

E E S T I
2010

Ü L E R I I G I L I N E P L A N E E R I N G

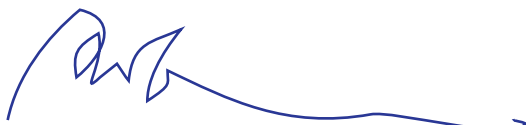
AUSTATUD LUGEJA

Teie kätte on jõudnud Eesti esimese üleriigilise planeeringu EESTI 2010 lühikokkuvõte. Üleriigilise planeeringu koostamine algas 1995 aasta kevadel ja jõudis lõpule selle heakskiitmisega Vabariigi Valitsuses 19.septembril 2000. Koos üleriigilise planeeringu heakskiitmisega kinnitas Vabariigi Valitsus ka planeeringu elluviimise tegevuskava järgmiseks kolmeks aastaks.

Üleriigiline planeering püüab selgusele jõuda, missugused on Eestimaa asustuse muutumise peapõhjused ning pakub meetmeid asustuse tasakaalustatud arenguks. Kui inimese põhivajadused mingis Eestimaa paigas ei ole talle vajalikul määral ja viisil rahuldatud, siis inimene läheb mõnda teise paika - tööle, kooli, elama. Tulemuseks on muutused asustuses. Siit kasvaski välja põhiline mõtteviisi muudatus EESTI 2010 koostamise käigus. Kui esialgu seati eesmärgiks kõigi Eesti paikade majanduslik edukus, mis on kitsam eesmärk, siis töökoostamise käigus tõusis esikohale inimese põhivajaduste rahuldamine igas Eesti paigas, mis on laiem eesmärk; st majandusliku edukuse keskne lähenemine muutus inimese keskseks lähenemiseks. Et iga Eestimaa paik oleks elatav, selleks on vaja paljude elualade esindajate ja kõigi haldustasemetega koostööd elukohtade ja töökohtade valiku mitmekesistamisel, hariduse valikute mitmekesistamisel ning kättesaadavuse ja taseme parandamisel, transpordiühenduste parandamisel ja mitmekesistamisel, keskkonnakvaliteedi säilitamisel ja parandamisel ning infotehnoloogia võimaluste paremal ärakasutamisel kõige eelnimetatu juures.

Tegevuskavaga ministriumidele ja maavalitsustele ülesandeid seades lähtuti Eesti viimaste aastate planeeringukogemusest – üldisematel planeeringutel, st üleriigilisel planeeringul, maakonnaplaneeringul, valla ja linna üldplaneeringul, on oht jääda üheks akadeemiliseks harjutuseks, kui selle koostamisega koos ei kavandata konkreetseid samme planeeringu elluviimiseks. Tegevuskava toob samas selgemalt välja ka planeeringu sõnumi ning muudab planeeringu elavaks, täitmise käigus täienevaks ja toimivaks dokumendiks.

Keskkonnaministerium loodab, et üleriigilise planeeringu EESTI 2010 koostamine ja elluviimine annab omalt poolt panuse Eesti ruumilise arengu eesmärkide teadvustamisel ja elluviimisel ning selleks vajaliku koostöö edendamisel.



Sulev Vare
Keskkonnaministeriumi
kantsler

SISUKORD

SISSEJUHATUS

1. PLANEERINGU TAUST

Muutuv ruumstruktuur

Maailmasuundumused ja Eesti

Sisemised piirangud

2. ÜLDISED SIHISEADED

3. ASUSTUS

Suundumused

Eesmärgid

Tallinna funktsionaalne areng

Maakonnakeskuste tugevdamine

Koostööpiirkonnad keskuste ümber

Arenguvööndid ja piirialad

Innovaatika asustuse arengus

4. TRANSPORDIÜHENDUSTE VÕRGUSTIK

Suundumused

Eesmärgid

Rahvusvahelised transpordisuunad

Kogu territooriumi kättesaadavuse parandamine

5. ENERGEETIKA RUUMSTRUKTUUR

Suundumused

Eesmärgid

Uued jõujaamad ja ühendused

6. ROHELINE VÕRGUSTIK

Suundumused

Eesmärgid

Peamised tuumalad ja koridorid

7. KOKKUVÕTE

Lisa: Üleriigilise planeeringu “EESTI 2010” elluviimise tegevuskava

Sissejuhatus

Üleriigilise planeeringu koostamise aluseks olid Vabariigi Valitsuse korraldus 12.03.1995 nr 317-k ning planeerimis- ja ehitusseadus.

Üleriigilise planeeringu EESTI 2010 koostamist alustati 1995. aasta hiliskevadel. Töö kaks esimest etappi olid planeeringu koostamist ettevalmistavad, nende tulemusena valmisid Keskkonnaministeeriumi trükistena väljaantud kogumikud “Maailm ja Eesti, tulevikutrendid” (1996) ning “Eesti tulevikustsenaariumid” (1997). Stsenaariumide tegemisse kaasati 15 Eesti tuntumat teadlast ja ühiskonnategelast, stsenaariumid olid lõpliku planeeringudokumendi üks aluseid.

Üleriigilise planeeringu koostamine toimus paralleelselt maakonnaplaneeringutega, see võimaldas mõlemate jaoks kasulikku, pidevat ja interaktiivset koostööd. Üleriigilise planeeringuga samal ajal koostati Eesti regionaalarengu strateegia. Mõlemad dokumendid on kantud sarnastest põhiideedest, osaliselt kattuvad ka nende tegijad.

Üleriigilise planeeringu koostamise alguse ning planeerimis- ja ehitusseaduse jõustumise (22.07.1995) ajal oli vaid mõni üksik Euroopa maa lõpetanud oma üleriigilise planeeringu. Vahepeal on suur osa Euroopa maid saanud üleriigilise planeeringu, sellega koos on kujunenud euroopalik üleriigilise planeeringu koostamise tava, millest lähtudes on koostanud ka EESTI 2010. Üleriigiline planeering ei ole klassikalises mõttes planeering - oma suure üldistusastme tõttu ei saa ta tegelda objektide asukoha määramisega, mis on kõigi teiste planeeringute üks põhiülesandeid. Üleriigilise planeeringu ülesanne on riigi territooriumi üldistatud, strateegiline käsitlemine, riigi ruumilist arengut suunavate ja kujundavate meetmete kavandamine ning ülesannete seadmine järgnevateks tegevusteks.

Üleriigiline planeering EESTI 2010 on paljude inimeste pikaajalise koostöö tulemus. Planeeringu ettevalmistavad etapid ja esialgne planeeringukavand tehti Eesti Tuleviku-uuringute Instituudis, planeeringu lõplikku vormistamist korraldas ja juhtis Keskkonnaministeerium. Planeeringu teksti kirjutasid, Aado Keskpaik, Erik Terk, Garri Raagmaa, Jüri Jagomägi ja Jüri Lass.

Üleriigiline planeering EESTI 2010 on heaks kiidetud ja selle elluviimise tegevuskava kinnitatud Vabariigi Valitsuse korraldusega 19.09.2000 nr 770-k.

1. Planeeringu taust

MUUTUV RUUMSTRUKTUUR

Ühiskonna ruumstruktuur on väga inertne ja kapitalimahukas. Eesti asustus, tehniline infrastruktuur ja maakasutuse muster peegeldavad veel kaua nõukogude perioodi vajadusi. Industrialiseerumine ja urbaniseerumine - 20. sajandil kõige olulisemad Eesti ruumstruktuuri ümberkujundavad protsessid - langesid oma põhiosas nõukogude aega ja kandsid selle süsteemi pitsarit. Varasem iseseisva agraarse väikeriigi ruumstruktuur kohandati järkjärgult ümber vastavalt suure ja välismaailmale suletud industriaalse suurriigi provintsi vajadustele. Eesti praegune Põhja-Euroopa foonil kõrge linnastumisaste, Tallinna teatud mõttes liigne suurus Eesti jaoks ja rahvastiku kontsentratsioon põhja tulenesid suurel määral Eesti-välistest motiividest ning tekkisid suure sisserände toel. Tallinna ei arendatud mitte Eesti pealinnana, vaid Nõukogude Liidu loodeosa ühe tööstuskeskusena. Peamised raud- ja maanteed ning lennujaamad sidusid Eestit Nõukogude Liiduga. Rahvusvahelised ühendused otse välismaale toimusid vaid läbi Tallinna sadama. Maa-asustus kujundati kolhoosimajanduse oludele vastavaks. Kolhoosikeskused kasvasid, hajaasustus taandus.



Viljakandvates Eesti piirkondades muudeti maa-asustus ja mastikustruktuur nõukogude ajal suurpõllumajanduse vajadustele vastavaks.

Taasiseseisvunud Eestis ei ole veel jõutud teha nii palju uusi investeeringuid, et need oleksid märkimisväärselt muutnud mahukat tehnilist infrastruktuuri ja asustussüsteemi terve riigi ulatuses. Esialgu on olnud kuum investeerimiskoht eelkõige Tallinn ja sadamad. Viimaste areng on loonud uuesti aastakümneid puudunud tehnilised võimalused rahvusvahelise kaubaveo ning väliturismi teenendamiseks. Samas on mitmed infrastruktuuri ele-

mendid muutunud ebavajalikuks või on alakasutuses (sõjaväelennuväljad, kohalikud lennuväljad, osa raudteid). Palju põllumajandusmaad on söötis. Vähenenud on tähelepanu avalikule transpordile. See aga on alles ruumstruktuuri muutumise algus.

Siirdeprotsessid majanduses ja sotsiaalsfääris töötavad seni valdavalt majandusaktiivsuse ja rahvastiku suuremaise linnadesse kontsentreerimise suunas. Eeskätt linnades paiknev teenindussektor on tõusuteel, seal on loodud uusi töökohti. Välisinvestoreid on huvitanud eeskätt pealinna piirkond ja seejärel ka muud linnad. Tallinn on muutunud rahvusvaheliselt märkimisväärseks transiitkaubandus- ja turismikeskuseks. Kuid Tallinna eelisarengul on ka pahupool. Elatustaseme kiirema tõusu tõttu tõmbab ta mujalt Eestist ära ajusid ja seega kahandab sealset arengupotentsiaali.

Samal ajal maaelus domineerinud põllumajandus restruktureerub ja selles hõivatute arv väheneb. Võimalusi alternatiivsete töökohtade loomiseks ei suudeta maal ära kasutada. Teeninduse ja haldusstruktuuri ratsionaliseerimisega suletakse väiksemaid teenindusasutusi (pangakontorid, sidejaoskonnad, koolid jm.). Kui nõukogude ajal hääbusid väikekülad, siis nüüd on ka endised keskasulad oma majandusliku baasi suurel määral kaotanud.

Linnade kõrval soosivad uued arengutegurid enam Põhja- ja Lääne-Eestit kui Kagu- ja Kirde-Eestit. Selles on oluline osa Eesti muutunud välisorientatsioonidel ning taaskehtetatud riigipiiridel idas ja lõunas, mis pidurdavad liiklust ja kaubavahetust.

Üleminekuperioodil toimivad sotsiaal-majanduslikud protsessid kujundavad eeldused uute investeeringute paigutumiseks ja seeläbi ühiskonna ruumstruktuuri ümberkujunemiseks.

MAAILMASUUNDUMUSED JA EESTI

Ruumilise arengu kavandamisel tuleb arvestada ühiskonna üldise arengu pikemaajalisi vajadusi ja eeldusi. Lähemate kümnendite peamine ülesanne on jagusaamine majanduslikust ja sotsiaalsest mahajäämusest. Edu saavutamine pole võimalik ülemaailmseid üldisi arenguid arvestamata. Ülemaailmsete suundumuste paljususest tõusevad olulisemadena esile

- • *globaliseerumine (koos oma regionaaltasandi kaasnähtustega),*
- • *infotehnoloogiline revolutsioon,*
- • *säästva arengu nõuded.*

Kujunevas maailmamajanduses on parimad ja püsivaimad arenguvõimalused neil piirkondadel, kus tööjõu kõrge haridustase ja kvalifikatsioon ning pidev koolitus-, uurimis- ja arendustegevus - st innovatsioon - kindlustavad tootmistegurite kiire kohanemise muutuvate turuvajadustega. Nende faktorite toel jäävad Põhja-Ameerika, Lääne-Euroopa ja Jaapan XXI sajandi alguses maailma arengut juhtivateks keskusteks. Vaid osal väljapoole nimetatud

piirkondi jäävatest maailma riikidest õnnestub nende nn tsentrimajandustega tihedalt integreeruda, haarates ka mõnesid kõrgemat kvalifikatsiooni nõudvaid majandusfunktsioone. Teised jäävad paratamatult tooraine ja odava masstoodangu tarnijate või “puhkuseparadiiside” hulka.

Globaliseerumise üheks peamiseks põhialuseks ja kasvava tähtsusega konkurentsifaktoriks jääb infotehnoloogiline revolutsioon. Kaasaegsete sidevõimaluste olemasolu muutub rahvusvaheliste investeeringute saamise hädavajalikuks eeltingimuseks, infotehnoloogia aga kujuneb üha enam tootmis- ja teenindustehnoloogiate vältimatuks koostisosaks.

