



UUS ÜLERIIGILINE PLANEERING EESTI 2030+ SAAB OLLA KOKKULEPE RIIGI ARENGU SUUNAMISEKS

KAUR LASS

OÜ Head juhatuse liige ja üleriigilise planeeringu projektijuht, kaur.lass@headandlead.com

Planeerimine on tuleviku kavandamine. Uus koostatav üleriigiline planeering Eesti 2030+ lähtub ruumilise arengu visioonist ehk tulevikupildist, milles lepiti kokku Eesti ruumilises arengus järgmise ca 20 aasta perspektiivis. Planeering annab visiooni realiseerimiseks peamised ruumilise arengu põhimõtted ja sellele lisaks tegevuskava. Eesti 2030+ loob riigi regionaalse arengu ku-

jundamise, asustuse arengu, üleriigilise transpordivõrgustiku ning infrastruktuuri arengu suunamise alused ruumis, arvestades olemasoleva keskkonna eripära. Riiki planeerides tuleb seejuures arvestada ka huvide tasakaalustamist. Igal vallal, linnal ja regioonil on oma huvid, nagu ka näiteks igal poliitilisel parteil, ettevõttel või eraisikul. Nende rittaladumine ei anna veel riigi tasa-

kaalustatud ruumilist arengut. Visiooni eesmärk ongi kokku leppida soovitud tulevikupildis, arvestades üldist huvi ja riigi kui terviku arengu vajadusi. Nii palju kui võimalik on seda koostades ära kuulatud ja tasakaalustatud erinevaid arvamusi. Selleks on tehtud ka laialdast koostööd. Ministeeriume, maavalitsusi, eksperte ja avalikkust kaasates ongi visioonis kokku lepitud.

Eesti eesmärk on olla 2030ndatel aastatel sidusa ja kasutajasõbraliku ruumilise struktuuriga, mitmekesise elukeskkonnaga ning välismaailmaga hästi ühendatud riik. Võrreldes naaberriikidega tagavad meie hajalinastunud ruumi inimsõbralikkuse ja majandusliku konkurentsivõime eeskätt looduslähedane keskkond ning hästi sidustatud asulate võrgustik.

Hajalinnastunud ruumis seotakse ühtseks tervikuks kompaktsed linnad, neid ümbritsevad eeslinnad ja traditsioonilised külad. See toimub olemasoleva hajusa asustuse ja kompaktsel linnaruumi väärtustamise ning koduselt armsaks muutmise kaudu. Hajalinnastunud ruumis on kombineeritud linnaruumis pakutavate teenuste kättesaadavus, linlik eluviis ning maal elamise eelised. Seda toetab võrgustunud ühiskonna- ja ruumikorraldus.

Ruumiline mitmekesisus ja riigi piirkondlikud eripärad annavad inimesele vabaduse valida endale ruumis sobiv elu- ja töökoht ning ühiskonda sobituv elustiil. Meie väiksus ja hajutatud asustus kombineeritult läbimõeldud ja keskkonnasõbraliku transportkorraldusega pakub seeläbi meile võimaluse. Ajakohased innovaatilised tehnoloogilised lahendused loovad meile senisest paremad eeldused seda eripära hoida ja omaette olemist väärtustada meie naaberriikide suuremate linnade vahelises võrgustikus.

Täismahus visioon on leitav kodulehelt www.eesti2030.ee. Seal on nähtaval näiteks visiooni areng, ettekanded, taustainfo ning avalike arutelude protokollid. Lähtuvalt visioonist, planeeringu avalikel aruteludel küsitud tagasisidest, rühmatöödest, kehtivatest maakonnaplaneeringutest (eriti rohevõrgustiku ja sotsiaalse infrastruktuuri kohta, mida käsitlevad teemaplaneeringud kuuluvad uemate hulka) ning arvestades ka seniajani kehtivat planeeringut Eesti 2010 on tänaseks sõnastatud üleriigilise planeeringu põhiteesid. Ka need võib leida üleriigilise planeeringu kodulehelt.

