

## **Eesti ruumilise arengu üldine ülevaade aastatel 2000-2010**

Toomas Paaver, 13.04.2010

Käesolev ülevaade on esialgne tööversioon üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ koosseisu kavandatud ülevaatest seni kehtiva üleriigilise planeeringu Eesti 2010 elluviimisest. Käesolev versioon on suunatud ekspertrühmale, ministriumitele ja maavalitsustele arutlemiseks ning vajadusel täiendamiseks.

### **Eesti 2010 elluviimise perioodil toimunud olulisemad muutused ruumis ja kehtiva planeeringu muutmise ja uuendamise vajaduse selgitus**

Eesti 2010 on ruumilist arengut mõjutanud peamiselt läbi maakonnaplaneeringute ja nende teemaplaneeringute. Vähemal määral ka läbi sellega arvestamise üldplaneeringute tasandil.

Juhindudes üleriigilise planeeringu eesmärkidest on maakondades koostatud maakonnaplaneeringud ja teemaplaneeringud rohelise võrgustiku, asustust ja maakasutust suunavate keskkonnatingimuste ning sotsiaalse infrastruktuuri kohta.

Alustatud on mõnede Eesti 2010 koosseisus väljendatud maanteedkoridoride planeerimisega maakonna tasandil (Via Baltica erinevad lõigud, Jõhvi-Narva maanteelõik Tallinn-Narva põhimaanteel) ning elluviidud Tallinn-Tartu maantee kvaliteedi tõstmist (välja ehitatud neljarealine Vaida teelõik, ehitamisel Mäo ümbersõit).

Üleriigilises planeeringus kavandatud Rail Baltica kiirraudtee koridor ja Tallinna raudtee ümbersõidu koridor on piisava põhjalikkusega käsitletud Harju maakonna planeeringu I etapis. Samal ajal on Rail Baltica Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes küll mainitud, aga sisuliselt planeerimata. Lõiguti on seda planeeritud kohalike omavalitsuste üldplaneeringutes (valminud on ka tunneli ala käsitlev valla osa üldplaneering Viimsis). Terviklikult elluviidaval viisil planeeritud raudtee infrastruktuuri elluviimiseni läbi planeeringute või projektide seega ei ole jõutud. Tallinna raudtee ümbersõidu arendus on takerdunud valdade üldplaneeringutesse (uued elamurajoonid raudteetrassil, otste kokkuvõimise raskused vallapiiril, riigi poolne selgusetus maa võõrandamise korraldamisel), mistõttu ei ole ka selle elluviimine hoolimata maakonnaplaneeringu põhjalikkusest võimalik. Rail Baltica termini kasutamisel on Eestis ka laiem segadus (kui VASAB 2010, Via Baltica ruumilise arengu projekti (VBSDZ) ja Eesti 2010 raames oli see kasutusel kiirraudtee kohta, siis praktikas on Eesti Raudtee selle nime all rekonstrueerinud olemasolevat raudteed läbi Tartu, orienteerides seda eelkõige kaubaveole).

Alustatud on nelja maakonna teemaplaneeringut tuuleenergia kasutuselevõtu terviklikuks planeerimiseks. Planeering hõlmab Pärnu-, Lääne-, Saare- ja Hiiumaad.

Muude infrastruktuuride ruumilised arengud on kujunenud üldjuhul sõltumatult Eesti 2010-st, kuid osaliselt kooskõlas selles ennustatuga (näiteks lennujaamade ja sadamate areng, Soome-suunaline merealune elektri kaabel Estlink).

Eesti 2010 on avaldanud teataval määral mõju ka piire ületavate koostööpiirkondade kujundamisel. (näiteks Harju maavalitsus mainib selle arvestatavat mõju MTÜ Helsinki-Tallinn EUREGIO moodustamisele kahe metropoliregiooni ühisprojektide elluviimiseks). Maavalitused on Eesti 2010 põhimõtteid kasutanud ka erinevate arendusprojektide algatamise ja rahastamise vajaduse põhjendamisel.

