



RAHANDUSMINISTEERIUM

Liikuvuse ja transpordi arengud

Harju maakonnaplaneeringus 2030+

Alan Rood

Regionaalhalduse osakonna Harju talituse
ruumilise planeerimise peaspetsialist

01.02.2018

Harju maakonnaplaneering 2030+

- Algatati 2013. aasta suvel.
- Koostamisel arvestati üleriigilist planeeringut „Eesti 2030+“ ning kehtivaid maakonna- ja KOV üldplaneeringuid, mida vaadeldi koosmõjus maakonnaülese mõõtme saavutamiseks.
- Varasemad maakonnatasandi planeeringud kaotavad uue kehtestamisel kehtivuse, välja arvatud maakonnaplaneeringud, millega kavandati joonobjekte. Nende lahendused integreeriti uude maakonnaplaneeringusse.

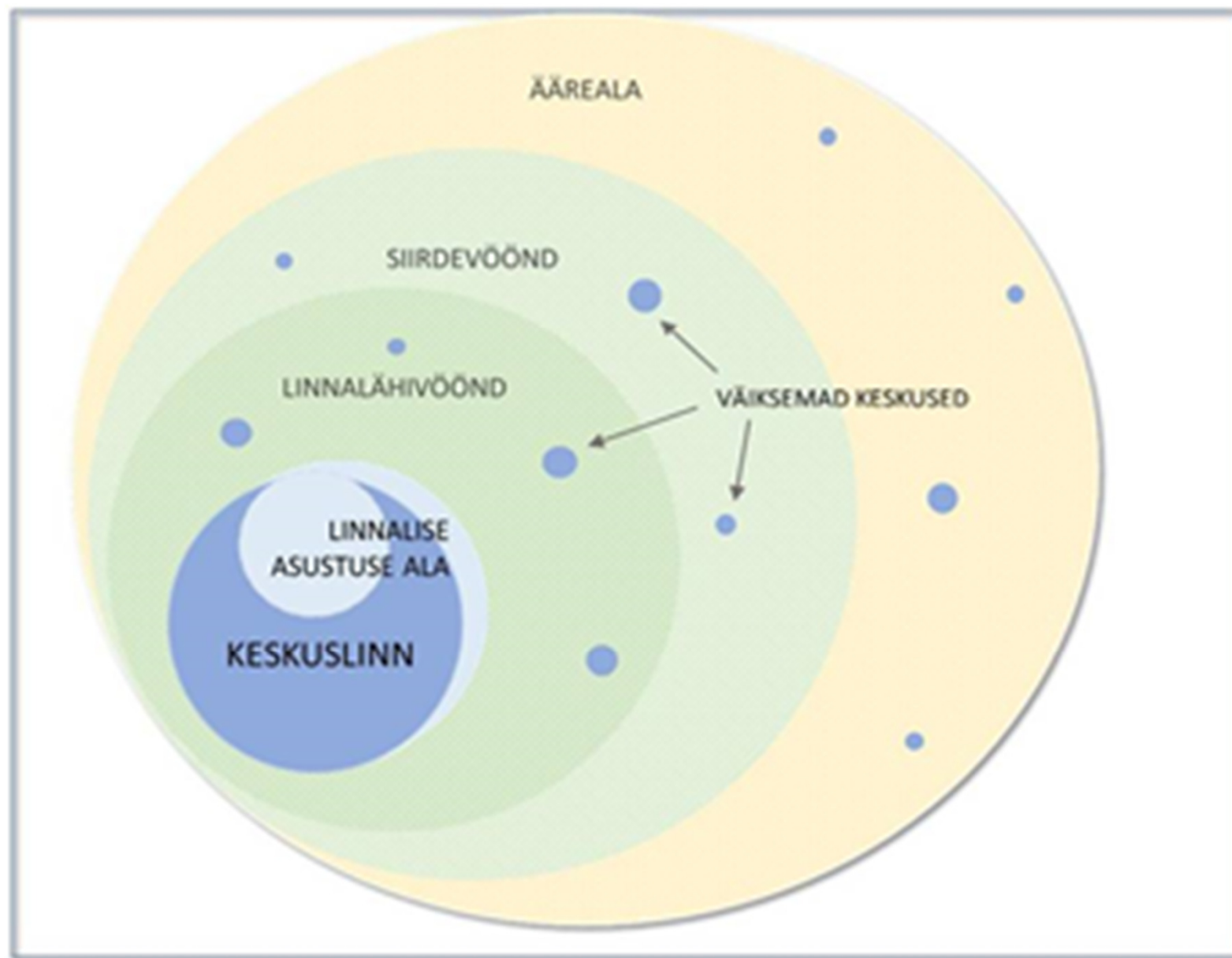
Harju maakonnaplaneering 2030+

