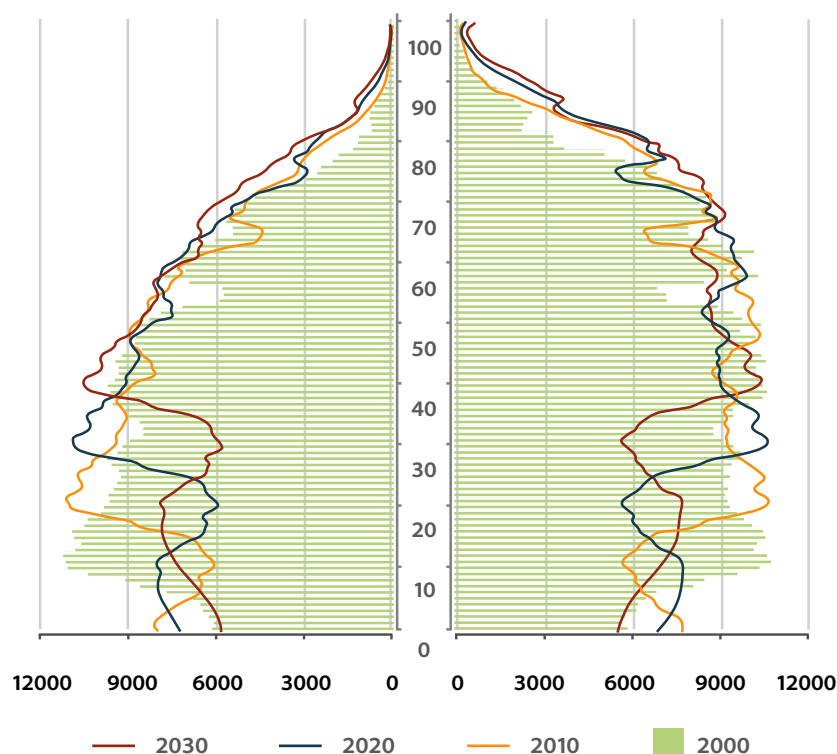


ulatuslik sisse­ränne Eestisse, mis tasakaalustaks loomuliku kahanemise, nagu mõnes Lääne-Euroopa riigis. Vanemaealiste osatähtsuse kasv rahvastikus on väikseim Tallinnas, Tartus ja Pärnus, kus sisse­rändajatest on ülekaalus nooremate vanuserühmade esindajad. Sellised arengusuundumused võivad koormata Eesti sotsiaalsüsteemi ja halvendada majanduse kasvuvõimalusi. Samal ajal võivad paraneda hõbedase majanduse teenuste arendamise väljavaated, milles saavad kaasa rääkida ka väiksemad asulad.

Rahvastiku vananemise ja rahvaarvu mõõduka kahanemise kõrval jätkub tõenäoliselt ka aeglane linnastumine. Linnarahvastiku kasv on suhteline: selle absoluutarv ei suurene märkimisväärselt, kuid selle osakaalu tõstab maaelanikkonna kahanemine. Linnastumisstatistikat moonutab ka valglinnas­tu­mine, sest linnapiirist väljapoole, kuid selle lähedusse rajatavate uusasumite elanikke loetakse maarahvastiku hulka. Niimoodi liigub linnastumine varjatult maale, sest uusasumitest külad on oma iseloomult eeslinnad. Teisalt väljendub linnastumine ka selles, et maaelanike tööalane pendelränne kasvab, mille tulemusena imbub linlik elulaad maale.

Joonis 2. Rahvastiku soolis-vanuseline koosseis ja prognoos (Statistikaamet).

Rahvastiku vananemine on Eestis vältimatu protsess. Vananemine lisab sotsiaalsüsteemile koormust ning on eriti märgatav väikelinnades ja maapiirkondades.



Linnastumine soosib suuremaid Eesti linnu. Valdavad rändesuunad on seotud inimese elutsükliga: noored liiguvad eeskätt suurtesse linnadesse, lastega pered eeslinnadesse ning vanemad tööalised



ja pensionärid maale. Tallinna ja Tartu, vähemal määral ka Pärnu linna ja Ida-Viru linnastu¹ külgetõmbe kindlustavad kõrgkoolid ja teadmispõhise majandusega seotud töökohtade kasv. Tallinnale ja/või Maapiirkondadest jätkub noorte väljaränne, linnadest pöörduvad tagasi eakamad, püsivalt või perioodiliselt asub maale elama üha enam nn ökoinimesi. Maapiirkondade looduslähedus võib osutuda atraktiivseks ka teatud hulgal inimestele teistest riikidest. Taastuenergia väiketehnoloogia kasutuselevõtt parandab elamisvõimalusi ääremaade külates ja väikesaartel.

Euroopa Liidu keskkonnapoliitikas ja -strateegiates rõhutatud elurikkuse hoidmine, ökosüsteemi-teenused ja kestlik looduskasutus avaldavad mõju paljudes eluvaldkondades alates loodushoiust kuni transpordi korraldamise ja planeerimiseni.

Transpordi- ja energiavõrkusid arendatakse riikliku poliitika kaudu. Seetõttu on oluline kaal ka Euroopa Liidu transpordi-, energia- ja keskkonnapoliitikal, mis vahendavad meile üleilmsete kliimamuutuste mõju.

Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkondadega, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Selline raudtee konkureerib lühematel vahemaadel edukalt õhutranspordiga. Aasia ja Euroopa uute kaubavoogude teenindamine eeldab tehnilist baasi: sadamaterminale ja logistikakeskusi. Eesti konkurentsieelis tõuseb esile vaid siis, kui kombineerida seda transiidi lihtsuse ja kiirusega. Praegused suundumused panevad Eestit otsima keskkonnasäästlikumaid lahendusi, kahandama sõiduautoliikluse ja suurendama ühistranspordi osa. Olulised on uute tehnoloogiliste omadustega veeremi ja nutikate logistiliste juhtimissüsteemide (ingl smart logistics) kasutuselevõtt, integreeritud transpordilahendused linnades, mitmeliigiliste koridoride arendamine linnade vahel. Muidugi on väga tähtis ka liikluse ohutus.

Energiavõrkude arendamisel ootab Euroopa Liit uute välisühenduste rajamist ühiste elektri- ja gaasivõrkude toimimiseks. Nihe tuuleenergeetika poole võib kaasa tuua vajaduse ka elektrivõrkude kohapealseteks kohandusteks. Euroopa Liidu keskkonna- ja energiapoliitika survestavad Eestit panustama taastuenergeetika eelisarendamisse. Maa- ja veealade kasutuses on seetõttu prognoositav nihe tuuleparkide rajamise poole eeskätt rannikule ja rannikumerre. Selles vallas võib tekkida konflikte keskkonnakaitse, majandustegevuse (nt kalandus) või elukvaliteedi eesmärkidega.

Euroopa Liidu ja Venemaa suhete arengu mõju Eesti ruumistruktuurile on suuresti määramatu, kuid lähipiirkonna suurte taristuprojektide elluviimine mõjutab selgelt kogu Eestit (mitte pelgalt Venemaa piirnevaid alasid).





Iga arengudokumendi, sh üleriigilise planeeringu terviklikkust ja sisemist kooskõla aitab tagada selgelt väljendatud visioon. Selles võetakse kokku kõige olulisem, mida soovitakse saavutada. Visioon peab olema ühelt poolt küllalt edasipüüdlik, kuid teisalt n-ö kahe jalaga maas, lähtudes realistlikest hinnangutest keskkonna ja riigi võimaluste kohta.

Kahaneva ja vananeva rahvastikuga riigina, mis linnastub üha enam ja mille rahvusvaheline majanduslik konkurentsivõime vajab tugevdamist, saame ruumilisel planeerimisel panustada eeskätt olemasoleva asustussüsteemi ja taristu paremasse toimimisse. Asulate väiksust ja rahvastiku hõredust saab väikeriik korvata sise- ja välisühenduste parandamise kaudu. Eestile omane elukeskkonna looduslähedus ja mitmekesisus, elamiseks sobiva vaba maa rohkus ja tihe teedevõrk tuleb muuta teadlikult arendatavateks tugevateks külgedeks.

Peamine arengueesmärk on tagada elamisvõimalused Eesti igas asustatud paigas. Selleks on vajalikud kvaliteetne elukeskkond, head ja mugavad liikumisvõimalused ning varustatus oluliste võrkudega. Sellest lähtudes on Eesti ruumilise arengu visioon aastaks 2030 sõnastatud järgmiselt:

Eesti on sidusa ruumistruktuuriga, mitmekesise elukeskkonnaga ja välismaailmaga hästi ühendatud riik. Hajalinnastunud ruum seob tervikuks kompaktsed linnad, eeslinnad ja traditsioonilised külad, väärtustades kõiki neid elamisviise võrdselt ühepalju. Hajalinnastunud ruumi inimsõbralikkuse ja majandusliku konkurentsivõime tagavad eeskätt looduslähedane keskkond ja hästi sidustatud² asulate võrgustik.

Järgnevalt on visiooni üksikasjalikumalt kirjeldatud. Hajalinnastunud ruumi mõistega võetakse kokku soovitatav linnu ja maa-asulaid hõlmav tulevikuasustuse mudel, kus eeslinnastumine, ulatuslik tööalane pendelränne ja linliku elustiili ülekaal ka maal on kaotanud sotsiaalses ja majanduslikus mõõtmes suurel määral erinevused linna ja maa vahel, aga jätnud alles erinevused füüsilises elukeskkonnas. Hajalinnastunud ruumis on kombineeritud linnas pakutavate kvaliteetteenuste kättesaadavus, linlik ja liikuv eluviis ning maal elamise eelised. Seda toetab võrgustunud ühiskonna- ja ruumikorraldus.

Ruumiline mitmekesisus ja riigi piirkondlikud eripärad annavad inimesele vabaduse valida sobiv elu- ja töökoht ning nendega sobituv elustiil. Meie väiksus ja hajutatud asustus, läbimõeldud ja keskkonnahoidlik transpordikorraldus ning nüüdisaegsed uuenduslikud tehnoloogilised lahendused loovad meile head eeldused hoida oma eripära.

Hajalinnastunud ruumi väärtustesse panustamine on aluseks Eesti aastasade pikkuse arengu tulemusena välja kujunenud asustuse püsimisele tänapäevases maailmas. **Hajalinnastunud ruumis toimivad hästi nii maapiirkonnad kui ka linn.** Hajalinnastumine on vastandiks valglinnastumisele, mille ruumis on arengukeskmes võrdselt nii linnaruumi kompaktsuse suurendamine kui ka Eestile

² Sidustamine on sidusaks muutmine. Erinevalt ühendamisest või liitmisest, mille tulemuseks võib olla muu hulgas ka ühendatavate saamine üheks, on sidustamise eesmärk eeskätt sidustatavate tihedam sidumine.



omase hajaasustuse väärtuste hoidmine, mis tagab kokkuvõttes kvaliteetse ja mitmekesise elukeskkonna kõikjal Eestis.

Kompaktsed ja kvaliteetse linnaruumiga keskused (linnad) pakuvad oma toimepiirkonna³ elanikele heatasemelisi teenuseid, suurt lisandväärtust loovaid töökohti ja konkurentsivõimelist haridust. Kõik need on kogu toimepiirkonna elanikele hästi kättesaadavad. Linnad oma lähitagamaaga on piirkondliku arengu vedajad ning toimepiirkondade tuumikud. Siin on loodud võimalused inimeste igapäevaseks kohtumiseks, suhtlemiseks ja koostööks.

Maapiirkonnad pakuvad inimestele elukoha privaatsust, toimetulekut sõltumata välistest oludest ja looduslikku elukeskkonda. Ökoloogiliselt puhtale tootmisele keskenduv põllumajandus ja metsandus pakuvad traditsioonilisemaid töökohti ning kindlustavad – koos hästi korraldatud kultuuri- ja loodusturismiga – Eesti kultuurmaastike ja rohevõrgustiku säilimise ning kestliku kasutamise. Ligipääs keskustes paiknevaile töökohtadele, teenustele ja haridusasutustele ning hea andmeside tagavad head võimalused ka üha kasvavale linnastunud osale maaelanikest. Elujõulise asustuse püsimine maal võimaldab paremini ära kasutada riigi erinevaid ressursse.

Hajalinnastunud ruum toimib, kui on tagatud head liikumisvõimalused. See laseb inimestel ühitada meelepärase elukeskkonna ning suure valiku töökohti, teenuseid ja haridusvõimalusi. Inimeste kasvanud liikumisvajaduse rahuldamiseks on riik loonud kestlikud ja hästi kasutatavad võimalused.

Eesti hea ja igasuunaline ühendatus välismaailmaga õhu, vee ja maismaa kaudu parandab Eesti linnade positsiooni rahvusvahelises tööjaotuses. Aegruumiliste vahemaade tuntav vähenemine soodustab rahvusvahelist suhtlust ja koostööd ning avardab märgatavalt inimeste töö- ja vaba aja veetmise valikuid. Paranenud liikumisvõimalused kõigis transpordivaldkondades aitavad teenida palju enam tulu väliturismist. Kestlik ja kiire reisirongiliiklus on loonud senisest paremad väljavaated koostööks naaberriikide keskustega.

Piirkondlik kestlik ühistranspordisüsteem, mis kasutab hajaasustuses paindlikke ja nutikaid lahendusi, tagab igapäevase elu sujuvuse toimepiirkondades ning võimaldab inimestel hõlpsasti ja mugavalt elu- ja töökohtade ning teenindus- ja haridusasutuste vahel liikuda. Inimeste valikud on suuremad, sest kiired ja sagedased ühendused toovad käeulatusse ka teistes Eesti keskustes pakutava ning pakuvad ligipääsu Eesti peamistele rahvusvahelise liikluse väravatele.

Kvaliteetse ja vastuvõetava hinnaga energia kättesaadavus kindlustab ettevõtluse arengu ja inimeste elamisvõimalused igal pool Eestis. Riigi energiajulgeolek on tagatud mitmekesise ja kestliku energiatootmise – millest suure osa moodustab taastuvenergeetika – ning kvaliteetsete välisühenduste toel. Looduskeskkonna head seisundit hoidev, elamise ja ettevõtluse püsikulusid vähendav ning uuenduslikel tehnoloogilistel lahendustel põhinev energiatõhusus ja -sääst parandavad kogu riigi majanduse konkurentsivõimet.

³ Toimepiirkonna mõiste sisuline käsitlus on alapeatükis 3.3 „Töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu”.



Eesti on avatud merele. Riigi rahvusvahelise konkurentsivõime üheks põhiteguriks olev reisi-, kauba- ja väikesadamate võrgustik toimib tegusalt ning on muu taristuga hästi ühendatud. Tõhus ja kestlik merealade kasutamine on riigile oluline. Sobivate planeeringute abil on saavutatud mõistlik tasakaal vaba aja kasutuse, turismi, veekogude kaitse, riigikaitse ja majandustegevuse vahel. Nii linnades kui ka maal Eesti maastikku hästi ilmestavad ja ruumi eripära esile tõstvad veekogud ja rannaalad on aktiivses ja kestlikus avalikus kasutuses.

Tasakaalustatud ja kestlik asustuse areng



Asustus on ühiskonna ruumiline vorm, mille iseloomust sõltub suurel määral nii inimeste elukeskkond, riigi majanduskeskkond kui ka piirkondade konkurentsivõime. Kvaliteetne elukeskkond tähendab avaramat elu- ja töökohtade ning teenuste valikut ning puhast looduskeskkonda, hästi ehitatud keskkonda ja kestlikku arengut.

Püüdes tugevdada Eesti rahvusvahelist konkurentsivõimet ja säilitada ühtaegu asustust kogu riigi territooriumil, juhib Eesti riik planeeringutega asustuse arengut, järgides tasakaalustatuse ja mitmekesuselise arengu põhimõtteid. Sealjuures võetakse arvesse majanduse ja elanike muutuvaid vajadusi.

Alates suurlinnast kuni ääremaa üksiktaluni varieeruva elu- ja majanduskeskkonna mitmekesisus Eestis on suur, kuid selle kvaliteet jätab kohati soovida. Kui näiteks linnades ei suudeta vahel pakkuda heatasemelist avalikku ruumi, siis ääremaadel on halvenenud teenuste ja töökohtade kättesaadavus ning majanduskeskkond on enamiku ettevõtlusvaldkondade jaoks nii tööjõu kui ka kohalike tarbijate vähesuse tõttu ebasoodne.

