

Ida-Viru Maavalitsus
Tallinna Ülikooli Eesti Tuleviku-uuringute Instituut
Regio AS



REGIO

IDA-VIRU
MAAKONNAPLANEERINGU
TEEMAPLANEERING

IDA-VIRUMAA TEHNILINE
INFRASTRUKTUUR

Jõhvi 2013

Sisukord

Sissejuhatus	4
1. Ida-Virumaa kui planeeritav territoorium	7
2. Ida-Virumaa arengusuundumused aastani 2030	10
2.1. Üldist.....	10
2.2. Rahvastik ja asustus.....	10
2.3. Väliskoostöö ja majandus.....	12
3. Tehnilise infrastruktuuri planeeringulahendus	15
3.1. Üldpõhimõtted	15
3.2. Elektri- ja sidetaristu.....	15
3.2.1. Soojuselektrijaamad	15
3.2.2. Tuulepargid, pumpelektrijaam	16
3.2.3. Elektri kõrg- ja keskpingevõrgud	17
3.2.4. Sidetaristu.....	17
3.3. Transpordi-, tööstus- ja riigikaitse taristu.....	18
3.3.1. Maanteed	18
3.3.2. Kergliiklusteed	19
3.3.3. Raudteed	20
3.3.4. Kaevanduse lintkonveieri koridor.....	21
3.3.5. Sadamad ja siseveetee	21
3.3.6. Lennuväljad.....	22
3.3.7. Tööstusalad.....	22
3.3.8. Riigikaitse taristu	23
3.4. Torujuhtmed ja vesiehitised	24
3.4.1. Gaasitorustik.....	24
3.4.2. Kaugküttetorustikud	24
3.4.3. Vee- ja reoveetorustikud, kanalid	24
3.4.4. Pühajõe õgvendus Jõhvi vallas	25
4. Planeeringu elluviimine	26
4.1. Elektri- ja sidetaristu.....	27
4.2. Transpordi-, tööstus- ja riigikaitse taristu.....	27
4.3. Torujuhtmed ja vesiehitised	29
4.4. Maapõue kaitse	29
4.5. Muinsuskaitse	31
4.6. Hädaolukordade riskid.....	32
5. Kasutatud allikad	33

Sissejuhatus

Eesti ruumilise planeerimise korralduses on maakonnaplaneeringud peamiseks tasandiks, mille kaudu saavutatakse riiklike ja kohalike ruumilise arengu vajaduste ja huvide tasakaalustamine. Maakonnaplaneeringu kolm kõige üldisemat ülesannet on planeerimisseaduse (§ 7 lg 3) järgi järgmised:

- 1) maakonna ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine;
- 2) riiklike ja kohalike ruumilise arengu vajaduste ja huvide tasakaalustamine;
- 3) säästva ja tasakaalustatud arengu aluste kujundamine ja sidumine ruumilise arenguga ning majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise ja looduskeskkonna arengu vajaduste tasakaalustatud arvestamine planeeringu koostamisel.

Ida-Virumaa esimene maakonnaplaneering kehtestati maavanema poolt 1999. a. Sellisena on see suunanud ka kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamist maakonnas. Selle järel on maakonnaplaneeringut täpsustatud ja täiendatud teemaplaneeringutega nagu: „Ida-Virumaa põlevkivikaevandamisalade ruumiline planeering“ (kehtestatud 2001. a), „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ (2003. a), „Ida-Virumaa sotsiaalne infrastruktuur“ (2009. a.) ning kaks Tallinn-Narva maantee trassikoridori määramise teemaplaneeringut – „Teetrassi koridori määramine E20 Tallinn-Narva maantee Kukruse-Jõhvi teelõigul (2008. a.) ning „E20/T1 Tallinn - Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi-Narva lõigus ja Vodava-Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine“ (kehtestamata).

Maakonnaplaneeringu kehtestamisest möödunud kümnekonna aastaga on tekkinud vajadused maakonna kui terviku jaoks olulise tehnilise taristu planeeringulahendust uuendada. Teatud osa planeeringus perspektiivsetena kajastatud objektidest on rajatud. Teise osa suhtes on vajadused ära langenud. Suur osa Ida-Virumaa tehnilisest taristust (teed, raudteed, elektrijaamad ja elektri põhivõrgud) on seotud üleriigiliste teenuste osutamisega, mille osas on maakonnaplaneeringu kehtestamisest möödunud üle kümne aastaga tekkinud uusi nõudmisi ja ettenähtavaid arendusvajadusi. Lõpuks on Ida-Virumaal toimunud mitmeid arenguid seoses eeskätt töötleva tööstuse restruktureerimisega, transpordi ja logistikasektori kasvuga, tuuleenergeetika kiire laienemise ning uute põlevkivikaevanduste avamise ettevalmistamisega. Konkreetsete tööstusalade, kaevandusalade ja tuuleparkide planeerimist on aga tehtud peamiselt detail- ja üldplaneeringute tasandil, kuigi kõigil neil on seos ülemaakonnalise ja üleriigilise tähtsusega tehniliste infrastruktuuridega.

Kõigest eelnevast lähtudes esitas Ida-Viru Maavalitsus Siseministeriumile ettepaneku toetada maakonna tehnilise taristu planeeringulahenduse kompleksset uuendamist maakonna teemaplaneeringuga ja see leidis ka toetust.

2009. a koostas Tallinna Ülikooli Eesti Tuleviku-uuringute Instituut maavalitsuse tellimisel planeeringu lähteseisukohad. Käesolev maakonnaplaneeringu teemaplaneering on algatatud Ida-Viru maavanema korraldusega 28.01.2010 nr1.1-1/26.

Planeeringu eesmärgiks on strateegiliselt läbimõeldud maakonna ja riigi huve tasakaalustatult ja ettevaatavalt arvestava tehniliste infrastruktuuride süsteemi kavandamine aastani 2030.

See võimaldab:

- 1) suunata vastavalt valla ja linna üldplaneeringuid;
- 2) lokaliseerida vajalikud infrastruktuuriinvesteeringud nende loogilises omavahelises seoses ja järjestuses;

- 3) anda selge signaal investoritele ja arendajatele maakonna soovitud arengusuundade kohta.

Lähtudes planeerimisseadusega maakonnaplaneeringute jaoks seatud ülesannetest täpsustati tehnilise taristu käesoleva maakonnaplaneeringuga planeeritavate liikide nimistu.

Planeerimisseaduses on maakonnaplaneeringu pädevus tehnilise infrastruktuuri planeerimise osas määratletud pea kõikehõlmavalt - eelkõige § 7 lg 3 punktis 10 kui „teede, raudteede, veeteede ja tehnovõrkude koridoride, lennuväljade, sadamate ja jäätmete ladestamise kohtade ning muude tehnorajatiste paigutuse määramine”. Seda määratlust tuleks siiski vaadata koos punktiga 1, kus antakse maakonnaplaneeringu üldise ülesandena „maakonna ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine”. Seega on mõistlik keskenduda neile infrastruktuuri liikidele ja nende osadele, millel on tähtsus eelkõige maakonna kui terviku arengu seisukohalt. Järgides lähimuspõhimõtet, et mitte ahendada kohalike omavalitsuste pädevust, on otstarbekas üldjuhul mitte käsitleda maakonnaplaneeringus infrastruktuure, mille mõju ei ületa ühe omavalitsusüksuse territooriumi piire (nt lokaalne joogiveevarustus ja heitveepuhastus, katlamajad ja kaugküttevõrgud, elektri jaotusvõrgud, kohalikud teed, lautrikohad) jättes nende planeerimise täielikult vastavatele omavalitsusele või piirdudes nende planeerimise osas üldiste suuniste formuleerimisega.

Eeltoodud põhimõtetest lähtudes tehti planeeritavate infrastruktuuri liikide valik järgmisena:

- 1) Põhi- ja tugimaanteed, olulisemad kõrvalmaanteed,
- 2) Olulisemad kergliiklusteed,
- 3) Raudteed,
- 4) Siseveetee,
- 5) Kõrge- ning keskpinge-elektriülekandeliinid,
- 6) Avalikku energiavõrku tootvad elektrijaamad,
- 7) Tuulepargid,
- 8) Olulisemad sadamad,
- 9) Tööstus- ja logistikaalad,
- 10) Lennuväljad,
- 11) Kaitsejõudude laskeväljad,
- 12) Omavalitsusüksuste piire ületavad torujuhtmed (vesi, kanalisatsioon, kaugküte, gaas) ,
- 13) Olulisemad sidekaablid.

Planeeringu koostamist korraldas Ida-Viru Maavalitsus. Protsessi juhtis maavanema korraldusega 26.03.2010 nr 1.1-1/105 moodustatud planeeringu juhtrühm järgmises koosseisus:

Tiit Toos – Ida-Viru Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna peaspetsialist,
Erik Terk - Tallinna Ülikooli Eesti Tuleviku-uuringute Instituudi direktor,
Aado Keskspaik - Tallinna Ülikooli Eesti Tuleviku-uuringute Instituudi vanemteadur,
Jüri Jagomägi - Regio AS peakartograaf,
Lauri Tammiste - Majandus ja Kommunikatsiooniministeeriumi energeetikaosakonna juhataja(endine),
Toomas Haidak - Majandus ja Kommunikatsiooniministeeriumi transpordi arengu talituse juhataja,
Jaak Jürgenson - Keskkonnaameti Viru regiooni juhataja,
Maila Kuusik - Siseministeeriumi planeeringute osakonna nõunik(endine),
Rein Raudsep – Keskkonnaministeeriumi keskkonnakorralduse põhiüksuse nõunik,
Galina Paaps - Ida-Viru Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna peaspetsialist.

Maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Ida-Virumaa tehniline infrastruktuur“ koosneb käesolevast seletuskirjast, kaartidest ja lisadest.

Seletuskirja esimeses peatükis antakse üldine ülevaate Ida-Viru maakonnast kui planeeritavast territooriumist. Teises peatükis kirjeldatakse olemasolevate kavade ja prognooside valguses Eesti ja Ida-Virumaa rahvastiku, asustuse ja majanduse arengu suundumusi, mis on ruumilise planeeringu lahenduse kujundamise aluseeldusteks. Kolmandas peatükis esitatakse planeeringulahendus tehnilise taristu liikide kaupa. Neljandas peatükis määratletakse planeeringu elluviimise üldine korraldus.

Planeeringu kaarte on neli. Planeeringulahenduse seisukohalt on tähtsamad neist kaks - „Planeeritavad objektid“ ja „Koondkaart“. Esimesel neist on selgelt esile toodud just planeeritavad uued taristuobjektid, kuid selle tõttu võivad kohati jääda ebaselgeks nende seosed olemasoleva infrastruktuuri, loodusliku keskkonna ja asustusega. Teine seevastu esitab tasakaalustatumalt kõik planeeritavad taristuliigid nende nii planeeritavate kui olemasolevate elementidega ja seostes maakonna looduse ja asustusega. Ülejäänud kaks kaarti iseloomustavad planeeringulahenduse ruumilisi suhteid maardlatega, looduskaitsete piirangute ja muinsuskaitsete objektidega.

Planeeringu seletuskirja on koostanud Tallinna Ülikooli Eesti Tuleviku-uuringute Instituudi vanemteadur Aado Keskpaik, kaardid koostas Regio AS.

Lisadeks, mis moodustavad planeeringu lahutamatu osa on:

Lisa 1: Ida-Virumaa tehnilise infrastruktuuri teemaplaneering. Keskkonnamõju strateegiline hindamine. Aruanne.

Lisa 2: Menetlusdokumendid

Lisa 3: Meelis Tapo. Joonobjektide asukohavaliku modelleerimine vähima takistusega raja meetodil Ida-Virumaa veekanali näitel. Magistritöö geoinformaatikas. TÜ Geograafia osakond, Tartu, 2011.

1. Ida-Virumaa kui planeeritav territoorium

Regiooni tehniline infrastruktuur teenindab enamasti nii kohalikku elanikkonda ja majandust kui rahuldab ühiskondlikus tööjaotuses teiste piirkondade ja riigi kui terviku teatavaid vajadusi. Seepärast on enne selle planeerimisele asumist asjakohane käsitleda regiooni sotsiaal-majanduslikku iseloomu, ruumilist struktuuri ja kohalikke planeerimist mõjutavaid piiranguid.

Ida-Viru maakond asub Kirde-Eestis. See piirneb maismaal läänes Lääne-Viru maakonnaga ja edelas Jõgeva maakonnaga. Lõuna ja ida pool asuvad Eesti ja Vene Föderatsiooni vahele jäävad piiriveekogud – Peipsi järv ja Narva jõgi koos Narva veehoidlaga. Maakonna pindala on 3364 km². Rahvaarvult - 153,6 tuhat elanikku (1. jaan 2012), on Ida-Virumaa Eesti suuruselt teine maakond.

Looduslikult jaguneb Ida-Viru maakond mitme maastikurajooni vahel. Soome lahe rannikul paiknev kitsas rannikumadalik lõpeb lõuna pool kohati kuni 50 m kõrguseni küündiva Balti klindiga. Klindist algab tasane Viru lavamaa, mis kulgeb kitsa, kohati vaid mõne kilomeetri laiuse ribana Narva jõest Loobu jõeni. Lõunas läheb lavamaa üle soostunud ja metsaseks Alutaguse madalikuks.

Ida-Virumaa loodusvaradest on tähtsaim põlevkivi, mille kihid avanevad maapinnal Viru lavamaa keskosas ja laskuvad lõuna pool Alutaguse soode alla. Lisaks leidub maakonnas savi, turvast jm. Ammu on tuntud Jõhvi magnetiline anomaalia, mis kajastab rauamaagivarude leidumist seelses kristalses aluskorras, need on aga seni geoloogiliselt uurimata ja arvele võtmata. Suured on metsaressursid. Metsasus on eriti kõrge maakonna lääneosas. Loodusvarana saab käsitleda ka rekreatiivse väärtusega maastikke. Nii Soome lahe rannik kui Peipsi põhjarannik on atraktiivsed ja sobivad puhkepiirkonnaks

Piiriäärne asend mere ja Peipsi vahelisel maakitsusel on tinginud Ida-Virumaa kujunemise üheks kahest peamisest Eesti ala ja Venemaa vahelisest „väravast“. Vanale kaubateele rajati ja kasvas Narva linn. Tänapäeval seovad Tallinna-Narva maantee ning Tallinna-Tapa-Narva raudtee Ida-Virumaad Eesti pealinnaga. Kuid samal ajal toimivad need ka osana nn Via Vironia transpordikoridorist, mille kaudu Eestil on pääs Venemaale Peterburi suunal ning kus kulgeb osa Venemaa ja Euroopa Liidu vahelisest kaubavahetusest. Selle koridoriga alles hiljuti liidetud Sillamäe sadam on samuti omaette transiidisõlm. Teine maakonda läbiv põhimaantee – Jõhvi-Tartu-Valga omab niisamuti riigisisese ühenduse võimaldamise kõrval välisühenduse funktsiooni, olles osa Via Hanseatica koridorist Peterburi ja Kesk-Euroopa vahel.

Lisaks teedele seovad Eestit Ida-Virumaa kaudu Venemaaga ka elektri- ja gaasivõrk. Narva elektrijaamad ja neist lähtuvad Tallinna ja Tartu suunalised kõrgepingeliinid tagavad kogu Eesti elektrivarustuse, aga Ida-Virumaa kaudu on meie põhivõrk seotud Loode-Venemaa energiasüsteemiga.

Kuigi tööstus hakkas siin arenema juba märksa varem, kujunes tänane Ida-Viru maakond Eesti peamiseks tööstusrajooniks Nõukogude perioodil, alates 20. sajandi keskelt. Tööjõud saabus siia esmajoones väljastpoolt Eestit endise Nõukogude Liidu aladelt. Majanduse tuumikuks sai põlevkivi- ja energeetikakompleks, kus kohapeal kaevandatavast põlevkivist toodeti esialgu majapidamisgaasi Leningradile, hiljem aga Balti ja Eesti soojuselektrijaamades elektrit Nõukogude Liidu Looderajoonile. Põlevkivikeemiatööstus tootis kütteõli, immutusõli, bituumenit, bensooli, liime, pesemisvahendeid jm. Lisaks põlevkivi- ja energeetikakompleksile arendati ka mitmekesisemat töötlevat tööstust.

Tööstuse arengul oli, väheste eranditega (nt Jõhvi), otsustav osa tänaste Ida-Virumaa linnade kujunemisel. Tänaused Kohtla-Järve linna linnaosad ja Kiviõli kasvasid põlevkivi kaevandamise ja töötlemise baasil. Sillamäe kasvas kinnise linnana, kus toodeti uraani. Narva kujunes suureks mitmekesise profiiliga tööstuskeskuseks, kus

suure tähtsusega osa oli pika ajaloolise traditsiooniga tekstiilitööstusel. Maakonnas olid ka mõned ühettevõtte tööstusasulad nagu Püssi (puitplaatide tootmine), Aseri (keraamika) ja Oru (turbabriketitootmine).

Eesti iseseisvuse taastamise ja ettevõtete erastamise järel on Ida-Virumaa majandus olulisel määral ümber kujunenud jäädes aga siiski küllalt tööstusekeskseks. Kogutööhõive on peaaegu poole võrra langenud, 1990-ndate aastate alguse enam kui 110 tuhandelisel hõivelt jõudis see eelmise aastakümne keskel enam-vähem stabiilsele tasandile 75 -77 tuhande kandis, et hiljutise majanduskriisi ajal langeda vaid napilt 60 tuhandet töökohta ületavaks. Ülejäänud Eesti omast erineb Ida-Viru tööhõive eelkõige siiani sekundaarsektori (tööstus, ehitus) väga kõrge ja tertsiaarsektori (teenindus laias mõistes) madala osakaalu poolest.

