



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



Uusimaa üldplaneering 2050: eskiis Ülevaade Tallinna tunnelit käsitlevast üldplaneeringu aruandest

28.9.2018

Planeerimise lähtekohad

Uusimaa asukoht ja kasvuga seotud probleemid

Uusimaa asukoht rahvusvahelise ja riikliku tegevuskeskkonna suhtes mõjutab oluliselt ka maakonna arenguvajadusi. Uusimaa üldplaneeringu laiemas kontekstis moodustab Uusimaa paiknemine rahvusvaheliste ja riiklike arendatavate transpordikoridoride suhtes ennekõike Lõuna-Soomes.

Uusimaal paikneb Soome ainus metropolipiirkond, mis konkureerib teiste Põhja-Euroopa metropolidega kvalifitseeritud tööjõu, ettevõtete ja investeeringute suhtes. Uusimaa tugevusteks on ennekõike kasvav rahvastik, kvalifitseeritud tööjõud ning mitmekülgne äritegevus. Teisest küljest piiravad Uusimaa konkurentsivõimet näiteks turu väiksus ja raskem rahvusvaheline juurdepääsetavus.

Uusimaa ja kogu Soome probleemiks on paiknemine Euroopa põhjaosas kaugel mandriosa põhipiirkondadest. Rahvusvahelised ühendused toimuvad peamiselt Soome lahe sadamate ja Helsingi-Vantaa lennujaama kaudu. Neile lisaks on Uusimaalt kiire rongiühendus Peterburi. Kiiresti kasvav pealinnapiirkond on üleriiklik keskus ning siseriiklike ja rahvusvaheliste ühenduste sõlmpunkt, kust on head ühendused mujale Soome.

Tallinna suund on Uusimaale oluline tiheda töөл käimise, ärielu, transpordi ja turismi seisukohast. Helsingi ja Tallinna vahel on juba praegu loodud tihe ja kasumlik liiniliiklus ühise reisijate- ja kaubaveo näol. Kaubaveod Soomest Tallinna kaudu Kesk-Euroopasse suurenevad. Tallinna ja Poola pealinna Varssavi vahele kavandatud raudteeliin Rail Baltica ning sellega seondud võimalik Tallinna tunnel Uusimaalt Tallinnasse ühendaksid Uusimaa püsivalt Euroopaga ja kasvataksid selle transporditrassi tähtsust. Uusimaalt on ka hea laevaühendus Rootsi ja Saksamaale ning sealt edasi mujale Kesk-Euroopasse.

Uusimaaga on seotud Soome mõõtkavas märkimisväärne rahvastiku suurenemine. Helsingi ja selle lähialad on üks Euroopa kiiremini kasvavaid linnapiirkondi. Maakonna spetsiifiliseks probleemiks ongi jõulise rahvastiku kasvu kestlik juhtimine. Aastaks 2050 prognoositakse Uusimaa rahvastiku kasvu peaaegu 2,2 miljonini ja töökohtade arvu suurenemist ligikaudu ühe miljonini. See tähendab Uusimaale järgnevate aastakümnete jooksul 550 000 uut elanikku ja 290 000 uut töökohta.

Rahvastiku kasvu prognoositakse suuremas osas Uusimaa omavalitsustest, kuigi erinevused rahvastiku kasvus keskuse ja äärealade omavalitsuste vahel on suured. Kõige rohkem kasvab rahvastiku arv ilmselt pealinnapiirkonnas. Rahvastiku kasvu koondumine pealinnapiirkonda on üks osa juba pikemat aega kestnud linnastumise megatrendist, mille jätkumist ennustatakse Soomes veel ka järgmistel aastakümnetel. Pealinnapiirkonna kasv koos teiste samas suurusklassis Põhja-Euroopa suurte linnapiirkondadega on Uusimaa ja kogu Soome eelis, sest üksteisele lähedal paiknevad elanikud ja töökohad suurendavad majanduslikku aktiivsust ja tõstavad Uusimaa rahvusvahelist atraktiivsust. Suuremate linnade tõmbejõud toob piirkonda rahvast ja töökohti, mis suurendab heaolu kogu Soomes. Samas tuleb siiski hoolitseda nii elanike kui ka looduse heaolu eest.

Jõulise rahvastiku ja töökohtade kasvu tõttu omab Uusimaa olulist tähtsust kogu Soome majanduse ja konkurentsivõime suhtes. Samas tõusevad just Uusimaal esile kasvava rahvastiku heaolu ja sellega seotud sotsiaalse jätkusuutlikkuse küsimused, nt vananemise ja sisserände osas. Kiire kasv tekitab spetsiifilisi probleeme ka ökoloogilise kestlikkuse tagamisel ning kliimamuutuse aeglustamisel ja sellega kohanemisel.

Uusimaa eesmärk on saada aastaks 2035 süsinikneutraalseks maakonnaks. Ka paljud Uusimaa omavalitsused on selle ambitsioonika eesmärgiga liitunud. Uusimaal rakendatud meetmete mõju kogu Soome saastekoguste arengule on väga suur, mis tuleneb muuhulgas rahvastiku ja transpordi suurusel

ja kasvust. Maakasutuse planeerimise kaudu saab luua väiksema heitmekogusega liikumisele ja energiatootmisele, parandada teenuste kestlikku kättesaadavust ning tagada kliimamuutuse vähendamise ja kohanemise seisukohast tähtsate rohealade säilimine.

Digitaliseerumine, linnastumine ja kliimamuutus on globaalsed megatrendid, mis juhivad tegevusviise nii ühiskonna kui üksikisiku tasandil. Järgnevate aastakümnete jooksul on oodata suuri muutusi nii ehitussektoris, transpordis kui ka energiatootmises ja -tarbimises. Teisest küljest muutuvad ühiskonna struktuur ja taristud võrdlemisi aeglaselt. Uusimaa heaolu ja konkurentsivõime seisukohast on määrava tähtsusega, kuidas suudetakse arvestada kiiresti muutuvaid vajadusi ja ühiskonna poolt määratud kohustusi ning teisest küljest tagada kestlikul moel pika ajavahemiku arengueeldused.