Elu- ja majanduskeskkonna parandamine on Eesti hõreda asustuse ja valdavalt väikeste asulate tõttu tihedalt seotud asulatevahelise ühenduse parandamisega. Nüüdisajal annavad elu- ja töökohale, haridusele, teenustele ja puhkusele uue kvaliteedi moodne infotehnoloogia ja uuenduslikkus, mis mõjutavad ja muudavad liikumisvajadust ja suurendavad valiku mitmekesisust. Ajakohaste andmesidevõrkude kättesaadavus kogu Eestis on tasakaalustatud ruumilise arengu üks eeldusi. See kõik aga pigem täiendab kui asendab inimeste tegeliku liikumise vajadust. Igapäevase ja hooajalise liikuvuse mõistliku soodustamisega saab osaliselt korvata asustuse hõredust ja asulate väiksust. Ühelt poolt suurendab see asulate majanduslikku konkurentsivõimet, teiselt poolt aga parandab inimeste ligipääsu teenustele (mitmesugused e-teenused) ja töökohtadele (kaugtöö). Kiire internetivõrgu väljaehitamise käigus rajatakse EstWINi projekti kaasabil Eestisse umbes 6000 km võrku ja ehitatakse välja ühenduspunktid⁴. Lairibataristu rajamiseks kasutatakse eeskätt mõne muu taristu (maanteed) koridore.

Kvaliteetne elu- ja majanduskeskkond peab olema tagatud nii linnades kui ka maapiirkondades. Selleks saab palju ära teha riiklike ja piirkondlike arengukavade omavahelise kooskõlastamise ja eri tasandite planeeringute abil. Ruumi planeerimisel tuleks kogu Eestis lähtuda sarnastest põhimõtetest. Avaliku huvi paremaks väljendamiseks ja ruumi kvaliteedi tagamiseks planeeringutes peab riik andma suuni-seid. Need tuleb välja töötada ja edastada planeerimise eest vastutavatele ametiasutustele ja omavalitsustele.

⁴ Eesti uue põlvkonna lairibavõrgu arendusvisioon (Eesti Lairiba Arenduse SA, 2009)



3.1. Peamised eesmärgid asustuse kujundamisel

1. Olemasolevale asustusstruktuurile toetuva mitmekesise ja valikuvõimalusi pakuva elu- ja majanduskeskkonna kujundamine.
2. Töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu.

3.2. Olemasolevale asustusstruktuurile toetuva mitmekesise ja valikuvõimalusi pakuva elu- ja majanduskeskkonna kujundamine

Selle eesmärgi saavutamiseks on asustussüsteemi planeerimisel, arengukavade koostamisel ning ruumiliste mõjuga rajatiste ja asutuste paigutamisel tarvis silmas pidada asustussüsteemi eri tasandite ülesandeid (soovitud spetsialiseerumist ja koostööd) nii riigisiseses kui ka laiemas rahvusvahelises plaanis. Samavõrra tuleb arvesse võtta üldisi ja tasandile iseloomulikke põhimõtteid asulate kohaliku elukeskkonna kujundamisel.

3.2.1. Asustusstruktuur ja selle areng

Eesti asustuse pikaajalist arengut iseloomustab mitu suurt struktuurimuutust:

1. Kui vaadelda rahvastiku paiknemist, siis on linnade osatähtsus aastakümnete vältel märgatavalt kasvanud, muu hulgas maarahvastiku koguarvu vähenemise arvel. Linnalähedased maakohad on oma majandusstruktuuri, elulaadi, välisilme ja muude tunnuste poolest hakanud üha enam sarnanema linnadega – rääkida võib isegi linnastunud alade (linnapiirkondade) kiirest kasvust;
2. Teisest maailmasõjast kuni 1980. aastate lõpuni kasvas Eesti rahvastikus väga suurel määral Kirde-Eesti linnade osakaal ja vähenes Tartu linna oma;
3. Maapiirkondades muutusid nõukogude ajal peamiseks asularühmaks kiiresti kasvavad põllumajanduslikud keskasulad (peamiselt praegused alevikud);
4. Pikaajalise kontsentratsiooni tagajärjel elab praegu ühes Eesti maakonnas (Harjumaal) enam kui kolmandik Eesti rahvastikust ja seal toodetakse üle poole Eesti rahvamajanduse kogutoodangust.



Põhiosas on aga asustussüsteem olnud üsna stabiilne: linnade omavahelised proportsioonid (pealinn – regioonikeskused – maakonnakeskused – väikelinnad) on kolmveerandi sajandi jooksul jäänud peaaegu samaks. Muutumatuks on jäänud staatus asustushierarhias ja ka osatähtsuse näitajad kogu asustussüsteemis on liikunud vaid mõne protsendi võrra.

Asustuse tulevaste üldsuundadena on prognoositud mõõdukat mitmetasandilist kontsentratsiooni Eesti asustussüsteemis ja mõõdukat hajumist linnapiirkondade sees (eeslinnastumise ja satelliit-asulate arengu arvel).

Asustussüsteemi ruumilisel planeerimisel tulebki arvestada eeltooduga. Seejuures ei ole tegemist mitte niivõrd individuaalsete asulate arengutingimusi jm tunnuseid vaatleva, vaid (tüpoloogiliste) asulate rühmade ja piirkondade vahelisi seoseid käsitleva planeeringuga.

Üldiselt võib öelda, et Eesti praegune asustussüsteem on välja kujunenud pikaajalise arengu tulemuseks ning ühiskonnale ei ole vajalik ega jõukohane olemasolevat struktuuri põhjalikult muuta. Üleriigiline planeering „Eesti 2030+” seab eesmärgiks tagada olemasolevas asustussüsteemis inimestele võimalikult hea elukvaliteet, erinevate piirkondade arengupotentsiaali maksimaalne ära kasutamine ja asustusvõrgu tõrgeteta toimimine.

Eesti taotleb jätkuvalt asustussüsteemi üleriigilist tasakaalustamist eeskätt maakonnakeskuste võrgu kaudu, sest väikelinnad ja maa-asulad ei suuda pakkuda piisaval hulgal ja küllalt mitmekesiseid töökohti ega teenuseid oma elanikele, kelle haridustase ja nõudmised elustandardi suhtes kasvavad sarnaselt kogu riigi elanikkonna soovidega. Tulenevalt vältimatutest rahvastikumuutustest kahanevad paljud maa-asulad ja väikelinnad ka lähitulevikus, väheneda võib ka sealsete teeninduskohtade arv. Väikelinnade ja maapiirkonna asustuse püsijäämist tuleb neis tingimustes soodustada nende parema sidustamise kaudu maakonnakeskuste jt suuremate linnadega toimepiirkondade sees (vt alaptk 3.3). Siin on abi peamiselt maakondliku ühistranspordikorralduse parandamisest, mis peab täiendama ja osaliselt asendama kasvavat autoliiklust. Transpordi edendamisele lisandub riigi toetusel kiire andmesideühenduse, erinevate e-teenuste ja kaugtöövõimaluste pakkumine kõikjal Eestis.

Linnadega sidustamise strateegia ei sobi asustuse püsijäämise toetamiseks ääremaa del, sh väikesaartel ja riigi piirialadel. Vaatamata sellele tuleb ka neis piirkondades püsiasustus sobivate regionaalpoliitiliste meetmete abil säilitada – seda eeldavad juba riigikaitse lised ja kogu riigi territooriumi turvalisust tagavad kaalutlused. Üheks peamiseks küsimuseks jääb avalike ja erateenuste mõistliku kvaliteeditaseme kokkuleppimine ja tagamine. Eestile on ääremaade elatavana hoidmise ülesanne jõukohane, sest nendes piirkondades paikneb ka tulevikus hinnanguliselt vaid mõni protsent rahvastikust.

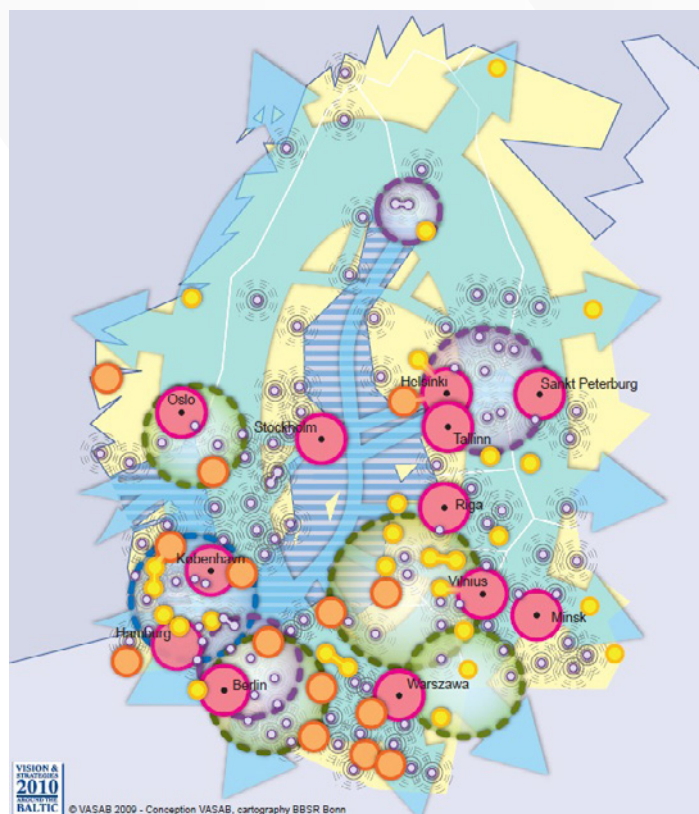


3.2.2. Riigi ja piirkondade konkurentsivõime

Tallinn on Eesti majanduselu keskus, Eesti värav (eriti mere ja õhu kaudu) ja peamine turismisiht. Tallinn peab arenema kvalitatiivselt ja funktsionaalselt, kuigi mitte ülejäänud Eesti arvel, ta peab arendama oma linnafunktsioone ja võtma uusi, soovitatavalt rahvusvahelise kaaluga ülesandeid. Tallinn peab kujunema Läänemere piirkonnas rahvusvaheliselt atraktiivseks keskuseks – see on kogu Eesti arengu hädavajalik tingimus.

Rahvusvaheliselt on Tallinna jaoks eriti tähtis koostöö Helsingiga (Soome). Kahe linna tihedad majandus-, kultuuri- ja turismisidemed on heaks lähtekohaks koordineeritumalt toimiva kaksiklinna väljakujundamisel, mis peab leidma väljenduse ka linnade ruumilises planeerimises. Nn Talsinki kaksiklinna rahvusvaheline positsioon oleks palju tugevam ja märgatavam kui emmal-kummal linnal eraldi.

Joonis 3. Läänemere piirkonna 2030. aasta territoriaalne arenguperspektiiv (VASAB).



Eesti, Soome ja Peterburi moodustavad ühtse toimiva koostööpiirkonna. Teadus- ja arendustegevuse ning teadusmahukate teenuste poolest paistavad silma nii pealinn Tallinn kui ka suurlinlikuks muutuv Tartu – neist esimene maailmavärvana, teine üleilmsete koostöösuhete arendajana. Teiste linnade ülesanne on tegutseda piirkondlike arengukeskustena, pakkudes elanikele ja tagamaale kvaliteetseid teenuseid.



Nii Helsingi kui ka Tallinna jaoks on väga tähtsad suhted Peterburiga (Venemaa) ning nendest linnadest moodustuv koostöökolmnurk. Ühistegevus sõltub suuresti Venemaa suhtumisest, kuid sellekohased võimalused peab Eesti riik lahti hoidma. Tihedam koostöö Peterburiga võib anda ka Ida-Virumaa linnadele uue arengutõuke. Eestile on olulised keskused ka Stockholm ja Riia. Nii Peterburi, Stockholmi kui ka Riiga tehtavaks koostööks peavad Tallinna ja nende linnade vahelised liikumisvõimalused märgatavalt paranema.

Tartu on Tallinna kõrval Eesti teine keskus, mille tagamaa ületab maakonnapiiri. Tartusse tuleb luua tingimused, mille abil ta saab realiseerida oma teadmispõhise arengu potentsiaali ning leida koha rahvusvahelises tööjaotuses. Tartu tasakaalustab Eesti asustussüsteemi ka tulevikus, olles kogu Eesti kaguosa tunnustatud keskus. Et tugevdada oma rahvusvahelist konkurentsivõimet, on Tartul mõistlik ära kasutada oma asendit kolmnurgas Tallinn–Riia–Pihkva ja teha nende linnadega koostööd. Selleks on vajalikud senisest kiiremad, mitmekesisemad ja stabiilsemad rahvusvahelised liikumisvõimalused.

Väljapoole Tallinna ja Tartu lähitagamaad jääva Eesti territooriumi elujõulisuse määrab eeskätt maakonnakeskuste ja mõne suurema, oma tagamaa majandusliku vedajana toimiva linna edukus. Eduks ei piisa enam teenuste pakkumisest oma tagamaale – tähtsal kohal on spetsialiseerumine, võime leida oma koht riigi ja heal juhul ka rahvusvahelises tööjaotuses. Headeks näideteks on Otepää, Viljandi, Pärnu ja Kuressaare. Kohalikul oskusteabel põhineva spetsialiseerumise väljaarendamine ja ärakasutamine on väga oluline ning selleks tuleb mitmepoolsetes partnerlussuhetes (riik, omavalitsus, teadus- ja arendusasutused, eraettevõtjad jt) luua muu hulgas ka linnade ruumilise planeerimise kaudu sobivad tingimused.

Eeskätt rahvusvahelises konkurentsisis on tähtis koostöö nende linnade ja piirkondade vahel, kus spetsialiseerutakse ühele alale (nt Pärnu, Viljandi, Kuressaare, Haapsalu turismikoostöö) või kus saab teineteist toetada (nt talisport Otepääl ja Haanjas, Ida-Viru tööstuslinnade koostöö jms). Euroopa piirialadel, kus asustus on hõre ja linnade tagamaa riigipiiriga ära lõigatud, on arengut soodustanud piiriülene koostöö. Eestis võib see põhimõte rakendust leida ennekõike Valga ja Valka (Läti) puhul. See kaksiklinn toimib tulevikus soovitatavalt senisest enam ühtselt ja sidustatult, sh kooskõlastab oma ruumilist planeerimist. Peale selle oleks hea leida ühisosa ja teha koostööd ka teiste Põhja-Läti piirkondadega.

3.2.3. Elukeskkonna kvaliteet

Kohalik elukeskkond sõltub nii kohapeal kui ka lähiümbruses pakutavatest töökohtadest ja teenustest, mis on otseseoses konkreetse asula rolli ja spetsialiseerumisega asustussüsteemis. Samuti sõltub see kohalikust ruumikorraldusest, millele pööramegi siinkohal põhitähelepanu.





Linnade ja teiste suuremate asulate planeerimisel tuleb säilitada nende kompaktsus, tihendada sisestruktuuri, võtta taaskasutusele seni kõrvale jäänud maid. Eesti linnad on enamasti väikesed. Vähemalt linnakeskustes tuleks keskenduda kvaliteetse, esteetiliselt ja arhitektuurselt nauditava ning tiheda teeninduskohtade võrgustikuga avaliku linnaruumi väljakujundamisele.

Linnade sisestruktuuri oluline element on veekogud (sh meri). Veeäärseid alasid tuleb väärtustada ja avada. Veekogude kasutusvõimaluste suurendamiseks saab luua avalikud ligipääsud veekogudeni ja ühendada veekogude kaldad loomulikul viisil ülejäänud avatud ja avalikus kasutuses aladega.

Linnasisesed rohevõrgustikud tuleb siduda ümbruse haljasalade, metsade jt looduslike alade, linnalähedaste puhke- ja sportimispaikadega. See on vajalik eeskätt suurte linnade (Tallinn, Tartu) ümbruses. Kui mujal ei ole rohevõrgustiku toimimine häiritud, siis linnades tuleb enam pühenduda ökosüsteemi terviklikkuse väärtustamisele ja säilitamisele, rohevõrgustiku sidususe hoidmisele ja parandamisele.

Peale linnade tihendamise tuleb näha ka uusi ehituspiirkondi, milleks on eelkõige linnade lähitagamaal paiknevad teised suuremad asulad oma sotsiaalse taristuga. Samuti saab kasutusele võtta linnade lähialad, kus ühendamine tehnilise taristuga on lihtsam. Vältida tuleb tiheasustuse kandumist muus mõttes väärtuslikele aladele (kaitsealad, rohevõrgustiku tuumalad ja koridorid, väärtuslikud põllumaad jms).

Teenuste, töökohtade, haridusasutuste jne kättesaadavuses on tähtis osa ka kergliiklusteede võrgustikul, mis ühendab suuremad asulad oma lähialadega ja tagab parema ligipääsetavuse.