Globaalsed ökoloogiaprobleemid jäävad samuti maailma arengut jätkuvalt mõjutama. Inimeste keskkonnateadlikkuse tõus ja roheline mõtteviisi mõjukuse kasv tingivad üha rangemate keskkonnakaitseõuete kehtestamist tootmisprotsessidele, toodetele ja elukeskkonnale, aga ka puhta ja esteetiliselt nauditava loodusümbruse väärtustamist elupaigana. Säästvusest ja keskkonnaseisundist saab üks olulisi konkurentsifaktoreid.

Eestil on ülaltoodu taustal, eriti oma asendi ning pärast taasiseseisvumist toimunud arengute tõttu küllalt soodsad väljavaated oma mahajäämuse kahandamiseks. Tihedad majandussidemed Euroopa Liidu (EL) riikidega (eelkõige Soome ja Rootsi) ning sealt saadav abi on aidanud restruktureerida Eesti majandust, lahendada keskkonnakaitse probleeme ja lülitada küllalt edukalt infotehnoloogilisse revolutsiooni. Tõenäoline liitumine ELiga avab veelgi paremaid väljavaated majanduse arendamiseks.

Asendist lähtuvalt on Eestil ka soodsad võimalused ühelt poolt osaleda üle 100 miljoni elanikuga Läänemere piirkonna majandusintegratsioonis ning teiselt poolt arendada majandussuhteid Venemaa ja laiemalt SRÜ riikidega. Integreerumine Läände annab Eestile kindlama rahvusvahelise positsiooni ja võib võimaldada tulevikus osaleda Vene-Lääne majandussuhetes osana Läänest.

Säästva arengu võimaluste seisukohalt on oluline, et Eestis on suhteliselt palju heas seisundis looduskooslusi. Puhas loodus ja maapiirkondade hõre asustus pakuvad võimalusi looduslähedaseks turismiks, puhkuseks ning suvekodude ja keskkonnasõbralike elukohtade rajamiseks.

Ometi ei pruugi kõik soodsad võimalused realiseeruda. Stsenaariumianalüüs¹ on näidanud, et oma asendist ja väiksusest johtuvalt sõltuvad Eesti arengud Lääne-Euroopa ja Venemaa suhetest laiemalt. Mida soodsamad on need suhted ja mida elavam on kaubavahetus, seda paremad on Eesti väljavaated. Seepärast on Eestile kasulik kindlustada oma territooriumi avatus läbikulgevatele kauba- ja infovoogudele. Kasutades neid oma majanduse täiendava arenguresursina, on võimalik arengut kiirendada. Lääne-Vene suhete jahenemisel Eesti atraktiivsus ja konkurentsivõime langevad.

¹ Eesti tulevikustsenaariumid Tallinn/Tartu: Keskkonnaministeerium ja Eesti Tulevikuuuringute Instituut, 1997.

² Eike Hindovi ja Arvo Kuddo 1995-1997. a prognoosid.

SISEMISED PIIRANGUD

Väliskeskonnast tulenevate võimaluste ja piirangute kõrval peab Eesti ruumiline areng arvestama ka siseriiklikke võimalusi ja piiranguid.

RAHVASTIKU ARENG ei ole lähitulevikus Eesti jaoks soodne². Vähemalt 2015 aastani on rahvaarvu kahanemine ja rahvastiku vananemine vältimatu. Kiire majanduskasvu korral võib rahvaarvu kahanemine olla vaid väiksem kui aeglase kasvu puhul, sest emigratsioon tööpuuduse ja nn. tulevikuerialade töökohtade nappuse tõttu jääb madalamaks. Seega on majanduse moderniseerimine Eestile oluline nii sotsiaalselt (elatusaseme tõus, rahvastiku vananemisega seotud sotsiaalkulutuste kasvu võimaldamine jm) kui demograafiliselt (noortele perspektiivika tööhõive kindlustamine). Kahaneva rahvastiku tingimustes muutub väga oluliseks iga inimese võimetele vastavate rakendusvõimaluste loomine.

Riigisiseses rahvastikurändes jääb tõenäoliselt ülekaalu noorte lahkumine keskustesse.

Et vanusstruktuur on maapiirkondades ning äärealadel niigi tunduvalt ebasoodsam, siis toimub peamine rahvaarvu vähenemine just seal. Samas ei saa ka atraktiivsemad keskused eriti kasvada, sest positiivne rändesaldo kulub seal suures osas negatiivse loomuliku iibe korvamiseks.

MAJANDUSE MODERNISEERUMISVÕIMEL on samuti piirid. Senine kohanemine turumajandusega on (tulevikuperspektiivide seisukohalt vaadates) põhinenud liiga suures osas tööstuse allhanketööl ja vähetöödeldud loodusvarade (mets, turvas, kala) väljaveol. Riigi sihikindla arenduspoliitika korral on Eestil eeldusi muuta oma majandus rahvusvaheliselt konkurentsivõimelisemaks. Strateegiliselt esmatähtsad, kõrgtehnoloogilised töökohad ei kujune Eestis aga ka soodsa arengu korral arvuliselt valdavaks. Enamikus ettevõtetes ja piirkondades tähendab majanduse moderniseerumine ennekõike traditsiooniliste tootmis- ja teenindusharude uuele tehnoloogilisele ja organisatsioonilisele tasemele viimist.

Eesti ruumstruktuur on siirdeperioodiga seoses ümber kujunemas. Praeguses dünaamilises arengufaasis on küllalt soodsad võimalused selle protsessi sihipäraseks mõjutamiseks ruumilise planeerimise alusel. Viimase puudumisel kaldub ruumiline tasakaalutus süvenema, sest suuremate keskuste eelisareng toimub maapiirkondade ja keskustest kaugemate maakondade arvel. Ruumiplaneerimine peab ühtaegu kaasa aitama ühiskonna ruumilise tasakaalustatuse kasvule ja riigi rahvusvahelise konkurentsivõime tugevnemisele, arvestades sealjuures kodumaiste inim- ja majandusressursside piiratust.

¹ Eesti tulevikutsenaariumid Tallinn/Tartu: Keskkonnaministeerium ja Eesti Tulevikuuuringute Instituut, 1997.

² Eike Hindovi ja Arvo Kuddo 1995-1997. a. prognoosid.

2. Üldised sihiseaded

Käesolevas töös käsitletakse ruumilist arengut järgmiste komponentide kaupa:

asustus, transpordiühendused, energeetika ning roheline võrgustik. Neid vaadeldakse küll vastastikus seoses, ometi aga on igaühe probleemid, eesmärgid ja lahendused paljuski valdkonnaspetsiifilised. Planeering tervikuna on suunatud järgmiste kesksete eesmärkide saavutamisele:

INIMESE PÕHIVAJADUSTE RAHULDAMISE RUUMILINE TAGAMINE.

Inimese põhivajaduste – elukoht, töökoht, haridus, teenused, puhkus – parem ruumiline tagamine igas Eestimaa paigas on võimalik läbi liikumisvõimaluste ja keskkonnakvaliteedi parandamise ning inimese valikuvõimaluste suurendamise teel.

EESTI ASUSTUSSÜSTEEMI- JA MAASTIKUSTRUKTUURI VÄÄRTUSTE SÄILITAMINE JA EDASIARENDAMINE.

Käesolev töö lähtub arusaamast, et ajalooliselt väljakujunenud asustussüsteem ja maastikustruktuur on Eesti kultuuri ja ajaloolise järjepidevuse üks olulisi väljendusi ning rahvuslikku identiteeti ja keskkonnakvaliteeti kindlustav tegur.

ASUSTUSE RUUMILINE TASAKAALUSTAMINE.

Eesti eri paikade konkurentsivõime tõstmisel on võrdse tähtsusega tööhõive mitmekesistamine, keskuste ja piirkondade spetsiifiliste eelduste ja võimaluste ärakasutamine ning eri paikade vaheliste aeg-ruumiliste vahemaade vähendamine. Asustuse ruumiline tasakaalustamine ning majanduskasvu ja elatustaseme tõusu kiirendamine ja ühtlustamine kõigis Eestimaa paikades on koostoimivad, teineteist vastastikku mõjutavad ja võimendavad protsessid.

EESTI HEA RUUMILINE SIDUMINE EUROOPAGA.

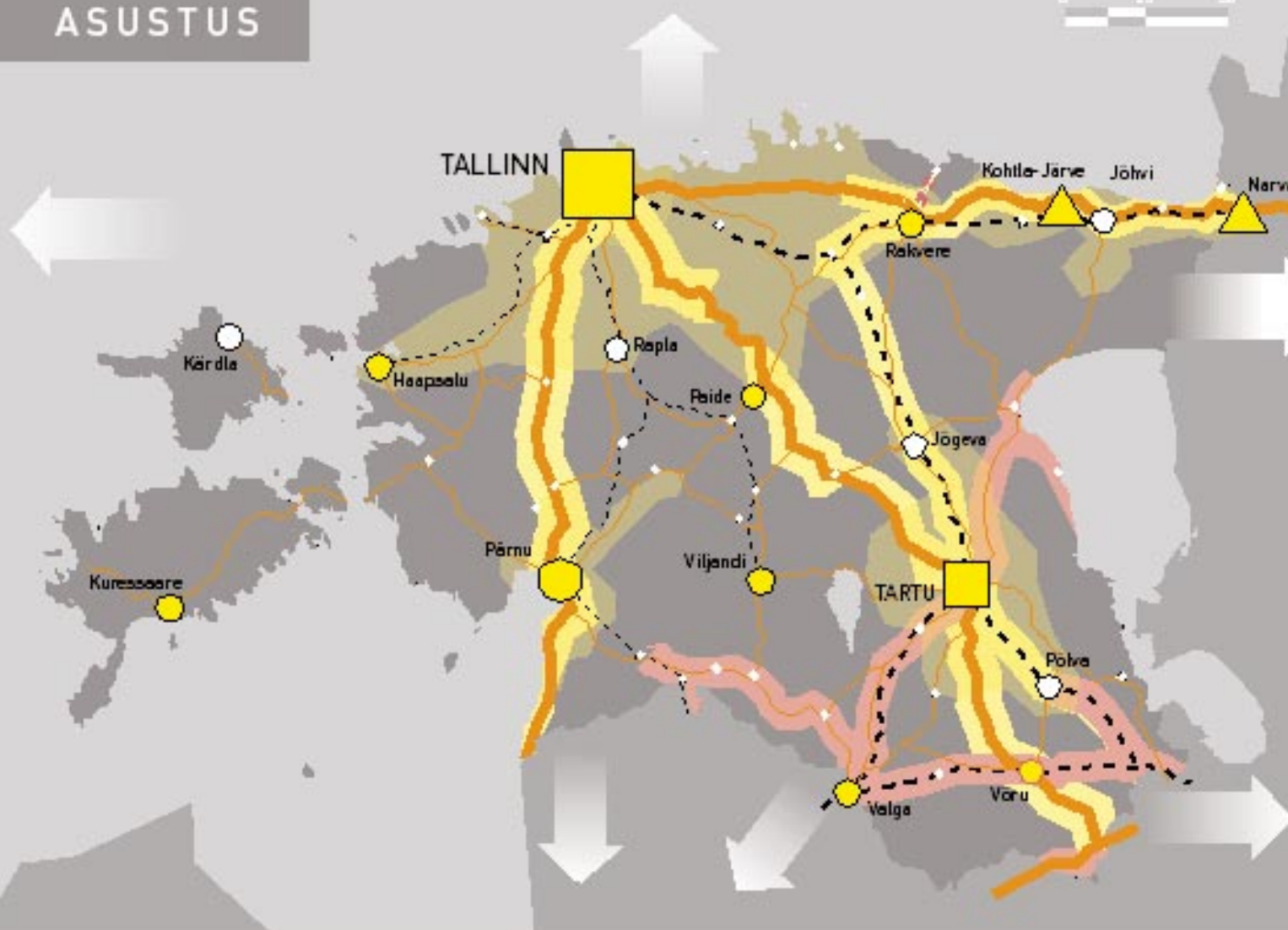
Eesti tasakaalustatud ja tugev sidumine transpordiühenduste ning energiavõrkude kaudu nii Ida- kui Lääne-Euroopaga parandab Eesti positsiooni rahvusvahelises tööjaotuses ja kiirendab siinset majanduskasvu. Hea füüsiline ühendus toetab ja kiirendab majanduslikku ning sotsiaalset integratsiooni Euroopa Liiduga.

LOODUSKESKKONNA HEA SEISUNDI SÄILITAMINE JA PARANDAMINE.

Üle poole Eesti territooriumist hõlmavad metsad ja sood, rikas ja mitmekesine looduskeskkond on meie üks väärtuslikumaid kaasavarasid järgmisse sajandisse. Looduskeskkonna hea seisundi säilitamine ja edasine parandamine on Eesti ruumilise korralduse, asustuse, maakasutuse, transpordi, energeetika ja kogu majanduse arengu olulisi baastingimusi.