Vahest kõige vähem on muutunud põlevkivi- ja energeetikakompleksi positsioon. Põlevkivi kaevandamismahud on peale 1990. aastate langust taas kasvanud ja üha rohkem toodetakse sellest elektri kõrval õli. Kaevandamine toimub praegu Aidu, Narva ja Põhja-Kiviõli karjäärides ning Estonia, Viru ja Ojamaa allmaakaevandustes. Valdav osa Eesti elektrienergiast toodetakse endiselt põlevkivist Narva lähedal paiknevates Eesti ja Balti elektrijaamades. Mäetööstuses ja energeetikas töötas 2010. aastal kokku umbes 10 tuh inimest (1/3 sekundaarsektori tööhõivest). Suuremad muutused on toimunud töötlevas tööstuses, kus kõikjal on ettevõtteid moderniseeritud, ümber profileeritud ja osaliselt ka suletud. Nt endine Vene kaitseministeeriumi uraanirikastustehas Sillamäel toodab täna rahvusvahelisele turule nioobiumi ja tantaali. Tänapäevaseks on Kreenholmi Tekstiilitööstus tootmise lõpetanud kuid paljud väiksemad peamiselt allhanketellimusi täitvad õmbluse väikeettevõtted annavad jätkuvalt tööd mitmesajale töötajale. Seoses ehitussektori kollapsiga 2009.-2010. aastal on oluliselt vähenenud ehitusmaterjalitööstuse käibed. AS VKG ja Sillamäe sadam on aga valmis koheselt rajama tsemenditootmise taristud kui ehitussektoris vastav nõudlus suureneb.

Majanduse tertsiaarsektor on Ida-Virus veel selgelt ala-arenenud. Siin on aga tekkinud ka uued elemendid – nt spaa-hotellid Toilas, Mäetagusel, Sakal, ja Narva-Jõesuus. Täiesti uus komponent Ida-Virumaa majanduskompleksis on hiljuti rajatud Sillamäe sadam, mis võimaldab töödelda mitmekesist kaupa. Narvas ja Kohtla-Järvel on asutatud ülikoolide kolledžid.

Looduslike ja ajalooliste tegurite koosmõjus kujunenud Ida-Virumaa ruumilist struktuuri iseloomustab selge polariseerumine enam-vähem võrdsete pindaladega linnastunud põhjaosaks ja hõreda maa-asustusega lõunaosaks. Ida-Virumaa linnalised asulad paiknevad Ida-Lääne suunalise ketina Viru lavamaal Eestit ja Venemaad ühendavas transpordikoridoris, kus kulgevad maantee ja raudtee, aga ka Tallinna suunas minevad kõrgepingiliinid ja gaasitorustik. Virumaa suuremad linnad on Narva (61,1 tuh el, 2012. a), Kohtla-Järve (mitmest lahuslinnaosast koosnev linn (38, 0 tuh), Sillamäe (14,5 tuh) ja Jõhvi (vallasine linn – 10,6 tuh). Ida-Viru linnarahvastiku osatähtsus on praegu 88%. Samas tuleb märkida, et Eesti iseseisvuse taastamise järel on Ida-Virumaa rahvaarv mitmete põhjuste koosmõjul kahanenud eeskätt linnade arvelt üle 50 tuhande inimese e umbes veerandi võrra. Oluliseks teguriks on olnud majanduse ümberstruktureerumisega ja majanduskriisidega kaasnev töökohtade kadu, mis on hoidnud kõrgena tööpuuduse, pidurdanud töötasu tõusu ning sellega soodustanud püsivalt väljarännet maakonnast. Maakonna põhjaosa lõunapiirile jääb antropogeensete maastike – põlevkivikaevanduste ja –karjääride ning elektrijaamade tuhaväljade vöönd.

Ida-Virumaa lõunaossa jääb väga hõreda asutusega Alutaguse, kus olulisemateks keskusteks on Iisaku, Tudulinna, Lohusuu ja Avinurme alevikud. Suured alad on seal looduskaitse all.

Kuivõrd tehniline taristu seostub suurel määral linnalise asustuse, tööstuse ja transpordiga, siis asub olemasolev taoline infrastruktuur valdavalt Ida-Virumaa põhjaosas. Seega on seal, arvestades maakonna üleriigilisi funktsioone, kohaliku majanduse ümberkujunemist, säästlikkuse suurenemist, linnade rahvaarvu kahanemist jne rohkem vajadusi nii olemasolevate infrastruktuuride rekonstrueerimiseks kui uute taristuobjektide rajamiseks. Maakonna lõunaosas on põhiohk taristu kvaliteedi parendamisel, mitte uute objektide rajamisel.

Ida-Virumaa spetsiifika planeeritava territooriumina väljendub ka seal arvestamist vajavates piirangutes. Lisaks kõikjal Eestis olevatele asustuse ja maakasutuse piirangutele esinevad siin altkaevandatud aladega seotud ehituspiirangud. Väga laialdaselt tuleb Ida-Virus kui kolmest küljest piiriäärses maakonnas arvestada riigikaitseliste piirangutega tulenevalt vajadusest tagada Eesti maa-, vee- ja õhupiiride hea valvatavus, sh elektrooniline seire. Selles osas on problemaatiliseks osutunud eeskätt tuuleparkide planeerimine.

2. Ida-Virumaa arengusuundumused aastani 2030

2.1. Üldist

Tehnilisi infrastruktuure kavandatakse lähtudes planeerimisperioodil eeldatavasti avalduvatest vajadustest nendega seotud teenuste järele. Tulevikuvajaduste asjakohaseks arvestamiseks peab planeering toetuma olemasolevatele sotsiaal-majanduslikele kavadele ja prognoosidele. Maakonna tehnilise infrastruktuuri planeerimisel on vaja lisaks arvesse võtta avalike huvide territoriaalset hierarhiat, sest erinevad infrastruktuuri liigid, nende allsüsteemid ja/või üksikud elemendid on mõeldud erineva suurusega territooriumide teenindamiseks. Maakonnaplaneering käsitleb infrastruktuure, mis on, sõltumata nende omandusest, mõeldud teenindama:

1. maakonnaülese suurusega regioone, sh Eestit kui tervikut, Läänemere ruumi vm Eesti sidusterritooriume,
2. maakonda tervikuna või mitmeid kohalikke omavalitsusi.

Esimest tüüpi taristu kavandamisel domineerivad üleriigilised huvid, teist tüüpi infrastruktuuride kavandamisel aga riigi regionaalsed huvid ja omavalitsuste ühishuvid. Nii peavad põhimaanteed ja üldkasutatavad raudteed ühtaegu kõikjal ühendama riigi territooriumi tervikuks. Ida-Virumaal on neil aga lisaks veel tähtis rahvusvahelise ühenduse tagamise ülesanne. Nende infrastruktuuride arendamine järgib üleriigilisi huve ja poliitikaid. Teist tüüpi taristu arengut määravad valdavalt maakonna territooriumiga seotud huvid. Seda tüüpi taristu näideteks on tööstusraudtee (nn Põlevkiviraudtee), mitut omavalitsust ühendavad kohalikud teed, kaugküttetorustikud ja nende ühises kasutuses olevad joogivee- ja kanalisatsioonisüsteemid.

Kokkuvõttes on mõistlik maakonna tehnilise infrastruktuuri planeerimisel analüüsida läbi planeeringuperioodi võimalikud üldised tulevikuarengud nii Eesti riigi kui konkreetse maakonna tasemel ning teha järeldused põhjendatud infrastruktuuri vajaduste kohta. Ühtekokku moodustavad taoliselt kaardistatud vajadused aluseeldused planeeringulahenduse kujundamiseks üksikute infrastruktuuriliikide kaupa.

Allpool käsitletakse nii Eesti kui Ida-Viru maakonna tulevikuväljavaateid rahvastiku ja asustuse ning majanduse ja majanduspoliitika aspektides. Sellest tuletatakse järeldused tehnilise taristu arenguvajaduste suhtes. Keskse kohal on seejuures transpordi ja energeetikaga seotud vajadused. Riigikaitsealisi vajadusi ei käsitleta. Nende arvestamine planeeringus tagati asjaomaste asutuste kaasamisega planeeringulahenduse koostamisel.

2.2. Rahvastik ja asustus

Eesti rahvastiku sündimus on taastetasemest allpool ja lisaks on välisrände saldo olnud kahel viimasel kümnendil püsivalt negatiivne. Rahvastikuprognosid, mis ei lähtu üleliia optimistlikest eeldustest sündimuse kasvu osas, ennustavad üldise rahvaarvu jätkuvat pikaajalist mõõdukat kahanemist Eestis. Näiteks Statistikaameti 2004 prognoos ennustab ainult sündimuse ja suremuse eeldatavatest muutustest lähtudes ja rännet mitte arvestades kogu riigi rahvaarvu kahanemist 4% aastail 2010-2030. Rahvaarvu stabiliseerumiseks pikas perspektiivis peaks Eestis sündimus tõusma püsivalt taastetasemele, mis on Euroopa üldist fooni arvestades vähe tõenäoline, seetõttu rahvaarvu kasvu pole ilma piisavalt suure positiivse välisrände saldo tekkimiseta võimalik eeldada.

