

Ivan Sergejev
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi planeeringute asekancler

10.04.2026

Ettepanekud üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ eelnõule

1. Strateegias toodud väga olulise kaardi “Tugevate keskuste Eesti” linnade suurused peaksid vastama nende tegelikule suurusele ja gravitatsioonijõule

Vajalik on kaardi täpsus ja korrektsus, sest muidu on ekslikud sellest tulenevad järeldused strateegia jaoks. Strateegias oleval Eesti kaardil (vt joonis 1) on sama suurte punaste ringidega tähistatud Tartu ja Tallinn, samas õigesti markeerib pealinna suuremat tähtsust ja gravitatsioonijõudu (seal asuvad riigi võtmeinstituutsioonid, transpordisõlmed, peakorterid jne) selle ümber nn oreool (täiendav punane ring). Pärnu, Jõhvi, Narva on kaardil pisut väiksemad, Kohtla-Järve ja Sillamäe veelgi väiksemad. Suuremate siniste ringidega on tähistatud Võru, Viljandi, Türi, Paide, Rakvere, Haapsalu, Kuressaare. Väiksemate siniste ringidega on tähistatud Kärkla, Rapla, Jõgeva, Põlva, Valga. Kaart, mis näitab linnade suuruseid ilma rahvaarvu õiget suurust edasi andmata, on ekslik ja valedele järeldustele kallutav.



Joonis 1: Eesti kaart 2050 strateegiast, kus keskusi markeerivate ringide pindalad on üsna suvalised

Viies linnu tähistavate ringide pindalad vastavusse nende suhteliste suurustega jõuame hoopis teistsuguse Eesti kaardini (vt joonis 2). Tegemist on 2025.a numbritega, mis on pärit lehelt <https://teadmiseks.ee/geograafia/eesti-linnad/>. Loomulikult on oluline välja tuua ka prognoos vähemalt aastaks 2050. Nagu näha, on Tallinna gravitatsioonijõud ja elanike arv (isegi ilma selle sisuliseks osaks olevaid lähivaldu ja Maardu linna arvestamata) domineeriv. Suur osa piirkondlikke linnu on väga väikesed juba 2025.a ning tõenäoliselt järgnevatel aastakümnetel inimeste liikumine suurematesse linnadesse jätkub. Tegelik kohapealne võime elu ja majandust üleval hoida sõltub mitte ilustatud kaardist, vaid linnade tegelikust suurusest. (SKP, ostujõu, tööjõu jms jaotused on veel omaette teema.) Muidu võime osadele linnadele seada ebarealistlikke ootuseid, mida nad ei suuda välja kanda või teha investeeringuid, mis hiljem kasutust ei leia.

Kokkuvõtvalt: Palume muuta joonist „Tugevate keskuste Eesti“ selliselt, et linnade suurused oleksid markeeritud rahvaarvuga õigemates proportsioonides, mis loob eelduse regionaalse arengu kavandamisel õigemate ja proportsionaalsemate otsuste tegemiseks.



Joonis 2: Eesti kaart, kus keskusi markeerivate ringide pindalad vastavad korrekttselt nende suurusele

2. Strateegias toodud väga olulise kaardi “Liikuvus” lennuväljade ja sadamate suurused ei anna edasi nende tähtsust Eesti jaoks.

Samasugune viga kandub edasi ka mujal, kus näiteks “Liikuvuse” kaardil on sama suurte lennukitega tähistatud Tallinna ja Tartu lennujaamad (vt joonis 3), veidi väiksematega Pärnu, Kuressaare ja Kärdla, veel veidi väiksematega 4 pisikest üle Eesti ning samas Ruhnud pole üldse tähistatud.

See jätab mulje nagu oleks Eesti üks tugev lennujaamade maa. Tegelikult on Eesti ainsaks kommertsalustel toimivaks õhuväravaks maailma Tallinna lennujaam (vt tabel 1). Mitmed ülejäänud on küll riiklikult vajalikud, kuid ei paku Eestile olulisi ühendusi maailmaga – ärilises mõttes on need lapp asfaldi ja püsikulud.

