



REGIONAAL- JA
PÕLLUMAJANDUSMINISTEERIUM



Suuremate linnapiirkondade seminar Euroopa Liidu finantsperioodi ettevalmistamiseks

Toimumise aeg: 7. november 2025

Toimumise koht: ühendministeerium, ruum Kirsipuu

Seminaril arutati koos piirkondlike partneritega Euroopa Liidu finantsperioodi 2028+ prioriteete suuremate linnapiirkondade vaatest. Lauaarutelud toimusid järgmistel teemadel:

- õiglane üleminek ja keskkonnahoidlik majandus
- säästev linnaline liikuvus
- Ida-Virumaa linnapiirkondade elukeskkonna ja linnaruumi arendamine
- arendus - ja innovatsioonivõimekuse kasvatamine

Seminaril osalesid kohalike omavalitsuste, maakondlike arendusorganisatsioonide, ülikoolide, regionaalsete kolledžite ja ministeeriumite esindajad.

SEMINARI TÖÖGRUPPIDE KOKKUVÕTE :

LAUD 1. SÄÄSTEV LINNALINE LIIKUVUS

VÄLJAKUTSED	LAHENDUSED
Koostöö ja vastutuse jagamine	Koostöö süsteemsemaks
Liikuvuse korraldus eeldab tihedat koostööd erinevate osapoolte vahel, kuid praegu iseloomustab süsteemi killustatus: • KOVi, ÜTKd, riigiasutused, Elron ja Transpordiamet tegutsevad sageli erinevate eesmärkide või ajakava järgi. • Liikuvus ületab omavalitsuste piire, kuid projektid ja rahastus on valdavalt ühe KOVi põhiselt. • Puudub selge koostöömudel KOVi vahel, sh liinivõrgu	<u>Nõuded toetuse taotlemisel:</u> • Taotluses peavad olema juba kaasatud olulised partnerid, kes seotud ellu viimisega (sarnane lähenemine teistele EL-i toetustele) • Regionaalne tasand – kui projekt puudutab rohkem kui ühe KOVi liikuvusmustreid ja -võimalusi, peab olema ka ühine taotlus. • Osa toetuste eelarvest peab olema ette nähtud pehmeteks tegevusteks (nt kampaaniad jmt)



planeerimisel, piletiüsteemides ja mikromobiilsuse integreerimisel. Avaliku ja erasektori koostöö liikuvusteenuste korraldamisel ja turu suunamisel ei toimi piisavalt.	- Sõlmida koostöölepped projekti elluviimiseks. - Püsivad koostöökogud / linnafoorumid, milleks on tagatud rahastus ja haldusvõimekus. - Alt üles planeerimine koos riigi osalusega.
Poliitiline julgus ja strateegiline järjepidevus	Poliitilised ja õiguslikud muudatused
- Vajalikud otsused võivad olla ebapopulaarsed, mistõttu lükatakse neid edasi või loobutakse. - Autokeskne planeerimine domineerib ja pärsib linnaruumis muutusi. - Strateegiad ja visioonid on olemas, kuid neid ei rakendata järjekindlalt; otsused kõiguvad poliitiliste muutuste mõjul. - Fookus liikuvusel kui teenusel inimestele – mitte üksnes sõidukitele – ei ole piisav. - Valglinnastumine ei arvesta jätkusuutlike liikumisviisidega ja suurendab autostumist.	- Innovatsiooni toetav ja probleeme ennetav õigusruum. - Ühtsed soovitusel ja nõuded nii liikuvuskavadele kui seirele. - Jagamismajanduse teenuste (sh tõukerattad) selged reeglid, et suurendada teenuste ohutust ja kasutatavust (nt turvatoolid autodes jms). - Sotsiaalse surve ja positiivsete mõjude (sh tervis, elukeskkond, turvalisus) teadvustamine poliitikameetmete toetamiseks.
Liikluskultuur ja mõtteviis	Kultuuri- ja teadlikkuse tõstmine
- Ühistranspordil on kehv maine ning liikumisviise asetatakse vastandusse (auto vs jalgratas vs jalgsi). - Puudub huvi kompromissideks ja oskus arvestada teiste liiklejatega. - Raskendatud on jõuda õigete inimesteni ning panna nad kaasa mõtlema ja aruteludes osalema.	- Koolid ja lasteaiad kui mõtteviisi muutuse kasvulava – aktiivse liikumise ja liikluskultuuri õpetamine. - Lihtsalt mõistetavad sõnumid üksikisiku vaatenurgast; ühtne informatsioon (üks andmearv). - Liikuvus kui positiivne igapäevaelu osa, mitte piirang.