- Eesmärk on suunata maakonna kestlikku ruumilist arengut olukorras, kus maakonna asustus on jaotunud ebaühtlaselt ja elanikkond on pikemas perspektiivis kahanemas ning vananemas.
- Arvestati tasakaalustatult nii riiklike kui ka kohalike huvidega ning loodus- ja inimkeskkonna vajadustega.
- Elluviimine toimub eelkõige üldplaneeringute kaudu. Seatavad tingimused on eelkõige sisendiks üldplaneeringute koostamisele.

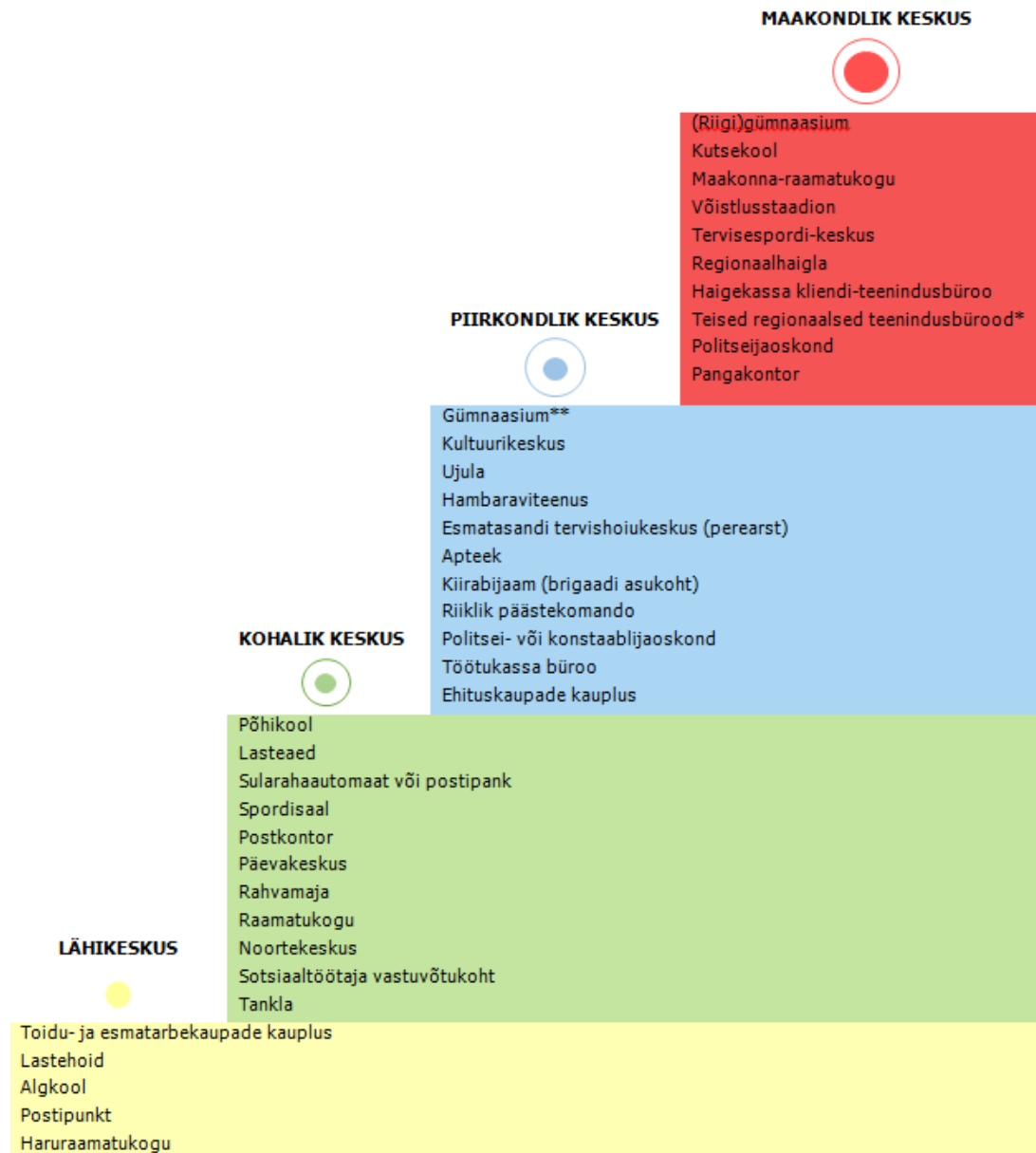
Maakonna keskuste võrgustik I

- Siseministeeriumi planeeringute osakonna koordineerimisel ning koostöös kohalike omavalitsustega lepiti kokku maakonna keskuste võrgustik.
- Tähelepanu on vaja suunata asustuse kompaktsuse tõstmiseks pealinnaregioonis, tugevdades samaaegselt töökohti ja teenuseid pakkuvaid keskusi maakonna tagamaal.