Uusimaa üldplaneeringu eesmärgid ja sisu

Eesmärgid ja planeerimise põhimõtted

Eesmärgid

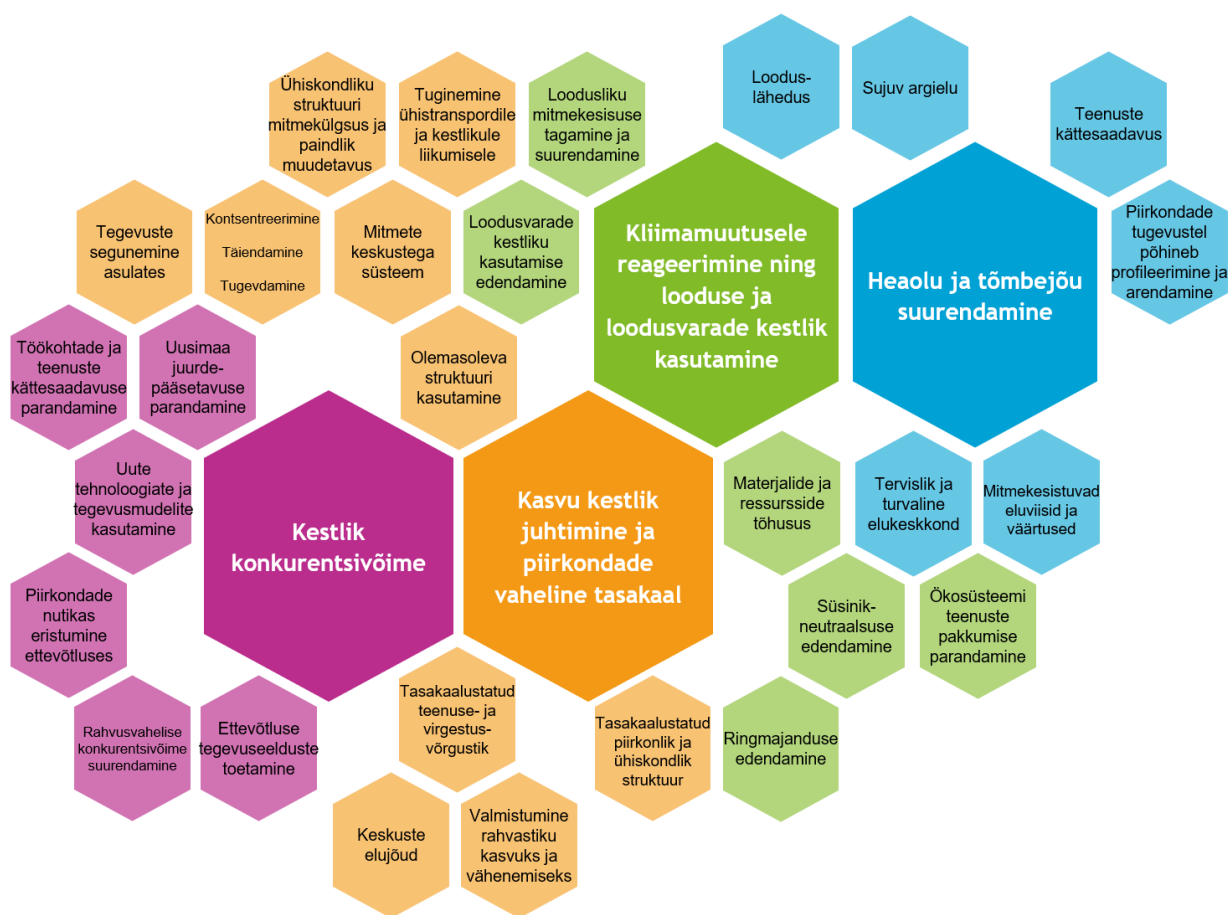
Planeerimisele on seatud eesmärgid nii sisu kui ka ettevalmistava protsessi suhtes. Uusimaa üldplaneeringu **sisu põhieesmärkide** kaudu kirjeldatakse, millist Uusimaad tulevikus näha soovitakse. Planeeringu põhieesmärkide kaudu antakse vastuseid aktuaalsetele ja prognoositavatele muudatusteguritele ja väljakutsetele. Üldplaneeringu põhieesmärgid muutuvad konkreetsemaks planeerimis põhimõtete ja piirkondade planeeringute eriküsimuste kaudu planeerimistöö edenemisel. Uusimaa üldplaneeringu eesmärgid on koostatud prognooside kaudu esile tulnud peamiste tuleviku muudatustegurite alusel tihedas koostöös planeeringu sidusrühmadega. Põhieesmärgid on:

- kasvu kestlik juhtimine ja piirkondade vaheline tasakaal
- Kliimamuutusele reageerimine ning looduse ja loodusvarade kestlik kasutamine
- Heaolu ja atraktiivsuse suurendamine
- Jätkusuutlik konkurentsivõime

Nelja põhieesmärgi täiendavad 28 alaeesmärgi (joonis 3). Üldplaneeringu eesmärkide ülesanne on suunata planeeringu konkreetsemaid koostamise põhimõtteid ja lahendusi, nende mõjude hindamist ja variantide võrdlemist ning hiljem ka üldplaneeringu eesmärkide täitmise jälgimist.

Kestlik areng on kaasatud kõigis Uusimaa üldplaneeringu põhieesmärkides nii majandusliku, ökoloogilise, sotsiaalse kui ka kultuurilise kestlikkuse vaatenurgast. Üldplaneeringu eesmärkide taustaks on üleriiklikud piirkondade kasutamise eesmärgid, Uusimaa tegevuskava eesmärgid ning muud üleriiklikud ja maakondlikud eesmärgid ja strateegiad ning varasemate maakonnaplaneeringute eesmärgid. Taustana on arvesse võetud ka strateegia „Euroopa 2020“ eesmärgid. Vastastikuse suhtlemise kaudu on püütud arvesse võtta ka planeeringu peamiste sidusrühmade eesmärgid.

Planeeringu **protsessialaste eesmärkide kaudu** kirjeldatakse, millist maakonnaplaneeringut ja planeerimisprotsessi Uusimaa üldplaneeringu 2050 kaudu saada soovitakse. Protsessialaste eesmärkide kaudu püütakse vastata planeerimisetappide käigus leitud muudatusvajadustele ning maakonnaplaneeringu tegevuskeskkonna muutustele nagu näiteks maakonnareform. Olulisemad protsessialased eesmärgid on maakonnaplaneeringu strateegilisus ja üldjoonelisus, maakonna planeerimisprotsessi avatus ja vastastikune suhtlus ning planeeringu koostamine tihedas koostöös teiste paralleelselt edenevate planeerimisprotsessidega. Uue lähenemisena on soovitud piirkondade planeerimisprotsesside kaudu protsessi kaasata piirkondade oma lähtepunktide ja vaatenurkade paremat arvestamist. Uusimaa paigutumist laiemasse konteksti on samuti protsessis uuel moel esile tõstetud. Uusimaa positsiooni osana Lõuna-Soome ja rahvusvahelistest arendatavates transpordikoridoride võrgustikust on vaadeldud koos naabermaakondade ja rahvusvaheliste koostöövõrgustikega.



Joonis 3. Uusimaa üldplaneeringu 2050 eesmärgid.

Loe lisa: Osalemis- ja hindamiskava

Planeerimispehimohtted

Eesmärkide ja taustauuringute alusel on Uusimaa üldplaneeringule koostatud ühised projekteerimispehimohtted, mille maakonnaavalitsus kinnitas 2017. aasta oktoobris. Planeerimispehimohtted selgitavad, kuidas planeerimisküsimusi kavatakse planeeringus lahendada. Planeerimise pehimohtted juhivad nii struktuurikava kui piirkondade planeeringute lahendusi. Struktuurikavas esitatakse lahendused üldjoonelisemalt kui piirkondade osaplaneeringutes. Paljusid teemasid on ka otstarbekam käsitleda ühtsel moel eri piirkondade osaplaneeringutes ja planeeringu planeerimispehimohtted kirjeldavad neid ühiseid mängeegleid.

