





Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ Lühülevaade



Kujundus: Sigrimigri OÜ
Illustratsioonid: Veiko Veski
Keeletoimetaja: Päevakera OÜ
Tallinn 2012

Kui me tahame teha tarkasid otsuseid, peame me oskama vaadata piisavalt palju ette. Üleriigiline planeering – selle sõnapaari taga peitub tegelikult rohkem, kui paljud sellest kantseliitlikust väljendist esimese hooga välja võiks lugeda. See planeering on Eesti pikaajaline strateegia ja tulevikuplaan.

Riiki ei tehta riigi või ametnike jaoks, vaid ikka rahva jaoks. Seetõttu peame vaatama, kus meie inimesed elavad, kuidas nad liiguvad ja kuidas nende elu on korraldatud. Nii täna kui ka 10 ja 20 aasta pärast.

Kui inimestelt küsida, et mis teda kodukohas häirib, toob üks välja, et raudtee on elumajale liiga lähedal. Teine ütleb, et töökoht on liiga kaugel. Kolmas, et lasteaiakohta pole üldse ja neljas kirub ühistransporti, millega ei ole võimalik ilma üliinimliku pingutuseta hommikusele lennukile jõuda.

See on küll pisut lihtsustatud lähenemine, aga laias plaanis annabki Eesti 2030+ lähtesuunad selleks, kuidas oleks inimestel Eestis hea elada. Ja et hea oleks elada igas Eestimaa nurgas.

Siim Kiisler
Regionaalminister



1 Olulisemad Eesti ruumilist arengut mõjutavad tuleviku-suundumused



Üleilmastumise tingimustes mõjutavad kõiki riike globaalsed ja makroregionaalsed tegurid, mis toimivad valdavalt riigi enda tahtest sõltumata. Eestile olulisemad ruumilise mõjuga üleilmsed suundumused on:

- maailmamajanduse raskuskeskme nihkumine Aiasiasse;
- üleminek teadmispõhisele majandusele;
- rahvastiku vananemine;
- linnastumine;
- ökoloogiliste väärtuste mõjujõu kasv;
- üleminek laialdasele taastuvenergiakasutamisele;
- nn roheline ja hõbedase majanduse¹ ennakkasv.

Euroopa Liidu poliitikavaldkondadest on ruumilise arengu seisukohalt olulisemal kohal keskkonna-, energia-, transpordi-, põllumajandus- ja välispoliitika.

Üleilmsete arengusuundumuste ja Euroopa Liidu poliitika koosmõju analüüs näitab, et kuigi Eesti asustussüsteemis võib aset leida teatud nihkeid, jääb selle ruumiline struktuur

¹ Roheline ja hõbedane majandus on uue-laadiliste ühiskondlike tellimustega seotud tulevikumajanduse üldmõisted. Roheline majandus hõlmab paljusid ettevõtlusvaldkondi alates taastuvenergeetikast, passiivmajade ehitamisest ja materjalide taaskasutusest kuni elektriautode ja mahetoiduainete tootmiseni. Suur osa rohelisest majandusest tugineb biotehnoloogiale. Hõbedane majandus hõlmab eakatele pakutavaid tooteid ja teenuseid, mis kindlustavad pikeneva eluea veetmise tervena, aktiivsena ja turvaliselt.

põhijoontes samaks.

Rahvastiku vananemine on Eestis vältimatu, aga ruumiliselt ebaühtlane. Vanemaerialiste osatähtsuse kasv rahvastikus on väikseim Tallinnas, Tartus ja Pärnus, kus sisseerändajatest on ülekaalus nooremad vanuserühmad. Rahvastiku vananemine võib koormata Eesti sotsiaalsüsteemi ja halvendada majanduse kasvuvõimalusi, eriti maapiirkondades. Samal ajal võivad paraneda nn hõbedase majanduse arendamise väljavaated, milles saavad kaasa rääkida ka väiksemad asulad.



Rahvastiku vananemise ja rahvaarvu mõõduka kahanemise kõrval jätkub tõenäoliselt ka aeglane linnastumine. Linnarahvastiku absoluutarv ei suurene märkimisväärselt, kuid maaelanikkonna vähenemine tõstab selle osakaalu. Linnastumine soosib suuremaid Eesti linnu. Tallinna ja Tartu, vähemal mää-

ral ka Pärnu linna ja Ida-Viru linnastu¹ külgetõmbe kindlustavad kõrgkoolid ja teadmispõhise majandusega seotud töökohtade kasv. Euroopa Liidu poliitika ja keskkonnahoidlike väärtuste mõju aitavad parandada keskkonna- ja transpordiolusid suuremates linnades, muutes nad elukohana atraktiivsemaks. Uusasumite rajamisega Tallinna, Tartu ja Pärnu ümber liigub linnastumine varjatult ka maale, sest need nn külad on oma iseloomult eeslinnad. Teisalt väljendub linnastumine ka selles, et maaelanike tööalane pendelränne kasvab, mille tulemusena imbub linlik elulaad maale.

Enamiku maakonnakeskuste ja teiste väike-linnade madal- ja kesktehnoloogiline tööstusbaas jääb tugeva üleilmse, eeskätt Aasiast pärineva konkurentsipurustuse alla. See võib põhjustada raskusi tervetele maakondadele, sest nende keskused kindlustavad suure osa maakonna töökohtadest. Teeninduskeskustena nende linnade roll ilmselt eriti ei

muutu, kui suudetakse hoida teenuste kvaliteeti ja paljusust.

Maa-asustust aitavad hoida Eu-

1 Kiviõli, Kohtla-Järve, Jõhvi, Sillamäe, Narva.

roopa Liidu ühine põllumajanduspoliitika ja roheline majanduse kasv, aga ka toiduainehindade prognoositav tõus. See võib maaelu majanduslikku baasi mõnevõrra kindlustada, kuid ei loo eriti palju uusi töökohti. Siiski võib eeldada paljude söötis maade uuesti kasutusse võtmist, maakasutuse intensiivistamist, maastikulise üldilme paranemist, maaelanike sissetulekute kasvu, aga ka põllumajandusreostuse võimalikku suurenemist. Jätkub noorte väljaränne maapiirkondadest, linnadest pöörduvad aga tagasi eakamad. Samuti asub maale elama üha enam nn ökoinimesi. Taastuenergia väiketehnoloogia kasutuselevõtt parandab elamisvõimalusi ääremaade külates ja väikesaartel.

Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkondadega, sh rajada Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Aasia ja Euroopa uute kaubavoogude teenindamine eeldab tehnilist baasi: sadamaterminale ja logistikakeskusi. Praegused suundumused panevad Eestit otsima keskkonnasäästlikumaid transpordilahendusi, sh kahandama sõiduautoliikluse ja suurendama ühistranspordi osatähtsust.

Energiavõrkude arendamisel ootab Euroopa Liit uute välisühenduste rajamist ühiste elektri- ja gaasiturgude toimimiseks. Euroopa Liidu keskkonna- ja energiapoliitika survestavad Eestit panustama taastuenergeetika (eeskätt tuulikuparkide) arendamisse nii maismaal kui ka rannikumeres.