ASUSTUS

0 25 50



ASUSTUS

TEED

- | | | | |
|---|---|---|---------------------------|
|  | Pealinn, eurotasandi keskus |  | Rahvusvaheline maantee |
|  | Rahvuslik keskus, Läänemeresandi keskus |  | Muu tähtsam maantee |
|  | Suur maakonnakeskus, olulise rahvusvahelise rolliga |  | Rahvusvaheline raudtee |
|  | Maakonnakeskus, soovilavalt rahvusvaheliste funktsioonidega |  | Muu raudtee |
|  | Väike maakonnakeskus, soovilavalt mõne rahvusvahelise funktsiooniga |  | Suurem a linna mõjuala |
|  | Muu keskus |  | Aranguvöönd |
|  | Suur tööstuslinn |  | Võimalik aranguvöönd |
| | |  | Piiritlese koostöö suunad |

3. Asustus

SUUNDUMUSED

Majanduse globaliseerumine tõukab kogu maailmas ja seega ka Euroopas tagant eeskätt suuri rahvusvahelise tähtsusega keskusi. Need kasvavad ja arenevad. Igas riigis püütakse vähemalt pealinnapiirkonnast kujundada välja kogu riiki rahvusvahelises konkurentsivõimelise tuumiku. Suurkeskuste areng ei tähenda aga seejuures alati rahvastiku ruumilist koonduvust. Inimeste mobiilsuse kasv, infotehnoloogilise kaugtöö osatähtsuse suurenemine ja looduslähedase elukeskkonna väärtustumine hajutavad asustust suurte keskuste ümbruskonda laiali. Töö- ja elukohtade omavaheline kaugus suureneb ning pendelrände areaalid laienevad. Kujunevad välja aglomeratsioonid, kus töökohad paiknevad küllalt kontsentreeritult, elukohad aga püütakse hoida eemal linnakeskuste müra- ja saastast.

Rahvusvahelistumine on eesmärgiks kõigil keskuste tasanditel. Alla 500 tuhande elanikuga linnad, mida Euroopas loetakse keskmise ja väikese suurusega linnadeks, võivad aga kergesti rahvusvahelistumisest ja eduka arengu põhivoolusest kõrvale jääda. Samas peetakse neid väga oluliseks. Nad peavad toimima ümberkaudsete alade majanduselu vedava jõuna, pakkudes teenuseid ja kompenseerivaid töökohti maapiirkondadele, kus tööhõive kipub kahanema. Oma väiksusest tulenevaid nõrkusi püütakse keskmistes ja väikelinnades kompenseerida mitmel moel. Selleks sobivad näiteks:

- • *elukeskkonna atraktiivsuse tõstmine,*
- • *spetsialiseerumine, nii et mõnel kitsamal alal suudetakse pakkuda niisama häid ärieldusi kui suuremates keskustes,*
- • *linnavõrkude moodustamine, kus omavahel hästi transpordiga seotud linnad täiendavad üksteist funktsionaalselt,*
- • *juurdepääsu parandamine rahvusvahelistele ühendustele,*
- • *rahvusvaheliste asutuste ja ürituste ligimeelitamine.*

Maakohtade liikluskorralduse, teleside ja elukeskkonna arendamisega püütakse ära kasutada neid toimima hakanud trende, mis viivad osa jõukama ja harituma rahvastiku kolimisele linnast välja. Neile inimestele pakutakse soodsamat elukeskkonda ja kaugtöövõimalusi. Teiselt poolt luuakse tingimused kohalike inimeste töövõimaluste mitmekesistamiseks ning soodsaks ligipääsuks keskustele.

Kuna õppimis- ja uuendusvõime muutub otsustavaks majandusliku konkurentsi teguriks,

kujundatakse paljudes riikides välja kõiki piirkondi hõlmav ühiskonna uuenemist toetav innovatsioonisüsteem, mis hõlmab kõrgkoolide rakendufunktsioone, uurimis-, arendus- ja tehnoloogiakeskusi, äriinkubaatoreid jm.

Eesti linnad on kõik rahvusvaheliste mõõtude järgi väikesed või keskmised ja seega peavad pingutama, et rahvusvahelistuvas konkurentsivõidus edukad olla. Seni on eeskätt Tallinn suutnud märkimisväärset edu saavutada. Kuigi ta on rahvusvahelisel taustal vaid keskmise suurusega linn, kompenseerib seda teatud määral pealinnastaatus. Siirdeperioodil on Tallinna positsioon ka siseriiklikus tööjaotuses järjest tugevnenud.

Ülejäänud Eesti linnad on samuti otsimas teid oma seisundi kindlustamiseks. Oma tugevuste väljaarendamine, suve-, mere-, suusa- jm. "pealinnade" imago kujundamine, üleriigilise ja rahvusvahelise tähtsusega traditsioonide loomine või ürituste korraldamine ning rahvusvahelised koostööprojektid on Eesti linnades saanud tavaliseks. Eestis on tehtud ka esimesi samme ühiskonna uuendusvõimelisuse territoriaalselt tasakaalustatud arendamise suunas (kutse- ja üldhariduse reform, Tiigrihüppe programm, üleriigiline ettevõtluse tugisüsteem, kõrgkoolide filiaalid maakondades jm).

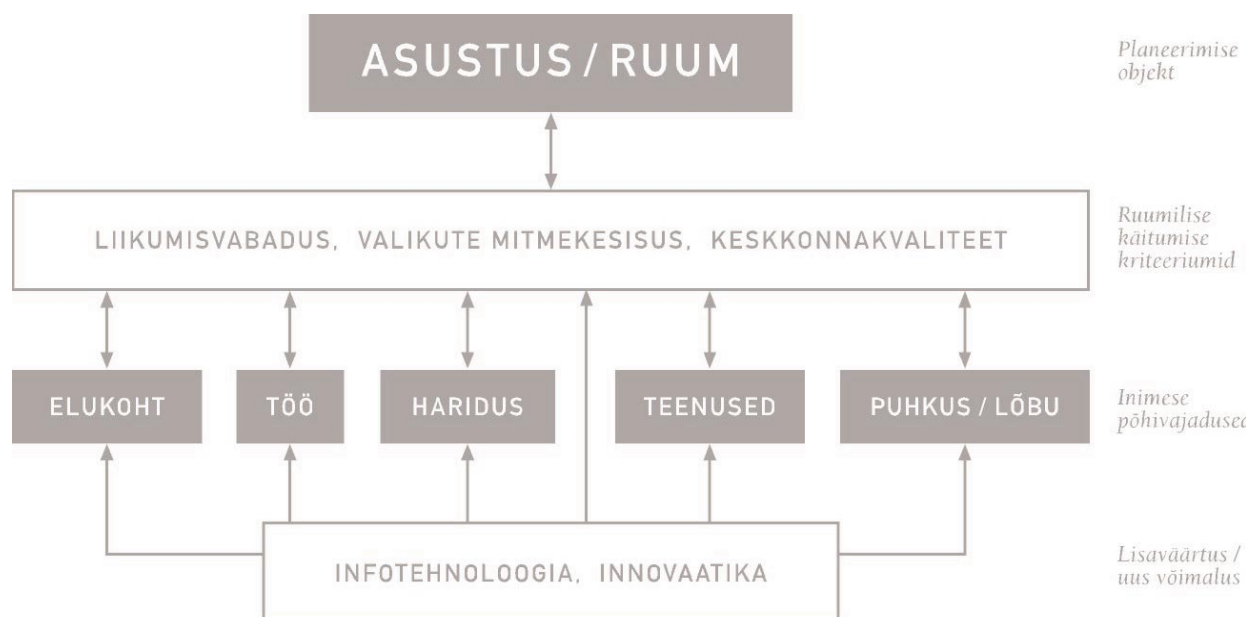
EESMÄRGID

Asustussüsteemi arendamisel tuleb kokku sobitada:

- • *Eesti vajadus rahvusvaheliselt atraktiivsete keskuste järele,*
- • *inimese põhivajaduste kindlustamine igas Eestimaa paigas,*
- • *asustussüsteemi regionaalne tasakaalustamine.*

Asustus sõltub inimeste ruumikäitumisest, mis omakorda tuleneb nende põhivajaduste (elukoht, töö, haridus, teenused, puhkus) rahuldamise võimalustest (Joon. 1). Seetõttu on põhivajaduste rahuldamise tingimus igasuguse strateegia realiseeritavuse eelduseks.

Põhivajaduste rahuldamise tagavad liikumisvõimalused/liikumisvabadus, valikuvõimaluste mitmekesisus ja keskkonnakvaliteet. Infotehnoloogia ja innovaatika annavad lisavõimalusi inimese põhivajaduste rahuldamiseks, mõjutades ja muutes liikumisvajadusi ja suurendades valikute mitmekesisust. Sellega loob infotehnoloogia ka uusi võimalusi asustuse suunamiseks. Infotehnoloogia kättesaadavus kogu Eestis on üks eeldusi tasakaalustatud ruumiliseks arenguks. Innovaatika – ühiskonna uuendusvõime arendamine kõige laiemas mõttes – tõstab ka väiksemate linnade ja kohtade konkurentsivõimet suurte keskuste kõrval, luues täiendava võimaluse asustuse kontsentratsiooniprotsessi pidurdamiseks.



Joonis 1. Asustuse areng inimese ruumikäitumise mõjul

Asustust tasakaalustatakse inimeste põhivajadusi rahuldavate elu- ja töökohtade ning teenuste paigutuse suunamisega ning nende kättesaadavuse parandamisega transpordi ja infotehnoloogia vahendusel. Oluline on toetada tekkivaid dekontsentratsiooninähtusi, luues neile soodsad tingimused.

TALLINNA FUNKTSIONAALNE ARENG

Tallinna tugevus rahvusvahelises konkurentsisis on kogu Eesti arengu hädavajalik tingimus. Tallinn peab arenema eelkõige funktsionaalselt – st arendama edasi oma olemasolevaid linnafunktsioone ja omandama uusi rahvusvahelise tähtsusega ülesandeid. Funktsionaalne areng ei pea tähendama rahvaarvu kasvu.

Tuleb ära kasutada koostöövõimalusi teiste linnadega nii naaberriikides kui Eestis. Eesti väike potentsiaal ei võimalda üksinda ülal pidada mitmeid globaalses majanduses osalemiseks vajalikke struktuure - näiteks suurt rahvusvahelist lennujaama, tootarenduskomplekse, rahvusvahelise haardega panku jms. Nende funktsioonide katmiseks peab valima ülemkeskuse rolli täitvad koostööpartnerid. Ülemkeskuse rollis esinevad seni Tallinna suhtes eelkõige Helsingi ja Stockholm, tulevikus võib mõnda ülemkeskuse rolli täita ka Riia.

Välissuhtlemises tõuseb esile Tallinna-Helsingi suhtlemise tihedus ja mitmekülgsus. Tihedad majandus-, kultuuri- ja turismisidemed ning Tallinna värvaposition soomlaste

pääsuks Kesk- ja Lõuna-Euroopasse kindlustavad Helsingi jätkuva huvi Eesti pealinna vastu. Tihedas koostöös Helsingiga võib Tallinn kindlustada Soome pealinna rahvusvahelist positsiooni ja ühtlasi seda jagada.



Pealinn on kogu riigi arengumootor. Tallinn peab arenema eelkõige funktsionaalselt, mis ei peaks tähendama rahvaarvu kasvu.

MAAKONNAKESKUSTE TUGEVDAMINE

Lähtudes Eesti väikesest territooriumist, hõredast maa-asustusest ja ajalooliselt väljakujunenud asustuse põhistruktuuri säilitamise taotlusest on otstarbekas maakonnakeskuste tugevdamisele toetuv strateegia.³ See sisaldab:

- • *kõigi maakonnakeskuste ja olulisemate väikekeskuste arendamist,*
- • *Tartu rolli tugevdamist,*
- • *keskustevõrgustike loomist,*
- • *väikesaarte ja isoleeritud äärealade (sh piirialade) püsimise säilitamist.*

Rõhuasetus maakonnakeskustele tuleneb järgmistest põhjustest.

Maakonnakeskuste alusel on võimalik luua kogu riigi territooriumil hästi kättesaadavate elujõuliste keskuste võrk. Neist on võimalik kujundada maakonna elanike jaoks atraktiivne töö- ja elukoht ning maakonna vajadusi rahuldav arendustegevuse tuumik.

Maakonna tasemel on Eestis säilinud märgatav piirkondlik identiteet. Identiteet ja sellele

³ Käesolevas töös on maakonnakeskuse terminit kasutatud eeskätt praeguste maakondade tasemel kujunenud majandus- ja identiteediregioonide keskuste tähenduses. On ilmne, et need jäävad küllalt kauaks püsima ka võimaliku haldus-territoriaalse ümberkorralduse järel.

tuginev tegutsemistahe on olulised piirkondliku arengu eeldused.

