

"KIIRRAUDTEEST LÄBI PLANEERINGUPRISMA", Kaur Lass, "Keskonnatehnika" 1/2001

Kaur Lass, AS Entec arhitektuuri- ja planeerimisosakonna juhataja

Planeeringute koostamise eesmärk on muuta areng juhuslikult toimuvate muutuste kogumist sihipäraselt toimuvaks muutuste reaks. Planeering on oma olemuselt ühiskonna arengu suunamise vahend. [1]

Käesoleva artikli kirjutamise ajendiks oli *Keskonnatehnikas* nr 5/2000 ilmunud Ago Vilo artikkel *Eesti ja Soome teest Euroopasse*, milles ta käsitles tunneli rajamise võimalusi tehnilistest aspektidest. Vaatleks siinkohal raudteetunneli ja Berliini–Tampere kiirraudtee rajamist natuke teise vaatenurga alt, taustaks kaks väga erinevas mastaabis planeeringuprojekti – *Via Baltica Spatial Development Zone* nimeline rahvusvaheline koostööprojekt ja *Viimsi valla mandriosa üldplaneering*.

Alustada tuleks aga natuke kaugemalt, *Euroopa Ruumilise/Regionaalse Planeerimise Harta (European regional/spatial planning Charter. Torremolinos Charter)* võttis kasutusele termini **ruumiline planeerimine** (ingl k *spatial planning*). Kui varasem suurte territooriumide planeerimine oli välja kasvanud arhitektuursest ning linnaehituslikust planeerimisest, siis hartas leidis kajastamist selleks ajaks praktikast saadud kogemus, et ulatuslikuma territooriumi planeerimine pole võimalik ilma sotsiaal-, majandus-, keskkonna- ja kultuuriaspektide tasakaalustatud käsitluseta.

"**Planeerimine taotleb sektoritevahelist koordineerimist.** Selline koordineerimispuudlus puudutab peamiselt elanikkonna, majandustegevuse, looduskeskkonna, riiklike ettevõtete ja energiavaru jaotumist; transporti; veevarusid ja -puhastust; mürakaitset ja jäätmeäitlust; keskkonna- ning loodus-, ajaloo- ja kultuuriväärtuste ning -ressursside kaitset.

Planeerimine hõlbustab koordineerimist ja koostööd otsustustasandite vahel ning finantsressursside võrdsustamist. Regionaalse/ruumilise planeerimispoliitikaga seotud võimuorganitele tuleb anda volitused otsuste vastuvõtmiseks ja elluviimiseks ning vajalike rahaliste vahendite käsutamiseks. Kohaliku, regionaalse, riikliku ja Euroopa tasandi, samuti riigipiire ületava koostöö optimaalse koordineerimise tagamiseks peab nende tegevus alati arvestama kõike, mida on tehtud või teha kavatsatud vastavalt kas üks tasand ülal- või allpool." [2]

Seega kui võtta taustaks harta, peaksid rahvusvahelised planeeringud olema aluseks riiklikele planeeringutele, riiklikud planeeringud regionaalsetele planeeringutele (Eestis maakonnaplaneeringud) ja viimased omakorda kohalike omavalitsuste planeeringutele.

Euroopa Liidus, kuhu pürgib ka Eesti, on olemas Euroopa Liidu territooriumi puudutav dokument *Europe 2000+*[3], mis kajastab Euroopa võimalikke arengusuundi 21. sajandil. Dokumendis toodud aspektidest olulisemaid on ajaliste vahemaade vähenemine tänu kiirraudtee rajamisele. See on tugevasti mõjutanud ka infrastruktuuri rajamist Euroopa Liidus. Nagu konstateerib Ago Vilo, hõlmasid 90ndate aastate 15 suurest infrastruktuuriprojektist 9 raudteehitust. Raudtee eelisarendamine kajastub ka *Europe 2000+* edasiarendusena 1995. aastal valminud Euroopa Liidu territooriumi hõlmavas arengudokumendis *European spatial development perspective (E.S.D.P.)*. [4]

E.S.D.P. kolm põhieesmärki on:

- majandusliku ja sotsiaalse arengu sidumine,
- säästva arengu põhimõtete järgimine ja elluviimine,
- tasakaalustatud konkurentsivõime tagamine kogu Euroopa territooriumil.

Need kolm põhieesmärki on paljuski kavas saavutada kiirraudtee rajamise ja autotranspordi osakaalu vähendamisega. *E.S.D.P.* vaatleb Euroopa Liitu kui arenevat struktuuri, kus liikmesriigid teevad koostööd nii omavahel kui naabritega väljastpoolt praegust Euroopa Liitu, seda ka transpordiküsimuste osas.

Kui tulla Eestile lähemale, siis saame tõdeda, et ka Läänemerd ümbritsevaid riike põhjalikult käsitlev *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010 (VASAB 2010)* näeb ette mooduse kiirraudtee idee realiseerimiseks. 1997. aastal ilmus *VASAB 2010* raames trükist teine raport nimega *From Vision to Action*.^[5] Raportis on toodud vajalikud sammud koostamisel olevate või koostada kavatsetavate ühisprojektide elluviimiseks.