2. Visioon „Eesti 2030”

Kahaneva ja vananeva rahvastikuga riiginä, 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 saame 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.** Sellest lähtudes on Eesti ruumilise arengu visioon aastaks 2030 järgmine:

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 sidustatud asulate võrgustik.

Hajalinnastunud ruumi mõistega võetakse kokku soovitatav linna 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 need alles füüsilises elukeskkonnas. Hajalinnastunud ruumis on kombineeritud linnas pakutavate kvaliteetteenuste kättesaadavus, linlik ja liikuv eluviis ning maal elamise eelised. Seda toetab võrgustunud ühiskonna- ja ruumikorraldus.

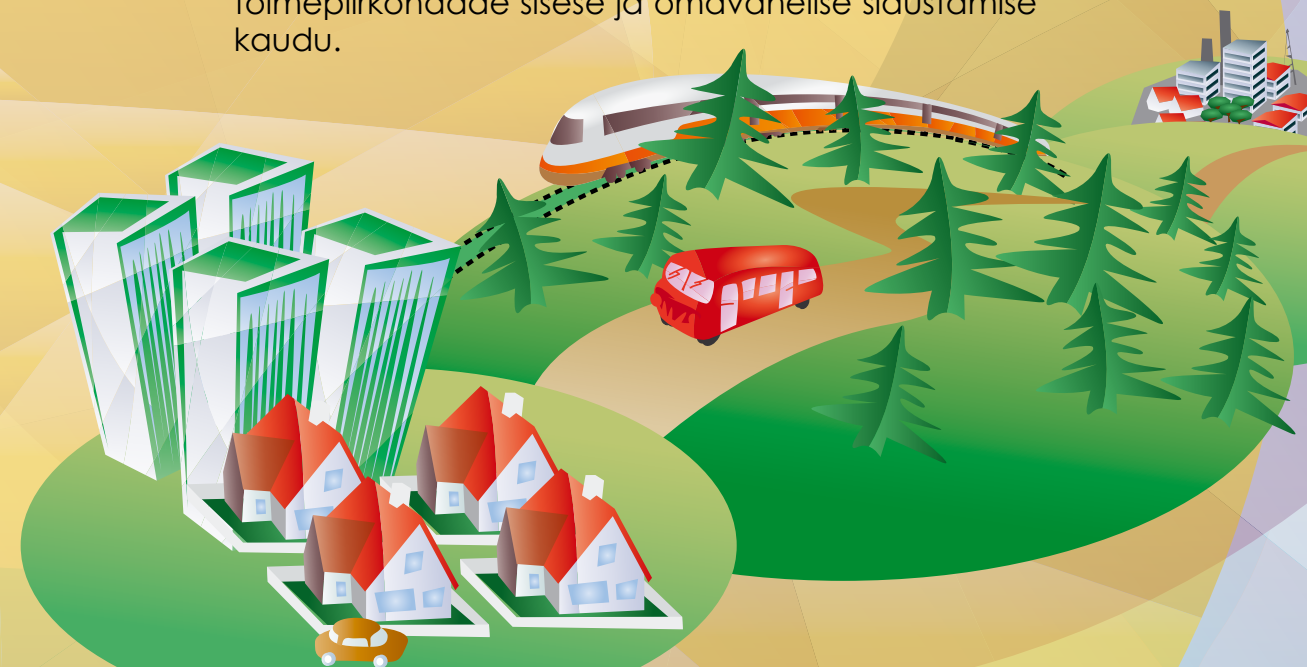
Ruumiline mitmekesisus ja riigi piirkondlikud eripärad annavad inimesele vabaduse valida sobiv elu- ja töökoht ning nendega sobituv elustiil. Meie väiksus ja hajutatud asustus, läbimõeldud ja keskkonnahoidlik transpordikorraldus ning nüüdisaegsed uuenduslikud tehnoloogilised lahendused loovad meile head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

*Peamine arengueesmärk
on tagada elamisvõimalused
Eesti igas asustatud paigas.*

3. Tasakaalustatud ja kestlik asustuse areng

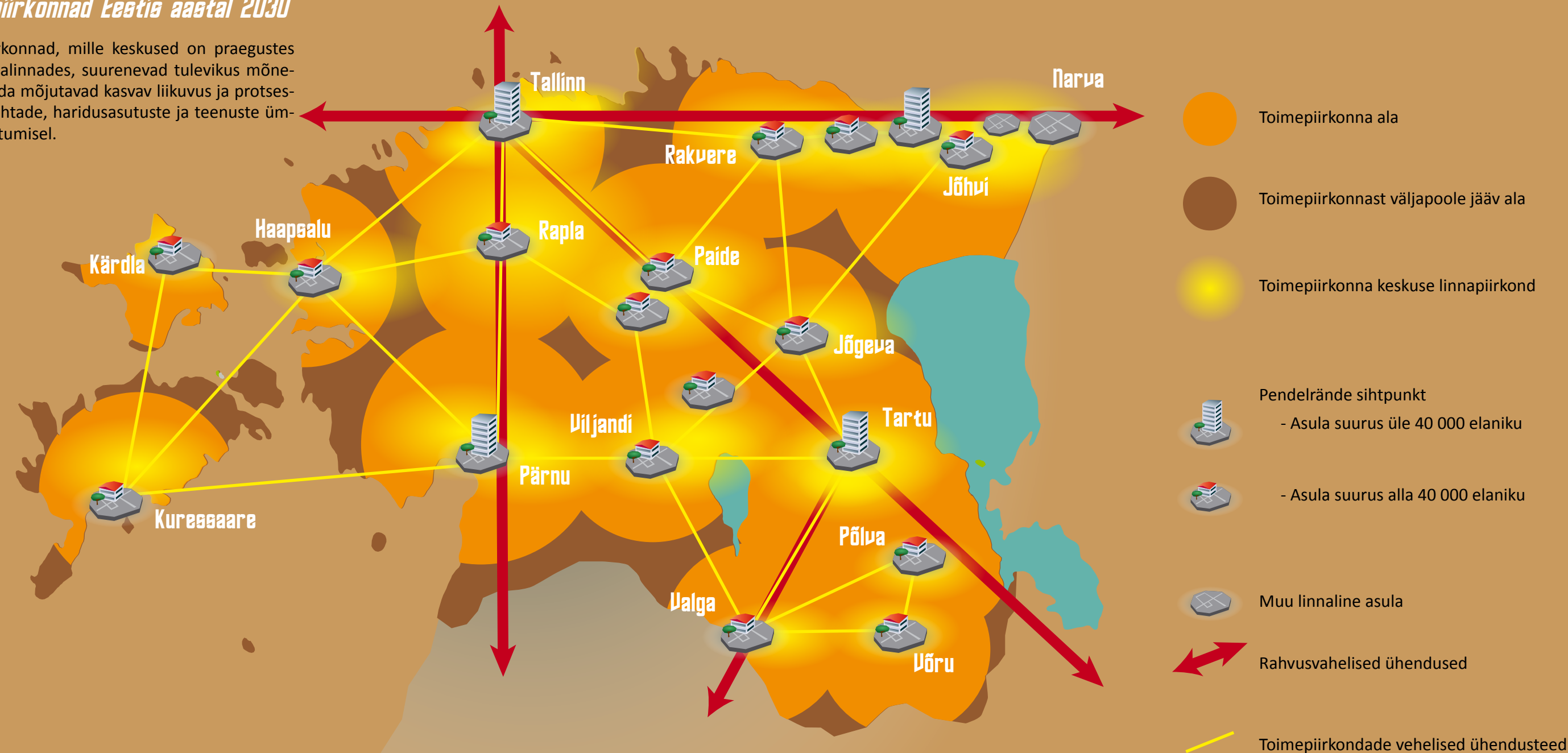
Asustuse kujundamise peamised eesmärgid:

1. olemasolevale asustusstruktuurile toetuva mitmekesise ja valikuvõimalusi pakkuva elu- ja majanduskeskonna kujundamine;
2. töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu.