Asustust ei tohiks üldjuhul kujundada ühekordsete otsustega. Kui jätta üksikud detailplaneeringud omavahel sidumata, on nende elluviimise tagajärjeks suuremate linnade ümbruse valglinnastumine. Seetõttu võib planeeritud elamu- või ärialade hulk ületada piirkonniti tuntavalt tegelikku vajadust, kahe silma vahele võib jääda tehnilise ja ka sotsiaalse taristu areng. Suuremate linnade läheduses väljendub see muu hulgas kooli- ja lasteaiakohtade nappuses, rohealade, puhkealade ja viljakate põllumaade täisehitamises ja ühistranspordivõimaluste puudumises. Kohalikud omavalitsused peavad senisest rohkem võtma vastutuse kohaliku ruumilise arengu kujundamise eest üldplaneeringute kaudu ja tunnistama vajaduse korral kehtetuks detailplaneeringud, mille elluviimine ei taga kestlikku arengut ega elukeskkonna kvaliteeti. Eesmärgiks tuleb seada ühtsem asustuse kujundamine, mida on võimalik ellu viia ajakohaste üldplaneeringute abil.

Maa-asulate elukeskkonna planeerimisel tuleb silmas pidada, et üha vähem sealseid inimesi on hõivatud tavapärase põllu- ja metsamajanduses. On tekkinud palju teist tüüpi töökohti, nagu majutus-, toitlustus- ja turismiteenused, kaugtöö, erinevad ökotallud; aina rohkem töötajaid osaleb igapäevases



töölases pendelrändes linna ja maa vahel. Maale on asunud elama hulk inimesi, kes hindavad privaatsust ja looduskeskkonda ning võivad ka kohalikku elu edendada, kuid kelle elustiil ja tegevus on sageli linlik. Järjest kasvab põhiliselt linnas elavate inimeste maakodude arvukus, pikeneb ka nendes elamise aeg. Maal elavad inimesed on kokkuvõttes üha enam linnastunud – oma mõtlemiselt, käitumiselt, tööhõivelt jne. Seetõttu peab maapiirkondade planeerimisel arvestama uut tüüpi kogukondadega.

Viimastel aastakümnel on selgesti kahanenud teenuste kättesaadavus maapiirkondades. Olukorda on halvendanud nii ettevõtete otsused oma tegevuspunkte sulgeda (postkontorid jt), riigi otsused tõmmata ametiasutuste võrku kokkupoole kui ka – rahvaarvu vähenemise tagajärjel – väikeste teeninduskeskuste ebapiisav kasutajaskond (koolide sulgemine jms).

On mõisteta, et maapiirkondades ei saa pakkuda samasugust teenuste ja töökohtade valikut nagu linnas, kuid kogu Eesti saab hoida elatavana ja siia ei tohi tekkida uusi püsisustusteta piirkondi. Nii-sugune oht ähvardab eelkõige ääremaid. Püsisustuse alalhoidmiseks peab kõigis maakohtades olema aasta ringi sõidukõlblik avalik teedevõrk, võimalus liituda mõistliku hinna eest elektrivõrguga, kiire andmesidevõrguga ja saada joogivett. Inimene peab saama lähikonnast otstarbekal viisil esmatähtsaid teenuseid ning pääseda ühissõidukiga iga päev maakonnakeskusesse. Esmatähtsate teenuste⁵ kättesaadavuse probleematikaga on tegeletud põhjalikult maakondade sotsiaalse taristu teemaplaneeringuis, mida tuleb samuti arvesse võtta.

3.3. Töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu

Inimese põhivajadused, mis mõjutavad asustuse ja – laiemalt võttes ka – ruumi kujunemist, on seotud elukoha, töökoha, hariduse, teenuste ja vaba aja veetmise võimaluste kättesaadavusega. Veel mõjutavad inimeste ruumikäitumist liikumisvõimalused, valikute mitmekesisus jm.

Eesti hajalinnastunud ruum jaguneb **toimepiirkondadeks**, milles tööeline elanikkond liigub pidevalt valdavalt marsruudil elukoht – töökoht – igapäevateenused. Kui 2000. aastal osales pendelrändes iga päev umbes 120 000 inimest, siis aastal 2010 oli neid juba 160 000, seega on kasv olnud üle 30%.

Seni ei ole riik toimepiirkondade sihipärase kujundamisega tegelenud. Toimepiirkonnad ja nendevahelised ühendused peaksid aga järgmisel planeeringuperioodil muutuma asustuse pikaajalise arengu juhtimise vahendiks, mille alusel kujuneb välja tuleviku-Eesti

⁵ Sotsiaalse taristu teemaplaneeringutes käsitleti teenustena esialgu alushariduse (lastehoid), alghariduse, põhihariduse ja keskkooli pakkumist, perearsti tööd, ravimimüüki (apteek), seltsimaja (kogukonnakeskus) ja maakonnakeskuse tegevust. Neile lisandusid teenused, mida pakuvad pank, päevakeskus, raamatukogu, avalik internetipunkt, staadion, kultuurikeskus, rahvamaja, spordiväljak, spordisaal (võimla), vallavalitsus ja postiasutus, samuti esmatarbekaupade müük (kauplus).



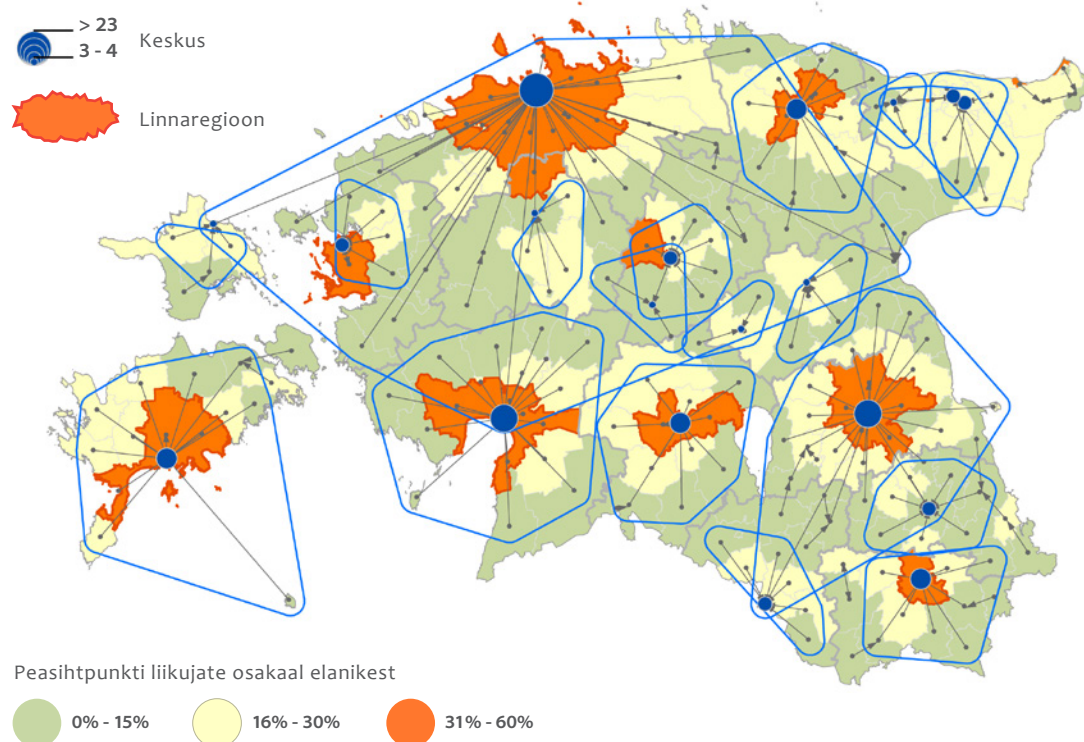
hajalinnastunud ruum. Neid piirkondi tuleb arvestada maakonna- ja üldplaneeringute koostamisel, ühistranspordisüsteemi kavandamisel ning omavalitsuste koostöö edendamisel. Toimepiirkondade ulatus ja suurus täpsustatakse maakonnaplaneeringutes ja regionaalarengu strateegias. Mõju toimepiirkonna kui terviku arengule võiks olla ka üheks kriteeriumiks, mida arvestatakse Euroopa Liidu toetuste jaotamisel.

3.3.1. Toimepiirkondade eristamise alused

Inimeste igapäevase pendelrände piirkondi on võimalik eristada väga mitmel tasandil. Eri tüüpi teenuseid ja töökohti aluseks võttes on need piirkonnad lahkeva suurusega – alates kohaliku kaupluse teenindusarealist kuni kogu riigi territooriumini (väga spetsiifiliste teenuste või töökohtade puhul).

Joonis 4. Elukoha ja tööaja ankurpunktide põhjal leitud keskused, linnapiirkonnad ja keskuste tagamaad (Tartu Ülikool).

Mobiilpositsioneerimise alusel joonistub Eestis välja 19 suuremat toimepiirkonda.





Tartu Ülikooli inimgeograafia ja regionaalplaneerimise õppetool korraldas 2010. aastal mobiilpositsioneerimise meetodil uuringu, mille tulemuste põhjal võib väita, et Eesti peamisteks pendelrände sõlmpunktideks on maakonnakeskused. Maakonnakeskuste all peetakse ametlike halduskeskuste kõrval silmas ka mõningaid teisi linnu, mille puhul joonistub välja pendelrändeareaal. Neisse keskustesse on koondunud enamik töökohti, haridusasutusi ja teenuseid.

Seega on toimepiirkondade määratlemise aluseks mobiilpositsioneerimise meetodil välja selgitatud keskused ja nende tagamaad (15% elanikke liigub iga päev peasihtpunkti ehk keskusse ja tagasi). Nende eristamise aluseks on eeskätt igapäevaelus põhitähtsusega töö- ja haridusalane liikumine. Keskuste arvu on vähendatud teiseste liikumiste põhjal (väljaspool tööaega), mis kajastab suuresti teenuste tarbimise mustrit.

Pendelränne seob linna ja selle lähitagamaa üheks sotsiaal-majanduslikuks tervikuks. Piirkonna tuumala, kus pendelränne on eriti intensiivne, nimetatakse sageli **linnapiirkonnaks**. Eelkirjeldatud suurem tagamaa on (linna) toimepiirkond.

2011. aastal Sotsiaalministeeriumi tellimusel Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus (RAKE) tehtud uuringu kohaselt on Eestis 71% tööl käivate inimeste tööleminekuage valdavalt kuni 30 minutit. Sellistes ajapiirides on keskus veel iga päev hästi kättesaadav. Niiviisi määratletud toimepiirkondade raadius on praegu hinnanguliselt keskmiselt 30 km ümber. Muidugi on erineva suurusega linnapiirkondade tõmbejõud erinev, mistõttu on suurte linnade toimepiirkonnad ka avaramad.

Nagu eespool nimetatud, on järgmisel tasandil olemas ka joonisel 5 kujutatud toimepiirkondadest väiksemad piirkonnad ja keskused, kuid nende tähtsus väheneb nii töökohtade kui ka teenuste pakkimise poolest.

Praegused toimepiirkonnad katavad suurema osa Eestist, aga siiski mitte kogu siinset territooriumi. Seetõttu tuleb eraldi meetmed välja töötada nende alade tarvis, mis jäävad väljapoole toimepiirkondi.

3.3.2. Toimepiirkondade areng

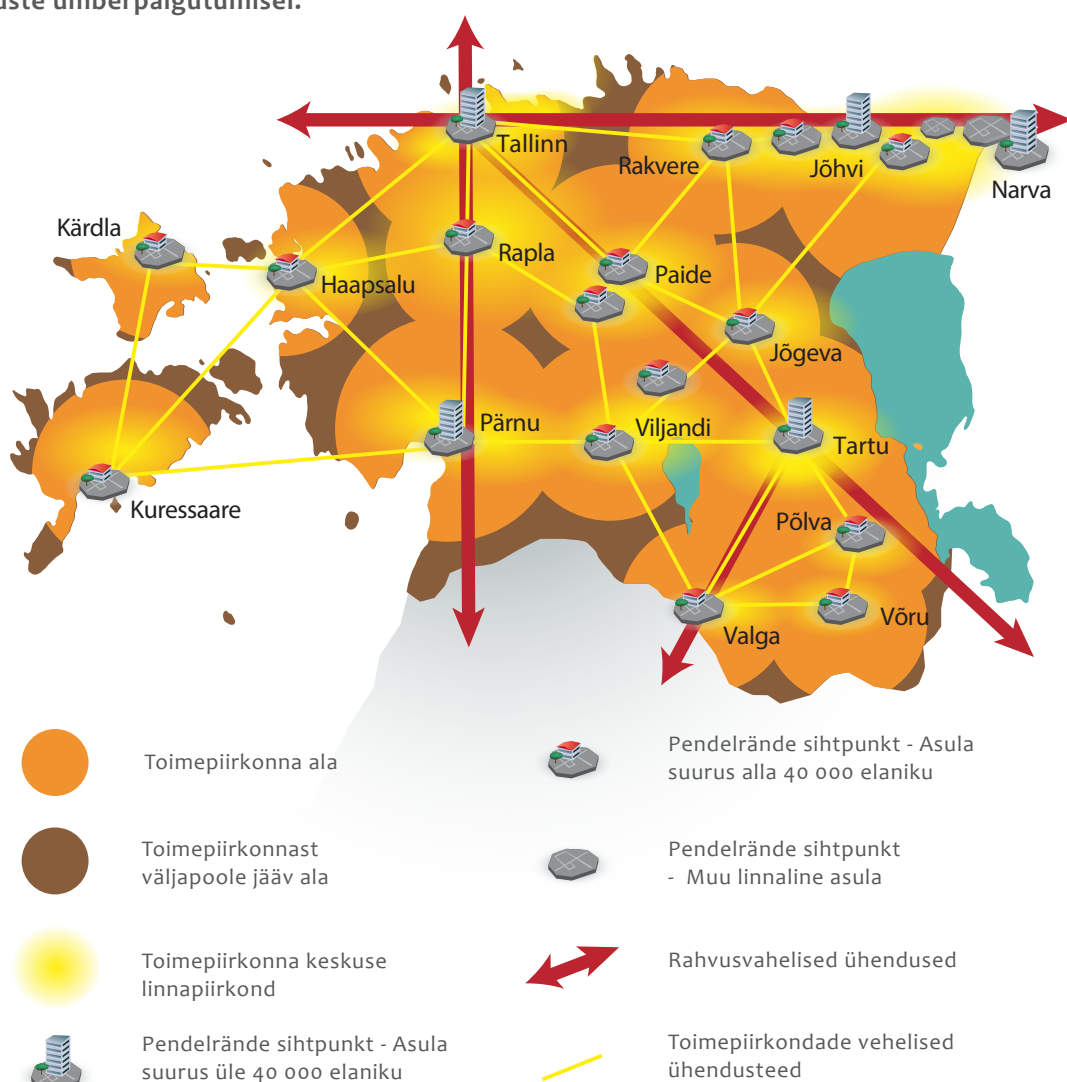
Uuringute kohaselt on Eesti elanike igapäevane tööalane liikuvus viimase kahekümne aasta jooksul suurenenud. Kasvanud on nii elukoha ja töökoha vaheline keskmine kaugus kui ka erinevate omavalitsüksuste vahelise pendelrände osatähtsus töötajate ja kogu elanikkonna hulgas. Suure tõenäosusega pendeldajate arvu kasvutempo küll pidurdub, kuid protsess ise jätkub.

Vaadeldes praeguseid suundumusi ja teiste riikide kogemusi, saab väita, et järgneva 20 aasta jooksul jätkub teenindussektori osatähtsuse suurenemine Eestis majanduses, teenuste ja haridusasutuste kontsentreerumine (sh koolivõrgu ümberkorraldamise kava elluviimise mõjul) ja töökohtade vähenemine keskustest väljaspool.

RAKE 2011. aasta uuring näitab, et töökohta kaugus on töökohta valikul väga oluline või pigem oluline tegur meestest 74% ja naistest 89% jaoks. See tähendab, et tulevikus ei ole võimalik toimepiirkondi lõpmatuseni suurendada. Inimestele sobiv maksimaalne tööleminekuage jääb 69% juhtudest alla 45 minuti.

Joonis 5. Toimepiirkonnad Eestis aastal 2030.

Toimepiirkonnad, mille keskused on praegustes maakonnalinnades, suurenevad tulevikus mõnevõrra. Seda mõjutavad kasvav liikuvus ja protsessid töökohtade, haridusasutuste ja teenuste ümberpaigutumisel.