Maakonnakeskuste tugevdamisega on osaliselt võimalik lahendada ka probleemid, mis seonduvad põllumajandusliku tööhõive vähenemisega. Sobivalt korraldatud ühistransport võimaldab ümbruskonnast maakonnakeskusesse tööle käia. Keskuste majanduse moderniseerumisega tekib seal potentsiaal oma maakonnale ka kaug- ja kodutööd pakkuda. Maakonnakeskuste tugevdamine parandab maaperede võimalusi linna- ja maatöö kombineerimiseks maal asuvast kodukohast lahkumata. See omakorda soodustab maakasutuse ja hooldatud maastikuilme säilitamist maapiirkondades.

MAAKONNAKESKUSTE arendamisel on oluline nii kohalike omavalitsuste tegevus kui ka riigi poliitika. Kohalike omavalitsuste töös on esmatähtis oma spetsiifilistele tugevustele toetuvate arengustrateegiate loomine ja elluviimine. Eestis tervikuna tuleb seada eesmärgiks, et vähemalt iga maakonnakeskus, aga ka mõned väiksemad linnad leiaksid lähiaastatel oma spetsialiseerumisala, millega võiks ka rahvusvaheliselt konkureerida.

Et maakonnakeskuste võrk pole siiski piisavalt tihe kõigile Eesti piirkondadele alternatiivsete töö- ja teenindusvõimaluste pakkumiseks, on vajalik teatud **(VÄIKE)KESKUSTE** tugevdamine. Keskuste rollijaotust ning koostööd tuleb edasiarendavalt käsitleda maakonnaplaneeringutes ja üldplaneeringutes.

TARTU arendamisel tuleb eesmärgiks seada tema kujundamine teiseks üleriigilise tähtsusega keskuseks (Tallinna kõrval), mille areng suudaks kaasa tõmmata ka Kagu-Eestit ja Jõgevamaad. Infotehnoloogia ja harituse ettenähtava tähtsustumise kontekstis on Tartu eeldused sellise rolli täitmiseks paranemas. Rahvusvahelises mastaabis peaks Tartu taotlema vähemalt Läänemere piirkonnas märkimisväärset rolli.

KOOSTÖÖPIIRKONNAD KESKUSTE ÜMBER

Üksikute keskuste tugevdamist peab täiendama nende võrgustumine - koostöö vastastikuse täiendamise alusel. See võib avalduda erinevates vormides.

Üks olulisemaid koostöö aluseid on suuremate linnade (Tallinn, Tartu, Kirde-Eesti linnad) ja nende mõjupiirkondade vastastikused suhted. Linna ja tema lähitagamaa koostöö suurendab keskuse konkurentsivõimet ning parandab ka tagamaa arengutingimusi. Suurenevad elanikkonna töö- ja elukohavaliku võimalused, ettevõtlusele on kättesaadav suurem ja mitmekesisem tööjõukontingent, avarduvad võimalused ettevõtluse arenguks väljaspool peamist keskust.

Tugevaim tõmme oma lähiümbruse jaoks on **TALLINNAL**. Arvestades inimeste elulaadi mobiilsuse kasvu võib pealinna välimine mõjutsoon, mis on seotud eeskätt igapäevase töörandega, laieneda piki teid kuni Haapsalu, Rapla, Paide ja Rakvereni. Sellise laia koost-

ööpiirkonna toimimiseks on vaja koordineeritud transpordikorraldust.

Olulist efekti võiks oodata **KIRDE-EESTI LINNADE** koostööpiirkonna väljakujundamisest, mille kaheks tuumikuks oleksid ühelt poolt Narva ja teiselt poolt Jõhvi koos Kohtla-Järvega.

TARTU eeldatava tugevnemisega seoses võib oodata temaga tihedalt seotud ala laienemist üle maakonnapiiri Põltsamaa, Jõgeva, Otepää ja Põlvani.



Tartul kui Eesti suuruselt teisel linnal ja ülikoolikeskusel on oluline roll Eesti ruumilise arengu tasakaalustamisel.

ARENGUVÖÖNDID JA PIIRIALAD

Piki peamisi teid paiknevatel ettevõtetel, kohalikel omavalitsustel ja elanikkonnal on tänu sealsele intensiivsele liiklusele täiendavad arengu- ja koostöövõimalused. Ligipääs peamistele kohalikele turgudele on kergem, võimalikud on ühtsed teenindus- ja turismiketid, töö ja teenuste saamise võimalused on mitmekesisemad.

Seni on tegeldud Via Baltica **ARENGUVÖÖNDI** projektiga. Edaspidi on vaja läbi töötada ka Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Pihkva ja Narva-Jõhvi-Tartu-Valga arenguvööndid. Rahvusvaheliste teede kõrval on otstarbekas algatada arenguvööndilaadseid projekte ka mujal, kus on olemas sobivad asustuse ahelstruktuurid, näiteks **VALGA-PÄRNU** maantee ääres paiknev väikelinnade ahel või **PEIPSI-VENE** asustuse piirkond.

Euroopas toimib piirialadel arengumootorina **PIIREÜLETAV KOOSTÖÖ**. Eestis on sel alal esimesed katsed olemas (Pärnu ja Limbaži; Valga ja Valka; Kagu-Eesti, Pihkva oblasti ja Aluksne; Lääne-Eesti, Rootsi ja Soome rannikualade ning Läänemere saarte ühisprojektid). Vajalik on Narva-Jaanlinna vastastikku kasuliku koostöö tekkimine.

Keskuste tugevdamisele tugineva strateegia puhul on kõige raskem säilitada **VÄIKESAARTE JA ÄÄREALADE** (sh piirialade) asustust, sest keskuste töökohad ja turud pole seal igapäevaselt kättesaadavad. Ometi on mitmetest, sh riigikaitsealsetest ja väärtuslike maastike säilitamise motiividest lähtuvalt vaja ka seal püüasustust säilitada. Selleks on vajalik ühenduste parandamine peamiste keskustega, kohaliku majandusbaasi mitmekesistamine, väikesadamate arendamine jm.

INNOVAATIKA ASUSTUSE ARENGUS

Eesti pikaajaliste arengueelduste kindlustamiseks, inimeste valikuvõimaluste avardamiseks kogu riigis ja seeläbi ruumilise arengu tasakaalustamiseks on otstarbekas luua üleriigiline innovatsioonisüsteem⁴. Innovatsioonisüsteem tuleb Eestis välja kujundada eeskätt korralduslike abinõudega, olemasolevate asutuste ja elementide kooskõlastatult toimima panemise teel. Süsteemi on vaja hõlmata ning selle vajadustele vastavalt edasi arendada:

- • *haridus ja koolitus,*
- • *teadus ja tootearendus,*
- • *ettevõtluse tugisüsteem,*
- • *välispartnerite kaasamise ja eksporditoetussüsteem*

Innovatsioonisüsteemi kuuluvate asutuste võrk moodustab intellektuaalse infrastruktuuri.

TALLINNAS JA TARTUS on eeldused intellektuaalse infrastruktuuri kõrgema taseme asutuste paigutamiseks lisaks olemasolevatele (ülikoolid, kõrgkoolid, riiklikud arendus- ja sihtasutused, spetsialiseeritud raamatukogud, ettevõtjate ühendused jm). Ülikoolide baasil saab välja arendada teaduspargid ja luua tehnoloogiainstituudid.

SUUREMATES MAAKONNAKESKUSTES on soovitatav rajada piirkonna arenguprioriteetidega seotud rakenduskõrgkool (mida saab täiendada vastava ala innovatsioonikeskuse ja/või ettevõtlusinkubaatoriga), piirkondlik arendusfond ja ärinõuandla.

VÄIKSEMATEL MAAKONNAKESKUSTEL JA VÄIKELINNADEL on otstarbekas keskenduda eeskätt gümnaasiumi- ja kutseharidusele. Kutsekool võimaldab ka täiskasvanute täiend- ja ümberõpet. Seal võivad edukalt toimida näiteks ka rahvusvaheliselt aktiivne arenduskeskus või tööstustsoon.

⁴ Innovatsioonisüsteemi all mõeldakse siin meetmete ja asutuste kompleksi, mis toetab ühiskonna uuendusvõimet mitte ainult tootmistehnoloogias, vaid ka ettevõtluse juhtimises ja avalikus sektoris, aga ka mittetulundusühingutes ja üksikindiviiditasandil.

VALLAKESKUSTES tuleb kindlustada eeskätt kvaliteetne põhiharidus. Põhikooli juures saab korraldada täiskasvanute täiendõpet. Vallakeskuses peaksid olema võimalused kvalifitseeritud nõustamist vajavate inimeste edasisuunamiseks.

Maakonnakeskuste tugevdamisele toetuv asustuse areng võimaldab ühitada inimeste mobiilsuse kasvu eestlastele traditsioonilise kodukohatruudusega. Maakonnakeskuste areng, keskuste võrgustumine koos koostööpiirkondade ja arenguvööndite väljakujundamisega ning piiriülese koostööga, heatasemeline kohalik transport ning laienevad kaug- ja kodustöötamise võimalused kindlustavad maa-asustuse elujõulisena püsimise ja Eesti rahvusvahelise konkurentsivõime. Ühtse innovatsioonisüsteemi väljakujundamine annab omapoolse impulsi riigi jätkusuutlikuks arenguks infoühiskonna suunas ja tasakaalustatud asustussüsteemi väljakujunemiseks.

4. Transport

SUUNDUMUSED

Transport on tugevasti reguleeritud majandusvaldkond, kus riigipoliitistel valikutel on sageli määrav osa. Transport on oluline ruumilise arengu juhtimise vahend. **EUROOPA LIIDU** (EL) transpordipoliitikas on põhiülesandeks rahvusriigikesksete kommunikatsioonivõrkude ümberkujundamine kontinendi ühtseks võrguks. Kasvavate transpordivoogude, maanteeummikute ja keskkonnaprobleemide olukorras taotleb Euroopa Liit transpordi muutmist ühtaegu efektiivsemaks ja keskkonnasõbralikumaks. Regionaalarengu vajadustest lähtudes püütakse parandada kaugemal asuvate regioonide ligipääsu tuumikaladele, luua füüsilised eeldused linnade koostöövõrgustike moodustamiseks, parandada keskuste ja sadamate seost tagamaaga ning kujundada arenguvõõndeid peamiste transpordimagistraalide ümber.

Üks peamisi **EESTI TRANSPORDI** arengut vedavaid jõude lähikümnendil on **RAHVUSVAHELISED KAUBAVEOD**, milles omakorda domineerib transiit. Praegu on suures ülekaalus idalääne-suunalised transiitveod, põhja-lõuna (Soome-Kesk-Euroopa) suuna transiidipotentsiaal jääb ka tulevikus võimalike idalääne suunaliste voogudega võrreldes piiratuks. Seepärast tehakse Eestis põhilisi jõupingutusi esialgu Venemaa-Lääne vaheliste vedude haaramiseks ja vastavate infrastruktuuride väljaarendamiseks. Seoses Eesti ja teiste Baltimaade lähenemisega ELile suureneb tõenäoliselt ka põhja-lõuna-suunaliste kaubavedude maht.

RAHVUSVAHELISE REISILIIKLUSE vood kasvavad eeldatavasti nii mere-, õhu-, raudtee- kui autotranspordis, kuid selle valdkonna areng sõltub paljuski poliitilistest otsustest raudtee arendamisel. Vajalik on selge seisukohavõtt kaasaegse kiire reisirongiühenduse loomise suhtes Kesk-Euroopa suunal. Praegu on Eesti täielikult ära lõigatud Euroopa ühest kõige kaasaegsemast ja keskkonnasõbralikumast transpordisüsteemist.