Toimepiirkonnad Eestis aastal 2030

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



3.1. Olemasolevale asustussüsteemile toetuva mitmekesise ja valikuvõimalusi pakuva elu- ja majanduskeskkonna kujundamine

Eesti asustussüsteem on välja kujunenud pikaajalise arengu tulemusena ning ühiskonnale ei ole vajalik ega jõukohane selle olemasolevat struktuuri põhjalikult muuta. Praeguses süsteemis tuleb tagada inimestele võimalikult hea elukvaliteet, erinevate piirkondade arengupotentsiaali maksimaalne ära kasutamine ja asustuse võrgu tõrgeteta toimimine.

Eesti taotleb jätkuvalt asustussüsteemi üleriigilist tasakaalustamist eeskätt maakonnakeskuste võrgu kaudu, sest väikelinnad ja maasulad ei suuda pakkuda piisaval hulgal ja küllalt mitmekesiseid töökohti ega teenuseid oma elanikele. Väikelinnade ja maapiirkonna asustuse püsijäämist tuleb soodustada nende parema sidustamise kaudu maakonnakeskuste jt suuremate linnadega.

Ääremaaadel, sh väikesaartel ja riigi piirialadel, kus linnadega sidustamise strateegia ei sobi, on peamiseks asustuse püsijäämist toetamise teeks avalike ja erateenuste mõistliku kvaliteeditaseme kokkuleppimine ja tagamine. Ääremaaade elatavana hoidmine on meile jõukohane, sest seal paikneb ka tulevikus vaid mõni protsent rahvastikust.

Riigi ja selle piirkondade konkurentsivõime kujundamisel on tähtis roll eeskätt linnadel.

Tallinn on Eesti majanduselu keskus, riigi peamine värav ja turismisiht. Tallinn peab arendama oma linnafunktsioone ja võtma uusi, soovitatavalt rahvusvahelise kaaluga ülesandeid, et kujuneda Läänemere piirkonnas rahvusvaheliselt atraktiivseks keskuseks. See on kogu Eesti arengu hädavajalik tingimus.

Rahvusvaheliselt on Tallinna jaoks eriti tähtis koostöö Helsingiga. Kahe linna tihedad majandus-, kultuuri- ja turismisidemed on heaks lähtekohaks koordineeritumalt toimiva kaksikliinna väljakujundamisel, mis peab leidma väljenduse ka linnade ruumilises planeerimises. Teiste Tallinna jaoks oluliste partnerlinnadega – nii Peterburi, Stockholm kui ka Riiaga – 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 teadmise arengu potentsiaali





Tallinn peab arendama oma linnafunktsioone ja võtma uusi, soovitatavalt rahvusvahelise kaaluga ülesandeid, et kujuneda Läänemere piirkonnas rahvusvaheliselt atraktiivseks keskuseks.

ning leida koha rahvusvahelises tööjaotuses. Tartu tasakaalustab riigi asustussüsteemi, olles kogu Eesti kaguosa tunnustatud keskus. Tartul on mõistlik ära kasutada oma asendit kolmnurgas Tallinn–Riia–Pihkva ja teha nende linnadega koostööd. Ka 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 aga 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.

Eeskätt rahvusvahelises konkurentsisis on tähtis koostöö 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 põhimõtte rakendust leida ennekõike Valga ja Valka (Läti) puhul.

Kohalik elukeskkond sõltub nii kohapeal kui ka lähiümbruses pakutavatest töökohtadest ja teenustest ning kohalikust ruumikorraldusest.

Linnade ja teiste suuremate asulate planeerimisel tuleb säilitada nende kompaktsus, tihendada sisestruktuuri, võtta taaskasutusele hüljatud maid. Linnakeskustes tuleks keskenduda kvaliteetse, esteetiliselt ja arhitektuuriselt nauditava ning tiheda teeninduskohtade võrgustikuga avaliku linnaruumi väljakujundamisele. Linnade lähiümbruses tasub uuteks ehituspiirkondadeks valida kas sealsed suuremad asulad oma sotsiaalse taristuga või kohad, kus ühendamine tehnilise taristuga on lihtsam.

Maapiirkondade planeerimisel peab arvestama uut tüüpi kogukondadega, sest maal elavad inimesed on oma mõtlemiselt, käitumiselt ja tööhõivelt üha enam linnastunud. Maal ei saa pakkuda samasugust teenuste ja töökohtade valikut nagu linnas, kuid kogu Eesti saab hoida elatavana. Selleks peab kõigis maakohades olema aasta ringi sõidukõlblik avalik teedevõrk, võimalus liituda mõistliku hinnaga elektrivõrguga, kiire andmesidevõrguga ja saada joogivett. Inimene peab saama lähikonnast otstarbekal viisil esmatähtsaid teenuseid ning pääsena ühissõidukiga iga päev maakonnakeskusesse.



3.2. Töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sise- ja omavahelise sidustamise kaudu

Linnade põhivajadused, mis mõjutavad asustuse kujunemist, on seotud elukohta, töökoha, hariduse, teenuste ja vaba aja veetmise võimaluste kättesaadavusega. Eesti hajalinnastunud ruum jaguneb toimepiirkondadeks, milles tööeline elanikkond liigub pidevalt valdavalt marsruudil elukohta – töökohta – igapäevateenused. Kui 2000. aastal osales pendelrändes iga päev umbes 120 000 inimest, siis aastal 2010 oli neid juba 160 000.

Peamised pendelrände sõlmpunktid on maakonnakeskused. Piirkonnatuumala, kus pendelränne on eriti intensiivne, nimetatakse sageli linnapiirkonnaks. Linna lähitagamaa on (linna) toimepiirkond.

Toimepiirkonnad ja nendevahelised ühendused peavad muutuma asustuse pikaajalise arengu juhtimise vahendiks, mille alusel kujuneb välja tuleviku-Eesti hajalinnastunud ruum. Neid piirkondi tuleb arvestada maakonna- ja üldplaneeringute koostamisel,

ühistranspordisüsteemi kavandamisel ning omavalitsuste koostöö edendamisel.