Artikli alguses mainitud *Via Baltica Spatial Development Zone* oligi üks *VASAB 2010* koostööprojektidest. *Tampere-Helsinki-Tallinn-Riga Zone, A Spatial Development Project (THTR)*^[6] sai alguse Soome, Eesti ja Läti keskkonnaministeeriumi koostööst. THTR-i eesmärk on teadvustada *Via Balticaga* kaasnevaid arenguvõimalusi, tänu millele tõuseks piirkonna konkurentsivõime Läänemere regioonis. 1998 kaasati *Via Baltica* ümbruse arengu- ja planeeringuküsimuste lahendamisse ka Leedu, Poola ja Saksamaa ning vahepeal varjusurmas olnud projekt jätkus juba *Via Baltica Spatial Development Zone* koostööprojektina. Eestis puudutas lõppenud ühisprojekt otseselt Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. Projekti käigus selgitati välja kogu arengukoridori ühised eesmärgid, koostati neist lähtudes arenguvision ning määrati kindlaks eemärkide realiseerimiseks vajalik strategია ja tegevuskava.

Kõige rohkem poleemikat ja arutlusi tekitas kiirraudtee küsimus. Riigiti on kiirraudtee rajamisega seonduvasse suhtunud väga erinevalt. Eesti ja Soome on asjast vägagi huvitatud ja peavad ideed Euroopa Liidu rahade saamise korral reaalseks. Sakslastele pakuks asi huvi, kui rongiga jõuaks Berliinist Helsingisse umbes 8 tunniga, mis tähendaks liikumiskiirust umbes 200–300 km/h. Läti ja Leedu on äraootaval seisukohal ja pigem toetavad kiirraudtee ideed, kui on sellele vastu. Poola jaoks on raudtee idee ametlikult huvitav, kuid tegelikkuses peavad sealse riigi raudtee- ja teedehituse eest seisvad isikud seda ideed utoopiliseks ning hindavad idatransiidi arendamist läbi Poola tähtsamaks.

Vesteldes *Via Baltica Spatial Development Zone* projekti käigus eri riikide planeeringu- ja liiklusspetsialistidega, jäi aga kiirraudtee jaoks teemaplaneeringu, trassivaliku ja keskkonnamõtjude hindamise teema nende jaoks valdavalt huvitavaks, ent mitte lähiajal realiseeritavaks. Eestis on selle nimel aga juba samme astunud. Eesti *Üleriigiline planeering Eesti 2010*,^[7] millega määratletakse riigi ruumilise arengu põhisuundumused või

-juhised (ingl k *guidelines*), toetab kiirraudtee arendamise ideed: koostöös Soome, Läti, Leedu ja Poolaga peab Eesti välja arendama kiiret reisirongiühendust võimaldava raudtee Rail Baltica.^[8]

Planeerimis- ja ehitusseaduse kohaselt on heaks kiidetud üleriigiline planeering aluseks maakonnaplaneeringutele. Kuigi Harjumaa maakonnaplaneeringu I etapp valmis enne kui *Eesti 2010*, kajastub ka seal kiirraudtee teema.

Siit jõuabki kohaliku omavalitsuse tasandini. Kui ülejäänud vallad ja linnad on olukorras, kus tuleb paika panna ainult võimalik maapealne trasseering, siis Viimsi vallal tuli oma uue üldplaneeringu koostamise käigus kokku puutuda tunneli rajamiseks võimaluse jätmisega. *Viimsi valla mandriosa üldplaneeringu*^[9] koostamisel tekkis paljuski ebaloogiline olukord. Ühtepidi on rahvusvahelisel ja riigi tasandil kiirraudtee ja tunneli idee paljudele märkamatuks heaks kiidetud. Samuti toetab seda maakonnaplaneeringu I etapp. Samas pole riik hakanud asjasse suhtuma sedavõrd tõsiselt, et raudteetrassi valiku ja selle aluse maa riigi käes hoidmise või riigi kätte saamisega tegelema hakata. Viimsi vald sattus aga oma üldplaneeringut koostades olukorda, kus maavanem nõudis esialgu trassi jaoks maa jätmist (see nõue hiljem küll tühistati). Valla üldplaneeringus tähendanuks see maakasutuse juhtfunktsiooni muutmist liiklusmaaks ja sedakaudu suhteliselt suures osas maa sundvõõrandamist. Et kiirraudtee on ühtepidi (planeeringute kaudu) riiklik prioriteet ja teistpidi ta ka seda ei ole (puuduvad tegevuskava ja eelarvelised vahendid kiirraudtee rajamiseks), siis ähvardas kogu rahaline vastutus sundvõõrandamise eest langeda valla õlule. Valla juhtkonna ja maavanema läbirääkimised viisid viimasel hetkel

siiski selleni, mis oli n-ö ainuvõimalik. Uut ehitusõigust anti kiirraudtee alla nii vähe kui võimalik ning maakasutuse senise sihtotstarbe otsekohe liiklusmaaks muutmist ette ei nähtud.