Planeerimispehimohtted kirjeldati täpsemalt eraldi projekteerimispehimohtete kaartide abil Uusimaa üldplaneeringu ettevalmistavates materjalides, mis olid väljas ja hindamisringil 2018. aasta kevadel.

Uusimaa üldplaneeringu planeerimispõhimõtted on:

1. Kasv kestlikesse vöönditesse

- Kasv (elamine ja töökohad) suunatakse kestlike liikumisvormidega hästi juurdepääsetavatesse piirkondadesse ja keskustesse.
- Kasvu suunatakse ennekõike pealinnapiirkonda, jaamade ümbrusse ja muudesse üldtranspordi sõlmpunktidesse ning piirkonnakeskustesse.
- Hoolitsetakse piisava kaitsekauguse eest asustuse ning elukeskkonna hubasust ja tervist kahjustavate tegevuste vahel.

2. Elujõuliste keskuste võrgustik

- Toetatakse keskuste arenemist mitmekülgsete elamise, töökohtade, kaubanduse ja teenuste koondumispunktidenä.
- Tehakse kindlaks iga keskuse profiil ja tähtsus osana laiemast tervikust.
- Keskuste tõmbejõudu parandatakse, arendades neid tuginedes igäühe tugevustele ja profiilile.
- Esmatarbekaupade müük ja erikaupluste suurüksused suunatakse ennekõike keskustesse.

3. Kestlik liikumine

- Toetatakse kestliku liikumise eeldusi asulates ühiskondlikku struktuuri kontsentreerides.
- Edendatakse Helsingi piirkonna võrgustikulaadse struktuuri tarbeks vajalikke ühistranspordi projekte.
- Toetatakse pealinnapiirkonna ja piirkonnakeskuste vaheliste transpordiühenduste arendamist ennekõike ühistranspordil ja ühendatud transpordil põhinevalt.
- Võetakse arvesse olulisi ühistransporditrasse, ühistranspordi sõlmpunkte, ümberistumiskohti ja muid olulisi ühenduskohti.

4. Hea juurdepääsuga Uusimaa

- Toetatakse tööturupiirkonna laienemist ja rahvusvahelist konkurentsivõimet maakonna juurdepääsetavust parandavate projektide kaudu.
- Toetatakse rahvusvahelise lennu- ja mereliikluse tegevus- ja arengueeldusi, tagades Helsinki-Vantaa lennujaama ja rahvusvaheliselt oluliste sadamate ning logistikapiirkondade ühendused ja maakasutusega seotud vajadused.
- Valmistutakse Tallinna tunneli ning Helsinki-Vantaa lennujaama raudteeühenduse projektiks (Lentorata). Valmistutakse Idaraudtee rajamiseks pärast 2050. aastat.
- Maismaatranspordi tegevus- ja arengueeldusi edendades toetatakse põhiraudtee arendamist, suurendades mahtu Pasila ja raudteejaama vahel ning tehes ettevalmistusi Espoo-Salo raudtee ja sellega seotud Espoo linnaraudtee rajamiseks.

5. Spetsialiseeruvad piirkonnad ja majandus

- Võetakse arvesse maakonna eri osade tugevusi ja erijooni ning piirkondade nutikat spetsialiseerumist majanduses.
 - Toetatakse ärielu tegevus- ja arengueeldusi maakonna eri tüüpi piirkondades.
 - Võimaldatakse keskkonna tugevuste ja erijoonte kestlikku kasutamist.
 - Parandatakse riigikeskuse ja muude rahvusvahelise majanduselu seisukohast oluliste oskuskeskuste atraktiivsust ja kättesaadavust maakasutuse tõhustamise ja transpordisüsteemi arendamise kaudu.
-

6. Atraktiivne keskkond

- Hoolitsetakse rohealade ja kultuurikeskkonna väärtuste ja tasakaalukuse eest, kaitstes loodusliku mitmekesisuse, maastiku, kultuurikeskkonna, loodusvarade ja virgestuse seisukohast olulisi piirkondi ja ühendusi.
- Keskkonna ressursside ja atraktiivsuse parandamiseks juhitakse kasvu olemasoleval struktuuril põhinedes.
- Võetakse arvesse rohealade tähtsust kliimamuutuste ja keskkonna taastootmisvõime seisukohast.
- Edendatakse maapiirkonna ettevõtluse tegevuseeldusi.
- Tõhustatakse keskkonna atraktiivsust elamise, vaba aja ja turismi seisukohast.

7. Toimiv kommunaaltehniline süsteem ja säästlik energia

- Edendatakse kliima seisukohast säästlikele energiasüsteemidele üleminekust.
 - Määratakse riiklikult ja maakondlikult olulised kommunaaltehnilise hoolduse piirkonnad ja võrgustikud ning nende arenguvajadused.
-

Struktuurikava

Struktuurikava ja piirkondade osaplaneeringud

Uusimaa struktuurikavas kirjeldatakse maakonna piirkondliku struktuuri olukorda aastal 2050. Struktuurikava näitab üldtasandil ära need piirkonnad, kuhu maakonna kasv võiks kestlikult paigutada. Sellisteks on maakonna põhikeskus ja selle ümbrus koos oma keskustega ning maakonna muud keskused. Lisaks näidatakse kaardil ära rahvusvahelise, üleriikliku ja maakondliku transpordivõrgu ja rohestruktuuri põhielemendid ning arengukoridorid.

2018. aasta kevadel väljas olnud Uusimaa üldplaneeringu 2050 ettevalmistavates materjalides oli struktuurikava veel nime all struktuuriskeem. Ettevalmistavate materjalide kohta saadud tagasiside alusel hakati lahendust arendama varasemast laiemas visioonilaadsemas suunas. Struktuurikava strateegilise olemuse tõttu on esitusviisi lihtsustatud ja see koosneb üldjoonelistest arengupõhimõtete märgistest. Struktuurikava lähtekohti ja sisu on kirjeldatud 4. peatükis.

Struktuurikavas määratud alade kasutamise põhimõtteid täpsustatakse piirkondade osaplaneeringutes. Piirkondade planeerimistöös on lisaks võidud keskenduda kõnealuse piirkonna seisukohast oluliseks peetud teemadele (piirkondade eriküsimused). Nende teemade valimine on toimunud koostöös piirkondade omavalitsuste ja muude ametiasutustega. Teema käsitlemine planeerimistöö käigus ei tähenda tingimata, et kõnealune teema sisalduks maakonnaplaneeringu lahenduses.

Piirkondade osaplaneeringud meenutavad oma esitusviisilt rohkem traditsioonilisi maakonnaplaneeringuid. Neis täpsustatakse struktuurikava üldisi põhimõtteid ja märkmeid. Piirkondade osaplaneeringutes esitatakse olemasolevad, uued või arendamist vajavad objektid, piirkonnad ja ühendused ning määratletakse nende arendamise põhimõtted.