Illustratsioon: Veiko Veski



Eeldatavasti saab toimepiirkondade raadiust järgneva 20 aasta jooksul suurendada 30lt kilomeetrilt 40ni tänu inimeste liikuvuse kasvule paremate teede ja kvaliteetsema ühistranspordi tõttu. See võimaldab inimestel jõuda töökohta endiselt poole tunni jooksul (keskmine liikumiskiirus 80 km/h). Suurte linnade (üle 40 000 elaniku) tõmbejõud on suurem ja siin tuleks arvestada toimeala 50 km raadiusega – eriti kuna kvalifitseeritum tööjõud, mida vajatakse keskuste teadmismahukamatel spetsiifilistel töökohtadel, on keskmisest liikuvam.

Toimepiirkondi saab mõnevõrra suurendada keskuses pakutavate töövõimaluste avardamisega. Sellele aitab kaasa keskuse spetsialiseerumine ja oma niši leidmine rahvusvahelises või Eesti-siseses tööjaotuses. Piirkonna kestlik areng sõltub teatud kriitilise hulga valgekraede töökohtade (eeldavad tavaliselt kõrgharidust) olemasolust pooletunnise tee kaugusel. Nende puudumine või kadumine vähendab ka sinikraede töökohti piirkonnas. Samuti laiendab toimepiirkondi teenuste kvaliteedi paranemine areaali keskuses. Seda tahku võiks toetada piirkondlik innovatsioonisüsteem, mille abil saab töötada välja piirkonnale sobivad arengustrateegiad ja soodustada ettevõtetes uute, suurema lisandväärtusega töökohtade loomist.

Tulevikus ei ole toimepiirkonna keskuseks enam mitte linn ise, vaid linnapiirkond, mis haarab endasse nii keskuse (ühe või mitu) kui ka sellega tihedalt seotud satelliitasulad ja lähialad, kus potentsiaalselt liigub iga päev 50% töötajatest. Selliseid linnapiirkondi võiks 2030. aastal Eestis olla 15: Haapsalu, Ida-Viru linnastu⁵, Jõgeva, Kuressaare, Kärdla, Paide-Türi, Põlva, Pärnu, Rakvere, Rapla, Tallinn, Tartu-Elva, Valga, Viljandi ja Võru.

3.3.3. Toimepiirkondade sidustamine

Eestis tuleb keskenduda asulatevaheliste horisontaalsete sidemete tugevdamisele ja elanike parema liikuvuse võimaldamisele. Juba praegu töötab umbes pool aktiivsest rahvastikust väljaspool oma koduomavalitsuse piire. Inimeste igapäevaste liikumisvajadustega arvestamine on asustuse kujundamise keskseid küsimusi.

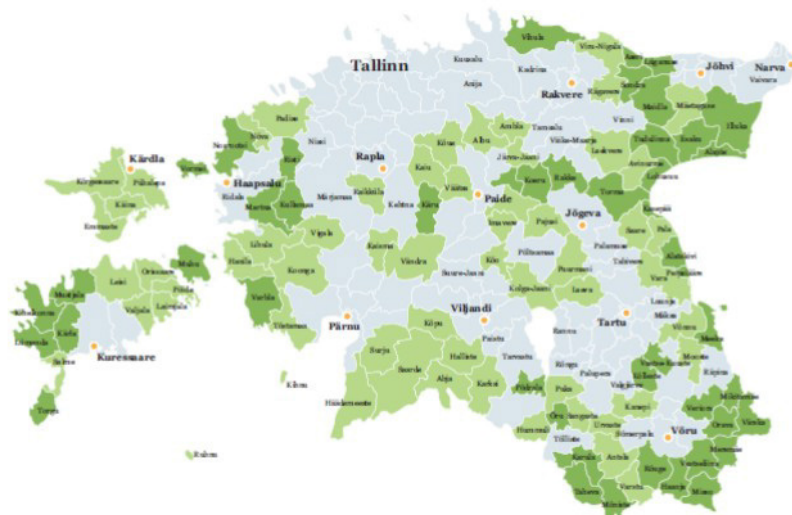
Toimepiirkondade sisene sidusus on elu- ja töökohtade kokkusobitamise, inimeste tihedama suhtluse, kohaliku majanduse elavdamise, laialdasemate vaba aja veetmise ja õppimise võimaluste eelduseks. Tänu sellele suureneb elanike töö- ja elukohavalik, ettevõtetele on kättesaadav arvukam ja mitmekeisem tööjõud. Tugevama sidususe korral on võimalik toimepiirkondi laiendada. Suuremad toimepiirkonnad aitavad vähendada ääremaastumisriskiga ja ääremaaliste piirkondade hulka (joonis 6).





Joonis 6. Eesti ääremaalised ja ääremaastumisriskiga omavalitsused.

Toimepiirkonnad, mille keskused on praegustes maakonnalinnades, suurenevad tulevikus mõnevõrra. Seda mõjutavad kasvav liikuvus ja protsessid töökohtade, haridusasutuste ja teenuste ümberpaigutumisel. ("Eesti inimvara raport": http://www.kogu.ee/public/Eesti_Inimvara_Raport_IVAR.pdf)



Ääremaalised omavalitsused



Ääremaastumisriskiga omavalitsused

Väheneva rahvastiku tõttu tuleb arengu ja transpordikorralduse edendamine muuta toimepiirkondade keskseks, mis aitab suurendada tööeliste elanike tegutsemise tõhusust. See põhimõte peab saama taristu arendamise ja transpordikorralduse lähtekohaks. Eesmärk ei ole sundida inimesi rohkem liikuma, vaid muuta nende liikumine ökonoomsemaks ja kestlikumaks (nt näiteks vahetada autod ühissõidukite vastu). Piirkondliku ühistranspordivõrgu kujundamisel tuleb lähtuda toimepiirkondade vajadustest.

Linnapiirkondades tuleb tagada linnade ja nende lähitagamaa (eeslinnad ja satelliitasulad) koostoimimine. Sisemise sidususe tõttu on linnapiirkondades teistsugune (sagedasem) ühistranspordivajadus kui väljaspool seda. Teenuste, töökohtade, haridusasutuste jne kättesaadavuses on suur osa ka avaliku ruumi siduval kergliiklusteede võrgustikul.

Toimepiirkondade sisese sidususe kõrval ei tohi tähelepanuta jätta ka nende omavahelist sidustamist ja koostoimimist. Toimepiirkondade vaheline ühendus ei ole vajalik mitte niivõrd inimeste igapäevase liikuvuse tagamiseks, kuivõrd just igakülgsete koostöösidemete soodustamiseks ja sellega seotud majandusliku, kultuurilise ja sotsiaalse sünergia tekkimiseks. Toimepiirkondade omavahelise sidustamise aluseks on eeskätt heatasemeline ühistranspordivõrk.

Head ja mugavad liikumisvõimalused



Inimeste ja kaupade liikuvuse parandamine on oluline nii riigisiselt kui ka Eesti sidumisel välismaailmaga. Transport on asustuse püsimist ja ruumi kasutamist võimaldav tugisüsteem.

Transpordisüsteemid peavad olema üles ehitatud viisil, mis tagab igal pool Eestis elamisvõimalused ja aegruumiliste vahemaade vähendamise võimalikult keskkonnahoidlikul moel. Peamine ülesanne on tagada sagedaste, mugavate ja kestlike liikumisvõimaluste loomise abil vajalikus suunas ja vajalikul ajal töökohtade ja teenuste kättesaadavus ka hõreda asustuse tingimustes. Lahendused peavad lähtuma igapäevasest liikumisvajadusest ja ühendama erinevaid liikumisviise.

Euroopa Liidu transpordipoliitikas on oluline seni riigikesksete võrkude parem liitmine ühtseks Euroopa Liidu võrgustikuks, aga ka Euroopa Liidu välisühendused teiste riikidega. Kasvavate transpordivoogude, taristumahu ammendumise, turvalisuse ja keskkonna-probleemide teravnemise tõttu soovib Euroopa Liit muuta transpordisüsteemi tõhusamaks ja kestlikumaks.

Eesti parem sidumine välismaailmaga on riigi konkurentsivõime suurendamisel üks peamisi eeltingimusi. Kiire ja sage ühendus muu maailmaga lähendab Eestit aegruumiliselt olulistele keskustele, tekitab koostöövõimalusi ja pakub uusi arenguteid kogu riigile.

Eesti kui väikese ning välissidemetest ja transiidist tugevasti mõjutatud riigi transpordivõrkude kavandamisel tuleb ühitada kohaliku, regionaalse, riikliku ja rahvusvahelise tasandi liikumisvõimalused ja -vajadused, käsitledes neid võrke terviklikult ja vastastikusel seoses. Rahvusvaheliste transpordikoridoride väljaarendamine võimaldab suurendada ka riigi sisemist sidusust ja piirkondlikku tasakaalustust. Selleks on vaja määratleda riigile kõige olulisem, uus ja ümberehitatav õhu-, vee- ja maismaataristu.

Eesti on olnud kiiresti autostuv riik ja lähiaastateks on selle näitaja liikumist raske prognoosida. Seetõttu on otstarbekas leida lahendused autokasutuse ebasoodsa mõju leevendamiseks. Keskkonnanõuded ja tehnoloogia areng muudavad erasõidukite kasutamist – enam koguvad populaarsust vähem keskkonda saastavad liikumisvahendid (elektri-, hübriidautod jm), samuti on üha tähtsam vajadus edendada nüüdisaegseid liikluskorralduse lahendusi (näiteks intelligentseid transpordisüsteeme (ITS)⁶).

Inimeste liikumisvõimaluste avardamisel ja mugavuse suurendamisel on väga tähtis erinevate transpordiliikide sidustamine, mis on oluline eeldus majanduse arenguks.

⁶ Intelligentsetes transpordisüsteemides on ühendatud arenenud infotehnoloogia rakendused, side, tehnoloogia ja juhtimisstrateegiad, mis parandavad transpordisüsteemi turvalisust, võimsust ja tõhusust.



4.1. Peamised eesmärgid transpordi arengu kujundamisel

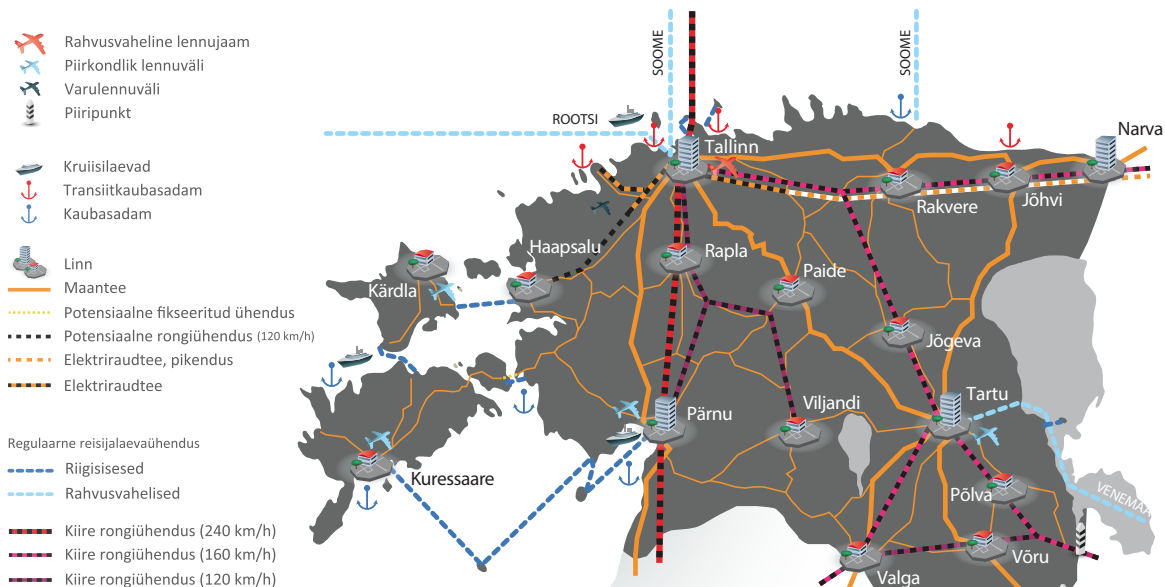
1. Teenuste, haridusasutuste ja töökohtade kättesaadavuse tagab toimepiirkondade sisene ja omavaheline sidustamine kestlike transpordiliikide abil.
2. Tagatud on kiire, piisava sagedusega ja mugav ühendus välismaailmaga.
3. Erinevaid transpordiliike kasutatakse tasakaalustatult, arvestades piirkondlike eripäradega.

4.2. Teenuste, haridusasutuste ja töökohtade kättesaadavuse tagab toimepiirkondade sisene ja omavaheline sidustamine kestlike transpordiliikide abil

Eesti hajalinnastunud ruumi toimimises on transpordil esmatähtis roll. Eesti asustussüsteemis tuleb tagada kiire, soodne, kvaliteetne, mugav ja ohutu ühendus toimepiirkondade sees ja erinevate keskuste vahel. Keskse tähtsusega on just inimeste igapäevaste liikumisvajaduste rahuldamine.

Joonis 7. Transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030.

Eesti transpordivõrgustiku selgroo moodustab kvaliteedi poolest tuntavalt paranenud raudteeliiklus. Välis- ja siseühenduse tagamisel on oluline ka sadamate ja lennuväljade roll.



Illustratsioon: Veiko Veski



Lähtuvalt keskuste suurusest ja geograafilisest asendist tuleb liikumisvõimalused kavandada erineva rõhuasetusega, arvestades transpordiliikide spetsiifikat ja toimimise tõhusust – linnalähialadel ja hajaasustuses tuleb rakendada erinevaid meetmeid.

4.2.1. Toimepiirkonnasisese sidususe tagamine

Toimepiirkonnasisesel sidustamisel on põhiroll piirkondlikul ja linnasisesel ühistranspordil. Selline ühistransport suurendab inimeste töövõimalusi kohalikul tööturul, kuid arendab ka keskusi, suurendades nende tööjõupotentsiaali ning vähendades tööjõu ja töökohtade struktuurset mittevastavust piirkonnas. Eelkõige tagab ühistransport nende kasutajarühmade liikuvuse, kel autokasutusvõimalus puudub või kes on teenuse paranedes realselt valmis auto asemel ühissõidukiga sõitma.

Bussiliikluse võrk tuleb üles ehitada nii, et see pakub sagedast, kiiret ja usaldusväärset ühendust elu- ja töökohtade, haridus- ja teenindusasutuste vahel toimepiirkonna piires, kuid on sidustatud ka muud liiki ühistranspordiga (näiteks raudteeveoga).

Regionaalne ja kohalik, sh linnasisene bussiliiklus peab tagama ka õpilasveo, mille marsruudid ja maht vastavad koolivõrgu arengule. **Õpilasvedu** peab olema tulevikus tugevamini ühendatud muu kohaliku transpordinõudlusega (nt liinidel sõidetakse ka ajal, mil õppetööd ei toimu). Maapiirkondades tuleb õpilasveost kujundada kohaliku ühistranspordi selgroog.

Bussiliikluse paremat toimimist on võimalik tagada enamjaolt korralduslike meetmetega, mis aitavad kujundada liinivõrku, ühildada liiklusgraafikuid, juurutada uute liinivõrgu ülesehituse lahendusi (nt nõudluspõhine ühistransport) ning muuta piletisüsteemi nüüdisaegsemaks ja mugavamaks (nt üks pilet kogu riigis).

Regionaalse bussiliikluse kõrval on toimepiirkonnasisesel sidustamisel kohati oma osa ka **raudteeliiklusel**. Eriti oluline on siin Tallinna-piirkonna **elektriraudtee**, mille järele on selge vajadus ka järgmistel aastakümnetel. Lähiaastatel (alates 2012) soetatavad uued rongid parandavad selle teenuse kvaliteeti ja atraktiivsust tarbija jaoks.

Kasvav liikumisvajadus, mootorikütuse hinna tõus ja karmistuvad keskkonnanõuded tingivad suurema vajaduse ühistranspordi järele. Selle arendamise tingimuste loomine on kooskõlas Euroopa Liidu kestliku transpordipoliitika põhimõtetega ning on eelduseks Eesti asustuse püsimisele ja elamisvõimaluste tagamisele.

Ühistransporditeenuse kvaliteet ja selle kasutatavus sõltuvad ka edaspidi riigi toetusest.





Et toimepiirkonnasisene transport toimub peamiselt hajaasustuse tingimustes, tuleb tagada riigi tugi- ja kõrvalmaanteed ning kohalike teede hea aastaringne sõidetavus ja ohutus (vt alaptk 4.2.3). **Erasõidukite** kasutamine tuleb rohkem siduda ühistranspordiga (nt pargi-ja-sõida-süsteem).