Ida-Virumaa rahvastiku demograafiline käitumine järgib Eesti üldisi trende, kuid maakonna rahvastik on peale Eesti iseseisvuse taastamist võrreldes teiste maakondadega kõige enam kahanenud ja Statistikaameti ülalviidatud prognoos ennustab Ida-Virumaale jätkuvat riigi keskmisest kiiremat rahvaarvu kahanemist – ca 9% aastani 2030.

Rahvastiku kahanemine negatiivse loomuliku iibe tõttu iseloomustab nii praegu kui järgneval paarikümnel aastal Eestis üldiselt nii maapiirkondi kui linnasid. Rohkem kaotavad selle tõttu rahvaarvus maapiirkonnad, mistõttu suhteliselt tõuseb rahvastiku kontsentratsioon linnades. Siseriiklik ränne toetab lisaks koondumist pealinnaregiooni. Territoriaalselt on ülekaalus liikumine kogu riigist pealinna samal ajal kui eeslinnastumine omakorda pumpab rahvastikku Tallinnast välja.

Kokkuvõttes on Eestis elanikkonna kasv täheldatav peamiselt Tallinna lähivaldades, kuid Tallinna linnastu kui terviku rahvaarv kõige tõenäolisema prognoosivariandi järgi siiski vaid stabiliseerub. Mõnevõrra on eeslinnastumine täheldatav ka Tartu ja Pärnu ümbruses. Järgneva paarikümne aasta kohta võib arvata, et kui ka Eestis õnnestub peamiste keskuste arengut tänasest enam tasakaalustada, suudavad ikkagi vaid üksikud atraktiivsed keskused oma elanikkonda siseriikliku rände arvel mõnevõrra kasvatada. Enamik maakonnakeskusi püsib suuruselt stabiilsena või kahaneb, ning külade, eriti hajaasustusalade, alaliste elanike arv kahaneb.

Tiit Tammaru on 2004. a koostanud kõigi Ida-Virumaa valdad ja linnade kohta demoproгноosi. Prognoos 2025. aastani ennustab seal kõigi linnade rahvaarvu jätkuvat kahanemist, seda ühtekokku 2010-2025 ca 10%.

Üldisele linnade kahanemise taustal on ka Ida-Virumaa tõenäoline teatud eeslinnastumise areng. Ida-Virumaa linnade ja valdade üldplaneeringutes on küll nähtud ette hulk perspektiivseid uusi elamualasid, kuid nende kõigi reaalne täisehitamine pole tõenäoline. Eeslinnastumine võib tõenäoliselt väljenduda uute eramutest koosnevate asumite rajamisena Narva ümbruses, sh Narva-Jõesuus, ja ka Toilas. Uusasumite elanikud tulevad peamiselt Narvast ja Kohtla-Järvelt. Samas piirdub eeslinnastumine eelnimetatud linnade üldiselt keskmisest madalamat rahvastiku jõukustaset ja demograafilisi piiranguid arvestades mõne tuhande perega.

Eelpool viidatud rahvastikuproгноosid kajastavad piisavalt usaldusväärselt rahvastiku loomulikku liikumist, kuid ei käsitle rände võimalikke suuremaid muutusi. Kohaliku rahvastiku välisrändesuunad tõenäoliselt ei muutugi, sest Eesti ei saa jõukamaks oma Põhjala naabritest. Kui hüpoteetiliselt oletada aga immigratsioonipoliitika muutust, mis võimaldaks taastunud kiire majanduskasvu tingimustes massilist tööstuse tarbeks lubatavat tööjõu sisserändu, siis suunduks see ränne Eesti suurematesse linnadesse. Usutavasti ikkagi ei ületaks see määra, mis tasakaalustaks linnade rahvastiku kahanemise loomuliku iibe arvel.

Kokkuvõttes võib planeerimisel eeldada, et Eesti rahvaarv pigem kahaneb kui stabiliseerub. Pealinnapiirkonna kui terviku rahvaarv stabiliseerub. Teistest suurematest keskustest mõjutab Ida-Virumaal paikneva infrastruktuuri arengut enim Tartu, kus samuti võib eeldada heal juhul rahvaarvu stabiilsena püsimist. Ida-Virumaal võib rahvastiku jagunemises linnade vahel eeldada ligikaudu samade proportsioonide jätkumist.

Tõenäoliselt pikaajaliselt üldiselt tõusev elatustase kasvatab Eestis tehnilise infrastruktuuriga seotud teenuste tarbimist elanikkonna poolt, olgu siis tegu elektrienergia, gaasi või transpordiga. Samas töötavad rahvaarvu kahanemine, tehnoloogiate efektiivsemaks muutmine ja säästlikumate tarbimisharjumuste levik kogutarbimise kasvule vastu.

Eesti üldjoontes stabiilse mustriga, kuid kahaneva rahvastikuga asustus ei tekita planeeringuperioodil uut survet üleriigilisi huve teenivate tehniliste infrastruktuuride teenindusmahu suurendamiseks või võrkude konfiguratsiooni muutmiseks. See kehtib nii Ida-Viru põhimaanteed, üldkasutatava raudtee, elektrijaamade ja elektri põhivõrkude ning gaasijuhtmete kohta. Kahaneva rahvastikuga ühiskonnale iseloomulikult on mõistlik koondada põhitähelepanu olemasolevate infrastruktuuride kvaliteedi säilitamisele või tõstmisele või siis nende tehnilisele moderniseerimisele. Rahvastiku ja asustuse areng Ida-Virus järgib Eesti üldisi trende ja seegi ei tekita üldiselt survet kohaliku tehnilise infrastruktuuri täiendamiseks. Ainsaks erandiks võib oletada vajadust elektri keskpinge jaotusvõrgu täiendusteks seoses mõnede uusasumitega. Seega tehnilise taristu arendamise

põhilised vajadused Ida-Virumaal seostuvad planeeringuperioodil nii kogu Eesti kui Ida-Viru majandusarengu ja majanduspoliitiliste valikutega.

2.3. Väliskoostöö ja majandus

Eesti on peale iseseisvuse taastamist läbi teinud kiire majandusarengu. Majanduse tootlikkus on tõusnud, harustruktuuris on toimunud nihe teenusmajanduse poole, kuid ka nüüdseks kujunenud majandusstruktuurile tuginedes ei ole võimalik majanduse tootlikkusele ja seega ka ühiskonna jõukusele järel jõuda Euroopa Liidu rikkamatele maadele. Enamjaolt on majandus tuginenud odava tööjõuga tööstusele ja siseturule suunatud teenustele.

Üleminek teadmispõhisele majandusele on küll seatud riiklikuks eesmärgiks, kuid edasiliikumine selles suunas vajaks majanduse tervikuna edasist struktuurimuutust - nihkumist ekspordivõimeliste kõrgema lisandväärtusega toodete valmistamise ja teenuste osutamise suunas. Struktuurinihe saab toimuda nii madala konkurentsivõimega harude taandumise, seniste majandusharude moderniseerimise kui uute kõrgemat lisandväärtust pakuvate majandusharude väljaarendamisega. Tõenäoliselt taanduvateks harudeks on Eestis tekstiili- ja õmblustööstus ning mööblitööstus. Tõenäoliselt kasvavateks peetakse aga nt mahepõllumajandust, metalli- ja masinatööstust, elektroonikatööstust, puidutööstust, keemiatööstust, veondust ja logistikat, sotsiaal- ja tervishoiuteenuseid, spaateenuseid, loomemajandust ning infotehnoloogia- ja telekommunikatsiooni teenuseid.

Eesti üldisi majanduslikke väljavaateid on värskemalt analüüsinud Eesti Arengufond seoses Eesti kasvuvisioni 2018 väljatöötamisega¹. Prognoosid Eesti majandusarengu kohta näitavad laia võimaluste spektrit, kus võimalikke tulevikke diferentseerivad kahe kõige olulisema määramatusena järgmised:

1. Eesti majanduskasvu iseloom (jõuline ja laiapõhjaline või nõrk, kitsa baasiga), mis sõltub rakendatava majanduspoliitika iseloomust.
2. Läänemeremaade piirkondliku koostöö tase (killustatud ja nõrk või harmooniline ja tugev).

Kasvuvisioni 2018 tarbeks koostatud stsenaariumitest võib järeldada, et võimalikult ulatuslik kogu Läänemere ruumi haarav piirkondlik majanduskoostöö on Eesti majanduskasvu olulisemaid soodustavaid tegureid. Koostöö laiendamine tagab mõõduka majanduskasvu ka sel juhul kui oodatud struktuurinihet kõrgema lisandväärtuse suunas ei õnnestu saavutada.

Teatud osa Ida-Virumaa regionaalse majanduse väljavaadetest ei sõltu eeldatavasti sellest, mis stsenaarium realiseerub. Kõige enam selgust on seoses põlevkivi- ja energeetikakompleksiga, mis loodetavasti kujuneb omavahel koostöötavaks ettevõtete klasteriks. Tõenäoline on uue kahe põlevkiviplokiga elektrijaama rajamine Eesti Energia poolt ja õlitööstuse laiendamine nii Eesti Energia kui VKG poolt, tootmiskaht jääb eeldatavasti Eestis piirama valdkonna arengukavaga lubatud põlevkivi kaevandamise suurim aastakaht 20 mln t. Eesti Energia AS poolt on otsustatud Uus-Kiviõli kaevanduse avamine, milleks on väljastatud ka kaevandamis luba. VKG AS õlitööstuse tooraine saadakse Ojamaa kaevandusest.