Maakonna keskustevõrgustik II



Maakonna keskustevõrgustik III



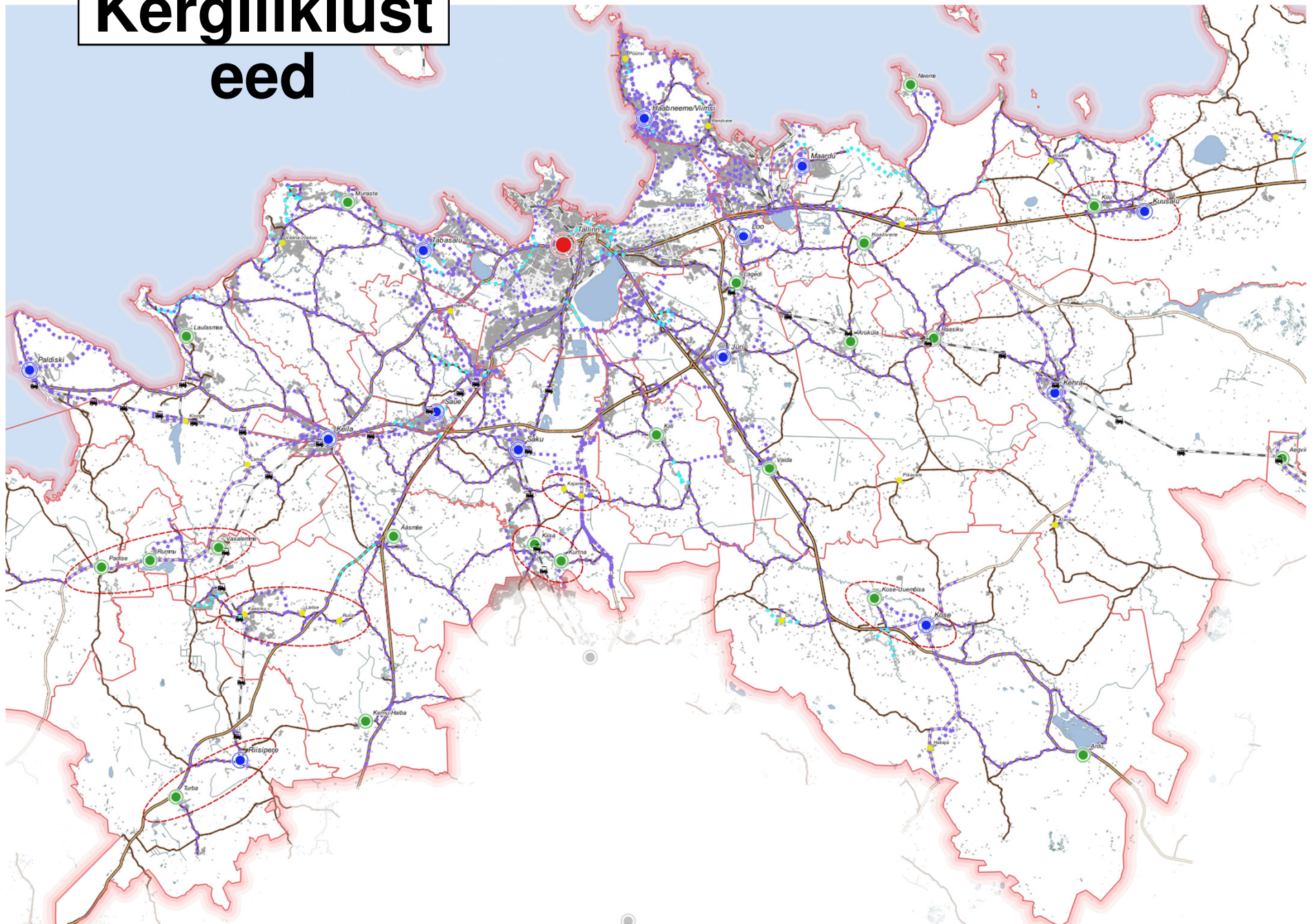
Maakonna keskustevõrgustik IV



Kergliiklusteed

- Lisaks võeti üle 2012. aastal kehtestatud Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Harjumaa kergliiklusteed“ lahendus, mida maakonnaplaneeringu koostamise käigus täiendati vastavalt KOV väljendatud huvidele.
- Teemaplaneeringust võeti üle ka kergliiklusteede kavandamise põhimõtted.

