



Norra ja Euroopa Majanduspiirkonna Finantsmehhanismidest  
rahastatav regionaalarengu projekt  
„Pealinnaregiooni omavalitsusüksuste koostöö- ja haldusvõimekuse tõstmine“

**Uuringu ja analüüsi koostamine Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi  
pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemustest  
Lõpparuanne**

Tellijaja: Harjumaa Omavalitsuste Liit

Koostaja: Geomedia OÜ

Tartu 2010

## Sisukord

Eessõna .....	6
1 Sissejuhatus: haldus-territoriaalne ja kohaliku omavalitsuse korraldus .....	8
1.1 Riikide haldus-territoriaalne korraldus .....	8
1.1.1 Haldus-territoriaalne jaotus.....	8
1.1.2 Haldus-territoriaalsed reformid.....	9
1.1.3 Pealinnaregiooni haldus-territooriumid .....	10
1.2 Kohaliku omavalitsuse korraldus.....	16
1.2.1 Kohaliku omavalitsuse organid.....	16
1.2.2 Kohaliku omavalitsuse ülesanded.....	17
1.3 Kohaliku omavalitsuse finantsolukord .....	18
2 Ühistransport.....	19
2.1 Ühistranspordi eesmärgid .....	19
2.2 Ühistranspordi ülesannete jaotus .....	19
2.3 Ühistranspordikorralduse organisatsioon pealinnaregioonides .....	21
2.4 Koostöö pealinnaregioonis.....	28
2.4.1 Koostöö õiguslikud alused.....	28
2.4.2 Koostööorganisatsioonid ja -piirkonnad .....	29
2.4.3 Ühine liinivõrk .....	31
2.4.4 Ühtne piletisüsteem.....	32
2.4.5 Ühistranspordi kavandamine .....	32
2.5 Otsustamine koostööorganisatsioonides .....	34
2.6 Ühistransporditeenuste osutamise lepingud.....	36
2.6.1 Lepingute sõlmimise alus .....	36
2.6.2 Lepingute objekt ja pikkus.....	37
2.6.3 Hanke võitmise alus ja kvaliteedikokkulepped.....	38
2.7 Ühistransporditeenuse kvaliteedinõuded .....	40
2.7.1 Nõuded ühistranspordi liinivõrgule ja vedude sagedusele.....	41
2.7.2 Nõuded transpordivahenditele .....	42
2.7.3 Nõuded veoettevõtetele.....	43
2.7.4 Nõuded teenust osutavale personalile .....	44
2.7.5 Nõuded teavitamisele ja teavitustegevus .....	45
2.8 Hinna- ja piletisüsteem .....	46
2.8.1 Piletihinna sõltuvus piirkonnast.....	46
2.8.2 Piletisüsteemi ühtsus transpordiliikide ja ettevõtete osas .....	48
2.8.3 Piletite tehnilised lahendused ja kestvus.....	48
2.8.4 Piletihinnad .....	50
2.8.5 Eriteenused ja nende piletihinnad .....	51
2.8.6 Trahvimäärad .....	51
2.8.7 Soodusrühmad ja tasuta reisimise õigus .....	51
2.8.8 Kavandatavad muudatused süsteemis.....	53
2.9 Ühistranspordi finantseerimine.....	54
2.9.1 Kulude katmine .....	54
2.9.2 Finantsarvestuse põhimõtted.....	55
2.9.3 Ühistranspordiettevõtete tulud.....	56
2.10 Kokkuvõte ja soovitusel.....	57
2.10.1 Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis.....	57
2.10.2 Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel .....	58

2.10.3	Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks .....	58
2.10.4	Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks .....	59
2.10.5	Finantskorralduslikud soovitused .....	59
3	Ühisveevärk- ja kanalisatsioon .....	61
3.1	ÜVK-korralduse eesmärgid .....	61
3.2	ÜVK ülesannete jaotus .....	61
3.3	Veemajanduse organisatsioon pealinnaregioonides .....	62
3.4	Koostöö pealinnaregioonis.....	65
3.4.1	Koostöö õiguslikud alused.....	65
3.4.2	Koostööorganisatsioonid.....	66
3.4.3	Lepinguline koostöö.....	68
3.5	Otsustamine koostööorganisatsioonides .....	70
3.6	ÜVK-võrguga liitumine .....	71
3.7	ÜVK kvaliteedinõuded .....	73
3.7.1	Nõuded veekvaliteedile.....	73
3.7.2	Nõuded heitvee puhastamisele.....	75
3.7.3	Nõuded sadevee ärajuhtimisele.....	76
3.7.4	Nõuded teenusekindlusele ja sanktsioonid .....	77
3.7.5	Nõuded teenust osutavale personalile .....	77
3.7.6	Nõude teavitamisele.....	78
3.8	Teenuse hind .....	79
3.8.1	Hinnakujunduse alused .....	79
3.8.2	Klienditasude arvestamise komponendid .....	80
3.8.3	Liitumistasud.....	81
3.8.4	Koguste mõõtmine .....	81
3.8.5	Hinnakirjad .....	82
3.8.6	Toetused klientidele .....	83
3.9	ÜVK-teenuste finantseerimine.....	83
3.9.1	Finantseerimise põhimõtted .....	83
3.9.2	ÜVK ettevõtete tulud ja kulud .....	84
3.10	Kokkuvõtte ja soovitused.....	85
3.10.1	Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis.....	85
3.10.2	Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel .....	86
3.10.3	Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks .....	86
3.10.4	Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks .....	86
4	Jäätmemajandus .....	87
4.1	Jäätmekorralduse eesmärgid .....	87
4.2	Jäätmemajanduse ülesannete jaotus .....	87
4.3	Jäätmekorralduse organisatsioon pealinnaregioonides .....	89
4.4	Koostöö pealinnaregioonides.....	92
4.4.1	Koostöö õiguslikud alused.....	92
4.4.2	Koostööorganisatsioonid ja lepinguline koostöö .....	92
4.4.3	Otsustamine koostööorganisatsioonides .....	94
4.5	Korraldatud jäätmevedu .....	95
4.6	Jäätmekorralduse kvaliteedinõuded .....	97
4.6.1	Nõuded jäätmete sorteerimisele.....	97
4.6.2	Nõuded konteineritele ja jäätmepakenditele .....	97
4.6.3	Nõuded veosagedusele.....	98

4.6.4	Nõuded transpordile ja laadimisele.....	99
4.6.5	Nõuded jäätmete kogumispunktidele ja prügilatele.....	100
4.6.6	Nõuded teavitamisele.....	101
4.7	Teenuse hind.....	102
4.7.1	Hinnakujunduse eesmärgid ja hinnakomponendid.....	102
4.7.2	Korraldatud jäätmeveo hinnad.....	103
4.7.3	Tasud jäätmejaamades.....	105
4.7.4	Tasud põletusjaamades ja prügilates.....	105
4.8	Jäätmemajanduse finantseerimine.....	106
4.8.1	Finantseerimise põhimõtted.....	106
4.8.2	Jäätmettevõtete tulud ja kulud.....	107
4.9	Kokkuvõte ja soovitused.....	107
4.9.1	Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis.....	107
4.9.2	Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel.....	108
4.9.3	Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks.....	108
4.9.4	Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks.....	108
4.9.5	Finantskorralduslikud soovitused.....	109
5	Ruumiplaneerimine.....	110
5.1	Ruumiplaneerimise eesmärgid.....	110
5.2	Ruumiplaneerimise ülesanded.....	110
5.3	Planeerimise organisatsioon.....	111
5.4	Planeerimisalane koostöö pealinnaregioonides.....	111
5.4.1	Koostöö õiguslikud alused.....	111
5.4.2	Koostööorganisatsioonid.....	112
5.4.3	Lepinguline koostöö.....	112
5.5	Pealinnaregioonide keskuste ja regioonide üld- ja strateegilised planeeringud.....	113
5.6	Kokkuvõte ja soovitused.....	114
5.6.1	Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis.....	114
5.6.2	Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel.....	114
5.6.3	Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks.....	114
5.6.4	Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks.....	115
6	Kergliiklus.....	116
6.1	Kergliikluse eesmärgid ja ülesannete jaotus.....	116
6.2	Kergliikluse korraldamise organisatsioon ja koostöö pealinnaregioonides	116
6.3	Kergliikluse kavandamine.....	116
6.4	Kergliiklus pealinnades.....	118
6.5	Kergliikluse edendamise paremaid praktikaid pealinnaregioonides.....	119
6.6	Kokkuvõte ja soovitused.....	119
6.6.1	Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis.....	119
6.6.2	Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel.....	120
6.6.3	Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks.....	120
6.6.4	Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks.....	120

7	Kokkuvõte.....	122
	Ekspert hinnang Geomedia OÜ uuringu ja analüüsi tulemustele Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemustest.....	131

#### Lisad

1. Urmas Arumäe arvamus (12.03.2010) – 2 lk.
2. Pertti Rauhio ekspert hinnang ingliskeelsele kokkuvõttele (18.03.2010) – 3 lk.
3. Sulev Lääne ekspert hinnang (21.03.2010) – 4 lk.
4. Madis Kaldmäe hinnang (22.02.2010) – 1 lk.
5. Geomedia poolt ekspert hinnangute põhjal tehtud peamiste muudatuste loetelu – 1 lk.

## Eessõna

Käesolev töö on Harjumaa Omavalitsuste Liidu tellimusel ja Norra ja Euroopa Majanduspiirkonna Finantsmehhanismidest ning Harku, Jõelähtme, Kiili, Rae, Saku, Saue ja Viimsi valla ning Maardu, Saue ja Tallinna linna poolt rahastatava regionaalarengu projekti „Pealinnaregiooni omavalitsusüksuste koostöö- ja haldusvõimekuse tõstmine“ raames koostatud Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemuse uuringu lõpparuanne.

Aruandes esitatakse uuringutulemused, mis kooskõlas pakkumises loetletud töö eesmärkidele:

1. selgitavad välja, milliseid teenuseid osutatakse omavalitsuste poolt ühisena järgmistes pealinna regioonides: Kopenhaagen, Oslo, Helsingi
2. selgitavad välja, millistes organisatsioonilistes vormides ja sisus (ka juhtimine) osutatakse Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsuste poolt ühiseid teenuseid
3. selgitavad välja, õigusliku raamistiku, milles Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsused ühiseid teenuseid osutavad
4. selgitavad välja Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsuste poolt ühisena osutatavate teenuste kvaliteedistandardid
5. selgitavad välja, kuidas toimub Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsuste poolt ühisena osutatavate teenuste rahastamine
6. selgitavad välja, milliseid teenuseid ja läbi millise vormi osutatakse Eesti omavalitsuste poolt ühisena ning kuidas neid finantseeritakse
7. võrdlevad kõikides eelnimetatud piirkondades (Kopenhaagen, Oslo, Helsingi, Eesti) ühiselt pakutavate teenuste loetelusid, kvaliteedistandardeid, juhtimisvorme ja finantseerimisskeeme
8. analüüsivad seda, millega omavalitsused kõikides eelnimetatud piirkondades (Kopenhaagen, Oslo, Helsingi, Eesti) ühiste teenuste pakkumiste vormides ja sisudes on rahul ning mis jätab soovida või tekitab pingeid
9. sisaldavad ettepanekuid parima praktika rakendamiseks Pealinnaregioonis.

Aruanne tugineb dokumendianalüüsi, intervjuude ning e-posti küsitluse tulemustele. Analüüsitud dokumentide kogu koosnes asjakohastest riiklikest ja kohalikest (pealinnade) õigusaktidest; teenuseid korraldavate ja osutavate asutuste ja ühingute poolt avaldatud ülevaadetest, töö- ja alusdokumentidest, hinnakirjadest, majandusaasta-aruannetest, võrdlevatest halduskorralduse analüüsist.

Intervjuud viidi läbi Oslo, Kopenhaageni ja Helsingi linnavalitsuse ametnike ning ühissettevõtete juhtide või spetsialistidega nende töökohas. Kokku teostati silmast-silma intervjuud 15 inimesega ning üks intervjuu telefoni teel. Intervjuu küsimused katsid kogu uuringu teemade ringi – organisatoorseid mudeleid, hinnakujunduse ja finantseerimise aluseid, kasutatavaid kvaliteedisüsteeme.

Koostöökogemuse laialdasema ülevaate saamiseks saadeti valitud kohaliku omavalitsuse üksuste ametnikele e-maili teel koostöökogemuse jagamise küsimustikud, milles paluti kirjeldada senise koostöö positiivseid tulemeid valitsemise

ja elanike jaoks ning esinenud probleeme või tunnetatud ohte. Palve jagada koostöökogemust ühistranspordi, jäätmemajanduse, ruumiplaneerimise või ÜVK valdkonnas saadeti kokku 60-le kontaktisikule Eestis, 26-le Soomes, 18-le Norras ja 28-le Taanis. Küsimustikud tõlgiti eelenevalt vastavalt soome, norra ja taani keelde. Kuna kirjas märgitud tähtjaks laekus oodatust vähem vastuseid, siis helistati kontaktisikutele telefoni teel, et meelde tuletada saadetud küsimustikule vastamise olulisust uuringu jaoks. Eesti kontaktidele helistamisest kujunes mitmel korral telefoniintervjuu, mille tulemusena saime vastused soovitud küsimustele ja ka lisakommentaare. Põhjused, miks kirjale vastamata oli jäetud oli peamiselt ajapuudus ning kontaktisiku vähesed teadmised/lühike töökogemus antud valdkonnas. Taani ja Norra mitmed kontaktisikud tõid välja printsiibi, et tegelevad vaid prioriteetsete küsimustega ning kahjuks meie koostöökogemuse jagamise kirjale ilmselt ei vasta. E-maili ja telefoniintervjuude tulemusena laekusid vastused 37 kontaktisikult.

Aruandes esitatakse analüüsi objektiks olnud valdkondade – ühistranspordi, veemajanduse, jäätmemajanduse, ruumiplaneerimise ja kergliikluse – kaupa võrdlevad käsitlused avalike ülesannete jaotusest, valitsemise ja haldamise organisatoorsest struktuurist, koostöövormidest, kehtivatest ja rakendatavatest teenuskvaliteedi nõuetest, hinnakujundusest ja teenuste finantseerimise põhimõtetest. Samuti esitatakse soovitusel koostöö, teenusekvaliteedi ja finantskorralduse parandamiseks tuginedes Põhjamaade kogemustele.

Konsultandi meeskonda juhtis Geomedia OÜ juhatuse esimees Rivo Noorkõiv, kelle ülesandeks on töö üldjuhtimine. Uuring koostatakse Geomedia OÜ analüütiku Veiko Sepa meetodilisel juhtimisel. Lisaks kuulusid töörühma analüütik Jaanus Veemaa ja referent Kertu Vuks.

# 1 Sissejuhatus: haldus-territoriaalne ja kohaliku omavalitsuse korraldus

## 1.1 Riikide haldus-territoriaalne korraldus

### 1.1.1 Haldus-territoriaalne jaotus

Nii Eestis, Soomes, Taanis kui ka Norras on seaduse alusel määratletud 3 haldus-territoriaalset tasandit. Riikide territoorium on jaotatud kohalikul ja regionaalsel tasandil. Kohaliku, esmatasandi üksused on vallad ja linnad Eestis, vallad (s. *kunta*) Soomes ning kommuunid (s. *kommune*) Taanis ja Norras. Eestis ja Soomes on regionaalse tasandi üksusteks maakonnad (s. *maakunta*), Taanis regioonid (s. *region*) ning Norras maakondlikud kommuunid (s. *fylkeskommune*). Erandlikeks haldus-territoriaalseteks üksusteks on vaadeldavates riikides Ahvenamaa, mis on Soome autonoomne regioon, ning Oslo, mis on nii kohaliku kui ka regiooni tasandi üksuseks.

Analüüsitavates riikides varieerub esmatasandi kohaliku omavalitsuse üksuste arv 98 kommuunist Taanis kuni 431 kommuunini Norras. Eesti 226 valda ning linna ei ole selles kontekstis ei liiga palju ega liiga vähe. Kuivõrd nii Soome kui Norra on pindalalt oluliselt suuremad kui Eesti, siis territoriaalselt on Eesti KOV-üksused võrdluses selgelt kõige väiksemad. Sarnaselt Eestile on ka Soomes ja eriti Norras palju väikesi, alla 1000 elanikuga KOV-üksusi. Taanis on reformi tulemusena valdav osa üksusi praeguseks üle 20 000 elanikuga.

**Tabel 1 Haldus-territoriaalsete üksuste arv vaadeldavates riikides (2006/2010)**

	Eesti		Soome		Taani		Norra	
	2006	2010	2006	2010	2006	2010	2006	2010
esmatasand	227	226	431	342	275	98	431	431
regionaalne tasand	15	15	20	20	13	5	19	19

Kohalikku omavalitsust teostatakse kõigis vaadeldavates riikides kohaliku tasandi üksustes ning regionaalsel tasandil Taanis, Norras ja Soomes. Riigihalduse regioonid kattuvad regioonidega, mille piires teostatakse kohalikku omavalitsemist, üksnes Taanis. Soomes on peale 2010. aasta regionaalhaldusreformi riigi territoorium riigihalduslikult jagatud 6 ja 15 regiooniks, sõltuvalt funktsioonide rühmast ja selle haldamiseks loodud organisatoorsest struktuurist. Eesti regionaalse tasandi haldus-territoriaalsed üksused – maakonnad, on riigihalduse teostamise piirkondadeks. Lisaks sellele on regionaalne riigihaldus Eestis korraldatud ka ringkondade piires, mis erinevate riigiasutuste puhul on erineva ulatuse ja suurusega. Eesti riigihaldus on võrreldes Põhjamaadega territoriaalselt kõige süsteemitu.



### 1.1.2 Haldus-territoriaalsed reformid

Vaadeldud riikidest on haldus-territoriaalne reform viimasel kümnendil läbi viidud Taanis (2007). Soomes on vastav reform teostumas. Norras ja Eestis on haldus-territoriaalse süsteemi ümberkorraldamine olnud päevakorras, kuid konkreetsete sammudeni pole siiani jõutud. Nii Taani kui ka Soome reformi puhul lähtuti reformi kavandamisel eeldusest, et haldussuutlikkus on seotud haldusüksuste suurusega.

Taanis seati eesmärgiks esmatasandi kohaliku omavalitsuse üksuste tugevdamine ning ülesannete jaotuse optimeerimine riigi ja kohaliku tasandi vahel. Haldussuutlikkuse kasv saavutati kohaliku tasandi üksuste liitmisel. Miinimumpiiriks kommuuni elanike arvule seati 20 000 inimest, kuid teatud tingimustel lubati ka erandeid. Piirmäärast väiksema elanike arvuga kommuunid peavad aga kohustulikult delegeerima osa ülesannete – eelkõige sotsiaalne kaitse valdkonnas – täitmise teistele üksustele. Ka maakonnad reorganiseeriti Taanis ümber territoriaalselt suuremateks regioonideks.



Joonis 1 Taani regioonid

2005. aastal Soomes käivitatud PARAS reformiga seati eesmärgiks ühendada kohaliku omavalitsuse üksusi ja tugevdada teenuseid osutavaid asutusi, suurendades nende tegevuspiirkondi. Seejuures määratakse Soome kohalike omavalitsuste teenuste ja struktuurireformi seaduses põhiliste tervishoiu- ja sotsiaalteenuste teeninduspiirkondade suuruseks vähemalt 20 000 inimest ning kutsehariduskeskuste piirkondade suuruseks 50 000 inimest. Kohaliku omavalitsuse üksuste suurest

otsustusõigusest tulenevalt on reformi edukus siiani olnud piirkonniti erinev. Nii ei olnud 2009. aasta kevade seisuga, hoolimata vastavast riigi poolt seatud kohustusest, ligi ¼ valdadest esitanud riigile kava, millisel moel nad näevad ette oma haldusvõimekust suurendada.

Kui Taani lahendus on selgelt haldus-territoriaalne ja üleriigiliselt ühtlustatud tulemust pakkuv, siis Soome vallareform annab rohkem otsustusõigust valdadele. Haldussuutlikkuse küsimust käsitletakse teenusvaldkondade kaupa ning vastavalt on tuletatud ka teenuse osutamise piirkondade miinimumsuurused. Oluliseks erinevuseks on ka alternatiivi loomine üksuste ühinemise ning kohustusliku koostöö tegemise vahel. Kujundatav mudel tugevdab Soomes kohaliku tasandi üksusi kas iseseisvalt või koostöö, ühisomavalitsuste loomise kaudu. Kohaliku omavalitsuse regionaalse tasandi üldise üleriigilise haldusvõime olulist kasvu reform siiski kaasa ei too. Halduseksperimendi korras on Kainuu maakonnas suurendatud regionaalse tasandi kohaliku omavalitsuse otsustusõigust, mille aluseks on otseselt valitud maakonna volikogu.

Norras on valitsuse poolt ette valmistatud mitmeid strateegilisi raporteid kohaliku ja regionaalse halduse reformimiseks. Selget seost haldussuutlikkuse ja üksuste suuruse vahel neis dokumentides ei sisaldu. Samuti on puudunud ka poliitiline tahe territoriaalse reformi elluviimiseks, mistõttu 2010. aastal jõustuvad muudatused ei puuduta territoriaalset jaotust ning on ka halduslikult tagasihoidliku ulatusega. Säilib ka Oslo eristaatus haldus-territoriaalses korralduses, mis komplitseerib koostööd Norra pealinnaregioonis.

Seega pakuvad Põhjamaad väga erinevaid eeskujusid haldus-territoriaalse korralduse kujundamisel – olukorra säilitamisest kuni radikaalse reformini. Eesti olukord on sarnane Norrale – probleemide tunnistamine, kuid ühtse poliitilise tahte puudumine. Positiivne erinevus on see, et vähemalt seadustest tulenevalt on pealinnaregiooni üksused võrdses staatuses ja haldus-territoriaalsest korraldusest ei eksisteeri selget lahkmejoont pealinna ja teiste regiooni üksuste vahel. Riigi tervikliku arengu seisukohast oleks otstarbekas ühtsete lahenduste leidmine kogu riigi kohaliku omavalitsuse süsteemile sarnaselt Taani mudelile. Kõige realistlikum Tallinna pealinnapiirkonna haldusvõime tõstmiseks lähitulevikus on aga Soome koostöö tugevdamisele suunatud ja pealinnaregiooni eristaatust rõhutava mudeli (osaline) järgimine.

### **1.1.3 Pealinnaregiooni haldus-territooriumid**

Eesti pealinnaregiooni, selle keskuse ja lähiala KOV-üksuste elanike arv on väiksem kui võrdlusriikide pealinnaregioonides. Kui Eestis jääb see alla poole miljoni piiri, siis Norras ja Soomes küündib miljoni inimeseni ning Taanis 1,5 miljoni inimeseni. Vaadeldavate riikide pealinnaregioonidest on erandlik Helsingi, kus kahe üksuse (Vantaa ja Espoo) rahvaarv on ainult 2-3 korda väiksem kui regiooni keskuses. Teistes riikides on pealinna rahvastiku osakaal pealinnaregiooni kuuluvate üksuste seas märgatavalt kõrgem. Erinevalt vaadeldud Põhjamaadest, on Eesti puhul kõigi pealinnaregiooni omavalitsusüksuste rahvaarv kokku oluliselt väiksem kui regiooni keskuses (Tallinn). Ka on Eestis selgelt kõige suurem vahe pealinna ja rahvaarvu suuruse poolest järgmise üksuse vahel. KOV-üksuste suuruse erinevused on oluline probleem koostöökultuurides otsustusõiguse jagamisel. Püstitub ebamugav dilemma

- kas keskuslinn saab otsustusõiguse enamuse või on see elanikke arvu arvesse võttes alaesindatud. Alternatiiv on konsensuslik otsustamine, aga see võib kohalike ja parteipoliitiliste huvide lahkne misel vähendada oluliselt koostöö tõhusust. Koostöö arendamisel võib osutada takistuseks ka KOV-üksuste liiga suur arv koostööstruktuurides, mis raskendab huvide ühildamist.

Pealinnaregioonide piirid ei ole vaadeldavates riikides üheselt määratud. Seaduse tasemel on väljaspool haldus-territoriaalset korraldust pealinnaregioon piiritletud vaid Soomes. Kõigis analüüsitud Põhjamaades ja ka Eestis esineb pealinna ümber regioonide hierarhia, millel igal ajal oma erinev loogika. Soome pealinnaregioon (*pääkaupunkiseutu*) koosneb 4 vallast – Helsingi, Vantaa, Espoo ning Kauniainen. Lisaks moodustavad Helsingi regiooni 14 valda koostöökogu (*yhteistyökokous*), kuhu lisaks kuuluvad KUUMA-vallad (Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä ning Pornainen) ja nn “*kuntaryhmä neloset*” (Nyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo).



## Joonis 2 Helsingi regiooni vallad

Soome pealinnaregioon paikneb tervikuna Uusimaa maakonnas, milles kokku on 21 omavalitsusüksust (Tabel 2). Perioodil 2010-2012 on kavandatud Ida-Uusimaa liitumine, mille tulemusena hakkab Uusimaa maakonda kuuluma kokku 28 valda. 1994 aastal liitusid Uusimaa Lääne-Uusimaa vallad.



**Joonis 3 Uusimaa maakond**

Lõuna-Soome maakondade liit (ELLI), mis kaitseb maakondade huve suhtluses riigi ja Euroopa Liiduga, ühendab seitset maakonda – Uusimaa, Ida-Uusimaa, Põhja-Soome, Häme, Päijät-Häme, Kymenlaakso ning Lõuna-Karjala.

**Tabel 2 Uusimaa ning selle valdade pindala ja elanike arv**

	Pindala (km <sup>2</sup> )	Rahvaarv
<b>UUSIMAA</b>	10 557	1 423 795
Espoo	528	244 353
Helsinki	716	583 484
Hyvinkää	337	45 286
Järvenpää	40	38 707
Karjalohja	163	1 503
Karkkila	255	9 104
Kauniainen	6	8 606
Kerava	31	33 834
Kirkkonummi	1 016	36 503
Lohja	441	39 347
Mäntsälä	596	19 753
Nummi-Pusula	505	6 124
Nurmijärvi	367	39 630
Pornainen	150	5 070
Siuntio	266	6 024
Tuusula	225	36 767
Vantaa	240	197 663
Vihti	567	27 875
Hanko	800	9 603
Inchoo	954	5 612
Raasepori	2 354	28 947

Taanis pealinnaregiooni (Region Hovedstaden) kuulub 29 kommuuni, milles elab kokku 1,6 mln inimest. Väikseimas Vallensbaeki kommuunis elab 12 000 inimest ning suurimas Kopenhaageni kommuunis 502 000 inimest. Geograafiliselt ühtsed Sjaellandi ja Hovedstadeni regioon moodustavad ühise piirkonna ühistranspordi teenuse korraldamiseks. Oluliseks territoriaalse koostöö piirkonnaks on ka 14 kommuuni haarav Suur-Kopenhaagen. Traditsiooniliselt on tihedat koostööd teinud Kopenhaageni kommuun ja territoriaalselt selle sees asuv Frederiksbergi kommuun.



Joonis 4 Taani pealinnaregiooni kommuunid

Tabel 3 Taani pealinnaregiooni kommuunide pindala ja rahvaarv

	Pindala (km <sup>2</sup> )	Rahvaarv
<b>REGION HOVESTADEN</b>	2 547	1 656 579
Albertslund	23	27 602
Allerød	67	23 493
Ballerup	34	47 116
Bornholm	588	42 817
Brøndby	21	33 831
København	91	518 550
Dragør	18	13 411
Egedal	126	40 533
Fredensborg	112	39 240
Frederiksberg	9	95 029

Frederikssund	260	44 246
Furesø	56	37 667
Gentofte	26	68 913
Gladsaxe	25	62 562
Glostrup	13	20 673
Gribskov	278	40 512
Halsnæs	120	30 824
Helsingør	122	60 844
Herlev	12	26 567
Hillerød	191	46 568
Hvidovre	22	49 380
Høje-Taastrup	78	47 158
Hørsholm	31	24 197
Ishøj	26	20 687
Lyngby-Taarbæk	39	51 449
Rudersdal	73	53 869
Rødovre	12	36 228
Tårnby	65	40 214
Vallensbæk	9	12 399

Norra pealinnaregiooni moodustavad Oslo linn ja Akershusi maakond. Viimane jaguneb 4 piirkonnaks (Øvre Rommerike, Nedre Rommerike, Vestområdet, Follo), milles on kokku 22 kommuuni.



Joonis 5 Oslo linn ja Akershusi maakonna kommuunid

Tabel 4 Oslo ja Akershusi maakonna kommuunide pindala ja rahvaarv

	Pindala (km <sup>2</sup> )	Rahvaarv
<b>AKERSHUS</b>	4 917	527 625
Asker	101	53765
Aurskog-Høland	962	14158
Bærum	192	109700
Eidsvoll	457	20321
Enebakk	233	10153
Fet	176	10139
Frogn	86	14435
Gjerdrum	83	5567
Hurdal	285	2621
Lørenskog	71	32300
Nannestad	341	10800
Nes	637	3461
Nesodden	61	17129
Nittedal	186	20555
Oppegård	37	24612
Rælingen	72	15345
Skedsmo	77	46668
Ski	166	27699
Sørum	207	14942
Ullensaker	252	28138
Vestby	134	14095
Ås	103	15863
<b>OSLO</b>	454	575475

Laiem Oslo Regiooni Koostööliit (Samarbeidsalliansen Osloregionen) haarab kommune 5 maakonnast. Liitu kuulub kokku 57 omavalitsust (sh Oslo linn) ning Akershusi ja Østfoldi maakonnad. Koostööliidu liikmelisuse põhialuseks eeldus, et liikmed kuuluvad ühisesse linnalisse töö- ning eluasemeturu piirkonda, mille naturaalne keskus on Oslo linn. Koostööliidu peamiseks eesmärgiks on tugevdada Oslo regiooni konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust rahvusvahelisel tasandil. Eelkõige keskendub liit kompetentsi, innovatsiooni ning konkurentsivõime tõstmisele, ruumilise arengu planeerimisele ning transpordi ja kommunikatsioonide ning sotsiaalse infrastruktuuri arendamisele regioonis.

Eestis võib pealinnaregiooni määramisel eristada tuumregiooni, mis haarab Tallinna ja sellega piirnevate omavalitsusüksuste territooriumi ehk siis käesoleva projekti partnerite ringi, ning haldus-territoriaalset regiooni Harju maakonna näol.

Erinevate riikide pealinnaregioonide võrdlusel nähtub, et tuumregioonid on institutsionaalselt tugevaimad Soomes ja Norras. Haldus-territoriaalsed regioonid aga on olulisemad Taanis ja Norras. Alljärgnevatest valdkondlikest käsitlustest ilmneb, et Põhjamaade pealinnade ümber ei ole moodustunud üheselt määratletavaid pealinnaregioone, mille piires teenuste korraldamine oleks kõigil juhtudel optimaalne. Nii haldus-territoriaalsel korraldusel kui ka koostööl põhinevad mudelid väljenduvad territoriaalselt eri ulatusega piirkondadena. Küll aga on kõigis vaadeldud riikides täheldatav tendents koostöövaldkondade lisandumisele ja -piirkondade laienemisele.

Kas Eesti pealinnaregiooni koostöö on optimaalsem projekti piirkonnas, Harjumaal või mingis muus ulatuses ei ole universaalselt määratletav. Põhjamaade kogemus näitab, et oluliseks abiks koostööpiirkondade kujunemisel on riiklik õiguslik raamistik – kas läbi haldus-territoriaalse korralduse või siis kohustuslikke koostööpiirkondi määratledes.

## **1.2 Kohaliku omavalitsuse korraldus**

Töös võrreldavates riikides on olulisemaks haldus-territoriaalse korralduse õiguslikuks alusdokumendiks kohalike omavalitsuste seadused: Norras *lov om kommuner og fylkeskommuner*, Taanis *bekendtgørelse af lov om kommunernes styrelse*, Soomes *kuntalaki* ning Eestis *kohaliku omavalitsuse korralduse seadus* (KOKS).

### **1.2.1 Kohaliku omavalitsuse organid**

Esmatasandi kohaliku omavalitsuse üksuste valitsemisorganid moodustatakse Põhjamaades sarnaselt – rahva esindusorganid volikogud valitakse ühetaolistel valimistel elanike poolt ning täitevvõimu organ nimetatakse/valitakse esindusorgani poolt.

Soome valdade volikogu (valtuusto) valitakse iga nelja aasta jaoks üldistel kohalikel valimistel. Volikogu otsustab üldisemaid, strateegilisi küsimusi, sh finantsperspektiiv, eelarved. Volikogu nimetab valitsuse (hallitus) koosseisu ja otsustab selle struktuuriüksused. Valitsus võtab tööle parteidesse mittekuuluva juhataja/direktori, kes toimib kui administratsiooni juht. Kaalumisel on minna üle poliitilise meeri (linnapea, vallavanema) mudelile. KOV-asutustes töötab kokku 424 tuhat töötajat ehk u. 20% riigis hõivatutest.

Taani kommunide volikogude valimised toimuvad iga 4 aasta järel. Kommunide volikogud valivad meeri, kes on nii volikogu kui ka administratsiooni/valitsuse juht. Lisaks võetakse tööle kommuni direktor. Kommuni volikogu peab moodustama finantskomitee, mida juhib meeri ning veel vähemalt ühe komitee.

Norra kommunide esindusorganid valitakse rahva poolt otsestel valimistel. Valimiste tulemusel moodustatakse iga 4 aasta tagant uued kohalikud volikogud ja maakondade volikogud. Volikogud valivad esimehe. Volikogu valib täidesaatva komitee, mis koosneb vähemalt 5 liikmest. Täidesaatev komitee kaalutleb 4-aastast majandusplaani, eelarvet ja makse. Muud täidesaatva komitee ülesanded määrab volikogu. Volikogu võib moodustada ülesannete täitmiseks teisi komiteesid ja anda neile vastava otsustusõiguse. Kohustus on palgata munitsipaaldirektor, kes on ühise munitsipaaladministratsiooni juht. Munitsipaaldirektor peab tagama, et valitud kogudes otsustatavad teemad on ettevalmistatud ja analüüsitud ning ellu viidud. Samuti peavad kõik munitsipaliteedid palkama raamatupidamise eest vastutava isiku. Seadus lubab komitee-mudeli kõrval omavalitsusüksuste juhtimisel kasutada ka kabineti mudelit.



Riikide vahelised erinevused väljenduvad eelkõige regionaalse tasandi KOV teostamisel. Taanis ja Norras on regionaalse tasandi omavalitsusüksused – vastavalt regioonid ja maakondlikud kommuunid - esmatasandi omavalitsusüksustega samaväärses staatuses. Regionaalset omavalitsust teostatakse läbi rahva poolt valitava volikogu. Kohalik ja regionaalne omavalitsus on teineteisest sõltumatud. Samuti täidavad neis riikides kohalik ja regionaalne omavalitsuse tasand erinevaid ülesandeid ning esineb vaid mõningaid kattumisi (nt ühistransport). Norras on kohaliku omavalitsuste tasandite sõltumatus määratletud ka valijaskonna poolest. Näiteks Oslo valijad ei osale Akershusi maakonnavolikogu valimistel.

Soomes tugineb regionaalse tasandi omavalitsus delegeeritud mandaadile - maavolikogu liikmed valitakse maakonna valdade volikogude poolt. Soome maakondlik kohalik omavalitsus on kohalike omavalitsuste poolt loodud ja seega ka neile allutatud. Eriliseks omavalitsuse teostamise vormiks on Soomes rakendatav ühisomavalitsus valdkondlike vallaliitude kujul, mille loomisel ei ole maakonnapiire kohustuslik järgida. Nende kõrgeimad juhtorganid komplekteeritakse kohalike omavalitsuste volikogude esindajate poolt. Ent kohalikud omavalitsused delegeerivad üldjuhul suure osa oma võimust ühisomavalitsusele ning õiguslikult on määrav ühine otsus, mitte üksikute volikogude otsus.

Eestis regionaalse tasandi omavalitsus puudub. Eestis täidavad osaliselt regionaalse omavalitsuse kohta mittetulundusliku ühingu vormis tegutsevad maakondlikud omavalitsusliidud, millesse kuulumine on linnadele ja valdadele vabatahtlik ning millel puudub pädevus reguleerida üldkehtivana avalike ülesannete täitmist kogu maakonna territooriumil.

### **1.2.2 Kohaliku omavalitsuse ülesanded**

Kohaliku omavalitsuse ülesannete ulatus omab võrreldud riikides suurt ühisosa. Võrrelduna Põhjamaadega ei ole Eestis kohaliku omavalitsuse kohustuslikeks ülesanneteks ettevõtluse ja tööhõive küsimused (Soomes, Taani), kutse- ja rakenduskõrghariduse asutuste majandamine (Soomes) ning kõrgema taseme tervishoid (Soomes). Eesti puhul on oluliseks piiranguks kohaliku omavalitsuse ülesannete ringi laiendamisel omavalitsusüksuste ebäühtlane haldusvõimekus, mida tervadab 2-tasandi kohaliku omavalitsuse ning ka kohustusliku koostöö või ühisomavalitsuse nõude puudumine seadustes. Nii ei ole Eestis kohalike omavalitsuste ülesandeks teistes riikides regionaalse omavalitsusüksuse poolt täidetavad ülesanded – nt regionaalne areng ja planeerimine (Taani, Norra, Soome), tervishoid (Taani) ning ühistransport (Taani, Norra). Ka on Eesti omavalitsusüksustel oluliselt vähem vastustust maanteevõrgu haldamisel. Taanis on kommuunid vastutavad valdava osa maanteede eest (80%), Norras suurendatakse 2010. aastal maakondlike kommuunide halduses olevate maanteede osakaalu (samas jääb riigile rida nendega seotud ülesannetest). Regioonide tasandi ülesandeks on Norras ka gümnaasiumite haldamine. Taanis on see aga peale reformi hoopiski määratud riigi ülesandeks.

Mitmekesisem kohaliku omavalitsuse (haldus-territoriaalne) korraldus võimaldab kohalikel omavalitsustele ka rohkem ülesandeid anda. Selleks, et Eestis kohaliku omavalitsuse ülesandeid ja vastustust suurendada, on ilmne vajadus kohustusliku koostöö ja/või regionaalse kohaliku omavalitsuse järele. Praktikas tähendab

kohustuslike ülesannete piiratus seda, et Eesti pealinnaregiooni üksused täidavad erinevat hulka avalikke ülesandeid ning teevad seda erinevas mahus ja kvaliteedis.

### **1.3 Kohaliku omavalitsuse finantsolukord**

Kohalike omavalitsuste osakaal avaliku sektori kuludes on suurim Taanis (60%) ning väikseim Eestis (26%). Põhjamaadega võrreldes on Eestis riiklike ülesannete üleandmiseks kohaliku omavalitsuse üksustele täitmiseks seega küllaldaselt ruumi. Ka kohaliku omavalitsuse finantsautonoomia on Eesti võrrelduna Põhjamaadega oluliselt nõrgem. Puudub võimalus mõjutada üksikisiku tulumaksu määra, kohalike maksude osakaal on madal ning toetuste osakaal kõrge.

Põhjamaades moodustavad avaliku sektori kuludest suurema osa sotsiaal- ja tervishoid ning ühistransport. Jäätmemajanduse ja ÜVK teenuse tulud ja kulud toimuvad läbi kohaliku omavalitsuse raamatupidamise. Soomes ja Taanis on regionaalse tasandi üksuste finantsautonoomia oluliselt piiratum kui esmatasandi omavalitsuse üksustel. Vaadeldud riikidest on vaid Norras maakondlikel kommunidel iseseisev tulubaas maksude näol.

Kohalike eelarvete mahu poolest jääb Tallinna pealinnaregioon (9 miljardit krooni) ligikaudu kümnekordselt alla Helsingi ja Oslo pealinnaregioonile ning üle 20 korra Kopenhaageni pealinnaregioonile. Tallinna regioonis on pealinna kasutada 80% piirkonna kohalike eelarvete summast. Põhjamaades jääb antud osakaal 50-60% vahele. Niisuguse ebaproportsionaalse jaotuse negatiivseks väljundiks on olulisemalt piiratumad võimalused koostöö edendamiseks pealinnaregioonis. Omavalitsuste rahalised võimalused panustada koostöö arendamisse on väga erinevad.

Esma- ja teise tasandi kohaliku omavalitsuse üksuste finantsvahendite jagunemine on Põhjamaadest kõige ühtlasem Taanis – vastavalt 2/3 ja 1/3. Norra Akershusis on need jaotused 4/5 ning 1/5. Soome maakonnaliidud on finantsiliselt oluliselt nõrgemad kui Taani regioonid või Norra maakonnad. Harjumaa OVL aastaeelarve maht võrrelduna maakonna linnade ja valdade eelarve mahuga on veelgi marginaalsem.

Pealinnaregiooni kohalike eelarvete mahud ühe elaniku kohta on suurimad Taanis – 125-210 tuhat krooni. Soomes ja Norras on eelarve maht KOV-üksuse elaniku kohta enam-vähem sarnased, jäädes 70-130 tuhande krooni vahele. Eesti vastav näitaja on märkimisväärselt madalam, küündides vaid 15-35 tuhande kroonini.

Seega esineb Põhjamaade mudelite ülevõtmisele Tallinna pealinnapiirkonna poolt mitmeid finantsilisi piiranguid – madalam avaliku sektori osakaal SKTs, madalam kohaliku omavalitsuse osakaal valitsussektori rahanduses, mitmekordselt väiksemad kohalike eelarvete kogumaht ja tulud elaniku kohta, regionaalse tasandi eelarverahade minimaalsus, pealinna eelarve ja teiste omavalitsusüksuste eelarvete suured mastaabierinevused.

## 2 Ühistransport

### 2.1 Ühistranspordi eesmärgid

Ühistranspordi eesmärgid võivad sisalduda riiklikes õigusaktides, strateegilistes arengukavades ja ühistransporditevõtete missiooniväidetes. Üldeesmärkides fokuseerutakse Põhjamaades ühistranspordi rollile teiste (avalike) teenuste kättesaadavuse tagamisel, taotletakse ühistranspordi osakaalu kasvu ning üldisemalt transpordi keskkonnakoormuse vähendamist, milles oluliseks vahendiks on nimelt ühistranspordi eelisarendamine.

Soome ühistranspordiseaduse § 3 defineerib seaduse eesmärgi, milleks on:

...arendada ühistransporti selliselt, et inimesed kogu riigis omaksid juurdepääsu avalikele põhiteenustele, mis rahuldavad nende vajadusi. Samuti on eesmärgiks, et suure rahvaarvuga linnaregioonide ja nende vahelise ühistranspordiliikluse tase on nii kõrge, et ühistranspordi osakaal neis suureneb.

Soome pealinnaregioonis ühistransporti korraldav organisatsioon HSL näeb oma tegevuse keskse eesmärgina kasvatada ühistranspordi ning jalgratta- ja jalgsiliikumise osakaalu liikluses. Eesmärki loodetakse saavutada pakkudes laia katvusega, kiiret ja õigeaegset teenust sõiduauto kasutamisele võrrelduna soodsaima hinnaga.

Kopenhaageni kommuuni liikluse ja keskkonna arengukava, mida uuendati 2009. aastal, eesmärgiks on vähendada märkimisväärselt transpordist tulenevat keskkonnakoormust. Prioriteediks on kergliikluse ja ühistranspordi arendamine.

Sarnased sihised leiduvad ka Eesti ühistranspordiseaduses. Seaduse § 3 järgi on ühistranspordi kavandamise eesmärk kindlustada ühistransporditeenuse pakkumise vastavus nõudlusele. Ühistransporditeenuste arendamine peab arvestama sealhulgas puuetega inimeste, vanurite, õpilaste ja üliõpilaste ning saarte ja väikesaarte elanike liikumisvajadusi. Ühistranspordi strateegiline kavandamine peab aitama soodustada ühissõidukite eeliskasutatust elanikkonna hulgas ning vähendada seeläbi ühiskonna kulutusi transpordile ja energiale ning sotsiaalsele ja majanduslikule infrastruktuurile.

### 2.2 Ühistranspordi ülesannete jaotus

Ühistransporditeenuste osutamise korraldust reguleerivad ja ülesannete jaotust sätestavate seaduste loendid on riigiti mõnevõrra erinevad. Eestile sarnane on olukord Soomes, kus keskset ühistranspordiseadust (Joukkoliikennelaki) täiendab raudteeseadus (Rautatielaki). Norras on ühistransporditeenuse osutamist reguleerivad peamised riiklikud õigusaktid transpordiseadus (Lov om samferdsel), raudtee ja metrooseadus (Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane) ja liiklusseadus (Vegtrafikklov). Kõige enam on ühistranspordi valdkonna seadusandlik raamistik killustatud Taanis, kus on eraldi toimivad transpordikompaniide-seadus (Lov om trafikselskaber), raudteeseadus (Bekendtgørelse af lov om jernbane); metroo-firma-seadus (Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S), bussiseadus (Bekendtgørelse af lov om buskørsel), Cityringi-seadus (Lov om en Cityring).

Ühistransporditeenuste osutamise korraldamisel on kõigis analüüsitud Põhjamaades olulisim roll kohaliku omavalitsuse üksustel. Samas pakuvad need riigid kolme erinevat võimalust selleks, millisel moel on ühistransporditeenuse osutamise korraldamine jaotatud kohaliku ja regionaalse tasandi vahel. Soomes on ühistranspordi korraldamise eest vastutavad esmatasandi kohaliku omavalitsuse üksused – vallad, Norras regionaalse tasandi maakondlikud kommuunid. Taanis on olulisemad ülesanded antud kommuunidele ja regioonidele ühiseks täitmiseks. Taani regioonide ülesanne on luua transpordiettevõtted, mis korraldavad bussiliiklust, kehtestavad piletisüsteemi ja –hinnad, sõiduplaanid, tegelevad ühistranspordi planeerimisega, kohaliku rongiliikluse (lokalbanen) korraldamisega ja puudega inimeste transpordi küsimustega. Kommuunid peavad seadusest tulenevalt osalema regionaalsetes transpordiettevõtetes ja finantseerima kohalikku bussitransporti. Kommuunid koostavad ettepanekud kohaliku liinivõrgu osas, hooldavad bussipeatusi ja –terminale, vastutavad teenuse kvaliteedi eest.

Erandlik Põhjamaade kontekstis on Eesti olukord, kus riigil on suur tähtsus regionaalse ühistranspordi korraldamisel. Vastavalt ühistranspordiseadusele on maavalitsuse peamisteks ülesanneteks liinilubade, sõitjateveo tegevuslubade ning sõidukikaartide jagamine; vedajatega avaliku teenindamise lepingute sõlmimine ning hankekonkursside korraldamine avalikule- ja kommertsliiniveole. Lisaks peab maavalitsus koostöös kohalike omavalitsuste, omavalitsusliidu ning piirnevate maakondade maavalitsustega kavandama ja suunama maakondlikku ühistranspordi arengut (sh integreerima maakondlikud liinid üleriigilistega, kehtestama nõuded maakondlike sõiduplaanide koostamiseks ning kinnitama sõiduplaanid), korraldama ühistranspordi infrastruktuuri planeerimist, rajamist ning korrashoidu, viima läbi ühistranspordi uuringuid, tagama sõidupiletite müügi korralduse, korraldama piletikontrolli maakonnaliinidel ning tegema järelvalvet sõlmitud lepingute üle. Maavalitsuse ülesanne on ka toetuste taotlemine riigieelarvest ning liiniveo rahastamine läbi riigieelarve.

Küll on Põhjamaades riigil sarnaselt Eestiga oluline roll rööbastranspordi, sealhulgas metrooliikluse, teenuse osutamise korraldamisel. Soome raudteeseaduse paragrahv 26 alusel vastutab Raudteeamet (Ratahallintokeskus) raudteevõrgustikul toimuva liikluse korraldamise eest (pg 26). Raudteeamet peab kindlustama, et teenuseid pakutakse ühtsel tasemel ning teostab selleks üleriigilist seiret ja liikluskorraldusteenuste koordineerimist. Muid liikluskorraldusteenuseid osutab Raudteeamet ise või ostab need teenustena sisse. Seaduse pg 5 on sätestatud, et ühistranspordi teenuse kontsessioonilepingu alusel osutamise load raudteel väljastab Transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium. Luba võib sisaldada täiendavaid tingimusi liiklusmahtude ja teenuse kvaliteedi osas. Kontsessioonilepingud sõlmitakse viieks aastaks.

Taanis vastutab riik suurema osa raudtee ja rongiliikluse eest ning osaleb metrooliikluse tagamisel. Riik on lähiringidel ühistransporditeenust pakkuva elektriraudteefirma DSB S-tog omanik. Norra raudtee- ja metrooseadus sätestab transpordiministeeriumi voli otsustada rongi- ja metrooteedel opereerimise lubade üle (pg 6). Rööbastranspordi litsentside määrus annab õiguse väljastada rongi- ja metrooteenuse osutamise lubasid Norra raudteeinspeksioonile (pg 1). Raudteeinspeksioon teostab samuti rongiliikluse järelvalvet ja kontrolli. Sama asutus määrab ka ohutustingimused ning –standardid, mida ettevõtted peavad järgima.

Muus osas koonduvad riigi ülesanded Põhjamaades üldregulatsioonide kehtestamise ja järelevalve ning ühistranspordisüsteemide strateegilise arendamise suundadesse. Norras on maavanemale kui riigi esindajale riikliku ühistranspordi litsentsimääruse alusel antud ülesanne määratleda kohaliku tasandi liinitranspordi (raudtee, metroo, tramm) teenusstandardid.

**Tabel 5. Ühistransporditeenuse korraldamise tasandid**

	Eesti	Soome	Taani	Norra
KOV esmatasand	bussi-, trammi- ja trolliliiklus	bussi-, trammi- ja metrooliiklus	kohalik bussiliiklus ja metrooliiklus	
KOV regionaaltasand			regionaalne busi- ja rongiliiklus	bussi-, trammi-, metrooliiklus
riigi regionaaltasand	bussiliiklus			
riigi tasand	rongiliiklus	rongiliiklus	rongiliiklus, metrooliiklus	rongiliiklus

### 2.3 Ühistranspordikorralduse organisatsioon pealinnaregioonides

Ühistranspordi korraldamiseks pakuvad Põhjamaade pealinnaregioonid väga erinevaid organisatoorseid võimalusi, milles olulisel kohal on omavalitsusüksuste omavaheline ning ametiasutuste ja ühiselt loodud ühingute koostöö. Suuremates omavalitsusüksustes on ühistranspordi korraldamiseks loodud eraldiseisev ametiasutus või vähemalt struktuuriüksus ametiasutuse koosseisus. Muudel juhtudel tegelevad sellega kompetentsi piirides munitsipaalvalitsused ja -volikogud.

Taanis on ühistranspordi korraldamine seadustest tulenevalt nii kommuunide kui ka regioonide ülesandeks. Kopenhaageni linnavalitsuses tegeleb ühistranspordi valdkonnaga Tehnika- ja keskkonnaadministratsiooni liikluskeskus, väiksemates pealinnaregiooni kommuunides eraldi struktuuriüksused puuduvad. Taani pealinnaregiooni (Region Hovedstaden) administratsioonis tegeleb ühistranspordiga Regionaalarenguüksus, mis lisaks koostöö organiseerimisele ja regionaalsete liinide tellimisele keskendub strateegilistele küsimustele ja transpordiuuringute tellimisele.

Norras on tulenevalt avalike ülesannete jaotusest ühistransporti korraldavad struktuurid maakondlikes kommuunides. Oslo linnavolikogus tegeleb ühistranspordi valdkonnaga transpordi, keskkonna ja toiduosakond (Byrådsavdeling for samferdsel, miljø og næring). Osakonnale allub teede ja transpordiamet (Samferdselsetaten). Akershusi maakonnas on võtmepositsioonil transpordi ja keskkonnakomitee (Hovedutvalg for samferdsel og miljø).

Tallinna pealinnapiirkonna omavalitsusüksustest on eraldiseisev ühistranspordi korraldav ametiasutus üksnes Tallinnal - Tallinna Transpordiameti kujul. Lisaks on kohalikud avalikud ühistranspordiliinid, mis vajavad korraldamist, olemas veel Harku ja Viimsi vallal.

Soome pealinnaregioonis on loodud ühistranspordi korraldamiseks spetsiaalne vallaliit. Kuni 2009. aasta lõpuni korraldas ühistransporditeenuse planeerimist ja osutamist pealinnapiirkonnas pealinnapiirkonna koostöö nõukogu seadusest (Laki Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnasta) tulenevalt pealinnapiirkonna

koostöönõukogu (YTV) ja selle struktuuriüksus YTV Liikenne. YTV Liikenne vastutas bussitranspordi korraldamise eest pealinnapiirkonna linnades, välja arvatud Helsingi linna kohalikud bussiliinid. Viimane oli Helsingi linna transpordiasutuse (HKL) ülesandeks, nagu ka trammi- ja metrooliikluse korraldamine Helsingi linnas. Eraldi lepingud ühistransporditeenuse korraldamiseks olid YTV'l Kerava ja Kirkkonummi valdadega.

2010. aasta alguseks liideti YTV Liikenne ja HKL haldus-, planeerimis- ja hankestruktuurid. Uue asutuse nimeks sai Helsingi piirkonna transpordiasutus (HSL - Helsingin seutun liikennelaitos). Organisatoorsed muutused on kooskõlas 2010. aastast alates kehtiva pealinnapiirkonna jäätmemajanduse ja ühistranspordi koostöö seadusega (Laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta). Seadusemuudatuse initsiatiiv tuli pealinnaregiooni omavalitsusüksustelt endilt, et see vastaks kavandatud organisatsioonidele ümberkorraldustele ning regionaalse koostöö laiendamise vajadustele ning võimaldaks poliitiliste kokkulepete realiseerimist. HSL asutajaliikmeteks on Helsingi, Kauniainen, Espoo, Vantaa, Kerava ja Kirkkonummi. HSL töötajaskonna suurus 2010. aasta alguses on u. 350 töötajat.

Ühisomavalitsusüksuse aluslepingus on määratud HSL juhtimispõhimõtted, mis muuhulgas nõuab strateegia koostamist ja kinnitamist, organisatsiooni selge vastutuse ja tegevusvaldkondade määratlemise ning selle, et tegevus lähtub tellija-teenuseosutaja mudelist. Samuti kinnitatakse aluslepingus, et vallaliit on tihedas koostöös liikmesvaldadega ja riigivalitsuse ühistranspordi eest vastutavate osapooltega.

HSL ülesandeks muuhulgas on:

- Tellida tegevuspiirkonna busi-, trammi-, metroo-, praami- ja lähirongiliikluse teenust
- Kinnitada tegevuspiirkonna pileti- ja hinnakorraldus ja piletihinnad
- Vastutada piletikontrolli eest
- Vastutada tegevuspiirkonna ühistranspordi turundamise ja reisijainformatsiooni kättesaadavuse eest
- Vastutada tegevuspiirkonna reisijainfo ning muude infotehnoloogiliste süsteemide eest vastavalt valdade soovidele
- Hoolditada riigi poolt osutatavate toetuste, abi ja eraldiste jagamise eest transpordiliikide lõikes.

HSL ülesandeks on ka ühistranspordi turundamine, reisijainfo jagamine, piletisüsteemide kinnitamine ja piletikontroll.

Liikmesomavalitsusüksused on oma seadustest tulenevad ülesanded delegeerinud ühisomavalitsusüksusele ning liikmesüksuste haldusaparaadis ühistransporti korraldavad struktuurid puuduvad.

Taani ja Norra pealinnaregioonides on ühistranspordi korraldamiseks loodud spetsiaalne ühing, mis ühtlasi on ka piirkondliku koostöö organisatsioon. Kui Taanis on ühisorganisatsioon loodud ühistranspordi seaduse nõuetest lähtuvalt, siis Oslo linna ja Akershusi maakonna ühine ühing on loodud osanike oma initsiatiivil - seadustest tulenev kohustus selle loomiseks puudus. Küll on ühinemisel aga riigi valitsuse tugev moraalne toetus.

Taani pealinnaregioonis tegutsevaks regionaalseks transpordiettevõtteks on Trafikselskabet Movia. Movia loodi 2007. aastal Taani haldusreformi raames ja transpordikompaniide eriseaduse alusel. Selle tegevuspiirkond ja omanikering haarab lisaks pealinnaregioonile ka Sjaellandi regiooni ja selle territooriumi kommuune. Haldusreformi eelselt oli pealinnaregioonis ühistranspordi korraldavaks ühinguks HUR ning lisaks veel 2 ühistranspordiettevõtet Sjaellandi kahes maakonnas.