Osakaalud (2025):

Lennujaam	Reisijaid	Osakaal
Tallinn	3 488 104	97,4%
Tartu	44 489	1,2%
Kuressaare	34 776	1,0%
Kärdla	11 909	0,3%
Ruhnu	1 410	0,04%
Pärnu	932	0,03%

Tabel 1: Eesti lennujaamade osakaalud

Tegelikult on maailma mõttes ja lennufirmade jaoks ka Tallinna lennujaam üsna väike ning me peame tegema endast parima, et selle lennuühendusi säilitada ja arendada. Me oleme võtmetähtsusega sihtkohaks vaid airBalticu jaoks (vt tabel 2), kelle majanduslik olukord on kahjuks nagu mitmetel hoiu-laenuühistutel. Lennufirma toimib ning reisijad julgevad osta selle pileteid ainult tänu Läti riigi eeldatavalt jätkuvale toele.

Ülejäänud lennufirmade jaoks on Tallinna osakaal väga väike ning Eesti vajab neid rohkem kui nemad meid. Tabeli numbrid vajavad küll täpsustamist, kuid mõte sellest ei muutu. Seega on oluline mitte käsitleda Eestit üldiselt üheksa või kümne lennuvälja riigina, vaid teha endast eelkõige parim Tallinna lennuvälja arendamisel. Sellest on täpsem ülevaade antud allpool eraldi punktis.

Tallinn 2024 kokku: 3 492 114 reisijat

Lennufirma	Osakaal Tallinnas	Tallinna reisijad	Reisijaid maailmas (2024)	Tallinn = ...% firma mahust
airBaltic	26,6%	~929 000	5,0 M (<i>oma lennud</i>)	18,6%
Finnair	8,7%	~304 000	~12 M	~2,5%
Lufthansa	10,2%	~356 000	64,5 M	0,55%
Ryanair	18,0%	~629 000	197 M	0,32%
Turkish Airlines	(~3–4%)	~110 000	83,4 M	~0,13%
Wizz Air	(~3–4%)	~110 000	62,8 M	~0,18%
Norwegian	(~2–3%)	~80 000	20 M	~0,40%

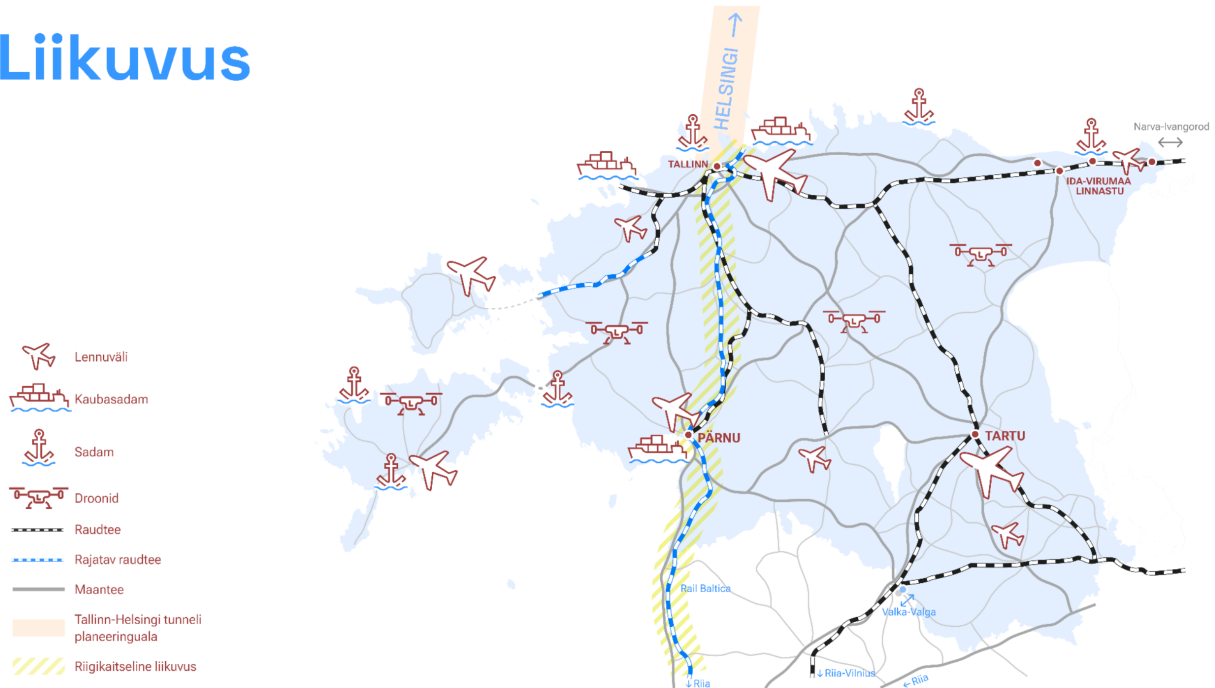
Kalkkirjas olevad Tallinna osakaalud on hinnangulised — 2024 ametlikus aruandes toodi välja ainult top 4