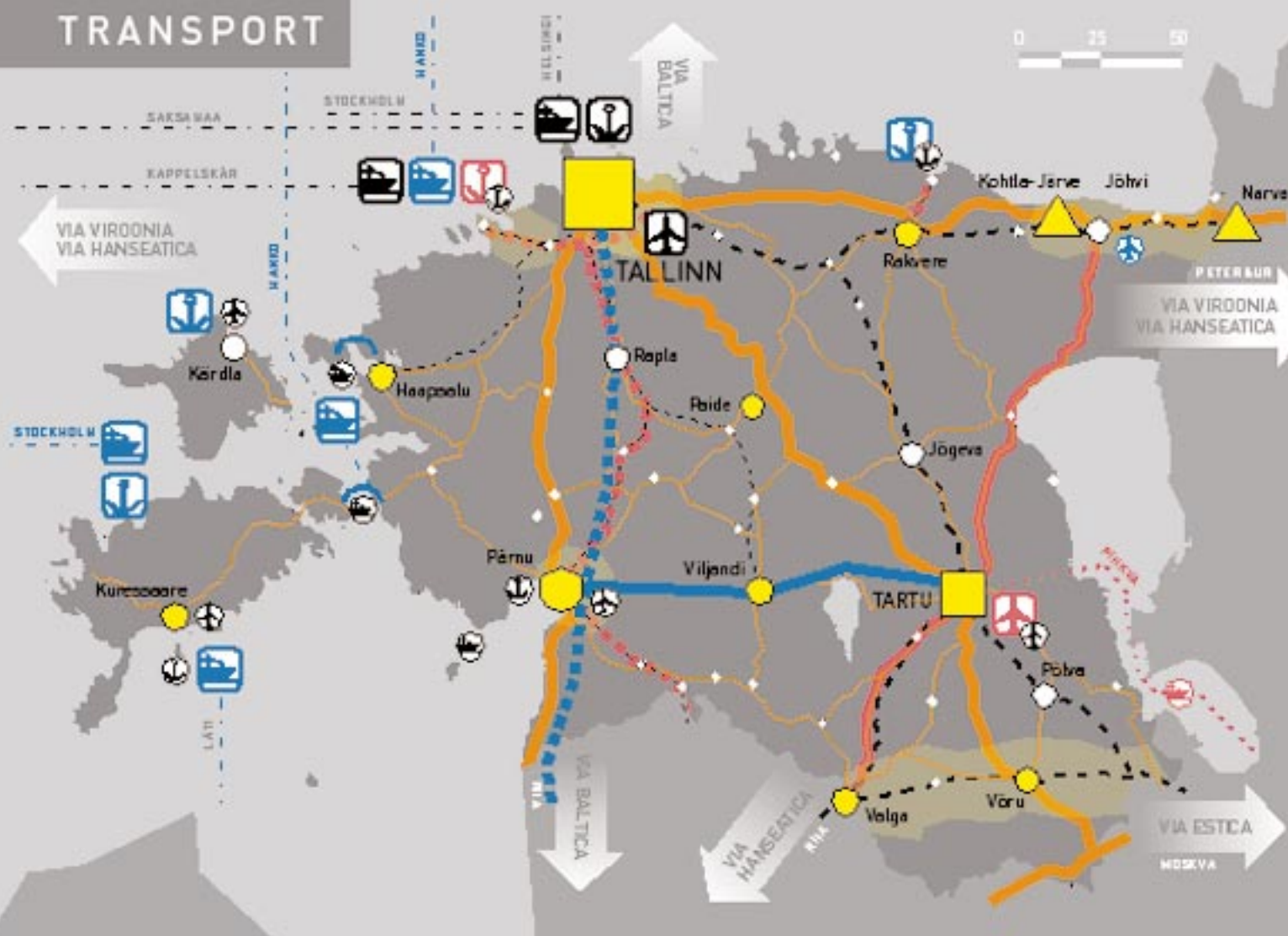
Riigi väikese territooriumi tõttu ei ole **SISEMAINE KAUBAVEDU** raudteel otstarbekas. See jääb valdavalt autovedude kanda. Seevastu **SISEMAISE REISIJATEVEO** poliitikas tuleb Eestil võtta selge seisukoht raudtee- ja bussiliikluse ning sõiduautoliikluse vahekorra kohta.

EESMÄRGID

Eesti transpordiühendused peavad kooskõlastatult võimaldama kolme peamise ruumilise arengu eesmärgi saavutamist:

TRANSPORT

0 25 50



ASUSTUS

-  Pölinn, avarasandi keskus
-  Rahvuslik keskus, Läänemeresandi keskus
-  Suur maakonnakeskus, olulise rahvusvahelise rolliga
-  Maakonnakeskus, soovilavalt rahvusvaheliste funktsioonidega
-  Väike maakonnakeskus, soovilavalt mõne rahvusvahelise funktsiooniga
-  Muu keskus
-  Suur tööstuslinn
-  Logistilise potentsiaaliga piirkond

TEED

-  Rahvusvaheline maantee
-  Kavandatav rahvusvaheline maantee
-  Muu tähtsam maantee
-  Võimalik tähtsam maantee
-  Rahvusvaheline raudtee
-  Kavandatav rahvusvaheline raudtee
-  Võimalik rahvusvaheline raudtee
-  Muu raudtee
-  Võimalik pöördühendus (sild/tunnel)
-  Laevaliin (silt/punkliga)
-  Kohalik laevaliin
-  V.A.L.T.: Piiribiode koostis suunad

TRANSPORDISÕLMED

- RAHVUSVAHELINE LENNUIJAAM**
-  Olemasolev
 -  Kavandatav
- SIERIKLIK, VÕMALIKE ÜKSIKUTE VÄLISLENDEGA LENNUJAAM**
-  Olemasolev
 -  Võimalik
- TRANSIITSADAM**
-  Olemasolev
 -  Kavandatav
 -  Võimalik
- EKSPORT-IMPORTSADAM**
-  Olemasolev
 -  Võimalik
- REGULAARNE RAHVUSVAHELINE LAEVAÜHENDUS**
-  Olemasolev
 -  Võimalik
 -  Kavandatav rahvusvaheline siseveotus
 -  Kohalik parvlaevahendus

- • Eesti "aeg-ruumiline kokkusurumine",
- • transpordi ohutuse, keskkonna- ja energiasäästlikkuse kindlustamine,
- • rahvusvahelistele ühishuvidele toetuvate arenguvõimaluste ärakasutamine.

Ruumilise arengu kontekstis on vaja tähelepanu pöörata eeskätt neile transpordi aspektidele, mis vajavad riigipoolset reguleerimist või rahastamist - seega on esiplaanil füüsilise infrastruktuuri ja ühisreisiliiklusega seotud küsimused. Ühisreisiliikluse planeerimisel on vajalik:

1. suurendada reisijateveo kiirust, sagedust ja mugavust vähemalt kolmele rahvusvahelisele transpordisuunale (Tallinn-Tartu-Valga/Petseri, Tallinn-Narva ja Tallinn-Pärnu) jääval raudteel;
2. transpordikorralduslike meetmetega paremini siduda rahvusvaheline, riigisisene linnade vaheline ja kohalik reisiliiklus optimaalset aeg-ruumilist kättesaadavust tagavaks koost oimivaks süsteemiks;
3. suurendada maakohtade avaliku transpordiga kaetust ning tõsta sealse reisiliikluse sagedust, asendades suured kulukad bussid väikeste ja ökonoomsetega.

RAHVUSVAHELISED TRANSPORDISUUNAD⁵

Rahvusvahelistel suundadel on keskne tähtsus transpordiühenduste planeerimisel, sest:

- • nendest sõltub rahvusvaheline suhtlemine ja riigi konkurentsivõime,
- • seal kulgevad trassid on ühtlasi tähtsaimad riigisisised ühendused,
- • nad võimaldavad arenguvööndite väljakujundamist,
- • nende sõlmpunktides on võimalik logistiliste keskuste loomine,
- • nende arendamine soodustab kogu asustuse tasakaalustamist,
- • eeskätt seal on vajalik aeg-ruumiliste vahemaade vähendamine.

Tallinna piirkonna sadamad koos Tallinn-Narva raudtee ja maanteega moodustavad osa VIA VIRONIAST - praegu tähtsaimast Eestit läbivast Venemaa ja Lääne-Euroopa vahelisest transpordisuunast. Suund ühendab siseriiklikult pealinnaga Eesti kesk- põhja- ja idaregioone, kus elab 20% rahvastikust. Nii Narva suuna raudtee kui ka maantee vajavad rekonstrueerimist. Perspektiivis peab tähelepanu pöörama ka reisirongiliikluse arendamisele, sest Narva "lähendamine Tallinnale" on Eesti "aeg-ruumilise kokkusurumise" olulisi momente. Piki

⁵ Käesolevas töös mõistetakse rahvusvahelise transpordisuunana ala, kus kulgevad peamised samu rahvusvahelisi sihtpunkte siduvad Eestit läbivad teed (trassid). Sageli kulgevad maismaal ühes suunas nii raudtee kui maantee. Mitmetes teistes töodes on kasutatud samas tähenduses transpordikoridori mõistet.

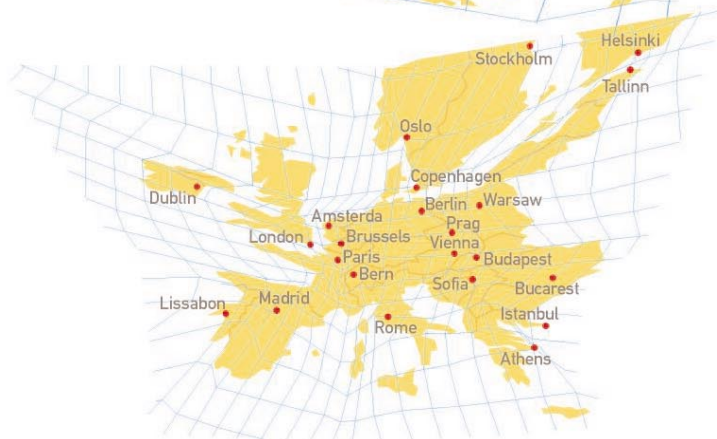
Basic Map



1993



2020



Reisijad (aegruumilised vahemaad) raudteel.
Klaus Spiekermanni järgi.

Via Vironiat on soodsad eeldused arenguvööndi väljakujundamiseks. Selle transpordisuuna liikluskorraldusest sõltub suuresti ka Kirde-Eesti linnade koostöö areng. Via Vironia läänepoolseteks värvateks Eestis on Tallinna ja tema ümbruskonna sadamad - eeskätt Muuga. Senisest enam tuleb välisvedudesse kaasata suure potentsiaaliga Paldiski sadamaid.

Teine rahvusvaheline transpordisuund on **VIA ESTICA**, Eestis kuuluvad sinna Tallinn-Tapa-Tartu-Petseri raudtee ja Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee. Suund seob siseriiklikult Tallinnaga Tartut ning kuut Kesk-, Ida- ja Kagu-Eesti maakonda, kus elab üle 25% riigi elanikkonnast. Seetõttu on tal esmajärguline regionaalpoliitiline tähtsus. Tallinn-Tartu maantee jätkuv rekonstrueerimine muudab seal autoliikluse ohutumaks ja mugavamaks, kuid ainult reisirongiühenduse kvalitatiivne parandamine võimaldab ajalist distantsi praegusega võrreldes suurusjärgu võrra lühendada.

Kolmandasse transpordisuunda - **VIA BALTICASSE** - kuulub Eesti piires Tallinn-Pärnu-Ikla maantee. Trans-Euroopa süsteemis kuulub see I koridori, mis annab Soomele ja Baltimaadele väljapääsu Kesk-Euroopasse. Seoses Eesti lähenemisega ELile tõuseb lõunasuunalise transpordiühenduse tähtsus. Põhja-lõuna-suunalise transiidi elavdamiseks tuleb kiirendada piiriületusi, mis eeldab Eesti koostööd naaberriikidega.

Praegu on Eesti rahvusvaheline reisirongiliiklus Euroopa suunal katkenud. Sellega on Eesti ära lõigatud tervest kiiresti arenevast kontinentaalsest transpordisüsteemist, mis vähendab jõuliselt aeg-ruumilisi vahemaid (vt joon. 2)

Koostöös Soome, Läti, Leedu ja Poolaga peab Eesti arendama välja kiiret reisirongiühendust võimaldava raudtee Rail Baltica⁶, mille jätkuks põhja pool on raudteepraami ühendus(ed) Soome. Hea raudteeühendus Euroopa suunal võimaldab Eestit ELi tuumikalale ligi kaks korda aeg-ruumiliselt lähendada, tekitada täiendava riiki läbiva reisijatevoo ja parandada ka Eesti sisemisi ühendusvõimalusi.

Uue rahvusvahelise transpordisuunana tuleb toimima panna **VIA HANSEATICA**, mis ühendab Peterburi piki Läänemere rannikut Saksamaaga. Eestis kuulub sellesse suunda Narva-Jõhvi-Tartu-Valga maantee. Läbi Eesti idapoolsete piirkondade kulgev transpordisuund annab sealsetele keskustele ja tee-äärsetele aladele uue arenguimpulsi. Via Hanseatica käivitamine vajab samuti tihedat koostööd naaberriikidega.

Rahvusvahelistesse transpordisuundadesse tuleb edaspidi integreerida rahvusvaheline lennuliiklus (nii reisijate- kui kaubavedu) läbi Tallinna lennujaama. Kaubatrasiidile võib anda lisaväärtuse **LOGISTILISTE JAOTUSKESKUSTE** väljaarendamine kaupade ümberlaadimiseks, komplekteerimiseks ja töötlemiseks. Esialgsete hinnangute järgi on nende jaoks võimalikud kohad Tallinna lähikonnas (Muuga, Ülemiste ja Ämari-Paldiski piirkond), Jõhvis, Tartus, Pärnus ja Võru-Valga-Põlva piirkonnas.

⁶ Vastavalt Pan-Euroopa Transpordikonverentsi (1995) otsustele koosneb I koridor nii maanteeühendusest (Via Baltica) kui raudteeühendusest (Rail Baltica).

KOGU TERRITOORIUMI KÄTTESAADAVUSE PARANDAMINE

Kõiki Eestile olulisi transpordiühendusi pole võimalik välja arendada rahvusvaheliste transpordisuundadega seostatult. Ühendused välismaale peavad rahvusvahelistavas keskkonnas olema asustussüsteemi tasakaalustamise huvides kättesaadavad ka mujal. Selles on oluline roll eeskätt sadamatel ja lennujaamadel.