Vajalik on teadvustada liikumisvalikute seoseid tervise, turvalisuse ja igapäevase elukvaliteediga.	
Füüsiline taristu	Taristu ja teenused, mis soodustavad liikumist
- Tänavaruum ei toeta tervikteekonda jalakäigu ja jalgrattasõidu vaates: katkestused, vähene sidusus ja hooldus. - Liiklusohutuse probleemid: ratturid ja mikromobiilsus jagavad ruumi jalakäijatega. - Hoolduse puudulikkus – talvine ja suvine olukord vähendab ohutust ja mugavust. - Parkimine mõjutab turvalisust (nt autouksed rattateedel). - Noorte vähene liikumisaktiivsus on kasvav murekoht. - Turismi ja hooajalisuse mõju liikuvusele vajab paremat planeerimist.	- Füüsiline keskkond peab looma põhjused liikumiseks – aktiivsust soodustav linnaruum. - Võimalus enne, ja siis „karistus“ ehk vaja ikkagi kasutada ka survestamismeetmeid - Standardite täiendamine multimodaalsuse toetamiseks, et teenuseid oleks mugav kombineerida. - Turvaline tänavaruumi ja liikumise eraldatus (jalakäijad / ratturid / mikromobiilsus). - Hoolduse standardite tõstmine aastaringseks kasutatavuseks.

LAUD 2. IDA-VIRUMAA LINNAPIIRKONDADE ELUKESKKONNA JA LINNARUUMI ARENDAMINE

VÄLJAKUTSED	LAHENDUSED
Linnaruumi atraktiivsus ja kasutus, sh kontaktvõõndis olevate ettevõtete kaasatus	
Inimesi vähe ja nende ostujõud väike	Uus tööstus ja kõrgema palgaga töökohad (sh ÖUF mõju) võivad toetada tarbimist ja toetada teenusmajandust
	Tugida kreatiivse osa inimeste arvukuste kasvatamist, kes toovad kaasa



	harjumuse kasutada avalikku linnaruumi ja seal pakutavaid teenuseid.
	Elanikele ja külastajatele tuleb anda põhjus tänavatel liikuda/jalgsi käia
	Arendada turismisektorit, kes moodustaks aktiivse osa linnaruumi kasutajatest ja moodustaks püsiva kliendibaasi, et säiliksid teenused ka kohalikele.
Avaliku sektori tegevus/tegevusetus kahjustab linnaruumi – kasutuseta avaliku sektori hooned arendatud linnaruumi kontaktvõõndis töötavad vastu kvaliteetse avaliku ruumi põhimõtetele.	Vähendada/asendada linnaruumis madala väärtusega hoonefondi ja teha muid hoonefondi kasutuse otsuseid (sh nt tasuta vahekasutus), mis väldiks tühjade hoonete tekkimist keskustes.
	KOV loob infrastruktuuri väljaehitamise eeltingimused ettevõtluse arenguks (Pargi keskus) või väiksemal skaalal nt infra konteinerkohvikutele)
	Üldplaneeringus määratleda põhimõte, et keskkonnahäiringut tekitav ettevõtte (nt raadamine, müra) kompenseerib selle panustades linnaruumi.
	KOV tasandi üldpõhimõtte rakendamine, et avaliku sektori üritused korraldatakse ja erasektori üritused suunatakse väljaarendatud linnakeskusesse (nt linnaväljak), et luua püsiv kliendibaas erasektori ettevõtetele, kes asuvad kontaktvõõndis.
Ida-Viru linnastu koostoime	
Linnad paiknevad hajali, ei moodustus optimeerimiseks ja sünergiaks vajalikku tervikut.	Kindlasti saab konsolideerida/laiendada pehmeid tegevusi, jagada kompetentse jagada teenuseid, mis ei vaja tihedat ja vältimatut taristukasutust, kuna tihedalt kasutatav taristu peab asuma kodu lähedal.
	Taristu ühiskasutus on reaalsem Kohtla-Järve ja Jõhvi ning Narva ja Narva-Jõesuu vahel. (nt spordivaldkond – ujulad Jäähall)