Tabel 2: Eesti tähtsus Tallinna lennujaama lendavate lennufirmade jaoks

Sama kehtib ka sadamate ja muude infrastruktuuri objektide kohta, mille osakaalusid pole hakanud siin dokumendis välja tooma.

Kokkuvõtvalt: Palume muuta joonist „Liikuvus“ selliselt, et sel oleks ka sisuline ja strateegiline tähendus Eesti riigi rahvusvaheliste ühenduste toetamisel, milleks tuleb eristada Tallinna lennujaam kui ainus või ülekaalukas Eesti strateegiline õhuvärv maailma ning mitte näidata joonisel praktiliselt võrdse tähtsusega üheksat lennuvälja. Palume vaadata üle ka strateegia tekstiosa, et sealt tuleks selgelt välja rahvusvaheliste värvate prioriteetsus.

Liikuvus



Joonis 3: Eesti kaart strateegiast, kus lennuvälju markeerivad 9 ikooni on üsna suvalised

3. Tallinna lennujaam + Ülemiste Rail Baltica ühisterminal = üks multimodaalne sõlm, mitte kaks objekti

Praegu käsitleb planeering lennuväljasid ja raudteed eraldi alapeatükkides (3.7.2 ja 3.7.6). Tallinna lennujaam on Eesti põhiliseks lennujaamaks (üle 97% reisijatest) ja sellest vaid 400 m kaugusel asuv Ülemiste Rail Baltica ühisterminal toob ainsa kohana Eestis kokku nii 1435 mm kui 1520 mm raudteed, samuti bussiterminali. Neid ei tuleks käsitleda kahe eraldi objektina, vaid **ühendada üheks linnaruumiliseks ja funktsionaalseks tervikuks – Eesti väravaks.**

400m vahekaugus on vähem ühisterminali perrooni pikkusest või vahemaadest Lennujaama reisiterminalis, eriti peale selle laiendust. Oluline on, et kogu Eesti inimesed tunnetaksid seda oma koduse lennujaamana. Nii rongi kui bussiga jõuaks kiirelt ja mugavalt kõikjalt otse Lennujaama – Tartust, Pärnust, Narvast ja mujalt Eestist. Vaid seeläbi on võimalik Tallinna

lennujaama konkurentsivõime tagamine ja reisijate arvu kasvatamine 10 miljoni reisijani 2050. aastaks.

Multifunktsionaalsed ühendused on rahvusvaheliselt lennujaamade kavandamise eneseltmõistetavaks heaks tavaks. See on puhtalt üleriigilise planeeringu tasandi otsus. "Eesti 2050" saaks selle otsuse teha, määratledes Ülemiste kui Eesti peamise multimodaalse värava, kus raudtee ja lennujaam, aga ka bussijaam, on üks süsteem ja kogemus reisija jaoks.

Kokkuvõtvalt: Palume käsitleda Ülemistet kui Eesti peamist multimodaalset väravat ning seada riiklikuks prioriteediks ühendada Ülemiste Rail Baltica ühisterminal ja Tallinna lennujaam üheks linnaruumiliseks ja funktsionaalseks tervikuks – Eesti väravaks.