Uuringute kohaselt on Eesti elanike igapäevane tööalane liikuvus viimase kahekümne aasta jooksul suurenenud. 2011. aastal oli 71% töötajate tööleminekuaeg valdavalt kuni 30 minutit. Selle järgi määratletud toimepiirkondade raadius on praegu hinnanguliselt keskmiselt 30 km ümber. Suure töenäosusega pendeldajate arvu kasvutempo küll pidurdub, kuid liikuvuse kasv jätkub. Eeldatavasti saab toimepiirkondade raadiust järgneva 20 aasta jooksul suurendada 40 kilomeetrini tänu parematele teedele ja kvaliteetsemale ühistranspordile, mis võimaldavad 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.

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

Toimepiirkondade sisese sidustamisega suureneb elanike töö- ja elukohavalik ning ettevõtetele on kättesaadav arvukam ja mitmekesisem tööjõud. Suuremad toimepiirkon-

nad aitavad vähendada ääremaastumisriskiga ja ääremaaliste piirkondade hulka. Väheneva rahvastiku tõttu tuleb arengu ja transpordikorralduse edendamine muuta toimepiirkondade keskseks, mis aitab suurendada tööeliste elanike tegutsemise tõhusust.

Toimepiirkondade sisese sidususe kõrval ei tohi tähelepanuta jätta ka nende **omavahelist sidustamist** ja koostoimimist. See on vajalik igakülgsed koostöösidemete soodustamiseks ja sellega seotud majandusliku, kultuurilise ja sotsiaalse sünergia tekkimiseks. Toimepiirkondade omavahelise sidustamise aluseks on heatasemeline ühistranspordivõrk.

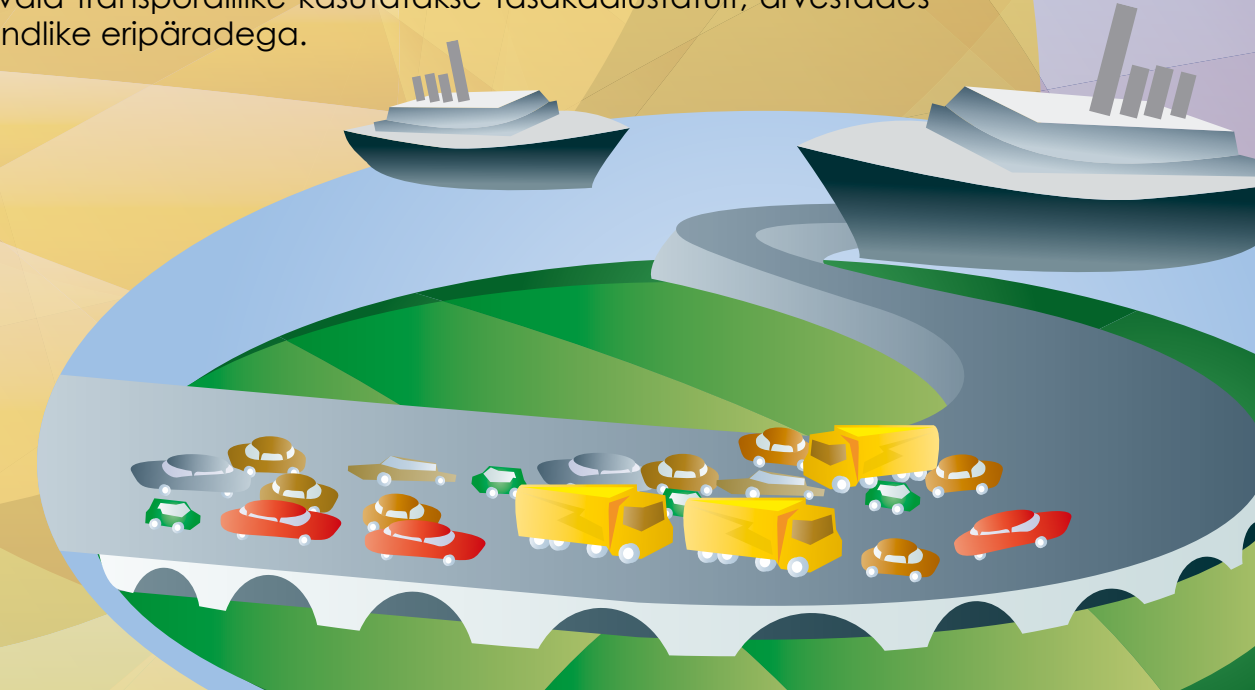


Maal ei saa pakkuda samasugust teenuste ja töökohtade valikut nagu linnas, kuid kogu Eesti saab hoida elatavana.

4. Head ja mugavad liikumisvõimalused

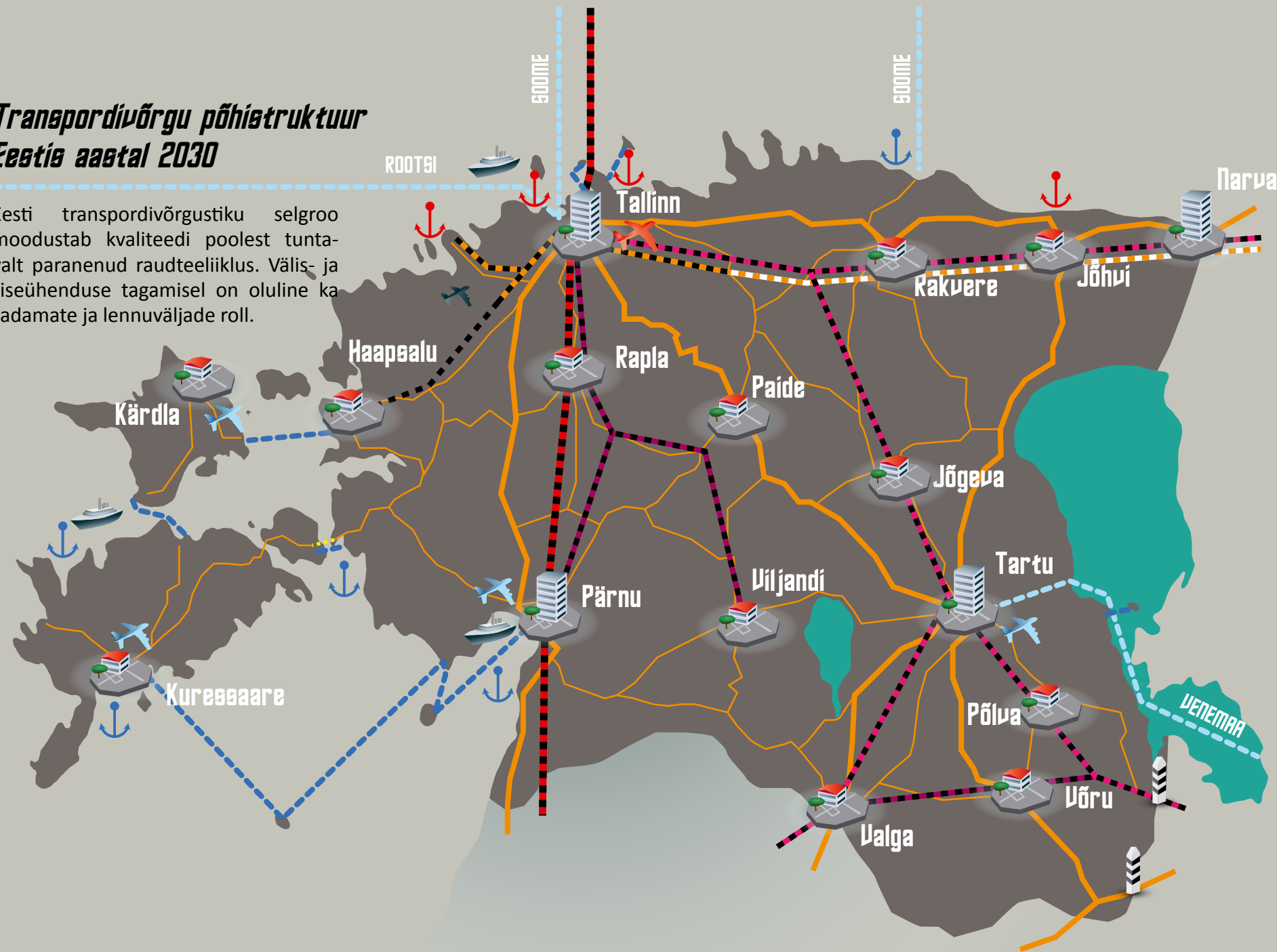
Transpordi arengu kujundamise peamised eesmärgid:

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.



Transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030

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



- Linn
- Maantee
- Võimalik püsiühendus
- Kiire rongiühendus (240 km/h)
- Kiire rongiühendus (160 km/h)
- Rongiühendus (120 km/h)
- Elektriraudtee
- Elektriraudtee pikendus
- Võimalik rongiühendus (120 km/h)
- Regulaarne reisilaevaühendus
 - riigisisened
 - rahvusvahelised
- Kruiisilaevad
- Transiitkaubasadam
- Kaubasadam
- Rahvusvaheline lennujaam
- Piirkondlik lennuväli
- Varulennuväli
- Piiripunkt

4.1. Teenuste, haridusasutuste ja töökohtade kättesaadavuse tagab toimepiirkondade sisene ja omavaheline sidustamine kehtlike transpordiliikide abil

Toimepiirkonnasisesel sidustamisel on
põhiroll piirkondlikul ja linnasisesel
ühistranspordil, sh valdavas osas riigist bus-
sitranspordil. Ühistransport peab tagama
nende kasutajarühmade igapäevase liikuvu-
se, 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 tee-
nindusasutuste vahel toimepiirkonna piires,
olles sidustatud ka muud liiki ühistranspor-
diga (linnalähiraudtee, tramm, troll). Bussi-
liikluse paremat toimimist on võimalik ta-
gada enamjaolt korralduslike meetmetega,
mis aitavad kujundada liinivõrku, ühildada
liiklusgraafikuid, juurutada uusi liinivõrgu
ülesehituse lahendusi (nt nõudluspõhine
ühistransport) ning muuta piletisüsteemi
nüüdisaegsemaks ja mugavamaks (nt üks pi-
let kogu riigis).

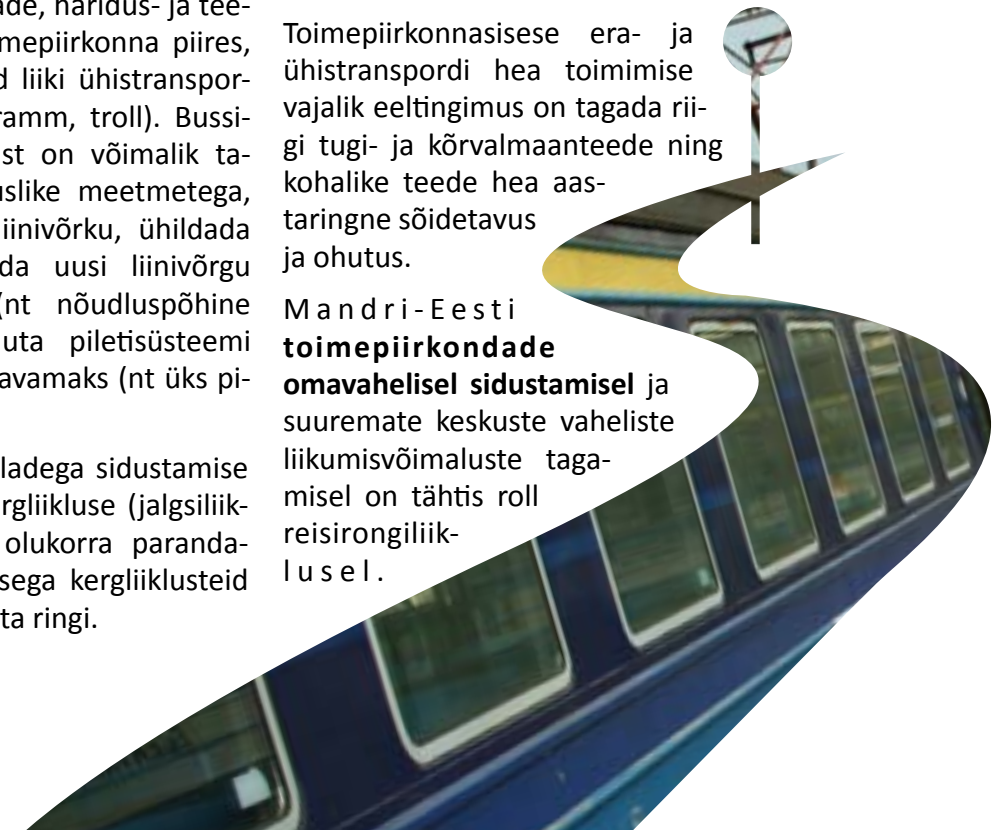
Linnade sisemise ja lähialadega sidustamise
seisukohalt on oluline kergliikluse (jalg-
siliiklus, jalgrattaliiklus jms) olukorra paranda-
mine. Aktiivsema kasutusega kergliiklusteid
peab saama kasutada aasta ringi.

Eri transpordiliikide sidustamisega seoses
on sõiduaudode ja jalgrataste jaoks tar-
vilik piisavas mahus turvaliste parkimis-
võimaluste väljaarendamine olulisemate
ühissõidukipeatuste juures (raudteejaamad,
suuremad bussipeatused).

Hajaasustuses jääb ka tulevikus elanike pea-
miseks liiklusvahendiks paratamatult sõidu-
auto. Samal ajal on ka seal tarvis parandada
ühistranspordi kvaliteeti: kasutada sobiva
mahutavusega busse, kohandada sõiduplaa-
ni, rakendada kiiresti muutuva nõudluse
puhul alternatiivlahendusi (muuta bussiliini
marsruuti, sõiduplaani ja liiklusvahendit),
eelistada regulaarlinide asemel paindlikke
(ettetellitavat ühistransporti) vm nutikaid la-
hendusi.

Toimepiirkonnasisesel era- ja
ühistranspordi hea toimimise
vajalik eeltingimus on tagada riigi
tugi- ja kõrvalmaanteede ning
kohalike teede hea aas-
taringne sõidetavus
ja ohutus.