Kergliiklust eed



Perspektiivsed maanteede trassikoridorid

Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering
„Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via
Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0–
44,0“ (kehtestatud 2014)

- Lahendus viidi käesolevasse maakonna-
planeeringusse sisse ilma täiendavat menetlust
ega arutelu avamata.

Perspektiivsed põhimõttelised maanteede trassikoridorid I

Ei seata otseseid maakasutuspiiranguid
põhimõtteliste trassikoridoride aladel

- Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa (põhimaantee nr 2) Kose–Mäo perspektiivne trassilõik;
- Tallinn-Paldiski (põhimaantee nr 8) ja Tallinna ringtee (põhimaantee nr 11) rekonstrueerimine;
- Keila ja Saku ümbersõitude kavandamine;
- Juuliku–Tabasalu perspektiivne uus trassikoridor;
- Tallinna väikese ringtee (Tartu maantee Delta) perspektiivne trassikoridor;

Perspektiivsed põhimõttelised maanteede trassikoridorid II

- Tallinna-Rapla-Türi (-Viljandi) (tugimaantee nr 15) rekonstrueerimine ja viimine osaliselt perspektiivsesse trassikoridori;
- Paldiski linnas Vana-Tallinna mnt ja Sadama tänava lõik;
- Paldiski raudtee kaubajaama realiseerumisel vajalik maanteekoridor;
- Paldiski LNG terminali sadama ühendamine Tallinna-Paldiski maanteega (põhimaantee nr 8);
- Reidi tee Tallinnas.

Lisaks veel väiksemaid lõike, mida joonisel ei kajastata.

Perspektiivsed maanteed



Perspektiivsed rööbastee trassikoridorid

Harju maakonnaplaneering „Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramine “ (kehtestamisel)

- Lahendus viidi käesolevasse maakonnaplaneeringusse sisse ilma täiendavat menetlust ega arutelu avamata.
- Harju maakonnaplaneering 2030+ teeb ettepaneku perspektiivsete põhimõtteliste peatuskohtade loomiseks RB trassil;
- Harju maakonnaplaneering 2030+ kehtestatakse pärast Rail Balticu maakonnaplaneeringu kehtestamist.