Lääne- ja Ida-Uusimaa piirkondade planeeringute transpordilahendused on lähtekohaks nende piirkondade kohta hiljem koostatavatele transpordisüsteemi kavadele. Helsingi piirkonna osaplaneeringu transpordilahenduste aluseks on MAL2019 projekti transpordisüsteemi osa. Helsingi piirkonnas on osaplaneering ja kava MAL 2019 tehtud koostöös maakasutuse põhivaldkondade määramisega.

Piirkondade osaplaneeringute lahendusi on kirjeldatud punktis 5. Need sisaldavad järgmisi teemasid:

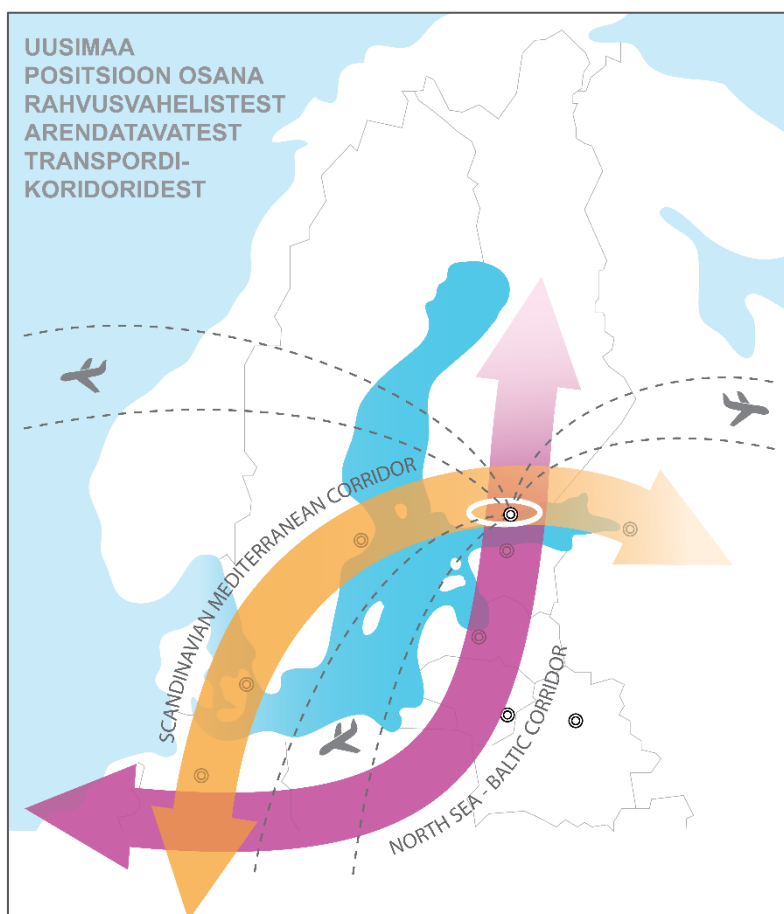
- kasvu kestlik juhtimine
- liikumine ja logistika
- ettevõtlus ja kaubandus
- keskkonna ressursid ja atraktiivsus
- energia
- tehniline hooldus
- keskkonnahäired
- riigikaitse

Struktuurikava lähtekohad

Uusimaa kasvab tulevikus jõudsalt. Maakonna suurimaks väljakutseks ongi see, kuidas tagada rahvastiku ja töökohtade kasv selliselt, et see toimuks võimalikult säästlikul moel. Kasvu juhtimine eeldab muuhulgas piisavalt mõistliku hinnaga ja mitmesugusteks eluperioodideks sobivaid eluasemeid, kestlikke liikumis- ja energialahendusi, uusi ettevõtlusvõimalusi ning looduse ja tehiskeskonna ressursside ja atraktiivsustegurite tagamist.

Uusimaal võeti 2017. aasta lõpus vastu otsus saada aastaks 2035 süsiniku suhtes neutraalseks maakonnaks. Uusimaa struktuurikava püüab vastata süsinikneutraalsuse eesmärgile ennekõike piirkonna ja ühiskonna struktuuri, rohealade ja transpordi kaudu. Piirkondliku ja ühiskondliku struktuuri ning transpordi vaatenurgast on eesmärgiks ennekõike energiavajaduse vähendamine. Rohealadel on omakorda tähtis roll kliimamuutuse ohjeldamisel ja kohandumisel ning keskkonna produktiivsuse seisukohast.

Struktuurikava taustaks on projekt „Uusimaa struktuurimudelid 2050“, milles vaadeldi kolme erinevat Uusimaa piirkondliku struktuuri ja transpordisüsteemi arengusuunda aastaks 2050. Mõjude hindamise alusel paistavad planeeringu eesmärgi kõige paremini täitvat koonduv ja mitmesse kohta koonduv mudel, seepärast põhineb struktuurikava neil mudelitel. Transpordi seisukohast tõusevad struktuurikavas esile rahvusvahelised ja üleriiklikud arengukoridorid, mis loovad aluse Uusimaa ja kogu Soome konkurentsivõimele.



Joonis 5. Uusimaa paikneb kahe rahvusvahelise arengukoridori ristumispunktis.

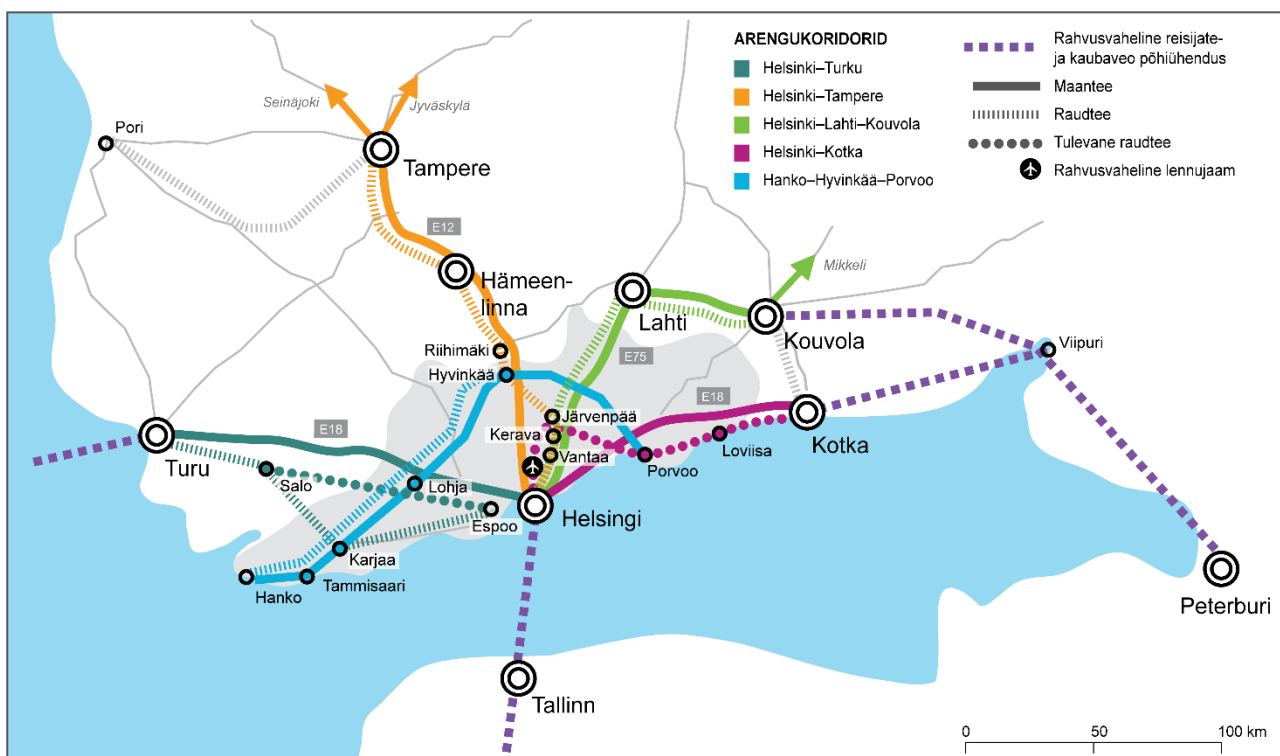
Rahvusvaheliselt paikneb Uusimaa kahe TEN-T põhivõrgutrassi ristumiskohas (joonis 5). TEN-T on ELi sisene transpordivõrgustik, mille põhivõrgustiku trassid peaks valmis saama 2030. aasta lõpuks. Kavandatud Rail Baltica ja Tallinna tunnel ühendaks Uusimaa ja Soome praegusest tugevamini põhja-lõunasuunalise Põhjamere–Läänemere TEN-T põhivõrgukoridoriga.