Mandri-Eesti
**toimepiirkondade
omavahelisel sidustamisel** ja
suuremate keskuste vaheliste
liikumisvõimaluste taga-
misel on tähtis roll
reisirongiliik-
luse l.



Tehniliselt heal tasemel raudteeliiklus võimaldab sõita kiirusel 120–160 km/h, laseb ajasäästlikult liikuda (sh iga päev tööl käia) ja kaugemale reisida. Lisaks kiirusele on olulised ka kasutusmugavus, sõidu ohutus ja keskkonnasäästlikkus. 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. Alles tuleb jätta võimalus taastada Tallinna–Haapsalu(–Rohuküla) liin.

Seal, 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 põhimaanteedete rajamise vajadust ei ole. Liikuvuse suurenemise ja ohutuse tagamise nõude tõttu on siiski vaja rekonstrueerida olemasolevaid ning rajada mõningaid uusi teelõike ja liiklussõlmi põhimaanteedete koridorides.

Ühenduse tagamisel saartega jäävad oluliseks nii lennu- kui ka laevaliiklus. Saare maakonna ligipääsetavuse parandamiseks võib riik teha otsuse rajada püsiühendus üle Suure väina, mis lühendaks maantee sõidukite ülesõiduaega. Oluline on tagada jätkuvalt ühendus väikesaartega, kus on püsiasustus.

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

Eesti ja kaugemate sihtkohtade vahelise ühenduse tagab eeskätt lennuliiklus. Rahvusvaheline Lennart Meri Tallinna lennujaam on Eesti peamine rahvusvaheline lennuvärv. Seepärast tuleb Eesti-sisese ühistranspordiga tagada kõigi siinsete elanike hea ligipääs Tallinna lennujaamale. Võimalikuks tuleb muuta Ämari lennuvälja kasutamine Tallinna lennujaama varulennuväljana ja selle kasutuselevõtt ka kaubavedudeks.

Tartu kui olulise uuendus- ja teaduskeskuse areng nõuab samuti rahvusvahelist regulaarühendust. Ka teistelt olulisematelt lennuväljadelt (Pärnu, Kuressaare, Kärdla) peab olema võimalik rahvusvahelist lennuühendust pidada.

Et tagada hea **rahvusvaheline ühendus lähimate sihtkohtadega**, tuleb järgnevatel aastatel välja arendada kiire, mugav ja sage reisirongiliiklus. Uuringud on näidanud, et



kiirrongil on selge potentsiaal asendada lennukit liikumisraadiuses, mis mahub kuni 2,5tunnise sõiduaja sisse.

Lähiajal tuleb maakondade teemaplaneeringute abil valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Tallinnast piirkiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga, Kaunasesse ja Varssavisse. Varssavist on edasine kiire rongiühendus Euroopa Liidu tuumikpiirkonda tagatud. Kaugemasse tulevikku vaadates tuleb säilitada ruumilised võimalused Helsingi–Tallinna raudteetunneli rajamiseks.

Reisirongiliikluse kiirus, sagedus ja kasutusmugavus peavad kasvama kõigis Eesti jaoks tähtsates suundades. Rongide maksimaalset lubatud piirkiirust tuleb suurendada Tallinna–Narva–Peterburi, Tallinna–Tartu–Pihkva ja Tartu–Valga–Riia liinidel kuni 160 km/h.

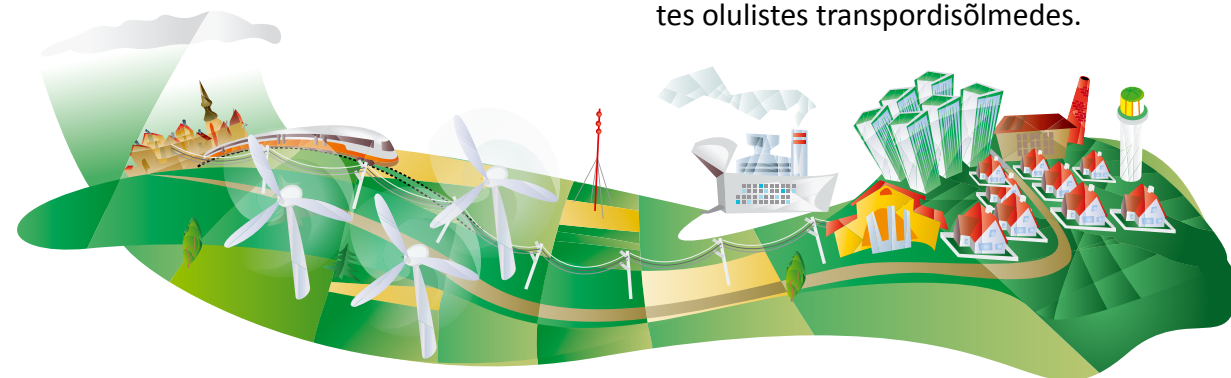
Rahvusvahelised reisilaevaliinid on koonduvad Tallinna, kust saab teha regulaarse Helsingisse, Marienhamni (Ahvenamaa), Stockholmi ja Peterburi. Regulaarse reisilaevaühenduse saab soovi korral luua ka Paldiski, Sillamäe ja Kunda sadamate toel. Samuti võib sõltuvalt nõudlusest pakkuda (hooajalisi) reise Pärnu–Kuressaare–Riia suunas. Kavandamisel on liinid Kunda ja Kotka (Soome) ning Tartu ja Pihkva vahel.

Üheks Eesti arengu vedajaks on **rahvusvaheline kaubavedu**. Asukoht Läänemere idarannikul annab võimaluse vahendada nii lääne-ida- kui ka põhja-lõunasuunalist kau-

pade liikumist ja osaleda sel viisil Venemaa, Aasia ja Euroopa 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.

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 kaubaveopotentsiaali väljaarendamise võimalusi. Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste raudteevedudega seotud riskide vähendamiseks tuleb Tallinna lõunapoolse raudtee möödasõidutrassi kindlasti alles hoida.

Kogu Eesti rannikul tuleb välja arendada riigi seisukohalt optimaalne väikesadamate (sh jahisadamad) kett, mis seob saared mandriga ja edendab turismialaseid otsesidemeid välisriikidega.