4.2.2. Liikumisvõimaluste tagamine linnapiirkondades

Erasõidukite asendamine **ühissõidukitega** on esmatähtis suure liiklussagedusega linnades ja linnalähipiirkondades, s.t linnapiirkondades, kus eesmärk on leevendada autosõltuvuse tagajärgi – ummikutest tulenevat ajakadu, keskkonnaseisundi halvenemist, liiklustravalisuse ja keskkonnaõnnetuste riske. Kui enamikus linnapiirkondades täidab seda ülesannet eelkõige bussiliiklus, siis Tallinnas väärivad säilitamist ja arendamist ka elektritransport (tramm, troll, elektrirong).

Ühistranspordi parema toimimise tagab see, kui liinivõrk ja -graafikud viiakse kooskõlla inimeste igapäevase liikumisnõudlusega ning parandatakse teenuse kvaliteeti ja kasutusmugavust hästitoimiva piletsüsteemi ja eri transpordiliikide parema sidustamise teel.

Linnade sisestruktuuri ja lähialade sidustamise seisukohalt on oluline **kergliikluse** (jalgsi-liiklus, jalgrattaliiklus jms) olukorra parandamine. Otstarbekas on ühendada jalg- ja jalgrattateed piirkonniti võrgustikuks. Kergliiklusteed peavad siduma suuremad elumupiirkonnad töökohtade, matkaradade, spordirajatiste, haridusasutuste ja muude teenuste osutamise ja vaba aja veetmise kohtadega (kaubanduskeskused, linnasüda jm) ning tähtsamate transpordisõlmedega (rongi- ja bussipeatused jm). Aktiivsema kasutusega kergliiklusteid peab saama kasutada aasta ringi.

Eri transpordiliikide sidustamisega seoses kerkib olulise teemana üles ka piisavas mahus turvaliste **parkimisvõimaluste** väljaarendamine olulisemate ühissõidukipeatuste juures (raudteejaamad, suuremad bussipeatused). See võimaldaks jalgratta- ja eraautoliikluse paremini ühistranspordivõimalustega ühitada.

4.2.3. Liikumisvõimaluste tagamine hajaasustuses

Hajaasustusega piirkonnas on sobivate transpordilahenduste valik väga oluline. Võimaluse korral tuleks eelistada era- ja ühissõidukite kasutuse kombineerimist.

Paratamatult jääb hajaasustuses ka tulevikus peamiseks liiklemisviisiks **eratransport** (sh sõiduautoga sõitmine), mis seab omad nõuded kohaliku teedevõrgu kvaliteedile, liiklusohutusele ja -korraldusele.



Euroopa Liidu kliima- ja energiapoliitika võib tingida muudatused transpordi maksustamises (saastaja/kasutaja-maksab-põhimõte). Sellisel juhul ei tohi liikuvusega seotud kulud hakata käima üle jõu maapiirkondades, kus ühistransport on ebapiisav ja erasõiduki kasutamine hädavajalik.

Samal ajal on hajaasustusega piirkondades võimalik parandada ka **ühistranspordi** kvaliteeti. Samuti saab suurendada ökonoomsust olenevalt nõudlusest: kasutada sobivat bussiveeremit (asendades suured bussid väiksematega liinidel, kus on vähe sõitjaid) või kohandada sõiduplaani, rakendada kiiresti muutuva nõudluse puhul alternatiivlahendusi (muuta bussiliini marsruuti, sõiduplaani ja liiklusvahendit), eelistada regulaarliinide asemel paindlikke (ettetellitavat ühistransporti) vm nutikaid lahendusi.

4.2.4. Toimepiirkondade omavaheline sidustamine

Mandri-Eesti toimepiirkondade omavahelisel sidustamisel ja suuremate keskuste vaheliste liikumisvõimaluste tagamisel on tähtis roll **reisirongiliiklusel**. Selle potentsiaali ilmestab fakt, et olemasolevate raudteetrasside lähikonnas elab tervelt 80% Eesti elanikest (vt joonis 8). See laseb eeldada, et rongiliikluse kasutatavust saaks tuntavalt suurendada.

Reisirongiliiklus on ainus riigisisene liikumisviis, mille abil on võimalik vähendada märkimisväärselt aegruumilist vahemaad. Maanteel ei saa kiirust samal määral ja sama ohutult suurendada. Tehniliselt heal tasemel raudteeliiklus võimaldab sõita kiirusel 120–160 km/h, laseb ajasäästlikult sõita (sh iga päev tööle käia) ja kaugemale reisida. Lisaks kiirusele on olulised ka kasutusmugavus ja sõidu ohutus. Regionaalne raudteeühendus peab toimima Tallinna–Pärnu, Tallinna–Viljandi, Tallinna–Tartu–Valga/Koidula, Tallinna–Narva ning Valga–Koidula liinidel. Kiire (ei peatu kõigis peatustes) linnadevaheline ühendus tuleks kombineerida aeglasemate, väiksemaid asulaid teenindavate liinidega. Tallinna ümber tugineb kohalik raudteeühendus peamiselt elektriraudteele.

Alles tuleb jätta võimalus taastada Tallinna–Haapsalu(–Rohuküla) liin. Seepärast ei ole mõttekas raudteetammi hävitada, raudteemaad kruntida ega anda seda püsivaks kasutamiseks muul otstarbel, mis takistaks selle hilisemat kasutamist raudteeliikluseks.

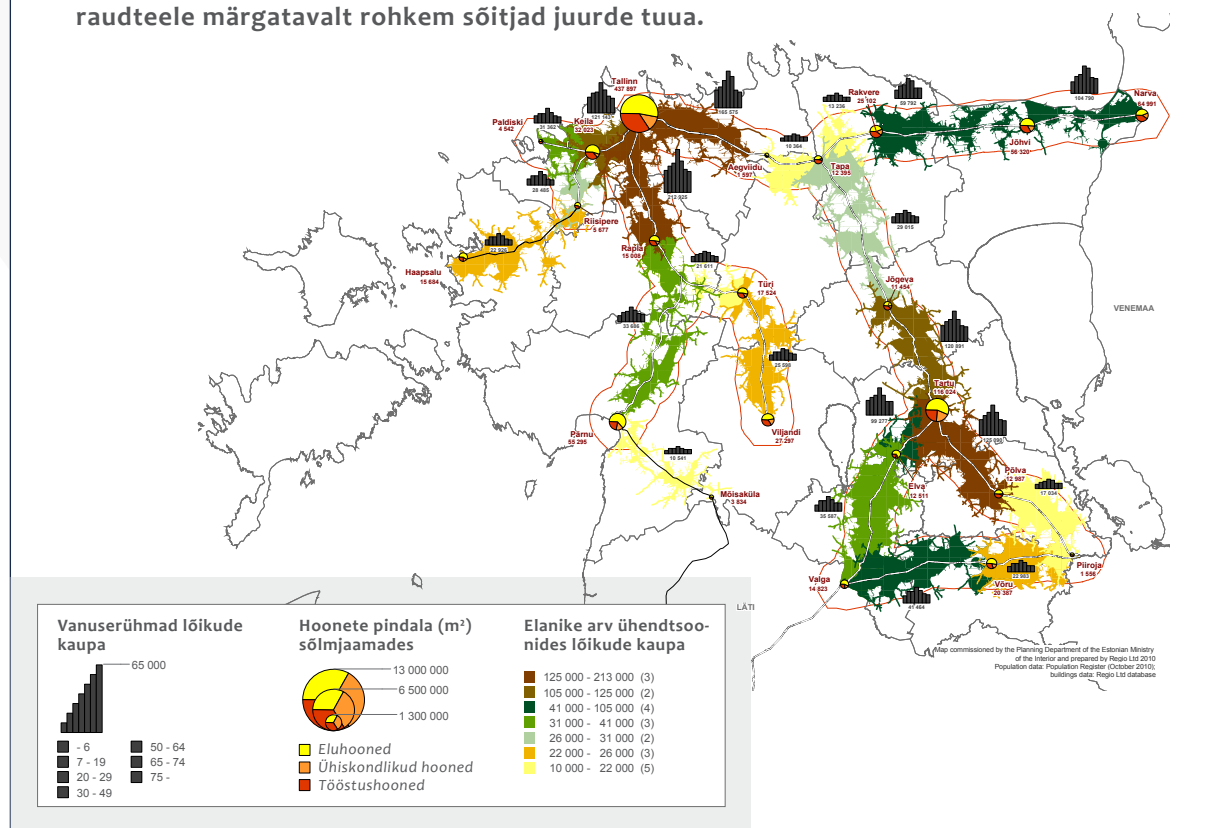
Reisirongiliikluse muutmine konkurentsivõimeliseks eeldab sihipäraseid ja järjepidevaid investeeringuid taristu ja veeremi nüüdisajastamiseks ning korralduslikke meetmeid rongikasutuse lihtsustamiseks. Uued elektrirongid hakkavad Eesti raudteedel liikuma 2012. ja diislrongid 2013.–2014. aastal. Selleks ajaks tuleb välja töötada uued kasutajast lähtuvad liiklusgraafikud, mis loovad eelduse tagada piisav rongiga sõitjate arv.





Joonis 8. Reisirongiliikluse potentsiaal (Regio AS).

Reisirongiliikluse potentsiaal on märkimisväärne – raudteetrasside lähikonnas elab umbes 80% Eesti elanikest. Kuigi kõik neist ei eelista raudteeliiklust, on rongide liikumiskiiruse, parema juurdepääsetavuse ja kasutusmugavuse suurendamise abil võimalik raudteele märgatavalt rohkem sõitjad juurde tuua.



Reisirongiliiklus võimaldab tuntavalt vähendada saastavat, suurema ohuriskiga ja teid koormavat sõiduautoliiklust pikkadel vahemaadel. Samal ajal on olulised ka maanteede korrasolek ja nendel liiklemise sujuvus ja ohutus. Maanteede arendamist tuleb vaadelda terviklikult koos raudteevõrgu arendamisega.

Piirkondades ja juhtudel, kus linnadevahelist liiklust ei ole võimalik rongidega tagada või kus nende ühendus on ebapiisav, jääb toimepiirkondade omavahelisel sidumisel tähtis roll linnadevahelisele **bussiliiklusele**.

Riigi **maanteevõrk** on tihe ja uute põhimaanteede rajamise vajadust ei ole. Liikuvuse suurenemise ja ohutuse tagamise nõude tõttu on siiski vaja rekonstrueerida olemasolevaid ning rajada mõningaid uusi teelõike ja liiklussõlmi põhimaanteede koridorides. Põhimaanteede ehitusele ei tohiks kuluda ebaoproportsionaalselt palju vahendeid – samaväärne on tugi- ja kõrvalmaanteedesse investeerimise vajadus, et tagada teede sõidetavus ja ohutus.



Keskenduda tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamisele ja liikluse turvalisuse tagamisele. Seetõttu peab peamine teedevõrgu arendamise ajend olema just liiklusohutus.

Tehtud prognooside ja liikluse riskitaseme põhjal on planeerimisel rahvusvahelised maanteetrassid Tallinnast Narva ja Tartusse (ja sealt edasi Luhamaa ja Koidula suunas) ning Tallinnast Pärnusse (ja sealt edasi Ikla suunas) (*Via Baltica*). Samuti on suure riikliku tähtsusega suuremate keskuste (Tallinn, Tartu, Pärnu ja Narva) ümbersõidud. Planeeringutega määratakse trasside asukoht ja reserveeritakse nende väljaehitamiseks vajalikud maad. Rahvusvahelistest ühendusteedest on Eestile oluline Narva jõge ületav uus maantee. Jõhvi–Tartu–Valga maanteed (*Via Hanseatica*) nähakse eeskätt rahvusvahelise turismimarsruudina.

Ühenduse tagamisel Eesti saartega jäävad oluliseks nii **lennu-** kui ka **laevaliiklus**. Regulaarne ja sagedane lennu- ja reisiparvlaevaühendus saarte ja mandri vahel peavad säilima. Saare maakonna ligipääsetavuse parandamiseks võib riik teha otsuse rajada püsiühenduse üle Suure väina, mis lühendaks maanteeõidukite ülesõiduaega. Oluline on tagada jätkuvalt ühendus väikesaartega, kus on püsiasiustus.

4.3. Tagatud on kiire, piisava sagedusega ja mugav ühendus välismaailmaga

Eesti riigi konkurentsivõime ja rahvusvahelise koostöö nimel on eluliselt tähtis kindlustada võimalikult hea ja tihe rahvusvaheline ühendus ning vähendada aegruumilisi vahemaid. See on väga oluline ka Eesti suuremate keskuste omavahelise suhtlemise jaoks, sest koostöös saavutatakse nende parem rahvusvaheline positsioon ning avardatakse nende arenguvõimalusi. Eesti rahvusvahelises reisiliikluses on kõige enam välja arendatud meretransport; õhu- ja eriti raudteetranspordi vallas on seevastu veel palju kasvuruumi.

Rahvusvaheliste trasside areng parandab nende äärsete piirkondade eeldusi investeeringute saamiseks, majanduskasvuks ja regionaalseks koostööks. Rahvusvaheliste transpordikoridoride sõlm-punktidesse saab rajada logistikakeskusi, mis annavad lisandväärtust, loovad uusi töökohti jne. Suurte logistikakeskuste paigutus tuleb kavandada maakonna- või üldplaneeringute kaudu.

Eesti peamiseks välissuhtluse keskuseks jääb Tallinn, mis on teiste Euroopa piirkondadega seotud lennu-, laeva-, rongi- ja maanteeliikluse ning side- ja andmesidevõrgustike kaudu, kuid ka siin on palju kasutamata ressursi.





4.3.1. Ühendus kaugemate sihtkohtadega

Eesti ja kaugemate sihtkohtade vahelise ühenduse edendamisel on rõhk **rahvusvahelise lennuliikluse** arengul.

Rahvusvaheline Lennart Meri Tallinna lennujaam on Eesti peamine õhustranspordi sõlmpunkt, olulisim rahvusvaheline lennuvärv. Siit saab lennata suurematesse lähipiirkonna lennujaamadesse, kus avaneb võimalus ümber istuda, samuti pakutakse otselende mitmesse Euroopa strateegiliselt olulisse keskusse. Tallinna lennujaama läbis 2011. aastal ligi kaks miljonit reisijat, kuid see on valmis vastu võtma palju enam inimesi. Tallinna lennuvälja asend kesklinna läheduses on hea. Lennuväljal on potentsiaali suurendada välislendude arvu ja laiendada sihtkohtade ringi. Seepärast tuleb tagada kõigi Eesti elanike võimalikult hea ligipääs Tallinna lennujaama teenustele. Viimane eeldab lennujaama paremat sidusust Eesti-sisese ühistranspordiga ja sõidugraafikute kohandamist.

Võimalikuks tuleb muuta Ämari lennuvälja kasutamine Tallinna rahvusvahelise lennujaama varulennuväljana. Ämari lennuvälja saab rakendada ka kaubavedudeks. Selline areng langeb kokku riigikaitse eesmärkidega. Kaaluda võib raudteeühenduse loomist Ämari lennuväljani. Maanteeühendus lennuväljaga on – praegust perspektiivi silmas pidades – piisav.

Tartu kui olulise uuendus- ja teaduskeskuse areng nõuab samuti rahvusvahelist regulaarühendust. Tulevikus on ehk võimalik uute, kaugematesse sihtkohtadesse suunduvate regulaarliinide avamine. Lennujaama praegune seis on selliseks arenguks soodne. Kas ja millises suunas lennukid kaugemas tulevikus Tartust väljuvad, sõltub nõudlusest.

Ka teistelt olulisematelt lennuväljadelt (Pärnu, Kuressaare, Kärdla jt) peab olema võimalik rahvusvahelist lennuühendust pidada. Lennumaht sõltub nõudlusest. Rahvusvaheliste lendude hulk jääb tõenäoliselt tagasihoidlikuks või hooajaliseks ega mõjuta eriti rahvusvahelise lennuühenduse tervikpilti Eestis. Pärnu lennuväli on tähtis ka riigikaitse ülesannete täitmisel. Selle ja teiste lennuväljade rolli täpsustatakse riigikaitse kontseptsioonis.

Tallinna sadama ja lennujaama potentsiaali võimaldaks rohkem ära kasutada see, kui Tallinn muutuks senisest enam kruiisireiside algus- ja/või lõpp-punktiks (reisijad saabuvad või lahkuvad valdavalt lennukiga). Kruiisilaevu võtab vastu ka Saaremaa sadam. Samasugust potentsiaali võiks olla ka Pärnul.