Helsinki-Vantaa lennujaam, sadamad ning maanteed ja raudteed ühendavad Uusimaa osaks rahvusvahelisest arendatavast transpordikoridoride võrgust. Uusimaa on ka ülejäänud Soome rahvusvaheliste vedude sõlmpunkt, mistõttu on impordi ja ekspordi tagamine kogu riigi rahvusvahelise kaubanduse seisukohast võtmeasukoht. Uusimaalt on juba praegu kiire rongiühendus Lahti ja Kouvola kaudu Peterburi. Ka Helsingi ja Tallinna vahel toimub juba praegu tihe ja kasumlik reisijate ja kaubavedu ühendav liiniliiklus. Uusimaalt on ka head ühendused laevaga Peterburi ning Rootsi ja Saksamaale ning sealt edasi Kesk-Euroopasse.

Kiirenevate ühenduste tulemusel võivad kogu Lõuna-Soome ja isegi Tallinna piirkond moodustada tulevikus ühe suure töökäimise piirkonna. Ühenduste parandamine laiendab Uusimaa tööturu piirkonda ja loob eeldused tööjõu paremaks liikumiseks. See tugevdab oluliselt piirkonna konkurentsivõimet ja atraktiivsust ning toob piirkonda olulist regionaalmajanduslikku kasu.

Kesk-Soome seisukohast on oluline just pealinnapiirkonna, Tampere ning Turu piirkonna alusel moodustuv Lõuna-Soome kasvukolmnurk, mille siseste ja mujale Soome ulatuvate transpordiühenduste arendamine on tulevikus esmatähtis.

Lõuna-Soome piirkonda ühendab nelja olulise arengukoridori võrgustik (joonis 6). Igaüks neist on ühendatud Uusimaa ja pealinnapiirkonnaga ja suundub sealt kas läände, loodesse, kirdesse või itta. Nendeks koridorideks on Helsinki–Turu, Helsinki–Hämeenlinna–Tampere, Helsinki–Lahti–Kouvola ning Helsinki–Kotka. Lisaks on maakondlikult oluliseks arengukoridoriks Hanko–Hyvinkää–Porvoo.



Joonis 5. Uusimaa osana Lõuna-Soome arengukoridoride võrgustikust.

Regionaalmajanduse ja tööturupiirkonna laiendamise vaatenurgast on esmatähtsad Helsinki–Tampere ja Helsinki–Turu transporditrassid. Neist Tampere suuna potentsiaal on juba praegu suurem, mis tuleneb Tampere piirkonna suuremast rahvastiku arvust, suuremast prognoositud kasvust, laiemast tagamaast (eraldi transpordi sõlmpunkt) ja ka Lentorata projekti ja sellega ühendatava Tallinna tunneli loodavast rahvusvahelise juurdepääsetavuse paranemisest kogu Soome osas.

Logistika ja kaubaliikluse vaatenurgast tuleb esmajärjekorras arendada Helsinki–Tampere ja Helsinki–Lahti–Kouvola transpordikoridore. Helsinki–Tampere transpordikoridor on osa Soome kasvukoridorist, mis jätkub Tampereist Soome põhjapoolsete osade suunas. Helsinki–Lahti–Kouvola arengukoridor loob ühenduse Ida-Soome ja Venemaale. Ida suuna transporditrasside tähtsus on tulevikus tõusmas, kui Venemaa suunal veomahud suurenevad.