	Transport. Raudtee võimaldaks kiiret ühendust. Selgitada võimalus suure väljumissagedusega nt rööbasbussi kasutamiseks nüüd, kus idasuunaline transport on hõredam.
Elamumajandus	
Kvaliteetse (üüri)elamupinna puudus on takistuseks kõrgelt kvalifitseeritud tööjõu piirkonda tulemisele.	Kvaliteetsete üürielamute vajadus on endiselt asjakohane. Toetusmeetmetes peaks olema tagatud, et toetatud üürielamu jääb sellesse kasutusse pikema perioodi vältel kui 5 aastat.
	Üüripinna puhul võib osaks lahendusest olla ka olemasolevate korterelamute kvaliteetne renoveerimine, sh asjakohased arhitektuurilahendused ja professionaalne haldamine.

LAUD 3. ÕIGLANE ÜLEMINEK JA KESKKONNAHOIDLIK MAJANDUS

VÄLJAKUTSED	LAHENDUSED
Ülemineku mõjud jagunevad regionaalselt, ruumiliselt ja sotsiaalsete rühmade lõikes ebaühtlaselt	Toetused ja muu tugi (regionaalne ja taristu fookus)
• Ida-Viru regioon on suurema muutuste koormusega • Erinev hakkamasaamine piirkonniti, suurem koormus hajaasustusega piirkondade elanikel • Madalama sissetulekuga majapidamised on raskemas olukorras, seoses erinevate kohustuste lisandumisega (Roheliste“ teenuste“ hinnastamine, kestlikud tooted kallimad) • Kohanemisraskused puudutavad eeskätt vanemaid inimesi nt digiteenustele üleminek • Kergliikluse võimaluste erinevus linnas ja maal või	• Toetada Ida-Viru maakonda ja haridust sh teadust • Tugi ettevõttele uute „roheliste“ töökohtade loomisele süsinikurikkas kohas • Biogaasijaamade võrgustiku planeerimine + toetused • Energiaühistute soosimise meede • Elukeskkonna parandamine hajaasustuses • Maakasutuse planeerimine



ühistranspordivõimalused – raudtee vs raudteest eemal • Elamute energiatõhususe nõuded (korrusmajad vs erandid) • Ühiskonna lahknevus ja osaline vastumeelsus	
Tööhõive, oskused ja majanduse struktuurimuutus	Haridus ja ümberõpe
• Süsinikurikaste töökohtade hääbumine, põllumajandustootjad kaotajateks • Ligipääs uutele teadmistele ja oskustele erinev, madalama haridustasemega inimesed haavatavamad, 50-ndates kaevurid vajavad ümberõpet • Uus aeg nõuab uut infrastruktuuri ja avalikke teenuseid tuleb korraldada ümber uutele vajadustele vastavaks • Transpordiharjumuste muutus ja transpordivahendite ümberkorraldus (hind+funktsioon) • Kui reeglid on ebaselged, siis neid ei täideta ja teiste panus muutub olematuks • Uuel põlvkonnal uus äri (rohe, - ringmajandus), mis vanaga alati ei ühti	• Inimeste ümberõppe toetamine • Hariduse kaudu suurendada inimeste oskust raha ja asjadega paremini ümber käia. Üleminekust võimalik võita neil, kel on kapital ja taip õigesse kohta investeerida • Venekeelsete inimeste keeleõppega tegelemine
	Ülemineku ja muudatuste kommunikatsioon
	• Tugevam kommunikatsioon (mis on üleminek, mis muutub paremaks, parem selgitamine; väga selged juhised, teadlikkuse tõstmine) • Muukeelne elanikkond vajab sihitud tegevust (kommunikatsioon)