Väljapoole rahvusvahelisi transpordisuundi jäävatest **SADAMATEST** on ekspordifunktsioon Pärnu ja Kunda, tulevikus eeldatavasti ka Virtsu ning Roomassaare sadamal. Roomassaare-Riia ja Virtsu-Hanko vahel on kavandamisel uued parvlaevaliinid. Saaremaa kavandatav süvasadam on orienteeritud eeskätt turismi teenindamisele. Tartu jõesadam taastab laevavahenduse Tartu ja Pihkva vahel, millel on oluline turismimajanduslik tähtsus. Kagu-Eesti ja Viljandimaa väljapääsu parandamiseks Pärnu sadamasse tuleb parandada maanteeühendust nende piirkondade vahel. Kogu Eesti rannikul tuleb välja arendada väikesadamate kett, mis seoks saared korralikult mandriga ning võimaldaks kaubandus- ja turismialaseid otsesidemeid välisriikidega.

Pärnu, Kuressaare ja Kärdla **LENNUJAAMADE** kaudu suureneb sisemaiste regulaarlendude maht, neile lisaks võidakse avada üksikuid välisliine turistide ja äriemeeste teenindamiseks. Ida-Virumaal võib päevakorda tõusta ühe lennujaama avamine. Tartu kui innovatsioonikeskuse areng nõuab samuti lennuühendust nii Tallinna kui välismaaga.

Siseriiklikult tuleb kindlustada kõigi tähtsamate keskuste sagedane ja usaldusväärne ühendus, mis omakorda on keskuste võrguna toimimise oluline eeldus. Linnu ja maakondi siduvate ühenduste kõrval vajab Eesti asustussüsteemi tasakaalustatud ja säästlik areng **ÜLERIIGILISE JA KOHALIKU ÜHISTRANSPORDI** eelisarendamist. Hästi korraldatud kohalik ühistransport

- • võimaldab parandada maakonna äärealade elanike ligipääsu keskuste töökohtadele ja teenustele,
- • tõstab keskuste tööjõupotentsiaali ja tugevdab konkurentsi kohalikul tööturul,
- • võimaldab asendada sõiduautotransporti keskkonnasäästlikuma liikumisega,
- • aitab säilitada Eestile omast asustust.

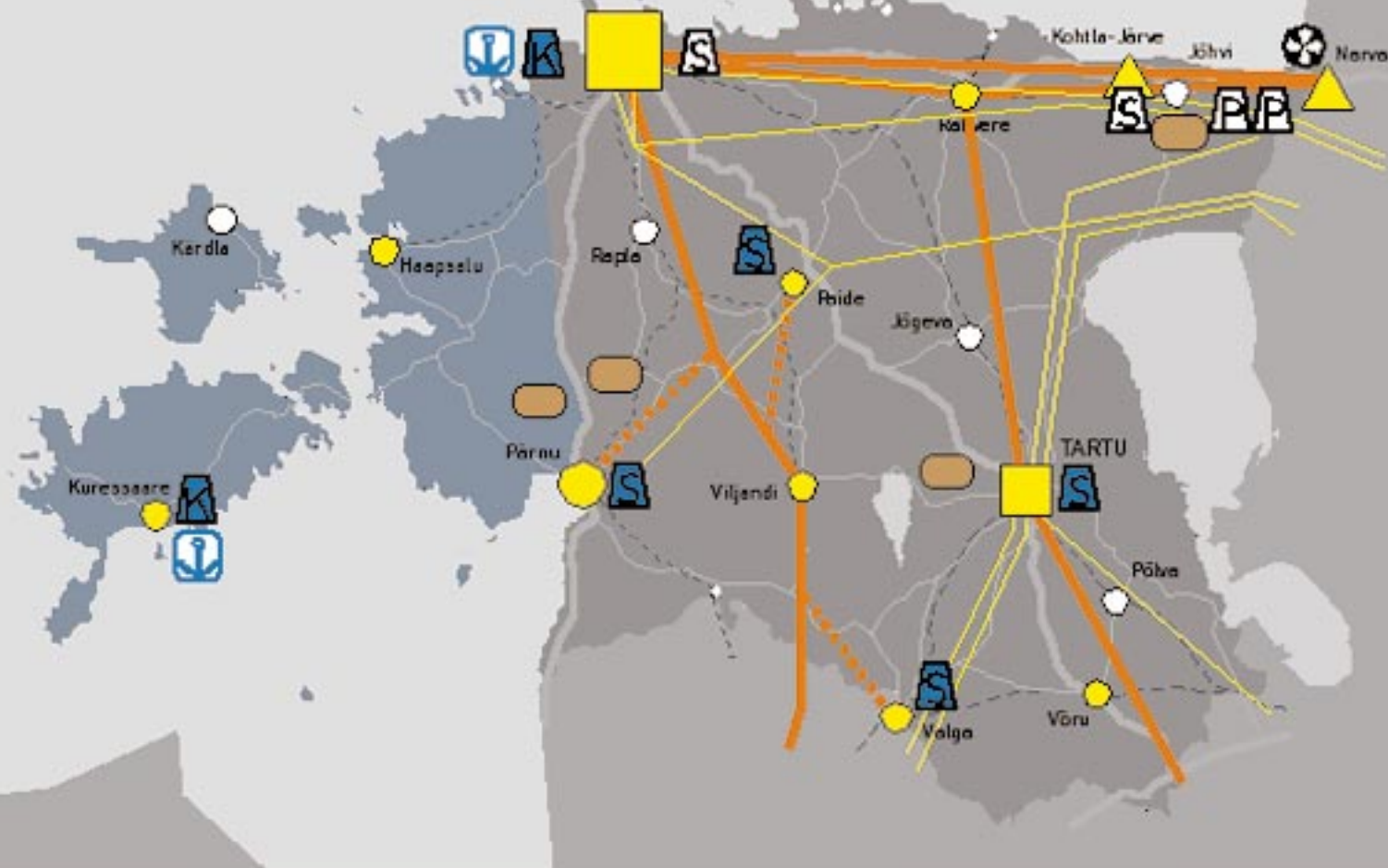
Arvestades rahvusvaheliste transpordisuundade eelisarendamise vajadust, on siseriiklike ühenduste kindlustamise põhiliseks ülesandeks planeeringuperioodil töö liikluskorraldusega (sealhulgas erinevate reisitranspordiliikide sõiduplaanide omavaheline sidumine) ja olemasolevate teede sõidetavuse kindlustamine. Selle kõrval tuleb teha ettevalmistusi mõnede kaugema tuleviku oluliste probleemide lahendamiseks. On vaja teha põhjalikke uuringuid **SAARTE JA MANDRI VAHELISE PÜSIÜHENDUSE** majandusliku põhjendatuse kindlaksmääramiseks. Eeluuringuid vajab Via Livonia - **TARTU-VILJANDI-PÄRNU OTSE-**

MAANTEE - idee. See looks praegu puuduva ida-läänesuunalise ühenduse Lõuna-Eesti peamiste linnade vahel, millel oleks tõenäoliselt ka turismiteena oluline väärtus.

Esitatud strateegia seab esiplaanile rahvusvaheliste ühenduste väljaarendamise ja nende sõlmede logistilise potentsiaali kasutuselevõtmise. See võimaldab ühenduste parandamist välisriikidega ja riigi transiidipotentsiaali kasvu, siseriiklikult aga reisiliikluse kiirendamist peamistel ühendussuundadel (eeskätt kiirete reisiringide kasutuselevõttuga) ja Eesti olulist "aeg-ruumilist kokkusurumist". Paraneb riigi territooriumi sisemine seostatus ja ruumiline tasakaalustatus. Siseriiklikult olulisi ühendusi väljaspool rahvusvahelisi suundi saab planeeringuperioodil parandada rohkem korralduslike meetmete kui uute suurte infrastruktuuri-investeeringutega. Kohalike transpordiühenduste eesmärk on transpordi territoriaalne katvus, tihedus ja usaldusväärsus.

ENERGEETIKA RUUMSTRUKTUUR

0 5 50



ASUSTUS

ELEKTRIJAAMAD

TEED



5. Energeetika ruumstruktuur

SUUNDUMUSED

Energeetikas on ökonoomsustaotlus ja keskkonnasäästlikkus võrdselt tähtsad. Energiatootmise efektiivsemaks ja keskkonnasõbralikumaks muutmise üks peamisi teid on elektri ja soojuse koostootmine. Kliima globaalse soojenemise vältimiseks püütakse piirata “kasvuhoonegaaside” lisandumist atmosfääri. Kütuste hulgas tõusevad esile suhteliselt puh- tamad fossiilkütused - nafta ja gaas. Samas püütakse igati soodustada taastuvate energiaal- likate kasutamist

Energiaturu säästlikumaks ja stabiilesemaks muutmiseks LÄÄNEMERE PIIRKONNAS on sihiks võetud ühtsete elektri- ja gaasivarustusringide loomine. Projekti "Agenda 21 - Energia" raames on välja töötatud Läänemerepiirkonna energeetika säästva arengu stsenaar- ium. Selle üks olulisi ideid on ühtse elektrivarustusüsteemi raames elektri ja soojuse koos- tootejaamade⁷ ja Skandinaavia hüdrojaamade vastastikku asendava sesoonse koormamise võimaluse ärakasutamine. Sellega kahaneks oluliselt vähemökonoomsete kondensatsioonijaamade vajadus⁸. Ühtlasi mindaks üle eeskätt puhastele kütustele.

EESTIS on energeetika areng lähematel aastakümnetel seotud esmaste energiakandjate struktuuri muutmise ja uute rahvusvaheliste võrguühenduste loomisega. Kaugemas perspektiivis, mis jääb käesoleva planeeringu ajahorisondi taha ja on raskesti ennustatav, võib osutada vajalikuks loobuda praegu domineerivast põlevkivi kasutamisest. Kohene loobu- mine põlevkivist kui energiaallikast on majanduslikult ebarealistlik. Balti ja Eesti SEJ osaline rekonstrueerimine lubab neid kasutada ligikaudu aastateni 2030-2035, mil ammen- datakse ka praeguste kaevanduste ja karjääride põlevkivivarud.

Eesti katab ka tulevikus oma elektrienergiavajaduse ise. Teatud mahus võib võimalik olla ka elektrienergia eksport. Perioodil 2000-2030 tuleb põlevkivijaamade kõrvale järk-järgult ehi- tada muudel kütustel töötavaid jõujaamu - eeskätt elektri ja soojuse koostootejaamu. Koostootejaamade koguvõimsus võib katta hinnanguliselt kuni veerandi riigi elektritarbest. Koostootejaamade võimsuse piiratuse ja sesoonse muutlikkuse tõttu on lisaks vaja kon- densatsioonijaamu baaselektri tootmiseks.

⁷ Koostootejaamades kasutatakse elektrienergia tootmiseks vajaliku auru jääksoojus ära kaugkütteks, mis tõstab jaama efektiivsust ja energeetika säästvust.

⁸ Kondensatsioonijaamades jääb auru jääksoojus kasutamata, see juhatakse keskkonda.

EESMÄRGID

Energeetika ümberkujundamise eesmärgid on:

- • *ökonoomsus,*
- • *kooskõla säästva arengu põhimõtetega,*
- • *ühekülgse energeetilise välissõltuvuse vältimine.*

Nimetatud eesmärkidele vastav jõujaamade võrk peab kujunema praegusest enam ruumiliselt hajutatuks, lisaks tuleb luua uued rahvusvahelised elektri- ja gaasivõrkude ühendused.

UUED JÕUJAAMAD JA ÜHENDUSED

KOOSTOOTEJAAMAD tuleb alati paigutada suurte soojatarijate - linnade ja tööstuse lähedale. Et koostootejaamade põhiliseks kütuseks saab tõenäoliselt maagaas, siis on kõige otstarbekam rajada jaamad sinna, kus on olemas või kuhu tasub ehitada gaasitrass. Perspektiivsed koostootejaamade rajamise kohad on seetõttu Tallinn, Tartu, Narva jt. Kirde-Eesti linnad, Rakvere, Pärnu, Paide, Viljandi, ja Valga. Pärnusse ja Paidesse on gaasitrasside väljaehitamine esialgseil hinnanguil tasuv. Väiksemaid koostootejaamu on aga võimalik ehitada kõikjale olemasolevate gaasitrasside lähedusse, kus on soojatarijaid (näiteks suuremad kasvuhooned või tehased). Koostootejaamad on ühtlasi peamiseks kohaks, kus elektri tootmisel võib olla ühiskondlikult otstarbekas kasutada kohalikke taastuvaid kütuseid.

Tartu, Narva, Rakvere, Pärnu ja Paide jõujaamad saab projekteerida gaasi- ja kohalikule kütusele. Pärnus on võimalikuks kütuse lisavariandiks süsi, mida saab kohale vedada meritsi. Kodumaistest kütustest on tähtsamad puit ja turvas, viimase tootmiseks elektriyaamade tarbeks kasutatakse varem kuivendatud soid (Lavassaare, Tootsi, Oru, Sangla).