4.3.2. Ühendus lähemate sihtkohtadega

Et tagada rahvusvaheline ühendus lähemate sihtkohtadega, asetatakse järgnevatel aastatel suurim rõhk kiire, mugava ja sagedase **reisirongiliikluse** arengule. Kiire raudteeliiklus on konkurendiks ja alternatiiviks lendudele lähedal ja keskmisel kaugusel paiknevatesse siht-kohtadesse. Uuringud on näidanud, et kiirrongil on selge potentsiaal asendada lennuliiklust liikumisraadiuses, mis mahub kuni 2,5 tunni sisse. Kuni 1,5 tunni korral on isegi kuni 85% lennuliiklejaist valmis eelistama rongi.

Lähiajal tuleb maakondade teemaplaneeringute abil valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Tallinnast piirkirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga (u kaks tundi), Kaunasesse, Varssavisse ning sealt edasi Kesk- ja Lõuna-Euroopasse või Euroopa nn tuumpiirkondadesse. See loob mitte ainult Eesti elanikele, vaid ka kümnetele miljonitele eurooplastele võimalusse tulla Eestisse ja minna siit edasi Põhjamaadesse ja Venemaale. Rail Baltic väga oluline ka kaubaveo seisukohalt. Aktiivne kaubavedu on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks.

Joonis 9. Aegruumiliste vahemaade muutumine Euroopas (K. Spiekermann).

Aegruumilised vahemaad kahanevad hea reisirongiliikluse korralduse abil. Kui Eesti ei paranda oma raudteeühendust Euroopa tuumpiirkondadega, suureneb meie suhteline kaugus veelgi ja me jääme Euroopa ääremaaks.



Helsingi–Tallinna võimaliku raudteetunneli suudme- ja trassiala on Eesti poolel planeeringutes fikseeritud ning sellise ühenduse rajamise võimalus tuleb säilitada. Tunnel võimaldaks siduda Rail Balticu Soome raudteevõrgu ja sealt lähtuvate rahvusvaheliste raudteekoridoridega.





Reisirongiliikluse kiirus, sagedus ja kasutusmugavus peavad kasvama kõigis Eesti jaoks tähtsates suundades. Tulevikus tuleb rongide maksimaalset lubatud piirkiirust suurendada Tallinna–Narva–Peterburi, Tallinna–Tartu–Pihkva ja Tartu–Valga–Riia liinidel kuni 160 km/h. Selle tulemusena kestab sõit Tallinnast Narva ja Tartusse alla 1,5 tunni ja Tartust Riiga alla 2 tunni. Juba 2011. aasta lõpuks oli nendel liinidel (Eesti osas) maksimaalne lubatud piirkiirus 120 km/h. Tallinna–Tartu–Valga–Riia liin on sisuliselt osa Rail Balticu ehituse esimesest etapist⁸, millega ühendatakse kolm Balti riiki 2015. aastaks raudteed pidi uuesti Euroopa tuumikosaga.

Tähtsal kohal on raudteeliikluse hea sidusus teiste ühistranspordivahenditega ja aeglasema veeremi liikumisvõimaluste tagamine samal trassil. Selleks on peamistes suundades tõenäoliselt vaja välja ehitada kahe rööpapaariga raudteed või asjakohased möödaskõigu-võimalused. Kõige vajalikumad on need Tallinna–Tartu liinil. Tallinna–Narva liini puhul tuleb kaaluda võimalust raudteeliikluse elektrifitseerimiseks, sest Venemaa poolel on elektriraudtee juba olemas. Lisaks kiirusele on tarvilik tagada ka piisav reisirongide liikumise sagedus.

Rahvusvahelised **reisilaevaliinid** on koondunud pealinna. Tallinna Vanasadamat läbib aastas üle kaheksa miljoni reisija (2011), kuid see on valmis vastu võtma poole rohkem inimesi. Tallinnast saab regulaarreise teha Helsingisse, Marienhamni (Ahvenamaa), Stockholmi ja 2011. aasta aprillist ka Peterburi.

Regulaarse reisilaevaühenduse saab soovi korral luua ka Paldiski, Sillamäe ja Kunda sadamate toel. Samuti võib sõltuvalt nõudlusest pakkuda (hooajalisi) reise Pärnu–Kuressaare–Riia suunas. Kavanamisel on liinid Kunda ja Kotka (Soome) ning Tartu ja Pihkva vahel. Kunda–Kotka liinil ei pea laev läbima Venemaa territoriaalvett, nagu Sillamäe–Kotka liinil, mis muutis reisija liiga pikaks. Liin võiks anda tõuke Kirde-Eesti turismi arengule. Ka Tartu–Pihkva liinil on suur turismimajanduslik tähtsus.

Eesti mandriosa **lennujaamadest** (Tallinn, Tartu, Pärnu) lähtuvad lennud lähematesse põhisuhtepunktidest, mis on raudtee abil ühendatud, võivad tulevikus asenduda kiire ja sagedase reisirongiliiklusega. Mõnevõrra teises olukorras on Kuressaare ja Kärdla, kus rahvusvaheliste lendude maht jääb tõenäoliselt tagasihoidlikuks ja/või neid tehakse hooajaliselt. Väikelennunduse populaarsuse kasvades muutuvad oluliseks ka väiksemad lennuväljad. Tähtis on tagada nende ligipääsetavus.

4.3.3. Kaubaveod ja transiit

Üheks Eesti arengu vedajaks on rahvusvaheline kaubavedu. Transiidi- ja logistikateenuste pakkumine on Eestile hea ekspordivõimalus. Asukoht Läänemere idarannikul annab võimaluse vahendada nii lääne-ida- kui ka põhja-lõunasuunalist kaupade liikumist. Tõhus mereruumi kasutamine ja sadamate

⁸ Rail Balticu esimest etappi ei tule samastada uuele otsetrassile kavandatava Rail Balticu kiire tavaraudteega.



ühendamine muu taristuga on üks peamisi Eesti rahvusvahelise konkurentsivõime parandamise tegureid, võimaldades osaleda Vene-maa, Aasia ja Euroopa vahelises kaubavahetuses.

Oluliseks **transiidi- ja logistikasõlmeks** on Tallinna piirkonna (eriti Muuga) kaubasadamad oma raudtee- ja maanteeühendusega. Senisest enam tuleb välisvedudesse kaasata suure potentsiaaliga Paldiski sadamad ja Sillamäe sadam.

Muuga ja Sillamäe sadama võimsus on praegu veel kogu mahus kasutusse võtmata. Kuna Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadamates on enamik vajalikust taristust välja ehitatud, siis on juba planeeritud alade kasutuselevõtt nimetatud sadamates või nende naabruses riigile tähtis. Sadamate vahetus läheduses paiknevate maade kasutuselevõtmisel tuleb arvestada nii sadama laiendamise perspektiivi kui ka sadamatest lähtuvate häirivate teguritega (müra, transpordivood). Kuna sadama asukoha muutmine on kulukas ja keerukas, tuleb vältida uute elamualade arendamist vahetult sadama naabruses.

Rahvusvahelistest transiidivoogudest jääb kõrvale hulk hea ekspordipotentsiaaliga **sadamaid**. Pärnu, Virtsu, Roomassaare ja Kunda sadam võimaldavad parandada kohaliku majanduse konkurentsivõimet ning vedada välja ja sisse piirkonnale olulisi kaupu. Peale selle võib kaaluda Saaremaa sadama kauba-veopotentsiaali väljaarendamise võimalusi.

Sadamatesse saabuvald või nendest väljuvald kaupu tuleks eelistatavalt vedada **raudteel** (eriti pikema vahemaa korral), kuid vajalik on ka sadamate hea ühendus **maanteevõrguga**. Eesti väiksuse tõttu on sisemaine kaubavedu raudteel otstarbekas vaid vähestel marsruutidel, mistõttu jääb selle põhiraskus endiselt maanteesõidukite kanda.

Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste riskide vähendamiseks tasub Tallinna lõunapoolse raudtee möödasõidutrassi kindlasti alles hoida. Vajadus möödasõidu järele muutub eriti suureks juhul, kui Paldiski sadamaid läbivaid kaubavoogusid soovitakse märgatavalt kasvatada. Kaaluda tuleb teisigi võimalusi, kuidas kaupade raudteevedu suurtest linnadest (näiteks Tartust) mööda suunata. Vajaduse korral võib kavandada selleks maakonnaplaneeringutes sobilikud möödasõidutrassid.

Kogu Eesti rannikul tuleb välja arendada riigi seisukohalt optimaalne **väikesadamate** (sh jahisadamad) kett, mis seob saared mandriga ja edendab turismialaseid otsesidemeid välisriikidega. Selline kett aitab kindlustada saarte ja rannikualade majanduslikku baasi. Väikesadamate arendamisel on otstarbekas ühitada erinevad kasutusotstarbed (kalandus, turism, rekreatsioon jne). Väikesadamate haakuvus tagamaal pakutavate teenustega tekitab sünergia, mis parandab turismi arenguvõimalusi. Väga tähtis on tagada hea ligipääs väikesadamatele – nii merel kui ka siseveekogudes.





4.4. Erinevaid transpordiliike kasutatakse tasakaalustatult, arvestades piirkondlike eripäradega

Linnapiirkondades on taristu olulisteks osisteks kujunemas eri transpordiliike siduvad terminalid, kus inimesed leiavad hõlpsalt ja kiiresti sobival väljumisajal endale meelepärase ühissõiduki. Eriti tähtsad on sellised sõlmed suuremates keskustes, kus need saavad ühendada erinevaid liikumisviise.

Tähtsal kohal on Tallinnasse kavandatav Ülemiste terminal, mis annab hea võimaluse ühendada rahvusvahelise ja piirkondliku lennuliikluse, rahvusvahelise ja riigisisese raudteeliikluse, linnadevahelise, piirkondliku ja kohaliku bussiliikluse ning linnasisese liikluse (tramm, buss). Parandada tuleb ka eriliigiliste transpordilahenduste planeerimist Tallinna Vanasadama piirkonnas. Selleks saab rahvusvahelise laevaliikluse ühendada raudteeliikluse ja kohaliku ühistranspordiga ning – viimase abil – ka tulevase Ülemiste terminaliga.

Erinevaid transpordiliike ühendavate terminalide rajamist tuleb kaaluda ka Tartus, Pärnus ja Ida-Viru maal (rongid, kaugbussid, kohalikud ühissõidukid, ühendus lennuväljadega). Samu põhimõtteid tuleb järgida teistes olulistest transpordisõlmedes.



Eesti elatavuse seisukohalt on oluline inimeste ja tootmise varustatus energiataristuga.

Kestlik ja usaldusväärne energiasüsteem tagab majanduse ja igapäevaelu tõrgeteta toimimise. Seejuures on oluline nii energiatootmisüksuste kestlik ja ökonoomne paigutamine kui ka hästitoimiv gaasi- ja elektriühendus riigi sees ja välisvõrkudega.

Energeetika on riigi ruumilises arengus väga oluline valdkond. Energiaga varustatus on majandusliku konkurentsivõime eeltingimus. Energiat on vaja tootmiseks, teenuste osutamiseks, elamualade toimimiseks jms. Energia hoiab käigus transpordisüsteemi, mida inimesed kasutavad liiklemiseks ja kaupade viimiseks ühest kohast teise.

Asustuse ja ettevõtluse kujundamise ning transporti puudutavate otsuste langetamise kaudu on energiatarbimist võimalik suurel määral mõjutada. Kuni energiasääst ei muutu sisuliseks poliitiliseks eesmärgiks ja siduvaks nõudeks, jätkub Eestis lähematel aastakümnetel tõenäoliselt mõõdukas energiatarbimise kasv.

Eesti energiamajanduse arengut lähiaastatel kujundavates dokumentides „Energiamajanduse riiklik arengukava aastani 2020”, „Eesti taastuvenergia tegevuskava aastani 2020” ja „Eesti elektrimajanduse arengukava aastani 2018” on esile tõstetud järgmised tähtsad punktid:

1. energiatarbimise struktuurne nihe kvalitatiivselt kõrgema taseme energiaallikate (elekter) kasutamise poole;
2. energiaturu avatus;
3. õhusaaste (SO_x, NO_x, CO₂, PM₁₀, PM_{2,5}), aga ka vee- ja maakasutuse keskkonnakaitsepiirangute karmistumine;
4. energiatootmise hajutamine.

5.1. Peamised eesmärgid energeetikavaldkonnas

1. Elektritootmisvõimsuse arendamisel on vaja keskenduda Eesti varustamisele energiaga. Uued energiatootmisüksused tuleb paigutada ruumis ratsionaalselt ja kestlikult.





2. Eesti energiavarustuse võimalusi tuleb avardada, luues välisühendusi Läänemere piirkonna energiavõrkudega.
3. Tuleb vältida soovimatut mõju kliimale, saavutada taastuvenergia suurem osakaal energiavarustuses, tagada energiasäästlike meetmete rakendamine ja energiatootmise keskkonnamõju vähendamine.

5.2. Elektritootmisvõimsuse arendamisel on vaja keskenduda Eesti varustamisele energiaga. Uued energiatootmisüksused tuleb paigutada ruumis ratsionaalselt ja kestlikult

Eesti suudab praegustes tingimustes tagada enda täieliku varustamise elektrienergiaga. Energiajulgeolekut silmas pidades on ka tulevikus eesmärk suuta toota vajaduse korral kogu vajalik elektrienergia ise. See ei tähenda, et kogu tarvilikku energiat tuleb pidevalt ise toota, vaid me peame olema suutelised seda erakorralistes oludes tegema.

Kui vaadelda Läänemere piirkonda, siis pikas plaanis puudub Eestil odava energia tootmise eelis. Lisaks tuleb arvestada, et elektrienergia tootmine on suhteliselt väikese lisandväärtusega, kuid suure keskkonnamõjuga tegevus. Seetõttu on energiatootmise eesmärk saada energiat eelkõige Eesti enda tarbeks, mitte ekspordiks.

Elektritootmine Eestis on seni põhinenud peamiselt põlevkivienergeetikal, mis ei ole pika aja jooksul konkurentsivõimeline (nt keskkonnatasude kasvu tõttu). Energiajulgeoleku ja keskkonnaga seotud kaalutlustel ei ole otstarbekas ühe fossiilse energiaallika sedavõrd suur osakaal riigi energiabilansis, sest see on seotud varustuskindluse, energiaturu ja keskkonnakaitseriskidega. Seepärast on vaja suurendada teiste energiaallikate osakaalu ja arendada taristut, et kaubelda energiavaldkonnas ulatuslikumalt teiste Euroopa Liidu liikmesriikidega. Pikema aja jooksul vajab Eesti omatarbimise katteks uusi erilaadilisi energiatootmisüksusi, mille kavandamine ja rajamine peab toimuma ratsionaalselt ja kestlikult.

Energiajulgeoleku kindlustamiseks tasub Eestil – lisaks põlevkivienergeetikale – keskenduda senisest rohkem hajutatumale piirkondlikule energiatootmisele. See parandab üldist energiajulgeolekut ja võimaldab paremini ära kasutada kohalikke energeetilisi ressursse (päike, tuul, biomass, maasoojus). Samuti loob hajutatum energiatootmine ja kohalike varude kasutuselevõtt pikaajalisi töökohti väikelinnades ja maapiirkondades. Kuna see on suhteliselt kallis, tuleb leida mõistlik tasakaal hajutatud energiatootmise ja kontsentreeritud suurtootmise vahel.

Varasemast enam tuleb kasutusele võtta integreeritud energiatootmise lahendusi, mis ühendavad mitu energiaallikat ning võimaldavad soojust ja elektri koostootmist. Tulevikus toodetakse märgatav kogus energiat kohalikke ressursse (sh biogaas) kasutavates hajutatult paiknevates koostootmisjaamades.