Samas ei ole üleriigiline planeering olnud alati omavalitsustele vastuseid andev riigi arengu suundade kohta. Näiteks olid selle tõlgendamisel eriarvamused Kuusalu valda kaitsepõlügeni kavandamisel (üleriigiline planeering ei näinud seda otseselt ette ja määras põlügeni alale rohevõrgustiku tuumala). Samuti on üleriigiline planeering olnud raskesti kasutatav välja toomaks riigi huve üldplaneeringu tasandil toimuvate keskkonnamõju strateegiliste hindamiste käigus (neis nõutakse ülevaadet üldisemate strateegiliste planeerimisdokumentide vastavuse kohta üldplaneeringuga).

Arvestades, et üleriigilist planeeringut on rakendatud eelkõige maakonnaplaneeringute kaudu ning fakti, et maakonnaplaneeringutel on olnud väheldane mõju linnade ümbruse ja linnade siseste struktuuride ja linnaruumi arengule, siis on linnad ja nende lähiümbruse valglinnastumine üldiselt arenenud sõltumatult Eesti 2010 põhimõtetest. Seda võib olla tinginud nii selgete juhiste kui ka kogemuse puudumine vahepealsete aastate kinnisvarabuuri ohjamisel. Seega on kehtiva üleriigilise planeeringu mõju asustusstruktuuri kujunemisele olnud vähene või puudunud üldse. Asustust on suunatud eelkõige paljude ühekordsete otsuste kaudu läbi kohalike omavalitsuste üld- ja detailplaneeringute (probleemiks ongi olnud paljude strateegiliste otsuste langetamine

detailplaneeringu tasemel). Kuna Eesti 2010 ei anna otseseid juhiseid kohalikele omavalitsustele asustuse suunamise alaste otsuste tegemiseks ning ka maakonnaplaneeringud on uue asustuse kujunemiseks pigem võimalused lahti jätnud, siis on niisugune areng tugeva kinnisvarahinna kasvust tulenenud turusurvest ka mõistetav. Praeguseks ajaks ületavad üld- ja detailplaneeringutega kehtestatud võimalused uute elamute rajamiseks paljukordselt tegeliku vajaduse uute asustusala järel. Samal ajal, kui sotsiaalse infrastruktuuri, puhkealade jms pehme infrastruktuuri arendamisel on tugevaid puudujääke, mis väljenduvad igapäevaelus läbi kooli- ja lasteaia kohtade puuduse, rohealade ja puhkealade täisehitamise, ühistranspordivõrgu puudulikkuse jms.

Mitmed arengud on kujunenud ka hoopis vastupidiselt Eesti 2010 eesmärkidele (peamiste teenuste kättesaadavus igas Eestimaa paigas).

Eesti 2010 peamise väärtusena mainitakse enamasti üldist alusepanemist riigi terviklikule ruumilisele planeerimisele. See loodud alus aga nõuab nüüd, Eesti 2030+ koostamisel, kogemustest tulenevat olulist edasiarendust, mis aitaks üleriigilisel planeeringul kujuneda tegelikku ruumilist arengut senisest märgatavalt tugevamini suunavaks dokumendiks.

## **Ruumiline arengu analüüs teemade kaupa**

Järgnevalt on toodud ülevaade teemade kaupa ruumilistest arengutest 2000-2010, mis on toimunud viimase aastakümne jooksul suures osas sõltumatult Eesti 2010 mõjust.