Kuigi planeeringu teesidest võiks kirjutada pika artikli, on siinkohal oluline rõhutada pigem koostöö aspekti. Avalikud arutelud on jagunenud kas skeptilisteks või kaasamõtlevateks ja -ütlevateks. Skeptilisus tundub olevat üldisem. Selles võib tajuda eestlaste teatavat pettumust oma riigis, mille tekke nimel oldi veel umbes 20 aastat tagasi

nõus kartulikoori sööma. Võib-olla on meil tõesti olnud vähe kaasamist. Päriskindlasti on tulnud ette ka olukordi, kus riigi tegutsemine ja otsustamine on jäänud tavakodanikule arusaamatuks. Ometi ei puuduta enamik neist probleemidest otseselt planeerimist ega planeeringuid. Viimaseid on tehtud Eestis avalikult ja kaasavalt juba 15 aastat (kuigi mitte alati). Kindlasti on meie parimad planeeringud need, mille sisu ja reeglistiku on paika pannud kogukond ise. Eestis on valdu ja linnu, kes oma päevakohast planeeringut ka järgivad. On vallavanemaid, kes käivad igal pool ringi, üldplaneeringu kotis kaasas. Nad põhjendavad oma otsuseid ja valikuid selle toel. Loomulik on ka nende ootus, et riik teeks sedasama maakonnaplaneeringute ja üleriigilise planeeringuga, võtaks selle oma otsuste aluseks, teeks nii, nagu seal kirjas on. Keeruline lähiajalugu on meil seniajani kehtival üleriigilisel planeeringul Eesti 2010. Seda on järgitud valikuliselt. Näiteks on jäetud eelisarendamata raudtee, Kuusalu vallas valiti kaitseväärtuspolügooni asukohaks rohevõrgustiku tuumala ja Rail Baltica kui kiirraudtee arendusest sai raudtee arendamine Tartu kaudu. See ei tähenda, et Tartu kaudu raudteed või kaitseväärtuspolügooni pole vaja. Küll aga näitab see, et me pole oma üleriigilise planeeringu elluviimisel olnud süstemaatilised. See on küll kehtinud, aga pole alati olnud ruumi kohta käivate otsuste aluseks. Ometi on see meie kõigi ühine asi. Ja nii jääbki meie ühine asi omanikuta. Üleriigilisel planeeringul oli küll tegevuskava, aga seda ei uuendatud (tegevused lõppesid seal enamasti aastaga 2003). Pealegi oli planeering kättesaadav vaid Interneti vahendusel. Kuigi umbes 10 aastat tagasi ei olnud meil veel Interneti laialdase kasutamise harjumust, oli planeeringu täistekst kättesaadav vaid sealtkaudu. Aga mis halvasti, see uuesti! **Visiooni paneb toimima selle tunnus. Planeeringu paneb toimima selle aluseks võtmine ja otsuste põhjendamisel kasutamine. Seekord võiks selleks juba lootust olla. Kindlasti nõuab see kõigi kodanike, eeskätt poliitikute, ametnike, otsustajate, aga ka erainvestorite huvi selle vastu, kuhu oleme teel. See on üleriigilist planeeringut võimalik ellu viia vaid siis, kui me ise end selle elluviimisega seome ja teeme seda koostöös.**