Küllalt kindel on, et lisaks maakonnas juba rajatud Narva ja Aseri tuuleparkidele ehitatakse valmis Eesti Energia kavandatud Sirgala tuulepark ning ka vähemalt osa planeeritud/planeeritavatest erainvestorite tuuleparkidest.

¹ Kuigi vormiliselt on tegu ca kümnendipikkuse perioodiga (kuni 2018), on põhilised järeldused ekstrapoleeritavad aastakümne võrra pikemale perioodile, sest paljud arvessevõetud trendid ja protsessid on küllalt inertsed.

Ka turismisektoril (sh veeturism, spaaturism, loodus- ja kultuuriturism) on Ida-Virus küllalt üheselt head kasvuväljavaated nõudluse poolelt. Pakkumise poolelt võib seda piirata aga üldise majandusarengu kiirus, mis sõltub laiemast Eesti majanduskeskkonnast.

Ülejäänud osas on maakonna majanduse tulevikuväljavaated ebaselged, sõltudes sellest, kuidas realiseeruvad ülalpool viidatud määramused Eesti kui terviku suhtes. Ida-Virumaa suhtes modifitseeruvad need määramused vastavalt:

1. valitsuse struktuuripoliitika (nii regionaalne kui sektoraalne) iseloomuks ning
2. Eesti idakoostöö tasemeks Venemaa suunal.

Vaatleme esmalt kahte aktiivse idakoostöö stsenaariumi, mida eristab teineteisest Eesti valitsuse poolse struktuuripoliitika iseloom Ida-Virumaal.

Ida-Virumaa majandusarengu jaoks on soodsaim olukord, kus idakoostöö on aktiivne ning valitsuse struktuuripoliitika toetab aktiivselt ning sihipäraselt maakonna majanduse moderniseerumist.

Riigi struktuuripoliitika võib seonduda kohapealse kutse- ja kolledžiharidusega, selektiivse investeeringute juurdemeelitamisega, innovatsiooni ja tootmise ratsionaliseerimise ning infrastruktuuri, sh tööstus- ja logistikaalade läbimõeldud arendamisega. Sihiks on jätkusuutlikult konkurentsivõimeline tööstus. Kvalifitseeritud tööjõud saab aga kitsaskohaks. Tööjõupuuduse leevendamiseks on võimalik selektiivne sisseränne välisriikidest ja kasvav pendelränne Venemaalt. Kasvavateks tööstusharudeks võivad olla nii keemiatööstus (sh põlevkivikeemia), metallitööstus, elektroonikatööstus, ehitusmaterjalitööstus, kusjuures investeeringuid võib oodata nii läänest kui idast.

Taoline tulevik on eriti soodne kogu Eesti jaoks transiidi ja sadamate arenguks. Sillamäe sadama konteinerredude maht võib oluliselt kasvada. Pidevate kaubavoogude olemasolul saab võimalikuks jaotuskeskus(t)es (Sillamäe, Narva) olulise lisandväärtuse andmine veetavatele kaupadele. Kuna kasvavad ka teiste sadamatega seotud Venemaale suunduvad veosemahud Eestis (Muuga, Kunda), siis on tarvis Tallinna-Narva maantee ehitada täies ulatuses neljarajaliseks ja rajada uus Narva jõe autosild koos tolli ja piirivalve täisteenuse kompleksiga. Tihendatud reisirongiliiklus Tallinnast Narva ja Peterburi koos kaubavedude mahu olulise kasvuga võivad nõuda raudteel teise raja väljaehitamist Tapalt Narva. Head suhted Venemaaga võimaldavad mõistliku ajakuluga laevaühendust Sillamäelt Kotkasse otseteed Tütarsaarte juurest. Laevaliiklus Kotkasse omakorda edendab logistikat ja turismi. Ärisidemete intensiivistumine võib põhjendada maakonna lennuväljade kaasajastamist mugavaks väike- ja kaubalennukite maandumiskohaks.

Eesti ettevõtjate põlevkiviõli tootmine võib vähemalt osaliselt laieneda Slantsõsse, mis võimaldab ületada Eestis kehtestatud põlevkivi kaevandamise mahupiiranguid. Samas põlevkivienergeetika võib osaliselt hakata keskkonnapiirangute tõttu gaasiga asenduma. See sõltub ka veeldatud loodusliku gaasi terminali tekkimisest, millega kindlustatakse Eestile alternatiivne gaasi varustuskanal ja vähendatakse praegust sõltuvust ühe tarnija suvast.

Tuumaelektrijaama tekkimine Eestisse, sh Ida-Virumaale on Läänemerepiirkonna hea koostöö tingimustes suhteliselt vähe tõenäoline, kuna Euroopa üldine majanduskasv tingib taoliste jaamade rajamise pigem naaberriikidesse ja selle abil ühtsel piirkondlikul energiaturul elektridefitsiidi ületamise. Selle taustal on Eestis ja Ida-Virus tõenäoline pigem tuuleenergeetika laialdane arendamine.

Teise stsenaariumi puhul, kus Eesti valitsus ei rakenda Ida-Virumaal aktiivset struktuuripoliitikat, on aktiivne idakoostöö maakonna majanduskasvu tagamisel suhteliselt veelgi tähtsam, kuid see kulgeb enam turujõudude

mõjul. Majandus areneb rohkem isevoolu. Tööstuse struktuurinihe jääb pigem nõrgaks ja investorid püüavad lõpuni eksploateerida Ida-Viru odava tööjõu konkurentsieelist.

Sillamäe sadama areng võib jääda väiksemaks kuna riigi regionaalse struktuuripoliitika nõrkuse tingimustes on Muuga ja Paldiski pigem eelisseisundis. Samas, kuna Eestit läbivate ida-läänesuunaliste veoste kogumaht kasvab, siis vajatakse ikkagi Ida-Virus Tallinna-Narva maantee laiendust ja uut Narva jõe silda. Valitsuse vähem aktiivse struktuuripoliitika puhul võib raudtee reisijateveo arendamine aga jääda tahaplaanile ja Tapa-Narva teist raudteerada võib aastani 2030 mitte vaja minna.

Kõigi selliste arenguvariantide puhul, kus Eesti idakoostöö on vähene, nõrgenevad stiimulid transiidi ja logistikaga seotud infrastruktuuride edasiarendamiseks Ida-Virus. Kui Venemaa ei ole huvitatud, jääb ära uue maanteesilla rajamine üle Narva jõe, Haljala-Kohtla-Järve maanteelõigu neljarajaliseks I kl teeks rekonstrueerimise prioriteetsus alaneb ja teise raudteeraja ehituseks pole vajadust. Sillamäe sadamat käsitleb Venemaa paremal juhul Luuga varusadamana. Seega on võimalik seal töödelda vaid neid Venemaaga seotud veoseid, mida Luugas mingil põhjusel töödelda ei saa. Transiidil läbi Sillamäe sadama on pigem juhuslik iseloom ja jaotuskeskusi ei teki.

Surve õlitööstuse laienemiseks Ida-Virumaal on aga suurem, kuna hõiveprobleem on muu tööstuse piiratumate arenguvõimaluste tõttu teravam. Eesti oma tuumajaama rajamise tõenäosus on suurem, kuna energeetilise julgeoleku kaalutlused tõusevad esiplaanile. Kui see otsustatakse rajada Ida-Virusse, absorbeerib see kogu kättesaadava tööjõu ja sunnib mh juba ennetavalt kutse- ja kõrgharidust kohandama. Tuumajaama rajamise otsus tähendab tuuleparkide rajamise pidurdamist, kuna eeldatavasti koos tuumajaama otsustamisega kärbitaks tuuleparkide toetamist.

Tehnilise taristu planeering peab kaasa aitama maakonna arengule soovitud suunas – nii üleriigiliste vajaduste paremale rahuldamisele kui kohaliku majanduse konkurentsivõime, rahva jõukuse ja elatustaseme tõusule. Planeeringuga tuleb seepärast luua ruumilised võimalused taristu ettenähtavalt vajalikeks arendusteks kõige soodsamate tingimuste realiseerumise korral. Liiga väheambitsioonikas planeering võib osutada edaspidi ise arengupiduriks.

3. Tehnilise infrastruktuuri planeeringulahendus

3.1. Üldpõhimõtted

Tehniline taristu koosneb erinevatest liikidest, millest igaüks on mõeldud eri otstarbeks ja teenindab erinevaid vajadusi. Iga liigi puhul kirjeldatakse esmalt praegust seisundit, seejärel prognoositavaid arendamise vajadusi ja lõpuks planeeringu kaartidel esitatavat perspektiivset planeeringulahendust. Iga taristu liigi lahenduse juures esitatakse vastavad lahenduse üldpõhimõtted, ettenähtud perspektiivsed arendused ja seal kus võimalik ka viimaste seos olemasolevate või koostamisel olevate teiste planeeringutega.