Olulisemaid valdkondi, kus uut kohalikul taastuval ressursil põhinevat energiatootmisvõimsust saab suurendada, on tuuleenergeetika ja bioenergia. Tuuleenergeetikale on iseloomulik tootmismahu lühi-



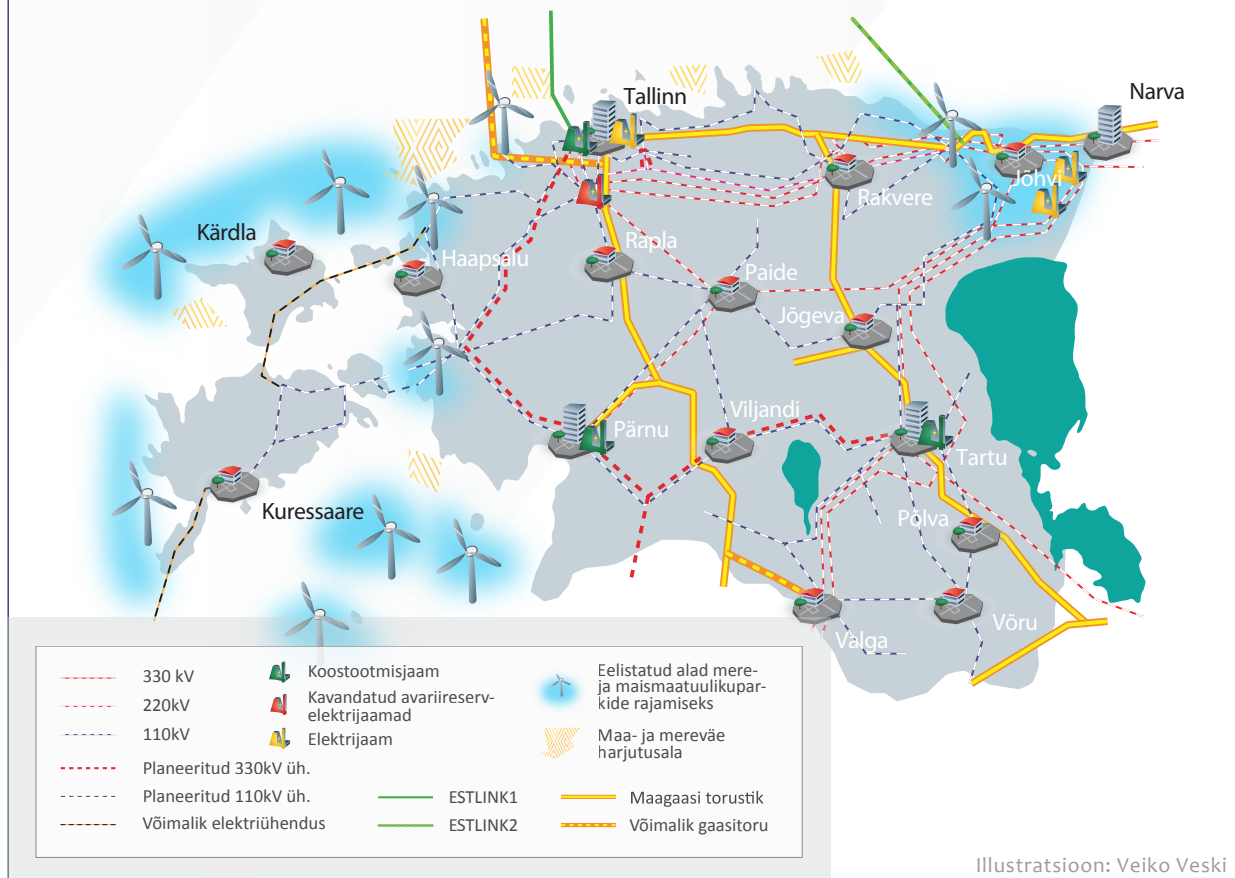
ja hooajaline muutlikkus, mis ei kattu alati tarbimise muutlikkusega, kuid Eesti hea tuulepotentsiaali tõttu jätkub lähitulevikus suure tõenäosusega selles vallas jõuline arendustöö, mis võib kaasata eeldatavasti ka merealad.

Energiatootmine tuulikuparkides eeldab tasakaalustusvõimaluste olemasolu. Selleks tuleb välja arendada tugev ühendus välisvõrkudega ja kiiresti reageerivate kompensatsioonijaamade või salvestusjaamade võrk.

Meretuulikuparkide rajamiseks sobib Eesti läänepoolne rannikumeri. Sobivate alade leidmiseks tehtud uuringute tulemustele tuginedes ning iga konkreetse piirkonna eripära arvestades saab meretuulikuparke kavandada maakonnaplaneeringute kaudu, tagades parkide piisava kauguse väikesaartest, säilitades muinsus- ja looduskaitse väärtused, liikide rändekoridorid ja elupaigad. Meretuulikuparkide rajamisel tuleb arvestada riigikaitse huvidega. Teemaplaneeringute aluseks peab olema integreeritud lähenemine, et erinevate valdkondade huvid oleksid mere- ja rannaalade kasutamisel tasakaalustatud.

Eelkõige looduslike tingimuste ja riigikaitse vajaduste tõttu ei sobi tuulikuparkide rajamiseks Eesti põhjapoolne rannikumeri, Peipsi järv ega Võrtsjärv.

Joonis 10. Eesti energiavarustuse ja võrguühenduste arengusuunad.





Maismaal tuleb tuulikuparkide rajamiseks kasutada eelkõige endisi kaevandusalasid, muid aktiivsest inimkasutusest väljapoole jäävaid alasid ja kohti, mis võimaldavad tuuleenergia kasutamist integreeritud lahendustes. Maismaal tuleb valdavalt eelistada väiksemate ja keskmise suurusega tuulikuparkide (kuni 20 tuulikut) rajamist, mis võimaldab energiatootmist ja toodangu ajalist kõikumist paremini hajutada.

Suuremate maismaatuulikuparkide rajamiseks on eriti palju võimalusi Ida-Virumaa vanadel kaevandusaladel, kus on rahuldav tuulepotentsiaal ning vähem sotsiaalseid vastuolusid ja looduskaitsepiiranguid. Selle piirkonna väljaarendamiseks tuleb riigikaitse eesmärgil paigaldada veel üks õhuseireradar, mis leevendaks seniseid tuulikute paigutamise ja kõrguse piiranguid.

Bioenergia tootmise võimaluste suurendamisele aitab kaasa biomassi laialdasem kasutuselevõtt soojus- ja elektritootmises, soodsate majandustingimuste loomine biokütuse (sh biogaas) kasutuselevõtuks ja selle osakaalu suurendamine transpordisektoris.

Energiaportfelli mitmekesistamisel tuleb tähelepanu pöörata eeskätt kohalike kütuste osakaalu suurendamisele.

Väga oluline on energia salvestamise võimaluste parandamine. Eesti peab olema salvestusviiside uurimisel ja sellekohase tehnoloogia rakendamisel aktiivne. Kohalike ressursside laiemal kasutamise ja mikroenergeetika arendamise eesmärgil on kõige suurema tähtsusega aruka võrgu⁹ kasutamine ja sobiva taristu loomine kodumajapidamistes üle jääva elektrienergia koondamiseks ühtsesse võrku. See toetab ka hajusat energiatootmist. Arukatele võrkudele panustamine annab majanduslikult parima tulemuse juhul, kui selleks vajalikku tehnoloogiat arendatakse Eestis.

Maagaasil töötavaid turbiinelektrijaamu on praegu majanduslikult tõhus ja energiapuuduselekohtu seisukohast mõeldav kasutada eeskätt avariiereservelektrijaamadena ning tipuenergia tootmiseks. Baasenergiat tootvate üksustena muutuvad need õigustatuks alles pärast lisatarneallika tekkimist – näiteks veeldatud maagaasi (ingl liquified natural gas, LNG) terminali rajamisel Eestisse (Paldiskisse või Muuga) või meie maagaasivõrgu ühendamisel naaberriikidega ühtsesse võrku. Üldisesse gaasivõrku on võimalik juhtida ka biogaasi, mille puhtusaste vastab Eestis toodetud biometaanile.

Üheks energeetika tulevikusuundumuseks võib olla tuumaelektrijaama rajamine Põhja-Eesti rannikule. Tuumajaama asukoht valitakse sel juhul eraldi uuringute, planeeringu ja keskkonnamõju hindamise alusel. Algatada tuleb maakonna- või teemaplaneering. Enne tuumajaama rajamist tuleb hinnata suurõnnetuse riske ja mõju Eesti ja naaberriikide asustusele.

Tuumajaama tootlus ületab selgelt siseturu vajadusi, mistõttu peab riik tõsiselt kaaluma tehtavate investeeringute otstarbekust, välisühendustele avalduvat koormust, varustuskindlust, riske, sõltuvust ühest tootjast jne. Samal ajal on tuumajäätmete lõppladustamise hind teadmata. Kriitilises olukorras võib tuumajaamaga seonduda suur risk ja ulatuslik elanike evakueerimise vajadus.

Soojusenergiat toodetakse praegu kohalikest kütustest (puit, turvas, muu biomass) või imporditavatest fossiilsetest kütustest (gaas, vedelkütus, süsi). Kuigi lähitulevikus jääb suuremates asulates endiselt oluliseks fossiilsete kütuste tarbimine, suureneb kohalikest kütustest ja jäätmetest (prügi, reovesi jm) toodetava soojusenergia osakaal. Veega täitunud kaevanduskäikudega piirkondades, veekogude läheduses ja liikuva põhjaveega aladel on otstarbekas kaaluda maasoojuspumpade kasutamist asumite soojavajaduse rahuldamiseks.

⁹ Arukas võrk (ingl smart grid) on elektrivõrk, mis koondab kõikide sellega ühendatud kasutajate käitumis- ja tegevusmustriid, et tagada säästev, majanduslikult tõhus ja usaldusväärne elektrivarustus (Eurelectric).



Et tõhustada soojusenergia kasutamist, tuleb silmas pidada asustusstruktuuri, asumite kompaktsust ja multifunktsionaalsust. Nende tunnuste arvessevõtmine kindlustab aastaringse soojusenergiatarve ja võimaluse soojust ja elektrit koostoota. Asustusstruktuuri planeerimisel tuleb säilitada olemasolevad kaugküttevõrgud kompaksete asumite juures ja soosida nende rajamist suurematesse uusasumitesse, et kasutada tõhusat soojuse ja elektri koostootmise režiimi.

Mootorikütuste valdkonnas sõltub Eesti praegu impordist. Mingil määral jääb see nii ka järgneva paarikümne aasta jooksul. Seda sõltuvust saab vähendada kütusesäästlikumate liikumisviiside ja sõidukite eelistamise kaudu, samuti mootorikütuste tootmisel põlevkiviõli, aga ka nafta või biomassi baasil. Kütuse tootmine Eestis on oluline ka energiajulgeoleku aspektist, sest tegu oleks riigi strateegilise energiereserviga. Kavas on vääridada põlevkivi keemia- ja kütusetööstuse jaoks ning kasutada seda senisest piiratumalt elektritoomisel. Eeldatavasti kahaneb fossiilsete mootorikütuste osakaal transpordisektoris ka tänu keskkonnahoidlikumate liikumisvahendite (elektri-, hübriidautod jms) levikule ning mõningal määral biodiisli ja etanooli kasutamisele. Mootorikütusena ei saa alahinnata biogaasi, mille laialdasemal tootmisel Eestis oleks hea potentsiaal. Biogaasi saab tulevikus ulatuslikult kasutada ühistranspordivahendites (bussides).

5.3. Eesti energiavarustuse võimalusi tuleb avardada, luues välisühendusi Läänemere piirkonna energiavõrkudega

Eesti ja Läänemere piirkonna energiavõrkude tugev seotus on oluline nii varustuskindluse kui ka energiajulgeoleku jaoks, aga ka Eesti elanikele soodsaima hinnaga energia tagamise vaatenurgast.

Energiavõrkude ja -allikatega (elekter, gaas, vedel- ja tahkekütus) seotud transiidi arendamisel tuleb silmas pidada energia importimise ja eksportimise suutlikkust. See tähendab, et Eesti sadamad peavad olema võimelised vedel- ja tahkekütust sisse tooma ja välja viima ning vastu võtma vedelgaasi ja veeldatud maagaasi tankereid. Vaagimist väärrib Eesti ja Soome maagaasivõrgustike ühendamine näiteks Paldiskist lähtuva riikidevahelise torujuhtme abil.

Hea ühendus naaberriikide elektrivõrkudega on Eesti jaoks väga tähtis. See tagab erisuunalise energiatransiidi ning head energia sisseostu-, transiidi- ja ekspordivõimalused. Sel viisil saab Eesti tagada inimestele samasuguse või isegi soodsama elektrihinna kui Nord Pooli piirkonnas.

Esimene alalisvooluühendus Soomega (EstLink) on loodud ja teine on rajamisel. Pikemas plaanis on võimalik luua ühendus Rootsiga ja rajada kolmas Eesti–Soome ühendus, mis tagaks eeskätt meretuuli





kuparkide toodangu müümise võimaluse. Lähiaastatel lisandub uus vahelduvvoolu kõrgepingeühendus Lätiga ning kaugemas tulevikus on võimalik luua Lätiga ühendus merekaabli abil. Kavas on Baltimaade ja Euroopa Liidu elektrivõrkude sünkroonühendus. Kuna Eestil on kavas ühineda Kesk-Euroopa sünkroonalaga, tuleb võrguühendus Venemaaga muuta kontrollitavaks. Selleks on vaja riigipiiril välja ehitada konverterjaamad.

Elektrivõrkude pidev uuendamine peab toimuma umbes 30aastase intervalliga. Põhi- ja jaotusvõrk tuleb viia asulates üle maakaablitele, asulavälistes piirkondades peab aga suurendama õhu- ja maakaablite osakaalu ning nüüdisajastama õhuliine. Varustuskindluse parandamiseks luuakse lähiaastatel 330 kV ringvõrk (Tallinn–Narva–Tartu–Pärnu–Tallinn). Ühe võimaliku arengusuundumusena nähakse ka olemasoleva 220 kV liini asendamist 330 kV liiniga. Varustuskindluse suurendamiseks saartel ja kohalike taastuvate energiaallikate kasutuselevõtuks tuleb rajada Lääne-Eesti saari ja mandrit ühendav kõrgepinge ringliin, mis võimaldab paremini meretuulikuparke võrku ühendada.

5.4. Tuleb vältida soovimatut mõju kliimale, saavutada taastuvenergia suurem osakaal energiavarustuses, tagada energiasäästlike meetmete rakendamine ja energiatootmise keskkonnamõju vähendamine

Senises energiatootmises on fossiilsed kütused olnud väga tähtsad. Arvestades keskkonnanõuete karmistumist ja ühiskonnas levivaid hoiakuid, tuleb Eesti-sisese energiavarustuse üheks oluliseks eesmärgiks seada fossiilsete kütuste kasutamise minimeerimine.

Selleks on vaja uusasumite planeerimisel ja olevate rekonstrueerimisel kavandada senisest ulatuslikumat kohalike energiaallikate kasutamist. Energia tootmiseks saab kasutada peamiselt tuult, päikest, biokütust, maasoojust ja biomassi. Arvestada tuleb võimaluse ja vajadusega rajada uusi maismaa- või meretuulikuparke, sest Eesti hea tuulepotentsiaal laseb toota märgatava osa elektrienergiast just tuulikute abil. Laineenergia kasutamine võib piiratud mahuks olla otstarbekas vaid Lääne- ja Loode-Eestis.

Ühiskonna kestlikkust suurendavad energiasäästlikud lahendused, mis vähendavad kulutusi energiale ja energiatootmisest tulenevat keskkonnamõju. Energiasäästu nimel tuleb asustus teadlikult energiatõhusalt planeerida, rakendada süsteemselt hoonete energiasäästumeetmeid, eelistada ühistransporti jne.

Suur energiasäästupotentsiaal on seotud hoonete energiatõhususe suurendamisega, mis kahandab



soojusenergia vajadust 30–60% ja vähendab nõudlust elektrienergia järele kuni 20%. Hoonete soojapidavuse nõudeid tuleb kõvasti karmistada. Senisest enam on vaja panustada madalenergia- või liginull-energiahoonete arendamisele. Kuigi energiamahukaid tootmisharusid on Eestis vähe, tuleb energiasäästupotentsiaal ära kasutada ka tootmissektoris.

Mootorikütuste valdkonnas annab suure energiasäästu sidus ja kasutajakeskne ühistransport. Ühistranspordisüsteem peab olema sedavõrd heal tasemel, et inimesed hakkavad seda auto-transpordile eelistama. Uute elamualade ja töökohtade planeerimisel ning väljaarendamisel tuleb arvestada ühissõidukitele mõeldud teid, peatusi jm. Veelgi tõhusam on koostada planeeringud asulate kompaktsust suurendades selliselt, et inimeste igapäevane liikumisvajadus väheneks. Energiasäästlik on linnalähipiirkondade parem ühendamine kergliiklusteede võrgustiku abil ning uusasustuse rajamise asemel hoopis olemasoleva asustuse säilitamine ja tihendamine.