Movia vastutab bussitranspordi ning lähiraudteeliikluse korraldamise eest. Movia peamised funktsioonid on: nõustab kommuune; planeerib ja optimeerib ühistranspordi liinivõrku; müüb, turundab ja informeerib; ostab veoteenuseid; teostab vedude järelevalvet; teostab liiklus- ja piletikontroll, hooldab bussipeatusi; korraldab nõudevedusid ja muid transpordiülesandeid. Movia ei oma transpordivahendeid vaid ostab veoteenust allhankijatelt. Taanis kommuunid tellivad ja maksavad kohalike bussiteenuste eest. Regioonid tellivad ja maksavad kohaliku rongiliikluse ja regionaalbussiliinide eest.

Movia on organiseeritud piirkondlike üksustena – kokku on 5 piirkondlikku struktuuriüksust ja piirkonnahaldurit, kes suhtlevad piirkonna kommuunidega ja annavad neile tehnilist nõu. Ühistranspordifirma üks viiest piirkondlikust keskusest haarab Suur-Kopenhaageni regiooni 14 KOV-üksust. Piirkonnajuhid on aktiivseks partneriks kogukonnale, panustavad teenuste optimeerimist ja arendamist, teostavad teenuse seiret ning tegelevad ettepanekutega, mis on suunatud tarbijate vajaduste paremale rahuldamisele. Piirkonnakeskustes toimub ühistranspordiliikluse planeerimine, jooksev seire ja analüüs. Arenguküsimused lahendatakse Movia keskkontori ja piirkonna dialoogis. Movial on u. 275 töötajat.

Oslo ja Akershusi maakonna ühine transpordiettevõtte Ruter AS moodustati 2008. aasta alguses kahest ettevõttest - Oslo Sporveier AS ja Stor-Oslo Lokaltrafikk AS, mis on käesoleval hetkel Ruter AS mittetegutsevad allettevõtted kaubamärkide kaitseks. Lisaks sellele kuulub Ruter AS kontserni 3 ettevõtet - Konsentra AS, Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS. Probleeme on esinenud erinevate Oslo linna transpordiettevõtete allutamisel ühise organisatsiooni struktuuridesse. Linna metroo- ja trammiettevõtte soovivad jätkuvalt tegutseda just-kui iseseisvalt, nt. kujundada oma brandi, omada pressiesindajat, kuigi organisatsiooni luues seda ette ei nähtud.

Oslo linna omanduses on 60% ja Akershusi maakonnal 40% Ruter AS aktsiatest. Oslo linna teede- ja transpordiametil ja Akershusi maakonnavolikogul on ühistransporditeenuse korraldamiseks halduslepingud Ruter AS'ga.

Ruter AS planeerib, koordineerib ja tellib ühistransporditeenust (bussid, trammid, metroo ja praamid) vastavalt omanike tellimustele. Samuti on ettevõtte vastutav koolitranspordi ja puudega inimeste transpordi eest ning elektroonilise piletisüsteemi juurutamise eest. Ruter AS ei oma sõidukeid ega osuta transporditeenust, vaid tellib selle erinevatelt veoettevõtetest vastavalt kommuunide ettepanekutele ja tellimustele.

Korraldavate organisatsioonide loomisega on mõlema pealinnaregiooni omavalitsusüksustes vähendatud ja piiratud liikmesüksuste ühistranspordialaseid haldusstruktuure, kuid mitte siiski likvideeritud. Norra kontekstis on Ruter AS erandlik, muudes riigi maakondlikes kommuunides on regionaalse ühistranspordi korraldamine jätkuvalt maakondlike kommuunide ainupädevus ning nende haldusstruktuuride ülesandeks. Ruter näeb oma ülesannet olla ühistranspordi kompetentsi keskus nii Oslo linna kui ka Akershusi maakonna jaoks.

Taani pealinnaregiooni transpordiettevõtte Movia on kommuunidel soovitanud tööle võtta vähemalt ühe ühistranspordispetsialisti, kes tunneks valdkonda ning suudaks Moviaga kohaliku liinivõrgu osas dialoogi pidada, koguda ja analüüsida ühistranspordi statistikat, omaks mingeid teadmist transpordiplaneerimisest, koguks elanike ja organisatsioonide ettepanekuid ning valmistaks ette vajalikke poliitilisi otsuseid.

Eestis on regionaalse ühistranspordi korraldajaks ühistranspordiseadusest lähtuvalt riik maavanema näol, mis Põhjamaades analoogi ei oma. Ühistranspordiseadus annab riigile ja omavalitsusüksustele võimaluse delegerida piirkondlikule ühistranspordikeskusele liinilubade, sõitjateveo tegevuslubade ning sõidukikaartide jaotamise, vedajatega avaliku teenindamise lepingute sõlmimise ning ka avalike- või kommertsliini vedudele avalike konkursside korraldamise. Maakondlike ühistranspordikeskuste loomine vabatahtlik ning sellised keskused on loodud vähem kui pooltes maakondades. Ühistranspordikeskused tegutsevad mittetulundusühingute vormis. Põhiliselt tegelevad maakondlikud ühistranspordikeskused riiklike ülesannete täitmisega, mis neile maavanemate poolt on delegeritud.

Pealinnaregiooni omavalitsusüksused on kõik 2004. aastal asutatud MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskuse liikmeteks, millesse kuulub lisaks riigile veel 24 maakonna omavalitsusüksust. Tulenevalt Harju Maavalitsusega sõlmitud halduslepingust korraldab MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus Harjumaa ühistranspordisüsteemi kvaliteedi parandamiseks elanike liikumisvajaduste uuringuid, tegeleb ühistranspordi arengukavade koostamisega, kujundab kohaliku ning riigilise ühistranspordiga integreeritud liinivõrku koostööpiirkonnas, organiseerib maakonnaliinidel ühtse piletisüsteemi kasutusele võttu, korraldab avalike liinivedudele konkursse ning sõlmib vedajatega lepinguid, määrab kindlaks teenusetaseme normid, teeb ettepanekud sõidutariifi määrade osas, taotleb riigieelarvelisi toetusi, jagab sõitjateveo tegevuslubasid, sõidukikaarte ja liinilubasid, tagab sõidupiletite müügikorralduse ning piletikontrolli maakonnaliinidel, korraldab ühistranspordi infrastruktuuri planeerimise, rajamise ning korrashoiuga ja arendab rahvusvahelist ning kohaliku omavalitsuste piiriülest koostööd, eesmärgiga pakkuda elanikele soodsamaid võimalusi ühistranspordi kasutamisel (ka asutamisleping). Piirkondliku keskuse eesmärgiks on läbi ühtse liinivõrgu, ühtse piletisüsteemi ning ühtse tellimiskeskuse välja arendamise piirkonna elanikele tõhusa ühistranspordisüsteemi tagamine.

MTÜ Harjumaa ÜTK on sõlminud halduslepingud kohaliku ühistransporditeenuse korraldamiseks Viimsi, Rae ja Kose vallaga. Tallinn korraldab ühistransporditeenuse osutamist jätkuvalt iseseisvalt. Seega erineb Harjumaa ÜTK roll pealinnaregiooni ühistranspordi korraldamisel oluliselt analüüsitavate Põhjamaade pealinnaregioonide koostööorganisatsioonidest, mille tegevus hõlmab ka ja esmajoones pealinnaregiooni keskuse ühistranspordi korraldamist.

Sisulises mõttes on Põhjamaade mudelile sarnasem MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskuse tegevus, kes korraldab valdava osa maakonna avalikest ühistranspordivedudest. MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskus liikmeteks on Järva Maavalitsus, Paide linn ja Järvamaa vallad - Albu, Ambla, Roosna-Alliku, Järva-Jaani, Koeru, Kareda, Koigi, Imavere, Paide, Türi ning Väätsa. MTÜ eesmärgiks on tagada maakonna ühistransporditeenuste efektiivsus ning kõrge kvaliteet. MTÜ on Järvamaal välja töötanud ühtse liinivõrgu, kooskõlastatud sõiduplaanid ning ühtse piletisüsteemi. Järvamaa ühistranspordi kavandamise ning korraldamisega tegeleb keskus Järva Maavalitsusega sõlmitud lepingu alusel. Niisiis on haldusleping



ühistransporditeenuse korraldamiseks keskusel siiski vaid maavalitsusega ning mitte omavalitsusüksustega.

Riigiasutuste roll on olulisem rööbastranspordi korraldamisel. Kopenhaageni piirkonnas tegeleb metroteenuse korraldamisega eriseaduse alusel loodud Metroselskabet IS, mille omanikeks on Taani riik ning Kopenhaageni ja Frederiksbergi kommuunid. Metroselskabet ülesandeks on tagada metroosüsteemi opereerimine, seda hooldada ning arendada (sh CityRing ja Ida-Amageri tunnel). Metroselskabet IS omandis on ka metrooliinid.

Oslo linnalähiraudteel (lokaltog) korraldab reisijatevedu riigiraudtee Norges Statsbaner (NSB). Viimane omab Oslo ühistranspordiosakonnaga (Samferdelsdepartementet) 10 aastast lepingut, mis kehtib kuni 2016. Eraldi leping on ühe liini osas, mis on sõlmitud osakonna ja NSB tütarfirma NSB Gjøvikbanen AS vahel, mis loodi peale hanke võitmist.

Kõigis vaadeldud Põhjamaade pealinnaregioonides on ühistransporditeenust korraldavatest organisatsioonidest lahutatud veoteenuse osutamine. Seejuures on rööbastranspordi infrastruktuurid ning oluline osa transporditeenust pakkuvatest veoettevõtetest jätkuvalt munitsipaal- või riigi omandis.

Helsingi linna asutus HKL haldab linnale kuuluvat ühistranspordi infrastruktuuri ning korraldab rööbaste, jaamade ja ootepaviljonide hooldust. Metrooliinide haldamise leping on sõlmitud Siemens Finlandiaga. Helsingi linnalähirongide veeremi omanik on pealinnapiirkonna 4 linna ja VR omanduses olev ettevõtte Pääkaupungiseudun Junakalusto Oy, kes rendib neid transporditeenuse osutamise eest vastutavatele organisatsioonidele pealinnapiirkonnas.

Movia on enamusosanik kohaliku raudtee infrastruktuure omavates ja haldavates firmades, mis Kopenhaageni pealinnaregioonil ja Sjaellandil on eraldiseisvad – esimeses Hovedstadens Lokalbaner (Movia osalus 61,5%) ja teises Regionstog. Moviale kuulub veoteenust osutav Lokalbanen AS. Metroselskabet on osanik (8%) Rejsekort A/S, mis arendab üleriigilist elektrooniliste pileteite süsteemi.

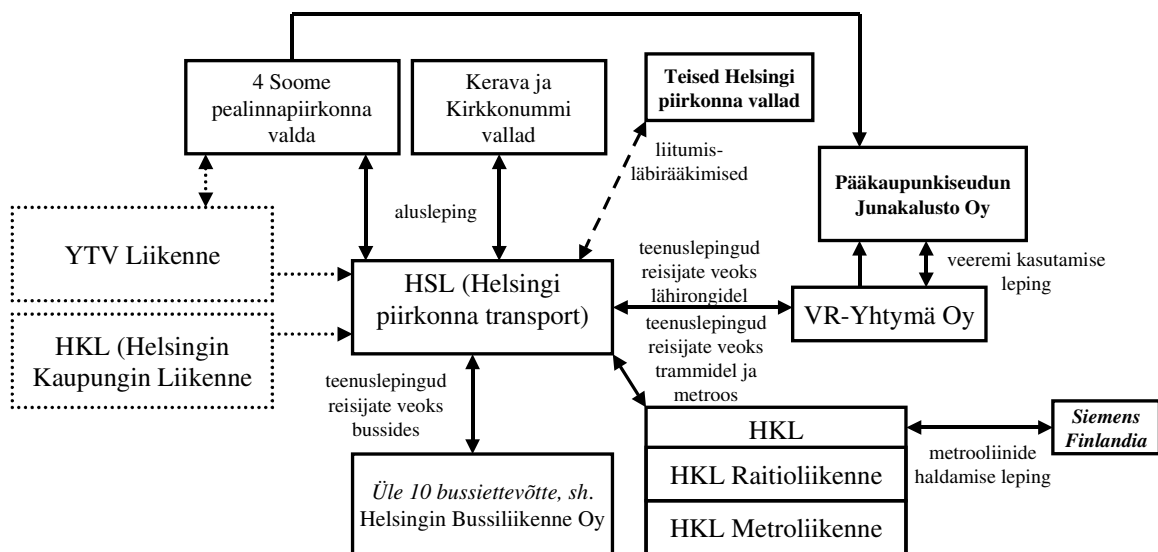
Oslo linnale kuulub 100% ulatuses Kollektivtransportproduksjon AS, mis haldab trammi- ja metroovõrku ning veeremit. Kollektivtransportproduksjon AS grupp koosneb 6 ettevõttest, 3 kasumikeskusest ja korporatsiooni administratsioonist. Kollektivtransportproduksjon AS omanduses on trammiveoettevõtte Oslotrikken AS ning Oslo Vognselskap AS, kes omab trammi ja metrooveeremit. Oslo Vognselskap AS rendib veeremit Oslo Sporvognsdrift AS-le ja Oslo T-banedrift AS-ile. Oslo T-banedrift AS on samuti Kollektivtransportproduksjon AS omanduses. Ettevõtte allub linna finantsosakonnale (Byrådsavdelig for finance og utvikling). Kollektivtransportproduksjon AS omab 100% ulatuses bussiveoettevõtet UniBus AS. Oslo tasulisel ringteel, millel on 19 tollipunkti, teemaksu kogumisega tegeleva Fjellinjen AS omanikud on Oslo (60%) ja Akershusi maakond (40%).

Erinev ei ole olukord ka Tallinnas, kus linnale kuuluvad ühistranspordi infrastruktuuri ja sõiduvahendeid omavad ettevõtted - Tallinna linna äriühing Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondis ning AS Tallinna Autobussikoondis (TAK). Teised pealinnapiirkonna omavalitsusüksused ühistransporditeenust osutavate ettevõtete omanikud ei ole. Pealinnaregiooni omavalitsusüksuste elanikke teenindavate linnalähirongide infrastruktuur kuulub riigile - raudteed AS Eesti Raudteed ja elektrirongid AS Elektriraudtee.

Ühistranspordi veoteenused tellitakse Põhjamaade pealinnaregioonides korraldavate organisatsioonide poolt bussivedude puhul avalike konkursside tulemusel sõlmitavate lepingute alusel, muude transpordiliikide puhul kontsessioonilepingute alusel või erandina ilma lepinguta munitsipaalettevõtte poolt (Taani pealinnaregiooni lähirongiliiklus).

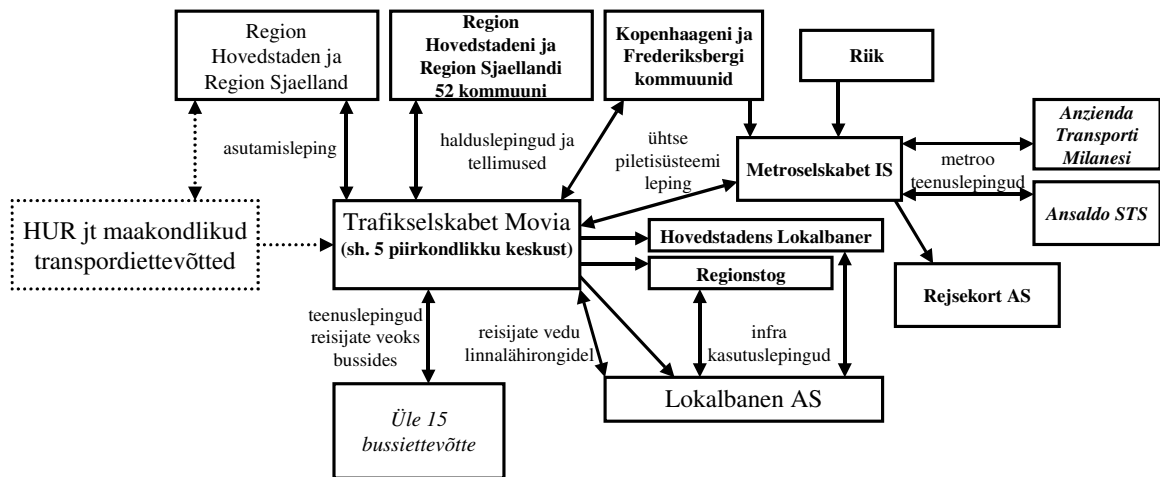
Helsingi piirkonnas tegeleb liinivedude konkursside korraldamise ja teenuslepingute sõlmimisega HSL. HSL on 2010. aasta alguse seisuga bussiliinide lepinguid üle 10 vedajaga. Hanked viiakse läbi liinipakettide vormis. Lepingute tüüpiline kestvus on 10 aastat. Metrooteenus hangitakse otsehankena HKL metrooliiklusüksuselt ja trammiteenus HKL trammiteenusüksuselt. Ühistransporditeenust trammidel osutab HKL Raitioliikenne ja metros HKL Metroliikenne.

Reisirongiteenust ostetakse otsehankena VR'lt 2017 lõpuni kestvate lepingute alusel. Pealinnapiirkonna reisirongiteenus on kaetud 4 lepinguga. Piletimüügi ja raudteejaama teenuse ostmiseks on sõlmitud eraldi lepingud. Uue pealinnapiirkonna rongiveeremiühingu (Junakalustoyhtiö) käikuvõtmisel alates 2009. aasta märtsist makstakse nende kasutamise eest ühingu. VR makstavad tasud veeremi kasutamise eest vähenevad vastavalt sellele, kuidas nende kasutus HSL poolt väheneb. Lisaks tellitakse VR'lt Kerava ja Kirkkonummi suunalised teenused piletikoostöö lepingu alusel 2010. aasta lõpuni. Kavatsus on muuta need osaks VR üldlepingust.



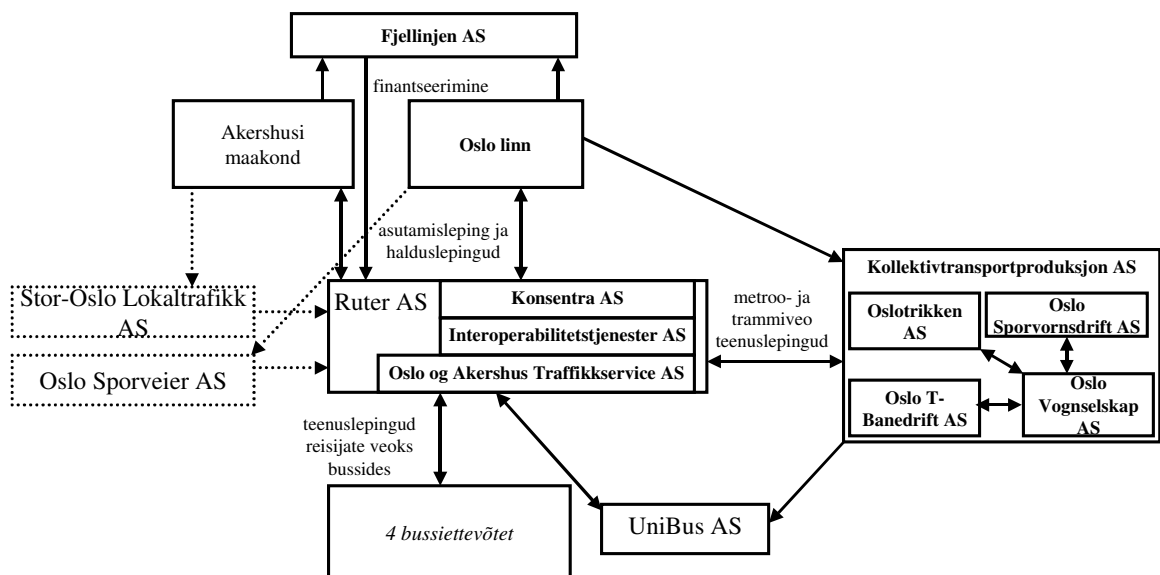
Joonis 6. Helsingi pealinnapiirkonna ühistranspordi korraldamise organisatsioon

Taani pealinnaregioonis ja Sjaellandis ostab veoteenust bussiettevõtelt Movia. 2009. aasta lõpu seisuga oli Movial leping 15 veotevõttega. Linna lähirongiteenust osutab Movia omandusse kuuluv Lokalbanen AS, teenus korraldatakse nõ majasiseselt. Metroselskabet on sõlminud veolepingud metrooliinidel firmadega Ansaldo STS ja Azienda Transporti Milanese.



Joonis 7. Kopenhaageni pealinnapiirkonna ühistranspordi korraldamise organisatsioon

Oslo pealinnaregioonis osutavad ühistransporditeenuseid busi-, trammi- ja metrooliinidel operaatorfirmad Ruter AS'ga sõlmitud veolepingute alusel. Bussivedusid teostavad – Unibus AS, Veolia Transport Norge AS, Norgesbuss AS, Nettbus Lillestrom, Nobina Norge AS. Oslo linnas on suurim turuosa UniBus AS'1 (70%). Lisaks lepingule Ruter AS'ga on ettevõttel leping ka Vesvikeni kommuniga transporditeenuse osutamiseks Vestfoldis. Nobina Norge AS teenindab Ski, Vestby, ja Nesodden kommuune, sh õpilastransport, ööline Asker, Slemmestad, Sætre kommuunides. Nobina Norge AS on Rootsi kontserni Nobina AB tütarettevõtte. Norgesbuss AS tegeleb põhiliselt õpilastranspordiga Oslos ja Akershusi maakonnas, lisaks teenindab 3 lennujaamaliini. Ettevõtte kuulub Fosen Trafikklag AS'le.



Joonis 8. Oslo pealinnapiirkonna ühistranspordi korraldamise organisatsioon

Alates 2008. aastast opereerib Kollektivtransportproduksjon AS Ruter AS'iga sõlmitud lepingu alusel. Trammitteenust Oslos ja Akerahusi maakonnas osutab Ruter AS sõlmitud iga-aastaselt üle vaadatava lepingu alusel Oslotrikken AS. Metroteenust osutab Ruter AS sõlmitud iga-aastaselt üle vaadatava lepingu alusel Oslo T-banedrift AS.

Tallinna pealinnaregioonis on MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskus sõlminud avalike bussiliinide teenindamiseks lepingud 15 vedajaga. Omavalitsusesisesed avalikud liinid on hetkel olemas lisaks Tallinnale ka Harkus ja Viimsis. Tallinn on avaliku teenindamise lepinguid avalike liinide teenindamiseks sõlminud eraettevõtetega. Munitsipaalettevõtetega Tallinna linnal lepinguid ei ole. Rongiliinide veolepinguid sõlmib riik.

**Tabel 6. Ühistransporditeenuse korraldamise ja osutamise institutsioonid ja organisatsioonid**

	<b>Eesti</b>	<b>Soome</b>	<b>Taani</b>	<b>Norra</b>
Korraldavad organisatsioonid	maavanemad, omavalitsusüksuste ametiasutused ja ühistranspordikeskus MTÜ Harjumaa ÜTK	Ühisomavalitsus HSL	omavalitsusüksuste ametiasutused ja transpordiettevõtte Movia	omavalitsusüksuste ametiasutused ja transpordiettevõtte Ruter
Transpordiettevõtted - KOV	TAK, TTTK	Pääkaupungiseudun Junakalusto Oy HKL Raitiliikenne HKL Metroliikenne Helsingin Bussiliikenne Oy	Lokalbanen AS Hovedstadens Lokalbaner Metroselskabet	Kollektivtransport- produksjon AS UniBus AS Fjellinjen AS
Transpordiettevõtted - riik	Elektriraudtee AS	Pääkaupungiseudun Junakalusto Oy VR-Yhtymä Oy Pohjon Liikenne Oy	Metroselskabet	

## 2.4 Koostöö pealinnaregioonis

### 2.4.1 Koostöö õiguslikud alused

Ühistranspordi korraldamisel koostöö tegemine on kõige tugevamalt ja universaalsemalt sätestatud Taanis. Koostööpiirkondadeks on seaduse nõuetest tulenevalt regioonid, mille omavalitsusorgani ülesandeks on ka regionaalse ühistranspordiasutuse rajamine. Pealinnaregioonis (Region Hovedstaden) on ühistranspordifirma vastavalt seadusele loodud ühiselt Sjaellandi regiooniga. Samuti näeb seadus ette kommuunide osalemise ühistranspordi liinivõrgu kujundamisel ja liinide tellimisel. Pealinnaregiooni kommuunidel puudub õigus tellida ühistransporditeenust üheltki teiselt ettevõttelt peale Movia. Täpsemalt reguleerib koostööd ühistranspordi koordineerimise määrus (Bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik).

Soomes on pealinnapiirkond ühistranspordialase koostöö kohustuslikkuse seisukohast erandlik piirkond. Ühistransport oli määratud ühe kohustusliku koostöö valdkonnana 2009. aastani kehtinud pealinnapiirkonna koostöönõukogu seaduses (Laki Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnasta). Ka alates 2010. aastast kehtiv pealinnapiirkonna jäätmemajanduse ja ühistranspordi koostöö seadus (Laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta) sätestab ühistranspordi koostööpiirkonna ja ülesanded pealinnapiirkonna valdade jaoks. Ühistranspordis on pealinnapiirkonna valdade ühiseks vastutuseks piirkonnas:

- 1) transpordikorralduse ja ühistranspordi kavandamine;
- 2) ühistransporditeenuste kavandamine ja tellimine;
- 3) ühistranspordi tariifi- ja piletisüsteemide ning tariifide määramine.

Uue seaduse järgi võivad vallaliitu kuuluda lisaks pealinnapiirkonna valdadele ka teised Helsingi piirkonna vallad ning Kerava ja Kirkkonummi on seda võimalust ka kasutanud. Seadusemuudatuse initsiatiiv tuli pealinnapiirkonna valdadelt, kuna nad soovisid suuremat tegevuspiirkonda. Samuti lõi see eeldused organisatoorse struktuuri muutmiseks – HKL korraldavate funktsioonide ületoomiseks HSL'i ning ühistranspordi jaoks eraldiseisva asutuse loomiseks.

Norra seadustest ei tulene nõuet ühistranspordialase koostöö teostamiseks Oslo regioonis. Maakondliku liinivõrgu terviklikkust soosib see, et ühistranspordi korraldajaks on maakondlikud kommuunid. Kuivõrd Oslo linn on iseseisva maakonna staatuses, siis tagab linna ja selle tagamaa ühtsuse Oslo ja Akershusi maakonna vabatahtlik koostöö.

Ka Eesti ühistranspordiseadus ei kohusta omavalitsusüksusi ühistransporditeenuse korraldamisel koostööd tegema. Seadus pakub organisatoorse lahenduse, millises vormis koostööd – sh riigi ja kohaliku omavalitsuse üksuste vahelist koostööd - võiks teha. Selleks vormiks on piirkondlik ühistranspordikeskus:

omavalitsusüksuste ja riigi asutatud äriühing või mittetulundusühing, kus riigil ja omavalitsusüksustel on enamusotsustusõigus. Piirkondliku ühistranspordikeskuse ülesanne on tagada elanikele keskuse asutajate ettenähtud tegevuspiirkonnas, selle territooriumi haldusjaotusest sõltumata, soodsamad ja majanduslikult tõhusamad ühistransporditeenused, mille aluseks on ühtne liinivõrk, kooskõlastatud sõiduplaanid ning ühtne piletisüsteem. Piirkondlik ühistranspordikeskus ei või täita vedaja funktsioone.

#### **2.4.2 Koostööorganisatsioonid ja -piirkonnad**

Koostööpiirkonnad pealinnaregioonides kattuvad üldjuhul koostööorganisatsioonide omanike territooriumitega.

Helsingi regioonis on vallaliidu HSL (Helsingin Seudun Liikenne) tegevuspiirkonnaks aluslepingu põhjal liikmesvaldade - Helsingi, Espoo, Kauniaise, Vantaa, Kerava ja Kirkkonummi – territoorium, kui ei lepita kokku muus. YTV Liikenne reorganiseerimise tulemusena HSL'ks saavutati see, et seni lepingutega koostöösse kaasatud Kerava ja Kirkkonummi said koostööorganisatsiooni täisliikmeteks.

HSL aluslepingus on sätestatud, et vallaliitu võivad kuuluda asutajaliikmete kõrval ka teised Helsingi piirkonna vallad: Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Vihti ja Sipoo. Tingimuseks on, et nad kiidavad heaks aluslepingu. Samuti võib vallaliidu tegevust laiendada väljapoole Helsingi piirkonda, selliselt et vallaliit teeb vastava vallaga koostöölepe ühistranspordi korraldamiseks. Vallaliidust on võimalik välja astuda, misjärel talle tagastatakse osa põhikapitalist maksimaalselt 5 aasta jooksul.

HSL peab käesoleval ajal läbirääkimisi ka mitme teise Helsingi piirkonna vallaga, kes on huvitatud liikmeks saamisest. Põhiliseks pidurdajaks on liitumise mõju kohalikele eelarvele. Kuivõrd hetkeseisuga maksavad need vallad ühistransporditeenuse eest suhteliselt vähe – elanikud kasutavad valdavalt kas riigi poolt pakutavaid või kommertsteenuseid – siis kaasneb liitumisega ühistranspordikulude kasv kohalikes eelarvetes.

Taani pealinnaregioonis (Region Hovedstaden) on ühistranspordifirma Movia vastavalt seadusele loodud ühiselt Sjaellandi regiooniga. Põhiliseks argumendiks, miks seaduse kirjutamisel ei järgitud ühistranspordipiirkonna piiritlemisel rangelt haldusjaotust, oli mastaabiefekt - Sjaellandi regiooni peeti liiga väikeseks ühistranspordi korraldamise piirkonnaks. Koostööorganisatsioonist lahkumist ja uute liikmete vastuvõtmist seadus ette ei näe. Igapäevane koostöö toimub ühelt poolt ühistranspordiettevõtte ning teiselt poolt kommuunide ja regioonide vahel. Eelduse selleks loovad pealinnaregiooni kommuunides töötavad ühistranspordispetsialistid. Movia transpordiplaneerijad omavad igakuuselt kontakte kommuunidega – koos analüüsitakse, kuidas liinid töötavad, ja hinnatakse teenuse vajaduse muutumist.

Taani pealinnaregioonis on 7 kommuuni loonud vabatahtlikult koostööstruktuuri Vestegenssamarbejdjet, mille üheks olulisemaks tegevusvaldkonnaks on ühistransport. Kuigi liinid tellitakse Movialt ametlikult eraldiseisvana, siis ühiselt töötatakse välja ühistranspordiliinide võrgu kava. Piirkonna liiklusfoorum, milles osalevad iga kommuuni liiklusplaneerijad, korraldatakse kord kuus. Liiklusfoorum toimib kui ühendus ühtse tellimise ning 7 kommuuni haldus- ja poliitilise organisatsiooni vahel. Ühtse tellimuse koordineerijaks on liikluskooordinaator. Ühiselt konsulteeritakse ka Moviaga. Algatatud on eraldi koostööprojekt ühistranspordiliinide optimeerimise osas.

Norra pealinnaregioonis moodustub koostööpiirkond ühistranspordiliiklust korraldava koordineeriva ettevõtte Ruter AS tegevuspiirkonnast ning haarab Oslo linna ja Akershusi maakonna. Kuivõrd Akershusi maakonna Stor-Oslo Sporveier ja Oslos AS Oslo Sporveier liitusid alles 2008. aastal, siis ei ole ühistranspordi liinivõrgud ja piletisüsteemid käesolevaks ajaks siiski mitte täielikult ühildatud. Õiguslikult on võimalik nii koostööpiirkonna laienemine teiste Oslo regiooni maakondade liitumisel ettevõttega kui ka 2008. aastale eelnenud olukorra taastumine, kus Oslo ja Akershusi maakond korraldasid ühistransporti eraldi. Praktilist vajadust ettevõtte laienemiseks lähiperspektiivis ei nähta.

Tallinna pealinnaregiooni omavalitsusüksused kuuluvad kõik MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskuse liikmete hulka ning keskuse tegevuspiirkonda. MTÜ Harjumaa ÜTK liikmeks võivad põhikirja järgi olla Eesti Vabariik, Harjumaa omavalitsusüksused ning ka Harjumaaga piirnevad omavalitsusüksused. Samuti on omavalitsusüksustel õigus ühingust välja astuda. Kuivõrd ühistranspordikeskus korraldab Harjumaal – erinevalt Põhjamaade koostööorganisatsioonidest või ka näiteks Järvamaast – väikse osa ühistranspordivedudest, siis ei tähenda

koostööorganisatsiooni olemasolu siiski seda, et Tallinna pealinnaregioonis oleks võimalik rääkida ühtsest ühistranspordipiirkonnast.

### 2.4.3 Ühine liinivõrk

Koostööorganisatsioonide keskseks ülesandeks on ühtse liinivõrgu loomine. Erinevad on kohaliku omavalitsuse üksuste õigused liinivõrgu kujundamisel.

Helsingi piirkonnas on ühisomavalitsusel lõplik ja täielik otsustusõigus. HSL kogub liikmesvaldadelt kirjalikud soovid liinide osas ning korraldab nende alusel läbirääkimised. Peale läbirääkimisi esitatakse kokkulepped juhatusle kinnitamiseks. Põhimõtteliselt on HSL voli avada liini ka sellisel juhul kui vald on ümber mõelnud ja ei soovi enam liini avamise ja käigushoiu eest tasuda. Probleemid liinide ühildatuses on üks olulisi pooltargumente valdadele, kes kaaluvad liitumist HSL'ga. Käesoleval ajal on neid valdu teenindavad (kommerts)liinid väga eraldiseisvad, halvasti seotud trammi- ja rongiliinidega.

Taanis on Movia ülesandeks optimeerida liinivõrku, kuid ettevõtte pädevus piirdub õigusega teha soovitusi kommuunidele ja regioonidele. Movia koostab liinide võrgu ja teostab ühistranspordi infrastruktuuri (peatused, teemärgistus, bussid) kvaliteedikontrolli. Liinivõrgu lähtekohaks on kommuunide poolt koostatud ettepanekud. Juhul kui liin haarab mitut üksust on vajalik nende üksuste kokkulepe. Ettepanekutele tuginedes koostab Movia üldise liinivõrgu ja sõiduplaani, hinnates ettepanekute finantsdimensiooni ja koordineerides kommuunide soove. Liinide tellijaks ja maksjaks on iga kommuun ja regioon iseseisvalt. Sellest tuleneb probleeme, kui lähedased kommuunid omavad väga erinevaid soove liinide mahu osas. Regionaalsete bussiliinide ettepanekud teevad regioonide haldusorganid.

Kopenhaageni 7 lähikommuuni on Vestegensamarbejdjet koostööorganisatsiooni raames loonud ühise süsteemi kohalike ühistranspordiliinide väljatöötamiseks ja tellimiseks. Vestegensamarbejdjet liiklusfoorum on koostanud analüüsi, mis näitab, et enamus bussiliine läbib rohkem kui ühte kommuuni, ja seega on olemas vajadus koordinaatsiooni järele piirkonnas. Movia jätkab ka individuaalseid konsultatsioone nende kommuunidega ja koostab iga kommuni jaoks eraldi sõiduplaani. Liinid tellitakse Movialt ametlikult eraldiseisvana.

Kohaliku rongiliikluse sõiduplaanid koostab riigiettevõtte DSB S-tog, kes konsulteerib seejuures kommuunide ja regioonidega. Metrooliinid haaravad Kopenhaageni, Frederiksbergi ja Tarnby kommuunid, kusjuures esimesed kaks kommuuni on ja viimane ei ole osanik metrooteenust korraldavas ettevõttes.

Norra pealinnaregioonis on ühtse liinivõrgu ja sõiduplaanide koostamise ülesanne Ruter AS'l. Seni töötatakse siiski kahe autonoomse liinivõrguga, mille pärandasid eelmised ettevõtted ja nende poolt sõlmitud veolepingud. Igal aastal toimub uusi liinide rühmade hankeid ning nende korraldamisel arvestatakse vajadusega kujundada piirkonnas välja ühtne liinivõrk.

Tallinna pealinnapiirkonnas on eelnevaga võrreldes oluliselt vähemühtne liinivõrk – seda nii piirkondlikult kui ka transpordiliikide osas. Suurim takistus ühise liinivõrgu loomisel on pealinna ja maakondlike liinide arendamise ja finantseerimise erinev loogika. Kasuks ei tule ka linna lähirongiliikluse eraldatus süsteemist.

#### 2.4.4 Ühtne piletisüsteem

Elanike seisukohast on väga oluline ühistranspordi piletisüsteemi ühtsus. Käsitletud Põhjamaade pealinnaregioonides on sellised ühtsed süsteemid kõikjal ka loodud.

Soome pealinnapiirkonnas kehtib busside-, trammide- ja metrootranspordi ühtne tsoneeritud ja paketatud piletisüsteem (välja arvatud U-liinid), mis on integreeritud riigiraudtee piletisüsteemiga.

Taanis on integreeritud pealinnaregiooni pileti- ja hinnasüsteemi kõrval riigiettevõtte DSB sõltumatult Movia-st töötanud välja elektriraudteed kasutatavatele reisijatele ka lisanduva boonussüsteemi erinevate kliendikaartide näol (*S-tog* kuldkaart, hõbekaart, pronkskaart). Ka on tsoneerimise loogikas säilinud erinevused, mis päritud reformieelsest ajast, mil piirkonnas tegutses 3 ettevõtet. Üksnes piirialadel on süsteemi ühtlustatud. Peamiseks põhjuseks, miks tsoneerimise loogikat ei ole ühtlustatud, on see, et valmistatakse uue skeemi rakendamiseks, milles tsoneerimisest loobutakse kaugus- ja sageduspõhise süsteemi kasuks. Uue ühtse süsteemi loomisel on takistuseks saanud mitme korraldava asutuse olemasolu. Metrooetevõtte soovib kuukaardi säilitamist, kuigi uues süsteemis selleks vajadus puudub. Otsus veel langetatud ei ole.

Oslos toimib ühtne ühistranspordi piletisüsteem kõigile transpordiliikidele, sh rongidele. Sama piletiga võib linna siseselt tunni jooksul vahetada transpordivahendit. Linnast väljudes selline võimalus puudub. Oslo linna ja Akershusi maakonna ühistranspordi korraldamise ettevõtte Ruter AS, Oslo linna ühistranspordi operaator (tramm, metroo) Kollektivtrafikkproduksjon AS ning Norra riigiraudtee Norges Statsbaner BA (NSB) on sõlminud lepingu, mis tagab Ruter AS-i poolt välja arendatud pileti- ning hinnasüsteemi jõustumise kõigis transpordi liikides Oslo linna piires ning ka Akershusi linnalähi rongides. Kuni 2008. aastani oli maakonnapiir väga oluline ühistranspordi kasutajate jaoks. Esines olukordi, kus pikk reis Oslos oli odavam kui lühike Akershusis.

Ühtse piletisüsteemi loomisel on Tallinna pealinnapiirkonnas jõutud kaugemale kui liinivõrgu arendamisel. Harjumaa Ühistranspordikeskus on kehtestanud ühtsed pileti hinnad maakonna avalikele liinidele ning olemas on ka ühtne kuupilet, mille alusel on õigus sõita nii maakonna- kui ka Tallinna linnaliinidel. Samuti on loodud võimalus osta ühine kuupilet linnalähi rongidele ja bussiliinidele.

#### 2.4.5 Ühistranspordi kavandamine

Oluliseks tulevikku suunatud koostöövaldkonnaks on ühistranspordialased planeeringud ja strateegiad.

Soome ühistranspordiseadus sätestab, et ühistransporditeenuste planeerimisel tuleb lähtuda järgmistest põhimõtetest (pg 6):

Vastutavad ametiasutused peavad kavandama ühistransporditeenuseid eelkõige piirkondlikult (seudullisina) või regionaalselt (aluellisina) terviklikult toimiva ja efektiivse transpordivõrgu kujundamiseks. Kavandamisel tuleb püüelda sõiduvajaduste



ja teenuste ühildamise suunas. Arvesse tuleb võtta eri rahvastikurühmade – laste, noorte, eakate, naiste, meeste, puudega inimeste – vajadustega. Ametiasutused kavandavad ühistransporti koostöös ja teiste valdadega koos.

HSL aluslepingu pg 10 käsitleb vallaliidu tegevuse kavandamist. Selle alusel määratakse HSL strateegias vallaliidu visioon ja mõõdetavad eesmärgid. Eesmärkide saavutamist mõõdetakse iga-aastaselt. HSL vallaliit vastutab kogu tegevuspiirkonna ühistranspordi planeerimise ja arendamise eest ning ühistranspordi korraldamise planeerimise eest laiemal Helsingi piirkonna 14 valla piirkonnas.

2009. aasta septembris kinnitas YTV valitsus Helsingi piirkonna ühistranspordikava aastateks 2010–2014, milles määratakse ühistransporditeenuse tase järgnevatel aastateks. See sisaldab piirkonna bussi- ja rongiliikluse liinivõrgu- ja teenustaseme suundi Espoo, Kauniaise ja Kerava jaoks. Helsingi sisest liiklust on käsitletud linna piirialade ulatuses. Vantaa osas keskendutakse läbivatele ühendustele. Muus osas kehtib Vantaa liinivõrgu kava aastateks 2008–2013. Kavas nähakse ette liinivõrgu arendamist vastavalt linnaruumi arengule ja uute liinide avamist. Samuti sisaldab see mitmeid teisi muudatusi liinivõrgus ja teenustasemes. Bussiliinide kulusid kavandatakse 2010-2014 kasvatada 12,5 mln euro ulatuses ja rongiliikluses 0,7 mln euro ulatuses. Regionaalne liinivõrgu kava peaks tagama regioonis hommikul tippunnil 1,3% ajavõidu.

YTV on koostanud Helsingi piirkonna hinna- ja tariifikorralduse arengukava aastaks 2014, milles hinnatakse erinevate hinna- ja piletisüsteemide mudeleid. See tugineb 2006. aastal valminud eeluuringule. Arengukavas on kirjutatud, et YTV valitsus otsustab uue piletisüsteemi osas 2008. aastal ja see hakkaks kehtima 2014. aastal.

Helsingis on lisaks kinnitatud vedude usaldusväarsuse ja reisijainformatsiooni parandamist käsitlevad kavad, telemaatikakava, keskkonnasõbraliku ühistranspordi arendamise kava.

HKL on koostöös HSL'ga koostanud Helsingi trammiliikluse uuringu, milles on määratletud trammiliinide pikendamise vajadus, samuti veeremi vajadus aastani 2020. Uute trammiliinide investeeringuvajadus aastateks 2009-2020 on hinnanguliselt u. 130 mln eurot. Uuring sisaldab ka olulisemaid meetmeid, mis suurendaks trammiliikluse usaldusväarsust, kiirust ja kulu-efektiivsust. Maakasutuse- ja trammiliinivõrgu uuringus (MARA), mis peaks valmima 2010. aasta alguses, määratletakse trammiliinide soovitatav võrk ja seda toetava maakasutuse põhimõtted.

Koostamisel on Helsingi regiooni transpordisüsteemi kava HLJ 2011, mis haarab 14 omavalitsusüksust kogu Helsingi pendelrändeala ulatuses. Kava soovitakse kinnitada 2011. aasta alguses. Kavas käsitletakse ühistranspordikorralduse arendamist aastani 2050. Kava ülesanne on määratleda strateegilisel tasemel Helsingi piirkonna ühistranspordi arendamispehõhimõtted ja meetmed, millega suudetakse kindlustada ühistranspordi konkurentsivõimet liikumisviiside valimisel. Strateegias püütakse leida huvide ühisosa. Helsingi linnal on ühishuvid teiste valdadega näiteks metrooliinide osas. Olulisim strateegias käsitletav teema on, millises järjekorras ehitatakse uusi liine 2050. aastani. Samuti soovitakse järgmiselt valitsuselt saada seisukohta HLJ plaani kohta ning riigi investeerimiskavatsustest. Transpordistrateegia organiseerimiskomitee koosneb HSL juhataste liikmetest, aga ka 8 vallaliidust välja jäävat valda osalevat juhataste töös. HSL on tegevorganisatsioon selle strateegia ettevalmistamisel.

Taani pealinnaregioonis on olulisemaks ühistranspordiarendut suunavaks strateegiliseks arengukavaks Kopenhaageni kommuuni liikluse ja keskkonna

arengukava, mida uuendati 2009. aastal. Kava eesmärgiks on vähendada märkimisväärselt transpordist tulenevat keskkonnakoormust. Prioriteediks on kergliikluse ja ühistranspordi arendamine.

Pealinnaregiooni tasemel on koostatud mitmeid tulevikku suunatud uurimusi ja arengukavasid. Koostöös Moviaga on uuritud oluliselt keskkonnasõbralikemate busside kasutuselevõtu tehnoloogilisi ja majanduslikke võimalusi. Koostöös 11 pealinnaregiooni kommuuniga, mille territooriumil asub Ring 3, on 20 aasta jooksul uuritud ja kavandatud elektrienergia põhineva kergrongiliikluse süsteemi loomist. Olulisim transpordi infrastruktuuri arendamise (Interregi) projekt haarab kogu Oresundi regiooni – lisaks Taani pealinnaregioonile ja Sjaellandile ka Rootsi Skane piirkonna ning veel 27 erinevat partnerit. Projekt on suunatud rahvusvahelise konkurentsivõime tõstmisele.

Ruter As koordineerimisel on koostatud Oslo linna ja Akershusi maakonna ühistranspordi arengu pikaajaline arengustrateegia K2010 ajahorisondiga aastani 2030. Transpordi arendamise olulisemad konkreetset tegevused Oslos ja Akershusis on viimasel kümnendil kavandatud ja elluviidud nn. Oslopakke projektidega. Oslopakke 3 juhtkomitee moodustati 2009. jaanuaris. See on algatanud rida projekte – tunnelite ehitamiseks, 4 realiste teede rajamiseks, linnaruumi uuendamiseks, uute terminalide rajamiseks. Akershusi maakonna volikogu algatusel on käivitatud nt. Fornebu metrooliini projekt, mille abil luuakse efektiivsem ühendus Oslo trammivõrgustikuga. Oslopakke 3 projekti ajahorisont on 2008-2027. Sellele on alates 2000. aastate algusest eelnenud projektid - Oslopakke 1 ja Oslopakke 2.

Strateegilisel tasandil on koostöö edenenu ka Tallinna pealinnapiirkonnas. Harjumaa Ühistranspordikeskuse ning SA Harju Ettevõtlus- ja Arenduskeskuse koostöös on välja töötatud Harjumaa ühistranspordi arengustrateegia 2007-2013. Tallinna linn on vastu võtnud dokumendi ”Tallinna ühtse piletisüsteemi ühistranspordi jätkusuutlik arengukava, teenindustaseme normid ning investeeringute ja rahastamise programm 2004 - 2010“.

## **2.5 Otsustamine koostööorganisatsioonides**

Koostööorganisatsioonide juhtimisstruktuur on tavapäraselt kahetasandiline. Kõrgema tasandi juhtorganiteks on nõukogud, liidukoosolekud ja üldkoosolekud. Üldisemad otsused ja finantskohustustega seonduv tehakse neis juhtorganites.

Liikmeskonna koosseisu ja hääleõiguse määramisel kasutatakse kahte põhimõtet – igal liikmel on üks koht/hääel või siis tuleneb häälte jaotus proportsionaalselt elanike arvust ja/või materiaalsest panusest, kusjuures suurima panusega üksuse hääleõigust piiratakse 50%-ga. Esimest tüüpi kasutatakse ühistranspordikeskuste nõukogude puhul Eestis, aga ka Taani pealinnaregiooni transpordiettevõtte puhul, kus sellise korralduse sätestab seadus. Regionaalse transpordiettevõtte Movia nõukogusse (repräsentantskab) kuulub 45 liiget, üks liige igast üksusest. Movias nõuab oluliste otsuste, nagu eelarve vastuvõtmine või muutuste tegemine finantsprintsipiidesse, kõigi kommuunide nõusolekut.

Teist tüüpi kõrgemate juhtorganite näiteid pakuvad Helsingi piirkonna vallaliit HSL, Oslo ja Akershusi maakonnaühisetevõtte Ruter ning Kopenhaageni piirkonna metrooettevõtte Metroselskabet. HSL ja Ruteri puhul on häältejaotus määratud nende

organisatsioonide endi poolt, Metroselskabetis eriseaduse alusel. HSL liikmesvaldade volikogud valivad oma esindajad HSL liidukoosoleku koosseisu. Liidukoosoleku hääleõigus jaguneb vastavalt põhikapitali osale, kuid ühe valla hääleõiguse suurus ei tohi ületada 50%. 2009. aastal otsustati jagada hääleõigus järgmiselt – Helsingi 50%, Espoo 23,4%, Vantaa 19%, Kirkkonummi 3,5%, Kerava 3,3% ja Kauniainen 0,8% Hääleõiguse osakaalud täpsustatakse iga-aastaselt. Osalus Taani Metroselskabetis jaotub eriseaduse alusel järgmiselt – 50% Kopenhaageni kommuun, 41,7% riik (transpordi- ja energiaminister) ning 8,3% Frederiksbergi kommuun.

Teenuse korraldamise sisulisi küsimusi otsustavad juhatused või valitsused, mis valitakse nõukogude, ühiskoosolekute ja liidukoosolekute poolt küllaltki erinevatest õiguslikest alustest lähtuvalt ja erinevaid põhimõtteid rakendades. Taanis on ka juhatuse koosseisu valimine sätestatud eriseadustes. Vastavalt seadusele on Kopenhaageni regionaalse transpordiettevõtte Trafikselskabet Movia juhatuses mitte rohkem kui 9 liiget – 2 kahe regiooni (pealinnaregioon ja Sjaelland) volikogust ja 7 kohaliku omavalitsuse üksuse volikogudest. Seaduse järgi kuulub üks koht juhatuses KOV-üksusele, kes panustab finantsiliselt enim – selleks on Kopenhaagen. Ülejäänud 44 KOV-üksust jagavad ülejäänud 6 kohta. Otsuste vastuvõtmine juhatuses toimub üldjuhul konsensuslikult, hääletamist kasutatakse erandlikult – viimase 3 aasta jooksul on hääletamine toimunud 2 korral, muudel juhtudel on kõik juhatuseliikmed otsustega nõus olnud. Metroettevõtte Metroselskabeti juhatus koosneb 9 liikmest/direktorist, millest 3 määrab Kopenhaagen, Fredriksberg 1, transpordi- ja energiaminister 3. 2 direktorit valivad ettevõtte töötajad.

Helsingi regioonis on otsustusõigus selles küsimuses vallaliidul endal ning kehtiv kord on poliitiliste ja valdadevahelise kompromissi tulemus. HSL liidukoosolek valib HSL valitsuse juhataja, asejuhataja ja liikmed. Valitsuses on 14 liiget, kelle on kõigil ka asendusliige. Liikmete arv määratakse aluslepingust lähtuvalt liikmesvaldade põhikapitali osa alusel, millest lähtudes on Helsingil 2009-2012 7 valitsuse liiget ja 7 asendusliiget, Espool 3 valitsuse liiget ja 3 asendusliiget, Vantaal 3 liiget ja 2 asendusliiget, Keraval ja Kirkkonummil kokku üks liige ja asendusliige, Kauniaisal üks asendusliige. Asendusliikmel on kohalolemise- ja sõnavõtuõigus koosolekutel, kus ta on valla ainus esindaja. Elanike arvult suurim vald nimetab valitsuse juhataja. Kõik juhatuse liikmed on valitud liikmesvaldade poliitiliste struktuuride esindajate seast. Otsuste jõujooned on minevikus (sh YTV Liikenne) olnud enamasti poliitiliste parteide vahel ja vähem omavalitsusüksuste vahelised.

Norra Ruter AS juhatus koosneb Oslo ja Akershusi maakonna esindajatest, kes ei ole aga mitte poliitikud vaid oluliste juhtimisvaldkondade professionaalid ning peaksid põhimõtteliselt olema poliitiliselt ja piirkondlikult sõltumatud oma otsustes. Juhatusele on antud väga suur iseseisvus oma otsustustes. Poliitilised suunised liikmesmaakondadelt peaksid olema üksnes üldise suunitlusega. Selliste põhimõtete olemasolu ei tähenda aga seda, et omanike esindajad (st. poliitikud maakondade volikogudest ja valitsustest) ei püüaks juhatuse liikmeid otsuste tegemisel mõjutada, nt piletite hinna kujundamisel. Juhatuse liikmete ülesandeks on omakorda hinnata otsuste poliitilisi riske ning pidada omanike – maakondadega – nõu.

Harjumaa ÜTK juhatuse valimise loogika on kõige lähedasem Movia juhatuse komplekteerimisele - põhikirja alusel koosneb ÜTK juhatus 5 nimetatud (1 Eesti Vabariigi esindaja, 4 Tallinna linna esindajat) ning 3 salajasel hääletusel valitud liikmest (ülejäänud liikmesomavalitsuste esindajate seast). Harjumaa ÜTK juhatuse otsused on õiguslikud kui koosolekul osaleb üle poole liikmetest ning otsused

võetakse vastu lihthälteenamusega. Juhul kui hääled jagunevad võrdselt, otsustab juhatuse esimehe hääl.

MTÜ Järvamaa ÜTK juhatuse valimisel selliseid piirkondlikke reegleid ei ole. Juhatuse liikmete arvu otsustab üldkoosolek, kuid põhikirja järgi peab juhatuses olema vähemalt 5 liiget. Juhatuse liikmed valitakse salajasel hääletusel.

## **2.6 Ühistransporditeenuste osutamise lepingud**

### **2.6.1 Lepingute sõlmimise alus**

Eesti ühistranspordiseadus eristab liiniveona avalikku (toimub avaliku teenindamise lepingu alusel) ja kommertsliinivedu (toimub liiniloa või tellijaga sõlmitud lepingu alusel). Õpilaste vedu kodu ja õppeasutuse vahel loetakse eriotstarbeliseks liiniveoks ning see võib toimuda nii avaliku teenindamise lepingu kui ka kommertsalustel. Ühistranspordiseaduse § 10 sätestab, et avalikule ühistranspordiliinile valitakse vedaja avaliku konkursi alusel, mille tingimused kehtestab veo tellija. Riigihangete seaduse § 15 alusel tuleb riigihange korraldada juhul kui vedajale makstav tasu ületab 40 000 eurot. Teatud juhtudel võib riigiasutus või kohalik omavalitsus avaliku teenindamise kohustuse panna ka eri- või ainuõigusega vedajale. Ühistranspordiseaduse § 10 järgi võib avaliku teenindamise otselepinguga avaliku teenindamise kohustuse sõitjate veoteenuse osutamiseks teeliikluses vedajale panna ainult tingimusel, et avaliku teenindamise otselepingu alusel osutatakse sõitjate veoteenust aastas vähem kui 200 000 kilomeetri ulatuses. Samuti fikseeritakse avaliku veoteenuse osutamiseks ühissõidukite ja liinirajatiste kasutusse andmine ning sätestatakse nende kasutamise ja tagastamise nõuded.

Soomes on ühistranspordi teenuslepingute sõlmimise seadusandlik alus määratud hankeseaduses ja ühistranspordiseaduses. Ühistranspordiseaduse pg 36 määratletakse seaduse rakendatavus teenuslepingu alusel toimuva ühistransporditeenuse korraldamisel:

Seaduse alusel korraldatakse hankeid, mis puudutavad maanteetranspordi ning rööbastranspordi (v.a. rongiliiklus) teenuse osutamist kontsessioonilepingute (käyttöoikeussopimukset) alusel. Seaduse alusel korraldatakse hankeid, mis puudutavad rongitranspordi teenuse osutamist sõltumata sellest, kas see toimub kontsessioonilepingu või muude teenuslepingu määruste alusel avalike hankemenetluste kaudu sõlmitud lepingu vormis. Tingimused lepingu sõlmimiseks ilma pakkumismenetluseta on kirjeldatud teenuslepingu määruse 4-8 peatükkides.

Ühistranspordiseaduses loetletud ametiasutused, kellel on ühistranspordilubade väljaandmise õigus, otsustavad, kas nad korraldavad ühistransporditeenust teenuslepingu alusel oma tegevuspiirkonnas tervikuna või selle osades. Seaduses nimetatud ametiasutused võivad hankemenetluse läbi viia kas ühe- või kaheastmelisena.

Hankeseaduse mõistes on hankelepinguid sõlmivateks asutusteks (hankintayksiköt) riigi ning kohaliku omavalitsuse üksuste ja nende liitude võimuorganid, samuti avalik õiguslikud ja avaliku sektori äriühingud, kelle tegevust finantseerivad ja/või

kontrollivad avaliku sektori võimuorganid. Seadus rakendub osale transporditeenustest, nimelt:

Selliste võrkude ehitamisel, hooldamisel, haldamisel ja opereerimisel, mida kasutatakse ühistransporditeenuse osutamisel rongide, trammide, trollibusside, busside või metrooga. Ühistransporditeenuste võrguna mõistetakse teenuseid, mida osutatakse vastavalt võimuorganite poolt seatud tingimustele. Tingimused võivad käsitleda transpordiliine, sõidumahte või sagedust.