3.2. Elektri- ja sidetaristu

3.2.1. Soojuselektrijaamad

Eesti elektrisüsteemi peamised jaamad on siiani Eesti Energia AS kontsernile kuuluvad põlevkiviküttega töötavad Balti ja Eesti EJ (Narva Elektrijaamad), mis annavad üle 90% Eesti elektrienergiast. Jaamades kasutatav tolmpõlevkivi-tehnoloogia ei vasta EL keskkonnanõuetele. Tootmisvõimsuste jätkuvalt kasutuskõlblikuna hoidmiseks on nii Balti kui Eesti EJ-s üks energiaplokk renoveeritud keevkihttehnoloogiale üleviimisega, mis rahuldab uusi keskkonnanõudeid. Lisaks asuvad Ida-Virus veel VKG Energiale kuuluvad Lõuna ja Põhja EJ-d Kohtla-Järvel ning Ahtme Elektrijaam, Sillamäe Soojuselektrijaam ning Kiviõli Keemiatööstuse OÜ EJ.

Vastavalt koostatud prognoosidele ei suuda Eesti alates 2016. a tagada tipunõudluse katmist elektri omatoodanguga kui keskkonnanõuetele mittevastavad plokid sulgeda ja uusi võimsusi mitte installeerida. Elektri varustuskindluse tagamisel järgib Eesti siiani põhimõtet, et peame olema võimelised vajadusel kogu vajatava energia ise tootma. Selleks tuleb kombineerida olemasolevate jaamade kasutusea pikendamine uute keskkonناسäästlikumate ja efektiivsemate tehnoloogiate kasutuselevõtuga elektri tootmisel (keevkihtkatlad, koostootmisjaamad, gaasigeneraatorjaamad, tuulepargid).

Varustuskindluse väljakutsele vastamiseks on vastavalt Elektrimajanduse arengukavale aastani 2018 otsustatud paigaldada neljale olemasolevale vanale põlevkiviplokile Narva elektrijaamades väävl- ja lämmastikuheitmete püüdmise seadmed. Neid plokkide võiks hakata sulgema peale 2018. a vastavalt uute võimsuste lisandumisele. 2015.-2017. a on ette nähtud rajada kaks uut põlevkivi keevkihtplokkide Eesti EJ territooriumil asuva uue autonoomse jaamana. Lisaks on AS Elering andmetel lähiaastail Ida-Virumaal lisandumas uusi tootmisvõimsusi VKG Kohtla-Järve Põhja elektrijaamas ja Eesti EJ juurde rajatavas Enefit OÜ õlitehases. 2013. a pannakse vana Ahtme soojuselektrijaam ELi keskkonnanõuete tõttu kinni ning Ahtme ja Jõhvi piirkonda hakatakse kütma Kohtla-Järve tööstusterritooriumilt kulgeva soojatrassi abiga.

Orienteeruvalt peale 2023. a tuleb Eestis leida lahendus võimsuste defitsiidi katmiseks. Seni ei ole konkreetseid otsuseid selle jaoks ühe või teise energiakandja eelistamise (põlevkivi, tuumaenergia, gaas vm) suhtes tehtud. On ka võimalus, et Eesti varustuskindluse põhimõtet hakatakse tulevikus tõlgendada mitte kitsalt Eesti vaid Põhja- ja Baltimaade ühendatud regionaalse energiasüsteemi raames, mis tähendaks et tipukoormuse katmisel võidaks loota naaberriikidele.

Eeltoodust tulenevalt ei näe planeeringulahendus ette soojuselektrijaamade paigutuse osas muutusi, sest Elektrimajanduse arengukavas aastani 2018 ja AS Elering varustuskindluse aruandes ettenähtavad arendused: Eesti EJ territooriumil uute plokkide ja Enefit OÜ EJ ning VKG Kohtla-Järve elektrijaama uue ploki lisamised ei vaja uut territooriumi. Eesti EJ territooriumi kohta on vastav detailplaneering kehtestatud.

3.2.2. Tuulepargid, pumpelektrijaam

Ida-Virumaa võib kujuneda üheks peamiseks tuuleenergia tootmispiirkonnaks Eestis. Valmimas on Aseri ja Narva tuulepargid. Arendamisel või planeerimisel on Päite-Vaivina, Purtse, Auvere, Lügänu (Varja), Aidu ja Sirgala pargid.

Tuuleparkide planeerimisel peaksid domineerima üleriigilised huvid kuna nende toodang pole seotud kohaliku tarbimisega. Seejuures ei ole üleriigiline huvi mitte ainult piisava koguvõimsuse saavutamine vaid ka elektrivarustuse stabiilsuse tagamine, investeeringute piisava tasuvuse tagamine, liigse häiriva keskkonnamõju vältimine ja tuuleenergia tootmise hajutamine, et energia tootmine oleks tuuleolude paikondlike erinevuste tõttu ajas ühtlasem. Senistel hinnangutel oleks Eesti elektrisüsteemi võimalik ja vajalik liita aastani 2025 ca 900 MW tuuleparkide installeeritud võimsust. Elektrimajanduse arengukavas aastani 2018 jaotub see prognoositud võimsus 400 MW maismaa- ja 500 MW meretuuleparkide vahel. Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ on võetud seisukoht, et võimaluse tõttu kasutada suures ulatuses tuuleparkideks rekultiveeritud tuhavälju ja karjääre sobib just Ida-Viru maakond Eesti peamiseks maismaatuuleparkide piirkonnaks. Samas vajalike meretuuleparkide paigutamiseks on sobivaim Lääne-Eesti ranniku lähedane meri.

Käesoleva teemaplaneeringu lahendus arvestab rajatavate tuuleparkidega ja kavandatavate tuuleparkide üldplaneeringu teemaplaneeringute aladega, lisaks veel Vaivara valla üldplaneeringuga tuulepargile reserveeritud Narva karjääri ammendatud ala. Kõik algatatud tuuleparkide planeeringud ei pruugi jõuda esialgses mahus kehtestamiseni, kas riigikaitsealised, keskkonkakaitsealised vm kaalutlustel. Samas on ilmne, et isegi poolte kavandatud tuulikuvõimsuste rajamata jäämise korral tagavad praegu maakonnas planeeritavad ja tulevikus suurt osa kogu maakonna põhjaosast hõlmavad tuulepargid lähema paarikümne aasta kogu riigis vajatava maismaatuuleparkide võimsuse. Seetõttu uute tuuleparkide planeerimist Ida-Virumaa maismaal ette ei nähta. Planeering ei näe ette ka tuuleparkide rajamist Soome lahe rannikumerre ja Peipsi järve pidades silmas nii riigikaitsealisi vajadusi, Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ esitatud üleriigilisi põhjendusi tuuleenergeetika ruumiliseks hajutamiseks meretuuleparkide rajamise abil Lääne-Eestisse kui ka Peipsi puhul esinevaid keskkonkakaitsealisi piiranguid (Sahmeni hoiuala).

Planeeringus on olemasolevatena kajastatud Aseri ja Narva tuulepargid. Perspektiivsete tuulepargialadena on määratletud Kõrkküla-Kestla, Päite-Vaivina, Purtse, Auvere, Varja, Aidu ja Sirgala tuuleparkide alad ning Vaivara valla üldplaneeringus tuulepargile reserveeritud Narva karjääri territoorium. Alad on enamasti esitatud vastavalt üldplaneeringu teemaplaneeringuga planeeritavale territooriumile. Maakonnaplaneering aktsepteerib, et tegelikult tuulepargina kasutusele võetavad alad võivad kas ajutiselt või lõplikult jääda vähem ulatuslikeks perspektiivsetest tuulepargialadest. See kehtib eelkõige Kõrkküla-Kestla, Auvere, Varja ja Sirgala tuuleparkide asukoha määramise üldplaneeringu teemaplaneeringute kohta, mille menetlus kestab. Samas võib tulevikus aga olukord muutuda ka selles suunas, et riigikaitsealised piirangud tuulikute paigutusele vähenevad seoses uue õhuseireradari paigaldamisega (vt 3.3.8), mistõttu seni kasutamata perspektiivsete tuulepargialade kasutuselevõtt tuleb taas päevakorda.

Seoses tuuleparkide arendamisega on Eestis aga päevakorral ka vajadus tuuleenergiat võimalikult efektiivselt kasutada, mis ühtlasi tähendab ka tuuleparkide tasuvuse suurendamist ja võimaldab vähendada nende rajamise avalikku toetamist. See eeldab mh energiasüsteemi hetketarbimist ületava tuulest toodetud elektrienergia akumulereimist ning selle hilisemat kasutamist kallima tipukoormuse katmiseks või/ja tuuleparkide toodangu ebaühtluse paindlikuks kompenseerimiseks. Üheks sobivaks tehniliseks lahenduseks on pumpelektrijaam, kus energiat salvestatakse vee pumpamisega „liigse“ elektrienergiaga suhteliselt kõrgel asuvasse hoidlasse ja seda toodetakse hoidlast vee suunamisega sobival ajal turbiinidele. Maapealse veehoidlaga pumpelektrijaama jaoks sobivaid kohti on maapinna laugja reljeefi tõttu Eestis vähe. Võimaliku perspektiivse pumpelektrijaama kohana on planeeringus näidatud üks neist, Aseriaru küla maadel asuv pankranniku pealne ala, kus mere vahetus läheduses on 50 m kõrgune pangaastang ja lähedal ka Püssi

alajaam². Joonisel märgitud asukohal on vaid põhimõttelise võimaluse näitamise tähendus. Taolise rajatise konkreetse asukoha ja kontuuri määramisest üldplaneeringu tasemel saab juttu olla peale positiivse tulemusega teostatavusuuringu tegemist. Praegu markeeritud asukohas on konflikt maakonnaplaneeringus määratud väärtusliku maastikuga. Nimetatud piirkonnas ei tohi pumpelektrijaama rajada pankranniku all asuvale pangametsaga kaetud Aseri maastikukaitseala Reeskalda lahustükile.