Milles on siis probleem? Ühtpidi seda ei olegi, kiirraudtee rajamine Eesti territooriumile on juba ära otsustatud. Samas on see otsus tehtud suunavate dokumentide kaudu (üleriigiline planeering, maakonnaplaneering). Kui kohalik omavalitsus tahab neid suuniseid järgida, satub ta aga paradoksi ette. Üldplaneering on siduv ja maakasutuse otseseks aluseks. Seega ei ole võimalik tuua kiirraudteetrassi siduvalt üldplaneeringutesse enne, kui riik teeb selleks ka siduva otsuse ja leiab selle ehitustevabana säilitamiseks raha. Probleemi tekitab see, et kohalikud omavalitsused peavad tegema üldplaneeringuid, mis on maakasutuse ja ehitustegevuse aluseks, sattudes trassi jaoks maakasutust muutes sundkorras kompensatsioonimaksjaks. Samal ajal ei ole meil vahendeid, millest seda raha maksta. Riik aga ei anna raha kiirraudtee rajamiseks enne, kui selle kohta on olemas otsus ja eelarvevahendid.

Probleemi ületamiseks peaks Eesti riik rahvusvahelisel tasandil kiirraudtee idee n-ö ära kaitsma. Selleks oleks igati reaalne saada esmalt Soome riigi ja tunneli rajamisest huvitatud Euroraili toetus. Kokku tuleks kutsuda rahvusvaheline ümarlaud vms, kus teemaga tegeleksid juba otsustusõigust omavad delegatsioonid.

Ka Ago Vilo tõdeb, et raha kulutamata Euroopasse ei pääse. Euroopasse pääs mööda kiirraudteed on aga eelkõige Eesti ja Soome huvi. Nemad peavad raudtee otstarbekuses ja vajalikkuses suutma veenda ka Lätit, Leedut, Poolat ja Saksamaad. Eeldused kiirraudtee teema ülestõstmiseks on hetkel väga head. Seda toetavad nii E.S.D.P., *Via Baltica Spatial Development Zone, Eesti 2010*, maakonnaplaneeringud kui ka mitmete valdade üldplaneeringud.

Planeeringu koostamine annab meile võimaluse läbi mõelda, milliste reeglite kohaselt talitada tulevikus, kuidas püstitada eesmärgid ja leida vahendeid nende saavutamiseks. Järgmine loogiline samm peaks olema *Via Baltica Spatial Development Zone* jätkuprojektina ette nähtud Rail Baltica (nii on Berliini–Tampere kiirraudtee esialgu ristitud) trassi asukohavalik. Nagu öeldud on selleks tööks vaja eelkõige asjaomaste ametkondade algatusvõimet ja tahet. Kui me ise oma unistust kiirraudteest Berliini ja tunnelist Helsingisse kohe realiseerima ei hakka, tekib takistusi vaid juurde. Lõpetaksin Ago Vilo artikli viimase mõttega: poliitikud peavad tunneliprojekti tõstma riiklikule tasandile. Planeeringute puudumise taha asi ei jää.

Kirjandus

1. Lass, K; Muiso, M; Palginõmm, V. jt. *Soovitused üldplaneeringu koostamiseks*. Keskkonnaministeerium, Tallinn 2000.
2. *European regional/spatial planning Charter. Torremolinos Charter adopted on 20 May 1983 at Torremolinos (Spain)*. European Conference of Ministers responsible for Regional Planning, Council of Europe, 1983, lk 8. Mitteametlik tõlge. Tõlkinud Riina Reinholm ja Jüri Lass.
3. *Europe 2000+ Cooperation for European territorial development*. European Commission, Luxembourg, 1994.
4. *European spatial development perspective. First official draft. Presented at the informal meeting of Ministers responsible for spatial planning of member states of the European Union. Noordwijk, 9 and 10 June 1997*. European Commission, Luxembourg, 1997.
5. Tõlgitud ka eesti keelde: *Läänemere maade visioon ja strateegiad 2010. Nägemuselt tegudele*. Läänemere Regiooni Ruumilise Arengu Komitee, Poola, 1997.
6. Töö raames on valminud ka Eesti osa projektis tutvustav raport *Vision and Strategies for the Tampere-Helsinki-Tallinn-Riga Development Zone, Volume 3 Estonia: Phase 2A. Report of Estonia*. Merin Ltd, Pärnu, June 17, 1997.
7. *Üleriigiline planeering Eesti 2010* pälvis 19. 09. 2000 Vabariigi Valitsuse heakskiidu.
8. *Üleriigiline planeering Eesti 2010*. Keskkonnaministeerium, Tallinn 2000 lk 45.
9. *Viimsi valla mandriosa üldplaneering*. Entec AS 1999, kehtestanud 11.01.2000 Viimsi valla volikogu.