Täna on olukord ainulaadne. Paljud riigi ligi 80 arengukavast või sek-

torarengukavast vajavad lähiaastatel uuendamist. Arengufond on algatanud majanduse arengusuundumusi käsitleva Kasvuvisiooni koostamise. Eesti on osalenud Euroopa Liit 2020 strateegia koostamisel ja seadnud endale eesmärgke selle kaudu. Ka Euroopa Komisjon on juhtinud tähelepanu meie infrastruktuuri nõrkustele. Teadmistepõhise majanduse arengu jaoks võimaluste loomine on ruumilises arengus tööpoolest tõstnud tähelepanu keskpunkti aeg-ruumilise vahemaa vähendamise ja tööjõuarealide ühendamise. Meid on oma riigis vähe ja jääb üha vähemaks. Kui tahame olla edukad, peame võimaldama kiiret liikumist oluliste, n-ö regionaalsete teeninduskeskuste (Tallinn, Tartu, Narva ja/või Jõhvi ning Pärnu) vahel. Kiireima, kõige vähem keskkonda saastava ning ühtlasi ka kõige ohutuma ja inimesel oma aega kõige konstruktiivsemalt kasutada võimaldava liikumisviisi pakub rong. Seda artiklit sai proovitud kirjutada bussis sõites. Kursor tegi sedavõrd õnnetu hüppe, et arvuti jooksis kinni. Interneti-ühendusega rongis seda ei juhtuks. Liikluse ja teede ajatundjad on ühel meelel, et maanteedel üle 110 km/h liikuma ei hakata. Suvel ehk võiks mõnel esimese klassi teel sõita lõiguti ka 120 km/h. Siis on lagi käes, sest paljud meist ei osta kalleid ja turvalisi autosid ega käitu ka liikluses ettearvatavalt ja ohutult. Ikka tehakse vigu ja liiga sageli on nende hinnaks avarii. Seda jõudis kogeda ka Siseministeeriumi meeskond, käies Eesti 2030+ visiooni ja põhiteese regioonides tutvustamas. Narva maanteel sõideti 30 km/h alas bussile tagant sisse, kuigi oli pikalt näha, et teetööde tõttu tuli seal aeglaselt liikuda. Statistika kinnitab, et rong on ohutum. Ohutum oleks ka esimese klassi maantee, aga ühissõidukid liiguksid seal aeglasemalt, sest linnadesse sissesõit ja tagasisõit teele võtab palju aega. Korralik raudtee oleks meie oludes esimese klassi maanteest palju kiirem (160 km/h vs. maanteel tavapärane 90 km/h). Ohutuse tagamiseks (eritasandilised risteed) ja tee õgvendamisse tuleb raudtee tõelisel eelisarendamisel siiski panustada, enne kui Euroopas tavapärane 160 km/h Tallinna–Tartu, Tallinna–Pärnu ja Tallinna–Narva vahel teoks saab. Aga see on võimalik, kui teha nii nagu on tehtud mujal Euroopas ja nagu Vabariigi Valitsus on otsustanud teha juba eelmist üleriigilist planeeringut heaks kiites. Sellega loodaks võimalus teha tööd

hommikul rongis, päeval näiteks Tartus või Narvas ja öhtul taas rongis. Inimese jaoks oleks iga tund tulemuslik ja riik saaks iga töötunni eest makse. Ka turismilinn Pärnu saaks kiire rongi korral turistide juurde. Edelaraudtee väitel on isegi senine nõukogude ajast pärandina saadud ja amortiseerumise piiril olev Tallinna–Tartu rong ajuti end ise ära tasunud.

Autot on meie linnades üha keerukam kasutada, ka pikk monotoonne sõit maanteel on väsitav, heitgaasi suurest kogusest rääkimata. Arvesse tuleb ka parkimiskohtade puudus ja auto pidamise kulukus. Lootus, et iga inimene jõuab auto osta ja sellega kõikjale sõita, ei ole täitunud. Aeg oleks teha uusi valikuid. Ajakohane rong säästaks keskkonda ja annaks ka ajavõitu. Rongiga pääseksime ka mööda maad kõige otsemat teed pidi Euroopasse. Seda enam, et Rail Baltica I etapi suurim töö on juba tehtud, ka III etapi ideaalivariandi jaoks on kohati planeeringud olemas. Nimelt on valmis Harju maakonna planeering ja Viimsi vallas Ägrumäe piirkonda käsitlev üldplaneering, mis näevad ette võimaluse rajada raudteetunnel Helsingi ja Tallinna vahele. Seda võimalust tasub edaspidigi lahti hoida. Kõrvaltvaataja hinnangul on Eesti Vabariigis saavutatud palju enam, kui enamik siin 20 aastat tagasi uskus, lootis või unistas. Võib ette kujutada, mis sugune võiks olla meie võimekus, kui tegutseksime taas ühise visiooni järgi ja ühise edu nimel.

Selle võimaldamiseks on olnud oluline ka Kasvuvisiooni tuumikrühma ja Siseministeriumi planeeringute osakonna koostöö. Edukas majandus loob töökohti ja senisest suuremat lisaväärtust. Eesti asustuse püsivuse üks peamine eeldus on töökohtade olemasolu. Riigi ülesanne on luua sobiv tehniline infrastruktuur, viia kokku inimesed Eesti eri nurkades ja võimaldada neil leida oma unistuste elu- ja töökoht. Üleriigilise planeeringu koostamise ajal sai esitatud küsimus, kui palju teatakse neid inimesi, kes on Eesti hajaasustusest kolinud mujale, maailma mõnesse teise hajaasustusse, kus keskkonna kvaliteet on parem. Vaid üks mees umbes 300 inimesest väitis, et teab sellist juhtumit. Enamik ei osanud taolist näidet tuua. Küll aga teati palju inimesi, kes on ära kolinud, sest meie linnades pakutavate teenuste hulk, nende kvaliteet, elukeskkond või palk neid ei rahuldanud. Inimesi saab paigal hoida, parandades