3.2.3. Elektri kõrg- ja keskpingevõrgud

Põhja-Eesti varustamiseks viivad kolm 330 kV liini Narvast Püssi, Harku ja Paide alajaama, lisaks 220 kV Püssist Aruküla alajaama. Lõuna poole on põhivõrgul kaks 330 kV liini Tartu ja Tsirguliina alajaama. Eesti energiasüsteem on Ida-Virumaa kaudu 330 kV liinidega ühendatud Peterburi süsteemiga.

Kõrgepingeülekanaliinide arendamine toimub vastavalt üleriigilistele ja rahvusvahelistele vajadustele ja kavadele. Seejuures taotletakse üheaegselt Eesti elektriga varustuskindluse parandamist ja Eesti elektrisüsteemi integreerimist EL elektrituruga. Kavandatud on rajada ühendus Estlink 2 Püssi 330 kV alajaamast Soome, mis koosneb konverterist ning alalisvoolu maa- ja merekaabelliinist läbi Soome lahe. Püssi-Aruküla-Kiisa 220 kV olemasolev õhuliin asendatakse uue 330 kV õhuliiniga samas trassikoridoris. Eesti elektrimajanduse arengukavas aastani 2018 on ette nähtud 2018. a tagada valmisolek sünkroontöök Kesk-Euroopa elektrisüsteemiga, mis tähendab konverterjaamade rajamist Venemaa võrguühendustele. Ühe konverterjaama maa on reserveeritud Balti EJ juures.

Käesolev planeeringulahendus kajastab juba detailplaneeringu tasemel planeeritud Estlink 2 trassi ja konverterjaama Balti EJ juures. Uusi kõrgepingeliinide koridore ette ei nähta. Jaotusvõrgu 20-110 kV keskpingeliinide arendamise kava uuendatakse iga viie aasta järel vastavalt nõudlusele. Käesolevas planeeringus on perspektiivseina näidatud rajatavate ja kavandatud tuuleparkide käesolevaks ajaks teada olevad ühendusliinid.

3.2.4. Sidetaristu

Sidetaristust on ruumilise planeerimise seisukohast tähtsust elektroonilise side võrkudel ja rajatistel, mis vajavad maad ja mis on seotud maakasutuspiirangutega. Maakonnaplaneeringus on kohane kajastada mobiilsidemastide paigutust ja kiiret andmesidet (lairibaühendust - vähemalt 144 Mbit/s) võimaldavate kaabelvõrkude paigutust. Paraku on nende mõlemate pikaajalise etteplaneerimise võimalused piiratud.

Mobiilside teenuste osutajad võivad igal ajal turule tulla või sealt lahkuda, mis toob kaasa siderajatiste ja -võrkude kohandamise. Ühtlasi on mobiilside tehnoloogiliselt väga kiiresti arenev, mistõttu mastide paigutuse ruumiliste lahenduste kavandamine aastakümneteks pole mõttekas.

Kaabelside ühendused on tunduvalt kestvama iseloomuga ja praegu on ka teada võrkude edasiarendamise põhimõtteline suund. See seisneb lairiba-magistraalvõrkudest lähtuva kogu riiki katva fiiberoptiliste kaablite baasvõrgu väljaehitamises enamiku potentsiaalsete lõpptarbijate vahetusse lähedusse. Magistraalvõrke omavad Eestis Elion Ettevõtte AS ja AS Televõrk. Magistraalvõrgud ei vaja lisainvesteeringuid kaablite lisamiseks, kuna nende läbilaskevõime rahuldab kõik lairibateenuste vajadused ka kümnete aastate pärast. Baasvõrk jääb samuti kui magistraalvõrgud toimima lähemateks aastakümneteks. Ruumilisest seisukohalt ei ole aga ka baasvõrgu paigutamisel olulist tähtsust planeeringutele, sest need pannakse valdavalt maakaablina teemaasse vajamata omaette trassi tarvis maa reserveerimist ja detailplaneerimist.

² Ala on sobivaks peetud insener Manivald Kruup'i poolt tehtud eelhinnangus.

Ülaltoodud põhjustel piirduakse käesolevas planeeringus olemasoleva Elioni lairiba-magistraalvõrgu (põhiliselt maakaablid) ning olemasolevate mobiilsidemastide näitamisega. AS Televõrk magistraalvõrgu fiiberoptilised kaablid on paigutatud kõrgepingeliinide mastidele ja seetõttu ei vaja omaette trassikoridori.

3.3. *Transpordi-, tööstus- ja riigikaitseline taristu*

3.3.1. Maanteed

Olulisemad maanteed Ida-Virumaal on Tallinn-Narva ning Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteed; lisaku-Tudulinna-Avinurme, Jõhvi-Vasknarva, Rakvere-Rannapungerja ja Rakvere-Luige tugimaanteed ning Kauksi-Vasknarva kõrvalmaantee.

Teedevõrgu ettenähtavad arendused seonduvad põhimaanteede osas nii üleriigiliste kui maakondlike vajadustega kuna liiklusvoog kujuneb nii transiidist kui kohalikest sõitudest. Lähtuvalt põhimaantee funktsioonist on põhimaanteel prioriteetseks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel. Sujuv ja usaldusväärne transpordiühendus rahvusvahelistel suundadel mõjub positiivselt riigi konkurentsivõimele ning parandab keskuste (linnade) koostöö arengut, mis on keskuste võrguna toimimise eelduseks. Muude maanteede arendamine toimub eeskätt seoses maakondlike vajadustega.

Sõltumata majandusarengu stsenaariumitest on pikemas perspektiivis põhjendatud kogu Tallinn-Narva põhimaantee, mis praegu on enamuses 1+1 sõidurajaga, rekonstrueerida 2+2 eraldatud sõiduradadega I klassi teeks aastaks 2040. Kukruse–Jõhvi lõigul on see juba tehtud. Kohtla-Järve–Narva lõigul on aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus üle 6000 sõiduki, millega I kl tee lävend on ületatud. Lõpetamisel on trassivaliku maakonnaplaneeringu teemaplaneering Jõhvi-Narva teelõigule, mille käigus valitakse koridor ümbersõitudeks Jõhvist ja Sillamäest ning uuendatakse hinnangut Narva ümbersõidule Vodava-Riigiküla trassil uuele perspektiivsele sillale. Tallinn-Narva maantee Haljala-Kohtla-Järve lõigu rekonstrueerimine, kus liikluskoormus on veel tunduvalt alla 6000 auto ööpäevas jääb vähema pakilisuse tõttu ilmselt hilisemaks.

Jõhvi-Tartu-Valga põhimaantee ettenähtavalt ei vaja planeeringuperioodil ulatuslikumat rekonstrueerimist. Liikluskoormus on ja jääb tunduvalt allapoole I klassi tee lävendit. Samuti ei ole vajadust oluliselt muuta tugi- ja kõrvalmaanteede trasse.

Planeeringulahenduses kajastatud perspektiivsed muutused on seotud peamiselt Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimisega. Perspektiivne maanteekoridor Jõhvi-Narva teelõigul ja Jõhvi idapoolne ümbersõit määratakse vastava teemaplaneeringuga. Tallinn-Narva maantee trassivaliku teemaplaneeringu raames lahendatakse muude üksikküsimuste hulgas ka eritasandiliste ristmike rajamine olemasoleva maantee ristumisel Sillamäe sadama raudteega ja jalakäijate eritasandiliste ristmike rajamine olemasoleval riigimaanteel Sillamäe linnas. Käesolev planeering aktsepteerib eelnimetatud teemaplaneeringut, seda ka juhul kui trassivaliku teemaplaneering kehtestatakse käesolevast planeeringust hiljem. Seepärast käesolevas planeeringus seal käsitletavaid küsimusi ei arutata.

Tallinn–Narva maantee Kukruse-Haljala lõigu osas tehakse käesoleva planeeringuga aga ettepanek loobuda Aseri ümbruses (Kõrkküla) senises maakonnaplaneeringus võimaliku alternatiivina ette nähtud lõunapoolsest maanteekoridori variandist.