### **Riigisisene ühistranspordisüsteem**

- Ühistranspordisüsteemi märgatavat arengut ja eri transpordiliikide omavahelist kasutajasõbralikku sidustamist ei ole toimunud, osaliselt on toimunud ka ühistranspordi taandareng. Selle negatiivne mõju on olnud pealesunnitud autostumine.
- Reisirongiliikluses arvestatavat arenguhüpet ei ole tehtud. Mõnevõrra on tõusnud reisirongiühenduse kvaliteet ja kiirus Tallinn-Tartu ja Tallinn-Viljandi liinidel, kuid see pole võrreldav Skandinaaviamaade ühistranspordi kasutamismugavusega. Reisirongiliiklus lõppenud Pärnu-Mõisaküla ja Valga-Piisa liinil. Samas on alustatud on ettevalmistusi kõigi vanade reisirongide väljavahetamiseks kogu riigis, mis tõenäoliselt võimaldab kvaliteedi kasvu lähiaastatel.
- Linnadevaheline bussiliiklus püsinud samal tasemel. Maapiirkondade bussiliiklus on märgatavalt hõrenenud.
- Ühistranspordisüsteemide integreerimise ja eri liikide omavahelise sidumisega ja mugavate ümberistumisvõimaluste loomisega ei ole aktiivselt tegeletud.
- Linnade bussijaamad ja raudteejaamad on läinud sageli eraomandisse, muutnud oma funktsiooni või kujundatud ärikeskuste osaks.
- Euroopa-suunalist reisirongiühendust ei ole loodud. Ainus rahvusvaheline rongiliin on endiselt Tallinn-Moskva.

### **Kergliiklusvõrgustik, avalik ruum**

- Eesti 2010 kergliikluse teemat ei käsitletud. Samas on alustatud on mõnede maakonna teemaplaneeringute koostamist kergliiklusvõrgustiku terviklikuks arendamiseks.
- Kergliikluse eelisarendamine on deklaratiivselt mitmetes omavalitustes küll eesmärgiks seatud, kuid tervikliku ja kvaliteetse kergliiklust soosiva avaliku ruumi suunas on siiski vähe samme astutud. Koostamisel on mõned maakonna või üldplaneeringu tasandi teemaplaneeringud selle teema kohta.
- Kergliiklus on planeeritud üldjuhul maanteed kõrvale, alternatiivseid lahendusi kasutatakse vähe. Linnasisesest ja linnast väljuva kergliiklusvõrgustiku arendamise ruumiline käsitlus on olnud üldjuhul pealiskaudne ning ei ole suutnud tõsta kergliikluse populaarsust autoliiklusega võrreldes.
- Maareformi mõjul on olnud märgatav läbipääsude ja avaliku ruumi kadu maapiirkondades. Probleemiks on osutunud pääsud veekogude kallasrajale.
- Linnades on olnud probleemiks avaliku ruumi sidususe ja kvaliteedi vähene väärtustamine planeeringutes ning läbilõikamine liiklusteede arenduse kaudu.

### **Teedevõrk**

- Eesti 2010 koosseisus kirjeldatud Via Baltica, Via Estica, Via Vironia ja Via Hanseatica maanteid on lõiguti arendatud, samas kvalitatüüset arenguhüpet ei ole toimunud.
- Eesti 2010 koosseisus ainsa suurema uue maanteeprojektina kavandatud Tartu-Viljandi-Pärnu ühenduse olulist edasiarendamist (või isegi uue tee rajamist) ei ole toimunud. Olemasolev Tartu-Viljandi-Kilingi-nõmme maantee on küll liigitatud tugimaanteest põhimaanteeks.

- Saaremaa ja mandri vahelise võimaliku püsiühenduse loomise kaalumiseks on eeltöid alustatud, kuid põhimõtteliste otsusteni ei ole jõutud. Teiste saarte püsiühendused ei ole teemaks olnud.
- Aastakümne jooksul on toimunud märgatav suuremate linnade lähiümbruste teede ja linnade ringteede liikluskoormuse kasv ja turvalisuse vähenemine, mistõttu oluline rõhk on asetatud selliste teede põhjalikuks ümberehitamiseks.
- Maapiirkondades on jätkuvalt toimunud kruusateede ümberehitamine kõvakattelisteks, kuid see ei ole siiski piisav kogu vajaduse rahuldamiseks.
- Linnasiseste teedevõrkude arengus on eelkõige domineerinud vähene sõbralikkus jalakäijate ja kergliikluse suhtes.