Seadust ei rakendata üksustele, kes pakuvad ühistransporditeenust bussiliinidel, millel teised ettevõtted võivad osutada teenuseid samas piirkonnas lepingu sõlminud üksustega samal tingimustel

Seadust rakendatakse teenustele, mille maht ületab 422 tuhat eurot (ilma käibemaksuta). See lävi on määratud Euroopa Komisjoni poolt, kes vaatab selle iga kahe aasta järel üle. Seaduse pg 20 piirab veelgi seaduse rakendusala – seadus ei kehti neil juhtudel kui seadustega on määratud teenuste osutamise ainuõigus.

Soome raudteeseaduse pg 5 on sätestatud, et ühistranspordi teenuse kontsessioonilepingu alusel osutamise load raudteel väljastab Transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium. Muid liikluskorralduste teenuseid osutab Raudteeamet ise või ostab need teenustena sisse.

Taanis võib ühistranspordiettevõtte seadustest tulenevalt valida 3 erineva hankeprotseduuri vahel. Regionaalne transpordiettevõtte Movia kasutab lepingute sõlmimisel avalikku enampakkumist ja läbirääkimisi sisaldavat protseduuri. Lepingutes määratakse nõuded teenusele ja sõidukitele.

Norra liinitranspordi pakkumise määrusest tulenevalt on maakondlikud kommuunid kohustatud leidma ühistransporditeenuse osutajad avaliku pakkumise tulemusel. Transpordiministeerium on kehtestanud raudtee- ja metrooseaduse alusel määruse, mis reguleerib täpsemalt lepingute sõlmimise tingimusi ja reisijatevedudeks kvalifitseeruvad ettevõtted raudtee- ja metrooteenuste osutamiseks. Maakondadele anti alates 2004. aastast õigus erastada lähiliinide rongiliikluse teenuse osutamine. Hetkel töötab üks selline liin (Oslo-Gjovik). Võimul olev valitsus on edasise liinide privatiseerimise peatanud.

**Tabel 7. Ühistransporditeenuse osutamise lepinguline alus**

	<b>Eesti</b>	<b>Soome</b>	<b>Taani</b>	<b>Norra</b>
Avalikud konkursid liiniveoks	maakonnaliinid	bussitransport	bussitransport	bussitransport ja linnalähirongid
Liiniveod kontsessioonilepingu alusel	rongiliinid	tammi- ja metrooliinid, linnalähirongid	trammi- ja metrooliinid	tammi- ja metrooliinid, linnalähirongid
Veod muudel alustel	bussi-, trammi- ja trolliliinid pealinnas		linnalähirongid	

## **2.6.2 Lepingute objekt ja pikkus**

Ühistransporditeenuste osutamise lepingud sõlmitakse veoliinide või nende pakettide ning toetavate teenuste nagu näiteks piletisüsteemi korraldamise tellimiseks. Lepingutes määratakse nõuded ettevõtetele, osutatavate teenuste mahud, sõiduplaanid,

nõuded transpordivahenditele, teenusekindlusele, kvaliteedinõuded ning nendega seonduvad trahvid ja boonused veoettevõtetele, piletihindade piirmäärad.

Helsingi piirkonnas teenuse osutamist korraldab HSL on 2010. aasta alguse seisuga sõlminud bussiliinide lepinguid üle 10 vedajaga. Hanked viiakse läbi liinipakettide vormis. Lepingute tüüpiline kestvus on 10 aastat. Trammi- ja metrooliikluse teenuse osutamiseks võib HSL vallaliit oma tegevuspiirkonnas anda vedajatele maksimaalselt 15 aastaks ainuõiguse.

Soome raudteeseaduse pg 5 on sätestatud, et ühistranspordi teenuse kontsessioonilepingud teenuse osutamiseks raudteel sõlmitakse viieks aastaks. Vedajal peab olema kehtiv liiniluba, millel määratakse: loa kehtivusaeg, liinid, kõik või olulisemad peatused liinidel, sõiduplaanid, liinidel reise alustamise ja lõpetamise aeg. Raudteeamet sõlmib raudteevedude operaatoritega lepingud, mis on seotud tema poolt koostatud reisiplaaniga ning võtab arvesse lubatud veomahte.

Taani pealinnaregiooni transpordiettevõtte Movia korraldab hanked ja sõlmib lepingud bussitundide ostmiseks. Need bussitunnid on jaotatud praktikas liinide rühmade alusel, kuid põhimõtteliselt on korraldaja õigus veoettevõtete vahel liine ümber jagada. Movia lepingud on üldjuhul 6 aastase kestvusega, kuid võimalik on nende pikendamine 2 aasta kaupa kuni 12 aastani. Lepingutes määratakse nõuded teenusele ja sõidukitele (nt. busside mahutavus (12 või 18 m buss), heitgaaside miinimum).

Ühistransporditeenuseid busi-, trammi- ja metrooliinidel osutavad Oslo pealinnaregioonis operaatorfirmad Ruter AS'ga sõlmitud veolepingute alusel. Liinitranspordi pakkumise määruse alusel sõlmitud veoleping sõlmitakse vastavalt hanketingimustele ja pakkumistele ning peab kehtima vähemalt 5 aastat.

Eesti ühistranspordiseaduse järgi määratakse avaliku teenindamise lepingus muuhulgas kindlaks teenindatavate liinide loetelu, samuti fikseeritakse avaliku veoteenuse osutamiseks ühissõidukite ja liinirajatiste kasutusse andmine ning sätestatakse nende kasutamise ja tagastamise nõuded. Avaliku teenindamise lepingu maksimaalne kehtivus on ühistranspordiseaduse järgi 10 aastat. MTÜ Järvamaa Ühistranspordi Keskus on liinide operaatoritega sõlminud näiteks 8-aastased hankelepingud.

### **2.6.3 Hanke võitmise alus ja kvaliteedikokkulepped**

Ühistranspordiseaduse alusel on Soomes parima pakkumise valiku aluseks lepingu sisust tulenevalt majanduslikult parim pakkumine või siis odavaima hinnaga pakkumine (pg 41):

Majanduslikult parima pakkumise valiku kriteeriumid võivad olla näiteks pakutava teenuse kvaliteet, sõidukite kvaliteet, sõidukite olemasolu, teenuste integreeritus, hinnad, keskkonnasõbralikkus, keskkonnanõuete täitmine.

Kriteeriumite prioriseeritus ja rakendamine hindamisel peab olema selgitatud pakkumiskutses. Sarnased üldreeglid kehtivad ka teistes Põhjamaades. Norras sätestab liinitranspordi pakkumise määrus, et valik veoettevõtete vahel tehakse kas madalaima hinna alusel või siis majanduslikult soodsaima pakkumise kasuks. Viimasel korral võidakse arvestada hinda, kvaliteeti, keskkonnakaitselisi asjaolusid või pakkuja võimekust teenuseid pakkuda.

Konkurssidel osalejad annavad vastavalt korraldava asutuse poolt sätestatud tingimustele kvaliteedilubadused, mille taseme ning hinna võrdlemisel tehakse valik pakkujate vahel. Soome ühistranspordiseaduse pg 48 kirjeldab sellise kvaliteedilubaduse minimaalset sisu:

- 1) osutatavad teenused;
- 2) teenustest ning nende muudatustest ja ärajätmistest teavitamise kord;
- 3) kasutatavad piletid ja nende hinnad;
- 4) teabe- ja piletkorralduse asjaolud;
- 5) kasutatavad sõidukid, sh madalapõhjaliste sõidukite ja sõitjate sisenemist hõlbustava varustuse olemasolu;
- 6) reisijate rahulolu mõõtmine;
- 7) kaebuste käsitlemise, piletihinna tagasimaksmise ning lepingu katkestamise ja kahjude korvamise kord;
- 8) puudega inimestele kättesaadavad teenused, nende abistamine ja teavitamine, aga ka muude rahvastikurühmade vajaduste arvessevõtmine.

Ühistranspordiloo saab tühistada, kui teenuse osutamisel avastatakse olulisi rikkumisi teenuse kättesaadavuse, hindade teavitamise, bussidega vms seotuna. Seadus loob võimaluse eesmärgikokkulepete sõlmimiseks kontsessioonilepingute raames. Sellistes kokkulepetes nähakse ette, mida lepingu perioodil tuleb saavutada – nt. teenuste kvaliteedi või reisijate arvu kasvamine. Lepingus võidakse vahendid, kuidas neid eesmärke saavutatakse, jätta veoteenuse osutaja osalise või täieliku otsustamise kohaks.

HSL hanketingimused ja nende poolt sõlmitavad veolepingud sisaldavad olulise osana kvaliteedi mõõtmist sätestavaid punkte. Kvaliteedi mõõtmiseks kasutatakse:

- reisijate rahulolu mõõtmist küsitluste vormis;
- bussides vaatlusi teostavaid kvaliteedigruppe, kes kontrollivad bussijuhi tegutsemist, puhtust;
- vedajate igakuiseid aruandeid, kus need raporteerivad katkestustest või hilinemistest liinidel.

Mõõtmiste tulemused on aluseks trahvide või boonuste määramisel vedajatele.

Movia boonussüsteem ühendab vedaja kvaliteedilubadused ja tasu teenuse eest. Vedajad peavad pakkumise tegemisel fikseerima kvaliteeditaseme ja selle eest küsitava hinna. Movia võrdleb hinda ja lubadust ning otsustab, milline on parem pakkumine. Olulisemateks kriteeriumiteks on klientide rahulolu teenusega ja teenusekindlus.

Küsitlusfirma küsitleb transpordivahendites igal aastal 25 tuhat reisijat vastavalt 9 erinevale mõõtmele, mille parandamine on ettevõtte kontrolli all – nt. juhi sõidustiil, puhtus, hooldus, müra, temperatuur. Tehakse 5-8 intervjuud bussi kohta. Intervjuud on hajutatud kogu aasta peale ning iga liini kohta saadakse u. 200 intervjuud, mis on piisav selleks, et oleks võimalik öelda midagi kvalifitseeruvat kvaliteedi kohta. Kvaliteedi mõõtmise kulud on u. 2 mln DKK ehk alla 0,1% 2,5 mrd DKK kuludest teenuse ostmise kuludest.

Kasutatav rahulolu hindamise skaala on 5-astmeline - kõrgeim aste on 8 korda rohkem väärt kui madalaim aste. Normaalne tulemus on 800 punkti 1000 võimalikust.

Sätetatud on ka rahuolu miinimumtase (vähemalt 750), millest alla ei ole võimalik pakkumisel kvalifitseeruda. Juhul kui tegelik tarbijate rahulolu langeb alla seda kriitilist piiri, siis on tellijal õigus leping katkestada. Teenusekindluse puhul on tavaliseks kvaliteeditasemeks 99,8%, st selline osa lubatud tundidest tõe poolest ka läbi sõidetakse.

Boonused ja trahvid sõltuvad pakkumises tehtud ja lepingus sisalduvatest kvaliteeditilubadusest, mitte kvaliteedi tasemest endast. Kui teenust osutatakse sellel tasemel, mis kokku lepitud, siis lisatasu ei määrata. Kui teenust osutatakse paremini, siis saab veoettevõtte boonust, kui halvemini siis makstakse talle vähem raha. Tulemusi arvestatakse aastate lõikes ning kvaliteedileppega seonduvate tasude maht moodustab u. 2-3% lepingu aastasummadest. Movia maksis 2008. aastal 12 mln DKK boonust ja sai umbes samavõrra raha ka tagasi, neilt ettevõtelt, kelle tulemused jäid kvaliteeditilubadustele alla. 2009. aastal boonuse suurus ületas kehvema teenuse eest vähemakstud summa. Kvaliteeditilubaduste täitmine on oluline ka lepingu pikendamisel. Tavaleping sõlmitakse 6 aastase kestvusega, kuid juhul kui 5 aasta tulemused on läbivalt head, siis pikendatakse lepingut 2 aasta võrra, ja nii kuni maksimaalselt 12 aastani.

Metroselskabet I/S leping operaatorfirma Ansaldo'ga sisaldab fikseeritud tasu teenuse osutamise eest, mis sõltub kavandatud ja kokku lepitud liinide mahust ning muutuvast komponendist – boonused ja trahvid on seotud liinide õigeaegsuse ja puudumisega, reisijate arvuga, reisijate rahuoluga, kaebustega, vagunite puhtuse, hoolduse kvaliteediga

Taani Movia süsteemi on osaliselt üle võtnud ka Norra pealinnaregiooni Ruter AS. Kvaliteedi mõõtmiseks kasutatakse reisijate rahulolu küsitlusi (nt. puhutus, juhi viisakus, peatuste teadustamine) ja kontrollreisijaid. Samuti hinnatakse õigeaegsete sõitude osakaalu (aktsepteeritav tase 95-98%). Sarnased motiveerivad elemendid on ka monopoolses seisus olevate trammi- ja metroettevõtetele sõlmitud lepingutes, kuid läbirääkimised selles osas on oluliselt raskemad kui avalike konkursside tulemusel sõlmitavate lepingute korral.

## **2.7 Ühistransporditeenuse kvaliteedinõuded**

Ühistransporditeenuse kvaliteedinõuete määramise õigus ja kohustuslikud kvaliteedivaldkonnad sätestatakse riiklikes üldaktides.

Soome ühistranspordiseaduse pg 4 sätestab ühistranspordi teenuse taseme määramise alused:

Seaduse pg 14 lõikes 2 viidatud võimuorganid [valitsus, kohaliku omavalitsuse organid, sh pealinnapiirkonna koostööorganid] peavad määratlema ühistransporditeenuse teenustasemed oma kompetentsi ulatuses. Transpordi- ja kommunikatsiooniminister määrab teenuste taseme riiklikul tasandil. Teenustaseme määramisel arvestatakse erinevate ühiskonnagruppide vajadusi.

Teenustaseme määramisel teevad võimuorganid koostööd omavahel, samuti kohaliku omavalitsuse üksustega ja maavolikogudega. Teenustasemed on tähtajaliselt määratud.

Ühistranspordiseaduses loetletud ametiasutused, kellel on ühistranspordilubade väljaandmise õigus, peavad seaduse nõudest lähtuvalt võtma vastu



sellise teenuslepingu määruise, mis tagab teenuse osutamise lähtudes üldistest huvidest, mille osaks on sagedasem, turvalisem, parema kvaliteediga või odavam teenus kui vabaturg seda suudaks pakkuda.

Soome raudteeseaduse sätestab, et ühistranspordi teenuse kontsessioonilepingu alusel osutamise load raudteel võivad sisaldada täiendavaid tingimusi liiklusmahtude ja teenuse kvaliteedi osas. Raudteeamet peab kindlustama, et teenuseid pakutakse ühtsel tasemel ning teostab selleks üleriigilist seiret ja liikluskorraldusteenuste koordineerimist.

Norra ühistranspordi litsentsimääruse alusel on üldjuhul maavanema ülesanne määratleda kohaliku tasandi liinitranspordi (raudtee, metroo, tramm) teenusstandardid. Riikliku liinitranspordi pakkumise määruse § 4 alusel võib pakkumise esitaja määratleda pakkumise kaudu täpsemad teenusstandardid transpordiettevõttele ning nõuda vastavate standardite järgimist kinnitava dokumentatsiooni esitamist. Raudtee- ja metrooseaduse pg 7 annab juhul kui maakondlik kommuun rahastab maakondliku rongi- ja metrooliiklust selle volikogule õiguse kinnitada maakondliku ühistransporditeenuse osutamise tingimused – reisiplaani, hinnakirja ja subsiidiumid.

Kohalikes üldaktides ja teenust korraldavate organisatsioonide poolt välja töötatud normatiivides neid nõudeid täpsustatakse. Oluliselt mõjutavad teenuste kvaliteeti ka teenust tellivate võimuorganite soovid. HSL, Movia ja Ruter arvestavad ja suures osas ka lähtuvad tegevuse kavandamisel liikmesüksuste poolt esitatavatest seiskohtadest transporditeenuse teenustaseme ja selle soovitud muutuse osas. Kõige täpsemalt on kvaliteedinõuded sätestatud teenuslepingute raames sõlmitud kvaliteedikokkulepetes.

### **2.7.1 Nõuded ühistranspordi liinivõrgule ja vedude sagedusele**

Liinivõrgu tiheduse ja vedude sageduse taseme puhul on kõige määravamaks Põhjamaade pealinnaregioonide koostööorganisatsioonide liikmesüksuste tellimusena vormistatud soovid, mis üldjuhul on kooskõlas ka teenuse vajaduse määruga. Korraldavad organisatsioonid, kelle ülesanne on liinivõrgu optimeerime, peavad need soovid ühendama ühtsesse liinivõrku. Helsingi pealinnaregioonis kasutatakse selleks piirkondade jaotamist kvaliteedirühmadesse, vastavalt sellele kui palju ühes või teises piirkonnas on teenust vajavaid inimesi. Ühistranspordikava planeerimisjuhendis, mille YTV valitsus kehtestas 2009. aasta veebruaris, on määratud ühistranspordiliikluse põhiteenuste tase ühendussuundadele, mis on jagatud 4 erinevasse kvaliteedirühma:

\*\*\*\* nelja täрни kvaliteediga teenused pakuvad sõiduautoga võrrelduna konkurentsivõimelist ühistranspordi taset

\*\*\* kolme täрни kvaliteediga teenused on nii head, et võimaldavad veel ilma autota elulaadi

\*\* kahe täрни kvaliteediga teenused pakuvad tagasihoidlikku teenustaset

\* ühe täрни kvaliteediga teenused loovad võimaluse ühistranspordi kasutuseks.

Valdade esindajad esitasid täpsemad kvaliteedisooovid, mille alusel on koostatud piirkondade jaotus kvaliteedi rühmade kaupa. Juhendis määratakse igale kvaliteedirühmale minimaalne baasteenustase. Täpsustatud kvaliteedirühmadega seostatud ühendussuunad määratletakse planeerimisjuhendis. Kavas tuuakse ära

baasteenustaseme normatiivid minimaaltasemel. Baasteenustaset ületav teenuse pakkumine määratakse eelkõige pakkumispõhiselt. Neid normatiive võidakse ületada, võttes arvesse kasutatavate finantsressursside olemasolu, juhul kui transpordinõudlus eeldab baastaset ületavat teenustaset või siis kui ühistranspordi konkurentsivõimet soovitakse kindlatel ühendussuundadel või uutes piirkondades suurendada. Sellisel juhul tuleb liine tellivatel valdadel tasuda kõrgemat tariifi. Hajaasustuse ja teiste eripiirkondade ühistranspordiühenduste pakkumine määratakse eraldi, kvaliteedirühmade loogikat arvestamata.

Kohaliku omavalitsuse üksuste suur otsustusõigus ja (rahaline) vastutus ühistranspordiliinide tellimisel jätab vähe ruumi formaalsete ja universaalse kehtivusega riiklike normide rakendamiseks. Selliste normide tagasihoidlikku mõju liinivõrgule näitab ka see, et kuigi Eestis on teede- ja sideministri poolt 2000. aastal määrusega kehtestatud teenindustaseme soovituslikud normid avalikule kohalikule liiniveole, mis on soovituslikuks aluseks normide kehtestamiseks valla-, linna- ja maakonnaliinidel, siis Harjumaa näitel on erinevused ka sama suurusjärku asulate ühenduskordades pealinnaga 3-4 kordsed.

Liinidel sõiduplaanidest kinnipidamine tagatakse kvaliteedikokkulepetega ning reisijatele antud õigusega nõuda veoteenuse pakkuja poolsest tegevusest tingituna tekivad hilinemiste, muudatuste või seisakute eest kahju hüvitamist. Ruter AS määrusest tulenevalt võib kahjunõue ulatuda kuni 400 NOK.

### **2.7.2 Nõuded transpordivahenditele**

Nõuded transpordivahenditele sisaldavad nõudeid vanuse, turvalisuse, suuruse ja mugavuse, puhtuse, tähistuse ja keskkonnasõbralikkuse osas. Oluline osa transpordivahenditele kehtestatud nõuetest on sätestatud riikliku üldaktiga ning kehtivad kogu riigi territooriumil.

Taani bussiseaduse § 20 alusel reguleerib transpordi- ja energiaminister ühistranspordi teenust pakkuvate liiklusvahendite üldisi tehnilisi nõudeid (muuhulgas määrab minister üldised standardid sõiduki sisustusele ning teenuse funktsioneerimist toetavatele vahenditele).

Regionaalne transpordikorralduse ettevõtte (nt Movia) koostöös kohaliku omavalitsuse üksustega määrab läbi veolepingu veoteenust pakkuvate firmadele nõuded kasutatavate transpordivahendite seisundile (sh, vanus, disain, mahtvus, hooldusnõuded, emissioonitasemed jms) ning piiritleb ka täpsemad teenuse parameetrid. Movia puhul kehtivad suhteliselt ühtlustatud standardid, kuid erinevates omavalitsusüksustes teenust pakkuvatele ettevõtetele võivad standardid olla mõnevõrra erinevad (nt õhukonditsioneerid, videovalve jms). Juhul kui liinid kulgevad mitme omavalitsusüksuse territooriumil, lepatakse täpsed tingimused osapoolte vahel kokku enne pakkumiste esitamist.

Ühistranspordivahendite vastavust standarditele kontrollib transpordikorraldus ettevõtte (nt Movia). Näiteks emissioonitaseme kontroll peab toimuma busside puhul vähemalt 1 kord aastas. Varustuse tehnilise taseme ning keskkonnastandardite täitmise osas rakendatakse iga-aastast litsentseerimise süsteemi. Movia on bussitranspordi kvaliteedi kontrolliks ja monitooringuks loonud mõõtmissüsteemid (nii elektroonilise kui ka manuaalse). Sealhulgas on veoteenuse pakkujad kohustatud

teostama regulaarset sisekontrolli indekseeritud skaalade alusel (sh sõidukite puhtus, temperatuur, hooldus, juhtide töötingimused jms) ning saadud kvaliteediandmeid Moviaga jagama.

Norra raudteeseaduse pg 7 alusel on raudteel reisijateveo kontsessioonilepingu sõlmimise eelduseks muuhulgas veeremi kvaliteediomadused, sh eriti turvalisusega seotu. Registrisse kandmise nõuetega, mis sätestatakse eraldi õigusaktiga, tagatakse kasutatava veeremi kvaliteet. Rööbastranspordi teenust pakkuvad ettevõtted peavad enne veeremi kasutusse võtmist hankima heakskiidu vastavast ministeeriumist. Norra transpordiministeerium võib nõuda litsentsile vastavat tähistust transpordivahenditel, mis teenindavad ühistranspordiliine.

Keskkonnanõuded tulenevad EL ja riiklikest õigusaktidest, mida korraldavad organisatsioonid või omavalitsusüksused, mille territooriumil sõidukid liiguvad, on mõningatel juhtumitel karmistanud. Näiteks nõuab Kopenhaagen Movialt bussidele Euro 5 keskkonnanõuete täitmist, maapiirkondades on piisavaks tasemeks Euro 4. Heitgaaside miinimumtase on üks kvaliteedikokkuleppe osa. Helsingis vastavad peamise bussitranspordi vedajaettevõtte bussid Euro 5 emissiooni standardile. HSL bussiliikluses väljastavad ühistranspordisõidukid 2008. aastal lämmastikoksiidi keskmiselt 7,35 g sõidetud kilomeetri kohta ning tahkeid osakesi 0,145 g.

Norras kasutatakse ka madalamatele nõuetele vastavaid busse. Ruter AS poolt tellitud ühistranspordiliinidel sõitvad bussid jagunesid 2009. aasta alguse seisuga emissioonistandardite alusel järgmiselt: Euro 0-bussid -12 (0,9 %); Euro 1-bussid 81 (6,2 %); Euro 2-bussid - 245 (18,7 %); Euro 3-bussid 572 (43,7 %); Euro 4-bussid - 272 (20,8 %); Euro 5- või EEV-bussid 128 (9,8 %). 2008. lasti liinidele 100 uut Euro 5-bussi, mis samuti vastavad EEV standardile. Akershusi bussipargis asetati Euro 4 standardist madalamaid emissiooninõudeid täitvatele bussidele spetsiaalsed filtrid, mis tähendab, et nende busside saasteemissiooni tase on samuti väga madalale viidud.

### **2.7.3 Nõuded veoettevõtetele**

Nõuded veoettevõtetele on seotud ühistranspordilubade ja litsentside väljastamise tingimustega.

Soomes on ühistranspordiloo jagamise põhilisteks kriteeriumiteks ettevõtte hea majandus seisund (kontoseis, võlgnevused, laenud, varad, käibekapital jms) ning registreeritus transporditeenuseid osutava ettevõttena. Ühistranspordiseaduse pg 21 sätestab nõuded ühistranspordiloo omandajale, selleks et alustada teenuse osutamist. Ettevõtte käsutuses olevad finantsressursid peavad olema mitte väiksemad kui 9000 eurot esimese ja 5000 eurot iga järgneva teenuse osutamisel kasutatava busi kohta. Soomes ei ole ühistranspordiluba ei ole vaja juhul kui teenust osutavad avaliku sektori ühingud, KOV-üksused ja nende liidud või ühendused neile kuluvate ühistranspordivahenditega (pg 8).

Norra kommertstranspordi seaduse § 4 alusel peavad tasulist veoteenust pakkuvad ettevõtted omama vastavat tegutsemislitsentsi. Litsentsi jagamise peamiseks eeltingimusteks on ettevõtte läbipaistev juhtimine, finantsilised võimalused ning piisav tehnilise asjatundlikkuse tase. Kindlal sõidugraafikul teenust pakkuvatele ettevõtetele võib litsentse jagav asutus (Løyvestyresmakta) korraldada

litsentsikonkursside. Kindlal sõidugraafikul ühistranspordi liinivedusid teostavad ettevõtted peavad lisaks põhilitsentsile omama ka spetsiaalset litsentsi.

Ühistranspordi litsentsi omavad ettevõtted peavad tagama, et töötajate, kes otseselt täidavad veoteenuse lepingutes ette nähtud ülesandeid, palgad ja töötingimused ei oleks halvemad kui riiklikul tasandil vormistatud kollektiivlepingud ette näevad. Ministeeriumil on õigus teha korrektiivse litsentsikonkursside tingimustes. Raudteeseaduse § 8 lõige (g) alusel peavad rööbastranspordi ettevõtted tagama, et töötajate palgad ning töötingimused vastavad vähemalt tasemele, mis on määratletud riiklikus palgalepingus. Antud tingimus kehtib ka allhankijate töötajate kohta.

#### **2.7.4 Nõuded teenust osutavale personalile**

Soome ühistranspordiseaduse pg 19 sätestab nõuded veottevõtte vastutava isiku ametialase ettevalmistuse kohta:

Kontrollitakse tema ametioskusi, kas ta on läbinud liiniveo ettevõtjakursused ja sooritanud eksami ning saanud vastava tõendi Transpordiametist (Ajoneuvohallintokeskus).

Raudteeseaduse pg 7 alusel on raudteel reisijateveo kontsessioonilepingu sõlmimise eelduseks muuhulgas taotleja ettevõtte juhtkonna hea maine ning turvalisuse eest vastutava personali pädevus ja erialane koolitus.

Seaduse pg 34 sätestab,

...selleks, et rongijuhid, liikluskontrolliga seotud isikud ja muud isikud, kelle töö on seotud liiklusohutusega, suudaksid teha oma tööd korralikult, nad peavad vastama tervise-, haridus- ja muudele kvalifikatsiooninõuetele vastavalt eraldi õigusaktina kehtestatud tingimustele.

Taani transpordi- ja energiaministril on bussiseaduse § 20 alusel pädevus määratleda ühistranspordivahendi juhi kvalifikatsiooni tingimused. Üheks nõudeks on, et iga juht peab käima aastas 2 päeval koolitustel. Movia on seisukohal, et selline formaalne nõue ei taga personali vajalikku ettevalmistust, ning on loonud iseseisva personali arendamise ja sertifitseerimise süsteemi. Koostatud on nõudeid sisaldav trükis. Iga 5 aasta järel korraldatakse juhtidele teoreetiline test ja praktiline test, milles hinnatakse juhtide teadmisi Movia piletisüsteemi, liinivõrgu ja kvaliteedinõuete osas, seda kuidas sõidukijuht oskab klientidega käituda. Süsteem töötati välja koostöös ametiühingute ja vedajatega. Testi mitteläbinutele antakse võimalus kordustestiks, mille juhid peavad läbima või veelkord kordama. Samuti rakendatakse testreisijaid, kes kontrollivad, kas sõidukijuht teeb kõike õigesti.

Norra raudteeseaduse § 3 lõige (d) järgi peavad rööbastranspordi ettevõtte töötajaid, kelle tööülesanded on seotud ohutusega, vastama järelevalve asutuse poolt seatud nõuetele. Nimetatud nõuded puudutavad eelkõige töötajate kvalifikatsiooni, vanust, tervislikku seisundit, haridust ning ka instrueeritust ja koolitust. Järelevalve asutusel on õigus nõuda töötajate kvalifikatsiooni litsentsi. Lisaks on järelevalve asutusel õigus määratleda nõuded asutustele, mis tegelevad rööbastranspordi teenust pakkuvate ettevõtete töötajate koolituse, hindamise ning eksamineerimisega.

### 2.7.5 Nõuded teavitamisele ja teavitustegevus

Üldised nõuded reisijainformatsiooni edastamise kohta sisalduvad seadustes, millest lähtuvalt on korraldavad ettevõtted välja kujundanud oma teavitussüsteemi.

Soome ühistranspordimääruse pg 13 sätestab, et reisijaveo teenuse osutaja on kohustatud teavitama avalikkust tulemuslikult, eriti liinide alustamisest ja lõpetamisest. HSL avaldab koostöös valdade, riigiraudtee ja teiste veoteenuste osutajatega regulaarselt igas kvartalis kõigi liinide sõiduplaanid ning pakub reisiplaneerimise teenust internetis. Igas HSL vallas on kättesaadavad vastava valla spetsiifikat arvestavad reisiplaanid.

Taanis on transpordiettevõtte kohustatud teavitama avalikkust sõidugraafikute muutustest vähemalt 14 päeva ette. Liiklusinfot jagatakse erinevate kommunikatsioonikanalite kaudu (nt TV teletekst, Internet, SMS). Üldisemat laadi infoga plaanitavatest tegevustest hoitakse kliente kursis järjepidevalt. Klientide arupärimiste üldised reeglid (sagedus, aeg, detailsus jms) määratlevad kohaliku omavalitsuse üksused. Küsimustele vastamine aga on üldjuhul ühistransporti korraldava ettevõtte ülesanne.

Taani pealinnaregioonis on klientide pöördumistele vastamine jagatud omavalitsusüksuste ja transpordi korraldava ettevõtte vahel. Movia aktsepteerib nii e-maili, telefoni, tavaposti kui ka personaalse kommunikatsiooni teel esitatud küsimusi ning kõik arupärimised salvestatakse elektroonilisse töötlussüsteemi. Kõik osapooled on ühendatud süsteemi läbi interneti teenuskonto. Põhiliseks standardiks on arupärimistele vastamise aeg. 95%-le arupärimistele tuleb vastata 10 tööpäeva jooksul ning 100%-le pöördumistele tuleb vastata vähemalt 15 tööpäevaga. Kõigile Movia juhatausele esitatud pöördumistele tuleb anda vastus vähemalt 14 tööpäeva jooksul.

Norra transpordiministeriumi poolt kinnitatud Ruter AS-i määruse järgi on ühistranspordi teenust korraldaval ettevõttel kohustus tagada kõikide jaamade ja peatuste juures info sõidugraafikute kohta. Lisaks peavad teenusepakkujad liinigraafiku infot esitlema ka vastavat liini teenindavas ühissõidukis. Toimib reaajas GPS süsteemil põhinev interaktiivne sõiduplaan, mis väljastab ühistranspordisõiduki saabumise aja minutites. Olulisemates peatustes on paigaldatud vastavad elektroonilised infotahvlid. Kõigi peatuste kohta on teave olemas mobiiltelefonide ja arvutite vahendusel. Süsteem toetab ka automaatset peatuste teadustamist ühissõidukites. Interaktiivse süsteemi aluseks olevate GSP seadmete olemasolu sõidukites on üheks teenuslepingu sõlmimise tingimuseks.

Ühistranspordiga seotud üldistele küsimustele vastavad otseselt vastavat funktsiooni täitvad Ruter AS töötajad. Protestide puhul tuleb esitada kirjalik avaldus administratsioonile. Ka opereerimisega seotud aspektidele vastavad üldjuhul ettevõtte administratiivtöötajad.

Eesti sõitjate bussiliiniveo eeskiri näeb ette, et terminalides ja bussijaamades kindlustab sõitjatele vajaliku teabe kättesaadavuse (infotelefoni kontakt, andmed vedajate kohta), varustab bussipeatused sõiduplaanidega ning tagab info õigsuse nende omanik või rentnik. Kohaliku omavalitsuse üksuste ja maavalitsuse kohustus on tagada reisijatele vajaliku teabe (väljumisajad või liiklusintervallid, infotelefonid jm) olemasolu ootekodades ja peatuskohtades. Avaliku teeninduse lepingu järgi peab vedaja tagama bussides kehtiva teabe olemasolu piletihindade ja piletita sõidu eest määratavate trahvimäärade kohta ning teavitama sõitjaid sõidu ajal peatustest ning

sõiduplaanist. Teabe andmise korraldamine avalikul liiniveol täpsustatakse vedajatega sõlmitud avaliku teenindamise lepingus. Maanteeameti eestvedamisel on käivitatud internetis reisiplaneerimissüsteem (www.peatus.ee). Süsteem on hetkel testimisjärgus.

MTÜ Harjumaa ÜTK kohustub koostama avaliku liiniveo sõiduplaanid. Muudatustest liinivõrgus peab MTÜ teatama vedajaile ning asjaomastele omavalitsustele vähemalt 30 päeva enne muudatuste rakendamist. MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskuse poolt sisse viidud sõiduplaanide muudatused edastatakse Tallinna Transpordiametile, kes sisestab need andmebaasi. Uuendatud avaliku liini ning kommertsliini sõiduplaan peab olema internetis avalikustatud vähemalt 3 nädalat enne rakendumist.

## **2.8 Hinna- ja piletisüsteem**

Hinna- ja piletisüsteemi väljaarendamisel on võtmeküsimusteks hinnakujunduse lähteprintsiibid, piletite ajaline kehtivus ja kehtivus transpordivahendite vahetamisel, kasutatavad tehnilised lahendused, piletimüügi korraldus ning piletihinnad ja pakutavad soodustused.

Valdavas osas on küsimuste otsustamine teenust korraldava organisatsiooni pädevuses, kuid piletihindade määramisel osalevad aktiivselt ka teenust tellivad omavalitsusüksused. Kuivõrd piletihindade tase määrab täiendava subsideerimise vajaduse kohalikest eelarvetest, siis püüavad näiteks Helsingi pealinnaregiooni vallad katta piletihindade tõstmisega kulutuste kasvu ühistransporditeenuse ostmiseks, selliselt, et eelarvelised kulutused valdkonnale ei kasvaks.

Riiklikud piirangud ühistranspordipileti hindadele jäävad üldsõnalisteks printsiipideks. Taani transpordiettevõtete seaduse § 6 järgi tuleb ühistranspordi ettevõttel järgida piletihindade kujundamisel ning tõstmisel keskmist sissetulekute taset ning üldist hinnatõusu. Transpordi- ja energiaministril on õigus luua üldised reeglistikud hindade fikseerimiseks.

### **2.8.1 Piletihinna sõltuvus piirkonnast**

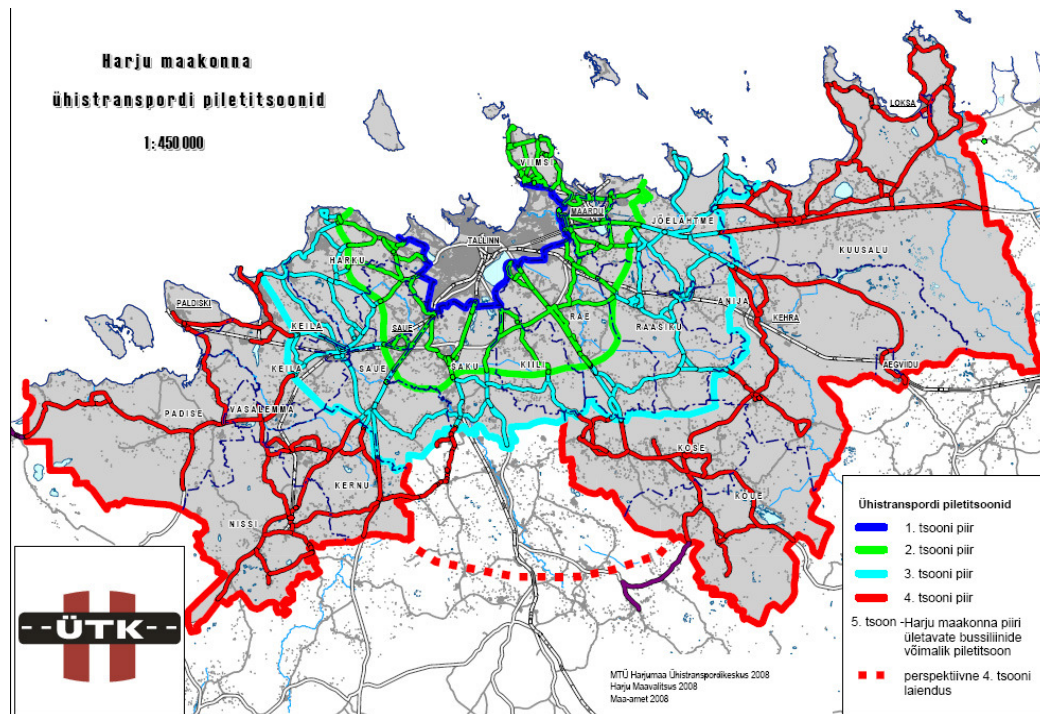
Helsingi pealinnapiirkonnas kehtib bussi-, trammi- ja metrootranspordi ühtne tsoneeritud ja paketiostatud piletisüsteem (välja arvatud U-liinid), mis on integreeritud riigiraudtee piletisüsteemiga. Piletihinnad sõltuvad tsoonidest, mis põhinevad vallapiiridel:

- sisepilet võimaldab sõitu ühes vallas;
- regionaalne pilet võimaldab sõita endises YTV piirkonnas (Helsingi, Espoo, Kauniainen ja Vantaa);
- 2-tsooni laiendatud regionaalne pilet lubab reisida Espoos, Kauniais, Vantaas, Keravas ja Kirkkonummi;
- 3-tsooni laiendatud regionaalne pilet lubab reisida kõigis HSL valdades.

Kõigil pealinnapiirkonna ühistranspordiliinidel rakendatakse öötasu kella 2:00-4:30. Tasu ulatus sõltub pileti kehtivustsoonist.

Kopenhaageni linnaregiooni ning Sjaellandi regiooni ühine transpordiettevõtte Movia on jaotanud teenuspiirkonna 3 üldtsooniks, kus kehtivad erinevad piletihinnad, piletitüübid ning sõidureeglistikud: 1) pealinnaregioon, 2) Lääne-Sjaelland, ning 3) Ida-Sjaelland. Pealinnaregioon on omakorda jaotatud 95 tsooniks, kus kõigis ühistranspordiliikides (bussid, rongid, metroo), tulenevalt transpordiettevõtete seaduse § 6, kehtib integreeritud hinna- ja piletisüsteem. Pileti hind sõltub sellest, mitut tsooni läbitakse ning arvestatakse ka lähtetsooni. Tsoonide arvestamisel on 2 lähenemist, mis kehtivad erinevatele piletitüüpidele. Läbisõidupõhist arvestust rakendatakse hooajapiletitele. Sel juhul on läbitavate tsoonide arv fikseeritud (vähemalt 2 tsooni) ning pilet kehtib kindlates tsoonides. Ringipõhist arvestust rakendatakse aga üksikpiletitele või piletiraamatutele. Sellise arvestuse puhul kasvab reeglina pileti hind sõltuvalt kauguse suurenemisest lähtepunktist (radiaalselt). Ühistranspordis sõites peab reisija omama kehtivat piletit tsoonides, mida läbitakse. Tsooni arvestatakse ka juhul kui selles ei ole antud liinile peatusi ette nähtud (osadel bussin- ning rongiliinidel).

Ruter AS piletisüsteem jaotab koostööala arvukateks hinnatsoonideks: Oslo linn on jagatud kolmeks tsooniks, kuid linnasiseste liinide puhul tsoone ei arvestata. Akershusi maakonnas on eristatud 123 hinnatsooni. Ühe tsooni pikkus on umbes 6 km. Pileti hind sõltub pileti liigist, tsoonide arvust, mida läbitakse ning sellest kas sõidetakse Oslos või Akershusis või mõlemas. 2010. aasta alguses võttis Akershusi maakonna volikogu vastu otsuse lihtsustada süsteemi. Tsoonide arvu vähendati kolmeni. Muudatuste eesmärgiks on suurendada ühistranspordi osakaalu inimeste liikumistes. Eeldatakse, et muudatuste tulemusel muutub paljude reisijate jaoks reisimine lihtsamaks.



Joonis 9. MTÜ Harjumaa Ühistranspordikeskuse koostööpiirkonna pileti hinnatsoonid

Ka Harjumaa Ühistranspordikeskuse koostööpiirkonnas on alates novembrist 2009 määratletud 4 tsooni: 1) Tallinn, 2) linnaga piirnevad omavalitsused, 3) muud Harjumaa omavalitsused, ning 4) teiste maakondadega piirnevad Harjumaa omavalitsused. Lisaks eristatakse veel 5. tsoon, mis hõlmab Harjumaaga piirnevaid omavalitsusi (2 peatust Läänemaal ja 9 peatust Raplamaal).

### **2.8.2 Piletisüsteemi ühtsus transpordiliikide ja ettevõtete osas**

Kõigis vaadeldud Põhjamaade pealinnaregioonides toimib ühtne ühistranspordi piletisüsteem kõigile transpordiliikidele, sh linnalähirongides, kuid esineb mõningaid erandeid. Nii võib Oslo linnas sama piletiga linna siseselt tunni jooksul vahetada transpordivahendit, kuid linnast väljudes selline võimalus seni puudub. Helsingi piirkonna U-piletitega ei saa sõita teistel ühistranspordiliinidel. U-liinidel kehtivad reisijakaardi piletid, kuid mitte teiste liinide üksikpiletid.

Eesti pealinnaregioonis on piletisüsteemid ühtlustatud kuupiletite tasandil. Alates 2009. aasta oktoobrist on võetud pilootprojektina kasutusele Tallinna-Harjumaa ühiskuupilet, millega on võimalik sõita Tallinna ühistranspordiliinidel (sh ekspressbussid) ning Harjumaa maakonnaliinidel. Ka on võimalik osta elektriraudtee ja bussiliikluse ühist kuupiletit. Ühine üksikpilet toimib Viimsi vallas ja Tallinna linnas.

### **2.8.3 Piletite tehnilised lahendused ja kestvus**

Enamus piletitest ostetakse Põhjamaade pealinnaregioonides elektroonilist reisijakaarti kasutades. Kasutusel on ka üksikpiletid.

Helsingi pealinnaregioonis toimub üleminek praeguselt maksekaardilt uue põlvkonna maksekaardile viiakse läbi alates 2008. aastast. 2010. aasta jooksul on vahetamine tasuta. Kaarditasu on 2010. aastal 5 eurot.

Reisijakaardi pileteid on erinevat tüüpi – väärtuspiletid, ühekordse-tasu kaardid, deebetperioodi pilet, konverentsipilet:

- Väärtuspiletile laaditakse raha 5 kuni 400 euroni. Võimalik on korraga osta 31 reisi. Piletiostja valib pileti kehtivuse periood 14 päevast 366 päevani. Mida pikem on katkestusteta pileti kehtivuse aeg, seda soodsam on reisimine kliendile. Helsingi, Kerava ja Kirkkonummi sisepiletid kehtivad 60 minutit. Espoo, Kauniaise ja Vantaa ning 1- ja 2-tsooni regionaalsed piletid kehtivad 80 minutit ja 3-tsooni regionaalpiletid 100 minutit.
- Ühekordse tasu kaardid võivad olla päevapiletid 1-7 päeva jaoks, 2-tunni pilet, ja 12-tunni pilet, mis kehtib Suomenlinna praamil. Ühekordse tasu kaardid ei ole personaalsed. On olemas eraldi kaardid täiskasvanutele ja lastele.
- Deebetperioodi pilet eeldab deebetlepingu sõlmimist, peale mida ei ole vajalik enam kaardile raha laadida. Deebetperioodi pilet võib olla siseliinide või tsoonide vaheline pilet. Seda võib kasutada ka ööliinidel, kuid sellisel juhul lisandub täiendav tasu.



- Kongressipiletid võivad tellida ürituste organiseerijad ning saada soodustusi. Allahinduste ulatus määratakse juhtumipõhiselt.

Taani pealinnaregioonis on kasutusel tavapiletid ning perioodipiletid. Tavapiletid on üksikpilet, 10 korra pilet ning 100 piletiraamat (nn 1- ja 2- klipine). Üksikpileteid müüakse jaamades, bussides ning ka osades rongides. Seda tüüpi pilet tuleb märgistada sõidu alguses ning määratleda palju sõita soovitakse (isegi juhul kui on vajadus transpordiliigi vahetuseks teekonnal). Tavapiletid on kasutatavad piiratud ajaperioodil, sõltuvalt sellest, palju tsooniringe läbitakse: 2-3 tsooniringi – 1 tund, 4-6 tsooniringi – 1,5 tundi ning 7-9 tsooniringi – 2 tundi. Perioodipiletitena eristatakse pealinnaregioonis päevapiletit, nädalapiletit ning kuupiletit. Kuupileteid on võimalik pikendada kuni 1 aastaseks perioodiks. Kõiki perioodipileteid müüakse Movia müügipunktides ning kuupiletite pikendamine on võimalik ka otsekorralduse kaudu. Samuti on teeninduspunktides võimalik muuta kuupileti tingimusi. Alates 2009. aastast on pealinnaregioonis kasutusel ka SMS piletiostuteenus.

Lisaks tava- ja perioodipiletitele on Movia välja töötanud ka rea spetsiaalseid piletiliike. Reisija pass on suunatud eelkõige suurürituste (konverentsid, spordivõistlused jms) korraldajatele. Reisija passi minimaalne kehtivus on 2 päeva ning see kehtib ostetud tsoonides piiramatul hulgal sõitudel. Passi hinda 1 päeva kohta arvestatakse ostetud tsoonide alusel (2-9 tsooni) tavapileti hinnas + 50%. Reisijapassi väljastamise tingimuseks on see, et neid tuleb osta vähemalt 25 korruga. Pass on kehtiv ka 12-15 aastastele lastele. Movia ärikaart on tasuta ning suunatud eelkõige eraettevõtete töötajatele. Skeem aitab alandada töötajate kulusid maksudele. Turisti kaart on kehtiv kuni 24 tundi või kuni 72 tundi ning võimaldab pealinnaregiooni ühistranspordis sõita kõigis tsoonides, samuti külastada määratletud vaatamisväärsusi tasuta või soodushinnaga

Ruter AS on koos NSB-ga välja arendanud elektroonilise piletisüsteemi, mis kehtib kõigis pealinnaregiooni (Oslo ja Akershus) ühistranspordiliikides. Piletiliikideks on nädalapilet ning kuupilet. Personaalse piletiga käib kaasas kohustuslik Ruter AS kliendikaart, milles fikseeritakse kasutaja isikuandmed ning kaardi kehtivuspiirkond. Elektroonilise piletisüsteemi juurutamisega alustati, kui ühisettevõtte veel puudus, ning piletisüsteemi ühtlustatakse järk-järgult.

Oslo linna piires kehtivad tavapiletid jagunevad: üksikpilet, päevapilet, 8-korra pilet; nädalapilet ning kuupilet. Ükski neist piletiliikidest ei ole personaalne ning kehtivaid pileteid võivad vabalt kasutada ka teised reisijad. Lisaks tavapiletitele on Oslo linna ühistranspordis võimalik kasutada ka spetsiaalseid kaarte: grupi kaart ning Oslo pass. Grupi kaart on mõeldud eelkõige suuremate ürituste (nt spordivõistlused, konverentsid jms) korraldajatele. Grupi kaardi hind sõltub grupi suurusest ning ürituse kestvusest. Iga osaleja jaoks on eraldi kaart ning grupiga koos reisimise kohustust ei ole. Oslo pass kujutab endast kombineeritud piletisüsteemi. Passi omanik võib kasutada Oslo ühistransporti ning külastada Oslo peamisi muuseume. Lisaks annab see õiguse erinevatele soodustustele teatud restoranides, poodides ning teenindusasutustes.

Akershusi maakonnas kehtivad tavapiletid on üksikpilet, kohalik pilet ja päevapilet. Tavapiletite kõrval on kasutusel ka kupongikaardid. Kupongikaarte saab kasutada nii Oslos kui ka Akershusis. Pikema kehtivuse ajaga piletitest on süsteemis nädalapilet ning kuupilet, mille hind varieerub sõltuvalt läbitavatest tsoonidest ning sellest kas sõidetakse Oslosse või mitte. Kuigi nii nädalapilet kui ka kuupilet ei ole personaalsed, tuleb nendega koos omada ka nn sageduskaarti, kus on määratletud piletitele kehtiv

marsruut. Lisaks nimetatud mittepersonaalsetele pikema kehtivusega piletitele on kasutuses ka personaalsed kuupiletid.

#### **2.8.4 Piletihinnad**

Piletihinnad on Põhjamaade pealinnaregioonides võrreldes samalaadiliste piletitega Tallinna pealinnaregioonis 2-4 korda kallimad. Kehtivad hinnaerinevused juhilt ostetud ja eelmüügist ostetud piletihindade vahel.

Helsingi linnas on odavaima üksikpileti hind automaadist ostes 2 eurot ja kalleim kolme tsooni üksikpilet 6,20 eurot. 30- päeva perioodi hind on täiskasvanule HSL teenuspiirkonnas minimaalselt 43 eurot ja maksimaalselt 124,50 eurot. Päevapileti hind on 6,80 eurot.

Kopenhaagenis on üksikpileti hind on 21 DKK (kehtib lähtetsoonis ning lähimas tsooniringis) ning iga lisanduv tsooniring maksab 10.50 DKK. Maksimaalne tsooniringide arv on pealinnaregioonis 9. 10 korra pileti hind on sõltuvalt tsooniringidest, mida läbitakse 130-405 DKK. 100 talongiga piletiraamatu iga talongi väärtus on sama, mis 10 korra piletil. Päevapilet maksab 120 DK ning annab õiguse sõita 24 tunni jooksul pealinnaregioonis kõigis tsoonides. Nädalapilet on sõltuvalt ostetud tsoonide arvust 205-570 DKK. Nädalapilet ei ole personaalne ning seda võib kasutada iga pileti valdaja. Kuupileteid on kahte tüüpi. Personaalne kuupilet maksab 320-1180 DKK ning impersonaalne kuupilet 400-1255 DKK.

Oslos on üksikpileti hind eelmüügist 25 NOK ning bussist, trammist või rongist ostes 36 NOK. Üksikpileti kehtivuse aeg on 1 tund. Päevapileti hind on 65 NOK ning see kehtib 24 tundi alates märgistamisest (va ööliinid). 8-korra pileti hind on 180 NOK ning see võimaldab võrreldes üksikpiletiga kombineerida paremini sõidu aega ning marsruuti. Nädalapilet maksab 200 NOK ning kehtib 7 päeva alates märkimisest. Nädalapiletit on võimalik osta ka juhilt. Kuupilet maksab 550 NOK ning kehtib 1 kuu märkimise hetkest. Oslo passi hind on 220/320/420 NOK, sõltuvalt kehtivusest (1-3 päeva).

Akershusi maakonnas kehtivad tavapiletid on üksikpilet, kohalik pilet ja päevapilet. Üksikpileti maksumuseks ühes tsoonis on 30 NOK, ning iga järgmine läbitav tsoon maksab lisaks 9 NOK. Kohaliku pileti hind on samuti 30 NOK, kuid pileti kehtivust ei arvestata mitte tsoonide alusel, vaid sõidetud tee pikkuse järgi. Üks pilet kehtib kuni 6 km sõidu jooksul. Päevapilet maksab 100 NOK ning see kehtib 24 tundi Oslost väljudes igal suunal 4 tsoonis. Kupongikaardi hind on 250 NOK ning kaardil on 30 kupongi. Akershusis sõitu alustades arvestatakse lähtetsooni hinnaks 3 kupongi ja iga järgnev läbitav tsoon maksab 1 kupongi. Oslo sisesel sõidul tuleb ühe sõidu jaoks, olenemata selle kestvusest või pikkusest, kasutada 4 kupongi. Akershusi sisene nädalapilet maksab 235-500 NOK (roheline) ning Akershusi ja Oslo vaheline nädala pilet 270-535 NOK (punane). Kuupileti maksumus on Akershusi siseselt 865-1920 NOK (roheline) ning Akershusi ja Oslo vahelisel 1005-2060 NOK. Akershusi piires on personaalse kuupileti hind 790-1795 NOK ning kui soovitakse sõita ka Oslosse, siis 905-1870 NOK-i.

### **2.8.5 Eriteenused ja nende piletihinnad**

Kõigil Soome pealinnapiirkonna ühistranspordiliinidel rakendatakse öötasu kella 2:00-4:30, tasu ulatus sõltub pileti kehtivustsoonist. Jalgratta transport linnalähirongis on tasustatud eraldi. Hind on sama, mis täiskasvanu regionaalsel piletil. Jalgrattaid ei tohi vedada linnalähirongis tiptundidel – esmaspäevast reedeni hommikul 7-9 ja pealelõunal 3-6. Jalgratate transport bussides ja trammides on keelatud. U-liinidel kehtib lisaks piletihinnale ka eraldi tasu lapsevankri eest. Kongressipiletid võivad tellida ürituste organiseerijad ning saada soodustusi. Allahinduste ulatus määratakse juhtumipõhiselt.

Taani pealinnapiirkonnas on Movia lisaks tava- ja perioodipiletitele välja töötanud ka rea spetsiaalseid piletiliike. Reisija pass on suunatud eelkõige suurürituste (konverentsid, spordivõistlused jms) korraldajatele. Reisija passi minimaalne kehtivus on 2 päeva ning see kehtib ostetud tsoonides piiramatul hulgal sõitudel. Passi hinda 1 päeva kohta arvestatakse ostetud tsoonide alusel (2-9 tsooni) tavapileti hinnas + 50%. Reisijapassi väljastamise tingimuseks on see, et neid tuleb osta vähemalt 25 korraga. Pass on kehtiv ka 12-15 aastastele lastele. Movia ärikaart on tasuta ning suunatud eelkõige eraettevõtete töötajatele. Skeem aitab alandada töötajate kulusid maksudele. Turisti kaart on kehtiv kuni 24 tundi või kuni 72 tundi ning võimaldab pealinnaregiooni ühistranspordis sõita kõigis tsoonides, samuti külastada määratletud vaatamisväärsusi tasuta või soodushinnaga.

### **2.8.6 Trahvimäärad**

HSL tegevuspiirkonnas on piletita sõidu eest kehtestatud trahvi suurus 80 eurot, millele lisaks tuleb osta kohapeal üksik- või väärtuspilet. Kontrolli teostamise korraldamine on HSL ülesanne.

Trahvimäärad Taani pealinna ühistranspordis kehtiva piletita sõitmise eest on järgmised: buss, rong ja metroo 600 DKK (lapsed 300 DKK); elektrirong 750 DKK (lapsed 375 DKK). Teenustasud: nt kaardi saatmine 40 DKK; duplikaat 100 DKK.

Ruter AS-i trahvimäär piletita sõidu eest on sularahas või krediitkaardiga kohapeal makstes 750 NOK ning ülekandega 900 NOK. Maksetähtaeg on 14 päeva. Võltsitud piletiga sõitmisel on trahv 1500 NOK.

### **2.8.7 Soodusrühmad ja tasuta reisimise õigus**

Põhiliseks erinevuseks Põhjamaade pealinnaregioonides ning Tallinnas kehtestatud sõidusoodustuste osas on tasuta sõidu õiguse laiem ring Tallinnas ning rühmasoodustuste rohkus Põhjamaades.

HSL on kehtestatud laste pilet 7-16 aastastele lastele. Õpilastele ja üliõpilastele kehtib allahindlus ning väljastatakse õpilase reisikaart. See kehtib järgmistele sihtrühmadele: õpilased, kes elavad alaliselt HSL valdades ning kes õpivad üldhariduskoolides, kutsekoolides ja ülikoolides, mis asuvad Soomes. Üle 30 aastaste õpilastel ja vabahariduskursustel käijatel on vajalik soodustuse saamiseks tõend sotsiaalabiametist

(KELA) või Ålandi läänivalitsusest. Soodustused ei kehti kraadiõppuritele ja olulist (KELA) sotsiaaltoetust mitte vajavatele üle 30 aastastele üliõpilastele. Pensionäridele, kes elavad HSL valdades ja saavad osalist riiklikku pensioni KELA'lt, kehtib 25% soodustus ning täispensioni saavatele elanikele 50% soodustus. Isik peab iga 3 aasta järel uuendama oma kuuluvust soodustusrühma.