Muud alternatiivsed energiakandjad turba ja puidu kõrval on Eestis suhteliselt väikese tähtsusega, kuid ka nende kasutuselevõtt on oluline eeskätt kohalike energiavajaduste rahuldamiseks suurtest keskustest eemal ja sealse majandusbaasi kindlustamiseks. Tõenäoline on mitmete väikese võimsusega **TUULE-ELEKTRIJAAAMADE** ehitamine läänerannikule ja saartele.

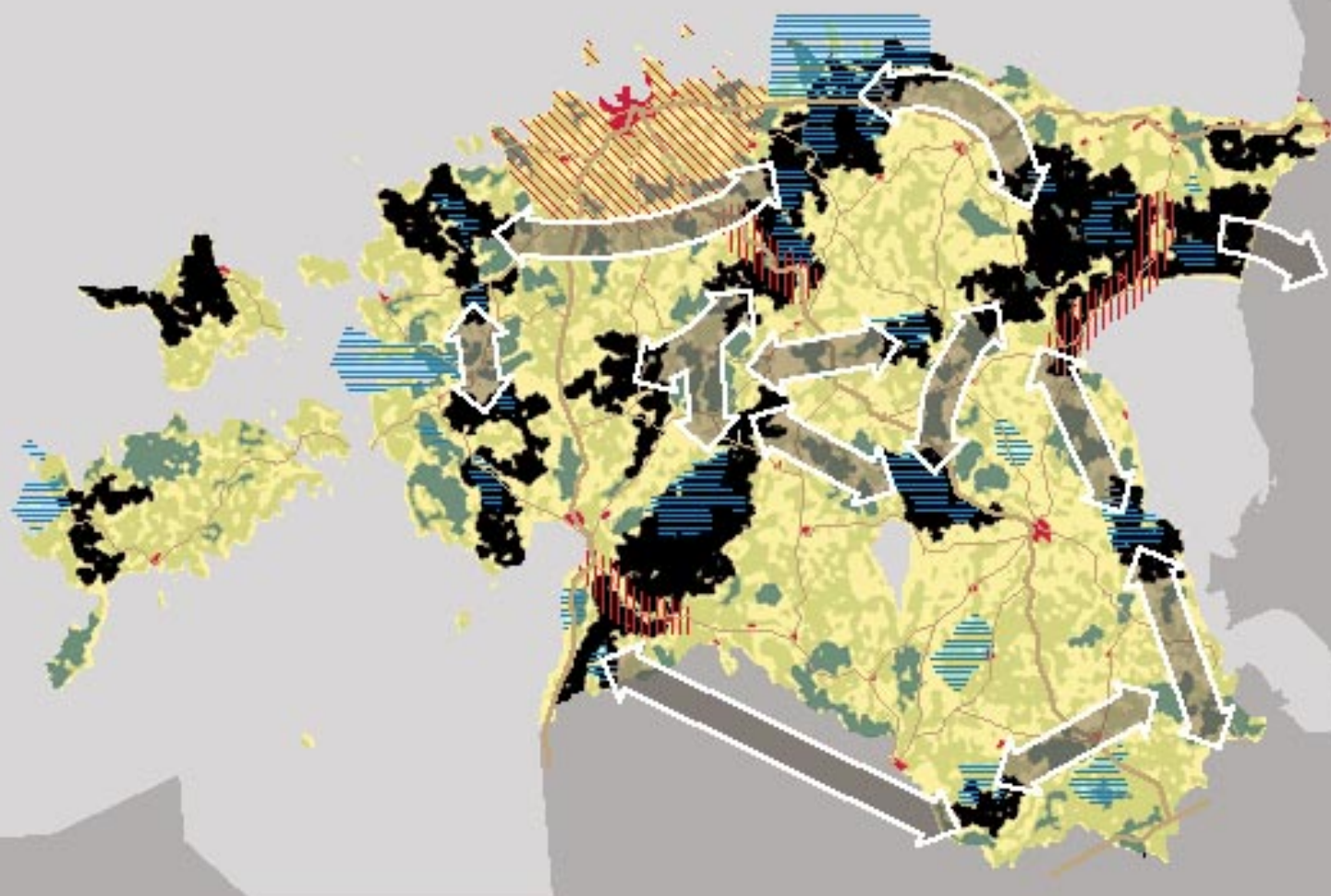
Ei saa välistada ka uute väiksemate baaselektri tootmiseks mõeldud **KONDENSATSIOONI-JAAAMADE** rajamist, mis võivad samuti hakata tööle gaasil või importsöel, kasutades osaliselt ka kohalikke kütuseid. Söe importimisel meritsi sobivad nende jaamade asukohaks sadamalinnad, näiteks Paldiski ja Kuressaare.

Eesti koormamata elektrienergia tootmisvõimsuste ekspordiks kavandatakse **EESTI JA**

SOOME VAHELISE MEREKAABLI paigaldamist. Kaabel on oluline lüli tulevase Balti elektriringi kujundamisel.

Vaja on alustada ettevalmistustöid ka **SOOME-EESTI MEREALUSE GAASIJUHTME** ehitamiseks. Kui Soome rajatakse Põhjamerest tulev gaasijuhe, ühendab Eesti-Soome juhe Baltimaad Läänemere gaasiringi.

Energeetika järkjärguline ümberorienteerimine loodusliku gaasi ning taastuvate energiaallikate suuremale kasutamisele, soojuse ja elektri koostootmisele ning Eesti ühinemine Läänemere piirkonna elektrivarustuse- ja gaasiringidega tekitab riigis uue, praegusest enam hajutatud energiavarustuse ruumstruktuuri. Uus energeetika muutub praegusest säästvamaks, ökonoomsemaks, vähem kriisitundlikuks, ja kindlustab territooriumi ühtlasema varustatuse kvaliteetse elektrienergiaga.



TUUMALAD JA INIMTEGEVUS

-  Rahvusvahelise tähtsusega loomalad
-  Rahvusliku tähtsusega loomalad
-  Mikrovõrgustik
-  Kaitsealad
-  Peamised "Rohelised koridorid"
-  Asulad
-  Intensiivse inimtegevuse alad
-  Teed
-  Põhiline loomade liikumise loomala

6. Roheline võrgustik

SUUNDUMUSED

Ruumiplaneerimise üks kesksemaid teemasid on eluslooduse ja maastike kaitse orgaaniline sulatamine keskkonnakujundusse. Nii looduskaitse kui ka ruumiplaneerimise valdkonnas on seejuures esile kerkinud võrgustiklähenedamine.

ELi seadusandluses on eluslooduse ja elupaikade kaitse põhisuunad määratud eeskätt nn linnudirektiivi ja elupaigadirektiiviga. Nende alusel rajatakse ELi looduskaitsealade võrk NATURA 2000. Laiemalt käsitleb loodust 1995. a vastuvõetud "Euroopa bioloogilise ja maastikulise mitmekesisuse strateegia". Nimetatud dokument püstitab üheks eesmärgiks Euroopa ökoloogilise võrgustiku⁹ rajamise aastaks 2005. Euroopas on aktuaalne ka pärandkultuurmaastike¹⁰ väljaselgitamine ja kaitsmine.

Eesti oli esimesi maid Euroopas, kus juba 1960-1980ndatel aastatel ökovõrgustiku kontseptsioonile lähedased ideed välja töötati ja planeerimises kasutusele võeti. Tolleaegsed planeeringulahendused vajavad edasiarendamist ja muutunud ühiskondlikele oludele kohandamist. Eesti riiklik keskkonna-alane tegevuskava näeb ette NATURA 2000 nõuetele vastava kaitsealade võrgu loomist Eestis ökoloogilise võrgustiku raames ja pärandkultuurmaastike inventariseerimist.

Planeerimis- ja ehitusseadus püstitab ülesande luua looduslikest ja poollooduslikest kooslustest süsteem asustuse ja majandustegevuse mõju tasakaalustamiseks ning kompenseerimiseks. Taolist süsteemi nähakse käesolevas töös ligikaudu kattuvana ökoloogilise võrgustikuga ja seda nimetatakse rohelineks võrgustikuks. Rohelise võrgustiku määratlemine ja väärtuslike maastike määramine on seatud maakonnaplaneerimise järgmiseks ülesandeks. Seda tuleb edasi arendada üldplaneeringutes.

EESMÄRGID

Rohelise võrgustiku planeerimisega taotletakse järgmisi eesmärke:

⁹ Ökoloogiline võrgustik on looduslikus või looduslähedases seisundis olevate ekstensiivselt kasutatavate alade seostatult toimiv süsteem, mis aitab hoida looduslikku mitmekesisust ja keskkonna stabiilsust. See koosneb suurematest tuumikaladest ja neid ühendavatest kitsamatest koridoridest. Tuumaladeks on sobiva pindala ja paigutusega loodus- ja keskkonnakaitseliselt väärtuslikud biotoobid (elupaigad), samuti alad, mis täidavad teatud puhvrirolli väliste keskkonnamõjude suhtes. Tuumalad on omavahel ühendatud koridoridega, milleks on enamasti maastiku joonelemendid - jõeorud ja lammialad, samuti omavahel ühendatud metsasaad ja metsasaared. Koridorid ühendavad struktuuri tervikuks, kus on võimalik liikide levik ja asurkondade genofondi vahetus ning sedakaudu lokaalsete looduskahjustuste korvamise ja mitmekesisuse taastamine.

¹⁰ Ajalooliselt väljakujunenud stabiilse ühelaadilise majandamise tulemusel tekkinud maastikud. Pärandkultuurmaastike näiteks Eestis on puisniidud, lookadastikud jt.

- • *keskkonna loodusliku iseregulatsiooni säilitamine,*
- • *väärtuslike looduskoosluste kaitse ja loomade liikumisteede säilitamine,*
- • *looduslähedase majandamise, elulaadi ja rekreatsiooni võimaldamine ning looduslike alade ruumilise kättesaadavuse tagamine,*
- • *väärtuslike maastike säilitamine,*
- • *asustuse ning maakasutuse suunamine.*

Erineva taseme planeeringud peavad rohelist võrgustikku käsitlema vastavalt oma üldistus- tasandile. Üleriigilise planeeringu ülesanded selles valdkonnas on:

- • *rahvusvahelise ja üleriigilise tähtsusega tuumalade ja neid ühendavate peamiste koridoride määratlemine,*
- • *rohelise võrgustiku, asustuse ja transpordi peamiste konfliktipiirkondade määratlemine,*
- • *ülesande püstitamine maakonnaplaneeringuile.*

PEAMISED TUUMALAD JA KORIDORID

Tulenevalt looduslike ja looduslähedases seisundis maastike rohkusest ei tule Eestis rohelist võrgustikku tema põhiosas konstrueerida, vaid realsusest “välja ilmutada ja teadvustada”. Saadud võrgustik on sisemiselt sidus ja väga ulatuslik, kattes kaugelt üle 50% territooriumist.

Tuumalade määratlemisel kasutatakse käesolevas töös kahte kriteeriumi - looduslikus seisundis ala suurust ja kaitseväärtuslikkust.



Eestis ei ole vaja rohelist võrgustikku taastada nagu enamikus Lääne-Euroopa maades. Sood ja metsad katavad üle poole Eesti territooriumist.

Rahvusvahelise tähtsusega tuumalad on kompaktsed, vähemalt 100 km² pindalaga looduslikud alad. Neist moodustuvad Eestis 12 suuremat tuumala (valdavalt metsad ja sood), mis hõlmavad Alutaguse, Emajõe Suursoo, Kõrvemaa-Lahemaa, Nigula raba - Soomaa, Alam-Pedja piirkonna, Lääne-Eesti madaliku ning Hiiumaa ja Saaremaa lääneosad. Rahvusliku (üleriigilise) tähtsusega tuumaladeks on arvatud kompaktsed, vähemalt 15 km² pindalaga loodusalad. Olulisemad "rohelised koridorid" rahvusvaheliste tuumalade vahel kulgevad üle rahvusliku tähtsusega tuumalade.

Suuremad kaitsealad asuvad tähtsamatel tuumaladel. Erinevalt muudest kaitsealadest on looduspargid (Haanja), osa rahvusparke (Lahemaa, Vilsandi) ja maastikukaitsealad (Otepää, Vooremaa) valdavalt väärtuslikud maastikud, mis jäävad väljapoole peamisi tuumalad.

Rahvusvahelise tähtsusega tuumalad on niivõrd suured, kaitseerimistega kindlustatud ja enamasti väljaspool ettenähtavaid majandushuvide koondumisalasid asuvad, et nende säilimine pole probleemne. Detailsematel planeeringutasemetel tuleb tähelepanu pöörata rahvusliku tähtsusega tuumalade säilitamisele ja roheliste koridoride läbitavuse kindlustamisele loomade jaoks.

Oluliseks ülesandeks on võrgustiku pidevuse säilitamine kohtades, kus peamised raudtee- ja maanteetrassid lõikuvad suurtesse tuumaladesse. Konfliktid on esmajoonel järgmised maanteelõigud: Narva maantee läbi Lahemaa, Tartu maantee läbi Vahe-Eesti ning Jõhvi-Tartu maantee läbi Alutaguse. Konfliktsetes piirkondades tuleb lisaks kaitseerimistele kindlustada ka planeerimislahendustega tuumikalade loodusliku seisundi säilimine ning loomadele teedest ülepääs.