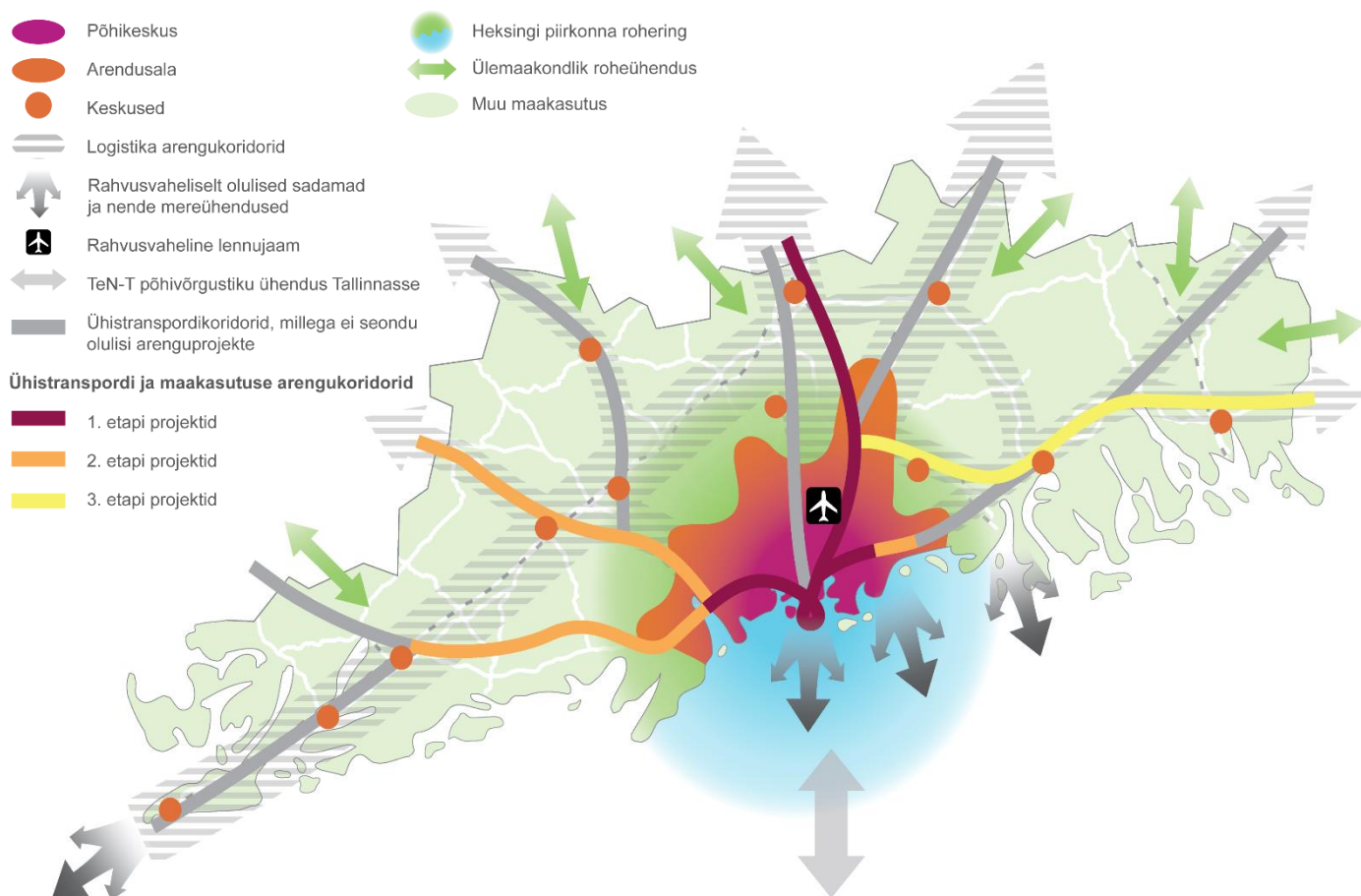
Ristisuunal kulgev Hanko-Hyvinkää-Porvoo arengukanal on oluline peale Uusimaa sisese transpordi ka Hanko kaudu liikuva rahvusvahelise logistika seisukohast. Turu ja Kotka suundade ühendused on osa rahvusvahelisest arengukoridorist E-18, mis jätkub Stockholmist Lõuna-Rootsi ja Kotkast Venemaale. Neid ülejäänud Soome rahvusvahelise võrgustikuga ühendavaid reisijate- ja kaubaveo ühendusi tuleb varasemaga võrreldes tugevdada nt raudteevõrku ja Uusimaa siseseid logistikaühendusi ja piirkondi arendades.

Pikemas perspektiivis on nii reisijate- kui ka kaubaveo osas olulised uued sihid Tallinna suuna ja Euroopa ühenduse ning Peterburi suuna arendamine. Tallinna suund on Uusimaale eriti oluline tiheda töölkäimise, kaubaliikluse ja turismi tõttu. Kaubaliiklus Soomest Tallinna kaudu Kesk-Euroopasse suureneb ja planeeritavad Tallinna tunnel ning Rail Baltic tõstavad transporditrassi olulisust veelgi. Püsiv raudteeühendus Baltimaade kaudu Poola, Saksamaa ja Hollandiga liidab Soome tihedamalt Euroopaga ning ühendab Eesti ja Lõuna-Soome turupiirkonna, luues regionaalmajanduslikku kasu kogu Soomele. Oluline on valmistuda kiiret reisiliiklust teenindava Idaraudee ehitamiseks.

Struktuurikava sisu

Uusimaa struktuurikava hõlmab kogu Uusimaad ja selles esitatakse visioon Uusimaa piirkondlikust struktuurist aastal 2050 (joonis 7). Struktuurikava püüab luua eeldusi vähese süsinikujalajäljega ja ressursitõhusale ühiskondlikule arengule vastavalt Uusimaa üldplaneeringule ja üleriiklikele piirkondade kasutamise eesmärkidele. Struktuurikava näitab üldisel tasandil ära need piirkonnad, kuhu maakonna kasv saaks kestlikult paigutada. Peale selle näidatakse kaardil transpordi ja keskvõrgu ning rohealade põhielemendid.

Uusimaa struktuurikava



Joonis 7. Uusimaa struktuurikava 2050.

Struktuurikava strateegilise olemuse tõttu on esitusviis lihtsustatud ja visioonilaadne. Struktuurikavas esitatud põhimõtteid täpsustatakse piirkondade osaplaneeringutes 2018. aasta jooksul. Struktuurikava sisu on esitatud järgmiste valdkondade kaudu:

- Kasv kestlikes vööndites
- Rahvusvahelised ja riiklikud ühendused
- Kestlik igapäevane liikumine
- Atraktiivne keskkond
- Spetsialiseeruvad piirkonnad ja majandus

Rahvusvahelised ja riiklikud ühendused

Kiiresti kasvav pealinnapiirkond on üleriiklik põhikeskus ning rahvusvaheliste ühenduste sõlmpunkt, kust peavad olema head rahvusvahelised ja siseriiklikud ühendused. Struktuurikava eesmärk on näidata rahvusvaheliste lennu- ja mereliikluse tegevus- ja arengueelduste ning riiklike ja maakondlike logistika- ja ühistranspordiühenduste olulisust.

Struktuurikava hõlmab tähtsamaid tuum- ja arenduspiirkonnast väljapoole jäävaid ühistranspordi koridore. Need ühendavad pealinnapiirkonda muu Uusimaa ja Soome teiste piirkondadega. Riikliku ja maakondliku ühistranspordi ühendumist muuhulgas Helsingi piirkonna ühistranspordiga parandatakse, arendades trasse ning ühistranspordi ümberistumis- ja parkimisvõimalusi. Osaga koridoridest seondub

ka oluline maakasutuse arendamine ja see on märgitud struktuurikavasse ühistranspordi ja maakasutuse arengukoridoridena.

Struktuurikavale on märgitud Uusimaa olulisemad logistika arengukoridorid. Nende ümber koondub lisaks kaubatranspordile ka töökohti ja tootmist. Osa koridore hõlmab nii raudteed kui ka maanteed, osa vaid ühte neist. Logistikategevuse koondamine transpordisüsteemi sõlmpunktide lähedusse suurematesse üksustesse võimaldab tegevust tõhustada selliselt, et vedude rahvusvaheline konkurentsivõime paraneb ja logistikaettevõtetele tekib uudseid teenuseid. Kavale on kantud ka Uusimaa tähtsaimad logistika sõlmpunktid: Helsinki-Vantaa rahvusvaheline lennujaam ning rahvusvaheliselt olulisemad Hanko, Helsinki ja Kilpilahti sadamad. Sadama tähised näitavad samal ajal sadamate mereühendusi.

TEN-T põhivõrgu koridor Tallinnasse on märgitud struktuurikavale noolega. Siin kirjeldatakse praegust laevaliiklusel põhinevat ühendust, aga ka planeeritud Tallinna tunnelit. Helsinki kesklinna sadamate tegevus- ja arengueeldused tuleb tagada kuni tunneli valmimiseni ning ka pärast seda, sest nõudlus laevaliikluse järele püsib kasvavate transpordimahtude tõttu praegusel tasemel ka pärast tunneli valmimist.