Taani pealinna ühistranspordis kehtivad sõidusoodustused 0-15 aastastele lastele ning reeglina on soodustus 50% tavahinnast. Üksikpileti hind on 10.50-52.50 DKK, päevapilet – 60 DKK. Nädalapiletit ei müüda 0-15 aastastele lastele soodushinnaga, kuid ühe tavahinnaga ostetud nädalapiletiga saavad sõita korraga 2 last vanuses 0-15. Lisaks tava- ja perioodipiletite soodustustele pakub Movia ka sooduskaarte erinevatele sotsiaalsetele rühmadele. Lasteiapilet maksab sõltuvalt kehtivuse perioodist ja grupi suurusest 2300-5500 DKK (miinimum kuni 15 last ½ aastat ning maksimum kuni 20 last 1 aasta). Lasteiapilet on kehtiv esmaspäevast reedeni kella 9.00-15.00 ning aega arvestatakse sõidu alguse kellaajast alates. Kooliõpilaste gruppidele on olemas klassipilet, mille 1 aasta hind on 9600 DKK kuni 30 õpilasele. Õpilaste vanus peab olema alla 18 eluaasta ning klassipiletiga saavad reisida lisaks ka kuni 2 täiskasvanut. Pileti üheks kasutustingimuseks on, et vähemalt 1 täiskasvanu ning 1 laps reisivad koos. Pilet on kehtiv sarnaselt lasteaiapiletiga esmaspäevast reedeni 9.00-15.00. Nii lasteaiapileti kui ka klassipileti puhul on määratud teatud piirangud tsoonidele. Keskkooli taseme õpilastele on mõeldud õppija pilet, mis kehtib 30 päeva ning millel on fikseeritud päevahind sõltumata tsoonisüsteemist. Tudengitele on pealinnaregioonis liiklemiseks 30-päevane tudengikaart hinnaga 320-678 DKK. Kaardi kasutusõigus on riigi kõrgkoolides õppivatel tudengitel. Ajateenijatele on teatud tingimustel ühistransport tasuta (seondub siiski vaid ametliku koju-tagasi sõiduga ning nn ajateenija kupong vahetatakse vastava pileti vastu müügipunktis). Pensionäride kaart on kehtiv 3 kuud ning maksab 365-480 DKK. Õigus pensionäri piletile on kõigil isikutel, kes saavad riiklikku pensioni olenemata vanusest. Pimedatele on samuti spetsiaalne pilet, mis kehtib 1 aasta ning maksab 2040 DKK. Lisaks on Movia eristanud ka perioodipileti koortele, mille kasutustingimused on üldjuhul samad kui alla 16 aastastele lastele. Koerapiletil ei nõuta siiski fotot.

Ruter AS poolt välja töötatud piletisüsteem jaotab Oslo piires ühistranspordile soodustusi saavad sotsiaalsed rühmad 3 gruppi: 1) lapsed, pensionärid, puudega inimesed; 2) grupid, ning 3) üliõpilased. Lapsed, pensionärid ja puudega inimesed kasutavad valdavalt tavapileteid, millele kehtib märkimisväärne allahindlus. Üksikpilet on 18/13 NOK, sõltuvalt kas see on ostetud enne sõidukisse sisenemist või juhilt. Päevapilet maksab 35 NOK, 8 korra pilet 90 NOK, nädalapilet 100 NOK ning kuupilet 275 NOK. Lisaks on sellele sotsiaalsele rühmale soodustused ka Oslo passi ostul, mille hind sõltuvalt kestvusest (1-3 päeva) on 95/105/150 NOK. Grupipilet maksab 125 NOK ning on mõeldud lasteaedadele ning koolidele. Pilet sisaldab 15 lasteaialapse või 15 kuni 10. klassi õpilase sõidu lisaks 2 saatvale täiskasvanule, kes samuti lisapiletit ostma ei pea. Grupipiletil ei ole piiranguid sõidu arvudele, kuid pilet kehtib 1 päeval kella 8.30-15.00. Pilet ei kehti laupäeviti ega pühapäeviti. Samuti on tingimuseks see, et bussi või trammiga reisisid ei aktsepteerita reeglina ühes sõidukis korraga rohkem kui ühte grupipiletit. Piisava ruumi olemasolul võib juht seda siiski lubada. Oslo tudengikaart maksab 330 NOK. Peamisteks tingimusteks on vanus alla 30 eluaasta ning täisajaga õppimine Oslo kõrgkoolides ning elamine Oslo ülikoolilinnakus. Tudengikaart kehtib 1 kuu ning on kehtiv vaid sõiduks Oslo linna piires.

Akershusi maakonna ühistranspordiliinidel on soodustused ette nähtud samuti 3 sotsiaalsele rühmale: 1) lapsed, pensionärid, puudega inimesed; 2) grupid ning 3) tudengid. Piletite hinnad on siiski Oslost erinevad. Üksikpilet esimesele grupile maksab 15 NOK ning iga lisanduv tsoon on 4.50 NOK. Kohalik pilett on 15 NOK, kupongi kaardid 125 NOK ning päevapilet 50 NOK. Pensionäride kuupileti hind on 390 NOK ning see kehtib nii Akershusis kui ka Oslos. Laste kuupilet maksab 390 NOK ning ka see pilett on kasutatav nii Akershusis kui ka Oslos. Mõlema piletitüübi puhul on vajalik Ruteri kliendikaardi olemasolu, mis sisuliselt toimib identifitseerimiskaardina. Seetõttu võib ühte piletit kasutada igäüks, kes kuulub vastavasse sotsiaalsesse rühma. Grupipileti hind Akershusis on 400 NOK. Akershusi tudengipilet maksab 800 NOK ning see kehtib 1 kuu. Piletit võivad kasutada Akershusis ja Oslos õppivad tudengid, kelle vanus jääb alla 30 eluaasta.

Pealinnaregioonis kuuluvad pensionäri/ puudega inimese soodustusi saavate inimeste hulka need, kes on vanemad kui 66 eluaastat, kes saavad Norra sotsiaalkindlustussüsteemist puudetoetust ning pimedad. Lisaks saavad soodustust ka eelnimetatud isikute gruppi kuuluvate inimestega koos reisivad abikaasad/ partnerid. Laste piletit saavad kasutada 4-15 aastased. Osade piletiliikide puhul laieneb õigus soodustustele ka kuni 20 aastastele noortele.

Lisaks on Ruter AS-i poolt eristatud ka spetsiaalsed soodustused perekondadele ning militaarpersonalile. Perekondadele pakutav soodustus kehtib laupäeviti, pühapäeviti ja riigipühadel ning sisaldab tingimust, et mis tahes tavapiletiga reisija võib tasuta kaasa võtta kuni 4 alla 16 aastast last (või mis tahes vanuses koera). Militaarpersonal (ajateenijad, naissõdurid ning sõjaväe tsiviilpersonal) soodus kehtib vaid üksikpiletite puhul ning on sama, mis lapse pileti hind. Oslos on soodus ühesuunalisele üksikpiletile, mis on ostetud enne sõidukisse sisenemist.

Tasuta sõidu õigus on Helsingi pealinnaregioonis alla 7 aastastel lastel, pimedatele inimestele, sõjaveteranidele ja HSL personalile. Täiskasvanud, kes reisivad kuni 6 aastase kärus oleva lapsega, võivad samuti sõita tasuta (v.a U-liinid, kus kärus eest tuleb lunastada lisapilet). Norras on pealinnaregiooni ühistranspordis tasuta sõit lastele alla 4 aasta.

### **2.8.8 Kavandatavad muudatused süsteemis**

Korraldavad organisatsioonid ei ole rahul kehtivate süsteemide poolt kujundatud piletihindadega õigluse ja piletisüsteemi mõjuga elanike transpordikäitumisele. Kõige kaugemale on uue piletisüsteemi arendamisega jõutud Kopenhaagenis. Testimise faasis on elektrooniline piletisüsteem (Rejsekort) ning see peaks välja vahetama senise tsoonidepõhise piletisüsteemi. Peamine muutus seisneb pileti hinna kalkulatsioonis, mida uues süsteemis hakatakse arvestama realselt sõidetud vahemaa alusel (nn linnulennult läbitud teekond). Hinna fikseerimise aluseks on transpordivahendites paiknevad loendurid, mis mõõdavad sõidu alguse ja lõpu alusel sõidetud vahemaa ning kalkuleerivad vastava hinna teenuse tarbijale automaatselt. Elektrooniline piletisüsteem on kavandatud samuti integreeritult kõigi pealinnaregiooni ühistranspordiliikide vahel. Metroettevõtte soovib, et säiliks ka eraldi metroo kuukaart. Samuti peab jääma võimalus osta üksikpiletit. Põhiprintsiibiks uues süsteemis on, makstakse täpselt saavutatud hüve eest ning et mida rohkem reisirid, seda odavam on kilomeetri hind.

Ka Helsingi pealinnaregioonis on küsimuse peale mõeldud. YTV Liikenne on koostanud Helsingi piirkonna hinna- ja tariifikorralduse arengukava aastaks 2014, milles hinnatakse erinevate hinna- ja piletisüsteemide mudeleid. See tugineb 2006. aastal valminud eeluuringule. Arengukavas on kirjutatud, et YTV valitsus otsustab uue piletisüsteemi osas 2008. aastal ja see hakkaks kehtima 2014. aastal.

Kavas nähakse võimalust parandada kehtivat süsteemi vähendades tsoonide piiride ületamisest tulenevaid põhjendamatuid hinnaerisusi, ilma et muudetaks praeguse süsteemi põhimõtteid. Samuti on välja töötatud kaks alternatiivset mudelit, mis tuginevad tsoonidele või siis reisi pikkusele. Tsoneerimismudeli alternatiivis kaalutakse loobumist vallapiiridel põhinevast tsoneeringust. Selle asemel on võimalikud näiteks suunapõhised tsoonid. Üheks alavõimaluseks on ka ühetaolise piletihinna kehtestamine kogu ühistranspordipiirkonnas. Reisi pikkusel põhinev mudel nõuaks uue tehnoloogia juurutamist, mis võimaldaks reisi pikkust mõõta – nn sisse- ja väljaregistreerimissüsteemi olemasolu. Oluliseks takistavaks teguriks on sellise süsteemi loomise ja haldamise suur maksumus. Seni ei ole HSL ja liikmesvallad otsust veel teinud.

## 2.9 Ühistranspordi finantseerimine

### 2.9.1 Kulude katmine

Põhjamaade pealinnaregioonide ühistransporditeenuse osutamist rahastatakse piletituludest ja omavalitsusüksuste eelarvelistest subsidiiumitest. Norras on täiendavaks lisaallikaks tasuline Oslo ringtee. Riik, erinevalt Eestist, ühistransporditeenuse osutamist märkimisväärselt ei toeta. Norras on riigil selline kohustus, kuid see on olulisem kaugemate piirkondade ühistransporditeenuse tagamisel.

HSL aluslepingu järgi rahastab vallaliit tegevuskulusid piletitulude, valdade poolt tasutavate tariifitasude, riigi toetuste ja muude tulude arvelt. Kuni 2010 aastani sätestas pealinnapiirkonna koostöö seadus Helsingi linnaregioonis lisakulude katmise proportsioonid (1/2 Helsingi, ülejäänud 1/2 vastavalt elanike arvu proportsioonina). Uus, pealinnapiirkonna jäätmemajanduse ja ühistranspordi koostöö seadus sellist punkti ei sisalda.

HSL aluslepingu põhjal rakendatakse liikmesvaldadele konkreetsete tegevustega kaasnevate kulude tasumist vastavalt saadud teenuste mahule. Siis kui tegevusest saadavad tasud ja muud tulud ei kata kulusid, maksavad vallad HSL'ile tariifitoetust, millega kaetakse vallale teenuse osutamise kaasnevate kulude ja nende teenuste eest saadud tulude vahe. Subsidiieritavate kulude jagamisel lähtutakse elanike elukohast. Selle määramiseks kasutatakse reisijakaardi ostmisega edastatud andmeid ning lisaks koostatakse uuringuid, millele tuginedes tehakse hinnangulisi arvutusi. Piletitulude jagamisel/arvestamise lähtutakse vallapõhisest piletitulude käibest.

Valdade ühistranspordikulud ulatuvad koostööpiirkonnas Helsingi linna 2,8 mrd kroonist Kirkkonummi 54 mln Eesti kroonini. HSL'st välja jäävate Uusimaa valdade ühistranspordikulud jäävad üldjuhul alla 100 mln krooni. HSL rahastab

investeeringuid laenude abil. Selleks võetakse 2010. aastal 10 mln ning 2011. ja 2012. aastal kummalgi 15 mln eurot laenu.

Taanis sätestab seadus, et regionaalse ühistranspordiettevõtte tegevust finantseeritakse teenuse müügitulude ning kommuunide ja regioonide eraldistega. Seadus määrab pealinnaregiooni ja Sjaellandi ning KOV-üksuste eraldiste suuruse alused – regioonide puhul sõltub see regionaalsete bussiliinide ja kohalike raudteeliinide kuludest ning sisaldab regionaalsete transpordiettevõtete halduskulud.

Kommuunid vastutavad finantsiliselt kohalike bussiliinide ja erivajadustega inimeste liikumisvõimaluste eest – eraldise suurus sõltub vastavate teenuste mahust. Seadus sätestab, et kommuunid katavad bussiliinide piletimüügi ja kulude defitsiidi. Ühiste, kommuunide piire ületavate kohalike liinide puhul arvestatakse liinide ja reiside tihedust ja reisijate arvu. Selleks loendatakse igal kuul reisijaid bussides 100 liinil – sisenejad, väljujad ja reisi kestvus – ning arvutatakse liinide keskmised näitajad. Iga bussiliini kohta arvutatakse kogukulud ja neto sissetulek piletituludest. Kaetavate kulude arvestamisel võetakse 90% ulatuses arvesse liinide pikkust mõõdetuna ajas ning 10% ulatuses arvestades ligikaudset reisijate arvu kommuunidest. Liinid avatakse kui kommuunid on nõus piletitulude defitsiidi katma.

Kommuunide eelarvelised kulud ühistranspordile olid Kopenhaagenis 2008. aastal 568 mln Eesti krooni, millele lisandus veel 70 mln koolitranspordi kulusid. Teiste kommuunide ühistranspordikulud jäävad 20-100 mln eesti krooni vahemikku, pluss kuni 20 mln koolitranspordi eest.

Regiooni volikogu määrab Moviale raudteeteenuse finantsraamid, mis on jaotatud investeeringukuludeks ja opereerimiskuludeks. Regioonid maksavad toetusi lähiraudtee subsideerimiseks – pealinnaregioon maksab Fredriksvaerki, Hornbaeki, Lille Nord, Gribskovi liinide ja Naerumbaneni eest ja Sjaelland Ostbaneni, Lollandsbaneni ja kohalike liinide eest. Regioone ületavate liinide kulude jaotus sõltub liinide mahust ja reisijate arvust. Region Hovedstaten maksis 2009. aastal regionaalsete bussiliinide ja lähiraudteeliinide eest ning halduskulude katteks Moviale kokku 410 DKK.

Norra ühistranspordiseaduse pg 22 alusel on maakondlikel kommuunidel (sh Oslo) kohustus tagada maakondlike liinide rahastamine. Riigil on kohustus tagada igaaastane toetus kommuunide ja maakondade toetuskeemi kaudu, et osaliselt katta kulusid. Maakondlikule kommuunile on antud õigus otsustada, kuidas toetusi jagada.

Maakondade subsiidiumid otsustatakse etteulatuvalt vastavalt eelarvele, mis tugineb liinivõrgu plaanile ja piletitulude prognoosile. Teenuste ostmine ja subsiidiumite arvestamine ei toimu väga detailselt, vaid maakonnad ostavad kõik teenused ühises paketi. On selliseid liine, mis saaksid toimida ka ilma subsiidiumiteta, aga ka neid, kus subsiidiumite osa on väga suur. On maakondade otsustada, kas nad soovivad subsiidiume tõsta, et oleks võimalik teenuseid parandada. Finantseerimisotsuste tegemine toimub siiski ühiselt kõigi liinide kohta, sest eesmärk on kujundada tasakaalustatud süsteem.

## **2.9.2 Finantsarvestuse põhimõtted**

Kõik rahavood läbivad korraldavate organisatsioonide – HSL, Movia, Ruter – raamatupidamise. Korraldavatele organisatsioonidele laekuvad piletitulud ning

subsiidiumid, kes nende eest ostab teenust veoettevõtetele. Soome ühistranspordiseadus sätestab veoettevõtetele kohustuse pidada eraldi raamatupidamist lepinguliste avalike ühistransporditeenuste osutamise kohta. Norras on Ruter ASile antud õigus kehtestada veoettevõtetele finantsarvestuse alused.

### 2.9.3 Ühistranspordiettevõtete tulud

Tallinna pealinnaregiooni ühistranspordiettevõtete tulude maht jääb suurusjärgu võrra alla vaadeldud Põhjamaade pealinnaregioonide korraldavate ühistranspordiettevõtete tuludele. Samuti on Eestis madalam piletitulude osakaal tulude struktuuris.

Tabel 8. Ühistranspordiettevõtete tulud ja piletitulude osakaal, 2008.a.

	tegevustulud	piletitulude osakaal
TAK	475	
TTTK	253	31%
Harjumaa ÜTK	82	34%
Järvamaa ÜTK	21	38%
HSL (YTV ja HKL)	6 885	55%
Movia	7 620	43%
Ruter	8 577	60%

2008. aastal oli YTV Liikenne tegevustulu 215 mln eurot, sh teenuste müügist 125 mln eurot, ja valdade tariifitoetused 87 mln. valdade toetused jagunesid selliselt: Helsingi 18 mln, Espoo 40 mln, Vantaa 31 mln. Kerava maksis teenuslepingu alusel 1,6 mln ja Kirkkonummi 2,1 mln eurot. YTV Liikenne tegevuskulud olid 2008. aastal 216,8 mln eurot, sellest personalikulud 6,5 mln ja teenuste vedajatelt ostmise kulud 208,6 mln eurot. YTV üldkuludest moodustas transpordisektor 73%. HKL 2008. aasta tulud olid 225,2 milj eurot. Sellest linna subsiidium moodustas 108,3 mln eurot ja piletitulu kokku 116,64 mln eurot. Piletitulu jagunes selliselt: üksikpiletid 29,2 mln, väärtuspiletid 23,8, perioodipiletid 61,0 mln, turistipiletid 2,4 mln eurot. HSL prognoosib piletimüügitulude mahuks 2010. aastaks 240 mln eurot.

Tabel 9. HSL piletimüügitulude mahu ja jaotuse prognoos aastateks 2009 ja 2010

	2009	2010
piirkonnapiletid	90,7	91,8
Helsingi sisesed piletid	115,4	118,5
Espoo ja Kauniaise sisesed piletid	12,1	12,3
Vantaa sisesed piletid	9,0	9,2
Lähiseutu 2 ja 3 piletid	7,4	7,8
Kerava sisesed piletid	0,2	0,2
Kirkkonummi sisesed piletid	0,3	0,3
Kokku	235,1	240,2



Piletitulude osakaaluks kavandatakse 2010. aasta eelarves 49,6%. HSL liikmete osamaksud moodustavad 2010. aasta eelarves 47% ehk 229,7 mln eurot.

**Tabel 10. Osamaksude jaotus valdade vahel HSL 2010. aasta eelarves**

	2010	Osakaal
Helsinki	144750	63%
Espoo	45570	20%
Kauniainen	687	0%
Vantaa	34257	15%
Kerava	1883	1%
Kirkkonummi	2512	1%
Kokku	229659	100%

Suurte linnade ühistransporditoetuse määraks on HSL 2010. aastal kavandanud 5,1 mln eurot, mis moodustab 1% tuludest. Trahvidest ja vedajatel laekuvatest tasudest moodustub alla 2% eelarvest (9,6 mln eurot 2010. a.).

Movia 2008. aasta tulud olid 3,7 mrd DKK – piletimüügist 1,6 mrd DKK, sellest 1,4 mrd DKK bussiliinid; eraldised 2.1 mrd DKK. Regioonide eraldised olid 771 mln. DKK (pealinnaregioonilt 406 mln ja Sjaellandilt 365 mln), kommuunide eraldised 1,3 mrd. DKK (Kopenhaagen max 282 mln, Vallensbaek min 4 mln.). Metroselskabet I/S tulud 2008. aastal olid 670 mln DK, sh 492 mln tulud reisijateveost ja 114 mln metrooliinide rendist veofirmale.

Ruter AS 2008. aasta tulude maht oli 4421 mln NOK, 2009. aasta eelarve 5312 mln NOK (sh 540 mln Oslo pakke 3). 2008. aasta piletitulude maht oli 2631 mln NOK ehk 60% tuludest – tulud Oslo liinidelt olid 1469 mln NOK, Akershusi liinidelt 969 mln NOK ja muudelt liinidelt 193 mln NOK. Oslo osamaks kulude kompenseerimiseks oli 1202 mln NOK ja Akershusi maakonnalt 492 mln NOK. 2013 aastaks on kavandatud kasvatada piletitulu 3,25 mrd NOK ja osamakse 2,1 mrd NOK. Transpordiliikide lõikes laekusid tulud selliselt: metrooliinid - 1061 mln NOK, trammiliinid – 662 mln NOK, bussiliinid – 1706 mln NOK (sh linnaliinid 856 mln NOK, regionaalliinid 768 mln NOK). Kollektivtransportproduksjon AS grupi tulud 2008. aastal olid 2,5 mrd NOK, sh u. 1/5 on trammiteenust osutava Oslo trikken AS tulud (530 mln NOK) ning 1/3 metrooteenust osutava Oslo T-banedrift AS tulud (802 NOK).

## **2.10 Kokkuvõte ja soovitused**

### **2.10.1 Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis**

Eeldused ühistranspordialase koostöö ja teenuste kvaliteedi tõhustamiseks Tallinna pealinnaregioonis ning Põhjamaade pealinnaregioonides erinevad mitmes olulisel aspektis. Teenuse osutamiseks kasutatavate finantsvahendite maht jääb Tallinna pealinnaregioonis ligi suurusjärgu võrra väiksemaks. Ühtne regionaalne ühistranspordikorraldav organisatsioon on arenemisjärgus – pealinn korraldab linnasiseselt ühistranspordit iseseisvalt ning Harjumaa Ühistranspordikeskuse korraldada on vaid

vähene osa liiklusest (näiteks ei hõlma see mitmeliigilise transpordi korraldamist, millesse kuuluks ka Harjumaa raudteetransport, kergliiklus jne). Erinevalt Põhjamaadest on peamiseks regionaalse ühistranspordiliikluse korralduse eest vastutajaks riik, kes katab ka suurema osa teenuse ostmiseks vajalikest kuludest. Kohalikud liinid ja regionaalne liinivõrk on korralduslikult (sh finantseerimise alustelt) teineteisest lahus. Bussiliikluses valitseb pealinnas munitsipaalteenuste sisuline monopol, samas kui Põhjamaades pealinnaregioonides on bussiliiklus korraldatud avalike konkursside alusel sõlmitud teenuslepingute vormis.

### **2.10.2 Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel**

Paremaid eeldusi ühistranspordialase koostöö tegemiseks Tallinna pealinnaregioonis looksid haldus-territoriaalsed muudatused, mis ühtlustaks regiooni omavalitsusüksuste suurust ja haldusvõimekust. Valdade ühinemisest tulenevad võimalused olukorda tasakaalustada on siiski väga piiratud, kuivõrd Tallinna osakaal ühistransporditeenuse klientide ja vajalike teenuste mahus ületab pealinnaregiooni teiste üksuste summa mitmekordselt.

Ühtse ühistranspordivõrgu väljakujundamist toetaks riigi ja kohaliku omavalitsuse ülesannete jaotuse muutmine seaduste tasandil. Võimalik on nii see, et kohalike ühistranspordi liinide, sh kooliliinide eest vastustus anda riigile, kui ka see, et maakondliku ühistranspordiliikluse korraldamise ülesanne antaks terviklikult kohaliku omavalitsuse üksustele. Eelistatum ning Põhjamaade kogemusega kooskõlas olev on teine variant. Lisanduvate ülesannetega peaks kaasnema loomulikult ka muudatused kohalike omavalitsuste tulubaasis, mis tagaksid kohaliku omavalitsuse üksustele võime veoteenuse ostmiseks elanike vajadusi rahuldavalt.

### **2.10.3 Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks**

Tallinna pealinnaregioonis tuleks Põhjamaade eeskujul välja arendada ühine ühistranspordi korraldav organisatsioon, mis vastutaks nii kohalikest kui ka maakondlikest liinidest moodustuva ühtse ühistranspordivõrgustiku eest ning haaraks ilmtingimata ka Tallinna liinid. Oluline on, et transpordikorraldusse oleksid lülitatud eri transpordiliikide kooskõpsus. Põhjamaade kogemus näitab, et kõige tulemuslikum on, kui kohaliku omavalitsuse üksuste kuulumine sellisesse koostööstruktuuri on seadusest tulenevalt kohustuslik. Kaaluda võib ka Soome mudelit, kus liikmesolek on kohustuslik pealinnaregiooni tuumüksustele ning vabatahtlik kaugemal paiknevate kohalike omavalitsuste üksuste jaoks.

Arvestades Tallinna pealinnaregioonide kohalike omavalitsuste üksuste väga suuri mastaabivahesid elanike arvus ja potentsiaalsetes klientides, mis teevad raskeks õiglase häälejaotuse, ilma et Tallinn täielikult otsuste tegemisel domineeriks, tuleks eelistada Norra pealinnaregiooni transporditeenuste Ruter AS juhtimismudelit, mille järgi juhatusele on antud väga suur iseseisvus teenuse korralduslike ja sisuliste küsimuste otsustamisel. Juhatuse koosseis ise oleks aga mitte-poliitiline ning koosneks majanduse ja ühistranspordi valdkonna tippspetsialistidest.

Koostööstruktuuri nõukogu või üldkoosoleku pädevus peaks piirduma eelkõige liikmete rahaliste kohustustega seonduvaga ning siin võib otsuste tegemisel nõuda konsensuse saavutamist.

Mõttekas on liikmesüksuste ja korraldava organisatsiooni suhted kujundada sarnaselt Põhjamaadele tellija-täitja mudeli alusel. Tallinna bussiveod tuleb avada avalikele konkurssidele. Tellija funktsiooni kvaliteetseks täitmiseks oleks ideaalne olukord, kus kõigis linna- ja vallavalitsustes ametis olema transpordiplaneerija kvalifikatsiooniga spetsialist. Alternatiivset võimalust pakub Helsingi pealinnaregioon, kus kogu korraldav halduskompetents on kohalikelt omavalitsuse üksustelt ära võetud ning valdade tellimus koostatakse poliitilisel tasandil.

#### **2.10.4 Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks**

Teenuste kvaliteedi tõstmiseks on olulisim kvaliteedikokkulepete sidumine veoettevõtetele sõlmitavatesse teenuslepingutesse – nii avalike konkursside alusel kui ka monopoolses staatuses olevate vedajatega sõlmitud lepingutes. See eeldab kvaliteedikontrolli ja mõõtmisüsteemide väljakujundamist ja rakendamist. Head eeskujud pakuvad kõik Põhjamaade pealinnaregioonide ühistranspordi korraldavad organisatsioonid.

Liinivõrgu arendamisel ja liinide teenindavate transpordivahendite ühendussageduste määramisel tuleks lähtuda transpordivajaduse uuringutest, elanike soovidest ja valdade/linnade (rahaliste vahenditega kaetud) tellimustest. Üldiste abstraktsete normatiivide koostamine tüüpilisteks juhtumiteks, saab parimal juhul olla vaid üks lähtekoht korraldaja ja tellija läbirääkimistel.

Piletisüsteemi arendamisel on esmatähis kokku leppida eesmärk, mida piletisüsteemiga soovitakse saavutada. Põhjamaade pealinnaregioonid on liikumas tsoonipõhiselt perioodikaardi lähenemiselt lahendustele, mis ühelt poolt seovad kliendi poolt makstava tasu teenuse tulemusel saavutatud hüvega, teiselt poolt aga motiveerivad ühistranspordi sagedast kasutamist. Igal juhul on vajalik tõsta elektroonilistel kandjatel olevate piletite osakaalu, mis võimaldaks muuhulgas senisest oluliselt täpsemalt mõõta teenuse tegelikku kasutust elanike poolt. Mõõtmise täpsustamine on eelduseks, et niivõrd erinevate ühistranspordivajaduste mahuga omavalitsusüksused suudaksid tingimustes, kus piletitulude osakaal jääb üldjuhul alla poole tuludest, liinide kulusid õiglaselt jagada.

Ühistransporditeenuse kasutamise suurendamiseks ja reisijate rahuolu tõstmiseks on oluline laiendada GPS tehnoloogiatel põhinevaid teavitussüsteeme selliselt, et need võimaldaksid reaalselt näidata ühistranspordisõiduki peatusse saabumise aega – kas siis füüsiliselt peatuses või mobiilsete infoteenuste abil. Vastavaid lahendusi tagavad tehnoloogilised nõuded peavad olema hanketingimuste oluliseks osaks.

#### **2.10.5 Finantskorralduslikud soovitused**

Esmatähtis on kohaliku omavalitsuse üksustele tagada piisav finantsvõimekus ühistransporditeenuse ostmiseks, nii et see tagaks nende elanike iga-päevase liikumise

vajadused ja soovi kasutada ühistransporti. Kulude õiglaseks jagamiseks tuleb luua süsteem, mis võimaldab kulude ja (pileti)tulude arvestamist liinide kaupa. Teiselt poolt on ühtse piletisüsteemi rakendamisel samuti vaja kujundada välja süsteem, mis tagaks õiglase tulude jaotuse arvestuse veoettevõtete kaupa.

Põhjamaade eeskuju järgi tuleks kõik ühistransporditeenuse osutamisega seonduvad rahavood suunata läbi ühtse korraldava organisatsiooni ning ühtlustada raamatupidamisarvestus selleks vajadusel veoettevõtetele ja teistele lepingupartneritele ettekirjutisi tehes.

### 3 Ühisveevärk- ja kanalisatsioon

#### 3.1 ÜVK-korralduse eesmärgid

ÜVK-korralduse üldeesmärgid Eestis ja Põhjamaades põhipunktides ei erine. Eesmärgiks on tagada elanikele ja ettevõtetele piisav veehulk, joogivee kvaliteet ja heitvete töötlemine selliselt, et minimeerida keskkonnakoormust.

Soome veevarustusseadus sätestab oma eesmärgina veeteenused, mis kindlustavad piisava hulga tervislikkuse jms näitajate poolest kõrgekvaliteedilist vett majapidamistele, ning tervise- ja keskkonnakaitse nõudeid täitva kanalisatsiooni olemasolu. Norras seotakse vee piisavus veekasutuse mõistlikkusega - ÜVK-süsteemid peavad seaduse järgi tagama piisava veehulga, selleks et piirangud vastutustundliku tarbimise korral ei oleks vajalikud.

#### 3.2 ÜVK ülesannete jaotus

ÜVK-teenuse korraldamise ülesanne on kõikides võrreldavates riikides esmatasandi kohaliku omavalitsuse ülesandeks. Lisaks üldistele veemajandust reguleerivatele seadustele – veevarustusseadus (Vesihoultolaki) ja veeseadus (Vesilaki) Soomes, veeressursside seadus (Lov om vassdrag og grunnvann) ja veekorraldusmäärus (Forskrift om rammer for vannforvaltningen) Norras, veemajanduse seadus (Lov om vandforsyning) Taanis, on Norras ja Taanis lisaks jõustatud konkreetset kohaliku omavalitsuse üksuste kohustusi ja õigusi reguleerivaid riiklike õigusakte. Taanis on selliseks näiteks kommuunide veevarustuse ja kanalisatsiooniseadus (Lov om kommuners afståelse af vandforsyninger og spildevandsforsyninger), Norras kommuunide vee- ja kanalisatsiooni maksu seadus (Lov om kommunale vass- og kloakkavgifter).

Lisaks teenuse osutamise korraldamisele, sh. vee-ettevõtete tegevuspiirkondade määramisele, on kohaliku omavalitsuse osalises kompetentsis veemajanduse kavandamise ja veekvaliteedi kontrolli ülesanded. Seadustest ei tulene olulisi kohustusi regionaalse tasandi omavalitsusüksustele.

Teenuse osutamise võivad kohaliku omavalitsuse organid delegeerida sarnaselt Eestile era-ettevõttele. Eelkõige Taanis on traditsiooniliselt olnud palju väikeseid eraomandis olevaid vee-ettevõtteid. Kõik Põhjamaade pealinnaregioonide suuremad ÜVK-teenust osutavad ühingud on siiski munitsipaalomandis.

Soome vallad planeerivad, korraldavad ja arendavad ÜVK-süsteeme omavalitsusüksustes vastavalt asustussüsteemi vajadustele. Veevarustusseaduse pg 5 lõike 2 järgi peavad vallad koostama koostöös veevarustusjaamadega ÜVK-teenuste arengukava oma territooriumi kohta. Seaduse pg 6 lõike 2 sätestab, et:

vallad peavad tagama, et piisavalt suure elanike arvu vajaduse olemasolu korral või tervisekaitse või keskkonnakaitse otstarbel, võetakse kasutusel asjakohased meetmed, et luua veevarustuse- ja puhastusejaam, mis vajadusi rahuldaks, või siis laiendatakse olemasoleva veevarustus- ja puhastusjaama tegevuspiirkonda või tagatakse muul moel piisav veevarustus.

Vallad kinnitavad veevarustusseaduse pg 8 lõike 1 alusel nende territooriumil tegutseva veevarustus- ja puhastusjaama tegevuspiirkonna ja vajadusel muudavad seda. Enne kinnitamist tuleb vallal saada luba riiklikult kontrolliasutuselt. Otsused veevarustuse ja veepuhastuse piirkondade kohta võidakse teha teineteisest lahus.

Taanis on kommuunide ülesandeks ka veevarustuse organiseerimise planeerimine ning veevarustussüsteemide ehitamise kavandamine. Kommuuni volikogu peab koostama kava, milles otsustatakse veevarustussüsteemide paiknemine ja spetsifikatsioonid ning heitvete ärajuhtimise ja töötlemise kava. Vastavaid plaane on õigus korrigeerida või tagasi lükata keskkonnaministril. Kommuunid rajavad üksi või koostöös veepuhastusjaamad ja vastutavad nende töötamise eest. Kommuunid teostavad veeseaduse alusel veetootmisjaamade kontrolli, mis sisaldab nii hoonete seisundi kui ka väljastatava vee kvaliteedi kontrolli.

Norras teostavad kommuunid veeseaduse alusel veetootmisjaamade kontrolli, mis sisaldab nii hoonete seisundi kui ka väljastatava vee kvaliteedi kontrolli.

Avaliku veevarustuse süsteemi kavandamisel peab kohaliku omavalitsuse üksus koos Tervisekaitse Ameti ning teiste asjaosaste institutsioonidega konsulteerides looma veevarustuse plaani. Veevarustuse planeerimise määruse (Bekendtgørelse om vandforsyningsplanlægning) § 3 järgi peab veevarustuse plaan sisaldama muuhulgas: omavalitsusüksuse piirkondade veevajaduste kaardistamist erinevate tarbijagruppide alusel (majapidamised, ärid, institutsioonid jms); ülevaadet olemasolevate süsteemide ja puhastusjaamade paiknemisest, kvaliteedist, mahust, tehnilistest omadustest ning seisukorrast. Lisaks on oluline tuua välja ka võimalikud veevarustuse piirkonnad tulevikus, võimalikud vajadused veevarustuse süsteemide ühendamiseks lähioavalitsusüksustega ning määratleda ka ajalised raamid veevarustussüsteemide uuendamisel ning parandamisel. Plaani kinnitab kohalik volikogu. Lisaks koostavad omavalitsusüksused ka veevarustuse tegevuskava.

Riigi roll ÜVK-teenuse korraldamisel on eelkõige kontrolli valdkonnas, seda nii tarbijakaitse kui ka keskkonnakaitse vaatepunktist. Taanis on kommuunide arvelt suurendatud riigi rolli ÜVK-teenuste hinnataseme reguleerijana. Riigi kontrollorganitele on antud õigus teha ettekirjutusi kõigile vee-ettevõtetele vee-majanduse ökonoomsuse suurendamiseks ja veeteenuse hinna kujundamisel.

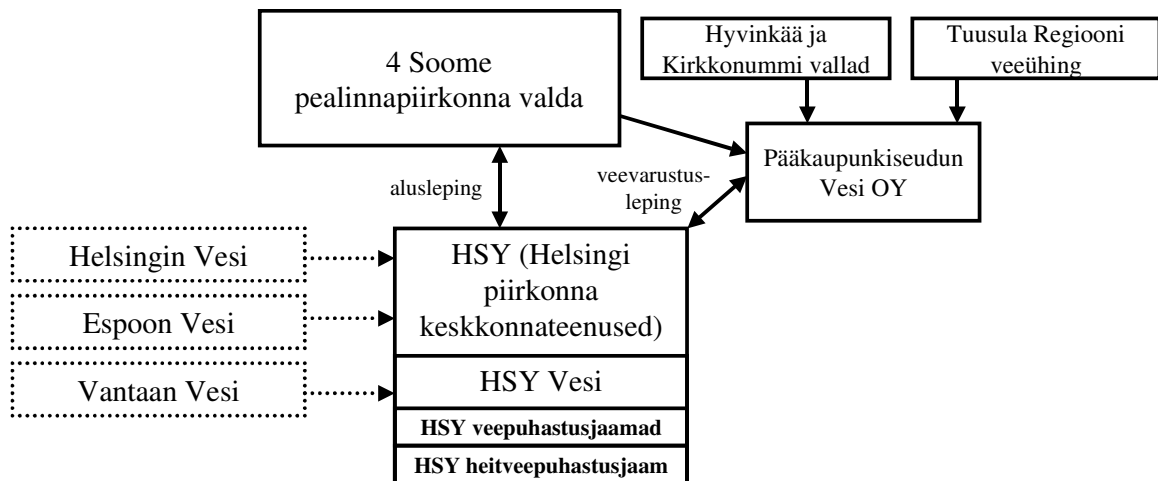
### **3.3 Veemajanduse organisatsioon pealinnaregioonides**

Käsitletavas kolmes Põhjamaa pealinnaregioonis toimub ÜVK-teenuse korraldamine ja osutamine väga erinevate mudelite alusel, mis kõik erinevad omakorda ka Tallinna pealinnaregiooni veemajanduse organisatoorsest struktuurist. Põhjamaade pealinnaregioone ühendab omavahel ja eristab Tallinna regioonist munitsipaalsektori täielik domineerimine ka teenuse osutamisel.

Soomes osutasid pealinnaregioonid kuni 2009. aasta lõpuni ÜVK-teenust omavalitsusüksuste munitsipaalettevõtted - Helsingin Vesi, Espoon Vesi, Vantaan Vesi - mille juhtorganiks oli linnavalitsuste vastav juhtkond (vesihuoltolaitos). 2010. aastast on linnade vee-ettevõtted ühendatud üheks ühinguks HSY Vesi vallaliidu HSY (Helsingin seutun ympäristöpalvelut) alluvuses, mille juhtimine toimub HSY veevarustusasutuse (vesihuoltolaitos) poolt. Vallaliidu liikmeteks on Helsingi, Vantaa, Espoo ja Kauniaise vallad. Vee-ettevõtete reorganiseerimine ja ühendamine oli

poliitilise kompromissi tulemus – erinevalt ühistranspordi ja jäätmemajanduse valdkondadest, vallaliidu loomise kohustus ÜVK-teenuse osutamiseks seadusest ei tulene. Alternatiiv HSY ühisomavalitsusele oli ühise vee-ettevõtte loomine, millist lahendust eelistasid vee-ettevõtete juhid.

Helsingi pealinnapiirkonda joogiveega varustava Päijäti tunneli haldajaks on Pääkaupunkiseudun Vesi OY, mis kuulub Helsingi, Espoo, Vantaa, Hyvinkää, Kauniainen ja Kirkkonummi valdadele ning Tuusula Regiooni Veeühingule (Tuusulan Seudun vesilaitoskuntayhtymä - omanikeks Järvenpää, Kerava, Tuusula ja Sipoo).



**Joonis 10. Helsingi pealinnapiirkonna ÜVK-teenuse korraldamise organisatsioon**

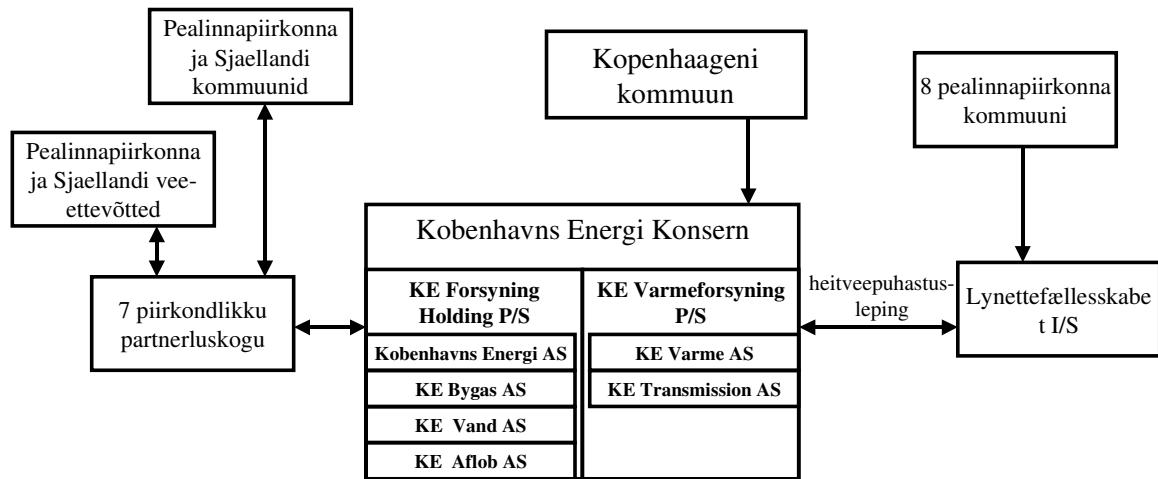
Teenuse osutajaks Kopenhagenis on Kopenhaageni linnale 100% ulatuses kuuluv Kobenhavns Energi Konsern. Kontsern jaguneb kaheks ettevõtteks - KE Forsyning Holding P/S ja KE Varmeforsyning P/S. KE Forsyning Holding P/S omab 100% firmadest - Københavns Energi A/S (haldus- ja personalihaldus), KE Bygas A/S, KE Vand A/S ja KE Afløb A/S. KE Varmeforsyning Holding P/S omab 100% firmadest - KE Varne P/S and KE Transmission A/S. KE Vand on kontserni veevarustuse ettevõtte ning KE Afløb A/S omab, opereerib, arendab ja haldab Kopenhaageni heitvete kanalisatsioonivõrku. KE Afløb A/S-l on 3 peamist pumbajaama: Kløvermarksvej, Sjællandsbroen and Strandvænget.

Kontserni operatsiooniline struktuur erineb õiguslikust struktuurist. Operatsiooniliselt tegutseb KE järgmise ühtse struktuuri alusel – direktor, finantsdivisjon, personaliosakond, vee- ja kanalisatsiooniosakond, kaugkütte ja gaasivarustuse osakond. Kõik 670 kontserni töötajat töötavad Københavns Energi A/S. Struktuur on keeruline valdkonnaseaduste ja maksuseaduste tõttu. Seaduste nõuete tõttu tekkis kohustus ettevõtete lahutamiseks teenustepõhiselt alates 1. jaanuarist 2010. a. KE ennetas nõuete kohustust ning muutis juba 2005. aastal oma struktuuri sellele vastavaks. Holdingkompaniide süsteemi kasutatakse maksuseaduse tõttu - et saaks hoida elektrienergia üksuse müügist saadud raha ettevõttes ja mitte maksta riigile selle pealt tulumaksu.

KE omanikku – Kopenhaageni kommuuni - esindab Kopenhaageni kommuuni finantsadministratsioon. Kopenhaageni linnavalitsuse struktuuriüksus Centre for Miljo

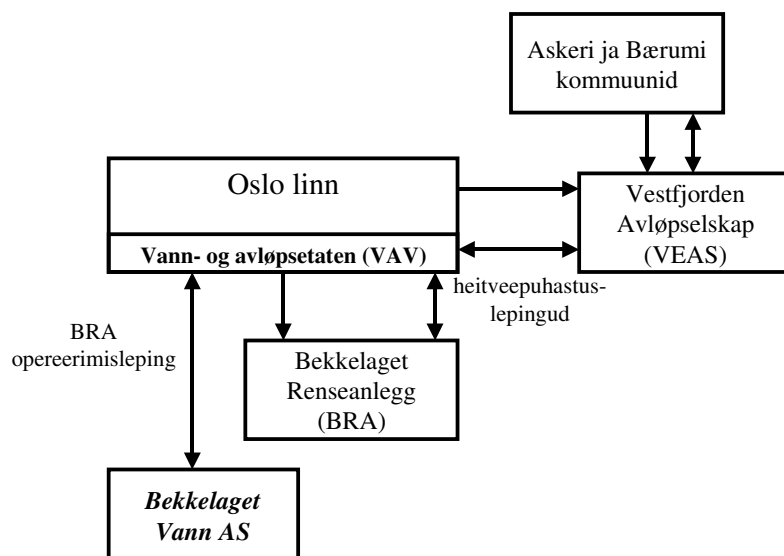
kontrollib vee-ettevõtte poolt pakutava teenuse kvaliteeti. KE'l on suur autonoomia ka korralduslikes küsimustes.

Kopenhaageni kommunis paiknevad puhastusjaamad kuuluvad Lynettefællesskabet I/S, mille osanikud on Frederiksbergi, Gentofte, Gladsaxe, Herlevi, Hvidovre, Kopenhaageni, Lyngby, Taarbaeki ning Rødovre kommunid.



Joonis 11. Kopenhaageni pealinnapiirkonna ÜVK-teenuse korraldamise organisatsioon

Oslos korraldab ja osutab ÜVK teenust Oslo kommunis Vee- ja kanalisatsioonitööde üksus (Vann- og avløpsetaten, VAV). VAV allub otseselt Oslo Transpordi- ja keskkonnaasjade osakonnale. VAV vastutab Oslo linna joogivee ja heitvete veepuhastusjaamade, torustike ja pumplate opereerimise, haldamise ja renoveerimise eest. Ka kommunikatsioon tarbijatega on VAV-i vastutusalas.



Joonis 12. Oslo pealinnapiirkonna ÜVK-teenuse korraldamise organisatsioon



Heitvete puhastamisega tegelevad Bekkelaget Renseanlegg (BRA) ja Vestfjordi Kanalisatsioonikompanii (Vestfjorden Avløpselskap - VEAS). BRA on Oslo linna omanduses olev ettevõtte, mille opereerimine on aga 15 aastase lepinguga linna poolt delegeritud eraettevõttele Bekkelaget Vann AS. VEAS on Oslo, Askeri ja Bærumi kommuunide ühine ettevõtte. Osalus VEAS'es jaguneb järgnevalt - Oslo (70,5%), Bærum (21,5%) ning Asker (8%). VAV katab Oslo linna kulude osa kommuunide ühises ettevõttes VEAS. VAV teostab samuti erasektori opereerimisel töötava Bekkelageti puhastusjaama auditeid.

**Tabel 11. Pealinnaregiooni keskustes tegutsevate vee-ettevõtte tegevusvaldkonnad**

	<b>Eesti</b>	<b>Soome</b>	<b>Taani</b>	<b>Norra</b>
veeteenused	AS Tallinna Vesi	HSY Vesi	Kobenhavns Energi Vand A/S	VAV
kanalisatsiooniteenused	AS Tallinna Vesi	HSY Vesi	Kobenhavns Energi Afløb A/S	VAV
veepuhastusjaamad	AS Tallinna Vesi	HSY Vesi	Lynettefællesskabet I/S	BRA, VEAS
vee transport	AS Tallinna Vesi	Pääkaupunkiseudun Vesi OY	Kobenhavns Energi Vand A/S	VAV

### 3.4 Koostöö pealinnaregioonis

#### 3.4.1 Koostöö õiguslikud alused

Riiklikest õigusaktidest tuleneb kohaliku omavalitsuse koostöö kohustus ÜVK-teenuse osutamisel üksnes erandjuhtudel ja tingimuslikult - et tagada piisav kvaliteetse vee varu või siis heitvete ökonoomne ja keskkonnasäästlik puhastamine. Näiteks on Norra riiklikul jäätmeagentuuril õigus nõuda puhastusjaamade sellist ehitamist, et tagada ka naaberüksuste heitvete töötlemine, juhul kui see on otstarbekas. Kommuunidel on õigus rajada veepuhastusjaamu kas üksi või koostöös.

Koostöö tegemist nõutakse enam veevarustuse arengukavade koostamisel. Soome veevarustusseaduse pg 5 lõige kaks sätestab, et vallad peavad koostama koostöös veevarustusjaamadega ÜVK-teenuste arengukava oma territooriumi kohta ning ÜVK-süsteemide planeerimisel tuleb vajadusel teha koostööd teiste valdadega.

Taanis koostavad kommuunid veevarustuse tegevuskava, mille ettevalmistamiseks luuakse Kohaliku Omavalitsuse Üksuste Koordineerimise Foorum, kus osalevad erinevad asjasse puutuvad institutsioonid, seal hulgas teised omavalitsusüksused. Üldjuhul lähtub tegevuskava regionaalsest kavast, kuid see pole kohustuslik. Kui veevarustuse süsteemide planeerimine mõjutab negatiivselt olukorda naaberomavalitsusüksustes, siis peavad veemajanduse seaduse § 4 järgi vastavad omavalitsusüksused läbirääkimiste teel leidma lahendused. Kui kokkuleppele ei jõuta, otsustab küsimuse keskkonnaminister.

Taani veevarustuse planeerimise määruse (Bekendtgørelse om vandforsyningsplanlægning) järgi on kommuuni veevarustusplaanis oluline tuua välja ka võimalikud veevarustuse piirkonnad tulevikus, võimalikud vajadused veevarustuse süsteemide ühendamiseks lähimavalitsusüksustega ning määratleda ka ajalised raamid veevarustussüsteemide uuendamisel ning parandamisel. Plaani kinnitab kohalik volikogu.

### 3.4.2 Koostööorganisatsioonid

Kõige tugevamalt ja laiemalt on koostöö institutsionaliseerunud Helsingi pealinnaregioonis, mille ühtne tegevuspiirkond haarab kõik HSY vallaliidu liikmed – Helsingi, Espoo, Vantaa ja Kauniase vallad. Koostöö on oma olemuselt valdade poolt vabatahtlik, sest seadustest sellist kohustust ei tulene. HSY aluslepingu järgi on vallaliit kohustatud saadud tasude abil ehitama ja laiendama veevarustusvõrke vastavalt liikmesvaldade arengukavades seatud ajakavale ja kvaliteedile

Taanis ja Norras toimub vee- ja kanalisatsiooniteenuste osutamine pealinnades iseseisvate vee-ettevõtete poolt. Ettevõtete laienemist peetakse keskuse vaatepunktist kasulikuks ja mastaabiefekti andvaks. Samas tunnistatakse, et poliitiline valmisolek teistes kommuunides ühise organisatsiooni loomiseks on nõrk.

Koostööorganisatsioonid on loodud heitveepuhastusjaamade haldamiseks. Mõlemal juhul on oluliseks motivaatoriks olnud rannikumere saastumine 1970-80-ndatel. Taani Lynettefællesskabet I/S on partnerlus 7 kommuuni vahel, mida teenindab 2 puhastusjaama. Lynettefællesskabet I/S reoveepuhastuse koostööpiirkond haarab Frederiksbergi, Gentofte, Gladsaxe, Herlevi, Hvidovre, Kopenhaageni, Lyngby, Taarbaek ja Rødovre kommuunid.



Joonis 13 Lynettefællesskabet I/S koostööpiirkond

Piirkond on jagatud 4 alaks. Iga kommuun vastutab oma enda kanalisatsioonisüsteemide eest, aga kogu heitvesi suubub Kopenhaagenisse. Puhastusjaamad on ehitatud ühiselt investeerides, samas kui kanalisatsioonitorustik on valdavalt iga kommuuni enda poolt ehitatud. Ülekandetorude ehitamisel toimiti tüüpiliselt selliselt, et Kopenhaagen ehitas need valmis ja teised kommuunid maksid hiljem oma osa. Oluliselt vähem probleeme tunnetatakse koostöös neis valdkondades või nende objektidega seoses, mis on algusest peale ühiselt otsustatud ja rajatud.

Norra VEAS asutajad ja omanikud on Oslo, Askeri ja Bærumi kommuunid, lisaks puhastatakse ka Røykeni ja Nesoddeni kommuunide heitveed.

Tallinna pealinnapiirkonnas koostööorganisatsioonid puuduvad. Küll leidub mujal Eestis näiteid koostööorganisatsioonidest. Neist üks tõhusaim ja suurima liikmete arvuga on Keskkonnaministeeriumi initsiatiivil loodud omavalitsuste kasumit taotlev ettevõtte AS Emajõe Veevärk. AS Emajõe Veevärk koostööpiirkond hõlmab 22 omavalitsust. Tartumaalt on aktsionärideks 18, Jõgevamaalt 3 omavalitsusüksust ning Ida-Virumaalt 1 omavalitsusüksus. AS Emajõe Veevärk eesmärgiks on EL Ühtekuuluvusfondi kaudu omavalitsustele maksimaalse toetuse tagamine, viimaks nende veemajanduse infrastruktuur vastavusse EL-i nõuetega. Antud ülesannet teostab ettevõtte läbi EL-i ÜF kaasrahastatava Emajõe-Võhandu veemajanduse arendamise projekti. Emajõe Veevärgi põhikirjas sisaldub ka kavatsus jätkata peale investeringute tegemist ÜVK teenust korraldava ja osutava ettevõtte. Oluline on ka AS Emajõe Veevärk osalus omanike veemajanduse arengukavade välja töötamisel ning seatud eesmärkide täitmisel.

Positiivse näite organisatsioonideülese koostöö kohta pakub Kobenhavns Energi Vand. Kobenhavns Energi Vand A/S veeteenuse osutamise piirkond haarab ettevõtte veehaarde territooriumil paiknevad 19 kommuuni - Kopenhagen, Furesø, Ballerup, Gladsaxe, Herlev, Rodovre, Glostrup, Frederiksberg, Albertslund, Høje-Taastrup, Brøndby, Vallensbæk, Hvidovre, Ishøj, Tårnby, Greve, Koge, Lejre ning Roskilde. Kobenhavns Energi Vand initsiatiivil on loonud 7 piirkondlikku partnerluskogu, milles osalevad kommuunid ja nende vee-ettevõtted. Koostöö oluliseks motivaatoriks on Kobenhavns Energi Vand soov saada hästi läbi kommuunidega, kelle territooriumilt Kopenhaageni varustamiseks vett välja pumbatakse.

Koostöö põhieesmärgiks on põhjavee kaitse: mittekasutatavate kaevude sulgemine, piirangute täitmise jälgimine, reostatud pinnase puhastamine, kaevude uuendamine ja veevõtu strateegia koostamine, tööstus- ja põllumajandustegevuste inspekteerimine, hariduslikud kampaaniad, metsastamine. Kõrgeim otsustusõigus on veekomiteedel, mis kogunevad vähemalt kord aastas ja otsustavad eelarve, finantseerimise ja tegevuskava üle. Täidesaatvad komiteed tegutsevad vastavalt veekomiteede juhtnõuetele – korraldavad partnerluskogude tegevust ja valmistavad ette nõupidamisi. Iga täidesaatva komitee liikme kohta määrab liikmeskommuun juhtiva ametniku halduskomitee jaoks. Kobenhavns Energi maksab osa veekomiteede tegevuskuludest, mis on aastas partnerluskogu kohta u. 1-2 mln DKK.