## Raudteevõrk

- Arvestatavat raudteede arengut ei ole aastakümne jooksul toimunud.
- Likvideeritud on Riisipere-Haapsalu, Pärnu-Mõisaküla, Sonda-Aseri raudteelõigud.
- Välja on arendatud Koidula piirraudteejaam, mis ühtlasi loob ka riigisisese otseühenduse Valga-Petseri ja Tartu-Petseri raudteede vahele.
- Rajatud on uus Viivikonna-Ahtme põlevkiviraudtee lõik, mis võimaldab põlevkivi transportida kasutamata Tallinn-Narva raudteed.
- Tallinn-Tartu-Valga liin on osaliselt rekonstrueeritud ja viidud kiiruseni 120km/h. Selle rahastamisel on viidatud nimele Rail Baltica, kuigi üleriigilise planeeringu kontekstis oli Rail Baltica kavandatud kulgema läbi Pärnu regiooni.
- Tallinna raudteeümbersõidu arendus on takerdunud valdade üldplaneeringutesse (uued elamurajoonid raudteetrassil, otste kokkuviiamise raskused vallapiiril).
- Eesti 2010 koosseisus kavandatud Euroopa-suunalise kiirraudtee terviklikku planeerimist ei ole toimunud, kuid mõned omavalitsused (Häädemeeste, Saku, Viimsi, seletuskirjaliselt ka teised) on seda vajadust arvestanud üldplaneeringute koostamisel. Planeeringuliselt lahendamata on mitmed põhimõttelise tähtsusega küsimused (raudtee seosed Tallinnaga, Viljandi raudtee tulevik). Samuti ei ole kokkulepet Läti Vabariigiga selle raudtee ühendamiseks ja jätkamiseks Lääne- ja Lõuna-Euroopa suunas.
- Viimsi vald on planeeringutes hoidnud reservmaad kiirraudtee pikendamiseks tunneli kaudu Soome suunas.
- Võimaliku Soome-suunalise raudteepraami jaoks sobiva sadama planeerimist ega ehitust ei ole toimunud.
- Lääne-Eesti raudteevõrgustik on läinud eraomandisse (Edelaraudtee).

## Sadamad ja veeteed

- Eesti 2010 kirjeldatud kavade kohane turismile suunatud Saaremaa süvasadam on valminud.
- Sõltumatult Eesti 2010-st on toimunud oluline areng Sillamäe sadamas. Olemasolevaid kaubasadamaid on jooksvalt edasi arendatud (Tallinna, Muuga, Paldiski, Pärnu, Kunda)
- Eesti 2010-s märgitud Roomassaare-Riia ja Virtsu-Hanko parvlaevaliinide asemel on hooajati käivitunud Mõntu-Ventspils ja Sillamäe-Kotka liinid. Tartu-Pihkva laevaliini ei ole avatud.
- Saarte ja mandri vaheline laevaliiklus on püsinud samaväärsena. Eesti 2010 koosseisus prognoositud väikesadamate (jahisadamate) areng on olnud arvestatav. Samas on mitmed väikesadamad jätkuvalt mittevastavad kaasaja nõuetele ega ole ametlikult sadamana kasutatavad.
- Arvestatava üleriigilise veeteede võrgustiku arenguna on Narva linna planeerimisel kaalutud Läänemere ja Peipsi ühendamist laevaliiklusele Narva kohalt, kuid teostamiseni ei ole jõutud.

## Lennuliikluse infrastruktuur

- Lennujaamade arengud on toimunud üldjoontes vastavalt Eesti 2010-s kirjeldatud suundadele.
- Tallinna, Pärnu, Kuressaare ja Kärdla lennujaamad teenindavad riigisiseseid lennuliine, mille sagedus küll suurenenud ei ole.
- Reisiliikluseks on taasavatud Tartu lennujaam ja oluliselt edasi arendatud Tallinna ja Kuressaare lennujaama.
- Tartu ja Kuressaare lennujaam on avatud rahvusvaheliseks reisiliikluseks.
- Eesti 2010 koosseisus välja pakutud uut lennujaama Ida-Virumaal ei ole avatud, kuid koostamisel olevas Vaivara valla üldplaneeringus on kavandanud olemasoleva väikelennukite lennujaama arendamine tšarterlende võimaldavale tasemele.
- Riigikaitse eesmärgil arendatakse Ämari lennuvälja.