Üldplaneeringu kirjeldus ja põhjendused

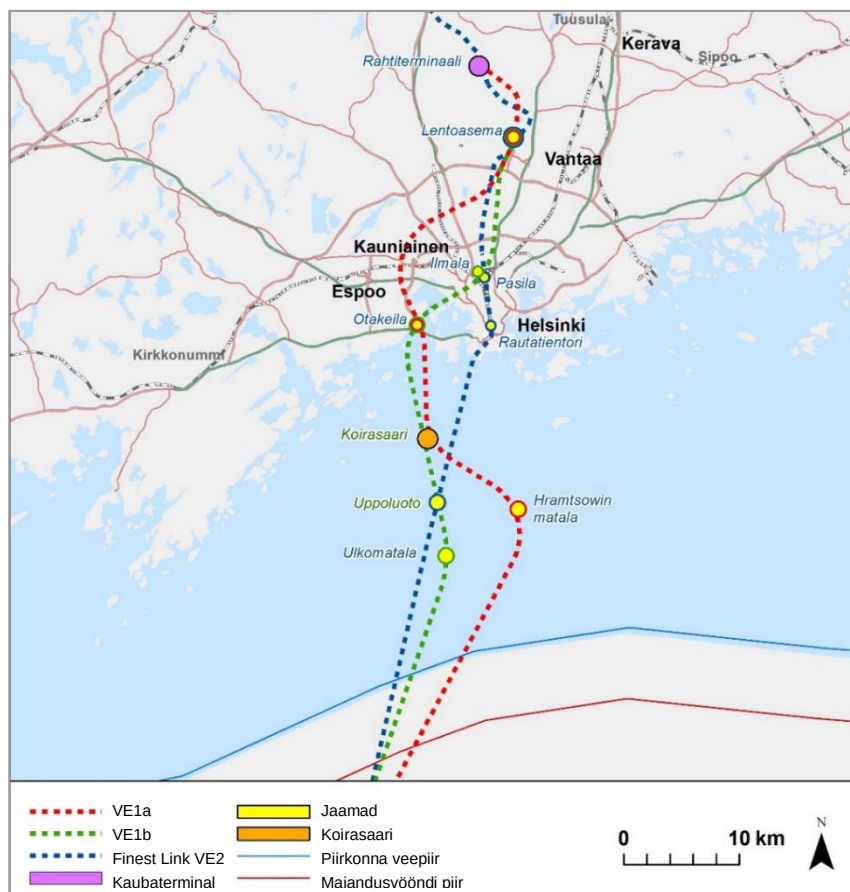
Liikumine ja logistika

Tallinna tunnel

Lõunasuund Tallinnasse on Uusimaale väga oluline juba praegu aktiivse töөлkäimise, kaubavedude, ärielu tegevuste ja turismi tõttu. Kavandamisel olevad Tallinna tunnel ning arendatav Rail Baltica raudtee läbi Baltimaade tõstavad transpordikoridori tähtsust veelgi. Tunnel võimaldaks töөлkäimist, turismi, transporti, investeringuid ja ettevõtlusega seotud vaba liikumist linnade vahel ja laiemalt nende mõjualadel.

Tallinna tunnel ulatuks Helsinki-Vantaa lennujaamast Tallinna Ülemiste lennuväljale ja lühendaks sõiduaega Soome ja Eesti vahel praeguselt umbes kahelt tunnilt 30 minutile. Sellele tunnelile lisaks on Helsinki-Vantaa lennujaama põhjapoollele vaja kaubaliikluse terminali ning raudteeühendust Hanko-Hyvinkää trassile. Terminalis viiakse kaup maanteevedudele või Soome rööpalaiusega raudteele. Need tegevused on samalaadsed kõigis alternatiivsetes teostusviisides. Kehtivas Uusimaa 4. maakonna osaplaneeringus on Tallinna tunnel märgitud transporditunneli ligikaudse trassi tähisega.

Tallinna tunneli kohta on koostatud aruandeid osana ELi rahastatud projektist FinEst Link ja erarahastusega projektist Finest Bay Area. FinEst Linki projekti käigus on uuritud ka näiteks Tallinna tunneli teostatavust ja tasuvust majanduslikust ja tehnilisest vaatenurgast. Kõik FinEst Linki projektiga seonduvad materjalid on saadaval projekti veebilehel. Finest Bay Area projekti kohta on käimas keskkonnamõjude hindamine. Eri projektide trasse on tutvustatud joonisel 11 üldplaneeringu alternatiivsete esialgsete transporditunneli trassidena.

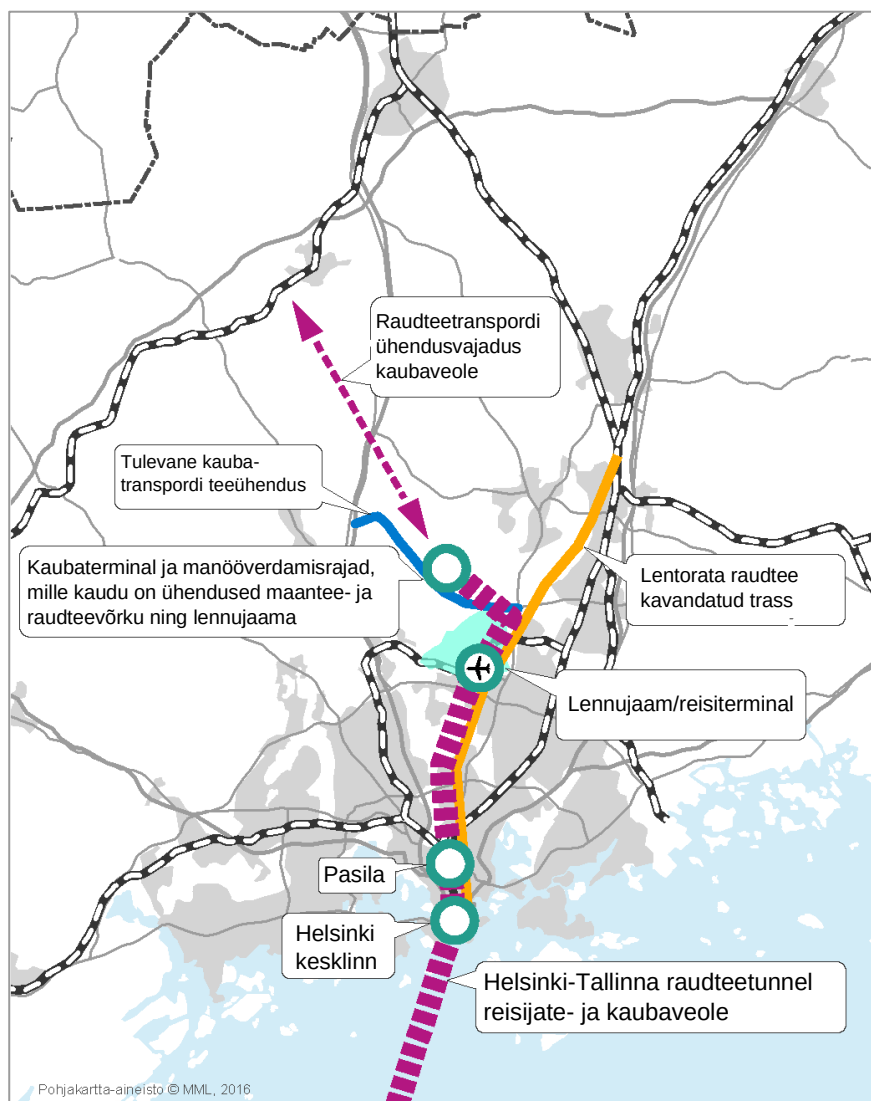


Joonis 11. Tallinna tunneli alternatiivsed trassid (FinEst Bay Area 2018).