Joonis 14. Københavns Energi Vand A/S veevõtu piirkond

### 3.4.3 Lepinguline koostöö

Lepingulisest koostööst on Põhjamaades levinuim vee-ettevõtete vaheline koostöö, kus ettevõtte müüb teisele ettevõttele oma puhastusjaamast pärinevat joogivett, või siis võetakse vastu teise kommuuni heitvett. Kuni 2009. aastani osutasid Soome pealinnapiirkonnas ÜVK teenuseid eraldi munitsipaalettevõtted ning Helsingi Vesi müüs ettevõtte veepuhastusjaamades toodetud vett ka (u. 30% kogutoodangust) Vantaasse ja Espoose. Vantaa sai 90% ja Espoo 70% vajalikust veest Helsingi veevõrgust. KE Vand müüb vett tema veehaardel tegutsevatele ettevõtetele, kes seda soovivad. Põhiliseks kriteeriumiks on pakutava vee hind. Tavaliselt tegelevad kommuniides ka kohalikud vee-ettevõtted, kellel on oma puurkaevud. Oslo linna VAV'il on veemüügileping Ski kommuuni vee-ettevõttega. VEAS puhastab lisaks omanikkommuniude heitvetele ka Røykeni ja Nesoddeni kommuuniude heitveed. BRA heitveepuhastusjaam puhastab lisaks Oslo idaosa heitvetele ka Oppedgård and Nittedali kommuuniude osa piirkondade heitveed. Mudel on kasutuses ka AS Tallinna Vee ja pealinnaregiooni teiste omavalitsusüksuste vee-ettevõtete koostöös.

Lisaks sõlmitakse koostöölepinguid, mis tagavad vee eriolukordade puhul. Københavns Energi Vand A/S on vastastikkuse koostöö leping Roskilde Forsyning og Nordvand A/S juhuks kui veevarud ei ole piisavad tarbijate vajaduste rahuldamiseks. Oslo VAV ehitab linna Baerumi kommuuniga ühendavat toru, mis peaks valmima 2010. aastal ja on mõeldud kasutuseks üksnes hädaolukorras.

Oslo linn on eksperimendi korras rakendanud teenuse erastamist ehita, majanda, opereeri mudeli järgi BRA puhastusjaama tegevuse korraldamisel. Leping on sõlmitud 15 aastase tähtajaga, peale mida on linn õigus leping lõpetada või pikendada

veel 5 aasta jooksul. Seejärel korraldatakse uus opereerimise konkurss või võtab linn opereerimise üle. Senist kogemust mudeli rakendamisel hinnatakse positiivselt.

Eestis nii Tallinna kui Tartu lähiumbruses juurutatavat skeemi, kus teiste omavalitsusüksuste piiräärsetele elanikele osutatakse ÜVK-teenust linnaregiooni keskuse vee-ettevõtte poolt vastava omavalitsusüksusega sõlmitud halduslepingu kohaselt, rakendatakse Põhjamaades üksikutel juhtudel ja väikeses mahus. Üldjuhul on omavalitsusüksused huvitatud teenuse korraldamisest oma territooriumil iseseisvalt.

Tallinna ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni arendamise kava 2009-2020 peab vajalikuks sellise koostöö süvendamist ning täiendavate halduslepingute sõlmimist Tallinna linna ja selle lähivaldade ning linnade vahel.

Tartu linna ja naaberomavalitsuste vahel on 2009. aasta detsembri seisuga selliste halduslepingute eelnõud ettevalmistatud. Halduslepingu projekti kohaselt määravad liitumistasud, teenuste hinnad ning teenustasemed oma haldusterritooriumil kohalikud omavalitsusüksused. Lisaks näeb lepinguprojekt ette omavalitsusüksuste koostöö ÜVK arengukavade koostamisel ning korrigeerimisel, elanike teavitamist oma haldusterritooriumil toimuvatest kaeve- ja hooldustöödest ning avariiolukordadest. Samuti peetakse lepingu projektis oluliseks omavalitsusüksuste koostööd suhtlemisel riigi, teiste omavalitsusüksuste ning muude organisatsioonidega ÜVK valdkonda puudutavates küsimustes. Mõningad olulisemad punktid Tartu linna ja Luunja valla lepingu eelnõust: (lepingutekstid on identsed):

- Tartu linna ÜVK-ga kaetud alaks on Tartu linna haldusterritoorium; Luunja valla ÜVK-ga kaetud alaks käesoleva lepingu mõistes on Tartu linna lähipiirkonnad, mis on liidetud Tartu linna ühisveevärgi ja –kanalisatsioonitorustikuga ja Tartu linna lähipiirkonnad, mis edaspidi on otstarbekas liita Tartu linna ühisveevärgi ja –kanalisatsioonitorustikega.
- Tartu linn lubab temale teenust osutaval vee-ettevõtjal osutada Luunja vallas ÜVK-ga kaetud alal joogiveega varustamise teenust ning reo-, sademe- ning dreenaživee ärajuhtimise ja puhastamise teenuseid tingimusel, et teenuste osutamine ei halvenda Tartu linna haldusterritooriumil teenuse osutamist ning see on vee-ettevõttele majanduslikult otstarbekas.
- Lepinguosalised seavad ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamisel ja kasutamisel prioriteediks linna ja valla kontaktpiirkonna ühtlase, süsteemse ja keskkonnasäästliku arengu.
- Kui lepinguosalise haldusterritooriumil asuvat ÜVK-d on vaja teenuste osutamiseks arendada, lepivad vastav lepinguosaline ja vee-ettevõtja investeerimiskohustustes eraldi kokku.
- Lepinguosaline kehtestab kõik seaduse nõuetest tulenevad õigusaktid oma vee-ettevõtja tegevuspiirkonnas.
- Lepinguosalised teevad koostööd ÜVK-ga kaetud alade arendamise kavade väljatöötamisel ning korrigeerimisel. Lepinguosaline teavitab oma ÜVK arendamise muutmise kavast teist lepinguosalist viivitamatult pärast kava muutmise menetluse alustamist.
- Tartu linnale ega Tartu ühisveevärgi ja –kanalisatsiooniteenuste tarbijatele ei teki seoses Luunja valla ÜVK-ga kaetud alal liitumistega täiendavaid kulutusi.

Lepingud on kavas sõlmida tähtajatult. Lepingu muutmisel peab vastavat soovi avaldava osapool teist teavitama sellest kirjalikult. Vastus koos põhjendusega tuleb anda hiljemalt 30 päeva möödudes info kätte saamisest. Lepingu annulleerimisel järgitakse võlaõigusseadust. Eelkõige on see ette näha siis kui lepingu osapool ei täida (täies mahus) lepingu võetud kohustusi või teenuse osutamine halvendab lepinguosalise haldusterritooriumil tema vee-ettevõtja teenuse osutamist ja selle kvaliteeti. Lepingu eelnõus määratletakse, et osalised lahendavad lepingust tulenevad vaidlused eelkõige vastastikusel mõistmisel põhinevate ja avalikke huve arvestavate läbirääkimiste teel.

**Tabel 12. Koostöövaldkonnad ja organisatsioonid**

	Eesti	Soome	Taani	Norra
ÜVK teenuse koostööühingud	AS Emajõe Veevärk, jt	HSY		
Heitveepuhastuse koostööühingud		HSY	Lynettefællesskabet I/S	VEAS
Muud koostööstruktuurid		Pääkaupunkiseudun Vesi OY	Kobenhavns Energi Vand A/S partnerluskogud	
Teenuslepingud	AS Tallinna Vesi - AS Kovek, AS Viimsi Vesi, AS Loo Vesi jt	Helsingi Vesi - Espoo Vesi, Vantaa Vesi	Kobenhavns Energi Vand A/S ja kommuunide vee-ettevõtted	BRA, VEAS ja Kommuunide veeühingud
Koostöö halduslepingute alusel	AS Tallinna Vesi - Tallinn, Harku, Saue linn			

### 3.5 Otsustamine koostööorganisatsioonides

Koostööorganisatsioonide juhtimisel arvestatakse liikmesomavalitsuste suurusega (elanike arv, majanduslik panus), kuid ühegi organisatsiooni juhtorganites ei ületa suurima omavalitsusüksuse hääleõigus 50%. Arvestades organisatsioonide liikmesomavalitsuste suurusi tähendab see, et pealinnade elanike hääl on neis selgelt alaesindatud. Mitmel juhul rakendatakse kvalifitseeritud häälteenamuse nõuet.

Helsingi pealinnaregioonis veemajandust korraldava HSY olulisemad otsused võtab vastu liidukoosolek (yhtymäkokous). Liidukoosolekul on igal liikmesvallal üks esindaja, kes valdab liikmesvalla häältevõimu. Häälte osakaalu jagunemine tugineb elanike arvu jagunemisele, kuid selliselt, et ühelgi vallal ei ole üle 50% häälest. 2009. aastal jaotuvad hääled järgmiselt - Helsingi 50%, Espoo 27%, Vantaa 22%, Kauniainen 1%. Häältejaotust täpsustatakse iga-aastaselt. Liidukoosolek koguneb vähemalt 2 korda aastas.

HSY valitsus (hallitus) vastutab vallaliidu haldus- ja majandusasjade eest ning viib ellu liidukogu otsused. Valitsusel on maksimaalselt 14 liiget ja samapalju asendusliikmeid. Liidukogu valib valitsuse liikmed ja asendusliikmed vastavalt liikmesvaldade elanike arvule, kuid sedasi, et vallarühmast, mille moodustavad muud liikmed kui Helsingi, Espoo ja Vantaa, kuulub sinna vähemalt üks (päris)liige. Ühe valla valitsuseliikmete arv ei tohi omada rohkem kui poolt häälteõigusest (7 liiget ja 7

asendusliiget) ning igast liikmesvallast peab valitsusse kuuluma vähemalt üks liige või asendusliige. Valitsuse juhiks valitakse suurima valla esindaja. Valitsuse võimuperiood on 2 aastat.

Kopenhaageni piirkonnas puhastusjaamasid omava Lynettefællesskabet I/S juhatus koosneb 14 liikmest, Kopenhaagen määrab 7 ja ülejäänud osanikud igakuks ühe esindaja. Ettevõtte ametnike komiteesse kuulub 10 liiget - 3 Kopenhaagenist ja teistest kommuunidest igakuhest üks. Oluliste küsimuste otsustamisel on vajalik 10/4 enamus hääletamisel.

Oslo piirkonna ühe puhastusjaama omanikühingu VEAS juhatuse koosseis on 9 liikmeline, sh 3 Oslost, 2 Askeri ja Bærumi kommuunidest ning 2 töötajate esindajat. Ettevõtte nõukogus on 21 liiget, kommuunide volikogude liikmed – 11 Oslost, 6 Bærumist ja 4 Askerist.

AS Emajõe Veevärk kõrgeim juhtorgan on aktsionäride üldkoosolek. Ettevõtte üldkoosoleku pädevuses on uue aktsionäri kaasamine, majandusaasta kasumi või eelmiste majandusaastate jaotamata kasumi jaotamine, põhitegevusala või põhitegevuspiirkonna muutmine, finantseerimislepingu sõlmimine, mitte-lõpphinnaga projekteerimise ja/või ehitamise töövõtulepingu sõlmimine, majandusaasta aruande kinnitamine.

AS Emajõe Veevärk nõukogu koosseisu kuulub 6 - 9 liiget. Aktsionäride lepingu alusel on riigile ette nähtud 1 koht ning vähemalt 15% + 1 aktsiatega esindatud häältest omavale KOV-ile või KOV-de grupile 1 nõukogu koht. Nõukogu liikme tagasikutsumiseks peab nõusoleku andma vähemalt 2/3 üldkoosoleku liikmetest. Igal nõukogu liikmel on 1 hääl. Ettevõtte nõukogu korraldab ettevõtte juhtimist, võtab vastu strateegilisi otsuseid ning teostab järelvalvet juhatuse tegevuse üle. Nõukogu peamisteks ülesanneteks on töövõtulepingute sõlmimine, laenude ja võlakohustuste võtmine, mis ei ületa viit miljonit krooni, teenuse hinnaettepanekute tegemine, vee-ettevõtja konkursil osalemine või teenuse lepingu sõlmimise otsustamine ning vee-ettevõtjale infrastruktuuri rendile andmine. Nõukogu otsuseid võetakse vastu kui otsuse poolt hääletab vähemalt 2/3 liikmetest. Nõukogu koosolekud toimuvad vastavalt vajadusele, kuid vähemalt 1 kord kolme kuu jooksul. Koosoleku toimumisest ja selle päevakorrast tuleb ette teatada vähemalt 2 tööpäeva.

Ettevõtte juhatus korraldab igapäevast majandustegevust ning raamatupidamist. Juhatus peab esitama nõukogule iga 2 kuu järel ülevaate ettevõtte majandustegevusest. Juhatuse ametiaeg on 3 aastat. Juhatus on otsustusõiguslik kui kohal on üle poole juhatuse liikmetest. Igal liikmel on 1 hääl.

### **3.6 ÜVK-võrguga liitumine**

Klientide õigused ja kohustused ÜVK-võrguga liitumisel, samuti ka vee-ettevõtete kohustus majapidamiste liitumiste loomiseks sätestakse riiklike õigusaktide tasandil. Kohalikud õigusaktid täpsustavad neid.

Soome veevarustusseaduse pg 10 sätestab veevarustusjaama tegevuspiirkonnas asuva kinnistu kohustuse liituda vee- ja kanalisatsioonivõrguga. Juhul kui piirkonnas puudub sadeveekanalisatsioon, siis sadevee juhtimise kohustust kanalisatsiooni ei ole.

Seaduse pg 11 lõige 2 sätestab juhtumid, mille puhul antakse eriluba liitumiskohustuse eiramiseks:

- 1) ÜVK-võrguga liitumine põhjustaks ebamõistlikult suure majandusliku koormuse kinnistu omanikule, arvestades liitumistasu ja minimaalset vajadust ÜVK teenuse järele;
- 2) kohustusest vabastus ei kahjustaks ÜVK teenuste toimimist tegevuspiirkonnas majanduslikus vms aspektis;
- 3) ja lisaks sellele kohustusest vabastatud kinnistu:
  - a) omab juurdepääsu piisavale hulgale majapidamisveele, mis vastab nõuetele, või
  - b) heitvee kogumist ja käitlemist on võimalik organiseerida selliselt, et see ei põhjusta tervisekahjusid ega keskkonna reostamise riske, või
  - c) sadevett on võimalik muul kohasel moel krundilt ära juhtida.

HSY Vesi veevarustuse üldised tingimused sätestavad tingimused liitumiseks ÜVK süsteemiga liikmesvaldades. ÜVK-süsteemiga liituja annab HSY'le liitumisavalduses andmed kinnistu asukohast, kasutusvõimsustest ja liituvate ehitiste arvust, eeldatavast veevajadusest ning heitvete mahust ja koostisest. HSY on võtnud endale kohustuse luua üks liitumine kinnistu kohta.

Kinnistu, mis on liitunud või liitub heitveekanaliseerimisega, on HSY poolt antud piisava aja jooksul kohustatud liituma samuti sadeveekanaliseerimisega, juhul kui selles piirkonnas selline süsteem on olemas. Kui HSY on asendanud või asendab ühisveelise kanalisatsiooni lahkveelisega, on kinnistu omanik mõõduka aja jooksul kohustatud eristama heitveed ja sadeveed. Juhul kui HSY annab eriloa ühisveelise kanalisatsiooni säilitamiseks võidakse määrata tavatariifidest kõrgemad hinnad ÜVK teenuse eest.

Veevarustusseadus (pg 24) annab nii teenuse osutajale kui saajale tingimusliku õiguse teenuslepingust loobuda:

Teenuse pakkuja võib lõpetada lepingu üksnes juhul kui lepingu pikendamine on ebamõistlik tulenevalt kinnistu veekasutusest või heitvee ja sadevee hulgast või kvaliteedist, mis krundilt kanalisatsioonivõrku on suunatud.

Tarbija võib lõpetada lepingu üksnes juhul kui talle on antud seaduse 11 paragrahvi tingimustel eriluba.

Taani keskkonnakaitse seaduse § 28 alusel on kõik majaomanikud kohustatud liituma avaliku kanalisatsioonisüsteemiga, juhul kui see on piirkonnas olemas ning tasuma maksu kanalisatsiooniteenuste eest. Veevarustuse seaduse § 55 määrab üldreeglid majapidamiste varustamise kohta veega. Kopenhaageni kommunis omavad kõik majapidamised õigust olla liidetud veevõrguga.

Sarnane kohustus sisaldub ka Eesti ühisveevärgi – ja kanalisatsiooniseaduses - ÜVK omanik või valdaja on kohustatud seaduse järgi ühendama kinnistu süsteemiga, juhul kui kinnistu omanik avaldab selleks soovi.

Norra ehitus- ja planeerimisseaduse § 65 alusel võib kohaliku omavalitsuse üksus vajadusel nõuda majapidamise ühendamist veesüsteemi.

Seadustes sätestatakse ka tingimused, mil vee-ettevõttel on õigus keelduda liitumise loomisest. Soome veevarustusseaduses on sätestatud, et hoolimata liitumise loomise kohustusest võib teenuse pakkuja keelduda kinnistu ühendamisest võrku juhul kui kinnistu veetarbimine või sellelt ärajuhitava heitvee kogused või kvaliteet segaksid



veevarustuse- ja –puhastusjaamade toimimist. Sisuliselt sama punkt sisaldub ka Eesti seadusandluses.

### 3.7 ÜVK kvaliteedinõuded

#### 3.7.1 Nõuded veekvaliteedile

Vee kvaliteedinõuded on määratud EL ja riiklike regulatsioonide poolt. Vee kvaliteedinõuded sisaldavad kõikides vaadeldavates riikides vee keemilist, mikrobioloogilist ja organoleptilist koosseisu. Täpsed näitajate loetelud ja sihtväärtused on pealinnaregioonide vee-ettevõtete lõikes siiski erinevad. Oluliseks kvaliteedinõuete osaks on reeglid veekontrolli teostamiseks – aktsepteeritavad meetodid ja näidiste võtmise sagedused. Põhjamaade pealinnaregioonide vee-ettevõtted on just kontrollide sageduse osas võtnud endale riiklikes normatiivides sätestatud kõrgemaid kohustusi.

Soome veevarustusseaduse pg 14 lõige 1 järgi peab teenuse osutaja tagama, et vesi vastaks tervisekaitseaduses kehtestatud kvaliteedinõuetele. Veevarustusjaam on kohustatud kontrollima sisendvee kvaliteeti. Helsingi linna vee-ettevõtte kehtestas rangemad kvaliteedinõuded majapidamisveele, kui seda veeloa tingimused nõuavad. Helsingin Vesi kvaliteedistandardid 2008. aastal olid: pH 6,5-9,5; orgaaniline süsinik (TOC) mg/l - 1,8; KMnO<sub>4</sub>-arv (permanganaat) mg/l - 20; Kolibakterid arv/100 ml - 0; Nitriidid, NO<sub>2</sub>-N mg/l - 0,15; Nitraadid, NO<sub>3</sub>-N mg/l 11,0; Kloriidid, Cl mg/l - 250; Raud, Fe mg/l - 0,2; Mangaan, Mn mg/l - 0,05.

Helsingin Vesi veepuhastusjaamadest väljastatava vee koostis oli 2008. aastal järgmine:

- Pitkäkoski puhastusjaam: turbiidsus FTU - 0,07; KMnO<sub>4</sub>-arv (permanganaat) mg/l - 2,6; pH - 8,41; TOC - 1,4 mg/l; kolibakter ühik/100 ml < 1; nitriidid, NO<sub>2</sub>-N mg/l <1; nitraadid, NO<sub>3</sub>-N mg/l - 1,00; Kloriidid, Cl mg/l - 11,1; Fe mg/l - 0,01; Mangaan, Mn mg/l - 0,004, karedus dH - 5,5.
- Vanhakaupunki puhastusjaamast väljastatava vesi: turbiidsus FTU- 0,07; KMnO<sub>4</sub>-arv (permanganaat) mg/l - 2,6; pH - 8,47; TOC - 1,4 mg/l; kolibakterid ühik/100 ml < 1; nitriidid, NO<sub>2</sub>-N mg/l <1; nitraadid, NO<sub>3</sub>-N mg/l - 0,86; kloriidid, Cl mg/l - 13,2; raud, Fe mg/l - 0,2; Mangaan, Mn mg/l - 0,007, karedus dH - 5,8.

Taani keskkonnaministri määruse alusel mõõdetakse joogivee kvaliteedinõudeid 3 mõõtmisjärgus: 1) vee kvaliteet puhastusjaamast väljumisel; 2) vee kvaliteet majapidamisse sisenemisel, ja 3) vee kvaliteet tarbija kogumismahutis. Kobenhavns Energi Vand A/S on joogiveele määranud järgmised kvaliteedinõuded: [esimene arv märgib lubatavat väärtust puhastist väljavoolel ning teine majapidamisse sisenemisel] värvus (mg Pt/l) 5/ 15; hägusus (FTU) 0,3/ 1; (pH) 7-8,5/ 7-8,5; kõvadus (dH) 5-30/ 5-30; elektrijuhtivus (mS/m) >30/ >30; aurustumine (mg/l) 1500/ 1500; nitraadid (mg NO<sub>3</sub>/l) 50/ 50; fluoriid (mg F/l) 1,5/ 1,5; kloriid (mg Cl/l) 250/ 250; ammoonium (mg NH<sub>4</sub>/l) 0,05/ 0,05; raud (mg Fe/l) 0,1/ 0,2. mangaan (mg Mn/l) 0,02/ 0,05 ning fosfor (mg P/l) 0,15/ 0,15. KE on seadnud oma prioriteediks veekaitset võtta rohkem näidiseid kui seadus nõuab.

Norras joogivee määrus sätestab, et tarbijale suunatav joogivesi peab vastama üldistele hügieeninõuetele: olema puhas, selgelt läbipaistev, lõhnatu, värvusetu ning ilma kõrvalmaitseta. Vesi ei tohi sisaldada füüsikalisi, keemilisi või bioloogilisi komponente, mis võivad kahjustada tarbijate tervist. Määrus liigitab tarbijatele suunatava (läbi torustiküsteemi) joogivee kvaliteedinormid 3 gruppi. Kvaliteedi hindamisel analüüsitakse organoleptilisi, mikrobioloogilisi ja füüsikalise-keemilisi parameetreid. Organoleptiliste parameetrite puhul pööratakse tähelepanu vee üldomadustele. Värvuse lubatav väärtuslavi on 20, lõhnal ja maitasel on määratletud väärtuslavi 12°C juures 2 ning 25°C juures 3, ning läbipaistvuse normparameetriks on 4 (nt reoveepuhastit läbival veel on see parameeter 1). Mikrobioloogilistest näitajatest on vee kvaliteedi määramisel olulisemad eelkõige *coli*-laadsed bakterid ning muud bakteriaalset reostust põhjustavad mikroorganismid (lubatud väärtused 0 ühikut 250 ml/ kohta). Vee füüsikalise-keemilist kvaliteeti võidakse määruse järgi kontrollida kuni 40 erineva näitaja alusel. Olulisemate parameetritena määratletakse vee pH taset (norm 6,5-9,5), summaarset orgaanilise süsiniku sisaldust (TOC) (mg/l – 5,0), ammoniumi sisaldust (mg/l – 0,5), elektrijuhtivust (mS/m 25 kraadi juures – 250), kloriidi sisalduvust (mg/l – 200), nitraatide sisalduvust (mg/l – 10) ning rauasisaldust (mg/l – 0,2).

Ametlike proovide võtmise sagedus sõltub vee-ettevõtja klientide arvust. Oslo puhul, kus vee-ettevõtte kliente on üle 500 000, võetakse proove vähemalt 48 korda aastas. Lisaks tehakse ka juhuslikke mõõtmisi. Proovide protseduuride õigsust ning meetodite vastavust kontrollib Toiduohutuse Ameti poolt akrediteeritud isik.

Oslo linna suurimas Oseti veepuhastusjaamas 2008. aastal mõõdetud keskmised tulemused olulisemates vee kvaliteedinäitajates olid järgnevad: (pH) 7,7-8,0; karedus (mg Ca/l) 3,0-3,5; värvus (mg Pt/l) 3-5; happesus (mmol/l) 0,09 – 0,1; hägusus (FTU) 0,07-0,1. Teises Oslo suuremas veepuhastusjaamas – Skullerudis mõõdeti 2008. aastal keskmisteks tulemusteks: (pH) 7,65-7,95, karedus (dH) 2,5-3,0, värvus (mg Pt/l) 4-6, happesus (mmol/l) 0,55-0,80 ning hägusus (FTU) 0,07-0,1.

Eesti joogivee kvaliteedi määruse järgi peab vee-ettevõtja tagama vee kvaliteedi kuni tarbija veevärgini. Määrus kehtestab ühisveevärgi kaudu edastatavale vee kvaliteedile mikrobioloogiliste, keemiliste ning organoleptilisi omaduste piirnormid. Mikrobioloogilistest kvaliteedinäitajatest on *Escherichia coli* ning Enterokokkide piirsisaldus määratud 0 ühikut (PMÜ/ 100 ml). Organoleptiliste omaduste puhul peavad vee hägusus, maitse, lõhn ning värvus olema tarbijale vastuvõetav, ebaloomulike muutusteta. Orgaanilise süsiniku sisaldus (TOC) peab olema samuti ilma ebaloomulike muutusteta. Vee elektrijuhtivuse piirnorm on 2500 ( $\mu\text{S cm}^{-1}$  20 °C juures), oksüdeeruvus 5,0 (mg/ l O<sub>2</sub>), vesinikioonde kontsentratsioon  $\geq 6,5$  ja  $\leq 9,5$  (pH) alumiiniumi sisaldus 200 ( $\mu\text{g/l}$ ), ammoniumil 0,5 (mg/ l), jääkklooril  $\geq 0,2$  ja  $\leq 0,5$  (mg/ l), jääkosoonil 0,3 (mg/ l), kloriidil 250 (mg/ l), mangaanil 50 ( $\mu\text{g/l}$ ), naatriumil 200 (mg/ l), raual 200 ( $\mu\text{g/l}$ ) ning sulfaadil 250 (mg/ l). Keemiliste omaduste piirnormid on järgmised: akrüülamiid 0,10 ( $\mu\text{g/l}$ ), antimon 5,0 ( $\mu\text{g/l}$ ), arseen 10 ( $\mu\text{g/l}$ ), benseen 1,0 ( $\mu\text{g/l}$ ), benso(a)püreen 0,010 ( $\mu\text{g/l}$ ), bromaat 10 ( $\mu\text{g/l}$ ), 1,2-dikloroetaan 3,0 ( $\mu\text{g/l}$ ), elavhõbe 1,0 ( $\mu\text{g/l}$ ), epikloorhüdriin 0,10 ( $\mu\text{g/l}$ ), boor 1,0 (mg/l), fluoriid 1,5 (mg/ l), kaadium 5,0 ( $\mu\text{g/l}$ ), kroom 50 ( $\mu\text{g/l}$ ), nikkel 20 ( $\mu\text{g/l}$ ), nitraat 50 (mg/ l), nitrit 0,50 (mg/ l), plii 10 ( $\mu\text{g/l}$ ), seleen 10 ( $\mu\text{g/l}$ ), vask 2,0 (mg/ l), polütsüklilised aromaatsed süsivesikud (PAH) 0,10 ( $\mu\text{g/l}$ ), pestitsiidid 0,10 ( $\mu\text{g/l}$ ), tetrakloroeteen ja trikloroeteen 10 ( $\mu\text{g/l}$ ), trihalometaanide summa 150 ( $\mu\text{g/l}$ ) ning vinüülkloriid 0,50 ( $\mu\text{g/l}$ ). Vee radioloogiliste omaduste puhul on olulised tritiumi sisaldus 100 (Bq/ l) ning efektiivdoos 0,10 (mSv/aastas).

### 3.7.2 Nõuded heitvee puhastamisele

Heitvete puhastamise olulisemad parameetrid on kõigis riikides ühesugused puudutades üldlämmastiku- ja üldfosfori sisaldust ning hapnikutarvet. Põhiparameetritele on miinimumnõuded sätestatud kas lubatud kontsentratsiooni (Soome, Taani) või puhastamisefektiivsuse kohta (Soome, Norra, Eesti), või vee-ettevõtte jaoks valikuliselt.

Soome heitvete töötlemise määruse (yhdyksuntajätevesidirektiivi) pg 4 sätestab nõuded puhastatud veele:

(1) Heitvesi tuleb töödelda sekundaarselt (bioloogiliselt) või samaväärsel viisil ja see peab vastama määruse lisas esitatud tabelis toodud nõuetele. Heitveest tuleb eraldada fosfor ja fosfori eemaldamise protsess peab vastama lisas esitatud nõuetele.

(2) Vajadus lämmastiku eraldamiseks heitvetest tuleb määratleda keskkonnaval andmisel. Lämmastik tuleb eemaldada kõikjal, kus see parandab veekogude kvaliteeti. Denitrifikatsiooni nõuded tuleb täita vastavalt lisas esitatud tabelis sisalduvale .

**Tabel 13. Heitvete bioloogilise töötlemise miinimumnõuded Soomes**

Parameeter	Kontsentratsioon	Vähendamise min %
Biokeemiline hapnikutarve (BOD7, 20°C)	30 mg/l O2	70%
Keemiline hapnikutarve (COD)	125 mg/l O2	75%
Koguheljum	35 mg/l	90%

**Tabel 14. Denitrifikatsiooni miinimumnõuded heitvee puhastamisel Soomes**

Parameeter	Kontsentratsioon	Vähendamise min %
Üldfosfor	3 mg/l (< 2,000); 2 mg/l (2,000-100,000); 1 mg/l (> 100,000)	80%
Üldlämmastik	15 mg/l (10,000-100,000); 10 mg/l (> 100,000)	70%

Nõuded kontsentratsioonitasemete ja vähendamise protsendi osas on valikulised, st piisab neist ühe nõude täitmisest. Helsingin Vesi kohustus näiteks vähendada fosfori sisaldust heitvetes 95% ja lämmastiku sisaldust 79%. Määrus kehtestab samuti täpsemad nõuded seiremeetoditele.

HSY Viikinmäki puhastusjaam tegutseb aktiveeritud läga meetodil, mis koosneb 3 etapist – mehhaanilisest, bioloogilisest ja keemilisest puhastamisest. Jaam peab eraldama heitveest tahked ained, 95% fosforist ja 90% lämmastikust. Läga

töödeldakse Metsäpirtti kompostimisjaamas. Viikinmäki puhastusjaama efektiivsus 2008. aastal oli järgmine - BHK7 - 97%, lämmastik 87%, fosfor 96%. Espoo Suomenoja puhastusjaamas tagati heitvee fosforisisalduse tase 0,29 mg/l ja lämmastiku vähenemine 74% ulatuses.

Heitvee puhastuse kvaliteedi peamised näitajad Taanis on lämmastik (8.0); fosfor (1.5); biokeemilise hapniku nõue (BOD) (15.0); keemilise hapniku nõue COD (75.0). 2008. aasta seisuga olid Kopenhaageni kommuuni heitveepuhastusjaamades mõõdetud kvaliteedinäitajate tulemused normi piires. Lynettefællesskabet I/S-i Lynetteni jaamas oli lämmastik 3.6; fosfor 0.5; biokeemilise hapniku nõue 2.0 ning keemilise hapniku nõue 26.0. Lynettefællesskabet I/S-i Damhusåeni jaamas olid vastavad tulemused järgmised: lämmastik 6.2; fosfor 0.5; biokeemilise hapniku nõue 2.6 ning keemilise hapniku nõue 24.0. Kopenhaageni lahes on saavutatud/taastatud veekvaliteet, mis lubab supelda.

Puhastatava heitvee peamised kvaliteediparameetrid Norras puudutavad lämmastiku, fosfori ning keemilise (COD) ja bioloogilise hapniku (BOD5) puhastusefekti. Fosfori puhul on kehtestatud normparameetriks 90%, lämmastiku puhul 70% ning orgaanilisel materjalil samuti 70%. Oslo pealinnaregiooni koostööpiirkonnas on 2 heitvee puhastusjaama. Bekkelageti jaamas (teeninduspiirkond hõlmab Oslo linna idaosa ning piirkondi Oppegårði ja Nittedali kommuunidest) olid 2008. aastal puhastustulemused järgmised: lämmastiku puhastusefekt 70,5%, fosfori puhastusefekt 94,8 ning bioloogilise hapniku BOF5 puhastusefekt 97,2%. Jaama tulemused ei sisalda puhastitest mööda lastavat heitvett. VEAS-i jaamas (teeninduspiirkond Oslo lääneosa, Askeri ning Bærumi kommuunid) tulemused 2008. aastal olid vastavalt: lämmastikul 69,4% ning fosforil 91,6%. Bioloogilise hapniku taandamise nõue täideti piisava varuga. Jaama tulemused sisaldavad puhastitest mööda juhitavat heitvett.

Eestis on reovee puhastusnäitajate piirnormid järgmised: üldlämmastikusisaldus 70-80%, üldfosforisisaldus 80%, biokeemiline hapnikutarve 90% ning keemiline hapnikutarve 75%. Lisaks piiritleb määrus nii veekogusse kui pinnasesse juhitava reovee pH sisalduse ning ohtlike ainete piirmäärad.

### **3.7.3 Nõuded sadevee ärajuhtimisele**

Sadevete puhastamise ja kanalisatsiooni juhtimise üle otsustamine on vaadeldud Põhjamaades (erinevalt Rootsist) antud kohaliku omavalitsuse otsustuspädevusse. Pealinnaregiooni vee-ettevõtted ei pea otstarbekaks kesklinnades juba välja ehitatud ühisvoolse torustiku asendamist lahkvoolse kanalisatsiooniga, tulenevalt liigsetest kuludest. Kopenhaagenis on võetud seisukoht, et seoses kliimasoojenemisega suurenev sadeveehulk (hinnanguliselt 30%) tuleb suunata keskkonda, pinnaveekogudesse, kus see infiltreeruks mulda ning mitte kanalisatsiooni. Oluliseks eesmärgiks on sadevee kasutamine rohealadel nende puhkeväärtuse suurendamisel – nn. rohe-sinise linn kontseptsioon. Kesklinna piirkonnas võib säilida ühisvoolne kanalisatsioon, tehnilisi eeldusi selleks loovad suure läbimõõduga torud ja puhastusjaamade tehniline võimekus.

### **3.7.4 Nõuded teenusekindlusele ja sanktsioonid**

Teenuse katkestuste puhul on põhiküsimus, mida kohalikes õigusaktides reguleeritakse, tähtaeg, mil tuleb tagada veevarustuse taastamine või siis elanikele alternatiivsed võimalused vee saamiseks.

HSY on oma veevarustusteenuste üldtingimustes andnud klientidele lubaduse, et katkestusi teenuse osutamisel on võimalikult harva. Asutus korraldab üle 24 tunniste katkestuste korral võimalusel veevõtu ajutistest veevõtukohtadest. Tallinna pealinnaregiooni omavalitsusüksustes jäävad vastavad tähtajad 4 ja 24 tunni vahemikku. Helsingin Vesi oli endale võtnud kohustuse, et veevarustuse katkestused ei ületa taset 17 minutit elaniku kohta aastas.

Soome veevarustusseaduses nähakse vigade esinemisel teenuse osutamisel ette teenuse osutaja kohustus hinnaalanduse tegemiseks ning teenuse osutaja süül tekkinud kahjude hüvitamine. HSY ei vastuta juhendite tähelepanuta jätmisest tulenevate kahjude eest. HSY tasub oma süül tekkinud majanduskahjud klientidele. HSY veevarustustingimused näevad ette võimaluse vea korral saada hinnaalandust. Veaks loetakse seda, kui vee kvaliteet, protseduurid või asutuse teenused ei vasta lepingus kokku lepitud või seadustest tulenevatele nõuetele.

Veevarustuse seadus (pg 26) annab teenuse osutajale õiguse katkestada veevarustus või heitvee ärajuhtimine juhul kui klient on olulisel määral vältinud tasude maksmist või muul olulisel moel eiranud lepingust tulenevaid kohustusi. Seda ei tohi teha enne kui on möödunud vähemalt 5 nädalat teatise esitamisest (oluliste majandusprobleemide esinemisel on tähtajaks 10 nädalat) või juhul kui klient on taastanud kohustuste täitmise. Juhul kui lepingut rikkuv tegevus võib põhjustada veevarustusseadmetele, tervisele või keskkonnale olulist kahju või ohtu siis võidakse klient koheselt ÜVK võrgust eraldada.

HSY veevarustustingimustes on kooskõlas seadusega toodud juhtumid, mil teenuse osutamine lõpetatakse:

- Kui klient kirjalikest meeldetuletustest hoolimata ei vii kinnistul asuvaid veevarustusseadmeid nõuetele vastavasse korda, nii et see võib ohustada HSY veevarustussüsteemi.
- Klient varastab või üritab varastada vett, avab ilma loata veemõõtja, selleks et kasutada vett lepingutingimustele mittevastavalt, andnud vett naaberkinnistutele või siis juhtinud ära naaberkinnistute heitvett.
- Klient on hoolimata meeldetuletustest hooletu maksuvõlglane. Teenuse osutamisest ei saa keelduda kui maksuvõlg ei ületa 170 eurot või arve kuupäevast ei ole möödunud üle 3 kuu.

### **3.7.5 Nõuded teenust osutavale personalile**

Vee-ettevõtete personalile esitatakse nõuded nii riiklikest ja kohalikest õigusaktidest tulenevalt kui ka ettevõtete omal initsiatiivil.

Norra jäätme- ja reostusekaitse seaduse § 24 järgi on kommuunidel õigus määrata kvalifikatsiooni nõuded heitveesüsteemide haldamise, opereerimise ning korrashoiuga tegelevatele töötajatele.

Taani vee-, kanalisatsiooni- ja gaasitorustike paigaldamise seaduse § 4 sätestab, et vee- ja kanalisatsioonitorustike paigaldused peavad olema teostatud vastavalt litsentseeritud firmade või spetsialistide poolt. Tööde teostamisega seotud ettevõtte peab omama vähemalt ühte spetsialist-ülevaatajat, kes on läbinud Ohutuse Inspektsiooni testi.

Soome Sotsiaal- ja tervishoiukeskus (STTV) nõuab vee kvaliteeti mõjutavaid toiminguid teostava personali koolitamist ning veehügieeni passi omandamist. Helsingin Vesi seadis eesmärgiks, et kõik veosakonna töötajad sooritaksid vastava eksami ja omandaksid baastadmised mikrobioloogiast, puhastustehnikast, vee kvaliteeti suunavast seadusandlusest, isiklikust hügieenist veega tegelemisel.

### **3.7.6 Nõude teavitamisele**

Teavitamiskohustused nõuavad vee-ettevõtelt, klientidelt ja kontrollorganitelt vastastikkust informeerimist.

Soome veevarustuseseaduse pg 16 sätestab, et teenuse osutaja ja klient peavad vastava palve esitamisel pakkuma teineteisele ÜVK seadmete ja teenuste osas informatsiooni. Teenuse osutaja peab avaldama piisavalt teavet majapidamistele müüdava vee kvaliteedi, heitvete puhastamise taseme ja teenuse hinna komponentide kohta. Teenuse osutaja peab õigeaegselt ja piisavalt vara teavitama klienti lepingumuudatustest, sellest kuidas ja millal hinnad ja muud tingimused muutuvad. Kui parandused ei tulene seadustest või neile tuginevast ametiasutuse otsusest, siis ei või muudatused jõustuda enne ühe kuu möödumist teate saatmisest.

HSY veevarustustingimuste alusel on klient kohustatud teavitama HSY'd veetarbimist puudutavast ja neist muudatustest, mis mõjutavad ÜVK teenuse osutamist. Juhul kui kinnistule on sattunud või sellest lähtub kanalisatsiooni laskmiseks keelatud aineid, siis on klient kohustatud koheselt HSY'd informeerima. HSY annab katkestustest hoiatusi ja juhiseid katkestuste ajal ja nende järel. HSY on võtnud endale kohustuse teavitada kliente koheselt veevarustuse või kanalisatsiooni vastuvõtu probleemidest või katkestustest. Hooldus- ja remonditöödest tulenevatest katkestustest teavitab asutus pikka aega eelnevalt.

Taani veevarustuse planeerimise juhise § 29 näeb ette, et avaliku veevarustussüsteemi omanik on kohustatud kliente õigeaegselt teavitama katkestustest veevarustuses, selle korda seadmise tähtaegadest ning avaldama andmeid tarbijatele suunatava vee kvaliteedi kohta. Eriti oluline on avariiinfo jagamine sotsiaalselt tundlikule elanike grupile (vanurid, puudega inimesed jt). Üldistel juhtudel klientidele jagatav teave peab sisaldama andmeid veevarustuse piirkondade kohta, vee abstraheerimise mahud ning abstraheerimise piirkonnad, andmeid veekäitluse kohta vee puhastusjaamades, joogivee kvaliteedi üldnäitajaid ning nende suhet lubatavate standarditega, kvaliteediproovide arvu ning tulemusi. Avaldamisel tuleb muuseas esitada vee kvaliteedi üldine kirjeldus, vastavalt veevarustuse planeerimise juhises toodud nimekirjale (organoleptilised, mikrobioloogilised ja füüsikalise-keemilised

parameetrid). Veevarustussüsteemi omanik peab infot uuendama vähemalt 1 kord aastas.

Norra joogivee määruse § 5 alusel on vee-ettevõttel kohustus jagada tarbijatele informatsiooni joogivee kvaliteedi kohta. Samuti peab vee-ettevõtja informeerima elanikke joogivee kvaliteedi muutustest ning teavitama potentsiaalsetest terviseriskidest seoses tarbitava joogiveega. Tarbija peab olema operatiivselt teavitatud ka süsteemi korrashoiu ning ehitusega kaasnevatest veekatkestustest või joogivee kvaliteedi muutustest. Joogivee määrusest tulenevalt on vee-ettevõttel kohustus informeerida ka kommuuni vastavat kontrollinstitutsiooni määral, mis võimaldab sellel institutsioonil seadusega sätestatud tegevusi läbi viia. Lisaks on vee-ettevõttel kohustus jagada riiklikule registrile statistilisi andmeid. Vee-ettevõtte vastutab tarbijate nõuetele vastamise eest. Oslo vee-ettevõtte VAV on seadnud eesmärgiks Interneti-põhiselt luua 24 tundi ööpäevas funktsioneeriva teavitus- ja klienditeenindussüsteemi.

### 3.8 *Teenuse hind*

#### 3.8.1 Hinnakujunduse alused

ÜVK teenuse hinda mõjutab Põhjamaade pealinnaregioonides lisaks kulude tasemele seadustest tulenevad ettekirjutused ÜVK teenuse kasumilikkuses osas. Üldine põhimõte on, et teenuse osutamine ei tohi olla kasumlik, kuid väikesi erisusi hinnakujunduse printsiipides esineb.

Soome veevarustusseaduse pg 18 sätestab, et veeteenuste tasud peavad katma pikaajalises perspektiivis majandamiskulud ja investeeringud. Tasud võivad sisaldada üksnes minimaalset kapitalitootlust. Tasud peavad olema mõistlikud ja õiglased kõigile kasutajatele. Veekasutuse reguleerimise vajadusi, vee erikasutust ja heitvete hulka ja kvaliteeti võib võtta tasude arvestamisel arvesse. Juhul kui peetakse vajalikuks, võib hinnakujunduses lähtuda eesmärgist vähendada veetarbimist ja heitvete koguseid ning vältida kahjulike ühendite sattumist kanalisatsiooni. Teenuse osutaja peab koguma ÜVK-teenuse tasusid vastavalt tarbitava vee kogusele ning heitvete hulgale ja kvaliteedile. Teenuse osutaja võib samuti koguda liitumistasu, baastasu ja teisi tasusid osutatavate teenuste eest. Nende tasude määr võib erinevates piirkondades erineda, kui see on vajalik kulutaja maksab printsiibi või järgib paremini kulude jaotuse paigutust.

Taanis otsustasid enne 1. jaanuari 2010. kommuunid ÜVK teenuse hinna. Seadusmuudatuse alusel on loodud riiklik hinnakontrollisüsteem, mis peab kindlustama, et kõigi vee-ettevõtete hinnad oleksid ühtlustatud. Põhiliseks kriteeriumiks on kulude põhjendatus ja majandamise ökonoomsus. Viiakse läbi *benchmarkingut* ja sellest lähtuvalt teenivad riiklikud kontrollorganid soovitusi ja ettekirjutusi. Seega võib üksuste kaupa vee hind küll erineda, kuid üksnes põhjendatud kulude arvelt.

Norra Kommuunide vee- ja kanalisatsioonitasude seaduse § 1 järgi peab kommuun hindade määramisel lähtuma reaalistest planeeritud kuludest, sh investeeringud (minimaalselt 3 aastat). Üldjuhul peaks tarbija katma teenuse kulud ning

omavalitsusüksustel ei ole õigust vee- ja kanalisatsiooni teenust maksustada kõrgemalt kui teenuse kogukuludeks vajalik.

Eesti ühisveevärgi- ja kanalisatsiooniseaduses lubatud “põhjendatud tulukust” Põhjamaades vee-ettevõtetele ei võimaldata. Teenuse osutamine ei tohi olla kasumlik – kasum tuleb investeerida süsteemi. Seega on hind kulupõhine ja seda püütakse kajastada ka hinnastruktuuris.

### **3.8.2 Klienditasude arvestamise komponendid**

Kliendile arvestatava veehinna komponendid on kõigis pealinnaregioonides sarnased – tasu teenuse tarbimise eest, mida mõõdetakse veekogustega, ning püsitasu ühenduse eest. Erinevad täpsed hinnakomponendid, mis on baas- või abonenttasu määramise aluseks.

HSY Vesi veevarustusteenuse hinnad sisaldavad veetarbimistasu ja baastasu. Tarbimistasu sisaldab tasu vee eest ja heitvee ärajuhtimise eest. HSY veevarustustingimuste järgi sõltub hind HSY Vesi tarbijale tarvitatava vee mahust ja heitvee koostisest. Hind võib piirkonniti erineda, et rakendada tarbija-maksab printsiipi. Vee- ja kanalisatsiooniteenuse hind peab toetama säästlikku kasutamist.

HSY Vesi veevarustusteenuse hinnad sisaldavad veetarbimistasu ja baastasu. Tarbimistasu sisaldab tasu vee eest ja heitvee ärajuhtimise eest. Baastasu arvestatakse järgmiselt:  $P = k * PAJ * p$ , kus

- $k$  = kinnisvara tüüp (väärtused - 1 ... 3): individuaal- ja paarismaja 3,0; ridaelamu 2,7; korruselamu 2,5; tööstushoone 2,2; äriteenushoone 2,0; kontorihoone 1,8; avaliku sektori hoone (mille põhifunktsioon ei ole kontorihoone) 1,6; spordihooned 1,3; laod ja parkimismajad 1,0; väljakud, tunnelid jms 0,5.
- $PAJ$  = ruutmeetri hinnakategooria (€/ kuus) vastavalt üldpinna suurusele (A ... J). (a - 100m<sup>2</sup> jne),
- $p$  - teenuse ulatus ( $p = 1,0$ ; ainult vesi,  $p = 0,4$ ; ainult heitvesi,  $p = 0,4$ ; ainult sadevesi,  $p = 0,2$ ..)

HSY veevarustustingimused annavad HSY'le õiguse muuta hindu, kui muutus tuleneb:

- Seadusemuudatusest või seaduse alusel tehtud ametiisiku otsusest
- Muudel olulistel asjaoludel muutumisel

Taanis fikseeritakse vee hind tarbijale veeseaduse § 53 juhiste alusel. Vee hind sisaldab vee, pinnavee kaitse, veemaksu, transpordi, puhastamise ja reoveetasu komponenti. Lisaks makstakse toru jämedusest sõltuvat aasta abonenttasu.

Norra kommunide vee- ja kanalisatsioonitasude seaduse järgi on vee- ja kanalisatsioonivõrgustikuga liitunud klient kohustatud tasuma teenuste eest kohaliku omavalitsuse üksusele. Maksude üldised printsiibid, kalkuleerimise ning kogumise põhimõtted määrab riik ning sellest raamistikust lähtuvalt loob iga omavalitsusüksus oma hinnad ning arvutus- ja kogumissüsteemi. Heitveepuhastussüsteemi kulud peab katma omavalitsusüksus läbi heitveepuhastusmaksude. Kohaliku omavalitsuse üksusel



on õigus määrata erinevaid abonemendi tasusid ning liitumishindasid, tulenevalt majapidamise tüübist. Vee- ja kanalisatsioonisüsteemidele kehtib ühine aasta-abonemendi tasu.

Eestis reguleerib veevarustuse ja reovee ärajuhtimise hinda ÜVK seaduse § 14, mille lõike 1 kohaselt moodustub veevarustuse ja reovee ärajuhtimise teenuse hind: 1) abonenttasust; 2) tasust võetud vee eest; 3) tasust reovee ärajuhtimise eest. Teenuse tasu määra kehtestab kohaliku omavalitsuse üksus määrusega.

### **3.8.3 Liitumistasud**

Eraldi tasu on ette nähtud liitumise eest. Tasu määramise puhul ei võeta seejuures aluseks liitumise loomiseks tehtavaid kulutusi nagu Eestis seadus seda nõuab, vaid elamispinna suurst (Soome HSY, Oslo VAV) või siis on kehtestatud kõigile liitujatele ühtne standardhind (Taani KE, osad Norra kommuunid).

Soomes on liitumistasu jagatud veevarustuse, heitveekanaliseerimise ja sadeveekanaliseerimise liitumistasudeks. Liitumistasu alusühik kõigi kolme liitumise kohta on 3.00 € / kasuliku pinna m<sup>2</sup>. Tasu arvutatakse kinnistu tüübi faktori (k, 1 ... 6; individuaal- ja paarismaja 6, ridaelamu 5, korrusmaja 4), pindala (A), teenuse faktori (p, 0.2 ... 1.0) ja üksuse ruutmeetri hinna (YL, € / m<sup>2</sup> põrandapind). alusel.  $L = k \cdot A \cdot p \cdot YL$ . Liitumistasu kehtestamisel võib arvesse võtta kinnistu kasutust.

Taani vee- ja kanalisatsiooniteenuste tasumise reeglite seaduse § 2 alusel on määratletud standardhind vee- ja kanalisatsioonivärgiga liitumisele - 30,000 DKK (ilma käibemaksuta). Antud hind kehtib ühe- ja kahepereelamute kohta ning hõlmab nii vee- kui kanalisatsiooniühendust. Sama hind on ka juhul kui soovitakse vaid vee- või kanalisatsiooniühendust. Suuremate majade ning ärde liitumistasu standardhind on 30,000 DKK 800 m<sup>2</sup> kohta.

Vee- ja kanalisatsioonisüsteemiga liitumise tasud on koostööpiirkonnas erinevad. Hinna arvestus võib toimuda nii elamispinna ruutmeetrite põhiseelt kui ka fikseeritud summana. Näiteks Oslos ning Askeris maksab liitumine vastavalt 56,73 NOK ja 145 NOK ruutmeetri elamispinna kohta, kuid Roykenis on fikseeritud liitumishind 25 000 NOK majapidamistele.

### **3.8.4 Koguste mõõtmine**

HSY tegevuspiirkonnas määratakse veekogused HSY Vesi poolt paigaldatava veemõõtja või erandina HSY poolt tehtavate arvutuste alusel. HSY'l on õigus korraldada veemõõdikute kauglugemine. Juhul kui kinnistu kasutab üksnes ühiskanalisatsiooni ja võtab vett oma puukaevust, siis võib HSY paigaldada veemõõtja selle torudele. Kanalisatsiooniteenuse hind arvutatakse lähtuvalt veekasutuse mahust.

Taani vee- ja kanalisatsiooniteenuste tasumise reeglite seaduse § 7 alusel on ühisvee- ja kanalisatsioonisüsteemiga liitunud majapidamised kohustatud lugema veenäitajat ning saatma andmed teenuse pakkujale. Juhul kui tarbija ei soovi mõõturi andmeid

edastada, määrab teenuse pakkuja tarbijale eeldatava tarbimismahu. Eeldatav tarbimismaht ühe majapidamise kohta ei tohi ületada 600 m<sup>3</sup> aastas.

Norras on vee- ja kanalisatsiooni tarbimistasude määramisel on 2 peamist lähenemisviisi. Tasu arvestatakse kas mõõtja näidu järgi või eeldatava tarbimismahu alusel 1,3 m<sup>3</sup> ruutmeetri elamispinna kohta (sissetulev veehulk on võrdsustatud väljamineva veehulgaga). Ehkki seadus ei kohusta tarbijat veemõõturit kasutama, on näiteks Oslos vaid 200 sellist majapidamist, mille tarbimistasu määratakse ruutmeetri põhiselt. Äri- ja tööstustarbimist on kohustuslik mõõta.

Eestis määratletakse vee ja reovee koguste mõõtmise kord kohaliku omavalitsuse ÜVK eeskirjaga. Veearvesti paigaldatakse kinnistu veevärgile üldjuhul vee-ettevõtja poolt.

### 3.8.5 Hinnakirjad

HSY Vesi veetasud m<sup>3</sup> eest eurodes (koos km) 2010. aastal on: Espoo 1,29; Helsingi 0,90; Kauniainen 1,77; Vantaa 1,29. Heitveetasud: Espoo 1,56; Helsingi 1,28; Kauniainen 1,33; Vantaa 1,63. Baastasu arvestamise valemist tulenevalt on 0-100m<sup>2</sup> üldpinna baastasu ruutmeetri kohta Espoos - 0,6€; Helsingis 1,5€; Kauniaines - 0; Vantaas - 0,5€. 101-250m<sup>2</sup> üldpinna baastasu Espoos - 2,0€; Helsingis - 5,3€; Kauniaines - 0€; Vantaas - 1,7€. (hinnad ilma käibe km), jne. HSY. HSY aluslepingus nähakse ette ÜVK tasude ühtlustamine 2012. aastaks. Erinevate hindade määramisel ei või vallapiirid määravaks olla.

HSY - Liitumistasu alusühik kõigi kolme liitumise kohta on 3.00 € / kasuliku pinna m<sup>2</sup>. Näiteks kuni 100 m<sup>2</sup> ühepereelamu liitumistasu on vee eest 878,40€; kanalisatsiooni eest 878,40€; sadevee eest 439,20€ ning kõik kokku 2 196€.

Kopenhavns Energi Vand A/S-i klientidele on 2009. aasta seisuga vee hind m<sup>3</sup>/ kohta 45.06 DKK. Antud veehind jaotub erinevateks osadeks järgnevalt: vesi 12.60 DKK, põhjavee kaitse 0.50 DKK, veemaks 5.00 DKK, vee transport torustikes 13.68 DKK, torustike puhastus 3.97 DK, kanalisatsioonimaks riigile 0.30 DKK ning käibemaks 9.01 DKK. Lisaks kuupmeetri hinnale tuleb klientidel tasuda ka aastaabonamenti, mille suurus sõltub toru jämedusest: (m<sup>3</sup>/h) vähim - 438,90 DKK; üle 150 mm - 26.333,61 DK (abonemendi hinnad on koos käibemaksuga). KE Afløb A/S-i kehtestatud heitvee hind m<sup>3</sup>/ kohta koos maksudega on 2009. aasta seisuga 22,44 DKK, sh. torustikud ja heitvee transport m<sup>3</sup>/ kohta - 17,10 DKK ning torustike puhastus (makstakse I/S Lynette, kuid kogutakse Kopenhaageni kommuuni poolt) m<sup>3</sup>/ kohta - 4,96 DKK.

Oslo vee-ettevõtte VAV pakub veeteenust ka Ski kommuunile ning veetasud on naaberomavalitsusüksuste klientidele märkimisväärselt kõrgemad. Vee hind kuupmeetrilt on Oslo klientidele 8,50 NOK ning Ski kommuuni tarbijatele 15 NOK (kõik hinnad koos käibemaksuga). Heitvee hind kuupmeetri kohta varieerub koostööpiirkonnas samuti. Heitvee hind Oslos kuupmeetri kohta on 10,26 NOK, Askeris 8,38 NOK, Bærumis 8,70 NOK (VEAS-i omavalitsusüksused), kuid näiteks Oppegårdis 16 NOK (kõik hinnad ilma käibemaksuta). Vee- ja kanalisatsioonisüsteemidele kehtib ühine aasta-abonemendi tasu, mis on koostööpiirkonna omavalitsusüksustes erinev. Oslos on abonemendi tasu 270 NOK (koos käibemaksuga) ning Askeris suhteliselt sarnane 224,80 NOK (ilma

käibemaksuta). Samas näiteks Ski kommunis on aastamaks 715 NOK ning Roykeni klientidel tuleb aasta-abonemendi eest tasuda 750 NOK (hinnad koos käibemaksuga).