## Energeetika

- Peamine osa elektrienergiast toodetakse endiselt Narva põlevkivielektriijaamades.
- Alustatud on Eesti 2010 koosseisus kirjeldatud elektri ja soojuse koostootmisjaamade arendamisega. Gaasi ja söe baasil töötavaid kondensatsioonielektriijaamu ei ole arendatud.

- Oodatust märgatavalt kiirem on olnud tuuleenergia kasutuselevõtt. Lääne- ja Põhja-Eestis on rajatud mitmeid uusi tuuleparke. Algatatud on vastav teemaplaneering Pärnu-, Lääne-, Saare- ja Hiiumaakonnas. Samas on senised tuuleparkide arendusalad olnud määratud peamiselt läbi üld- või detailplaneeringute, paljudel juhtudel erahuvist lähtudes. Jõuliselt on esile kerkinud tuuleenergia tootmise kavatsused merealal.
- Rajatud on Eesti 2010-s kirjeldatud merealune kaabel ESTLINK, mis ühendab Eesti elektrivõrgu Soomega.
- Alustatud on ka ettevalmistustöid teise Soome-suunalise kaabli ESTLINK2 rajamiseks.
- Lõunasuunalist uut Euroopa-suunalist ühendust ei ole loodud (see ei sõltu ka ainult Eesti riigist).
- Riigisisest elektrivõrku on ilma põhimõtteliste muutusteta jooksvalt edasi arendatud.
- Elektriturg on avatud, mida ei osatud prognoosida Eesti 2010 koostamise ajal.
- Energia kokkuhoiu ja tõhusama kasutamise meetmete osas ei ole Eesti 2010 koosseisus soovitusi, Eesti on selles osas märgatavalt maas Skandinaaviamaadest (poliitika nõ 0 energiakuluga elamute arendamise suunas, mis on prioriteediks ka Euroopa Liidus) ning vastav teema on üles kerkinud uudsena.

## **Gaasivõrk**

- Eesti 2010 koosseisus pakutud Eesti-Soome gaasijuhet ei ole arendatud.
- Riigisisest gaasivõrku on märgatavalt arendatud, näiteks on gaasivarustuse saanud Pärnu linn.

## **Veevarustus, reovee juhtimine, üleujutusrisk**

- Jooksvalt on arendatud vanade elamupiirkondade ühendamist ühisveevärgi ja kanalisatsiooniga. Jõudsalt on kaasajastatud veevarustuse ja kanalisatsiooni infrastruktuuri ja rekonstrueeritud puhasteid.
- Sisuliselt lõpule on viidud reovete juhtimine puhastitesse suuremates linnades, eriti väärib mainimist Tartus valminud tunnelkollektor, mille tagajärjel on oluliselt vähenenud Emajõe ja Peipsi järve reostumine.
- Üleujutuste teema on läbi praktikas esinenud suuremate üleujutuste kerkinud tõsiselt arvestatavaks riskiks elanikkonnale rannikul ja jõgede ääres. Uute elamualade rajamisel eraldiseisvalt menetletud detailplaneeringute alusel on sageli lahendamata ühtsed sadevee ärajuhtimise ja kuivendus süsteemid. Samuti on paljudes kohtades probleemiks olemas olnud maaparandussüsteemide lõhkumine uusarenduste elluviimisel