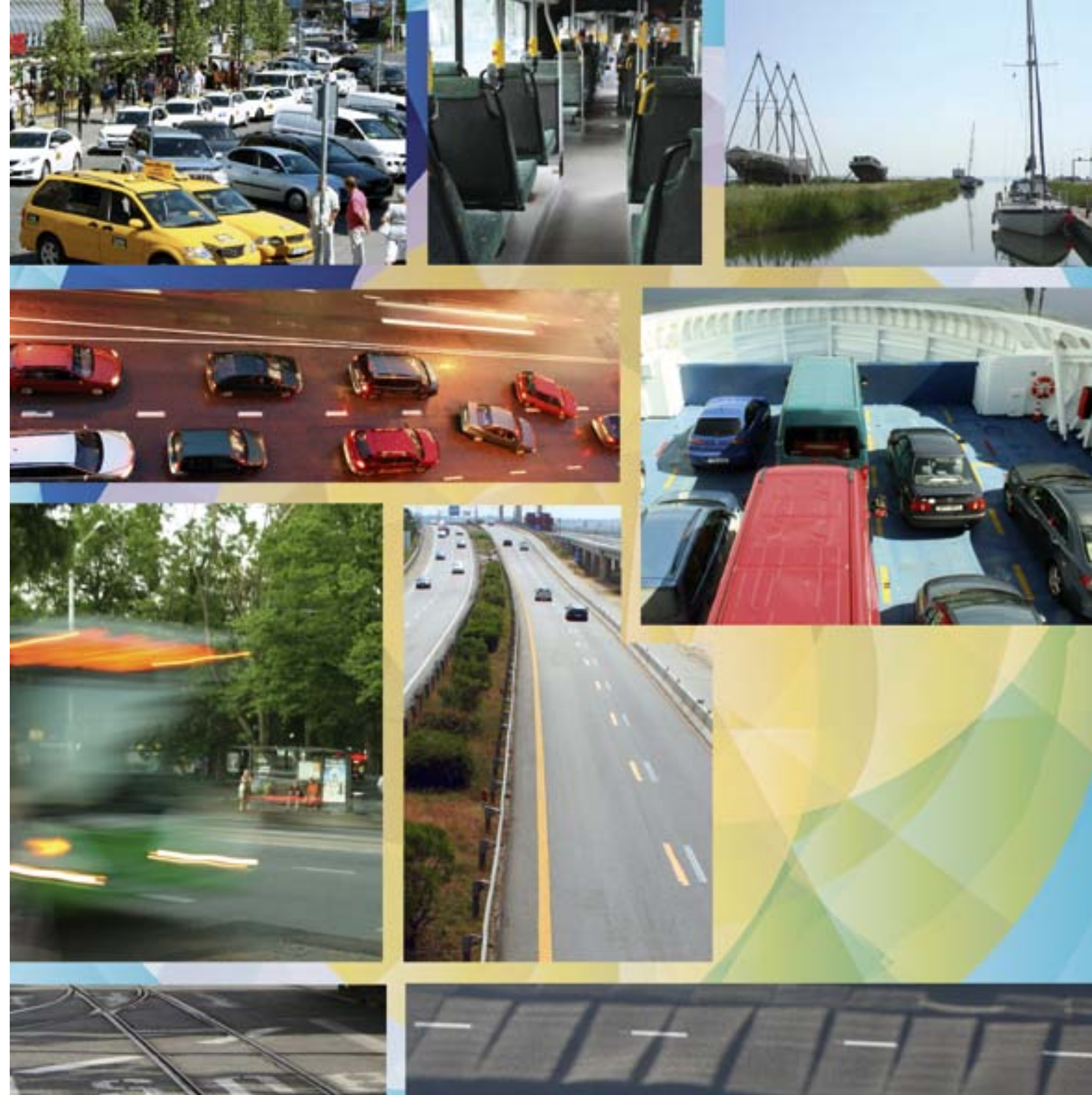


4.4. Erinevaid transpordiliike ka- sutatakse tasakaalustatult, ar- vestades piirkondlike eripäradega

Linnapiirkondades on taristu olulisteks osisteks kujunemas eri transpordiliike siduvad terminalid, kus inimesed leiavad hõlpsalt ja kiiresti sobival väljumisajal endale meelepärase ühissõiduki.

Tallinnasse kavandatud Ülemiste terminal 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 eri transpordiliikide planeerimist Tallinna Vanasadama piirkonnas, et ühendada rahvusvaheline laevaliiklus raudteeliikluse ja kohaliku ühistranspordiga ning – viimase abil – ka tulevase Ülemiste terminaliga.

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



5. Varustatus energiataristuga

Energeetikavald- konna peamised eesmärgid:

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.



Eesti energiavarustuse ja võrguühenduste arengusuunad



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

Eestil pole eeldusi odava elektri tootmiseks. Lisaks on elektrienergia tootmine suhteliselt väikese liisandväärtusega, kuid suure keskkonnamõjuga tegevus. Seepärast tuleb keskenduda elektrienergia tootmisele eelkõige oma riigi tarbeks. Et tagada energiapuuduse, soovib Eesti ka tulevikus suuta toota vajaduse korral (mitte aga tingimata pidevalt) kogu vajaliku elektrienergia ise. Ruumiliselt kontsentreeritud põlevkivienergeetika kõrval tuleb arendada senisest rohkem hajutatud piirkondlikku energiatootmist, kus oluline osa on taastuvressursidel, eeskätt tuulel ja biomassil.

Meretuulikuparkide rajamiseks sobib Eesti läänepoolne rannikumeri. Nende kavandamisel tuleb tagada parkide piisav kaugus väikesaartest ning säilitada muinsus- ja looduskaitse väärtused, liikide rändekoridorid ja elupaigad. Meretuulikuparkide rajamisel tuleb arvestada riigikaitse huvidega.

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

Maismaal tuleb tuulikuparkide jaoks kasutada eelkõige endisi kaevandusalasid Ida-Virumaal, muid aktiivsest inimkasutusest väljapoole jäävaid alasid ja kohti, mis võimaldavad tuuleenergia kasutamist integreeritud lahendustes. Ida-Virumaal tuleb paigaldada veel üks õhuseiradar, mis võimaldaks seal leevendada seniseid riigikaitse vajadustest tulenevaid tuulikute paigutamise ja kõrguse piiranguid. Maismaal tuleb valdavalt eelistada väiksemate ja keskmise suurusega tuulikuparkide (kuni 20 tuulikut) rajamist, sest see laseb energiatootmist ja toodangu ajalist kõikumist paremini hajutada.

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

Väga oluline on energia salvestamise võimaluste parandamine. Eesti peab olema salvestusviiside uurimisel ja sellekohase tehnoloogia rakendamisel aktiivne. Kohalike res-



sursside laiema kasutamise ja mikroenergeetika arendamise eesmärgil on kõige suurema tähtsusega aruka võrgu¹ kasutamine ja sobiva taristu loomine kodumajapidamistes üle jääva elektrienergia koondamiseks ühtsesse võrku.

Maagaasil töötavaid turbiinielektrijaamu on praegu majanduslikult tõhus ja energiajulgeoleku seisukohast mõeldav kasutada eeskätt avariiereservelektrijaamadena ning tipuenergia tootmiseks. Baasenergiat tootvate üksustena muutuvad need õigustatuks alles pärast lisatarneallika tekkimist – näiteks veeldatud maagaasiterminali rajamisel Eestisse.

Üheks energeetika tulevikusuundumuseks võib olla tuumaelektrijaama rajamine Põhja-Eesti rannikule. Tuumajaama asukoht valitakse sel juhul eraldi uuringute, planeeringu ja keskkonnamõju hindamise alusel.

Soojusenergiat toodetakse praegu kohalikest kütustest (puit, turvas, muu biomass) või imporditavatest fossiilsetest kütustest (gaas, vedelkütus, süsi). Kohalikest kütustest ja jäätmetest (prügi, reovesi jm) toodetava soojusenergia osakaal peab kasvama. Veega täitunud kaevanduskäikudega piirkondades, veekogude läheduses ja liikuva põhjaveega aladel on otstarbekas kaaluda maasoojuspumpade kasutamist asumite soojavajaduse rahuldamiseks.