	Pikemaajalisem kohandumine, pöörde aeglustamine, et üleminek oleks loomulik
	• Vanema süsteemi elementide alleshoid/järsu ülemineku asemel sujuv • Noorem põlvkond on mobiilne ja aldis uutele oskustele, teadmistele

LAUD 4. ARENDUS- JA INNOVATSIOONIVÕIMEKUSE KASVATAMINE

VÄLJAKUTSED	LAHENDUSED
Meil ei ole piirkonnaülese koostöö mudelit (keskuse ja tagamaa KOVid, KOVid ja keskvalitsus; KOVid-ülikoolid; KOVid-ettevõtjad)	• Omavaheline suhtlus ja võrgustamine • koostöömudelite väljakujundamine • Parimate innovatsioonipraktikate levitamine
Riik soovib liiga suurt ampsu innovatsiooni osas	• Kasvatada KOV-i võimekust innovatsiooniga kaasa minna • KOV-il eraldi eelarve rida innovatsioonile ja luba eksida, lisaks nn Innovatsiooni fondile • KOVid peaksid eriti võimestama neid valdkondi, mis on neile antud geograafilise vm eelise tõttu
Mis kasu KOV innovatsioonist saab? KOVi volikogul ei ole huvi innovatsiooni toetada.	• Et oleks mingi „präänik“ juures, kui midagi arendada (näiteks maksudega soodustada) • KOVi juhtkond peaks näitama eeskuju uuenduste juurutamisel
KOVid tunnevad, et koostöös ülikoolidega on nad lihtsalt nõ katse-polügoonid. Toetust antakse ainult selleks, et midagi kavandada, aga tuleks anda raha ka päriselt elluviimiseks	• Siduda arendusrahasid paremini investeeringutoetustega • KOVidel kasvatada võimekust kasutada teadusprojektist saadud andmeid oma poliitikate kujundamiseks ja investeeringute kavandamiseks
KOVidel ei ole võimekust teha andmepõhiseid otsuseid	• Kasvatada KOVide võimekust • Innovatsiooni elluviija peab olema see KOV ametnik, kellel selle vastu tõesti huvi on



	Rakendada ka nn kaasavat innovatsiooni (a la kaasav eelarve) – küsida regulaarselt KOVi elanikelt, milliseid uuendusi nemad soovivad ja välja võib pakkuda ka lahendusi
Väiksematel KOVdel ei ole rahalisi vahendeid, et võtta kasutusele uusi süsteeme	- Anda suuremate linnade arendusi ka teistele KOVidele kasutada või arendada KOVide koostöös uusi lahendusi välja - Nt Äpp „Anna teada“ tuleks rohkemates KOVides kasutusele võtta
Riigi konkurentsivõime tõstmiseks on koostöö liiga fragmenteeritud	- Ülikoolid peaksid olema ambitsioonikamad, rahvusvaheline mõõde on vältimatu - TTÜ ja TÜ ei peaks mitte konkureerima, vaid tegema koostööd ja üheskoos suuri innovatsioonigrante Eestisse tooma. Koostöö ka Põhjamaade suunal. - Teadus- ja arendus peaks olema seotud piirkonnas olemasoleva valdkonnaga (seal piirkonnas kus on energeetika, sinna ka energeetika õpe) - Kutsekoolidele anda innovatsiooni eelarve