Probleemse piirkonnana eristub suuremate linnade, eriti Tallinna lähiümbrus, kus asustuse laienemisest ja majanduse arengust tulenev surve peaks tingima roheline võrgustiku ja asustuse eriti läbikaalutud planeerimise.

Rohelise võrgustiku põhimõtte kasutamine planeerimisel võimaldab esile tõsta, väärtustada ja sihipäraselt kasutusele võtta kaitsealuste ning looduslikus või looduslähedases seisundis alade laias mõttes keskkonda kujundavat mõju. Tekivad täiendavad võimalused ruumiliselt tasakaalustada ühiskonna looduskahjustavaid mõjusid, arvestades ühtlasi looduskaitse huvisid ja looduskoosluste vajadusi. Paranevad võimalused kõrgväärtusliku elukeskkonna kujundamiseks.

Koondkaart



ASUSTUS

- Pealinn, muuhuvilised keskused
- Suurelinnikeskused, Läänemeresalade keskused
- Suur maakonnakeskused, olulise rahvusvahelise rolliga
- Maakonnakeskused, osaltivõimalikult rahvusvahelise funktsioonidega
- Väike maakonnakeskused, osaltivõimalikult rahvusvahelise funktsioonidega
- Maa keskused
- Suur linnatüüpi

TEED

- Rahvusvaheline maantee
- Kavaeralaste rahvusvaheline maantee
- Muu rahvusvaheline maantee
- Võimalikult tähtsate maantee
- Rahvusvaheline raudtee
- Kavaeralaste rahvusvaheline raudtee
- Võimalikult rahvusvaheline raudtee
- Muu raudtee
- Võimalikult püüalühendus (sild/tunnel)
- Linnatüüpi raudteepunktid

TRANSPORT

- Rahvusvaheline lennusaar
- Olemasolev
 - Kavaeralaste
- Suurelinnikeskused, võimalikult olulisele väärtusele lennusaar
- Olemasolev
 - Võimalik
- TÄHTSAMAD SADAMAD
- Transiidisadam
- Olemasolev
 - Kavaeralaste
- Võimalik
- Diaport-importsadam
- Olemasolev
 - Võimalik

TUUMIKALAD

- Suurelinnikeskused
- Kavaeralaste värguulise tuumikalad
- Arenguvõimalused
- Võimalikult arenguvõimalused
- Põhiline kavaeralaste tuumikalad

ENERGEETIKA

- Põhiline elektrijaam, rekonstrueeritud
- Elektrijaamade arendus
- Hüdroelektrijaam, parandatud
- Elektrijaamade arendus Venemaal
- Võimalikult kondensatsioonivõrgu
- Olulisele võrgule kondensatsioonivõrgu

TÄHTSAMAD LAEVÄHENDUSED

- Riigisuurim rahvusvaheline laevavõrgu
- Olemasolev
 - Võimalik
- Kavaeralaste rahvusvaheline laevavõrgu
 - Kavaeralaste rahvusvaheline laevavõrgu

7. Kokkuvõte

Arenguvision võib teoks saada vaid sihikindla tegutsemise läbi. Seepärast on üleriigilise planeeringu kokkuvõtteks peamiste vajalike tegevussuundade loetelu, mille alusel on võimalik välja töötada üksikasjalikumad tegevuskavad. EESTI 2010 elluviimiseks vajalikud tegevussuunad on esitatud seostatuna planeeringu põhieesmärkidega.

Inimese põhivajaduste (töö- ja elukoht, kvaliteetne keskkond, haridus, teenused ja vaba aja veetmise võimalused) rahuldamise ruumiline tagamine saavutatakse

- • *kõigi maakondade arengupotentsiaali kindlustamisega maakonnakeskuste arengu kaudu,*
- • *omavalitsuste piirkondliku koostöö soodustamisega suuremate linnade tagamaal, peamiste transpordisuundade lähivööndis ja piirialadel,*
- • *sagedase ja hea katvusega ühistranspordi kujundamisega,*
- • *infotehnoloogia üldise kättesaadavuse kindlustamisega,*
- • *Eesti-siseste aeg-ruumiliste vahemaade vähendamisega reisiranspordi tehnilise ja korraldusliku arendamise abil.*

Eesti asustussüsteemi ja maastikustruktuuri väärtuste säilitamine ja edasiarendamine kindlustatakse

- • *maa-asulate ja maakonnakeskuste hea transpordiühendusega, infotehnoloogia kasutuse levõtu ning omavalitsuste piirkondliku koostööga,*
- • *uue haja-asustuse vältimisega,*
- • *pärandkultuurimaastike väljaselgitamisega ja nende kasutuse?iimi täpsustamisega maakonna- ja üldplaneeringutes,*
- • *asustuse ja maakasutuse planeerimisel rohelise võrgustiku põhimõtteid arvestades.*

Asustuse ruumiline tasakaalustamine tagatakse

- • *Tallinna rahvusvahelistumise toetamisega,*
- • *Tartu kui teise üleriigilise tähtsusega keskuse ja Kagu-Eesti juhtiva keskuse tugevdamisega,*
- • *maakonnakeskuste arendamisega kohalike tugevuste alusel ja rahvusvaheliste funktsioonide sihipärasele väljakujundamisele toetudes,*
- • *keskuste innovatiivse potentsiaali tasakaalustatud arendamisega,*

- • Tallinna, Tartu ja Kirde-Eesti linnade ning nende lähitagamaade koostööpiirkondade kujundamisega,
- • arenguvööndite ja piiriülese koostöö piirkondade kujundamisega,
- • aeg-ruumiliste vahemaade vähendamise kohalike ja linnadevaheliste ühistranspordi liinide sõiduplaanide koordineerimise teel,
- • kaasaegse kiire reisirongiliikluse loomisega Tallinnast Narva, Tartu-Valga ja Pärnu suundades,
- • saarte ja mandri vahelise ühenduse parandamisega,
- • Pärnust itta suunduvate ühenduste kvaliteedi tõstmise, kaaludes otsetee rajamist Pärnu-Viljandi-Tartu vahel.



Maakonnakeskuste (pildil Rakvere) tugevdamisele toetuv strateegia näeb maakonnakeskuseid kohaliku arengu mootorina. Maakonnakeskuste arendamisel on oluline nii kohaliku omavalitsuse tegevus kui riigi poliitika.

Eesti ruumilist ühendust Euroopaga saab parandada

- • piiriületuste tunduva kiirendamisega (koostöös naaberriikidega),
- • sadamate, raudteede ja maanteedel läbilaskevõime koordineeritud väljaarendamisega Via Vironia, Via Estica ja Via Baltica rahvusvahelistes transpordisuundades,
- • Tallinn-Muuga, Paldiski-Ämari, Kirde-Eesti, Kagu-Eesti, Tartu ja Pärnu logistilise potentsiaali väljaselgitamisega ja vajadusel transiitkaupade jaotuskeskuste loomisega,
- • kaasaegse Euroopa rööpalaiust kasutava reisirongiühenduse loomisega Kesk- ja Lääne-Euroopasse,
- • Eesti ühendamisega Läänemere piirkonna ühtseisse elektri- ja gaasivarustussüsteemidesse.

Looduskeskkonna hea seisundi säilitamine ja edasine parandamine tuleb tagada

- • *bussitranspordi konkurentsivõime kindlustamisega sõiduautoliiklusega võrreldes,*
- • *reisirongiliikluse eelisarendamisega tähtsamate linnade vahel,*
- • *loodusliku gaasi ja kohalike alternatiivsete energiakandjate osatähtsuse suurendamisega energiatootmises põlevkivi arvel,*
- • *elektri- ja soojuse koostootejaaamade rajamisega suuremates linnades,*
- • *rohelise võrgustiku põhimõtte kasutamisega maakasutuse ja asustuse planeerimisel,*
- • *rohelise võrgustiku ning transpordi ja asustuse võrgustike vaheliste konfliktide vältimise või pehmendamise planeerimise ja tehniliste võtete abil.*

Eeltoodud loetelu alusel on koostatud Vabariigi Valitsuse korraldusega 19.09.2000 nr. 770-k kinnitatud Üleriigilise planeeringu EESTI 2010 elluviimise tegevuskava.

Lisa

TEGEVUSKAVA ÜLERIIGILISE PLANEERINGU "EESTI 2010" ELLUVIIMISEKS

Kinnitatud Vabariigi Valitsuse 19.septembri 2000.a. korraldusega nr 770-k
 "Üleriigilise planeeringu "Eesti 2010" heakskiitmine ja selle elluviimise tegevuskava kinnitamine"

Planeeringust tulenev tegevussuund	Esmased ülesanded	Täitmise tähtaeg	Vastutaja(d)
Kohalike omavalitsuste piirkondliku koostöö edendamine suuremate linnade tagamaal	<ol style="list-style-type: none"> Koostöövõimaluste analüüsi koostamine Tallinna tagamaa ja Ida-Viru maakonna kohta Tegevuskava koostamine ja ettepanekute tegemine riigiasutustele ning kohalikele omavalitsustele 	01.07.2002	Harju Maavalitsus, Ida-Viru Maavalitsus
Sagedase hea katvusega ühistranspordi korraldamine maakondades	<ol style="list-style-type: none"> Pilootprojekti läbiviimine Tallinna tagamaal Seminari läbiviimine projekti kogemuste analüüsiks ja tulemuste teavitamiseks 	01.12.2001	Harju Maavalitsus kooskõlastatult Tallinna Linnavalitsuse ning Teede- ja Sideministeeriumiga
Maakonnakeskuste ning teiste keskuste uuenduspotentsiaali arendamine ja rahvusvahelistumise toetamine	<ol style="list-style-type: none"> Senise rahvusvahelise ning Eesti kogemuse analüüsi koostamine Ettekande koostamine Vabariigi Valitsusele koos ettepanekutega riigipoolsete meetmete kohta 	01.03.2001	Siseministeerium koostöös Majandusministeeriumi ja Haridusministeeriumiga
Arenguvööndite ja piire ületava koostöö piirkondade kujundamine	Via-Hanseatica (Narva-Jõhvi-Tartu-Valga-Riia) arenguvööndi arendusprojekti käivitamine soovitatavalt koos Läti rajoonidega.	01.12.2002	Ida-Viru, Jõgeva, Tartu ja Valga Maavalitsused koostöös Keskkonnaministeeriumi, Siseministeeriumi, Majandusministeeriumi ning Teede- ja Sideministeeriumiga
Ajakohase reisirongiliikluse kujundamine peamistel raudteesuundadel	<ol style="list-style-type: none"> Teostatavuse uuringu läbiviimine Ettekande koostamine Vabariigi Valitsusele 	01.07.2002	Teede- ja Sideministeerium

Saarte ja mandri vahelise püsiühenduse vajalikkuse ja tasuvuse selgitamine	<ol style="list-style-type: none"> 1. Teostatavuse uuringu läbiviimine 2. Ettekande koostamine Vabariigi Valitsusele 	01.12.2002	Teede- ja Sideministeerium
Piiriületuse kiirendamine reisija- ja kaubavedudel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piiriületuse kiirendamise võimaluste uuringu läbiviimine kõigil Eesti piiridel ja kogu Baltikumis 2. Ettepanekute koostamine Vabariigi Valitsusele 	01.12.2001	Siseministeerium koostöös Rahandusministeeriumi ja Välisministeeriumiga
Logistilise potentsiaali ja kaupade jaotuskeskuste loomise eelduste selgitamine Eestis	Eesti ja tema piirkondade logistilise potentsiaali analüüsi koostamine	01.07.2001	Teede- ja Sideministeerium koostöös Majandusministeeriumiga
Euroopa rööpmelaiusega raudteeühenduse rajamine Kesk-Euroopasse	<ol style="list-style-type: none"> 1. Teostatavuse eeluuringu läbiviimine soovitavalt koostöös teiste Balti riikidega 2. Ettekande koostamine Vabariigi Valitsusele 	01.12.2002	Teede- ja Sideministeerium
Eesti ühendamine Läänemerepiirkonna ühtseisse elektri- ja gaasivarustus-süsteemidesse	Olukorrast ja vajalikest abinõudest ettekande koostamine Vabariigi Valitsusele	01.03.2001	Majandusministeerium
Alternatiivenergeetika ning elektri ja soojuse koostootmise arendamine	Olukorrast ja vajalikest abinõudest ettekande koostamine Vabariigi Valitsusele	01.03.2001	Majandusministeerium
Hariduse valikuvõimaluste ja koolide kättesaadavuse optimeerimine maakondades	Pilootprojekti käivitamine ühes Eesti piirkonnas (3-4 maakonda)	01.12.2001	Haridusministeerium koostöös Keskkonnaministeeriumi ja Siseministeeriumiga
Planeeringu elluviimise järjepidevuse jälgimine	Vabariigi Valitsusele tegevuskava täitmise kohta aruannete esitamine	01.04.2002 01.04.2003	Keskkonnaministeerium