**Tabel 15. ÜVK-teenuse hindade võrdlus pealinnaregioonide vee-ettevõtetes**

	Eesti	Soome	Taani	Norra
vee hind	7-28 kr	14-27 kr	95 kr	17-29 kr
heitvete ärajuhtimise hind	12-48 kr	20-26 kr	47 kr	16-19 kr
vee- ja kanalisatsiooni hind	20-40 (75) kr	34-47 kr	142 kr	37 kr
liitumise hind		34 500 kr	63 000 kr	11000-48500 kr
aastaabonent	0-1800 kr		920-5500 kr	430-1450 kr

### **3.8.6 Toetused klientidele**

Soome veevarustusteenuse toetamise seadus näeb võimaluse toetuste andmiseks hoonestatud kinnistu omanikule või valdajale. Hoonestatud kinnistu omanikule või valdajale veemajandustoetusi võib anda ainult juhul, kui see on majanduslikult, tervishoiu või keskkonnakaitse tagamiseks vajalik ning kinnisasja kasutatakse alaliseks elamiseks või sellega samaväärse majandus- või kutsetegevuseks alalise eluasemega seotuna. Toetust antakse kinnisasja omanikule või valdajale kinnistu ühendamiseks vee võrgustikuga. HSY tegevuspiirkonnas asuva kinnisvara omanikule või valdajale antakse veemajandustoetust ainult juhul, kui kinnisasja omanikule või valdajale muidu tekivad erakordselt suured kulud kinnisvara vee-seadmete ehitamiseks liitumispunktini.

Kopenhaageni kommun pakub ühiskanalisatsioonivõrguga liitunud majapidamistele toetust sadeveekogujate ostmiseks. Toetuse suurus on maksimaalselt 40% kanalisatsiooni ühendustasust. Koostöös vee-ettevõttega pakub kommun klientidele toetusi sekundaarse vee kasutamiseks. Toetuste ulatus on üldjuhul 50% vastava seadme maksumusest, mille abil saab majapidamine suunata omakasutusse sadevett (nt WC-s ning pesumasinates). Lisaks on kopenhaageni kommunis ette nähtud ka toetus majapidamistele 2-süsteemsete WC loputuskastide ostmiseks. Toetuse suurus on kuni 1,000 DK majapidamise kohta. Kopenhaageni kommun võib pakkuda veesüsteemiga liitujatele veemooturite muretsemiseks toetust kuni 1,000 DK ulatuses.

## ***3.9 ÜVK-teenuste finantseerimine***

### **3.9.1 Finantseerimise põhimõtted**

Üldine põhimõte on, et ÜVK-teenuse kulud ja tulud peaksid olema kesk-pikas ulatuses tasakaalus ja kasum tuleks re-investeerida ettevõttesse. Valdavalt katavad teenuse kulud elanike tasud ÜVK-teenuste eest, kuid Norras ja Soomes on seaduse

järgi omavalitsusüksustel õigus teha tasude tasandusi omavalitsusüksuse eelarve vahenditega. Taanis ei ole kommuunide lisadotatsioon aktsepteeritav.

Norra kommuunide vee- ja kanalisatsioonitasude seadus ütleb, et kohaliku vee ja heitveetasude määrus peab kindlustama kohaliku omavalitsuse üksusele rahastamise, mis võimaldab neil tagada joogivee tootmise ja jagamise ning heitvete puhastamise (pg 25). Tasude suurus on kommuuni volikogu otsustada. Kanalisatsiooniteenuse juures tuleb seadusest tulenevalt lähtuda reostaja-maksab printsiibist. Kogutud vee- ja kanalisatsioonitasusid kasutatakse teenuse osutamise finantseerimiseks. Vee teenuse puhul on võimalik osade kulude katmine kommuuni eelarvest, heitvete puhul rakendatakse reostaja-maksab põhimõtet. Rohkem kui teenuse osutamiseks vajalik tasusid korjata ei tohi.

Soome veemajanduse toetamise seadus (Laki vesihuollon tukemisesta) sätestab juhud, mil lubatud on riigi toetused: veemajanduse regionaalse koostöö toetamiseks, veevarude kaitseks eriolukordades, hõredalt asustatud piirkondades, pinna- ja põhjavee reostuse vältimiseks.

Kuivõrd Taanis reguleerib riik väga rangelt ja kulupõhiselt vee hinda ning seadusest tuleneb nõue, et vee-ettevõtted peavad kulud-tulud keskpikas perioodis tasakaalus hoidma, siis määrab riik ühtlasi ka vee-ettevõtete poolt investeringuteks kasutatavate vahendite hulga. Siit tulenevalt on valitsuse ülesanne ja vastutus tagada, et veehind oleks selline, et reinvesteeringud tagaksid kommuunide ÜVK-süsteemide jätkusuutlikkuse.

### **3.9.2 ÜVK ettevõtete tulud ja kulud**

Helsingin Vesi tulud oli 2008. aastal 103 mln eurot, millest tulud teenuse müügist moodustasid 91 mln eurot ehk 90%. Tulud teistelt valdadelt olid 3.4 mln eurot. Helsingin Vesi kulud 2008. aastal olid 73.4 milj/€. Kulud jagunesid - materjalid ja seadmed 17,6 mln; teenuste ostmine 17,4 mln; personalikulud 16 mln; allahindlus 19,4 mln eurot.

Kobenhavns Energi Konzerni tulud 2008. aastal olid 4,2 mrd DKK, sellest müügitulud 3,6 mrd DKK. Kobenhavns Energi Vand A/S tulud olid 612 mln DKK. KE Afløb A/S tulude maht 2008. aastal 755 DKK. Kobenhavn Energi kontserni kogukulud olid 3,7 mrd DKK, sellest materjalide ja puhastusainete kulud 1 935 mln, personalikulu 317 mln, mahaarvamised ; 744 mln; finantskulud 363 mln DKK. Kobenhavns Energi Vand A/S kulud olid 625 mln DKK.

Lynettefællesskabet I/S kulud kaetakse osalevate kommuunide poolt vastavalt juhatuse poolt kinnitatud skeemile. Skeem lähtub viimase 5 aasta töödeldud heitveemahtudest ja koostisest. Kehtiv skeem jagab eraldised järgmiselt - Kopenhaagen 67,8%; Frederiksberg 11,7%; Gentofte 8,6%; Gladsaxe 4,3%; Hvidovre 4,0%; Rødovre 2,4%; Herlev 0,9% ning Lyngby-Taarbæk 0,3%.

VAV 2008. aasta tulud oli 1171 mln NOK, sh 963 mln müügitulu, 201 mln finantstulu ja 7 mln toetusi. VAV 2008. aasta kulud 758 796 tuhat NOK jagunes järgmiselt - palgad ja sotsiaalsed kulud 190 500 tuhat, finantskulud ja finantstehingud 205 354 tuhat, materjalide ost 154 853 tuhat NOK. 2008 maksis VAV BEKKELAGET-i puhastusjaama operaatorfirmale BEVAS 41,3 milj. ning VEAS-ile Oslo osaluse eest 107,8 milj. NOK

VEAS tulud olid 2008. aastal 146 mln NOK, millest 98 mln NOK laekus omanikkommunidelt puhastusteenuse eest maksmiseks (Oslo 96 mln NOK, Roykeni 1,6 mln NOK ja Nesodden 0,6 mln NOK) ja 41 mln laenude ja intresside tasumiseks. Oslo koguosalus oli 2008. aastal 108 mln NOK. Kommunidelt saadavad tulud on proportsionaalsed heitvee hulgaga, mis neist saabub. VEAS 2008. aasta kulud olid kokku 151 471 tuhat NOK, millest arvatud amortisatsioon oli 46 530 tuhat, palgad, puhkuserahad 20 547 tuhat; elekter 16 070 tuhat; kemikaalid 30 207 tuhat, hooldus- ja muu varustus 8 802 tuhat NOK.

**Tabel 16. Pealinnapiirkonna vee-ettevõtete tulud, mln krooni (2008)**

	<b>tulud</b>	<b>teenuste müük</b>
AS Tallinna Vesi (2009)	772	704
AS Viimsi Vesi	34	32
AS Maardu Vesi	24	21
AS Tartu Veevärk	116	108
AS Emajõe Veevärk	6	3
Helsingi Vesi OY	1611	91
Kopenhagen Energi Vand A/S	1285	
Kopenhagen Energi Aflob A/S	1585	
VAV	2272	1868

### **3.10 Kokkuvõte ja soovitused**

#### **3.10.1 Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis**

Ülesannete jaotuse aspektist on kõik pealinnaregioonid võrdses seisus – ÜVK teenuse korraldamine on kõigis riikides esmatasandi kohaliku omavalitsuse üksuste ülesandeks.

ÜVK teenuseid osutavad ettevõtted on Eestis ja Põhjamaades aga väga erinevas seisus. Vaadeldud Põhjamaades on kõigis seadustega määratud, et ÜVK teenuse osutamisel peavad tulud ja kulud olema tasakaalus ning kulused ületavad tulud tuleb investeerida ÜVK süsteemidesse. Lisaks on Taanis loodud või täpsemalt alates 2010. aastast loomisel väga tugev riigi poolne hinnakontroll kõigi vee-ettevõtete üle, mis kohustab neid suurendama tegevuse efektiivsust.

Kõik Põhjamaade pealinnaregioonide olulisemad ettevõtted on munitsipaalomandis. Tallinna pealinnaregioonis tegutsevad vee-ettevõtted, millest osa on eraomandis ja osa munitsipaalomandis. Keskne ja teistest suurusjärgu võrra suurem vee-ettevõtte AS Tallinna Vesi on eraomandis.

Tugevalt on Põhjamaade pealinnaregioonides arenenud organisatoorne koostöö – Taanis ja Norras heitvete puhastusjaamade ühisettevõtete näol, Soomes aga ühisomavalitsuse HSY kujul. Seejuures seadustes on koostöö kohustus sätestatud vaid erandolukordades ning ühiste organisatsioonide loomist ei nõuta. Pikemas perspektiivis peetakse heaks lahenduseks organisatsioonilise konsolideerumise

jätikumist. Tallinna pealinnaregioonis piirdub koostöö valdavalt omavalitsusüksuste ja vee-ettevõtete lepingulise koostööga teenuse osutamiseks (mis teistes pealinnaregioonides samuti toimub) ning pealinna vee-ettevõtja poolt teiste regiooni omavalitsusüksuste elanikele teenuste pakkumises halduslepingute alusel kasutades selleks ühiseid ÜVK-tehnovõrke.

### **3.10.2 Muudatused keskkonnas, mis tugeldaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel**

Põhjamaade kogemuse rakendamist Tallinna pealinnaregioonis toetaksid seaduse muudatused, mis sarnaselt Põhjamaadele sätestaks kulude ja tulude tasakaalu nõude ÜVK-teenuse osutamisel.

### **3.10.3 Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks**

Ühise vee-ettevõtte loomise ja Põhjamaade mitte-kasumliku ÜVK teenuse osutamise mudeli rakendamise põhieelduseks oleks AS Tallinna Vesi taasmunitsipaliseerimine. Esmase sammuna võib alustada ka pealinnaregiooni munitsipaalomandis olevate vee-ettevõtete ühendamise suuremaks ettevõtteks, mis oleks võimekamaks lepinguliseks partneriks AS Tallinna Vesi.

### **3.10.4 Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks**

Teenuse osutamise kvaliteedi ja ökonoomsuse tõstmiseks ning hindade kontrolli all hoidmiseks pakub tõhusaimat mehhanismi Taanis alates 2010. aastast rakendatav hinnakomponentide põhine riiklik hinnakontrollisüsteem. Selles võrreldakse omavahel kõigi riigi vee-ettevõtete tegevusnäitajaid ja vastavaid kulusid omavahel nii reaalselt kui ka tagasisivaatavalt. Soovituste ja nõudmiste esitamisel lähtutakse parima praktikaga ettevõtete näitajatest.

Veekvaliteedi ja puhastatud heitvete koostise keskkonnanõuete tagamisel panustatakse Põhjamaade vee-ettevõtetes kontroll- ja mõõtmisüsteemi tõhustamisele, kuivõrd kvaliteediparameetrid ise on paljuski sätestatud EL ja riiklike normdokumentide poolt. Suurendatakse teenuse mõõtmisagedusi.

Sadevete käitlemisel prioriseeritakse Kopenhaagenis ja Helsingis nende suunamist avatud veekogudesse, selleks et seda kasutada ehitatud keskkonna, linnaruumi miljööväärtuse tõstmiseks. Sarnased lahendused tuleksid kasuks ka Tallinnas ja selle lähiümbruses. Olemasolevate ühisvoolsete torustike ümberehitamist ei peeta majanduslikel ja tehnilistel põhjustel otstarbekaks, kesklinnast väljaspool asuvates piirkondades ehitatakse vajadusel lahkvoolne kanalisatsioon. Süsteeme ehitatakse arvestusega, et sademete hulk kasvab kliima soojenemise tulemusel 30% võrra.

## 4 Jäätmemajandus

### 4.1 Jäätmekorralduse eesmärgid

Riiklikes õigusaktides sätestatud jäätmekorralduse üldeesmärgid on Eestis ja Põhjamaades sarnased – jäätmetekke minimeerimine, jäätmete sorteerimine ja taaskasutusvõimaluste loomine, keskkonnale ja inimeste tervisele suunatud riskide maandamine. Ühiselt jagatakse tootjavastutuse ja saastaja-maksab põhimõtteid.

### 4.2 Jäätmemajanduse ülesannete jaotus

Jäätmemajanduse korraldamise põhiline vastutus on kõikides riikides esmatasandi kohaliku omavalitsuse üksustel.

Soome vallad peavad jäätmeseadusest (Jätelaki) tulenevalt korraldama majapidamiste ning avaliku sektori jäätmete, samuti elamurajoonides paiknevate äride jäätmete transporti ja käitlemist. Vallad peavad samuti organiseerima majapidamiste poolt ning põllumajanduses ja metsanduses (juhul kui küsimus ei ole suurtest kogustest) toodetud ohtlike jäätmete kogumise, eemaldamise ja taaskasutamise. Vallad võivad jäätmete majandamise delegerida munitsipaal- või erafirmale. Ka sel juhul jääb vastutus õigusaktidest tulenevate kohustuste täitmise osas valdadele. Valdadele on antud õigus vastu võtta jäätmekorraldust detailsemalt reguleeriv õigusakt, milles käsitletakse jäätmete kogumist, sorteerimist, hoiustamist, transporti, käitlust, ladestamist ning vastavaid tehnilisi tingimusi, samuti meetmeid jäätmekäitlusest tulenevate ohtude või tervisekahjude vältimise meetmeid ning jäätmemajanduse järelevalvet. Vallad määravad jäätmevaldaja ja vedaja vahelise lepingu tingimused. Need valdade poolt seatud tingimused sisaldavad transporditavate jäätmete tüüpe ja kvaliteeti, kõrgeimat tasumäära jäätmeliigi kaupa ning jäätmepiirkondade piire. Üldjuhul peavad kõik jäätmevaldajad liituma jäätmeveokorraldusega. Valdade keskkonnaameti seaduses viidatud valla keskkonnakaitsekomitee teostab järelevalvet jäätmeseadusest tulenevate ülesannete täitmise üle vastavas vallas.

Taani keskkonnakaitse seadus (Lov om miljøbeskyttelse) kohustab kommuunide volikogusid kehtestama jäätmemääruse ja jäätmekava. Kommuunidel on õigus määratleda jäätmete, sh taaskasutatavate jäätmete käitlemise eeskirjad ning kogumisskeemid. Kohaliku omavalitsuse üksus vastutab selle eest, et süsteem toimiks tõrgeteta. Kommuunid kehtestavad ja koguvad jäätmeveo ja –ladestamise tasud. Kommuun võib teenuse osutamise delegerida erafirmale. Tüüpiliselt on kommuunil leping nii jäätmevedajatega kui ka jäätmete ladustajate ja –töötajatega. Jäätmeveo, -planeerimise ja registreerimise määruse alusel on kohaliku omavalitsuse üksus kohustatud esitama jäätmemajanduse raporteid Keskkonnakaitse Agentuurile. Igal aastal koostatav raport peab sisaldama informatsiooni kogumissüsteemidest (arv, tüüp, kasutajad), hindadest ning andmeid omavalitsusüksuse territooriumil asuvate prügilate ning põletusjaamade kohta (iga 4 aasta järel).

Kommuunide vastutuse jäätmekorralduse eest Norras sätestab jäätme- ja reostuskaitse seadus (Lov om vern mot forurensninger og om avfall).

Jäätmekäitlusmäärus nõuab kommuunidel jäätmemääruse kehtestamist ning paneb neile vastutuse jäätmemajandamise skeemide välja töötamise, jäätmete kogumise ning käitlemise eest. Määrusest tulenevalt on kohaliku omavalitsuse üksused kohustatud looma nii kodutarbijatele kui ka ettevõtetele ohtlike jäätmete kogumisvõrgustiku. Prügimajanduse standardite täitmist klientide poolt teostab kohaliku omavalitsuse üksuse vastav institutsioon.

Regionaaltaseme omavalitsusüksustel on jäätmemajanduse valdkonnas üksikuid ülesandeid. Põhiliselt piirduvad regioonide ülesanded ruumiplaneerimisega – regioonide planeeringutes määratakse prügilate ja teiste jäätmekäitlussüsteemi rajatiste asukohad.

Riigi kohustuseks on jäätmekorraldust suunavate regulatsioonide kehtestamine, järelevalve nende regulatsioonide täitmise üle ja kontrollifunktsioonid, jäätmealase teadlikkuse tõstmine ühiskonnas, jäätmeinformatsiooni kogumine ja analüüs ning jäätmekorralduse üldeesmärkide saavutamist toetavate pikaajaliste strateegiate väljatöötamine ja elluviimine.

Soome jäätmeseadus (pg 5) määrab riigi valitsusele ülesande anda välja üldakte, mis reguleerivad:

- 1) jäätmekogumist, -liigitamist, -sorteerimist, -hoidmist, -transporti, -käitlemist, -taaskasutust ja -ladestamist, samuti tehnilisi nõudeid selle jaoks;
- 2) meetmeid, mis on vajalikud ohtu või kahju tervisele või keskkonnale;
- 3) kontrolli ja järelevalvet;
- 4) ohtlike jäätmete määratlemist ja nende transporti.

Seaduses ja selle alusel õigusaktides sätestatud ülesannete täitmist korraldab, juhib ja suunab Keskkonnaministeerium.

Jäätmemääruse pg 5 laiendab riigi ülesandeid loendades riikliku Keskkonnainstituudi kohustusi, kes peab:

- 1) koostama ja haldama jäätmeandmete registrite alusregistrit;
- 2) teostama jäätmete ja jäätmemajanduse uuringuid, korraldama koolitusi, pakkuma jäätmeteavet ja nõustamist, koguma jäätmestatistikat ja korraldama seiret;
- 3) osalema riikliku jäätmekava koostamisel ning jäätmeseaduse alusel välja antavate regulatsioonide ja direktiivide ettevalmistamisel.

Määruse pg 18 loetleb nõuandvaid riigiorganeid ja –asutusi jäätmeasjades, mis teostavad uuringuid ja koostavad raporteid Keskkonnaministeeriumile ja teistele jäätmeseaduses nimetatud järelevalveorganitele. Jäätmeseaduse pg 40 sätestab, et Keskkonnaministeerium koostab riigi jäätmekava. Jäätmekava peavad sisaldama andmeid jäätmete ja jäätmemajanduse hetkeseisu kohta, arengueesmärke ja vajalikke meetmeid nende saavutamiseks.

Taani Keskkonnaministeerium kehtestab regulatsioonid kommuunidele, kuidas kommuunid peavad jäätmeid koguma, ümber töötama ja ladestama, jäätmekavade sisu ja koostamisprotseduuride kohta, samuti nõustab kommuune jäätmevaldkonnas. Keskkonnaminister kehtestab jäätmetasude määramise üldised alused. Taanis on toimiv riiklik jäätmeregister Informations System for Affald og Genanvendelse (ISAG), mis sisaldab jäätmetöötuse andmeid ning teavet taaskasutatavate materjalide kohta. Registrit on võimalik teatud ulatuses tasuta kasutada nii kohalikel omavalitsusüksustel kui ka jäätmemajandamisega tegelevatel ettevõtetel. Tingimuseks

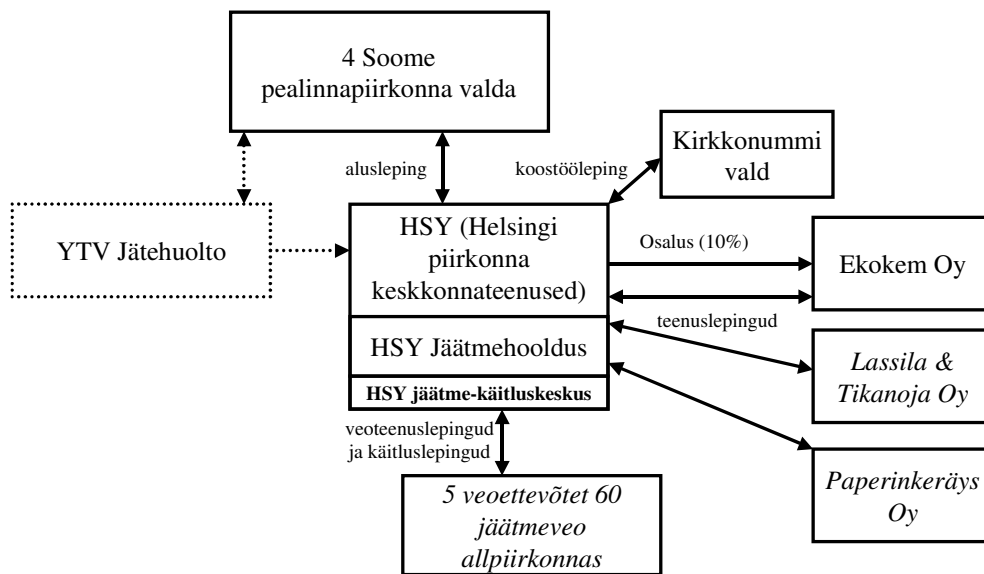


on, et tasuta info on kasutatav kohaliku omavalitsuse üksuste jäätmemajanduse planeerimisel ja korraldamisel.

Norras on riiklikul reostuskontrolli ametil seadusest tulenev õigus üldaktiga või korraldusega sundida kommuune jäätmekogumisega, sh ohtlike jäätmete kogumisega ja transportimisega, tegelema. Amet võib võtta vastu otsuseid jäätmete taaskasutuse, katlamajades küttena kasutamise, kogumise, hoidmise ja sorteerimise viiside ning eesmärkide kohta.

### 4.3 Jäätmekorralduse organisatsioon pealinnaregioonides

Kuni 2009. aasta lõpuni vastutas prügimajanduse eest Helsingi pealinnaregioonis ühisomavalitsus YTV ja selle jäätmemajanduse üksus YTV Jätehuolto. YTV kehtestas jäätmemajanduse üldregulatsioonid, mis täpsustavad jäätmeseaduses sätestatud üldpõhimõtteid. Neis kehtestatakse muuhulgas standardid jäätmete kogumisel rakendatavate meetodite ja tehnoloogiate osas, samuti jäätmekogumispunktide ja jäätmete transportimise ja ladestamise kohta. Alates 2008. aastast oli ühisasutusel eraldi teenusleping Kirkkonummiga.



Joonis 15. Helsingi pealinnaregiooni jäätmemajanduse organisatsioon

2009. ja 2010. aasta vahetumisel on YTV Jätehuolto reorganiseeritud HSY Jätehuoltoks. HSY vallaliidu aluslepingu kohaselt on vallaliidu üheks tegevuseks korraldada liikmesvaldades jäätmeseadusest tulenevalt jäätmemajandust ja sellega seonduvat. Olulisi muutusi YTV Jätehuolto reorganiseerimine HSY Jätehuoltoks pealinnapiirkonna jäätmemajanduse korralduses ja teenuste pakkumises kaasa ei toonud. HSY Jätehuolto ülesandeks on valmistada ette jäätmealaseid regulatsioone, korraldada jäätmevedu ja -käitlemist, organiseerida taaskasutatavate ja ohtlike jäätmete kogumist, koguda ja komposteerida biolagunevaid jäätmeid, teostada suletud

prügilate järelevalvet, pakkuda nõuandeteenust. Helsingi linnavalitsuses eraldi jäätmeamet või -osakond puudub.

Taani pealinnaregioonis korraldavad jäätmemajandust kommuunide keskkonna valdkonna struktuuriüksused. Kopenhaageni kommuunivalitsuse organisatsioonis on Tehnika- ja keskkonnaadministratsioon (Teknik- og Miljø forvaltningen) ja volikogus vastav komitee. Administratsioon koosneb 12 keskusest, millest üks – keskkonnakeskus (Centre for Miljø) tegeleb prügimajandusega. Keskus on vastutav jäätmekava ja määruse koostamise eest, tegeleb jäätmeveo, majapidamiste ja äri sektori jäätme probleemidega, tagab kohalike huvide arvessevõtmise jäätmeettevõtetes, sõlmib hankelepinguid teenust osutavate ettevõtetega ning teostab järelevalvet lepingute täitmise üle, annab kodanikele jäätmealast nõu. Keskkonnakeskuses töötab üle 40 inimese ning tema kompetents ja tegevusulatus on oluliselt suurem kui teistel pealinnaregiooni kommuunivalitsustel. Osa nende kommuunide jäätmekorralduslikest ülesannetest täidavad regionaalsed koostööorganisatsioonid, mille põhifunktsioon on jäätme põletusjaamade haldamine – I/S Vestforbrænding ja I/S Amagerforbrænding.

I/S Vestforbrænding on 19 pealinnaregiooni kommuuni jäätmekorralduse ettevõte, mis arendab ja juhib jäätmekogumissüsteeme, omab jäätme põletusjaama, taaskasutusjaama, 24 mini-taaskasutusjaama. Firmal on kohustus korraldada ka erasektori jäätmeid (kaubandus, tööstus). I/S Amagerforbrænding on jäätmeenergia ettevõte, mille omanikeringi kuulub 5 kommuuni. Koostööettevõtted ei tegele prügi kogumise ja transpordiga, need ettevõtted valib hankemenetluse kaudu iga kommuun ise.

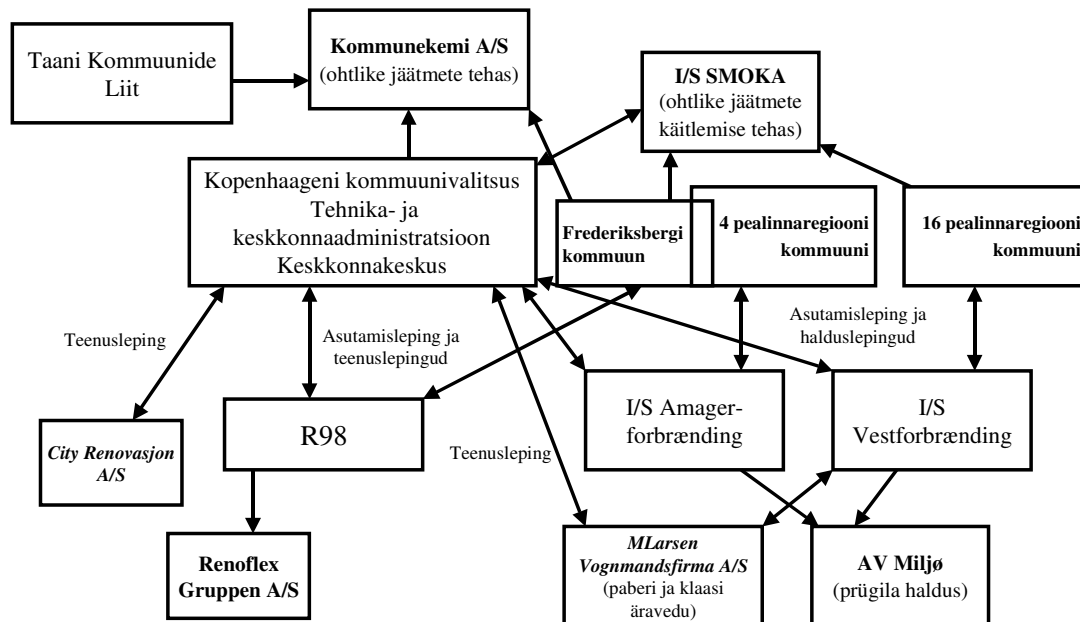
Jäätmemajandamise mittetulunduslik ühing Renholdningsselskabet af 1898 (R98) kuulub Kopenhaageni ja Frederiksbergi kommuunidele. Ühing vastutab jäätmekogumissüsteemide arendamise, jäätmekogumise ja jäätmetasude kogumise eest omanikkommuunides. Kuni 2004. aastani oli ühingul jäätmevaldkonnas monopoliõigused. 2004. aastal läks osa Kopenhaageni põhjaosa teenustest Vestforbrændingu alla, kuid jäätmete kogumine ja vedu on siiski kuni 2009-10 R98 ülesandeks. Ühingul on leping kommuunidega teenuse osutamiseks kuni 2020. aastani, kuid leping on vastuolus EL regulatsioonidega ning alates 2012 toimub teenuse osutajale uus konkurss. R98 praegusel kujul likvideeritakse 2012. aastal.

R98 on osalus järgmistes ettevõtetes - Envac Denmark A/S (kontserni müügi ja nõuandefirma, 35%), Danish Computer Recycling A/S (elektrooniliste jäätmete töötlemine, 100%), DanFiber A/S (vanapaberi töötlemine, 16,7%), DanBors A/S (taaskasutatavate jäätmete ost-müük).

Ohtlike jäätmete tehase Kommunekemi A/S omanikud on Taani Kommuunide Liit LGDK (82,5%), Kopenhaagen (14,8%) ning Frederiksberg (2,7%). Ohtlike jäätmete käitlemise tehase I/S SMOKA (Storkøbenhavns Modtagestation for Olie- og Kemikalieaffald) on 16 kommuuni omanduses. Prügimäe haldava ettevõtte AV Miljø omanikeks on I/S Vestforbrænding ja I/S Amagerforbrænding.

Kopenhaageni kommuun sõlmib jäätmekäitlusjaamadega lepingud linna jäätmeskeemide kaudu kogutava jäätme hulga realiseerimiseks. Leping täpsustab muuhulgas vastu võetavad jäätmeliigid, nende käitlemise, tõendamise, dokumenteerimise ning registreerimise. Samuti jäätmejaamade tingimused jäätmete vastuvõtmist loobuda. Jäätmejaamad on lepingu kaudu kohustatud omavalitsusüksustele ka jäätmeinfot jagama.

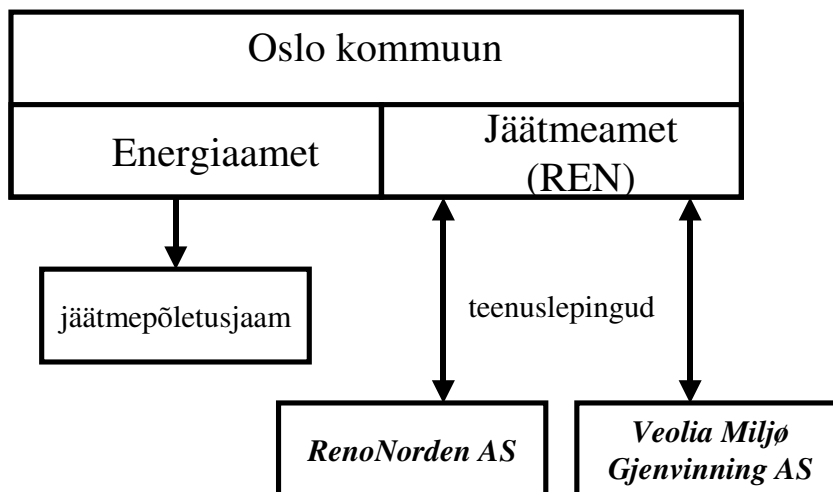
R98 tütarfirma Renoflex Gruppen A/S tegeleb kodumajapidamise jäätmete, suuremõduliste jäätmete ja aiajäätmete kogumise ja transpordiga 13 kommunis vastavalt sõlmitud lepingutele. Teeniduspiirkonda kuuluvad - Brøndby, Fredensborg, Frederikssund, Gentofte, Greve, Halsnæs, Hørsholm, Kalundborg, Køge, Lyngby-Taarbæk, Roskilde, Rudersdal ja Lolland – kuid mitte Kopenhaageni ja Frederiksbergi kommunid. Kopenhaageni linn on sõlminud eraomandis oleva ettevõttega City Renovation A/S lepingu jäätmete kogumiseks Kopenhaageni põhjaosa linnaosades (Valby, Vanløse, Bronshøj, Husum ja Bispebjerg) ja aiajäätmete kogumiseks kogu linnas, mis toimib alates 2009. aasta novembrist. MLarsen Vognmandsfirma A/S tegeleb alates maist 2009 Kopenhaageni kommuniga sõlmitud lepingu alusel paberi ja klaasi äraveoga konteineritest. Alates oktoobrist 2009 on ettevõttele leping Vestforbrænding A/S-iga, teenuse osutamiseks 12 kommunis - Ballerup, Brøndby, Egedal, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Gribskov, Herlev, Hillerød, Lyngby-Taarbæk ja Rødovre.



Joonis 16. Kopenhaageni pealinnaregiooni jäätmemajanduse organisatsioon

Oslo linnas on jäätmejäätmemajanduse korraldaja Oslo kommuni Jätmeadministratsioon (Renovasjonsetaten - REN), mille tegevust kontrollib Oslo linna transpordi- ja keskkonnakomitee. REN ülesanne on tagada volikogu õigusaktidest tulenevate ülesannete täitmine jäätmekorralduses (eeskätt majapidamiste jäätmed). Kõik Oslo jäätmekogumisjaamad on REN-i koosseisus. REN asutus Oslo Kompost toodab aiajäätmetest komposti ja mullasegusid. Oslo linnale kuulub kaks põletusjaama, mis alluvad Oslo kommuni Energiaametile (Energigjenvinningsetaten).

Jäätmete kogumine ja transport on hankelepingutega delegeeritud eraettevõtetele. Elanike konteinereid tühjendavad ning teostavad prügivedu 5 aastaste lepingute alusel (alates 2008) REN-i jäätmejaamadesse RenoNorden AS ja Veolia Miljø Gjenvinning AS.



Joonis 17. Oslo linna jäätmemajanduse organisatsioon

Tallinna pealinnaregioonis korraldavad jäätmemajandust linna- ja vallavalitsused iseseisvalt. Tallinna linna omanduses on 35% AS-st Tallinna Prügila, mis teenindab kogu Põhja-Eestit.

#### 4.4 Koostöö pealinnaregioonides

##### 4.4.1 Koostöö õiguslikud alused

Omaavalitsusüksuste koostöö kohustus on sätestatud üksnes Helsingi pealinnapiirkonna 4 valla jaoks - pealinnapiirkonna jäätmemajanduse ja ühistranspordi koostöö seaduses (Laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta).

##### 4.4.2 Koostööorganisatsioonid ja lepinguline koostöö

Omaavalitsusüksuste koostööorganisatsioonid on loodud Soome ja Taani pealinnaregioonis. HSY keskkonnateenuste (Helsingin seudun ympäristöpalvelut) vallaliidu baaslepingu järgi on vallaliidu asutajateks Helsingi, Espoo, Kauniainen ja Vantaa. Teistel Helsingi piirkonna valdadel on võimalik liiduga ühineda juhul kui liidukogu nii otsustab. Vallaliidul on õigus lepingulistel alustel pakkuda tegevusalasse kuuluvaid teenuseid ka teistele valdadele, ühingutele või ettevõtetele. Alates 2008. aastast on YTV-l jäätmealane koostööleping Kirkkonummiga, mille sisu täitmist jätkatakse ka HSY poolt.

Jäätmemajandusettevõtte R98 kontserni teeninduspiirkonda kuulub Kopenhaageni lõunaosa, Frederiksbergi kommun ja lepinguliselt veel pealinnaregiooni kommune, mille arv ja loetelu teenuste kaupa on erinev.

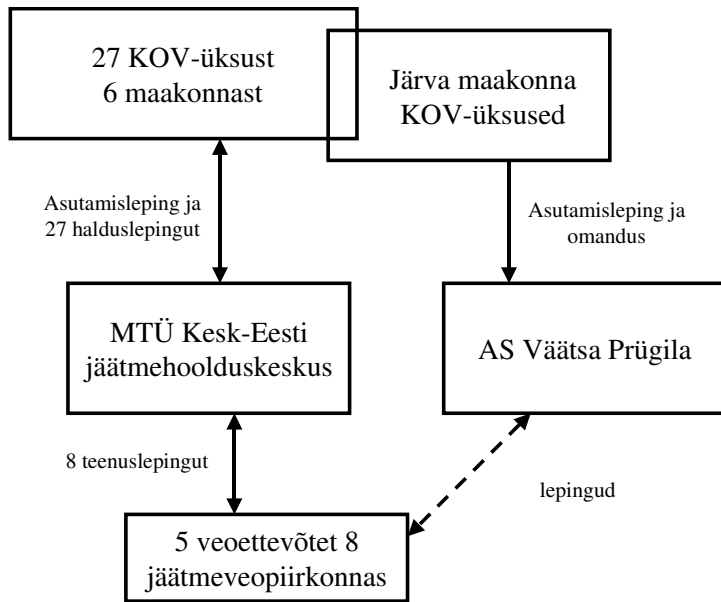
Jäätmepõletuse ja jäätmekorralduse ettevõtte I/S Vestforbrænding teeninduspiirkonda kuulub 19 Taani pealinnaregiooni kommuuni Albertslund, Ballerup, Brøndby, Egedal, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Gribskov, Halsnaes, Herlev, Hillerød, Høje-Taastrup, Ishøj, Kopenhaagen (põhjaosa), Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Rødovre ja Vallensbæk, kes kõik on ka ettevõtte osanikud.



**Joonis 18. I/S Vestforbrænding koostööpiirkond**

I/S Amagerforbrænding omanikeringi kuulub 5 kommuuni - Dragør, Frederiksberg, Hvidovre, Kopenhaageni ja Tårnby kommuunid. Kopenhaageni linn oleks huvitatud jäätmepõletusjaamasid haldavate ettevõtete, mille mõlema omanikuks ta on, ühendamisest. Teiste I/S Amagerforbrændingi omanike (poliitilise) vastuseisu tõttu ühinemine lähemas perspektiivis realiseeruda ei saa.

Oslo linn nagu ka Tallinn korraldavad jäätmemajandust iseseisvalt, neis pealinnaregioonides koostööorganisatsioonid puuduvad. Eestis on jäätmealane koostöö organisatoorsel tasandil kõige rohkem arenenud Järvamaal, mille omavalitsusüksused on jäätmekäitlus- ja ladestusettevõtte AS Väätsa Prügila omanikud. Järvamaa omavalitsusüksused on enamuses ka 27 omavalitsusüksust 6 erinevast maakonnast ühendava jäätmekorraldusettevõtte MTÜ Kesk-Eesti Jäätmehoolduskeskus liikmeks.



Joonis 19. Kesk-Eesti jäätmemajanduse organisatsioon

#### 4.4.3 Otsustamine koostööorganisatsioonides

Helsingi pealinnaregiooni vallaliidu HSY olulisemad otsused võtab vastu liidukoosolek (yhtymäkokous). Liidukoosolekus on igal liikmesvallal üks esindaja, kes valdab liikmesvalla häältevõimu. Häälte osakaalu jagunemine tugineb elanike arvu jagunemisele, kuid selliselt, et ühelgi vallal ei ole üle 50% häältest. 2009. aastal jaotuvad hääled järgmiselt: Helsingi 50 %, Espoo 27 %, Vantaa 22 %, Kauniainen 1 %. Häältejaotust täpsustatakse iga-aastaselt. Liidukoosolek koguneb vähemalt 2 korda aastas.

HSY valitsus (hallitus) vastutab vallaliidu haldus- ja majandusasjade eest ning viib ellu liidukoosoleku otsused. Valitsusel on maksimaalselt 14 liiget ja samapalju asendusliikmeid. Liidukoosolek valib valitsuse liikmed ja asendusliikmed vastavalt liikmesvaldade elanike arvule, kuid sedasi, et vallarühmast, mille moodustavad muud liikmed kui Helsingi, Espoo ja Vantaa, kuulub sinna vähemalt üks (päris)liige. Ühe valla valitsusliikmete arv ei tohi omada rohkem kui poolt häälteõigusest (7 liiget ja 7 asendusliiget) ning igast liikmesvallast peab valitsusse kuuluma vähemalt üks liige või asendusliige. Valitsuse juhiks valitakse suurima valla esindaja.

R98 nõukogu koosneb 67 liikmest, sh 13 Kopenhaageni ja 8 Frederiksbergi kommuuni poolt. Lisaks veel nt. majaomanike ja üürnike esindajad. Juhatus on 12 liikmeline.

I/S Vestforbrændingi peassamblee häälte arv määratakse elanike arvu alusel – iga 20 tuhat annab ühe hääle (juurde). Kommuunil, mille elanike arv on üle 50 tuhande, või siis kahel assamblee liikmel, on otsustele vetoõigus. Täiendavalt on otsustusprotsessi lihtsustamiseks loodud 5 liikmeline töökomitee, mille üheks liikmeks on traditsiooniliselt valitud Kopenhaageni esindaja.

I/S Amagerforbrænding juhatus koosneb 7 liikmest – 2 Kopenhaagenist, üks Dragøri, Frederiksbergi, Hvidovre ja Tårnby kommunidest ning 1 töötajate esindaja.

#### 4.5 Korraldatud jäätmevedu

Soome jäätmeseaduse pg 10 lõige 1 määratleb valdade poolt kohustuslikult kogutavate jäätmete ulatuse, lõiked 2 ja 3 sätestavad nende õigused jäätmeveo korraldamisel:

(2) Korraldatud jäätmeveoga haaratud jäätmete transpordi tingimused määratakse valla poolt kehtestatud täpsemate tingimuste alusel jäätmetekitaja (-valdaja) ja jäätmevedaja vahel sõlmitava lepinguga. Valla poolt seatud tingimused võivad käsitleda transporditavate jäätmete liike ja kvaliteeti, kõrgeimat veotasu jäätmeliikide kaupa ning jäätmeveopiirkondade piire, mille sees jäätmeveo teenust osutatakse.

(3) Valdadel on õigus teha otsus mitte organiseerida korraldatud jäätmevedu raskesti kättesaadavates piirkondades või piirkondades, kus on üksikuid jäätmevaldajaid või vähe jäätmeid, mida transportida. Seda tingimusel, et see ei ole vajalik tervishoiu, keskkonnakaitse vms. põhjusel.

Korraldatud jäätmevedu tuleb kavandada ja juhtida selliselt, et see toetaks jäätmeseadusest tulenevate ülesannete täitmist ning pakuks jäätmevaldajatele adekvaatset teenust. Juhul kui jäätmevedu ei ole korraldatud kinnistupõhiselt, siis peab vald kindlustama kogumispunktide olemasolu ja mõistliku kättesaadavuse.

HSY tegevuspiirkonnas korraldatakse korraldatud jäätmeveo konkursid iga 5 aasta järel. 2009. aasta seisuga teostas jäätmetranspordi 5 ettevõtet, mis on välja valitud vähempakkumiskonkursside alusel. Pealinnapiirkonna jäätmeettevõtte tegevuspiirkond on jagatud 60 all-piirkonnaks.

Taani pealinnapiirkonnas on vastavalt EL regulatsioonidele ja koostatud jäätmekavale toimumas üleminek monopoolselt süsteemilt vähempakkumiste süsteemile. Kopenhaageni jäätmekava alusel on korraldatud jäätmeveo lepinguperioodiks määratud 3 aastat. Konkursid linnaosade rühmade ja jäätmeliikide kohta viiakse läbi lahutatuna ning erinevatel aastatel. Jäätmekava alusel toimub ohtlike ja põletatavate jäätmete kogumine ja prügilate haldamine jätkuvalt (ühiste) munitsipaalettevõtete poolt.

Ka Oslos on jäätmete kogumine ja transport hankelepingutega delegeeritud eraettevõtetele. Elanike konteinereid tühjendavad ning teostavad prügiveedu 5 aastaste lepingute alusel (alates 2008) REN-i jäätmejaamadesse RenoNorden AS ja Veolia Miljø Gjenvinning AS. Oslo linna jäätmeasutus REN on hanketingimustes kehtestanud veoteenuse osutajatele keskkonna- ja kvaliteedinõuded.

Eestis tuleb jäätmeseaduse § 67 järgi korraldatud jäätmeveo veopiirkond määrata arvestusega, et piirkonna minimaalne suurus tagab jäätmeveoki täitumise ühe kogumisringiga või piirkonna elanike arv ei ole üldjuhul suurem kui 30 000. Igas olmejäätmeveo piirkonnas korraldatakse regulaarset segaolmejäätmete kogumist ja vedu, mida teostab üks, selleks konkursi kaudu ainuõigust omav jäätmekäitlusettevõtte. Teenuse leping sõlmitakse kuni viieks aastaks. Võitnud ettevõtte on kohustatud taotlema jäätmeluba, kus on muuseas välja toodud jäätmekäitluskohad ja isikud, kuhu ja kellele jäätmed üle antakse, sealhulgas prügilad ja nende käitajad.

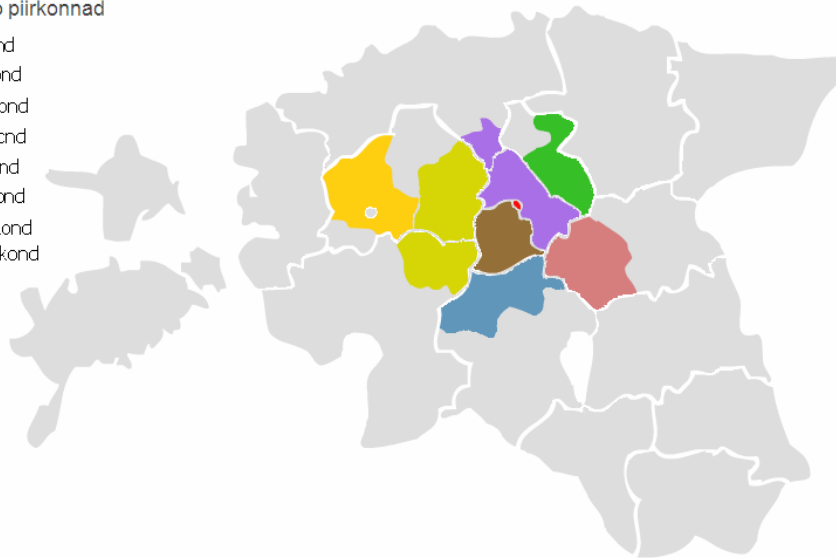
Eesti jäätmeseaduse alusel on kohalik omavalitsus või volitatud MTÜ kohustatud korraldada jäätmeveo pakkumise kutse dokumentides määratlema veopiirkonna, veetavad jäätmeliigid, eeldatavad jäätmekogused, jäätmekäitluskohad, eri- või ainuõiguse kestuse, veotingimused (sagedus, aeg, tehnilised tingimused), jäätmeveo teenustasu piirmäära, veopiirkonnas asuvate ühepereelamute ja mitme korteriga elamute arvu ning korterite arvu mitme korteriga elamutes.

Tallinna pealinnaregioonis viivad korraldatud jäätmeveo konkursse läbi omavalitsusüksused eraldi. Tallinn on jagatud paljudeks veopiirkondadeks. Korraldatud jäätmeveoga on enamuses üksustes hõlmatud segaolmejäätmed, paber ja kartong, biolagunevad jäätmed ja suurjäätmed. Viimsi ja Saku (konkurss vaidlustatud kohtus) vallas on korraldatud jäätmeveoga praegu hõlmatud segaolmejäätmed, paber ja kartong ning suurjäätmed.

MTÜ Kesk-Eesti Jäätmehoolduskeskus on, tuginedes jäätmeseaduses sätestatule ning halduskoostöö seadusele, halduslepingute kaudu volitatud korraldama avalikke enampakkumisi liikmesomavalitsusüksuste jäätmeveo korraldamiseks. MTÜ Kesk-Eesti Jäätmehoolduskeskus on jaotanud liitunud omavalitsused 8 teenuspiirkonnaks. KEJHL-i haldusalas on korraldatud segaolmejäätmete vedamine pakkumiste kaudu jagunenud 5 ettevõtte vahel. AS Ragn-Sells vastutab segaolmejäätmete konteinerite tühjendamise ning äraveo eest 4 teeninduspiirkonnas. Ülejäänud piirkondades teostavad vastavaid ülesandeid AS Cleanaway, AS Jõgeva Elamu, OÜ Resk ning OÜ Adelan Prügiveod. Lepingu pikkuseks vedajatega on 2 aastat.

Jäätmeveo piirkonnad

- I piirkond
- II piirkond
- III piirkond
- IV piirkond
- V piirkond
- VI piirkond
- VII piirkond
- VIII piirkond



Joonis 20 MTÜ Kesk-Eesti Jäätmehoolduskeskuse korraldatud jäätmeveo piirkonnad



## 4.6 Jäätmekorralduse kvaliteedinõuded

### 4.6.1 Nõuded jäätmete sorteerimisele

Vastavalt YTV jäätmemäärusele peavad majapidamised eraldi koguma bio-jäätmeid, tingimusel, et kinnistul on vähemalt 10 korterit või siis kui biojäätmeid toodetakse rohkem kui 50 kg nädalas. Taaskasutatava papipakendi puhul on eraldi kogumise kohustus (alates 2006. aastast) vähemalt 20 korteriga kinnistu majapidamistele. Segaalmejäätmete konteiner on kohustuslik igasuguse suurusega (st korterit, majapidamiste arvuga) kinnistute jaoks. Eeldatakse, et väiksemates kinnistutes viiakse papipakendid kogumispunkti ja bio-jäätmed komposteeritakse.

Kopenhaageni kommuuni olmejäätmete määruse § 5 alusel on elanikel kohustus sorteerida jäätmeid ning tähistada sorteeritud liigid vastavate sedelitega. Jäätmeid tuleb sorteerida vähemalt 12 liiki: segajäätmed, suuregabariidilised jäätmed, aiapäätmed, paber, papp, immutatud puit, plastik, elektroonilised jäätmed (mis ei sobi turustaja tagasivõtuskeemidesse), taaskasutatav klaas, pakendid, metall ning ohtlikud jäätmed. Määruse § 8 järgi võivad aiaga elamus elavad kliendid komposteerida aiapäätmeid ning sellisel juhul ei ole neil kohustust aiapäätmeid läbi üldjäätmeskeemide realiseerida.

Oslos peavad elanikud sorteerima jäätmed: 1) paber, 2) klaas ja metallkonteinerid, 3) ohtlikud jäätmed (liimid, värvid, määrded, elektroonilised jäätmed jms.), 4) toit, 5) riided, 6) plastik, 7) tagastatav klaastaara. Plastiku ja toidu sorteerimine toimub alates 01.10.2009.

### 4.6.2 Nõuded konteineritele ja jäätmepakenditele

Soome riikliku jäätmemääruse peatükk 2 kirjeldab jäätmemajanduse organiseerimise kvaliteedinõudeid:

Jäätmeid tuleb koguda, ning vajadusel ka pakendada ja märgistada, ja teavet anda selliselt, et oleks võimalik adekvaatsel moel jäätmemajandust organiseerida ning et tervise- ja keskkonnakahjusid välditaks (pg 5).

Ohtlike jäätmete pakendile tuleb märkida jäätme nimetus ja jäätmevaldaja nimi, samuti teave ja hoiatused, mis on vajalikud ohutusnõuete täitmiseks (pg 6, lõige 1).

Jäätmekogumise konteinerite ja muude kogumisseadmete märgistamisel kasutatakse erinevaid värve: hall – segajäätmed; roheline – vanapaber; pruun – bio-jäätmed; punane – bioloogilised ohtlikud jäätmed; sinine – metall, klaas, kartongpakend; oranž – energiakandjad. Jäätmekoti maksimaalne raskus ei tohi ületada 15 kg.

Kopenhaageni linnavalitsuse Tehnika ja Transpordi Komitee määrab standardid konteinerite tüüpide, märgistuste, mahtude, värvuse, asukoha ning täituvuse osas. Konteinerite märgistuse puhul tuleb omavalitsusüksustel kokku leppida ühtne süsteem, et lihtsustada vedajate tööd (eelkõige juhul kui omavalitsusüksustel on sama firma jäätmevedajaks). Konteinerite tihedus peab olema nii suur, et vältida ületäituvust ka tipp-perioodidel (nt pühad jms). Üldjuhul eeldatakse, et ühes majapidamises tekib nädala jooksul segajäätmeid 125 liitrit. Kohaliku omavalitsuse

üksus peab määrama ka hinnakirja lisakonteinerite või jäätmekottide kohta. Konteineri asukohta puhul on oluline takistuseta ligipääsetavus, soovitatavalt hoovis või muus avatud alas ning asetusega maapinnal. Näiteks ratastega kuni 110 liitrise konteinerile ligipääs peab olema vähemalt 1 meeter laiune. Juhul kui konteinerite paigutuse standardeid eiratakse, on kohaliku omavalitsuse üksusel õigus koguda lisamaksu raskendatud tühjendamistööde läbiviimiseks. Konteinerite raskuse standardid määratakse parameetrite alusel, mis on fikseeritud Tööinspektsiooni poolt. Konteinerite korrashoiu eest vastutab klient, välja arvatud tühjendamisest tekkinud kahjustused. Muudel juhtudel kannab paranduse ning asenduse eest hoolt kohaliku omavalitsuse üksus.

Kopenhaageni kommuun on 2010. aastal koostöös R98 alustanud kogu omavalitsusüksuse territooriumil asetsevate jäätmekonteinerite registreerimist. Kokku kavatakse märgistada kuni 140 000 konteinerit, eesmärgiga saada ülevaade milliseid konteineritüüpe ning kus kasutatakse (kõik olmejäätmete 2- ja 4- rattalised konteinerid, papi- ja paberikonteinerid, klaasikonteinerid ning patareide kastid). Loetud konteinerid kantakse andmebaasi, varustatakse kleebise ning raadiovastuvõtjaga.

Oslo linnas määrab REN selle, kuhu jäätmekonteinerid paigutatakse. Samuti on REN-il õigus konteinereid ümber paigutada. Konteinerid peavad olema stabiilsel, horisontaalsel, lume- ning veevabal pinnal. Klient peab tagama juurdepääsu konteineritele ning konteiner ei tohi asetseda kaugemal kui 10 meetrit kasutatavast rajast. Raskemate kui 100 kg kaaluvate konteinerite korral on suurimaks lubatud vahemaaks kasutatavast rajast määratud 5 meetrit. Konteinerid ei tohi olla liiga rasked või liiga tihedalt täidetud. Hõlbustamiseks tühjendajate normaalse töösükli kulgu, on REN-i poolt määratletud orienteeruvad mõõdud: 180 liitrine konteiner/kott ei tohi kaaluda rohkem kui 25 kg; 140-330 ratastega konteineri kaalu ülempiir on 50 kg ning 660 liitrise ratastega konteineri lubatud kaal on kuni 100 kg. Majapidamiste juures asuvate konteinerite ümbruse heakorra eest vastutab Oslos klient. Jäätmekogumispunktide keskkonnaohutuse standardid fikseerib kohaliku omavalitsuse üksus.

#### **4.6.3 Nõuded veosagedusele**

HSY tegevuspiirkonnas tuleb segajäätmete konteinereid tühjendada vähemalt kord kahe nädala jooksul. Ühepereelamute puhul on selleks piiriks 4 nädalat, tingimusel et bio-jäätmed komposteeritakse. Soovituslikult toetatakse - tulenevalt majanduslikest argumentidest - skeemi, kus kinnistule paigutatakse piisaval hulgal konteinereid, et teostada jäätmevedu ühenädalase intervalliga. Bio-jäätmete konteinereid tuleb tühjendada vähemalt kord nädalas, erandiks bio-jäätmete sügavkonteinerid, mille minimaalne tühjendamisintervall on kaks nädalat. Paberikonteinerite tühjendamise sagedus määratakse jäätmevaldaja ja -vedaja kokkuleppes. HSY-l on õigus määrata jäätmete tühjendamise erandlik rütm sellistes olukordades, kus vastav veograafik on majanduslikel, tehnilistel või keskkonnoormuse vältimise põhjustel õigustatud.

Kopenhaageni kommuuni olmejäätmete määruse § 17 järgi peab jäätmeveo sagedus määratlemine lähtuma üldistest hügieenilistest kriteeriumitest. Segajäätmete konteinerite normaalne sagedus on vähemalt 1 kord nädalas ning konteinerite

tühjendamine peab toimuma enne kella 18.00. Papikonteineri tühjendamise standard on 4 korda aastas ning aiajäätmeid veetakse 9 korda aastas.