linnaruumi kvaliteeti ja panustades tugevatele keskustele, kus on rohkesti nii teenuste kui ka elu- ja töökoha valikuvõimalusi. Seejuures on meie jaoks vajalik maailmatase, sest oleme üha enam linnastunud eluviisiga ja globaalse haardega. Meil on vaja näiteks häid restorane, kuhu oma välispartner sööma viia, heal tasemel majutust, ettevõtte arengu jaoks vajalikku tehnilist teenindust (alates arvuti garantiiremondist, moodsa tehnika jaoks vajalike tarvete müügist ja lõpetades õigusabiga) ning vaba aja kvaliteetselt veetmise võimalusi. Meie linnad on väikesed ja siit peakski tulema riigipoolne valik panustada neist vähemalt nelja teistest tugevamini. Siis saab loota, et Tallinnale lisaks on arengukeskused olemas nii Ida-Virumaal, Lõuna-Eestis kui ka Pärnumaal. See aga ei tähenda, et teised kohad ei võiks edukad olla. Eesti suurima eduloo millelegi spetsialiseerumisel on hiljuti läbi teinud Viljandi, panustades rahvuskultuuri õpetamisele ja Viljandi Folgile. Kindlasti väärib märkimist enim rahvusvahelisse telepilti pääsev Otepää. Endise Pühajärve vallavalitsuse teadlikud valikud panid seal aluse sporditurismi hooaja pikendamisele ja spordirajatiste arendamisele. Õnneks on Otepää vald suutnud elanike toel seda algatust jätkata. Rahvusvaheliselt märgatavad võiksid olla ka paljud teised Eesti linnad. Oma väljundi peaks leidma igäüks ning hea on, kui seda tehakse teistega koostöös. Koostöö on edu võti. Näiteks Leigo talu edulugu on teinud selle koha nähtavaks maailma muusikutele ja dirigentidele, tagades ühtlasi külastajad paljudele lähimbruse turismitaludele ja hotellidele. Samasuguse teene on teinud ka need, kes Saaremaal GoodKaarma talus seep valmistavad. Viimane näide kinnitab, et nähtav ollakse ka sihipäraste väikeste tegudega. GoodKaarma seep on tuntud kaubamärk ökotoodete turul. Oma hajusa asustuse tõttu võiksimus just taolistes valdkondades luua kogu riigile eduloo. Seda ei saa teha peaminister, maavanem või vallavanem ükski, vaid iga inimene ise, tegutsedes sihipäraselt ja tehes teistega koostööd. Seejuures on vaja, et meie ministrid, maavanemad, linnapead, vallavanemad ajaksid riigi ruumilises arengus joont, mis toetab tegutsemist edulugude nimel.

Teiste riikide ärimehed on eestlastest sagedamini küsinud, mis on meie riigi visioon. Omal ajal olid meil arusaadavad eemärgid – pääseda Euroopa Liitu