Rohevõrgustiku sidusus ja maastikuväärtuste hoidmine



Euroopa Liidu elurikkuse poliitika raames 2011. aastal vastu võetud Euroopa Liidu elurikkuse strateegia aastani 2020, sellest tulenev ja praegu väljatöötatav rohetaristu strateegia, „Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030” ning looduskaitse arengukava aastani 2020 on dokumendid, mis hakkavad järgneval aastakümnel määrama Eesti valikuid territooriumi ja loodusressursside kasutamise kavandamisel ja suunamisel. Planeerimise seisukohalt on eriti huvipakkuv rohetaristu strateegia, sest see eeldab – lisaks erinevate poliitikavaldkondade omavahelisele koordineerimisele – integreeritud planeerimisprotsessi kui üht peamist rohetaristu kavandamise ja elluviimise vahendit.

Rohetaristu strateegia seab eesmärgiks säilitada või taasluua toimivate rohealade ja -rajatiste süsteem, mis on erinevatel geograafilistel tasanditel sidusad ja piisavalt kompaktsed, võimaldavad liikidel rännata ja kliimamuutustega kohaneda, rikastavad inimese elukeskkonda ning toetavad ökosüsteemiteenuseid ja hüvesid. Kuigi on tõenäoline, et rohetaristu määratlust lähiajal täpsustatakse, on see Euroopa Komisjoni vastava ekspertkomisjoni määratluse järgi strateegiliselt planeeritud toimiv võrgustik, mis koosneb loodus- ja haljasaladest, maastikulistest elementidest, ökosüsteemidest ja roherajatistest. Rohetaristu hõlmab metsi, looduslikke rohumaid, poollooduslikke kooslusi, märgalasid, jõgesid, rannikuala, parke, ökodukte, tehismärgalasid jne. Rohetaristu struktuurielemendid on erinevatel geograafilistel tasanditel paiknevad tuumalad, koridorid, puhveralad ja roherajatised, mis on Eestis juba praegu valdavalt määratud rohevõrgustikuna.

Rohetaristu strateegia peaks valmima aastal 2012. Selles rõhutatakse vajadust ühendada strateegia eesmärgid Euroopa Liidu selliste valdkondadega nagu elurikkuse poliitika, veepoliitika, merendus- ja rannikupoliitika, regionaalpoliitika, põllumajanduspoliitika, transpordi- ja energiapoliitika, kliimamuutuste poliitika, linnapoliitika ning ressursitõhususe poliitika.

Rohetaristu toetab ökosüsteemide toimimist, säilitades ja luues tingimusi, mis tagavad puhta vee, õhu, tootliku maapinna, elurikkuse, atraktiivsete puhkepiirkondade jm-ga seotud ökosüsteemiteenused. Seega toetab see kaudselt majandust ja kogukondi ning annab elutähtsa panuse kliimamuutuse looduslikku leevendamisse ja sellega kohanemisse.

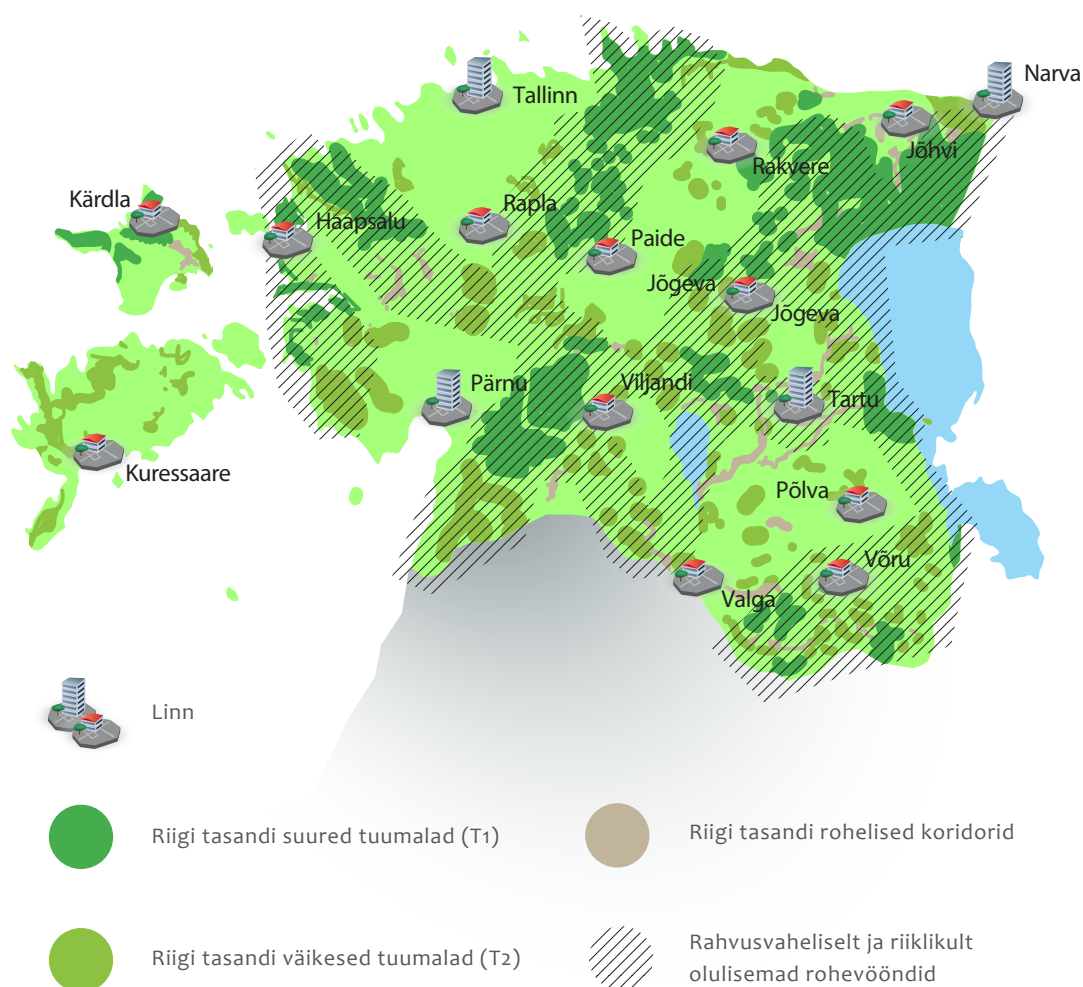
Eestis on viimastel aastatel rohetaristu määratlemisel ära tehtud suur töö – maakondade teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused” üheks alateemaks oli rohevõrgustik. Võrgustiku ja selle osiste piire ja kasutustingimusi on täpsustatud valdade hiljem kehtestatud üldplaneeringutes. Rohevõrgustiku kavandamisel kasutati Eestis integreeritud lähenemist,



soojusenergia vajadust 30–60% ja vähendab nõudlust elektrienergia järele kuni 20%. Hoonete soojapidavuse nõudeid tuleb kõvasti karmistada. Senisest enam on vaja panustada madalenergia- või liginullenergiahoonete arendamisele. Kuigi energiamahukaid tootmisharusid on Eestis vähe, tuleb energiasäästupotentsiaal ära kasutada ka tootmissektoris.

Mootorikütuste valdkonnas annab suure energiasäästu sidus ja kasutajakeskne ühistransport. Ühistranspordisüsteem peab olema sedavõrd heal tasemel, et inimesed hakkavad seda auto-transpordile eelistama. Uute elamualade ja töökohtade planeerimisel ning väljaarendamisel tuleb arvestada ühissõidukitele mõeldud teid, peatusi jm. Veelgi tõhusam on koostada planeeringud asulate kompaktsust suurendades selliselt, et inimeste igapäevane liikumisvajadus väheneks. Energiasäästlik on linnalähipiirkondade parem ühendamine kergliiklusteede võrgustiku abil ning uusasustuse rajamise asemel hoopis olemasoleva asustuse säilitamine ja tihendamine.

Joonis 11. Elukoha ja tööaja ankurpunktide põhjal leitud keskused, linnapiirkonnad ja keskuste tagamaad (Tartu Ülikool)



Illustratsioon: Veiko Veski





Praegust rohevõrgustiku struktuuri, sidusust ja osatähtsust Eestis ja selle maakondades võib pidada heaks. Rahvusvaheliselt ja riiklikult oluliste tuumalade ning neid ühendavate koridoride võrgustik põhineb maakondade teemaplaneeringute tulemuste üldistamisel. Riigi suurte tuumalade osatähtsus on kõige märgatavam Ida-Virumaal ja Läänemaal, kõige väiksem Rapla ja Valga maakonnas, Saaremaal puuduvad need sootuks. Riikliku tasandi väikesed tuumalad on olemas kõigis maakondades. Seal, kus suuri tuumalasid ei ole, on väikesed tuumalad seda olulisemad ja nende säilimisega tuleb ruumikasutuse kavandamisel arvestada. Tuumalade suurendamisest olulisem on säilitada olemasolevaid.

Joonisel 12 on olulisimad tuumalad ja koridorid, mis moodustavad Eesti põhivõrgu ning seovad meie rohealad naabermaade vastavate struktuuridega. Riigi suuri ja väikseid tuumalasid täiendavad maakondlikud rohestruktuurid, mis seovad need ühtseks võrgustikuks. Tagada tuleb riigi rohevõrgustiku suurte struktuuride terviklikkus ja toimivus, sest muidu ei ole võimalik säilitada ka peenemat kohalikku struktuuri. Seetõttu tuleb üldjuhul vältida suurte tehnilise taristu objektide rajamist suurstruktuuride kaudu. Suurte tuumalade ulatus ei tohi eriti (üle 10%) väheneda. Kui rohevõrgustiku tuumaladele kavandatakse suuri, riigi toimimiseks vajalikke objekte, tuleb tagada tuumalasisene ja tuumaladevaheline sidusus. Maavarade kaevandamisel tuleb see tagada rekultiveerimise või asendusalade leidmise kaudu.

Erilist tähelepanu tuleb pöörata piirkondadele, kus rohevõrgustiku suurte struktuuride tihedus on väiksem ja sidusus ohustatud (näiteks Kesk-Eestis).

Rohevõrgustiku eesmärgi tuleb arvestada valgalade veemajanduskavade, metsamajandamiskavade jms koostamisel ning looduskaitse, põllumajanduse ja planeerimistegevuse (sh üleriigilise taristu planeerimine) korraldamisel.

On oluline, et rohevõrgustik seoks olemasolevad kaitstavad alad hästi omavahel, moodustades katkematu süsteemi, mis aitab kaasa kaitsealade säilimisele ja toimimisele, liikide rändele jne. Valdav osa Natura maismaa-aladest jääb maakonnaplaneeringutes määratletud rohevõrgustiku alale: kümne maakonna puhul on rohevõrgustikku kaasatud Natura 2000 aladest üle 95%, kolme maakonna puhul umbes 90%, Võrumaal kolmveerand, Valgamaal umbes 60%.

Rohevõrgustiku võtmine kaitse alla ei ole Eestis otstarbekas ega vajalik. See muudaks asustuse püsimise ja arengu maapiirkondades küsitavaks, oleks vastuolus rohevõrgustiku eesmärgiga ja integreeritud ruumilise planeerimise põhimõtetega. Rohevõrgustiku säilitamise meetmed on maakonnaplaneeringutes üldiselt piisavad (vajaduse korral võib neid suurte linnade lähialade korral täiendada), kuid üldplaneeringutes tuleb rohkem tähelepanu pöörata nende piiride ja kasutustingimuste täpsustamisele.



Rohetaristu temaatika kerkimine Euroopa Liidu tähelepanu keskmesse näitab, et ka uutes maakonna- planeeringutes peab järgima senistes teemaplaneeringutes kirjeldatud kasutustingimusi ja soovitusi, et tagada rohevõrgustiku katkematus ja toimivus. Rohevõrgustik tuleb üle vaadata eelkõige Valgamaal, kus Natura alad määratleti pärast maakonna teemaplaneeringu valmimist. Ka teistes maakondades tuleb rohevõrgustiku osa maakonnaplaneeringute ajakohastamise käigus üle kontrollida. Tähelepanu tuleb pöörata rohevõrgustiku ökoloogilisele sidususele.

Väärtuslike maastike hoidmine, säilitamine ja kestlik kasutamine teenivad osaliselt rohevõrgustiku toimimise eesmärgi, sest need sisaldavad muu hulgas loodusväärtusi, poollooduslikke kooslusi jms. Maakonna teemaplaneeringutes nimetatud väärtuslike maastike (sh traditsiooniliste põllumajandusmaastike) säilitamise ja kasutamise meetmeid tuleb uute planeeringute koostamisel arvesse võtta.

Välja tuleb töötada Eesti rahvusmaastike määratlemise ja nende säilimist tagavad tingimused. See eeldab kindlasti maavalitsuste varasemate vastavasisuliste nimistute, kirjelduste ja tingimuste ülevaatamist.





Planeeringu elluviimine

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+” viiakse ellu pikaajalise, järjepideva, planeeringus püstitatud eesmärkide ja põhimõtete järgimise teel. Sealjuures juhitakse vähemalt kõige olulisemaid protsesse, mis kujundavad ühiskonna ruumilist struktuuri selle erinevatel geograafilistel tasanditel.

Kuna üleriigiline planeering ise on maakonna- ja kohaliku tasandi seisukohalt liiga üldine, siis selle elluviimiseks vaadatakse üle maakonnaplaneeringud ja uuendatakse neid, arvestades riigi ruumilise arengu vajadusi ja piirkondlikke eripärasid. Kui tarvis, siis koostatakse maakonnaplaneeringud teemaplaneeringutena mingi kindla teema lahendamiseks. Samuti võetakse üleriigilise planeeringu põhimõtted aluseks valla või linna üldplaneeringute koostamisel.

Ruumi planeerimisel tuleb kõikjal lähtuda sarnastest põhimõtetest. Seetõttu töötatakse välja riigi suunised, mille eesmärk on väljendada avalikku huvi ja parandada ruumi kvaliteeti, pidades silmas energiatõhususe ja kestliku arengu põhimõtteid, mida maavalitsused ja kohalikud omavalitsused peavad planeeringute koostamisel arvestama.

Üleriigilises planeeringus kajastatud rahvusvahelise mõõtmega ruumilise arengu suundumused viiakse riikidevahelises planeeringualases, valdkondlikus või piirkondlikus koostöös rahvusvahelisele tasandile.

Olulised ruumi mõjutavad arengusuunad on üldjuhul pikaajalised ja neid saab riigis ellu viia vaid erinevate valdkondade koordineerimise ja mõjutamise kaudu. Riigi poliitikat tehakse teoks asjakohaste valdkondlike arengukavade alusel, mille juures on nõuetekohaselt arvesse võetud üleriigilise planeeringu eesmärgid ja põhimõtteid. Käesoleva planeeringu ellurakendamise õnnestumises on väga suur osa transpordi-, energia-, keskkonna-, kalandus- ja põllumajanduspoliitikal, kuid eriti tihe seos on üleriigilise planeeringu ja regionaalpoliitika vahel – planeeringus määratletud riigi regionaalse arengu juhtimise ruumilistest alustest ja üldistest sihtidest lähtudes kujundatakse regionaalarengu strateegias regionaalse arengu mõjutamise ja toetamise täpsemad põhimõtted ning ajaspetsiifilised eesmärgid, meetmed ja tegevused.

Planeerimisseaduse kohaselt on üleriigilise planeeringu lisana koostatud planeeringu elluviimise tegevuskava. See katab kõiki peamisi riigi tegevusvaldkondi, millest planeeringu eesmärkide saavutamine sõltub ja mis on asjaomaste partneritega kokku lepitud. Tegevuskavas ei ole planeeritud ressursse, konkreetseid vahetulemusi ega tähtaegu – need ülesanded on jäetud valdkondlike arengukavade koostajatele. Tegevuskava alusel jälgitakse üleriigilise planeeringu eesmärkide poole liikumist tegevussuundade ja üksiktegevuste tasandil. Tegevuskava saab vajaduse korral uuendada ja täiendada.



Planeerimisseaduse § 29 lg 2 kohaselt annab regionaalminister üleriigilise planeeringu elluviimisest Vabariigi Valitsusele ülevaate kuue kuu jooksul pärast Riigikogu valimisi.

Planeeringu elluviimise tegevuskava edenemist arutatakse Vabariigi Valitsuse istungil vähemalt kord kahe aasta jooksul regionaalministri ettepanekul. Regionaalminister esitab valitsuskabineti nõupidamisel teabe üleriigilise planeeringu ja selle tegevuskava elluviimise kohta, tehes vajaduse korral ettepanekuid tegevuskava täiendamiseks või uuendamiseks.