Oslo prügimäärus piiritleb jäätmeveo sagedused sõltuvalt jäätmete liigist. Prügivedamise teenust osutaval ettevõttel on kohustus tühjendada elanike jäätmekonteinereid, mis sisaldavad segajäätmeid (see mis ei kuulu sorteeritavate jäätmete gruppi), toitu ja plastikut vähemalt 1 kord nädalas [reeglina sisaldab konteiner kõiki 3 jäätmeliiki, kuid eraldi tähistatud kottides]. Teatud Oslo korrusmajade piirkondades toimub segajäätmete konteinerite tühjendamine siiski üldjuhul 3 korda nädalas. Juhul kui konteiner ei sisalda orgaanilisi jäätmeid, võib Oslo Jäätmeagentuur (Oslo kommune Renovasjonsetaten (REN)) konteinerite tühjendamise sagedust vähendada. Mitteorgaanilisi jäätmeid sisaldavate konteinerite nt paber jms tühjendamise sagedusi linn määruse kaudu ei reguleeri. Paberikonteinerid, mis ei asu korrusmajade piirkonnas tühjendatakse reeglina 1 kord kuus. Korrusmajade juures viiakse paberit 1 kord nädalas. Oslo linnas on välja arendatud SMS teenus, mida saavad kasutada elanikud, kelle konteinerid vajavad erakorralist tühjendamist. SMS sõnum saadetakse otse REN-i ning saatja registreeritakse. Tühjendamise aeg ei ole määratletud, kuid püütakse järgida printsiipi – nõue täidetakse esimesel võimalusel.

#### **4.6.4 Nõuded transpordile ja laadimisele**

Soome jäätmemääruse pg 7 reguleerib jäätmete pealelaadimist ja transporti:

Jäätmete pealelaadimine ja transport peab olema organiseeritud selliselt, et minimeerida müra ja teisi häireid keskkonnas.

Jäätmeid tuleb transportida suletud veokis või pakendatuna sõiduki sees. Jäätmeid võib transportida ka muul moel, tingimusel, et tagatakse jäätmed ei satu laadimisel ja transportimisel keskkonda.

HSY tegevuspiirkonnas on elamualadel ja nende vahetus läheduses jäätmete pealelaadimine keelatud ajavahemikul 21.00-07.00.

Oslo linnas jäätmeveo masinatele kehtestatud standarditest on olulisemad piirangud koorma kaalule ning mahule. Jäätmejaamadesse lubatakse vaid neid masinaid, mille laadungi kaal ei ületa 3,5 tonni ning maht 2,5 m<sup>3</sup>. Erandina on alates 2009. aastast lubatud Haraldrudi jaama ka kuni 5 m<sup>3</sup> koormamahuga sõidukeid. Oluline on ka nõue, et jäätmeveo masinad peavad olema puhtad ning tehniliselt korras. Antud nõuet kontrollib perioodiliselt REN.

Oslo jäätmemajanduse strateegia näeb ette uute biogaasil töötavate jäätmeveo masinate järk-järgulise kasutuselevõtu. Nendel masinatel ei tohi kasutada naastrehve ning sõidust põhjustatud müratase peab vastama EL-i normatiividele. Samuti on kohustus neid masinaid pesta biolagundavate kemikaalidega autopesulates. Uutes jäätmeveo lepingutes on sätestatud tingimus, mille kohaselt REN teostab ka riskianalüüsi.

#### 4.6.5 Nõuded jäätmete kogumispunktile ja prügilatele

Soome jäätmemääruse pg 8 nõuab, et jäätmete taaskasutuse ja ladestamise rajatised tuleb kavandada, ehitada ja majandada selliselt, et see ei kahjusta elanike tervist ja keskkonda. Erilist tähelepanu tuleb osutada sellele, et kindlustada järgmist:

- 1) prügilad on projekteeritud ja kasutatud selliselt, et ei prügila ise ega sellega seotud liiklus ei põhjustaks ohtu või kahju lähedal elavatele inimestele, prügila kasutajatele, maastiku ümberkujundamist, pinnase reostumist ning vajadusel kogutaks ja puhastataks prügila lekke ja väljavoolud;
- 2) põletusjaamad või sarnased jäätmekütusel töötavad jaamad on projekteeritud ja kasutatud selliselt, et jäätmete põletamine ja ohtlike ainete lagunemine on nii täielik kui võimalik, heitgaasid puhastatakse tõhusalt ning tuhk ja rähk eemaldatakse korrektselt;
- 3) komposteerimis- või sorteerimisjaamad on projekteeritud ja kasutatud selliselt, et need ei eritaks haisu, põhjustaks müra või reostaks pinnast ja et väljavool keskkonda oleks takistatud;
- 4) ohtlike jäätmete vastuvõturajatised on projekteeritud ja kasutatud selliselt, et ei põhjusta ohtu või kahju lähedal elavatele inimestele, prügila kasutajatele ning et pinnase reostumist ja väljavool keskkonda oleks asjakohaselt takistatud;
- 5) jäätmekogumise vahejaamad on projekteeritud ja kaustatud selliselt, et ei tekitaks müra, tolmu või prügi keskkonda.

Norras määrab jäätmekogumispunktide asukohad ning tiheduse jäätmekäitlusmäärusest tulenevalt kohaliku omavalitsuse üksus. Jäätmekäitluse määrus paneb kommuunile kohustuse muuhulgas ohtlike jäätmete kogumispunktide loomise ja opereerimise igas omavalitsusüksuse piirkonnas. Reostuskontrolli amet võib kohustada (pg 30) kommuune arendama välja jäätmesorteerimise süsteemid. Selline kohustus peab sisaldama süsteemi rakendamise ja ülapidamise kulude hindamist võrdluses saavutatavate mõjudega keskkonnale.

Norra jäätmekäitluse määrus liigitab prügilad 3 kategooriasse: ohtlike jäätmete prügilad, tavajäätmete prügilad ning püsijäätmete prügilad. Vastavalt prügila liigile sätestab määrus ka üldnõuded prügilate projekteerimisele ning opereerimisele lähtuvalt keskkonnaohutusest: pinnasekaitse, põhja- ja sadeveekaitse, gaasikontroll, stabiilsus ning ökosüsteem. Prügilate keskkonnaohutuse kontrolli eesmärgil analüüsitakse järelevalve asutuse poolt kindlate tsüklitena põhjavee taset ja koostist, nõrgvee koostist, pinnavee kogust ja koostist ning gaasi kontsentratsiooni ja koostist.

Jäätmekäitluse määruse § 9 keelab hoiustada biolagunevaid jäätmeid (välja arvatud jäätmed, mille orgaanilise süsiniku koguhulk (TOC) ei ületa 10%), vedeljäätmeid, radioaktiivseid ning plahvatusohtlikke jäätmeid, nakkusohtlikke jäätmeid ning sõidukite rehve (va. jalgratta rehvid). Maa-alustes prügilates on keelatud ladestada jäätmeid, mille stabiilsus ei vasta geotehnilistele tingimustele, jäätmeid, mis võivad toota mürgiseid gaase, biolagunevaid jäätmeid, tugevalõhnalisi jäätmeid ning isesüttivaid jäätmeid.

Prügilatesse veetavate jäätmete koostis peab olema dokumenteeritud jäätmetootja poolt. Olmejäätmete tootjaks loetakse seejuures kohaliku omavalitsuse üksust. Info peab muuhulgas sisaldama andmed selle kohta, kuidas jäätmed tekivad ning võimalusel loetelu toorainetest, mida on kasutatud; kinnitama, et jäätmed ei sisalda jäätmekäitluse määruses § 9 loetletuid jäätmeliike; andmeid jäätmete koostise ja leostumisvõimaluste kohta (loksutustest); iseloomustama jäätmete lõhna, värvi ja

füüsilist vormi; ohtlikke omadusi; teave selle kohta, millist liiki prügilas jäätmeid saab kõrvaldada ning mis tahes lisameetmeid, mida prügila peab kasutama jäätmete käitlemiseks. Leostumise kontrolli peab tegema jäätmetootja. Nõuded tulemustele on esitatud detailsemalt jäätmekäitluse määruks. Jäätmete kontroll peab toimuma ka prügilates. Normiks on kehtestatud vähemalt 1 proov 100 koorma kohta. Võetud tilkanalüüsidega kontrollitakse eelkõige dokumentatsiooni vastavust. Prügila peab analüüsi säilitama vähemalt 1 kuu ning analüütilisi aruandeid säilitama vähemalt 1 aasta.

#### **4.6.6 Nõuded teavitamisele**

Soome jäätmeseadus kohustab (pg 17) valdasid avaldama kohalikud jäätmeregulatsioonid samas korras, kuidas ka muud vallateated avaldatakse. HSY Jätehuolto koosseisus on teabeteenuste keskus, mis pakub klientidele jäätmeteavet, annab tasuta nõu. Vajadusel toimetatakse HSY juhtnöörid ja hinnakirjad kliendile. Kättetoimetamise maksimaalne tähtaeg on 2 nädalat. Üksikeksemplarid on tasuta. HSY korraldab elanikele jäätmeteadlikkuse kampaaniaid.

Taani jäätmekäitluse planeerimise ja reguleerimise eeskiri näeb ette, et jäätmemajandust puudutavad regulatsioonid tuleb avaldada kohalikus ajalehes, mida jagatakse kogu omavalitsusüksuse territooriumil. Jäätmekäitluse, planeerimise ja registreerimise määruks näeb ette, et teatud juhtudel on nii jäätmetootjad kui ka jäätmekäitlejad (käitlus- ja taaskasutusjaamad) kohustatud nõude peale jagama jäätmeinfot (sh. koguseid liikide kaupa ning hindasid) kohaliku omavalitsuse üksustele.

Elanike arupärimistega tegeleb Kopenhaageni Jäätmeteenindus. Küsimusi võib saata nii elektrooniliselt kui ka posti teel. Samuti on võimalus tulla teenindusüksusesse, mis on avatud esmaspäevast neljapäevani 7.00-15.30 ning reedel 7.00-15.00. Põhja-Kopenhaageni elanikke teenindab *Vestforbrændningi* teenindusüksus, mis samuti aktsepteerib nii elektroonilisi kui ka posti teel saadetud arupärimisi. *Vestforbrændningi* teenindusüksus on avatud Kopenhaageni teenindusüksusega samadel aegadel. Elanike küsimustele püütakse vastata nii kiiresti kui võimalik.

Norra keskkonnaseadus paneb kohaliku omavalitsuse üksustele kohustuse jagada elanikele keskkonnaalast infot. Teatud objektiivsetel tingimustel võib omavalitsusüksus siiski keelduda info avalikustamisest. Protseduurilised üldreeglid määratleb keskkonnaseaduse § 13. Üldjuhul täidetakse nõue 15 päeva jooksul, kuid keerulisematel ning mahukatel juhtudel on arvestatud maksimaalseks ajakuluks kuni 2 kuud. Tähtaja pikenemisel üle 15 päeva peab vastava nõudega tegelev ametnik informeerima arupärijat viivituse põhjustest. Samuti peab vastav ametnik nõudest keeldumisel lühidalt selgitama, miks nõutavat informatsiooni ei avaldata. Nõude esitajal on pärast keeldumist õigus 3 nädala jooksul esitada taotlus detailsemale põhjendusele ning antud taotlus täidetakse 10 tööpäeva jooksul. Seaduse § 12 kohustab jagama infot alati, kui on toimunud tõsine keskkonnareostus, mis võib põhjustada ohtu elanikkonnale. Samuti on omavalitsusüksusel kohustus informeerida keskkonnareostuse korral elanikkonda vastavatest kaitsemeetmetest. Info avalikustamise protseduuri ning vormi määrab kohaliku omavalitsuse üksus.

Tulenevalt keskkonnaseadusest vastab REN elanike arupärimistele vähemalt 2 nädala jooksul. Konteinerite parandamise ning vahetamisega seotud probleemidele vastatakse üldjuhul 1-3 tööpäeva jooksul. Aktsepteeritakse ka SMS-i või meili teel saadetud küsimusi. Üldinfot Oslo jäätmemajanduses toimuva kohta jagatakse 4 korda aastas ilmuva infolehe ning Interneti kaudu. Klienditeenindus on avatud tööpäevadel 8.00-15.35 neli korda aastas klientidele infoleht - RENT Nytt.

## **4.7 Teenuse hind**

### **4.7.1 Hinnakujunduse eesmärgid ja hinnakomponendid**

Soome jäätmeseadus pg 28 ütleb, et vallal on õigus määrata jäätmetasu, mis katab jäätmekorralduse ja sellega seotud andmete kogumise kulud. Jäätmetasu võib sisaldada ühte või enamat hinnakomponenti. Seaduse pg 29 täpsustab jäätmetasude määramise üldisi aluseid.

(1) Jäätmetasu määramise üldaluseks on jäätmete tüüp, kvaliteet ja kvantiteet ning kogumise sagedus. Hinnakujunduses võidakse samuti arvesse võtta jäätmete kogumise ja transpordi tingimusi kinnistul või transpordipiirkonnas, valdade jäätmekogumisseadmete kasutamist, ning veokaugust, juhul kui tegemist on üksikvedudega.

(2) Juhul kui jäätmete kvantiteeti või kvaliteeti ei ole võimalik usaldusväärsetl määrata või on see vajalik keskkonnakaitse või jäätmemajanduse organisatsiooni seisukohast, siis võib jäätmetasu aluseks olla ka eluruumi üldpind või elanike arv või muu sarnane näitaja.

Seaduse pg 30 sätestab tariifide kehtestamise ja rakendamise asjaolusid:

(1) Vallad peavad kinnitama jäätmetasude hinnakirja, milles on detailselt esitatud jäätmetasu aluskomponendid. Kinnitatud hinnakiri peab kindlustama selle, et jäätmetasu vastab pakutava teenuse tasemele ja julgustama vähendama jäätme hulka ja selle kahjulikkust, samuti jäätmete taaskasutust. Jäätmetasu peab kehtestama valla poolt volitatud valitsemisorgan.

(2) Kui hinnakirjal põhinev jäätmetasu on ebamõistlikult kõrge või madal, siis võidakse see kehtestada ka hinnakirjast erinevatel alustel, võttes eriliselt arvesse vee kvantiteeti, teenuste taset ja iseseisvate jäätmete taaskasutuse ja ladestamise süsteemi olemasolu.

(3) Individuaalsetel juhtudel võidakse tasu alused määrata sõltumata hinnakirjast.

(4) Juhul kui jäätmetasu määratakse sõltumata hinnakirjast, peavad selle määramise alused olema ausad ja mõistlikud.

Ehkki Kopenhaageni kommuun on läbi ühisfirma ühendatud osaliselt naaberomavalitsusüksustega ühte jäätmemajanduse süsteemi, on jäätmehindade kujundamine, liigitamine ning kalkuleerimise omavalitsusüksuste lõikes erinev. Seetõttu on jäätmemaksud pealinnaregioonis olenevalt majapidamise asukohast varieeruvad.

Kopenhaageni jäätmemaksu määruse alusel koosneb jäätmemaks majapidamistele mitmetest erinevatest osadest. Munitsipaalmaks katab segajäätmete, suuregabariidiliste jäätmete ning aiapäätmete kogumise, transpordi ja töötlemise kulud. Munitsipaalmaks koosneb omakorda mahumaksust ning asukohamaksust.

Mahumaks arvutatakse aastase perioodi kohta, sõltuvalt konteinerite mahust ning jäätmeveo sagedusest. Nende majapidamiste puhul, kus kasutatakse *mobilsug*-i korrigeeritakse mahu mõõtmist indeksiga 0.8. Asukohamaks sõltub sellest, mitu konteineri kohta on registreeritud majapidamise juures. Lisaks munitsipaalmaksule liigitab Kopenhaageni jäätmemaksu määrus majapidamistele ka jäätmete korraldusmaksu, ohtlike jäätmete maksu ning jäätmete taastöötlusmaksu. Nende maksude suurus sõltub majapidamiste arvust. Korterelamute puhul jagatakse maks proportsionaalselt korterite arvuga elamus. Samuti eristab jäätmemaksu määrus jäätmete haldusmaksu, mille arvestamine on ka majapidamiste arvu põhine. Haldusmaks katab omavalitsusüksuste majapidamisjäätmete administreerimise ja planeerimise kulud. Jäätmemaksu suurus arvutatakse vähemalt 1 aasta ette enne nende kehtima hakkamist. Jäätmemaksu määrus annab omavalitsusüksustele õiguse rakendada erinevates piirkondades erinevaid hinnaskeeme. Jäätmesüsteemist välja lülitumisel ei maksa majapidamised jäätmete munitsipaalmaksu. Muid tasusid aga kogutakse seni kuni kinnistu on ümberregistreeritud elamuregistris.

Norra jäätmeseaduse § 34 alusel on jäätmesektori hindade määramise ülesanne kohaliku omavalitsuse üksusel. Jäätme hinnad peavad täielikult katma kogu jäätmemajanduse kulud (nii kapitali kulud kui ka opereerimise kulud). Samas ei tohi hinnad ületada jäätmekorralduse kulusid. Kohalike omavalitsuse üksustel on õigus kehtestada elanikele erinevaid hindasid, sõltuvalt jäätmete mahu kasvust. Hinna kalkulatsioonide üle peab järelevalvet Jäätmekontrolli agentuur (Forurensningsmyndigheten). Oslos määrab jäätmesektori hinnad kodutarbijatele Oslo linna volikogu.

#### **4.7.2 Korraldatud jäätmeveo hinnad**

HSY Jätehuolto tegevuspiirkonnas on kehtestatud ühtne hinnakiri kõigi valdade jaoks. Kõik kulutused, mis tulenevad jäätmete käitlemisest, transpordist ja kogumisest ning probleemsete ja ohtlike jäätmetega seondult, on kavandatud jäätmetootjate käest kogutavate tasudega. Tasud on määratud vastavalt jäätmekonteinerite suurusele, tühjendamissagedusele ja jäätmekonteinerite asukohale. Tasu on otseselt proportsionaalne kinnistul toodetud jäätmete hulga. Hinnakiri soosib jäätmete sorteerimist.

HSY hinnakiri kehtib alates 2010. aasta algusest, selles olevad hinnad sisaldavad 22% käibemaksu ning jäätme hoidla maksu.

Segajäätmete aastahind eurodes koos mahuti üüriga:

- 1) Jäätmekott hoidikus - (tühjendus 1 kord 4 nädala jooksul) - 101,01; (1 kord 2 nädala jooksul) - 193,70; (iga nädal kord) - 384,28;
- 2) 140 l konteiner - (tühjendus 1 kord 4 nädala jooksul) - 75,79; (1 kord 2 nädala jooksul) - 143,26; (iga nädal kord) - 283,40;
- 3) 240 l konteiner (tühjendus 1 kord 4 nädala jooksul) 85,28; (1 kord 2 nädala jooksul) 162,24; (iga nädal kord) 321,36;
- 4) 300-360 l konteiner - (tühjendus 1 kord 4 nädala jooksul) 94,64; (1 kord 2 nädala jooksul) 177,84; (iga nädal kord) 349,44;

5) 600-660 l konteiner - (tühjendus 1 kord 4 nädala jooksul) 116,22; (1 kord 2 nädala jooksul) 219,96; (iga nädal kord) 432,64. Erakorraline kottidesse pakitud segajäätmed: konteineri kõrvale pandud - 2,50 e / kott.

Biojätmete aastahind koos mahuti üüriga: 140/240l - tühjendus 1 kord nädalas - 308,36; 2 korda nädalas - 661,96; 3 korda nädalas - 1 045,72; 5 korda nädalas - 1 830,40. Papikonteineri (140-800l) 1 tühjendamise kord - 6,80; kiire konteineri tühjendus - 14,10; konteineri rent - nädal 1,05. Konteineri kauguse lisatasu (1 tühjendamise pealt): 11-20m - 0,55; üle 50m - 2,75. Lõhutud konteiner (kui HSY-st renditud) -140 liitrine konteiner 33,86 e/tk; 240 liitrine 33,86 e/tk; 300–360 liitrine 67,71 e/tk; 600–660 liitrine 126,19 e/tk.

Neilt 1-2 elanikuga väikekinnistute omanikele, kes toodavad jäätmeid erakordselt vähe, küsitakse iga-aastast jäätmemajanduse tasu 28 eurot. Teenust võidakse rakendada kompostiavalduse teinud kinnistute suhtes, kes suudavad näidata, et üle jäävaid jäätmeid tekib vähe. Kirkkonummi vallas Porkkalas, Långvikis ja Munkinmäel kehtib segajätmete piirkondlik tasu neile, kes kasutavad kinnistuid vaba aja veetmiseks ja neile, kelle kinnistu lähedale ei ole jäätmeveokiga võimalik ligi pääseda. Tasu suurus suvitajatele on 30 eurot ja alaliselt elavatele inimestele 80 eurot aastas.

Kopenhaageni kommuunis jaotub jäätmete munitsipaalmaksu suurus 2009. aasta seisuga järgmiselt: mahumaks (0,060-0,240 m<sup>3</sup>) 205 DKK/ m<sup>3</sup> kuni (> 18.000 m<sup>3</sup>) 95 DKK/ m<sup>3</sup> ning asukohamaks 500 DKK 1 asukoht. Jätmete korraldusmaksu suurus on eluaseme kohta 304 DKK ning jäätmete haldusmaks eluaseme kohta 160 DKK. Lisanduvate veoringide puhul tuleb majapidamistel vastavalt jäätmete mahule maksta lisatasusid. Näiteks 75 liitrine kott – 62,50 DKK, 140 liitrine konteiner – 93,75 DKK, 240 liitrine konteiner - 131, 25, 600 liitrine konteiner – 237,50 DKK, VIP- tüüpi konteiner (4 m<sup>3</sup>) - 1.628 DKK; VIP- tüüpi konteiner (12 m<sup>3</sup>) - 3.594 DKK. Kõik hinnad on esitatud koos käibemaksuga.

Linna poolt on välja töötatud ka hinnakirjad konteinerite pesemisele – 174 DKK ning ka konteinerite vahetuse puhuks (juhul kui konteinerite kõlbmatus ei ole tingitud jäätmevedaja tööst): 140 liitrine konteiner 433 DKK; 240 liitrine konteiner 526 DKK; 600 liitrine konteiner 1.813 DKK; 240 liitrine paberkonteiner 663 DKK; 240 liitrine aiajätmete konteiner 527 DKK; 600 liitrine piduriga reservuaar 2.617,50 DKK; klaasikonteiner (900 liitrine) 5.739 DKK ning papikonteiner (2000 liitrine) 18.593,75 DKK (kõik hinnad koos käibemaksuga). Samuti on eraldi hind erakorralisele tühjendamisele – 37,50 DKK/ 100 liitri kohta ning mitteametlikel aegadel - 1.156,25 DKK/ tunni kohta (koos sõitmise ning käibemaksuga).

Oslo linna jäätmetasud sisaldavad segajätmete, toidujätmete, plastiku, paberi ning papi kogumist; konteinerite kohale toomist, vahetust ning parandust; klaasi ja metallpakendite kogumispunktide ning ohtlike jäätmete kogumispunktide ning minijätmejaamade korraldamist; aiajätmete vastuvõttu ning kompostimise kursust. Jättemaks jaguneb üldjuhul kolmeks osaks: konteinerimaks, asukohamaks ning sõidumaks. Konteinerimaksu arvestatakse aasta- ning mahupõhiselt ning see on (koos kõigi maksudega) 140 liitri konteineri puhul 2189 NOK ning 240 liitri konteineri puhul 3033 NOK. Mahukamate konteinerite aastamaks on: 400 liitrisel 4424 NOK ning 660 liitrisel 7249 NOK. Asukohamaks on 278 NOK. Ühel kohal võib olla mitu konteinerit ning nende arv asukohamaksu ei mõjuta. Küll aga võib asukohamaks tõusta juhul kui jäätmeveo sagedus tõuseb. Asukohamaks jagatakse konteinerite kasutajate vahel. Sõidumaks on 415 NOK. Juhul kui majapidamises tekib aeg-ajalt



rohkem jäätmeid, võib elanik osta lisaks jäätmekoti, mille hind on 30 NOK. Jäätmekotid on müügil näiteks kütusetanklates. Täidetud jäätmekotid jäetakse konteinerite kõrvale ning nende äravedu toimub koos konteinerite tühjendamisega.

#### **4.7.3 Tasud jäätmejaamades**

HSY tegevuspiirkonna Sortti-jaamadesse sõiduautoga toodud jäätmepleri tasu on 5,00 e (taaskasutatav) või 11,00 e, pakiautoga toodud kuni 2,5m<sup>3</sup> jäätmekogus 12,50 e (taaskasutatav) või 27,50 e; üle 2,5m<sup>3</sup> 30,00 e (taaskasutatav) või 65,00 e. Üksikesemete nagu tugitool, madrats, sohva tasu on 10 eurot tükk. Juhul kui koorem koosneb üksnes aiandusjäätmetest või okstest, siis on hinnaks 5 eurot. Eraldi jäätmekottide tasu on 2.50 eurot, juhul kui kottide arv on 1-4. tasu ei võeta ohtlike jäätmete, töödeldud puidu, mida ei ole rohkem kui kuupmeeter, paberi, papi, elektroonikajäätmete, klaasi ja metallpakendi eest. Sortti suurjäätmete veeteenuse ühe tellimuse hind on 60 eurot, mida makstakse juhile sularahas või pangakaardiga. See võidakse lisada ka üksikelamu või majahalduri arvele.

Taani pealinnaregioonis ohtlike jäätmete kogumise, transpordi ja käitlemisega tegelev I/S Smoka on fikseerinud teenustele järgmised hinnad - kuni 1 tonni jäätmete kogumine maksab 500 DKK ning iga lisanduv tonn 350 DKK. Jäätmete äravedu maksab 350 DKK ühe korra eest.

Oslo elanikele on jäätmete toomine jäätmetöötusjaamadesse tasuta. Teiste kommuunide elanikud peavad kasutama oma kommuuni jäätmekogumissüsteemi. Elanike poolt minijäätmejaamadesse veetavate jäätmete pealt ei võeta samuti tasu. Küll aga on toodavale kogusele seatud ülempiir sõltuvalt minijäätmejaamades: kuni 0,5m<sup>3</sup> või 1m<sup>3</sup>. Osades jaamades ei aktsepteerita treileril transporditavaid koormaid, juhul kui ei tooda aiapäätmeid. Ettevõtetele kehtib alates 2009. aastast jäätmejaamadesse toodavatele jäätmetele 200 NOK tasu.

#### **4.7.4 Tasud põletusjaamades ja prügilates**

HSY Ämmässuo jäätmekäitluskeskuses määratakse töötlustasu vastuvõtupunktis sõltuvalt jäätmetüübist ja kaalust. Erinevat tüüpi jäätmeid sisaldava koorma hind määratakse kalleima jäätmetüübi hinnast lähtuvalt. Segajäätmeile kehtib hind – koormatasu 16 eurot ja 119 eurot segajäätmete tonn.

Taani pealinnapiirkonna suurimas jäätmepõletusjaamas Glostrupis on jäätmete vastuvõtuhinnad 2010. aastal järgmised: olmejäätmed (Vestforbrændingi süsteemi omavalitsusüksused) 460 DK/ tonn ning olmejäätmed ilma biojäätmeteta 330 DK/ tonn. Juhul kui jäätmed on sorteerimata, siis kehtib hind 1000 DK/ tonn + menetlustasu (kui teavitatakse enne mahalaadimist) ning 2000 DK/ tonn + menetlustasu (kui ei teavitata enne mahalaadimist). Minimaalne koorma hind on 200 DK. Hinnad sisaldavad riigimaksu 330 DK/ tonni kohta, kuid on esitatud ilma käibemaksuta. Frederikssundi jäätmepõletusjaamas on olmejäätmete vastuvõtu hind 610 DK/ tonn. Sorteerimata jäätmete puhul kehtivad samad hinnad, mis Glostrupis. Jäätmekäitluse hindasid jäätmepõletusjaamades reguleeritakse üldjuhul igal aastal.

Kopenhaageni piirkonda teenindavasse AV Miljø prügilasse viiakse jäätmed, mida ei tohi saata taaskasutusse ning põletada. Prügilas kehtivad erinevatele jäätmeliikidele erinevad kaalupõhised hinnad. Kõikide jäätmeliikide hinnad jäävad vahemikku 365-970 DK/ tonni kohta. Näiteks maksab tuhk 570.00 DK/ tonn, saastatud pinnas, kivid, killustik 570.00 DK/ tonn, asbest 970.00 DK/ tonn ning immutatud puit 970.00 DK/ tonn. Miinimumhind ühe mahalaaditud koorma pealt on 500 DK. Iga tonni pealt lisandub riigimaks 375 DK.

## 4.8 Jäätmemajanduse finantseerimine

### 4.8.1 Finantseerimise põhimõtted

Soome jäätmeseaduse alusel on kohaliku omavalitsuse üksustel õigus määrata jäätme hinnad, mis katavad jäätmekorralduse kulud. Jäätmete ladestamise tasu peab katma prügila rajamise, töös hoidmise ja sulgemise järgse hoolduse kulud. Riik on jäätmeseaduse pg 35 lähtuvalt kohustatud panustama valdade jäätmemajanduskulude katmiseks juhul kui jäätmed põhjustavad ohtu ja kahju tervisele või keskkonnale ning kulude katmine ei ole kohaliku jäätmemajandussüsteemi jaoks ebamõistlikult suured. Jäätmemääruse pg 15 määrab, et riigi toetuse suurus ja eraldamise protseduurid lepatakse kokku valitsuse ja valla vahel.

Jäätmemaksuseadus (Jäteverolaki) sätestab jäätmemaksu suuruse kehtestamise aluse. Selleks on prügilasse toodud jäätmete kogus maksuperioodi jooksul. Maksuperioodid on määratud kvartaalselt. Maksu maksjal on õigus nõuda maksutagastust, juhul kui jäätmed hilisemalt prügilast eemaldatakse. Alates 2005. aastast on prügilasse ladestavate jäätmete jäätmemaks 30 eurot tonni kohta. Juhul kui jäätmeid ei ole võimalik prügilasse sisenemisel, siis arvestatakse see mahukoefitsientide abil, mis on esitatud seaduse lisas. Jäätmetasu ei rakendata järgmiste eraldi ladestatud jäätmeliikidele (pg 5):

- Saastunud pinnas.
- Vanapaberi töötlemisest üle jääv puhastusaine.
- Elektri jaamade väävljäägid ja tuhk.
- Jäätmed, mida kasutatakse prügila rajamisel, tööhoidmisel, sulgemisel ja järelhoolduse jaoks vajalike rajatiste jaoks.

HSY aluslepingus on sätestatud, et kõik kulutused, mis tulenevad jäätmete käitlemisest, transpordist ja kogumisest ning probleemsete ja ohtlike jäätmetega seonduvalt, on kavandatud katta jäätmetootjate käest kogutavate tasudega. Valdade maksutulused selleks ei kasutata.

Taani keskkonnakaitse seadus sätestab, et kommuun võib kehtestada jäätmetasud, mis katavad kõik jäätmemajanduse kulud, sh halduse, planeerimise jäätmete kogumise ja ladestamise jms seotud. Jäätmetasu peab olema seotud osutatava teenuse mahu ja kvaliteediga. Kõik munitsipaalomandis olevad korraldavad pealinnaregiooni koostööorganisatsioonid on kasumit mitte-taotlevad ühingud. I/S Vestforbrænding kulude katmise jaotus kommuunide vahel sõltub teenustest, mida osanikele osutatakse. Eraldise maht sõltub kõige olulisemalt elanike arvust ja jäätmete

kogusest. I/S Amagerforbrænding tegutseb tulude-kulude tasakaalu põhimõttel, st eesmärgiks ei ole saavutada kasumit.

Norra jäätme- ja reostusekaitseseaduse pg 34 sätestab, et kommunid peavad kehtestama tasud, mis katavad jäätmesektori kulud, sh kogumise, transpordi, ladestamise, töötlemise ja järelkontrolli kulud. Kogutavad tasud ei tohi ületada kulusid jäätmeveole ja –korraldusele.

#### **4.8.2 Jäätmeettevõtete tulud ja kulud**

YTV Jätehuolto tegevustulud olid 2008. aastal 86 137 tuhat eurot, sellest teenuse müügist 84 759 tuhat ja muud tulud 1 378 tuhat eurot. YTV tegevustuludest moodustas jäätmesektor 2008. aasta – 28%. YTV Jätehuolto tegevuskulud olid 2008. aastal 72 198 tuhat eurot, sellest personalikulud 6 435 tuhat, teenuste ostmise kulud 52 833 tuhat, jäätmemaks 10 099 tuhat, prügilate järelhooldus 103 tuhat ja muud kulud 2728 tuhat eurot.

Kopenhaageni ja Frederiksbergi kommuuni ühisasutus R98 tulud 2008. aastal olid 376 mln. DK, sh teenuse müügi tulud 370 mln DK, ja kulud 356 mln DKK. I/S Vestforbrænding tulud 2008. aastal olid 949 mln DKK, sh teenused kommuunidele 447 mln DKK ja põletusjaamadelt 499 mln DKK. I/S Amagerforbrænding 2008. aasta tulud olid 458 mln DKK ja kulud 411 mln DKK. Tuludes moodustasid suurema osa teenuse müügitulud (433 mln DKK), peamised kuluartiklid on põletus- ja taaskasutusjaamade opereerimise kulud (333 mln DKK) ja halduskulud (65 mln DKK).

Oslo linna jäätmemajandusasutuse REN tulud 2008. aastal olid 413 mln NOK, sh müügitulu 399 mln NOK. REN kulude maht oli 2008. aastal 358 mln NOK, sh 71 mln personalikulud.

### ***4.9 Kokkuvõte ja soovitused***

#### **4.9.1 Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis**

Jäätmemajanduse korraldamine on nii Eestis kui ka Põhjamaades esmatasandi kohaliku omavalitsuse ülesandeks. Soomes on seaduse tasandil sätestatud kohustuslik koostöö pealinnaregioonis, teistes Põhjamaade pealinnaregioonides mitte. Eesti pealinnaregiooni iseloomustab munitsipaalsektori väiksem osalus jäätmete töötlemisel ja ladestamisel ning vähene koostöö jäätmekäitluse korraldamisel. Tegemist on erandliku olukorraga ka Eesti kontekstis – mujal on munitsipaalsektori tähtsus jäätmemajanduses märkimisväärselt suurem ning samuti on Eesti mitmetes regioonides hästi toimivaid koostööstruktuure nagu näiteks Kesk-Eesti Jäätmehoolduskeskus.

Korraldatud jäätmeveo loogikat, mille alusel ostetakse veoteenus konkursi korras eraettevõtelt, jagab Eesti Soome ja Norraga. Taani alles liigub EL survest tulenevalt

monopoolselt süsteemilt avalike konkursside süsteemile. Erinev on omavalitsusüksuste suhe elanikega – Põhjamaades on elanikud lepingulistest suhetes omavalitsusüksuse ametiasutusega, mitte prügiveofirmaga. Omavalitsused ostavad elanikelt kogutavate tasude vahendite arvelt omakorda veoteenust prügiveofirmalt. Veoteenuse maksumus on Põhjamaades oluliselt kõrgem, mis võimaldab rakendada ka uuemaid tehnoloogiaid. Suurt rõhku pannakse teenusekindlusele ja järelevalvele veoteenuse osutaja tegevuse üle. Põhjamaade seadustes on sätestatud jäätmemajanduse teenuste tulude ja kulude tasakaalu säilitamise nõue. Samas on siiski jätud omavalitsusüksustele õigus teenuseid täiendavalt subsideerida.

#### **4.9.2 Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel**

Eesti haldus-territoriaalne korraldus ning ülesannete jaotus haldustasemetel vahel märkimisväärseid takistusi koostööle ja teenuste arendamisele Tallinna pealinnaregioonis ei sea.

#### **4.9.3 Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks**

Tallinna pealinnaregiooni jäätmemajanduse korraldamise ökonoomsust ja kvaliteeti parandaks Kesk-Eesti Jäätmehoolduskeskuse funktsioonidega koostööorganisatsiooni loomine pealinnapiirkonnas või Harjumaal tervikuna. See organisatsioon peaks võtma enda peale korraldatud jäätmeveo konkursside läbiviimise, ühtse jäätmejaamade- ja punktide võrgustiku loomise, jäätmemajandusega seotud keskkonnateadlikkuse tõstmise, jäätmeinfo levitamise ülesanded. Ühtse korraldava organisatsiooni loomist tuleks eelistada omavalitsusüksuste vaheliste üksikküsimusi reguleerivate sepaatlepingute sõlmimisele. Koostöö aluseks peaks olema kogu pealinnapiirkonda haarav ja kõigi pealinnapiirkonna omavalitsusüksuste volikogude poolt kinnitatav jäätmekava.

#### **4.9.4 Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks**

Jäätmemajandusteenuste kvaliteedi ühtlustamise aluseks on ühtsete hanketingimuste, mis haaravad muuhulgas kogutavate jäätmeliikide loendeid, äraveosageduste miinimumnõudeid jäätmeliikide kaupa, nõudeid konteineritele ja veokitele, väljatöötamine ja kokku leppimine. Ühtse korraldava ühingu olemasolul on võimalik väiksemaid valdasid liita ühtseks jäätmeveopiirkonnaks, mis näiteks Järvamaa kogemusele tuginedes annab ka elanikele võitu teenuse hinnas.

Jäätmejaamade võrgustiku loomisel on mõttekas kujundada välja eri tüüpi jäätmejaamade süsteem – nt. kompleksjaamad, minijaamad, ühtlustada sama tüüpi jäätmejaamades vastu võetavate jäätmete loendid, otstarbekuse korral ka jaamade lahtiolekuajad. Jäätmejaamad peaksid olema avatud kõigile koostööpiirkonna omavalitsusüksuste elanikele, eritingimustel ka kõigile teistele.

Regulatsioonide karmistamise ja selgitustööga tuleb viia korraldatud jäätmeveosüsteemist välja jäävate majapidamiste arv miinimumini. Põhjamaade pealinnaregioonides on korraldatud jäätmeveoskeemidest vabastatute hulk tühine. Kaugemates ja kõrvalisemates paikades elavatele inimestele pakutakse alternatiivseid võimalusi prügi äraandmiseks soodushindadega. Sarnaseid võimalusi tuleks pakkuda ka Tallinna pealinnaregioonis.

Majapidamiste korraldatud jäätmeveo hinnakirjade väljatöötamisel tuleb Põhjamaade eeskujul motiveerida jäätmete sorteerimist.

Teenuskindluse ja kontrolli tõhustamiseks pakub kaasaegseimat eeskjuu Helsingi pealinnaregioonis HSY poolt juurutatud GPS tehnoloogial põhinev süsteem. Iga veok on varustatud arvutiga, mis edastab marsruudi tühjendamist vajavate konteineritega ning samaaegselt edastatakse HSY'le jooksvalt ka informatsioon tühjendamiste kohta, samuti fikseeritakse hilinemised ja eksitused. Tulemusi kasutatakse muuhulgas ka rahaliste sanktsioonide rakendamiseks veoettevõtete suhtes. Kopenhaageni linn on ülesandeks seadnud aga kõigi prügikonteinerite varustamise GPS seadmetega.

#### **4.9.5 Finantskorralduslikud soovitused**

Parema kontrolli saavutamiseks korraldatud jäätmeveo teenuse osutamise ja rahavoogude üle tuleks kasutada Põhjamaades toimivat süsteemi, kus elanikud tasuvad teenuse eest munitsipaalametile, munitsipaalamet aga veoteenuse eest ettevõtetele.

Kuivõrd Eesti kohaliku omavalitsuse üksuste investeerimisvõime on oluliselt piiratum kui Põhjamaades, siis Põhjamaade omavalitsusüksuste järgimine põletus- ja muude prügikäitlustehaste rajamisel ei ole otstarbekas, juhul kui riik ja/või erainvestorid vastavad võimalused loovad.

## 5 Ruumiplaneerimine

### 5.1 Ruumiplaneerimise eesmärgid

Ruumiplaneerimise üldised eesmärgid on sätestatud valdkonda reguleerivates seadustes. Planeerimistegevust reguleerivad kesksed riiklikud õigusaktid on Norras planeerimis- ja ehitusseadus (Plan- og bygningslov), Taanis planeerimisseadus (Lov om planlægning) ning linnaarenduse ja -uuenduse seadus (Lov om byfornyelse og udvikling af byer), Soomes maakasutus- ja ehitusseadus (Maankäyttö- ja rakennuslaki) ja Eestis planeerimisseadus.

Soome maakasutus- ja ehitusseaduse eesmärgina on määratletud “korraldada maa-alade kasutamist ja ehitustegevust selliselt, et luuakse eeldused heale elukeskkonnale ning toetatakse ökoloogiliselt, majanduslikult, sotsiaalselt ja kultuuriliselt jätkusuutlikku arengut”.

### 5.2 Ruumiplaneerimise ülesanded

Maakasutuse ja ruumilise arengu suunamine kohaliku omavalitsuse üksuste territooriumil on nii Põhjamaades kui ka Eestis kohaliku omavalitsuse üksuste pädevuses. Riik teostab kohaliku omavalitsuse planeerimisalase tegevuse üle järelevalvet ning annab planeeringute ja/või üleriigiliste planeerimissuunistega raamistiku planeerimiseks kohalikul ja regionaalsel tasandil. Näiteks Taanis sisaldab keskkonnaministri poolt kehtestatud üldine raamistik kommuunide ja regioonide planeeringutele järgmist – riiklikud planeeringuraportid, ülevaated riiklikest huvidest kohalikes planeeringutes, riiklikud planeerimisdirektiivid, dialoog kommuunidega.

Soome vallad korraldavad üldplaneeringu (yleiskaava) ja detailplaneeringute (asemakaava) koostamise ja kehtestavad need. Üldplaneeringu kehtestab kohalik volikogu, detailplaneeringud kas volikogu või, juhul kui planeeringu realiseerimisega ei kaasne olulist mõju, valitsus. Soome maakonnaliidu ülesandeks on maakonna maakasutuskava koostamine ja kinnitamine (pg 19). Maakonna maakasutuskava on üldist tüüpi kava, milles määratakse maakasutuse ja linnalise struktuuri üldpõhimõtted ja regionaalpoliitika sihtregioonid.

Taanis vastutavad kommuunide volikogud üldplaneeringu (Kommuneplan) ja kohalike planeeringute koostamise eest ja kehtestavad need. 2007. aasta munitsipaalreformi tulemusena kasvas kommuunide üldplaneeringute tähtsus (maakonnaplaneeringute arvelt). Üldplaneeringud sisaldavad järgmiste aspektide käsitlusi – kommuuni arengu ja maakasutuse üldised eesmärgid, maakasutuse suunised (nt. alade paiknemise põhimõtted, kavandatavad muudatused maakasutuses), raamistiku kommuni osade kohta koostatavate kohalike planeeringute jaoks. Kommuunide (üld)planeeringud erinevad teineteisest oluliselt – osa piirduvad maakasutusega, teised seovad selle eelarve ja teenustega. Kohalikud planeeringud kehtestavad selle, kuidas on maad võimalik kasutada. Need on maaomanikele õiguslikult siduvad edasises maakasutuses ja ehitustegevuses. Taani regioonid koostavad ruumilise arengu planeeringud, mis kirjeldavad regiooni visiooni.

Ruumilist arengut käsitletakse üldistatuna ja tihedalt seostatuna regiooni majandusarengu strateegiaga.

Norras koostavad kommunid üldplaneeringu, maakasutuse tsoneerimisplaani ja ehitusarenduse plaane. Maakondlikud kommunid koostavad ja kehtestavad maakonnaplaneeringud, mis on strateegilised arengudokumendid.

### **5.3 Planeerimise organisatsioon**

Helsingi linnavalitsuse koosseisus on planeerimiskomisjon ja planeerimisamet. Ametis töötab 276 töötajat, sellel on 4 osakonda – üldplaneeringute, asendiplaani/detailplaneeringute, transpordiplaneerimise ja üldosakond. Erijuhtumitel võib ministeerium anda sellest tingimuse täitmisest ka vabastuse. Uusimaa liidu valitsuse struktuuriüksuseks on regionaalplaneerimise osakond.

Kopenhaageni linnavalitsuses tegeleb planeerimisega tehnika- ja keskkonnaadministratsiooni koosseisus olev linnaplaneerimise keskus. Administratsioon on poliitiliselt allutatud tehnika- ja keskkonnavaldkonna abimeerile.

Oslo linnavalitsuse koosseisus on planeerimis- ja ehitusteenuste agentuur, mis kuulub linnaarengu osakonna koosseisu, ja milles töötab u. 400 töötajat. Akershusi maakonna volikogu panustab üldise maakasutuse poliitika väljatöötamisesse ja elluviimisesse, sh pikaajalised transpordilahendused mis teevad regiooni konkurentsivõimelisemaks. Volikogu osaleb munitsipaalplaanide väljatöötamisel.

### **5.4 Planeerimisalane koostöö pealinnaregioonides**

#### **5.4.1 Koostöö õiguslikud alused**

Ruumiplaneerimist reguleerivad seadused sätestavad planeeringute avalikustamise ja kooskõlastamise nõudeid, mis loovad omavalitsusüksustele seaduslikke õigusi osaleda nende territooriumite mõjutavate otsuste menetlemisel. Lisaks sellele sisaldavad Põhjamaade planeerimisseadused spetsiifilisemaid koostööd suunavaid sätteid.

2008. aastal jõustunud seadusemuudatus Soome maakasutus- ja ehitusseaduses kohustab Helsingi, Espoo, Vantaa ja Kauniaiase linnadel koostada ühine üldplaneering (pääkaupunkiseudun yleiskaava). Vastavalt maakasutus- ja ehitusseaduse muudatusele koostatakse uus üldplaneering Helsingi piirkonnale ühiselt. Protsessi alustati 2009. aastal. Teisele omavalitsusüksustele pakub seadus võimaluse ühiste üldplaneeringute (yhteinen yleiskaava) koostamiseks. Ühise üldplaneeringu koostamise ülesande võivad vallad delegeerida maakondlikele liitudele või teistele ühistele võimuorganitele. Ühtse üldplaneeringu kinnitab keskkonnaministeerium. Valdade ühine üldplaneering võib asendada valla või linna üldplaneeringut, kuid praktikas koostatakse need üldisemal üldistusastmel.

Taanis kehtestab planeerimisseadus erilised reeglid Suur-Kopenhaageni regiooni planeerimisel – selle juures tuleb säilitada “finger city structure”. Planeerimisseadus jagab Suur-Kopenhaageni 4 tsooni, millele vastavad erinevad planeerimisvõimalused:

- Linnaregiooni tuumala – linnaline areng ja regeneratsioon eksisteerivates piirkondades, vajadus kaalutleda ühistranspordi teenuste tugevdamise võimalusi.
- Perifeersed linnaregioonid (sõrmed) – linnaareng vastavalt olemasolevale ja kavandatud infrastruktuurile, vajadus tugevdada ühistransporti
- Rohealad sõrmede vahel ja üle nende – ei tohi muuta linnalisteks tsoonideks või puhkealadeks
- Ülejäänud piirkonnad Suur-Kopenhaagenis - kohalik linnaline areng vastavalt kohalike keskuste võimest ja vajadustest.

Minister on kehtestanud spetsiaalsed juhtnöörid Kopenhaageni linnastu kommuunidele, et tagada nende reeglite rakendumine.

Norras võib ministeerium kohustada kommuune ja maakondi looma ühiseid planeerimisasutusi. Vastavatel võimuorganitele tuleb anda võimalus oma seisukoha esitamiseks. Riik on andnud välja koordineeritud maakasutuse ja transpordi planeerimise poliitikajuhtnöörid. Selles dokumendis kehtestatakse riigile, maakondadele ja kommuunidele kohustus planeerida maakasutust ja transpordisüsteemi kooskõlastatult. Põhivastutus koordineeritud lahendusteni jõudmisele transporditeede, teeninduskeskuste, linnaliste- ja maaliste asulate piiritlemisel on pandud maakondadele. Valitsus on välja andnud ka eraldi suunise Oslo regioonis planeerimisalase koostöö edendamiseks.

#### **5.4.2 Koostööorganisatsioonid**

Taani pealinnaregioonis tegutseb 7 kommuuni vabatahtliku koostööorganisatsiooni Vestegensamarbejdjet raames planeerimisfoorum, millel osalevad iga kommuuni juhtivad planeerijad. Vestegnssamarbejdjet ülesanne on kindlustada piirkonna kommuunide eripärade arvessevõtmise pealinnaregiooni planeerimisel. Ühised planeerijad organisatsioonil puuduvad, kuid on ühine sekretär, kes teenindab planeerijaid. Piirkonna ühise ruumilise planeeringu strateegia visiooni 2025 koostamisel osalesid nii koostööorganisatsiooni juhatuse liikmed kui iga kommuuni planeerijad. Et lõplik otsustusõigus planeeringute kehtestamisel on jätkuvalt igal kommuunil eraldi, siis kajastab planeering ühishuvisid. Tulemuse saavutamisel väärtustatakse dialoogi ja koostöökultuuri.

Helsingi pealinnaregiooni koostöökokkuleppe raames on moodustatud MAL-ryhmä, mille üheks tegevusvaldkonnaks on maakasutusega korraldamisega seotud ühishangete ettevalmistamine. Koostööorganisatsiooniga võib käsitleda ka Uusimaa Liitu, mille juhtorganid valitakse Uusimaa valdade poolt ja mille struktuurikuulub ruumiplaneerimise osakond.

#### **5.4.3 Lepinguline koostöö**

Lepingulise koostöö näite pakub Tartu linnaregioon. Tartu linn, Ülenurme vald, Haaslava vald, Luunja vald, Tartu vald, Tähtvere vald ning Tartu Maavalitsus sõlmisid 2007. aastal planeeringualase koostöölepingu. Selle järgi esitatakse



planeeringud enne kooskõlastamisele ning avalikule väljapanekule suunamist naaberomavalitsusüksustele seisukohavõtuks. Koostöö ei suju ilma tõrgeteta.

Üks näide: Tartu valla lõunaosa (II etapi) detailplaneering esitati Tartu linnale üle vaatamiseks 2008. aastal. Linn aga otsustas omi seisukohti mitte avaldada. Linn soovis enne saada informatsiooni, mil määral Tartu vald oli arvestanud varem esitatud Tartu valla üldplaneeringule antud märkustega. Vastavat informatsiooni Tartu vald ei saatnud ning kehtestas valla lõunaosa (II etapi) detailplaneeringu Tartu linnaga kooskõlastamata. Tartu linn on teinud 20. jaanuari 2009. aasta korraldusega nr 67 antud tihehoonestusala detailplaneeringu osas ettepanekud.

### ***5.5 Pealinnaregioonide keskuste ja regioonide üld- ja strateegilised planeeringud***

Helsingi linna kehtiv üldplaneering valmis 2002. aastal ning jõustus 2006. aastal. Vastavalt maakasutus- ja ehitusseaduse muudatusele koostatakse uus üldplaneering Helsingi piirkonnale ühiselt. Protsessi alustati 2009. aastal. Helsingi planeerimismäärusest tulenevalt koostatakse iga volikogu perioodi jooksul uus ruumilise arengu strateegiline kava (maankäytön kehityskuva). Helsingi linnaplaneerimise komisjon kiitis 2008. aastal heaks ruumilise arengu kava „Linnast piirkonda ja piirkonnast linna” (Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki), milles keskne tähelepanu on pealinnapiirkonna transpordiühendustel Helsingis. Selles täpsustatakse üldplaneeringu põhimõtteid. Alustatud on uue ruumilise arengu kava koostamisega, mis saab uue üldplaneeringu koostamise aluseks. 2009. aastal alustati läbirääkimisi piirkonna teiste valdadega.

Uusimaa maakonnakava sisaldab kõigi peamiste maakasutusfunktsioonide paiknemise ja ühiskonna struktuurse arendamise põhimõtteid. Muuhulgas käsitletakse seal jäätmeäitluse pikaajalisi territoriaalseid vajadusi. Kava kinnitas keskkonnaminister 2006. aastal. Maakonnakava sisu täpsustavana on koostatud ja 2008. aastal kinnitatud esimene maakonna vahekava (1. vaihemaakuntakaava). Kavas käsitletakse tegevusi, millel on oluline keskkonnamõju ja mis eeldavad keskseid kokkuleppeid. Algatatud on teise vahekava koostamine, mille põhirõhk on transpordi- ja energiavõrgustikel, puhkealadel, maastikel ja põllumajandusaladel.

Kopenhaageni linna volikogu kehtestas 2009. aasta detsembris uue strateegilise suunitlusega üldplaneeringu Kommuneplan 2009. Üldplaneering esitab intelligentse linna visiooni, mis tugineb strateegilisel tasandil 4 väärtusele: dünaamiline linn, säästlik linn, linn kõigile ja linn mere ääres. Region Hovedstaden on vastu võtnud regiooni regionaalarengu kava ja ettevõtluse arendamise strateegia, mis mõlemad on strateegilised arengudokumentid.

Oslo linnal maakasutust reguleeriv üldplaneering puudub. On koostatud 17 osaüldplaneeringut (kommunedelplan) – linnaruumi arengu seisukohalt oluliste teemade, projektide ja piirkondade kohta. Üldplaneeringuna käsitletakse kõigi kehtivate planeeringute – detail- ja osaüldplaneeringute – summat. 2008. aastal kehtestati ruumilisi arenguid käsitlev strateegiline arengudokument (master plan) “Oslo 2025”.

Akershusi maakonnaplaneering kehtestati 2003. aastal ning uuendati 2009. aastal. Planeering keskendub kolmele teemale – maakasutus ja transport, oskused ja

väärtusloome, tervishoid. Tegemist on strateegilise kavaga, mida täiendab tegevuskava aastateks 2009-2010.

## **5.6 Kokkuvõte ja soovitused**

### **5.6.1 Tallinna pealinnaregiooni positioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis**

Eestit ja ühtlasi ka Tallinna pealinnaregiooni eristab Põhjamaadest kohaliku omavalitsuse oluliselt vähemaktiivne roll arendustegevuses. Sellega seoses koostatakse Eesti kohaliku omavalitsuse ametiasutustes oluliselt vähem detailplaneeringuid, mis väljendavad avalikke huvisid. Ka ületab Põhjamaade pealinnaregiooni omavalitsusüksuste planeerimisvõimekus Tallinna regiooni üksuste oma alates juba komplekteeritud töötajate koosseisude mitmekordsetest erinevustest Põhjamaade pealinnade kasuks võrrelduna Tallinnaga. Samas, erinevalt Oslost on Tallinnal kehtiv üldplaneering olemas.

Võrrelduna Põhjamaadega on Eestis vähemtähtsal kohal strateegilised ruumiplaneeringud (master plan), milles kirjeldatakse ruumilisi arenguid visionaarselt ning seostatuna ühiskonnaprotsesside ja elanike heaoluga.

### **5.6.2 Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel**

Tallinna pealinna asustussüsteemi terviklikuks planeerimiseks oleks sobivaim, kui kogu pealinnapiirkond oleks üks kohaliku omavalitsuse üksus. Nagu on näidanud senine planeerimispraktika, siis lähtutakse ehitusõiguse loomisel ja piiramisel planeeringutes enamasti kitsastest omavalitsusüksuste enda huvidest. Konkureerimine uute elanike osas ja vähemõtestatud ehitusarendus (eelkõige detailplaneeringute keskselt) on viinud tasakaalust välja regiooni kui terviku asustussüsteemi, kuid veelgi radikaalsemalt suurendanud konflikte linna tagamaa omavalitsusüksustes endis.

Alternatiivset võimalust kogu pealinnaregiooni haaravale haldus-territoriaalsele ümberkorraldusele pakub Soome eeskuju, kus 2010. aastast jõustunud seadusemuudatusega kohustatakse Helsingi pealinnaregiooni kohalike omavalitsuse üksusi koostada ja kehtestada ühine üldplaneering.

### **5.6.3 Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks**

Ühtse üldplaneeringu koostamiseks tuleb luua organisatoorsed eeldused - nt. ühtsete kavatsuste memorandum, eesmärgipärased koostöökogud poliitiliste juhtide tasandil ning planeerijate tasandil. Taani kogemus, kus 7 pealinnaregiooni kuuluvat kommuuni on loonud laiema koostööorganisatsiooni raames igakuiselt kooskäiva planeerijate

koostööfoorumi, võiks kasulik olla ka sel juhul, kui ühise üldplaneeringu koostamist Tallinna pealinnaregioonis ette ei võeta.

Lepinguline koostöö planeeringute kooskõlastamisel, nii nagu seda teevad Tartu linna ja selle lähiümbruse vallad, on samuti planeerimisalase tulemuslikkuse tõhustamise võimalus. Siiski on tõenäoline, et ühine üldplaneering suudab asustussüsteemi tasakaalu oluliselt tõhusamalt tagada võrrelduna ettepanekute tegemisega teineteise üldplaneeringute muutmiseks. Koostöölepe mudel sobib paremini detailplaneeringute vastastikkuseks kooskõlastamiseks.

#### **5.6.4 Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks**

Senisest oluliselt suurem roll planeeringusüsteemis tuleks anda strateegilistele ruumiplaneeringutele (master plans), mis suunaksid Eesti praktikas põhiliselt maakasutust reguleerivaid üldplaneeringuid (comprehensive plan) ning täiendaksid strateegilisi arengukavasid. Juhul kui ei peeta otstarbekaks arengudokumentide süsteemi keerukamaks muutmist ja täiendava planeerimisdokumendi koostamist, siis tuleks kaaluda võimalusi üldplaneeringutes ruumilise arengu strateegiliste aspektide käsitlemise suurendamiseks või siis ruumiliste seoste senisest oluliselt põhjalikumalt läbitöötamist (strateegilistes) arengukavades.