Projekti FinEst Link esialgsete kavade kohaselt on Tallinna tunneli näol merealuses raudteetunnelis ühendatud nii reisijate- kui ka kaubavedu. Tunneli raudteeühendus jätkuks Euroopa rööpalaiusega reisiliikluse osas Helsingi kesklinna ja Pasila kaudu Helsingi-Vantaa lennujaama reisiterminalini. Kaubavedude osas jätkuks raudteeühendus lennujaama põhjapoollele paigutuva kaubaterminalini. Neis lõpp-punktides ühenduks Euroopa rööpalaius Soome standardile vastava raudteevõrguga.

Lennujaama reisiterminal, Pasila jaam ja Helsingi kesklinna jaam oleks ühenduspunktiks muu reisiliiklussüsteemiga. Kaubaterminali ja selle manööverdusradade kaudu oleks ühendus raudtee- ja maanteevõrgustiku ja lennujaamaga. Kaubaveo seisukohast olulised uued ühendusteel on magistraale 3 ja 4 Tuusula kaudu ühendav maantee 152 ning kaubaliikluse raudteeühendus kaubaterminalist Hanko-Hyvinkää raudtee kaudu pearaudteele.

Projektile FinEst Link vastav variant jätkub kompaktselt Tallinna lennujaamast Rail Baltica trassina ja ühendub edasi Kesk- ja Ida-Euroopa raudteevõrguga. Püsiv raudteeühendus Baltimaade kaudu Euroopasse liidaks Eesti ja Lõuna-Soome turupiirkonnad kokku, pakuks regionaalmajanduslikku kasu kogu Soomele ja tugevdaks oluliselt Uusimaa rahvusvahelist juurdepääsetavust ja konkurentsivõimet. Püsiv ühendus parandaks mitmel moel ka kaubaliikluse ühendusi ja eeldusi.



Joonis 12. Tallina tunneli liitumine transpordisüsteemiga (FinEst Link 2018).

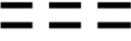
Finest Bay Area projekti kavades on kaubavedudele vaid broneering ennekoike hooldus- ja päästetegevuseks kaevandatavas tunnelis. Projektis on trassi kohta esitatud kaks varianti. Üks variantidest kulgeb lennujaamade vahel tunneli jaoks ehitatava tehissaare ja Espoo Keilaniemi kaudu. Teine variant kulgeb ka Ilmala kaudu. Ka Finest Bay Area kavandatud trass võib liituda Tallinnas Rail Balticaga, kui see teostatakse traditsioonilise raudteena ja tavapärase Euroopa rööpalaiusega. Muudel juhtudel jääb kompaktsest raudteeühendusest saadav kasu saavutamata. Mõlema variandi puhul on üleminek Soome raudteesüsteemile võimalik vaid lennujaamas.

Nii FinEst Link kui ka Finest Bay Area projektides esitatud variandid on Uusimaa üldplaneeringus toodud suunavate trassidena. Täpsemad tunneli ja sellega seotud raudteetrasside kavad nõuavad detailsemat uurimist mh üldplaneeringu ja keskkonnamõjude hindamise kaudu.

Loe lisa: [FinEst Link](#)

Tallinna tunneliga seotud tingmärgid ja selgitused

Tallinna tunneli alternatiivne ligikaudne trass 	Tingmärk näitab Helsinki-Vantaa lennujaama ja Tallinna lennujaama vahelise tunneli alternatiivseid ligikaudseid trasse.	Tunneli täpne asukoht määratakse detailsema planeerimise käigus.
Tootmise ja logistika arenduspiirkond 	Tingmärgiga näidatakse väljaspool asulate arendusvööndeid asuvaid suuremaid tootmise ja logistika arengupiirkondi. Piirkonnad määratakse selliste tegevuste tarbeks, mis ei saa oma olemuse, ulatuse, keskkonnamõjude või muude põhjuste tõttu paikneda asustuse vahetus läheduses. Piirkonnas võidakse detailsema planeerimise käigus täpsemate uuringute põhjal määrata keskkonnamõjudelt suuri -tööstusettevõtteid -ohtlikke kemikaale -käitlevaid ettevõtteid -logistikakeskusi -tihedalt logistikaga seotud tööstust ja neid abistavaid tegevusi -kivimaterjali käitlemisega seotud tegevusi -ringmajanduse tegevusi	Tingmärgiga tähistatud piirkonda võidakse detailsema planeeringu käigus määrata tähtsusest piirkondlik tootmis- ja logistikakeskus. Olulist keskkonnakahju tuleb tõkestada tehniliste lahenduste ja/või piisava kaitseala määramise teel. Kui piirkonnas ladustatakse ja/või toodetakse kütuseid või muid ohtlikke aineid, tuleb piirkonna ja selle lähikeskkonna planeerimisel arvestada ladustamisest tulenevaid keskkonnariske. Uusehitiste rajamine ja muu maakasutus tuleb kohandada keskkonna ja ümbrusega nii, et oleks kaitstud keskkonna- ja loodusväärtused ning võetaks arvesse kultuuriajaloolisi ja maastikulisi erijooni. Piirkonna asukoht ja pindala tuleb määrata täpsemalt detailsema planeeringu käigus nii, et see moodustaks piisavalt laia funktsionaalse terviku. Detailsema planeerimise käigus ei saa piirkonda määrata elurajoone ega muud sobimatut tegevust. Piirkonnas tuleb olla valmis piirkonna tegevusalade jaoks vajaliku rasketranspordi parkimiseks.

Transpordiühenduste vajadus 	Tingmärgi abil näidatakse transpordiühenduste vajadusi, mille täpsem asukoht või teostamisviis nõuavad täpsemat selgitamist.	Noole asukoht kaardil ei ole otseselt tõlgendatav. Ühenduse asukohta täpsustatakse detailsema planeerimise käigus. Detailsema planeerimise käigus tuleb pöörata erilist tähelepanu vaba aja, virgestus- ja rohealade vajadustele, looduskaitsele, kultuurikeskkonnale ja kultuuritraditsioonidele, maastikule, põhja- ja pinnavee kaitsele ning loomade ja lindude liikumisele. Peale selle tuleb püüda minimeerida transpordist tekkivat müra, vibratsiooni ja heitmeid.
Liiklustunnel 	Katkendliku joonega näidatakse tunnelis kulgevat teed või raudteed. Tingmärgiga seondub maakasutus- ja ehitusseaduse §-le 33 vastav ehitamispiirang.	