Perspektiivsed põhimõttelised rööbasteede trassikoridorid I

Ei seata otseseid maakasutuspiiranguid põhimõtteliste trassikoridoride aladel

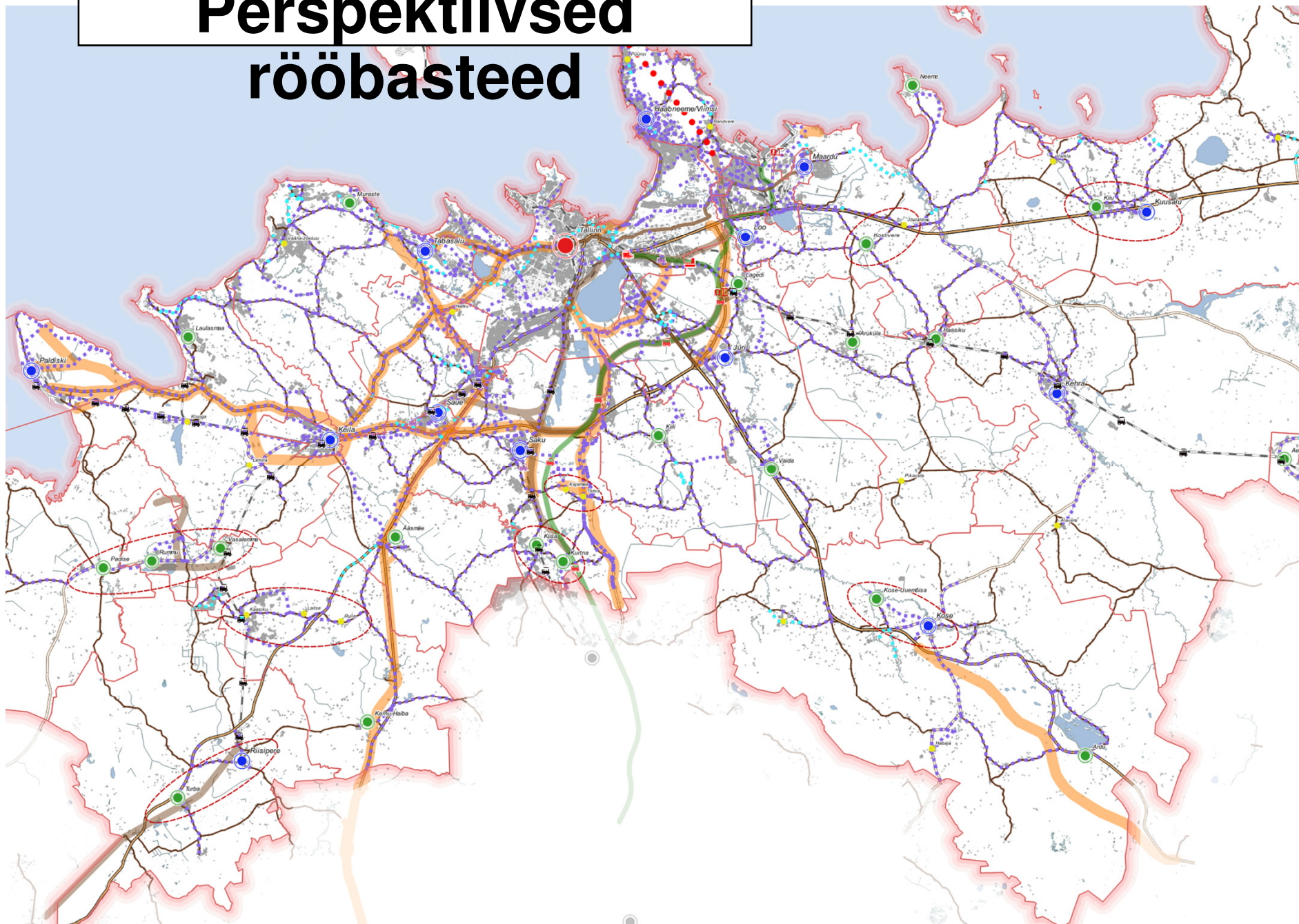
- Raudteekoridor Ämarisse ja Rummule;
- Tallinna-Helsingi perspektiivne raudteetunnel ja selle ühendamine olemasolevate trassidega;
- Tallinna ümbersõiduraudtee (kaks alternatiivi);
- Tallinna-Haapsalu-Rohuküla raudtee taastamine, trassilõik Harju maakonnas;
- Euroopa laiusega (1435 mm) perspektiivne reisiraudtee ühendus täiendava haruna mööda olemasolevat raudteekoridori Sakust läbi Männiku Ülemiste raudteeterminali.

Perspektiivsed põhimõttelised rööbasteede trassikoridorid II

Kergrööbastransport - Täpsemate vajaduste ja lahenduste väljatöötamiseks on vaja koostada edaspidi Harju maakonna kergrööbastranspordi teemaplaneering

- Tallinna-Lennujaama-Mõigu–Jüri trassikoridor;
- Tallinna-Lasnamäe-Maardu trassikoridor;
- Tallinna-Tabasalu trassikoridor;
- Tallinna-Haabneeme trassikoridor;
- Mustamäe–Väike-Õismäe ühendamine Tallinna kesklinnaga;
- Vanasadama (reisterterminali) ühendamine Lennujaama suunalise trammiliiniga;