## **Asustusstruktuuri üldised arengud**

- Asustuse arengus iseloomustab aastakümnet uue asustuse koondumine suuremate linnade lähiümbrusesse (valglinnastumine). Samal ajal maapiirkondade asustuse vähenemine.
- Valglinnade uued elamurajoonid on sageli ilma piisava sotsiaalse infrastruktuurita, ühistranspordi ühenduseta, sidumata avaliku ruumi ja sadevee äravoolu süsteemideta, vähese mitmekesisuse ja elamutüübi valikuvõimalustega, hoonestatud üksluiselt sageli tüüpsete lahenduste alusel.
- Linnade sisestruktuuris on olnud mõningane areng endiste tööstus- ja sadamaalade ümberstruktureerimisel elamis- ja kaubanduspiirkondadeks. On toimunud teatav vanade linnaosade taas väärtustumine.
- Tootmine on jätkuvalt väljunud linnade sisemusest ning asunud koonduma linnade äärealadele sageli nn. tööstusparkidesse. Jätkuvalt on toimunud tootmis- ja äriefunktsiooni segunemine.
- Aastakümnet iseloomustab ka teenuste koondumine suurematesse kaubanduskeskustesse, enamasti linnast väljuvate suuremate teede äärde. Samal ajal teenuste eemaldumine väiksematest asulatest ning linnades elamupiirkondadest ja linnakeskustest.
- Riigis leidub ka elanikest tühjenevaid asulaid, peamiselt Ida-Virumaal (nt Viivikonna).

## **Muud arengud**

Lisaks käesolevas ülevaates käsitletud temadele on Eesti 2030+ koostamise algstaadiumis otstarbekas luua üldine ülevaade ka teiste valdkondade ja riigi funktsioonide (näiteks riigikaitse, sisejulgeolek, valitsusasutused, üleriigilise tähtsusega kultuuri- ja haridusobjektid, riigimetsa arendus avaliku ruumina, põllumajandus, telekommunikatsiooni võrgustikud, maavarade kaevandamine, jäätmemajandus) ruumilisest arengust viimasel aastakümnel. See on plaanis koostada koostöös vastavate ministeeriumitega.

## Järeldused Eesti 2030+ ülesehituseks

Arvestades saadud kogemust, Eesti 2010 mõju või selle puudumist, tuleks Eesti 2030+ ülesehitamisel kaaluda järgmiste põhimõtete kasutamist.

1. Alustada selge ruumilise visiooni loomisest (missugust ruumi me soovime?) ning anda juhised ja soovitusel selle visiooni realiseerimiseks. Ruumilise arengu visiooni alusel määrata selged juhised maakonnaplaneeringute ajakohastamiseks.
2. Otstarbekas on planeering struktureerida konkreetsete teemade kaupa ehk muuta uus planeering lihtsamini kasutatavaks kui senine.
3. Arvestades maakonnaplaneeringute koostamise aeganõudvat protsessi ning kogemust, et paljusid Eesti 2010 koosseisus käsitletud küsimusi ei ole jõutud maakonna tasemel põhjalikult planeerida isegi üleriigilise planeeringu ajaperspektiivi lõpuks, peaks Eesti 2030+ koosseisus olema juhised ka igapäevase planeerimistegevuse suunamiseks omavalitsuste tasandil. Võib eeldada, et niisugusel kujul rakenduvad planeeringu eesmärgid oluliselt kiiremini ja tõhusamalt.
4. Eesti 2030+ koostamisel tuleb tähelepanu viia eelkõige valdkondadele, mille rakendamine saab toimuda läbi ruumilise planeerimise ning sealtkaudu ka projekteerimise ja ehitamise.
5. Otstarbekas on mitte dubleerida erinevates strateegilistes arengukavades käsitletavaid suundi, vaid keskenduda olemasolevates arengukavades väljendatud eesmärkidele ruumilise väljundi andmisele või arengukavade uuendamise vajaduse esile toomisele lähtuvalt ruumilise arengu visioonist. Nii saab luua alused tasakaalustatud ruumiliste lahenduste elluviimiseks parimal administratiivsel viisil. Samuti tuleb üleriigilises planeeringus keskenduda sellistele suurematele üleriigilistele arendusobjektidele, mille ruumiline lahendus vajab pikemaajalist etteplaneerimist ja valikuvõimaluste läbikaalumist.
6. Seostatuna loodava ruumilise visiooniga tuleb kaaluda läbi vajadused ja võimalused võimalikult laia ruumilise arengu teemaderingi üldiseks käsitlemiseks uues üleriigilises planeeringus Eesti 2030+.
7. Planeeringu elluviimiseks koostada eraldi pikaajaliselt püsiv rakenduskava ning lähiaastate jaoks pidevat täienev tegevuskava.