ja NATO-sse. Nüüd saame ka ühisraha ning peame olema võimelised vastama lihtsale küsimusele: „Kuhu me läheme?“ Arengufoorumil rõhutas ka meie president, et riigi visiooni olemasolu on senisest aktuaalsem. Riigiametniku, ettevõtja ja investori, aga ka tavakodaniku jaoks annab see võimaluse teha oma visiooniga seotud valikuid. Edu on lihtsam tulema, kui isiklik või ettevõtte visioon haakub riigi omaga. Vastuvoolu ujumine on väsitav ja arvatavasti on see ka põhjus, miks andekad end pigem tõrjutuna tunnevad. Maailmas on selge visiooniga riike ja seal võetakse avasüli vastu need, kelle isiklik visioon riigi omaga haakub. Hea näite pakub Soome, kus saavad tööd paljud meie arstid. Teenuste valdkonna välja-vaated on tööstuse edasise kiire arengu väljavaadetest paremad. Seda peaks taipama hakkama. Maavarade poolest me rikkad ei ole, küll aga vahelduva looduse, teadmiste ja traditsioonide poolest. Nendele tuginedes suudame pakkuda suure lisaväärtusega teenust. Panustame selle teenuse kvaliteedile ja omapärale. Loomes ka infrastruktuuri selle teenuse osutamise võimaldamiseks. Kiiresti liikuv rong Pärnust, Tartust, Narvast Tallinnani loob sünergia, kui Ülemistel on olemas ühisveondus-terminal, kus ümberistumine lennukile või trammi vahendusel laevale on hõlbustatud. See paneb meid senisest parema meelega reisima või tooks meile enam turiste. Selle parima toimimise eeldus oleks oma ühine ühisveonduskeskus, kus hoolitsetakse selle eest, et ümberistumine oleks mugav ja võimalikult väikese ajakuluga. Hästi peavad haakuma ka sõidugraafikud. Meilgi võiks olla üks ühine ühissõidukipilet, mille on välja pakkunud ka üleriigilise planeeringu transpordi teemarühma liikmed. Seda enam, et ekspertide arvates on sellise süsteemi põhikulu seotud just elektrooniliste piletikeskuste ülalpidamisega. Miks teha seda igas linnas või maakonnas? Riigi jaoks on ratsionaalsem, kui keskusi on üks, ühissõidukite kasutajaid aga palju. Ja küllap me seal hajalinnastunud ruumis, mida üleriigiline planeering esile tõstab, ka elame, kui me tööjõuareaalide vahel hõlpsalt liikuma pääseme. Hajali elamise puhul on ka oluline kaugtöökohas vajalike IT-lahenduste lihtne ja taskukohane kättesaadavus. Niinimetatud infokirteed võimaldavad inimesel leida töötamiseks parima koha looduse keskel ning müüa oma loomingulist tööd mõnes

teises maailma paigas või Eesti linnas. See võiks aidata tõsta meid lisaks IT-valdkonnale ka näiteks tootarenduses, disainis, konsultatsioonis, kirjanduses ja muus loominglist aspekti sisaldavas tegevuses maailmas nähtavale kohale ning viiks ka sammu võrra lähemale teadmispõhisele majandusele. Võib-olla suudame siis tuntuks saada nagu näiteks Taani oma disaini või Rootsi oma muusikatööstuse poolest.

Hajalinnastunud ruumi mõte ongi rõhutada seda, et hajali asumine on meist paljude ideaal. Tegelikult elab päris hõredas hajaasustuses meist vaid ca 23 000 inimest, ülejäänud elavad küll veidi omaette hoides, aga mõne esmatasandi keskuse tagamaal, keskuses endas, linnas või linna tagamaal. Meie linnadki on näiteks Aasiaga võrreldes väga hajusad ja looduse rüpes. Hajaasustuses ei kasvata me enam kõike ise, vaid ostame paljud asjad poest. Minnes puhkama kolkaküla turismitallu küsime kõigepealt WiFi parooli ja soovime väga heal tasemel teenust. Selles kontekstis kerkivadki esile hajalinnastunud ruumi sõlmpunktidenähtavad kas spetsialiseerunud linnad (nt Kuresaare oma SPA-dega või Rakvere oma söögikohtadega), tugevad regionaalsed keskused (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva ja/või Jõhvi) ning väikesed elitaarset teenust maailma tippasemel pakkuvad paigad (Pädaste oma tipprestoraniga). Keskpärane ja kehv teenindus ei ole see, mida enamik meist igatseb (kui see just üliodav pole). Odavus ei ole meil ega ka mujal maailmas enam trump. Meie võimalus on teha laitmatult oma tööd. Saab olla ka koostöövõimeline, kõigile võimalikult palju andes. Meie võimalus on ka luua suurt lisaväärtust, nagu Saaremaa laevaehitajad, kes suudavad müüa kõige kõrgema lisaväärtustega toodangut ehk lõpptoodangut, milleks seal on kasutusvalmis laev.