4. Ülemiste Rail Baltica ühisterminali ümbrus kui konkreetne näide südalinnliku arengu kohast

Planeering räägib üldiselt raudteepeatuste lähiümbruse eelisarendamisest (ptk 3.3.3.3), kuid Ülemiste Rail Baltica ühisterminali puhul oleks põhjendatud märksa tugevam sõnastus: terminalist ~1 km raadius (ehk 10-15 min jalutuskaugus) tuleks käsitleda **üleriigilise tähtsusega tihendamis- ja mitmekesistamisalana**, kus kehtestatakse paindlikumad maakasutustingimused. Piirkond on "**Eesti värav**", mis peab täitma ülesandeid, mida ükski teine ala ei suuda.

5. Maahõive hierarhia rakendamine endise raudtee sorteerimisjaama alal

Ülemiste Rail Baltica ühisterminali kõrval asub üle 8ha pindalaga endise sorteerimisjaama ala – riigile kuuluv, kasutusest väljalangenud maatükk. See on täpselt see, mida planeering nimetab **pruunalaks** (ptk 2.2, ptk 3.5.2). Planeering saaks tugevdada pruunalade kasutamise kohustuslikku järjestust just Tallinna linnakeskuses, et sellised alad ei jääks seisma ootele samal ajal kui lähivaldades hõivatakse uut looduslikku maad.

6. Lasnamäe segregatsiooni küsimus kui riigi tasandi väljakutse

Lasnamäe majandusliku ja rahvusliku segregatsiooni vähendamise üheks hästitoimivaks lahenduseks on kiiresti areneva Ülemiste piirkonna kaudu Lasnamäe identiteedi muutmine. "Eesti 2050" mainib küll sotsiaal-majandusliku segregatsiooni vältimist (ptk 3.1), kuid **Lasnamäe on ainus Eesti linnaosa, kus segregatsioon on juba selge ruumiline probleem üleriigilise tähtsusega**. Lasnamäel elab sama palju inimesi kui 36 Eesti väikelinnas kokku. Planeering saaks nimetada selle konkreetse väljakutsena, mis nõuab riiklikku sekkumist (sh ühistranspordi ja tänavavõrgu arendamine, maakasutuse mitmekesistamine, riigiga seotud kinnistute arendamine jne), mitte jätta seda ainult kohaliku omavalitsuse tasandile.

7. Ülemiste järve avamine kui looduspõhine lahendus linnakeskkonnas

Ülemiste järvekalda kontrollitud avamine inimestele Linda kivi juures, peatselt valmiva Linda nimelise Rail Baltica terminali juures, ühtib otseselt planeeringu elurikkate kompaktsete asulate (ptk 3.4) ja rohevõrgustiku (ptk 3.6) peatükkidega. Planeering saaks tugevdada põhimõtet, et **linnakeskkonnas paiknevaid veekogusid tuleb käsitleda avaliku ruumi ressursina**, mitte ainult tehnilise infrastruktuurina – ning suunata veehoidlate sanitaarkaitsealade normid üle vaatama lähtuvalt kaasaegsest turvatehnoloogiast (planeering viitab ptk 3.7.6 droonide ajastule).

8. Peetri asumi piiriülene integreerimine

Peetri (Rae vald) asub Ülemiste funktsionaalses mõjupiirkonnas, mis vajab tihedamat ja linnalikumat ühendust Tallinnaga. Sisuliselt on tegemist Tallinna tulevase linnaosaga, mis asub linnasüdamele lähemal kui näiteks Nõmme (mis oli kunagi omaette linn) või Haabersti. Planeering käsitleb toimepiirkondi üldiselt, kuid **Tallinna – Rae valla piiri läbiv igapäevane pendelränne on Eesti suurima autokoormusega olukord**. "Eesti 2050" saaks sõnastada selge põhimõtte, et toimepiirkondade planeerimisel ei tohi halduspiirid takistada ühistranspordi ja jalakäijate taristu planeerimist – ning tuua Ülemiste - Peetri koridori konkreetse näitena.

Lugupidamisega,

Andrus Kaldalu
Ülemiste City
tel 5091007