¹ Arukas võrk (ingl *smart grid*) on elektrivõrk, mis koondab kõikide sellega ühendatud kasutajate käitumis- ja tegevusmustrid, et tagada säästev, majanduslikult tõhus ja usaldusväärne elektrivarustus (Eurelectric).

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

Hea ühendus naaberriikide elektrivõrkudega tagab head energia sisseostu-, transiidi- ja ekspordivõimalused. See on Eestile oluline nii varustuskindluse, energiajulgeoleku kui ka Eesti jaoks soodsaima hinnaga energia tagamise vaatenurgast.

Esimene kaabelühendus Soomega (EstLink) on loodud ja teine on rajamisel. Pikemas plaanis on võimalik luua ühendus Rootsiga ja rajada kolmas Eesti–Soome ühendus, mis tagaks eeskätt meretuulikuparkide toodangu müümise võimaluse. Lähiaastatel lisandub uus kõrgepingeühendus Lätiga ning kaugemas tulevikus on võimalik luua Lätiga ühendus ka merekaabli abil.



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

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 olemasoleva asustuse rekonstrueerimisel kavandada muu hulgas senisest ulatuslikumat kohalike energiaallikate kasutamist.

Ühiskonna kestlikkust suurendavad energiasäästlikud lahendused, mis vähendavad kulutusi energiale ja energiatootmisest tulevat keskkonnamõju. Hoonete energiatõhususe suurendamine kahandab soojusenergia vajadust 30–60% ja vähendab nõudlust elektrienergia järele kuni 20%. Energiasäästupotentsiaal tuleb ära kasutada ka tootmissektoris.

Mootorikütuste valdkonnas annab suure energiasäästu hästi korraldatud ühistransport. Energiat hoiab kokku linnalähipiirkondade parem ühendamine kergliiklusteede võrgustiku abil ning uusasustuse rajamise asemel hoopis olemasoleva asustuse säilitamine ja tihendamine.



6. Rohevõrgustiku sidusus ja maastikuväärtuste hoidmine



Eesti rohevõrgustiku riigi tasandi tuumalad ja koridorid



Linn



Riigi tasandi suured tuumalad (T1)



Riigi tasandi väikesed tuumalad (T2)



Riigi tasandi rohelised koridorid



Rahvusvaheliselt ja riiklikult olulisemad rohevööndid

Euroopa Liidus on väljatöötamisel roheta-ristu strateegia, mis seab eesmärgiks säilitada või taasluua toimivate rohealade ja -rajatiste süsteem. Need alad ja rajatised peavad olema erinevatel geograafilistel tasanditel sidusad ja piisavalt kompaktsed, võimaldavad liikidel rännata ja kliimamuutustega kohaneda, rikastavad inimese elukeskkonda ning toetavad ökosüsteemiteenuseid ja hüvesid.

Eestis on maakondade teemaplaneeringuga

„Asustust ja maakasutust suunavad keskkon- natingimused” ning seda täpsustavate üld- planeeringutega määratletud rohevõrgustik. Selle struktuuri, sidusust ja pindalalist osa- tähtsust võib nii Eestit tervikuna kui ka maa- konniti vaadates pidada heaks. Seetõttu on meil vaja keskenduda selle hoidmisele, mitte laiendamisele.

Jätkuvalt tuleb tagada 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 mahukaid, riigi toimimiseks vajalikke objekte, tuleb tagada tuumalasisene ja tuumaladevaheline sidusus. Maavarade kaevandamisel tuleb see kindlustada rekultiveerimise või asendusala leidmise kaudu. Erilist tähelepanu tuleb pöörata piirkondadele, kus rohevõrgustiku suurstruktuuride tihedus on

väiksem ja sidusus ohustatud (näiteks Kesk-Eestis).

On oluline, et rohevõrgustik seoks olemasolevad kaitstavad alad hästi omavahel, moodustades katkematu süsteemi, mis aitab kaasa kaitsealade säilimisele ja toimimisele, liikide rändele jne. Rohevõrgustiku võtmine tervikuna kaitse alla ei ole aga Eestis otstarbekas ega vajalik. See takistaks asustuse arengut maapiirkondades, oleks vastuolus rohevõrgustiku eesmärgiga ja integreeritud ruumilise planeerimise põhimõtetega.



Planeering ja selle elluviimine

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ koostamise algatas Vabariigi Valitsus 04.02.2010 korraldusega nr 32. „Eesti 2030+“ on strateegiline dokument, mille eesmärk on saavutada otstarbekas ruumikasutus Eesti kui terviku mastaabis ning seada keskkonna eripärast lähtuvad ruumilised alused asustuse, liikuvuse, üleriigilise tehnilise taristu ja regionaalarengu kujundamiseks.

Planeering „Eesti 2030+“ valmis Siseministeeriumi planeeringute osakonna koordineerimisel. Selle valmimisse andsid oma panuse paljud eri valdkondade eksperdid ja ametnikud, maa- ja omavalitsused ning teised huvitatud isikud, keda kaasati ja teavitati kodulehe ja avalike ürituste kaudu.

Planeering „Eesti 2030+“ on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368.

Üleriigiline planeering viiakse ellu püstitatud eesmärkide ja põhimõtete järgimise teel nii ruumilise planeerimise detailsematel tasanditel kui riigi valdkondlikus arengukavandamises.

Järgnevatel aastatel uuendatakse maakonnaplaneeringuid, arvestades riigi ruumilise arengu vajadusi ja piirkondlikke eripärasid. Kui tarvis, siis koostatakse teemaplaneeringud mingite teemade lahendamiseks. „Eesti 2030+“ põhimõtted võetakse aluseks valla või linna üldplaneeringute koostamisel.

Ruumi planeerimisel tuleb kõikjal lähtuda sarnastest põhimõtetest. Seetõttu töötatakse välja riigi suunised, et vältida avalikku huvi ja parandada ruumi kvaliteeti, pidades silmas energiatõhususe ja kestliku arengu põhimõtteid.

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

Planeeringu ellurakendamisel on väga suur osa transpordi-, energia-, keskkonna-, kaladus- ja põllumajanduspoliitikal. Eriti tihe seos on aga regionaalpoliitikaga, mis kujundatakse planeeringus määratletud riigi regionaalse arengu juhtimise ruumilistest alustest ja üldistest sihtidest lähtudes.

Planeerimisseaduse kohaselt koostati üleriigilise planeeringu lisana tegevuskava. Seaduse kohaselt annab regionaalminister planeeringu elluviimisest Vabariigi Valitsusele ülevaate kuue kuu jooksul pärast Riigikogu valimisi.

Planeeringu tegevuskava edenemist arutatakse Vabariigi Valitsuse istungil vähemalt kord kahe aasta jooksul regionaalministri ettepanekul.

Üleriigilise planeeringu täistekst asub aadressil www.siseministeerium.ee.