## 6 Kergliiklus

### 6.1 Kergliikluse eesmärgid ja ülesannete jaotus

Kergliikluse eesmärgid sisalduvad riiklikes, regionaalsetes ja kohalikes transpordiplaneeringutes. Kõikjal peetakse vajalikuks suurendada jalgsi ja jalgrattaga tehtavate liikumiste osakaalu igapäevaste transpordivajaduste rahuldamisel.

Kergliikluse edendamiseks seotud ülesanded jagunevad teedehituslikeks ja -hoolduslikeks, liikluskorralduslikeks ja planeerimisalasteks ning on sätestatud vastavates seadustes. Seadusandluse mõttes kergliiklus iseseisvat eluvaldkonda ei moodusta. Kõigis loetletud valdkondades on olulised korralduslikud funktsioonid nii kohaliku omavalitsuse üksustel kui ka riigil. Ülesandeid jagatakse vastavalt sellele, kas tegemist on riigiteede või kohalike teede ja tänavatega.

### 6.2 Kergliikluse korraldamise organisatsioon ja koostöö pealinnaregioonides

Kergliikluse korraldamine toimub Põhjamaade pealinnaregioonides kohaliku omavalitsuse haldusorganite poolt ning on jaotatud erinevate struktuuriüksuse vahel. Kui välja arvata pealinnad, siis üldjuhul puuduvad kohaliku omavalitsuse haldusstruktuurides kergliiklusele spetsialiseerunud liikluskorralduse ja planeerimisspetsialistid. Kopenhaageni linnas on juhtrolli selgelt endale võtnud Tehnoloogia ja Transpordiadministratsiooni liiklusosakond, kelle ülesandeks on arendada Kopenhaagenit kui jalgratturite linna. Helsingi linnavalitsuse planeerimisosakonnas töötab eraldi jalgrattaliikluse planeerija.

Kergliiklusalane koostöö pealinnaregioonides on tagasihoidlik. Regionaalse jalgrattateede võrgu arendamisel teevad omavalitsusüksused koostööd riigiteid haldavate organisatsioonidega. Norras on kogu riigi ulatuses riigi maanteeameti regionaalsete üksuste vedamisel loodud regionaalsed jalgrattateede võrgustikud, mille liikmeteks maakondlikud kommuunid. Idaregiooni võrgustiku kuulub 15 kommuuni, teiste seas ka Oslo linn.

Ambitsioonikaim omavalitsusüksuste koostööprojekt on algatatud Kopenhaageni regioonis, mille tulemusel soovitakse välja arendada radiaalne rattateede võrgustik Kopenhaageni kesklinnast pealinnapiirkonna teistesse kommuunidesse kokku 14 suunas.

### 6.3 Kergliikluse kavandamine

Helsingi pealinnaregioonis võeti esimene spetsiaalne kergliikluse valdkonna strateegia vastu 2004. aastal – Helsingi linna jalgrattaliikluse arengukava “Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma”. Pealinnapiirkonna koostöönõukogu YTV juhtimisel on 2006. aastal vastu võetud ka jalgsi- ja jalgrattaga liikumise piirkondlik strateegia

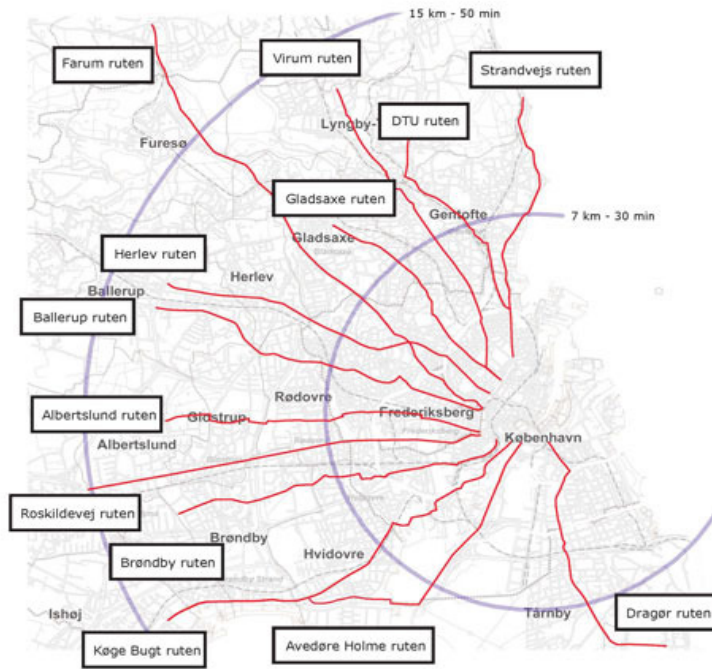
“Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma”. Eesmärk on seatud 2020. aastaks kahekordistada jalgrattaliiklus ning suurendada jalakäijate arvu keskustes. Strateegilisi meetmeid kavandatakse järgmistes suundades: liiklusohutus, puudega inimeste liikumisvõimalused, toitvad liinid, pendelrände jalgrattaliiklus, vana infrastruktuuri uuendamine, turundus. Strateegia sätestab nõude, et uue infrastruktuuri rajamisel või olemasoleva rekonstrueerimisel tuleb alati arvesse võtta jalakäijate ja jalgratturite huve. Strateegia sisaldab üksnes regionaalse kergliikluse jaoks kõige olulisemate infrastruktuuriprojektide loetelu. Kontsentreerutakse regionaalsetele, konkreetsetele ja teostatavatele projektidele. Samuti defineeritakse juhtude jaoks, kus konkreetseid lahendusi ei ole võimalik kavandada, põhimõtted, millest tuleb regiooni arendamisel lähtuda.

Kopenhaagenis avaldati esimene tõeline linna jalgrattapoliitika 2002. aastal ning selle kehtivusperiood ulatub 2012. aastani. Iga kahe aasta tagant koostatakse raport poliitika eesmärkide saavutamise hindamiseks. Jalgrattateede prioriseerimise kava 2006-2016 sisaldab konkreetsete ehitatavate jalgrattateede nimekirja. Kokku kavandatakse planeerimisperioodil ehitada 70 km uusi rattateid, mille kavandatav maksumus on u. 400 mln DKK.

Roheliste radade arendamise otsus tehti 2006. aastal. Rohelised rajad paiknevad puhke-, rohe ja merealade lähedusel, kaugemal sõidutänavatest. Kokku on kavandatud 22 roheline raja ehitamine kogupikkusega 110 km. Roheliste radade arendamist koordineeritakse naaberkommuunidega, eeskätt Fredriskberigi kommuuniga, aga ka laiemalt kogu Pealinnaregiooni kommuunidega, et nt. ühendada linn kogu Taanit katvate roheline turismi marsruutidega. Strateegia olulisemad eesmärgid on:

- Suurendada igapäevaste reisijate osakaalu 50%-ni.
- Saavutada seisund, kus 80% liiklejatest tunnetab end turvaliselt
- Vähendada 50% raskelt vigastatud jalgrattureid.

Jalgrattaga tööl ja koolis käimise võimaluste parandamise ja atraktiivsuse suurendamise võimaluste väljaselgitamiseks on algatatud uuring. Hetkel kasutab ainult 1/5 4-10 km pendelrände ulatusega ning 1/10 10-15 km pendelrände ulatusega liiklejast jalgratast. Uuring peab pakkuma visiooni, kuidas jalgrattaliikluse osakaalu pendelrändes suurendada sihtväärtuseni – 50% kogu Kopenhaagenisse sisenevast pendelrändest tehakse jalgrattaga. Visioon sisaldab järgmisi vaateid: sujuvad, sillutatud ja puhastatud (ilma lehtede, jää ja lumeta) teed; selge märgistus; võimalus hoida suurt kiirust ja teha möödasõite teistest jalgratturitest; kiired ja ohutud ristmike ületused; valgusfooride roheline laine jalgratturitele. Võrgustiku väljaarendamisel kasutatakse ka olemasolevaid teid, selle kogumaksumuseks kavandatakse 250 mln DKK.



**Joonis 21. Kavandatavad kommunidevahelised jalgrattateed Kopenhaageni regioonis**

Kergliikluse arendamine on üks olulisimaid prioriteete Kopenhaageni liikluse ja keskkonnakavas, mida uuendati 2009. aastal. Arengustrateegia “Kopenhaagen kui keskkonnasõbralik metropol 2015” sisaldab 4 peaesmärki, millest üks taotleb Kopenhaageni muutmist “maailma parimaks jalgrattalinnaks”.

Oslo linn on 2004. aastal vastu võtnud linna jalgrattastrateegia 2005-2015. Strateegiaga taotletakse tõsta jalgrattaliikluse mahtu 50% võrra ning suurendada jalgrattaliikluse ohutust ja jõuda võrdsele tasemele autoliikluses valitseva ohutusemaga. Meetmena kavandatakse arendada välja jalgratta põhivõrk, suurendada parkimisvõimalusi, tagada ka linnakeskuses kiired liikumisvõimalused (30 km/h), suurendada ristmike ohutust, kujundada välja terviklik jalgrattateede märgistussüsteem.

#### **6.4 Kergliiklus pealinnades**

Helsingis on 1180 km kergliiklusteid, mis sobivad nii jalgratturitele kui ka jalakäijatele. Jalgrattateedest on üle 730 km asfalteeritud. Rannikul kulgevate kergliiklusteede pikkus on 90 km.

Kopenhaageni linnas on 350 km jalgrattateid (sh sõiduteele märgitud) ning 40 km nn rohelisi radasid. Rohelised rajad on eraldatud muust transpordi infrastruktuurist. Linnas on rajatud tuhandeid jalgrattahoidlaid, sh liikuvaid. Parkimiskohtade arv tänavatel on 34 800. Linnas liiguvad jalgratturid läbivad päevas kokku u. 1,2 mln km. Ligi 40% Kopenhaageni töö- ja õpingutega seotud igapäevaliikumistest tehakse jalgrattal. 6% majapidamistest omas 2008. aastal Cargo-jalgrattaid, neist 22% kasutab seda auto asendusena.

Oslo linna jalgrattateede põhivõrgustikust moodustavad üle poole riigi poolt ehitatud teed, mis osaliselt on tänaseks üle antud linna omandisse.

## **6.5 Kergliikluse edendamise paremaid praktikaid pealinnaregioonides**

Kopenhaageni linnas on valgusfoorid põhilistel maanteedel seatud sellisesse lainesse, et 20 km tunniirusega liikuv jalgrattur, ei pea peatuma. Ristmikel saavad jalgratturid roheline tule 4-12 sekundit enne autosid.

Selleks, et jalgratas oleks kasutatav ka lumeperioodil, on Kopenhaagenis jalgrattateed ja -rajad lumekoristusel määratletud ajaliselt prioriteetsena (v.a. 4 olulisemat automagistraali).

Kõigis Põhjaamaade pealinnades on välja arendatud linnajalgratate laenamise süsteem, laenamine toimub pandi vastu. Oslos on linna transpordiamet sõlminud hanke tulemusel 8 aasta pikkuse lepingu Clear Channel Adshel'iga teenuse pakkumiseks 1200 linnarattal. Vajalik on registreerimine kodulehel. Teenuse tellides saadakse elektrooniline kaart, millega on võimalik rattaid laenutada. Parklad asuvad Oslo kesklinnas.

Kopenhaagenis on arendamisel mobiiliga tellitav jalgrattahoidla teenus.

Kopenhaageni Tehnoloogia- ja Transpordiadministratsiooni liiklusosakond on teinud ettepanekud linna üldplaneeringusse lisada jalgrattaparkimise tingimused kõigile uusehitistele järgmiselt:

- 2,5 parkimiskoht 100 m<sup>2</sup> elamispinnakohta.
- 1,5 parkimiskohta 100 m<sup>2</sup> kontoripinna kohta.
- Parkimiskohta 100 m<sup>2</sup> poepinna kohta, lisaks 0,5 parkimiskohta ühe töötaja kohta.
- 1 lisakoht suuremõõdulise jalgratta jaoks 1000 m<sup>2</sup> poe- ja elamispinna kohta.

Kopenhaageni linna koostab iga-aastased jalgrattaraportid, mis muuhulgas sisaldab 1025 linlase küsitlemist. Kopenhaageni ratturitel palutakse anda hinnangud 10 palli süsteemis järgmistele punktidele: üldhinnang Kopenhaagenile kui jalgrattalinnale, ohutuse tunnetus, jalgrattateede arv, jalgrattateede laius, jalgrattateede hooldatus ja seisund, maanteed seisund, jalgrattaparkimise olukord, jalgrattasõidu ja ühistranspordi ühildatus.

## **6.6 Kokkuvõte ja soovitused**

### **6.6.1 Tallinna pealinnaregiooni positsioneerumine Põhjamaade pealinnaregioonide kontekstis**

Tallinna pealinnaregiooni kergliiklusalane olukord jääb Põhjamaade pealinnaregioonidele enamuses olulistes lõikudes selgelt alla. Märkimisväärselt hõredam ja lühem on regiooni kergliiklusteede võrgustik, jalgratta kasutus

igapäevaelu liikumisvahendina jääb kordades alla Põhjamaadele (iseäranis Taanile). Jalgrattateede kasutuses domineerib puhke- ja tervisekäitumise otstarve, paljud autojuhid ei tunnista jalgratast võrdväärse liiklusvahendina ning ka jalgratturite liikluskultuur jätab soovida. Sarnased ollakse selle poolest, et ka Põhjamaade pealinnaregioonides on kergliiklusalane koostöö tagasihoidlik ning algusjärgus.

### **6.6.2 Muudatused keskkonnas, mis tugevdaks Tallinna pealinnaregiooni koostöövõimet ja ühtsust teenuse osutamisel**

Seaduste tasemel tuleks määratleda täpsemalt, kuidas jaotuvad kergliikluse arendamise ülesanded riigi ja kohaliku omavalitsuse vahel. Ülesande laadi alusel peaks suureneva kohaliku omavalitsuse vastutus ja ülesanded. Kergliikluse korraldamise tähtsustumist avaliku ülesandena toetaks eraldi kergliiklusseaduse vastuvõtmine, mis ühendaks planeerimise, teehituse- ja hoolduse ning liikluskorralduse peatükke.

### **6.6.3 Soovitused organisatsioonilisteks muudatusteks**

Ühtse kergliiklusteede võrgustiku väljakujundamiseks pealinnaregioonis on esmatähtis poliitilisel tasandil kokku leppida, millised on selle võrgustiku eesmärgid, kasutaja ja kasutusotstarbed. Kokkulepe tuleks vormistada kontseptsiooni või muu arengudokumendina, mille kinnitaksid kõigi pealinnapiirkonna kohaliku omavalitsuse üksuste volikogud. Selleks arengudokumendiks võib olla ka strateegilist osa sisaldav kergliikluse alane ühine teemaplaneering.

Kergliiklusteede võrgustiku rajamisel kohalike omavalitsuste üksuste koostöös pakub parimat praktikat Põhjamaades Kopenhaageni initsiatiiv, mis on sisus ja taotlustes sarnane Tallinna pealinnapiirkonnas algatatud omavalitsusüksuste ühisprojektiga "Harjumaa kergliiklusteede rajamine". Kopenhaagenis moodustati projekti juhtimiseks programminõukogu kohalike omavalitsuste üksuste poliitiliste juhtide tasandil ning määrati projektijuht. Kindlasti on vajalik partnerüksuste poolt kinnitatud tegevuskava, milles on ära näidatud vajalikud rahalised vahendid ning partnerite panused kulude katmisel. Eesti tingimustes on sihipärane partnerina kaasata Maanteeamet.

### **6.6.4 Soovitused teenuste kvaliteedi parandamiseks**

Eeldusel, et kergliiklusteede võrgustiku väljaarendamisel on esmaseks eesmärgiks jalgratta kasutuse suurendamine igapäevaste praktiliste toimingute, töö ja kodu vahelise pendelrände liikumisvahendina, pakub eeskujulikku lähenemist Kopenhaagen, kellelt õpivad ka teised Põhjamaade pealinnad.

Kesksel kohal on Taani pealinna kergliiklusteede võrgustikus linnaosasid ja äärelinnasid ühendavad magistraalid, mis peavad tagama ruumis võimalikult



sirgjoonelise ja kiire (kuni 25 km/h keskmiselt) ühenduse kesklinnaga või muude töö- ja õpikohtade koondumise aladega. Jalgrattaliiklus on eraldatud jalgsi liikujatest. Liiklus toimib samade reeglite järgi kui autoliiklus. Eraldi jalgrattateede olemasolu ei peeta esmatähtsaks. Olulisem on vastassuundadesse liikuvate liiklusvoogude lahutamine, milleks pakuvad võimalusi sõidutee paremas servas asuvad jalgrattarajad, mis tagavad ühtlase peatusteta liiklemisõiguse otse ja suurema nähtavuse teistele liiklejatele parempöörde korral. Fooriristmikel antakse jalgratastele mõnesekundiline edumaa ning kindlatel marsruutidel on foorid seadistatud selliselt, et need pakuksid 20 km/h kiirusega liikuvatele jalgratturitele rohelist laine. Elurajoonide siseselt ning südalinnas soositakse sõiduteede ühiskasutust autode, jalgrataste ja ka jalakäijate poolt ning eraldi rattateede või radade eraldamist ei peeta vajalikuks.

## 7 Kokkuvõte

Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemuste uuringu lõpparuanne koosneb eessõnast, sissejuhatusest ja viiest valdkondlikust osast.

Aruande eessõnas loetletakse töö eesmärgid ning kirjeldatakse uuringu metoodikat. Töö keskseteks eesmärkideks on seatud selgitada välja milliseid teenuseid osutatakse Oslo, Kopenhaageni ja Helsingi pealinnaregioonide omavalitsuste poolt ühisena, millistes organisatsioonilistes vormides ja sisus seda tehakse, milline on koostöö õiguslik raamistik vastavates riikides, kuidas kujundatakse (ühisena osutatavate) teenuste kvaliteeditase ja toimub finantseerimine. Samuti on töö eesmärgiks võrrelda Põhjamaade kogemust Eesti ja Tallinna pealinnaregiooni olukorraga ja teha ettepanekuid Tallinna pealinnaregiooni koostöö edendamiseks lähtudes Põhjamaade kogemustest. Uuringu koostamise metoodika sisaldas dokumendianalüüsi, intervjuusid munitsipaaltegevõtete juhtidega ja kohaliku omavalitsuse ametnikega Põhjamaade pealinnades ning Põhjamaade pealinnaregioonide ja Eesti koostööregioonide kohaliku omavalitsuse ametnike e-posti küsitlust.

Töö sissejuhatavas osas antakse lühiülevaade analüüsitava Põhjamaade haldusterritoriaalsest ja kohaliku omavalitsuse korraldusest, kohaliku omavalitsuse üksuste finantsidest ja koostöö õiguslikust raamistikust. Eraldi tähelepanu pööratakse lähimineviku kohaliku omavalitsuse reformidele ja pealinnaregioonidele. Osas tuuakse välja mitmeid olulisi erisusi Eesti ja Põhjamaade vahel, mida tuleb koostöökogemuse ülevõtmisel arvesse võtta.

Eesti pealinnaregiooni elanike arv jääb võrreldavate Põhjamaade pealinnaregioonide rahvastikule rohkem kui 2-kordselt alla. Eesti pealinnaregiooni iseloomustab ka selgelt kõige suuremad erinevused pealinna ja selle tagamaa rahvaarvus ning pealinna ja teiste pealinnaregiooni omavalitsusüksuste suuruses, sh. kohalike eelarvete suuruses. See lisab täiendavaid väljakutseid otsustusõiguse õiglasel jagamisel Tallinna pealinnaregiooni võimalikes koostööstruktuurides.

Eestis puuduvad regionaalse tasandi kohaliku omavalitsuse üksused. Mitmed Põhjamaades regionaalse tasandi omavalitsusüksuste poolt täidetavad ülesanded – regionaalne areng ja planeerimine, tervishoid, regionaalne ühistransport – on Eestis riigi pädevuses. Võrrelduna Põhjamaadega on kohaliku omavalitsuse eelarvekulude osa valitsussektori eelarves Eestis vastavalt ka kõige väiksem.

Saab välja tuua mitmeid finantsilisi piiranguid Põhjamaade mudelite ülevõtmisele Tallinna pealinnaregioonis. Kohaliku eelarve mahu alusel jääb Tallinna pealinnaregioon ligi 10-kordselt alla Helsingi ja Oslo pealinnaregioonile ning üle 20 korra Kopenhaageni pealinnaregioonile. Ka kohaliku eelarve vahendite suhteline maht elaniku kohta on Eestis Põhjamaade pealinnaregioonidega võrrelduna oluliselt madalam – vastavalt nelja või kaheksakordselt. Erakordselt suured on pealinna eelarve ja teiste pealinnaregiooni eelarvete mastaabierinevused.

Sissejuhatusele järgnevad osad keskenduvad viiele töö lähteülesandes määratletud valdkonnale, milleks on ühistransport, veemajandus (ÜVK), jäätmemajandus, ruumiplaneerimine ja kergliiklus.

Kohaliku omavalitsuse ja riigi vahelises ülesannete jaotuses neis valdkondades Põhjamaade ja Eesti puhul suuri lahknevusi ei ole. Vee- ja jäätmemajanduse

ülesanded kuuluvad kõikjal suures ulatuses esmatasandi kohaliku omavalitsuse pädevusse, kergliikluses jaguneb vastutus riigi ja esmatasandi kohaliku omavalitsuse vahel, ruumiplaneerimise ülesanded on jaotatud kõigile haldus-territoriaalsetele tasanditele. Erandiks on kohalik ja regionaalne ühistransport, kus Põhjamaades rakendatakse kolme erinevat ülesannete jaotuse mudelit, mis kõik omakorda erinevad Eestis kasutatavast. Soomes on ühistranspordi korraldamine esmatasandi kohaliku omavalitsuse ja Norras regionaalse tasandi omavalitsuse ülesanne. Taanis on see jagatud esmatasandi ja regionaalse tasandi omavalitsusüksuste vahel. Eestis on kohaliku ühistranspordi korraldamise vastutus omavalitsusüksustel, maakondliku ühistranspordi puhul riigil.

Seadustest tulenevalt on vaadeldud valdkondadest koostöö kohustuslik Taanis ühistranspordis ning Soomes üksnes pealinnaregioonis ühistranspordi, jäätmemajanduse ja ruumiplaneerimise valdkonnas. Tingimuslik koostöö kohustus on seadustes sätestatud eelkõige seoses keskkonnakaitseliste kaalutlustega – vee- ja heitveepuhastuse ja prügikäitlusega seoses. Vabatahtliku koostöö näiteid leidub kõigis valdkondades ja analüüsitud pealinnapiirkondades.

Koostöö tegemisel rakendatakse Põhjamaades väga erinevaid organisatoorseid mudeleid. Kõige levinum on koostöö läbi ühiselt omatud ühingute. Sellised ühinged on loodud Kopenhaageni ja Oslo pealinnapiirkonnas ühistranspordi korraldamiseks ja veepuhastusjaamade haldamiseks ning jäätmemajanduse korraldamiseks ja põletusjaamade haldamiseks Kopenhaageni pealinnapiirkonnas. Soome pealinnaregioonis toimub ühistranspordi, jäätmemajanduse ja veemajanduse valdkonnas koostöö ühisomavalitsuse, vallaliidu vormis – HSL ühistranspordi korraldamiseks ja HSY jäätmemajanduse korraldamiseks ja ÜVK-teenuse osutamiseks.

Vabatahtliku koostöö edendamiseks on loodud erineva õigusliku staatuse ja vormiga koostöökogusid, mis võivad spetsialiseeruda konkreetsele valdkonnale (nt. Kopenhaageni kommuuni vee-ettevõtte KE Vand initsiatiivil loodud veekomiteed, Kopenhaageni piirkonna kergliiklusvõrgu programminõukogu) või siis haarata mitmeid valdkondi (7 Kopenhaageni pealinnaregiooni väiksemat üksust ühendav koostööorganisatsioon Vestegnssamarbejdet). Vähem rakendatakse halduslepingu põhised koostööd, kus omavalitsusüksus annab korraldavad ülesanded üle teisele üksusele või nende asutusele (vrd. Kirkkonummi valla haldusleping vallaliidu HSY'ga).

Koostööpiirkondade territoriaalne ulatus on üldjuhul määratud koostööorganisatsiooni omanikeriingiga. Valdikondlikud koostööpiirkonnad Põhjamaade pealinnaregioonides ei kattu omavahel ning erinevused koostööpiirkondades on iseloomulikud ka valdkondade siseselt – nt. võivad erineda vee-ettevõtte ja veepuhastusjaama koostööpiirkonnad. Haldus-territoriaalsed piirid on tähtsaimad ühistranspordis – nii Taanis kui Norras haarab ühistransporditeenuse korraldamispiirkond kahte regionaalse tasandi üksust tervikuna. Muus osas haldus-territoriaalse korralduse regionaalseid piire koostöö organiseerimisel ei järgita.

Ühistranspordi, veemajanduse ja jäätmemajanduse organisatsiooni Põhjamaade pealinnaregioonides iseloomustab keerukas struktuur, kus igale suuremale teenusrühmale ja koostööpiirkonnale vastab sageli ka eraldi organisatsioon. Olulisemateks ühisjoonteks ühistranspordis on korraldavate ja vedamisfunktsioonide organisatoorne lahutus ja korralduslike ülesannete koondumine ühtse organisatsiooni alla. Bussiliinidele korraldatakse avalikke vähempakkumisi, muude

transpordiliinide puhul sõlmitakse kontsessioonilepingud või erandina teostatakse korraldava ühingu omandisse kuuluva veotevõtte poolt (lähirongiliiklus Taanis). ÜVK-teenuse osutamine toimub munitsipaalomandis olevate ühingute poolt. Taanis ja Norras on eraldiseisvana loodud ühinged, mis tegelevad heitvete puhastusega. Jäätmemajanduses rakendatakse Soomes ja Norras korraldatud jäätmevedu avalike konkursside vormis, Taanis on alustatud üleminekut sellele süsteemile. Taanis ja Norras on eraldi organisatsioonidena loodud munitsipaalprügikäitlusühinged, Soomes on kõik jäätmemajanduse funktsioonid koondatud ühe organisatsiooni alla. Ruumiplaneerimise ja kergliikluse korraldamiseks eraldi ühingu Põhjamaade pealinnaregioonides loodud ei ole. Need valdkonnad on administratsioonide vastavate struktuuriüksuste ülesandeks. Kergliikluse puhul saab täheldada planeerimis-, liikluskorralduse-, ehitus- ja hooldusülesannete hajutatust erinevatesse struktuuriüksustesse.

Senist koostööd hinnatakse Põhjamaade omavalitsusüksuste ametnike poolt üldjuhul kasulikuks, ökonoomseks ja tulemuslikuks. Rõhutatakse koostöökultuuri olulisust ja tähtsuse suurenemist seoses koostöö tihenemise ja laienemisega, seda nii poliitilise otsustusprotsessi kui ka spetsialistide igapäevatöö tasandil. Ühistranspordi valdkonnas tuuakse probleemidena esile teatud inertsuse lisandumist koostööühingu puhul – raskem on teha kiireid muudatusi teenuse ja selle kulude määramisel. Suureneb sõltuvus teiste koostöös osalevate omavalitsusüksuste ostustest liinide avamisel ja sulgemisel, piletihinna kujundamisel. Helsingi piirkonnas on mitmed vallad tähendanud olulist kulude kasvu, eriti juhul kui enne koostööühinguga liitumist on teenuste mahud olnud väikesed, st on tehtud vähem kui suuremates üksustes. Esineb kahtlusi, et just väiksemate omavalitsusüksuste huvid jäetakse ühiste ühingute investeringute kavandamisel tagaplaanile. Tunnetatakse ka ohtu omavalitsusüksuste eksistentsile – kui olulisi teenuseid osutatakse ühiselt, siis võib küsitavaks muutuda eraldi omavalitsusüksuste mõttekus.

Teenusekvaliteedi määramisel saab tuua välja järgmise ühisosa Põhjamaade kogemuses. Ühistranspordis kujuneb liinivõrk lähtudes kohaliku omavalitsuse üksuste (Soomes valdade, Norras maakondlike kommunide ning Taanis kommunide ja regioonide) tellimusest. Teenuse kvaliteedinõuded on oluliseks hankekonkursi tingimuste ja sõlmitavate lepingute osaks, mida arvestatakse lepingutasu arvutamisel. Korraldav ühing tellib teenuse kvaliteedi mõõtmise, mille võtmekomponendiks on klientide rahulolu teenusega. ÜVK-teenuse kvaliteedi määravad suures ulatuses riiklikud nõuded, mida täpsustatakse kohalikul tasandil ja vee-ettevõtte poolt endale võetavad täiendavad kohustused. Ka jäätmemajanduses on esmatähtsad riiklikud (keskkonna)nõuded. Jäätmeveoteenuse kvaliteet määratakse detailsemalt vedajatega sõlmitavates veolepingutes. Ruumiplaneerimises antakse üldine raamistik ette planeerimist reguleerivates seadustes, kuid kohaliku omavalitsuse üksustele on jäetud küllalt suur tõlgendamisvabadus planeeringute sisu ja vormistamise osas. Kergliikluse arendamisel ja teenuskvaliteedi tõstmisel on Põhjamaade pealinnaregioonides määravaimad liikluskorralduslikud põhimõtted ning elanikkonnalt saadav tagasiside.

ÜVK-teenuse osutamisel ning jäätmemajanduses rakendatakse Põhjamaade pealinnaregioonides tulude ja kulude tasakaalu põhimõtet. Elanikelt kogutavad tasud peavad katma teenuse kulud (sh investeringud), kuid ei tohi neid ületada. Veemajanduses rakendatakse riiklikku hinnakontrolli, jäätmemajanduses on hindade aluseks vähempakkumiste alusel kujunevad hinnad. Ühistranspordis kaetakse kulud piletitulude ja kohaliku omavalitsuse subsiidiumite arvelt, mille panus jaguneb u.

pooleks. Subsiidiumid on otseselt seotud saadava teenuse mahuga, mida arvestatakse liinide paiknemise ja/või reisijate elukoha alusel.

Töös esitatakse iga valdkondliku osa lõpus Põhjamaade kogemusest lähtuvalt ettepanekuid koostöö arendamiseks Tallinna pealinnaregioonis. Eristatakse soovitusi organisatsioonilisteks muudatusteks, soovitusi teenuse kvaliteedi parandamiseks ja finantskorralduslikke soovitusi.

Ühistranspordi valdkonna soovitusel sisaldavad ettepanekuid: anda vastutus maakondlike liinide eest omavalitsusüksustele; suurendada selles ulatuses kohaliku omavalitsuse üksuste tulubaasi (maavalitsuste kulude vähendamise arvelt); koondada kogu regiooni ühistranspordiliikluse (maakondlikud ja kohalikud liinid, sh Tallinn) korraldamine ühte ühingusse; juurutada ka Tallinna bussiliinidele avatud veokonkurss; kujundada kvaliteedikontrolli süsteem ja rakendada selle tulemusi veolepingute sõlmimisel; luua ühtne piletisüsteem kõigile transpordiliikidele ja kogu regioonis, tõsta selle tehnilist taset.

Ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni valdkonnas soovitatakse: munitsipaliseerida AS Tallinna Vesi; luua pealinnapiirkonna vee-ettevõtetest ühine munitsipaalettevõte (kas koos Tallinna vee-ettevõttega või ilma, sõltuvalt munitsipaliseerimise edukusest); toetada riikliku kontrolli tugevdamist vee-ettevõtete majandusliku tegevuse ja kasumlikkuse taseme üle; juhtida sadeveed võimalusel loodusesse ja kasutada neid rekreatsioonialade kvaliteedi tõstmisel.

Jäätmemajanduses soovitatakse muuhulgas järgmist: luua piirkondlik jäätmehoolduskeskus; suurendada jäätmeveopiirkondi üle omavalitsusüksuste piiride; vähendada korraldatud jäätmeveost vabastatud majapidamiste arvu, kujundada eriteenused kaugemate majapidamiste teenindamiseks; ühtlustada majapidamiste poolt sorteeritavate jäätmete loend ja motiveerida hinnakujundusega sorteerimist; tagada sorteeritavate jäätmete käitlemine, sh vajadusel selleks otstarbeks koostöös äriühinguid luues; arendada välja ühtne kõigile piirkonna elanikele avatud hierarhiline jäätmejaamade süsteem; anda vastutus kliendisuhete eest korraldavale munitsipaalühingule.

Ruumiplaneerimises valdkonnas tehakse töös ettepanek koostada pealinnapiirkonnas ühine üldplaneering ning kaaluda eraldi planeeringuna (lisaks maakasutust suunavale üldplaneeringule) piirkonna strateegilise ruumiplaneeringu, mille oluliseks osaks oleks sotsiaalsete ja majanduslike mõjude hindamine, koostamist.

Kergliikluses soovitatakse: koostada ühine kergliikluse strateegia, milles lepatakse kokku kergliiklusvõrgustiku eesmärk – suurendada kergliikluse osakaalu igapäevaste toimingute tegemisel, linnakeskuse ja “magalate” (sh. väljaspool Tallinnat); luua jalgratturitele eelkõige liikluskorralduslike meetmetega (jalgrattarajad sõiduteedel, foorid) võimalused ja soodustingimused linnaosasid ja asumeid ühendavatel magistraalidel liikumiseks; viia jalgrattaliiklus ja jalgasiliiklus erinevatele teosadele.

**Lisad:**

**Uuringu ja analüüsi koostamine Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemustest**

Geomedia OÜ koostatud lõpparuanne

**ARVAMUS**

Koostas Urmas Arumäe

12. märts 2010

Vahearuanne on koostatud 120 leheküljel.

Aruandes esitatakse uuringutulemused kooskõlas pakkumises loetletud töö eesmärkidele:

1. selgitada välja, milliseid teenuseid osutatakse omavalitsuste poolt ühiselt Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonides;
2. selgitada välja, millistes organisatsioonilistes vormides ja sisus (ka juhtimine) osutatakse Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsuste poolt ühiseid teenuseid;
3. selgitada välja, õigusliku raamistiku, milles Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsused ühiseid teenuseid osutavad;
4. selgitada välja Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsuste poolt ühisena osutatavate teenuste kvaliteedistandardid;
5. selgitada välja, kuidas toimub Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi regioonide omavalitsuste poolt ühisena osutatavate teenuste rahastamine;
6. selgitada välja, milliseid teenuseid ja läbi millise vormi osutatakse Eesti omavalitsuste poolt ühisena ning kuidas neid finantseeritakse;
7. võrrelda kõikides eelnimetatud piirkondades (Kopenhaagen, Oslo, Helsingi, Eesti) ühiselt pakutavate teenuste loetelusid, kvaliteedistandardeid, juhtimisvorme ja finantseerimisskeeme;
8. analüüsida seda, millega omavalitsused kõikides eelnimetatud piirkondades (Kopenhaagen, Oslo, Helsingi, Eesti) ühiste teenuste pakkumiste vormides ja sisudes on rahul ning mis jätab soovida või tekitab pingeid;
9. teha ettepanekuid parima praktika rakendamiseks Pealinnaregioonis.

Olen tutvunud lõpparuandega ja minu tähelepanekud on järgmised:

1. Vahearuannde kohta esitatud arvamuses toodud märkusi on lõpparuandes põhiosas arvestatud;
2. Lk 7 on väide, et: „*Seega puudub Eestil ainsana vaadeldud riikidest regionaalse tasandi kohalik omavalitsus*”. Sellist väidet peaks põhjendama võrdluses Soomega või siis muutma.
3. Lk 9 p. 1.1.2 kaks viimast lauset. Tasuks kaaluda, kas nõ riigile kasuliku (Taani mudel) ja realistliku (Soome mudel) mudeli vahel on mõistlik

vahet teha, sest ka realistlik mudel on riigile kasulik. Samas selles töös ei ole vaja anda hinnanguid haldusterritoriaalsete ümberkorralduste kohta kogu riigis – piisab ülevaatest.

4. Lk 15 p. 1.2.1. lg 4 on taas juttu Soome maakondlikust kohalikust omavalitsusest. Sellist väidet peaks põhjendama või siis muutma. Olen arvamusel, et tegemist ei ole II tasandi omavalitsusega selle klassikalises mõttes, kuna legitimatsioon ei toimu esindusdemokraatia alusel. Pigem on see võrreldav ka Eestis kehtiva piirkondliku koostööorgani (nagu maakondlik liit vms) mudeliga.
5. Koostöömudelina pakutakse välja ühiskasutuste moodustamist erinevates valdkondades. Töös ei anta soovitusi pealinnaregiooni koostöömudelite (poliitilise) juhtimise kohta (nagu näiteks lepinguline omavalitsusüksus, liit vms seda võimaldaks). Samas möönan, et pealinnaregiooni kui terviku juhtimismudeli osas on põhjust ettepanekuid oodata Tallinna Tehnikaülikooli tööst.
6. Pealinnaregioonide organisatsiooni- ja juhtimisskeemid on koostatud üksnes jäätmemajanduse organisatsiooni osas. Kas see oli taotluslik? Vajaks põhjendamist ja/või juhtimisskeemide/-mudelite lisamist.
7. Puudub töö üldine kokkuvõte, mis peaks olema struktureeritud vastavalt sissejuhatuses antud eesmärkidele ja vastama iga eesmärgi osas küsimusele, kas eesmärk ka saavutati ja mis on peamine sõnum/väärtus, mida tasuks arvestada/üle võtta. Seda alateemade kokkuvõtted ei asenda.

Lugupidamisega

Urmas Arumäe

**Pertti Rauhio**  
Director, Regional Development

**Helsinki, 18.3.2010**

Expert opinion concerning the document

**SURVEY AND ANALYSES OF CO-OPERATION EXPERIENCES OF COPENHAGEN, OSLO AND HELSINKI CAPITAL REGIONS AND ESTONIAN LOCAL AUTHORITIES. FINAL REPORT (English Summary)**

## **1. Background**

The statement is based on a document dated 8.3.2010 compiled by Geomedia Llc and ordered by Union of Harju County Municipalities. The opinion relies on expertise gained in practical work as a vice-chairman of the Finnish Municipal Reform Committee (PARAS) and subsequently as a deputy regional mayor in the Helsinki-Uusimaa Region. Moreover, the author of this statement has published two articles concerning municipal reform.

The author has met the chairman of the board Rivo Noorkoiv and analyst Veiko Sepp from Geomedia Lls for further information of the project.

The preface of the report describes the goals defined by the Union of Harju County Municipalities as well as the methods of the study.

## **2. Introduction**

The introduction provides description of Estonian plus three (other) Nordic municipal-regional administrative systems for comparative purposes. (All of these four are called a "reference group" below.) The description is fairly accurate and informative. One minor detail warrants clarification: the legislation governing Finnish capital region has been and still is best described as functional. Its purposes are related to specific services (public transport, environmental services). It is not a general statute governing capital region.

For further development one should put even more emphasis on differences between Denmark, Finland and Norway on the other hand and Estonia on the other. Estonian land area ranks smallest in the reference group and population is considerably smaller than of the others. These are practical matters that do have to be taken into account when decisions concerning administrative structures are being created.

Moreover, political history does have an effect: Denmark, Finland and Norway have political established structures that are firmly anchored to local and regional level. Estonia, while its credentials as a mature democracy are not in doubt, has a shorter or interrupted tradition. Therefore it may be easier to achieve a radical overhaul of regional administration in Estonia, but on the other hand the perseverance of reformed systems may be questioned all too easily.



### 3. Public transport

The comparison within the reference group should include more actual data about the matter in question, i.e. data about the volumes of traffic, its finances and so on. The fact that all the countries/regions differ from each other in ways not irrelevant renders some conclusions adopted in the report less than well-founded. E.g. one can say that “Following the examples of the Nordic countries...” yet one should also question how such a following takes place, by law as in Denmark and in Finland (having a different kind of legislation between them) or by a voluntary contract as in Norway.

The report overlooks, or at least does not sufficiently emphasize, the organisation model where participating municipalities would not take part in buying services, e.g. bus lines, from service-providers but instead would subsidize tickets bought by their inhabitants. That could be a suitable model in a situation where one relatively big municipal unit, Tallinn, would bear the responsibility of organising the service provision and other, smaller units would take part according to their administrative and financial means.

### 4. Public water supply and sewage

As in public transport (see above) one could have benefited if one had some data concerning the matter at hand. A special attention to possible difference in anticipated investment and maintenance costs in separate municipalities should have taken, since the cooperation could face severe challenges if costs are different and these differences are not solved (priced).

### 5. Waste management

The report covers the waste management systems in reference group adequately and provides for a viable solution. However, the report is at times perhaps overtly pessimistic: the waste management activity is increasingly for-profit business that finances itself by its own revenues. Thus the financing necessary for waste burning facilities should not pose such a major problem.

### 6. Spatial planning and bicycle and pedestrian roads

Spatial planning merits a special attention when regional administration is organised. It is by definition an activity that has economies of scale: eliminating competitive and conflicting planning is a good thing, while competition in general is to be preferred.

The report has a slight yet meaningful misconception when describing the Finnish system. One should have put more emphasis on regional level than on the co-operation of capital region municipalities. In Finland the Regions (maakunnat) take care of higher-than-municipal level of spatial planning. A *Regional Land Use Plan* defines the use of areas needed for particular

purposes and the principles of urban structure from the point of view of regional development. Nevertheless, the solution provided in report is undoubtedly a good one.

One can also recommend the drive for enhanced bicycle use in the capital region. While the conditions in Estonia may be wintrier than in Copenhagen, the differences are after all not decisive.

Pertti Rauhio

*Eksperthinnang Geomedia OÜ uuringu ja analüüsi tulemustele Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemustest*

Järgnevalt esitan seisukohad töö osas nii formaalsest kui ka sisulisest aspektist lähtudes:

## **I Formaalne aspekt**

Võrreldes töö I etapiga on lõpp-aruandes (edaspidi aruandes) suures osas arvestatud eelmises eksperthinnangus toodud seisukohtadega. Tegemist on Geomedia OÜ (edaspidi teostaja) lepingulise tööga, mille objektiks on Norra ja Euroopa Majanduspiirkonna Finantsmehhanismidest rahastatava regionaalarengu projekti „Pealinnaregiooni omavalitsusüksuste koostöö- ja haldusvõimekuse tõstmine“ (edaspidi projekt) raames uuringu ja analüüsi koostamine Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemustest.

Aruandes on kokku võetud ja süstematiseeritud töö eesmärkide seisukohalt olulisemad teadmised, näited ja ideed. Välja on toodud nii riikide kogemused ja koostöö- ning kasulike praktikate eelised kui ka erinevused. Siiski on jätkuvalt töös tunda teatud disproportsiooni nii erinevate teemade osas toodud materjali mahu kui ka riikide lõikes.

## **II Sisuline aspekt**

1. Oluline on asjaolu, et iga aruande alalõigu juurde on toodud esialgsed kokkuvõtted ning ka teatud järeldused. Samuti pean väga tähtsaks, et eksperdi ettepaneku kohaselt saadeti tutvumiseks ka aruande lühiversioon. Eeltoodu on eriti oluline selle tõttu, et aruannet tuleks käsitleda erinevatest aspektidest – arvestades sealjuures sellega, kes on potentsiaalne lugeja. Kindlasti on ootused ja ka võimalus aruandega tutvuda erinevad – sõltuvalt selles, kas tegemist on poliitiku, praktiku või valdkonna uurijaga. Johtuvalt eelnevast tuleks aruande nn lühiversiooniga tööd jätkata ning vajadusel ka edaspidi ette valmistada erinevate tasandite esindajatele asjakohased aruande versioonid.

2. Täpsustamist vajaks aruande lk 7 toodud järeldus, mille kohaselt „... puudub Eestil ainsana vaadeldud riikidest regionaalse tasandi kohalik omavalitsus.“. Oluline on märkida, et regionaalse tasandi kohalik omavalitsus on väga erinev ka vaadeldavates riikides. Kui Norras on näiteks tegemist otsevalitud institutsioonidega, siis Soomes on valdavalt lähtunud delegeeritud regionaalse võimu moodustamise põhimõttest. Lähtudes eelnevast tuleb rõhutada, et Eestis on osaliselt järgitud nn soome mudelit. Eraldi küsimus on selles, et see on jäetud paljuski välja arendamata. Vaatamata sellele kehtib kohaliku omavalitsuse üksuste liitude seadus ja selle § 2, tsiteerin: „§ 2. **Maakonna kohaliku omavalitsuse üksuste liit.** (1) Maakonna kohaliku omavalitsuse üksused võivad moodustada maakonna kohaliku omavalitsuse üksuste liidu (edaspidi *maakondlik liit*). (2) Maakondliku liidu eesmärgiks on maakonna kohaliku omavalitsuse üksuste ühistegevuse kaudu maakonna tasakaalustatud ja jätkusuutlikule arengule kaasaaitamine, maakonna kultuuritraditsioonide säilitamine ja edendamine, maakonna ja oma liikmete esindamine ja liikmete ühiste huvide kaitsmine, samuti maakonna kohaliku omavalitsuse üksuste koostöö edendamine ja liikmetele seadusega ettenähtud ülesannete paremaks täitmiseks võimaluste loomine. (3) Maakondliku liidu nimi peab viitama maakonnale, mille kohaliku omavalitsuse üksused sellesse liitu kuuluvad, ning sisaldama eestikeelset täiendit

«omavalitsusüksuste liit» või «omavalitsuste liit». Kohaliku omavalitsuse üksuste ühendus, mis ei ole käesoleva seaduse nõuete kohane, ei või oma nimes kasutada täiendit «omavalitsusüksuste liit» või «omavalitsuste liit».”.

Lähtudes eelnevast oleks vajalik aruandes analüüsida Soome ja Eesti olustikku täpsemalt ning tuua välja vajalikud ning võimalikud sammud, mida võiks ja peaks Eestis ette võtma, et olemasolevat süsteemi näiteks Soome eeskujul täiustada või siis leida mingi uus lähenemistee. Teadaolevalt on ka Soomes läbi viimisel nn maakonna eksperiment, kuid väidetavalt ei pea suurem osa erakondi seda edaspidise üldise mudeli kujundamise jaoks kõige paremaks variandiks. Eestis on eelnevalt püüdnud ministrid Loodus, Õunapuu ja Reimaa samuti vastavat süsteemi arendada ja selleks on tehtud ka suur sisuline ja poliitiline eeltöö. Nüüd on küsimus selles, kas ja kui siis millises mahus ja kuidas varasemat kogemust arvestada. Vesteldes eeltoodud eksministritega olid nad valmis huvi korral oma töö tulemustega sobivas vormis edasi tegelema. Ka aruandes viidatakse otseselt, et kõige realistlikum on Tallinna pealinnapiirkonna haldusvõime tõstmiseks lähitulevikus Soome koostöö tugevdamisele suunatud mudel. Oluline on veelkord märkida, et Soomes toimub tänapäeval üheaegselt mitu erinevat reformi, mis omavad teatud mõju kogu avaliku halduse arengule, sh pealinnaregiooni osas.

Väga asjakohased on aga aruande lk 17 toodud märkused, mille kohaselt ei saa Tallinna pealinnapiirkonna osas Põhjamaade mudelite nn ülevõtmisel arvestamata jätta meie olukorra mitmeid erisusi, sh finantside osas.

3. Eelnevat arvestades on asjakohane viide Soome maakondade liitude alliansidele (näiteks Lõuna-Soome maakondade liit). Analoogset praktikat kasutatakse ka Rootsis ning Islandil.

4. Edaspidise analüüsi käigus võiks võimaluste piires lühidalt peatuda ka Rootsis toimuval (see ei ole küll otseselt vaadeldava analüüsi esemeks), kuna just Rootsi panustab käesoleval ajal tugevalt regionaalse halduse arendamisse. Eriti palju räägitakse seoses sellega Skone ja Västra Götalandi regionaalse halduse eksperimendist, mis hõlmab muuhulgas ka piirkondade ühistranspordi korraldust. Ühistranspordi korraldamise vastutus jaguneb nendes piirkondades riigi ja kohaliku omavalitsuse vahel. Näiteks kohalike omavalitsuste omandis olev Västtrafik korraldab ühistransporti ja otsustab piletite hindade üle ning arendab asjakohast teabesüsteemi. Toimuvad asjakohased avalikud konkursid, kusjuures Västtrafik on Rootsi suuruselt teine ühistranspordi organisatsioon.

5. Oluline on märkida, et Taani pealinnapiirkonna ja Sjaellandi regiooni ühistranspordi korraldus on seotud asjakohaste seadustega (Lov om Trafikselskaber jm). Piirkonna ühistranspordi korraldab transpordiettevõtte Trafikselskabet Movia. Ettevõtte vastutab nii avaliku bussiliikluse ja vastavate piletite müügi, ühistranspordi koordineerimise ja planeerimise, puuetega inimestele vastavate teenuste korraldamise jms eest. Liiklus- ja energeetikaministerium võib seaduse alusel kehtestada ühistranspordi piletitulude jagamise põhimõtted asjakohaste ettevõtete vahel, kui selleks on olemas vastavad kokkulepped riigiga. Nii on näiteks metroo omanikud Kopenhaageni linn 50 %, riik 41,7 % ja Frederiksbergi linn 8,3 %. Samas on aga metroo korrashoiu eest vastutav Merto Service A/S, mille omanikeks on kaks rahvusvahelist operaatorifirmat. Eeltoodu tähendab, et koostöö ei ole võimalik ning ka

teatud olukorras vajalik mitte üksnes horisontaalselt, st kohaliku omavalitsuse institutsioonide vahel, vaid ka vertikaalselt – riigi ja kohaliku omavalitsuse osapoolte vahel. Asjakohane on ka PPP põhimõtetele tähelepanu pööramine.

6. Teatud osas on mõistetav Helsingi metropoli piirkonda käsitlevas aruandes toodud viitamine varem eksisteerinud YTV süsteemile (näiteks kl 31), kus räägitakse näiteks asjakohasest arengukavast kuni aastani 2014. Samas on olukord suures osas muutunud, kuna uue õigusruumi loomise üheks eesmärgiks oli just senise seaduse kehtetuks tunnistamise kaudu anda uutele kohaliku omavalitsuse ühisasutustele (kuntayhtymä) suuremad võimalused oma haldus- ja majandustegevuse vabamaks korraldamiseks. Nii võib näiteks uusi kohaliku omavalitsuse üksusi ühisasutuse liikmeks vastu võtta ilma asjakohaste seaduste muutmiseta. Samuti liideti näiteks senise prügimajandusega tegeleva ühisasutuse tegevusvaldkonnaks ka kohalike omavalitsuste veemajandusega tegelevad institutsioonid. Ühisasutuse liikmeks soovis astuda ka näiteks Kirkkonumme vald jne. Oluline on seejuures märkida, et Soomes käsitletakse vaadeldavat muudatust komplekselt – muudetakse ka teisi asjassepuutuvaid õigusakte (näiteks transpordi- ja teabeministerium valmistas ette ühistranspordi seaduse eelnõu, mis arvestas ka EL õiguse nõuetega; EL nr 1370/2007 jne). Läbi mõeldi ka YVT-ga seotud töötajate tulevane rakendamine (kokku ca 350 inimest), kusjuures ühistranspordi valdkonna ühisasutusse siirdus ca 160 inimest YVT-st ja sama palju ka Helsingi linnavalitsuse ühistranspordi struktuurist jne.

7. Positiivsena võib aruandes välja tuua ka soovitude jagamise erinevateks alalõikudeks (organisatsioonilised, finantsilised, kvaliteeti parendavad jne). Tähtis on samuti järgida Tallinna ja tema naabrite mastaabivaheid, sh otsustusprotsessi, eelarvete jms osas. Oluline on leida ka osapoolte panuse ja huvide optimaalne tasakaal, samuti vajab edasi arendamist Põhjamaades tuntud tellija-täitja mudel jne.

8. Aruandes on uudsena esile toodud ka teiste Eesti piirkondade positiivseid kogemusi (näiteks Tartu linna ja naaberomavalitsuste koostööd ühisveevärgi ja kanalisatsiooni valdkonnas). Siiski tuleb eraldi tähelepanu pöörata sellele, et Põhjamaades on olulisemad valdkonna ettevõtted munitsipaalomandis. Millised on siin varasemad arengud, saadud kogemused, soovid ja võimalused Tallinnas ja pealinnaregioonis tervikuna, vajab tõsist analüüsi nii riigi kui ka kohaliku omavalitsuse aspektist (näiteks lk 83 tehtud ettepanek AS Tallinna Vesi taasmunitsipaliseerida).

9. Eelnevalt viidati aruandes esinevale erinevate osade mõningasele disproportsioonile. Kui eeltoodu koos jäätmemajanduse osaga on enam-vähem tasakaalus, siis endiselt tekitab küsimusi, miks on jätkuvalt vähem tähelepanu pööratud ruumiplaneerimisele ning kergliiklusele. Kui viimasest võib Eesti olustikus veel aru saada, siis ruumiplaneerimine on jätkuvalt üks olulisemaid ning samas keerukamaid küsimusi. Seega on ettepanek kaaluda selle osa täpsustamist ja täiendamist nii sisu kui ka mahu osas.

10. Aruanne on üldiselt koostatud korrektselt. Kasutatud on erinevaid allikaid, mõistlikult liigendatud, lisatud jooniseid, tabeleid jms. Siiski annab teatud osas tunda aja vähesus, mis viitab mõningasele kiirustamisele ning ebatäpsustele. Parandamist vajaksid ka aruandes esinevad kirjavead.

Lugupidamisega,

Sulev Lääne

21.03.2010

Hinnang Geomedia OÜ poolt koostatud uurimistöo lõpparuande  
projektile  
„Uuringu ja analüüsi koostamine Kopenhaageni, Oslo ja Helsingi  
pealinnaregioonide ja Eesti omavalitsuste koostöökogemustest“

Uurimistöo lõpparuanne keskendub kolme pealinnaregiooni – Helsingi, Kopenhaageni ja Oslo koostöömudelite kirjeldamisele ühistranspordi, vee- ja kanalisatsiooni, jäätmemajanduse, ruumiplaneerimise ning kergliikluse valdkondades.

Töö on hästi struktureeritud, põhjaliku faktikirjeldusega ning oma kokkuvõtvates osades piisavalt üldistav. Seega vastab töö oma tervikus püstitatud lähteülesandele ega vaja olulisi täiendusi.

Tooksin välja mõned konkreetset aspektid:

1. Ühistranspordi ja kergliiklust käsitletakse valdavalt säästva linnatranspordi kahe aspektina ning seetõttu võiks kaaluda ka nimetatud peatükkide paigutamist teineteisele järgnevatena.
2. 1. peatükis lk 16 mõndakse Eesti omavalitsussüsteemi eelarvete väikest osatähtsust naaberriikidega võrreldes ja et see asjaolu on suureks reserviks omavalitsussüsteemile täiendavate ülesannete andmiseks. Märkiks siiski ka, et näiteks suure osa sellest mahust moodustab tervishoid, millist rolli Eestis kannab haigekassasüsteem.
3. 5. peatükis 113-114 jääb arusaamatuks strateegiliste ruumiplaneeringute mõistega seonduv. Loen välja, nagu oleks Eestis võrreldes naaberriikidega puudu konkreetne planeeringuliik, mis tuleks sisse seada. Master plani näol on Eesti kontekstis siiski tegemist üldplaneeringuga. Pigem on ehk tegemist mitte niivõrd puuduva lülige planeeringute hierarhias, vaid strateegilise aspekti puudulik käsitlemine olemasolevais dokumentides.

Lugupidamisega  
Madis Kaldmäe

## **Geomedia seisukohad seoses eksperthinnangutega ning eksperthinnangutest lähtuvad muudatused lõpparuande tekstis**

Võrrelduna ekspertidele saadetud aruande tekstiga on tellijale üle antud lõpparuandes tehtud järgmised olulisemad parandused:

- Lisatud on kokkuvõte.
- Lisatud on juhtimisorganisatsiooni skeemid ühistranspordi ja ÜVK valdkondlikes osades.
- Täpsustatud on Eesti ja Soome erinevusi seoses regionaalse tasandi kohaliku omavalitsuse olemasoluga (lk. 16). Soome määratlemisel riigina, kus on regionaalse tasandi omavalitsus, tuginetakse muuhulgas raportis “OECD Public Management Review Finland. Background paper 5.5.2009” väidetule, et “Finland’s Regional Councils are statutory joint municipal authorities operating according to the principles of local-government”.
- Täpsustatud on mõtet, mis teeb vahet strateegilisel ruumiplaneeringul (master plan) ja maakasutust suunaval üldplaneeringul (comprehensive plan) ning laiendatakse vastava ettepaneku sisu.
- Tehtud on tekstilisi parandusi.

---

Rivo Noorkõiv

24.03.2010