Üleriigiline planeering loob võima-

lusi spetsialiseerumiseks ja tööjõu-arealide ühendamiseks ning liikumise parandamiseks. See rõhutab ka meie asukohta mere ääres ja toob välja veekogude asustusega seostamise vajaduse, sest siis saab soodustada nii turismi kui kaubavedu (nt Muuga, Sillamäe, Paldiski sadam). See toob välja ka vajaduse olla senisest hõlpsamini ligipääsetavad ja pääseda ka ise paremini mujale maailma. Selleks on vaja teha selgeid valikuid (nt reisijate kiire rongiga ettevedu Tallinna lennujaama ja võimalus Ülemiste terminalist trammiga hõlpsasti sadamasse pääseda). Oma maksu- maksjate arvu vähenedes ei suuda me tagada igasse kohta ja kõigeks riigi tuge. Riigina peame panustama lahendusse, milles võitajaid on kõige enam, seda eriti infrastruktuuri investeerides. Nii nagu näiteks Tallinna–Tartu raudteel, kus eesmärk on tõsta reisirongi sõidukiirust ja liikumissagedust ning tagada ka võimalus kasvatada kaubavedude mahtu Moskva suunas. Prioriteedi alus peabki olema nii võitjate hulk kui ka võitude paljusus. Hea raudtee Tartu suunda võimaldab lähendada meie kaht suuremat linna ja suurendada ka Tallinna sadama kaubavedude mahtu. Ühisveondust eelisarendades tagatakse ka energiatõhusus ja keskkonnasõbralikkus. Seega just see suund peaks olema riigi prioriteet (Peterburi suunal on raudtee läbilaskevõime Venemaa pool piiratud, sest Venemaal ollakse huvitatud ennekõike oma sadama teenindamisest). Muud projektid on samuti olulised, aga arvestades ruumiliste otsuste pikaajalist mõju ja transpordi infrastruktuuri pikka tasuvust on just selles valdkonnas kokkulepped kõige olulisemad. Siit tulenevalt tekib vajadus keskenduda just aeg-ruumilise vahemaa vähendamist mõjutavate otsuste eelistamisele. Eelisarendada tuleb suunda, kus igapäevane pendelränne on kõige sagedasem, et sel moel ühendada tead-

mispõhist ja ärisuunalist tegutsemist.

Eesti 2030+ sõnastab edasiste planeeringute (ennekõike vajavad uuendamist maakonnaplaneeringud) arvestatavad nõuded ja reeglid ning riiklike arengukavade koostamise või uuendamise vajaduse. Kui vaja, annab see planeering ka juhiseid, mis suunavad arengu kavandamist omavalitsuste tasandil. Planeeringu elluviimiseks on seega vaja astuda mitmeid teadlikke samme, sh visiooni elluviimise võimaldamist järgmise tasandi planeeringutega ning riiklike arengukavade koostamist, nii et neis võetaks arvesse ruumi arengu pikaajalisi eesmärke.

Üleriigilise planeeringu eesmärk on olla peamine riigi ruumilise arengu suunamise vahend, mida kasutatakse riigi igapäevasel juhtimisel ruumilist arengut puudutavate otsuste langetamisel. Selle aluseks olev ruumilise arengu visioon aitab kujundada ühtset arusaama tuleviku eesmärkidest, määrates ära riigi ruumilise arengu suundumused. Majandusarengu teemad jäetakse üleriigilise planeeringu asemel Arengufondi eestvedamisel koostatava Kasvuvisiooni lahendamiseks, kuid olulisemaid mõjutegureid ja trende arvestatakse mõlemapoolselt. Nii peaks saama kokku tervikpildi.

Üleriigilise planeeringu ja selles aluseks oleva ruumilise arengu visiooni laiem tundus loob eelduse soovitud tulevikupildi teostumisele. Kokkulepitav ruumilise arengu visioon ja üleriigiline planeering saavad olla teadlike valikute põhjendamise aluseks. Kodanikel on võimalik nõuda oma poliitikutelt selle järgi talitamist. Selle alusel on meil võimalik põhjendada näiteks oma rahataotlusi või otsuseid. Planeeringu elluviimiseks on meil kõigil võimalik ise midagi ära teha. Kas meil on selleks tahtmist? Kas jätkub seda tahtmist ka Sinul, artikli lugepeetud lugeja?

OÜ Head, telefon 50 83 906, e-post: kaur.lass@headandlead.com

Hääd planzeringud muudavad juhtimise lihtsaks

www.headandlead.ee