Perspektiivsed rööbasteed



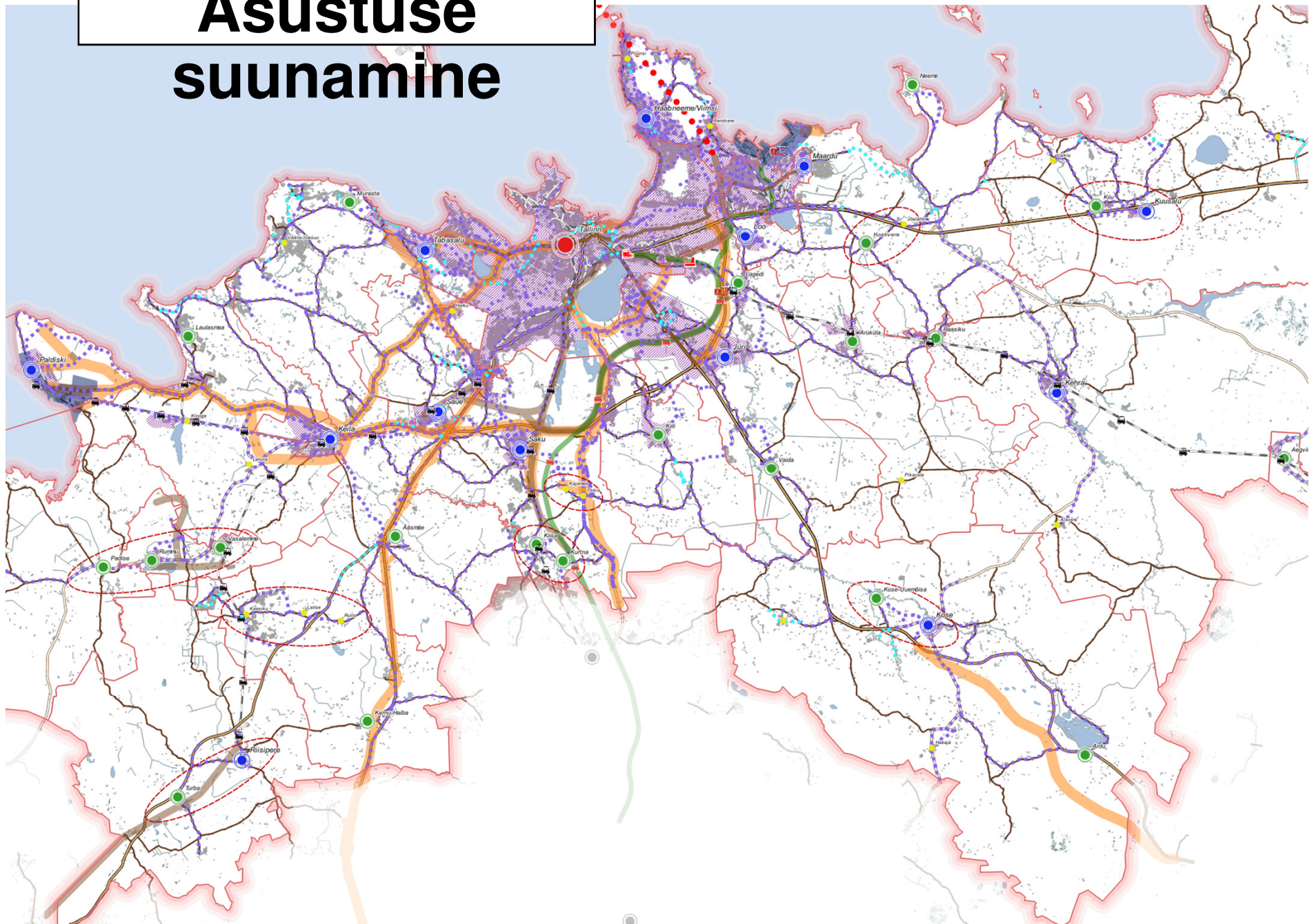
Ühistransport

- Sisendiks kehtiv Harju maakonna ühistranspordi arengukava aastani 2025
- Üldised suunised, mis on edaspidi aluseks maakonna ühistranspordi korraldamisel, sh ka ühistranspordi arengukava uuendamisel;
- Ühistranspordikorraldus võimaldab vajalikke ühendusi keskuslinnaga ning toimivate keskuste vahel kogu toimepiirkonnas, st vajadusel ka halduspiiride üleselt.
- Toimepiirkonna linnalähivööndis on eelduseks ühistranspordiga keskuslinna tööle/kooli käimise võimalikkus, sh kombineerides era- ja ühistransporti „pargi ja reisi“ parklate võimalusi kasutades.

Asustuse suunamine

- Tallinna lähiümbruses on oluline vältida valglinnastumise jätkuvat levikut,
- Asustuse laienemisel järgida olemasolevat väljakujunenud asustusstruktuuri ja keskkonnasäästliku rööbastranspordi olemasolu.
- Maakondliku keskuse tagamaal seevastu tuleb keskenduda eelkõige olemasolevate kohalike keskuste tihendamisele ja ühenduste tugevdamisele elujõulisemate keskustega, mis on olulised töökohtade ja teenuste pakkujatena.

Asustuse



Küsimused?



RAHANDUSMINISTEERIUM

Aitäh!

Alan Rood

Alan.Rood@rahandusministeerium.ee