Ettepanek on põhjendatud järgnevate asjaoludega. Esiteks, olulist teetrassi õgvendust ei saavutata kuna Lääne-Virumaal on looduskaitse aluste Padaoru pargi ja maastikukaitseala tõttu raske Padaorgu ületada sillaga mujal kui olemasolevas kohas. Teiseks, kahe maanteetrassi müra kumuleeruks ja müratase tõuseks laialdasel alal. Kolmandaks, ka uus tee läbiks Viru-Nigula tuuleparki, mis pole liiklusohutuse seisukohalt parim lahendus. Neljandaks, päris uue teetrassi valimine on rohevõrgustiku ja loomade liikumise seisukohast halvem kui

olemasoleva tee laiendamine, samas kui olemasoleva tee trassi ümbritsevas koridoris Aseri vallas on vaba maad tee laiendamiseks.

Selle asemel tehakse ettepanek kaaluda teetrassi õgvendamist Lüganuse vallas Varja külas, nihutades seda klindi poole põhja suunas, mis vähendaks müra praegu tee äärde jäävates elamutes. Selleks näidatakse seal kaks alternatiivset teekoridori. Tallinn-Narva maantee Kukruse-Haljala lõigu tegelik kulgemine lahendatakse tulevikus eraldiseisva planeeringuga või täpsustatakse eelprojekti koostamise käigus.

Jõhvi-Tartu-Valga põhimaanteel näidatakse perspektiivset tee õgvendamist Kauksi-Rannapungerja lõigul võimaldamaks kiiremat ja ohutumat liiklemist põhimaanteel ning vabastamaks suuresti puhkemajandusest elatuvaid külasid transiitliikluse voost. Ka antud trassilõigu täpsem asukoht selgitatakse eraldiseisva planeeringuga või täpsustub eelprojekti koostamise käigus.

Alajõe vallas näidatakse Kauksi-Vasknarva kõrvalmaanteele võimalik uus trassikoridor (ümbersõit) Uuskülast Karjamaa küalani vastavalt kehtivale Peipsi järve äärsel ala üldplaneeringule. Ümbersõit võimaldab järveäärsed külad vabastada perspektiivis kasvavast transiitliikluse voost.

Planeering teeb ettepaneku Vasavere ja Viivikonna vahel maanteeühenduse loomiseks. Ühenduse vajadus tuleneb eeskätt sellest, et kogu liiklus Jõhvi ja Narva vahel on Sillamäe kohal kokku surutud Tallinn-Narva põhimaanteele ning erakorraliste õnnetuste puhul seal võib tekkida raskusi põhimaanteel liikluse korraldamisega. Ka ilma erakorraliste juhtumiteta oleks otseühendus Narva karjääril Jõhvi suunas Sillamäed läbimata vajalik ja säästaks karjääriga seotud transporti ümbersõidust. Kaardil on näidatud perspektiivne teekoridor paralleelsena Viivikonna-Ahtme tööstusraudteega. Tegu on põhimõttelise suunaga, mida peab vajadusel täpsustama teemaplaneeringuga või lihtsamal juhul, pärast kaalumist, teeprojektiga. Samuti tehakse ettepanek Aidu karjääri Vanaküla ammendatud karjäärivälja läbiva tee planeerimiseks, mis suundub Maidla valda. Tee võimaldab suunata olulisel määral raskeveokite transpordi Kohtla-Nõmme alevist mööda. Teekoridori suund on näidatud põhimõtteliselt ja lahendatakse konkreetset valla äranägemisel planeeringu või teeprojektiga.

Planeeringu koostamise käigus arutluse all olnud Lüganuse-Oandu-Tudu kõrvalmaantee klassi tõstmise V-st IV-ks on tehniliselt võimalik olemasolevas 50 m laiusel tee koridoris, mistõttu täiendavat maad selleks reserveerida ei ole vaja, ja tee klassi perspektiivset tõstmist planeering ei kajasta.

3.3.2. Kergliiklusteed

Käesolevas planeeringus kasutatakse Eestis ruumilise planeerimise praktikas levinud mõistet „kergliiklusteed“. Mõiste „kergliiklusteed“ hõlmab planeeringus igasugust muust liiklusest eraldatud teed, mis on rajatud jalakäijate, rulluisutajate/-suusatajate või jalgratturite liiklemiseks.

Kergliiklusteede olemasolu on tänapäeval saamas kvaliteetse elukeskkonna oluliseks osaks. Need suurendavad liiklusohutust ja -mugavust, eriti jalakäijate ja ratturite jaoks ning sellega soodustavad lühematel distantsidel autovaba liikumist elu-, töö- ja teenuskohtade vahel, aga samuti lihtsalt tervislikku ajaviidet liikudes ning juurdepääsu looduskaunistele kohtadele. Omavalitsuste halduspiirid ei tohiks olla takistuseks tervikliku kergliiklusteede võrgu kujundamisele. Täna on Ida-Virumaal aga vaid üksikud jalgratturitele ja jalakäijatele eraldi rajatud või muust teest eraldatud teelõigud. Käesolev teemaplaneering kavandab maakondliku kergliiklusteede suundade võrgu lähtudes eelkõige kohalike omavalitsuste kehtivatest planeeringutest ja planeeringuprotsessis esitatud ettepanekutest.

Senises üldplaneeringute koostamise praktikas on valdavalt piiratud nende maanteed määramisega, mille suunas soovitakse rajada muust liiklusest eraldatud või eraldi muldkehal kergliiklusteed, samas tehnilisi nõudeid konkreetsetele teelõikudele ei ole määratletud. Ka käesolevas planeeringus ei minda sellest

kaugemale, sest tehniliste nõuete määramine on mõistlikum detailsemate planeeringutasandite ning projekteerimise raames. Selle asemel on, lähtudes peamiselt kehtivatest üldplaneeringutest, esitatud lahendus peamiste perspektiivsete kergliiklusteede suundade jaoks, kus maakonnaplaneeringule sobiva detailsusastme kohaselt käsitletakse eeskätt omavalitsuste vahelisi aga ka lihtsalt suuremate keskuste vahelisi teid. Kaardil ei kujutata kergliiklusteid piki perspektiivset Tallinn-Narva I klassi maanteed, kuna seal on kergliikluse eraldamine muust liiklusest kohustuslik ja vajalik lahendada niikuinii projekteerimise käigus.

Perspektiivsete kergliiklusteede sõlmpunktideks on maakonna suurimad linnad – Narva, Sillamäe, Kohtla-Järve, Jõhvi ja Kiviõli ning peamisi puhkemajanduskeskusi Toila alevik. Narva ühendatakse kergliiklusteedega Narva linna Kudruküla territooriumiga, Narva-Jõesuuga, ning piki Tallinn-Narva põhimaanteed Sillamäega. Jõhvi ühendatakse loode ja põhja suunas Kohtla-Järve Järve linnaosaga, Toila ja Voka alevikuga ja rannikuga Ontikal. Kagu suunal luuakse ühendus Kohtla-Järve Ahtme linnaosa ja Pannjärve (Alutaguse puhkepiirkond) ning Jõhvi ja Kuremäe vahel. Kiviõli ühendatakse Sondaga. Püssi ühendatakse Kiviõliga.

Maakonna põhja ja lõunaosa vahele kergliiklustee rajamist ette ei nähta suhteliselt pika vahemaa ja selle tõttu prognoositava vähese jalgratturite poolt kasutatavuse tõttu. Maakonna lõunaosas loob perspektiivne kergliiklustee ohutuma ühenduse piki Peipsi rannikut Vasknarvast Mustveeni, kus suviti on palju puhkajaid ning tavapärasest palju kõrgem liiklusintensiivsus. Kuivõrd Peipsi-äärne puhkepiirkond on vahetust rannikuvööndist laiem, siis on puhkepiirkonna heaks sisemiseks seostamiseks kergliiklusega ette nähtud rajada sellelt teelt ka harud lisaku ja Tudulinnani.

3.3.3. Raudteed

Ida-Virumaa raudteedest on peamine üldkasutatav Tallinn-Tapa-Narva trass. Raudtee on Tallinnast Tapani kaheerajaline, edasi Narvani üherajaline. Tegu on seni Eesti peamise raudteetransiidi teega. AS Eesti Raudtee on viimasel aastakümnel tehtud remontidega viinud reisirongide võimaliku suurima kiiruse Tapa-Narva lõigul 120 ja kaubarongide kiiruse 80-90 km/h. Reisirongide liikumissagedus on aga äärmiselt väike – vaid üks reisirong päevas Tallinnast Narva ja Tallinnast Moskvasse. Vahepeal aktualiseerunud raudtee läbilaskevõime amendumise prognoos on seoses naftatransiidi kahanemisega aktuaalsuse kaotanud. Olemasolev raudteekoridor võimaldab vajadusel ka teise raja ehitada, kuid seni on selleks vajadus puudunud.

Üldkasutatava raudteega liituvad lühemad tööstusraudteed, mis võimaldavad ühendust Sillamäe, Kohtla-Järve ja Narva tööstusaladele ning Balti EJ-le. Lõunas asub nn põlevkiviraudtee, mis on rajatud karjäärade ja kaevanduste teenindamiseks ning põlevkivi veoks Eesti EJ. Viimane lõik Ahtme-Viivikonna anti käiku 2002. a. Varasemad tööstusraudteed Auverest Eesti Elektriijaama, Sondast Aserisse ja Orust turbatootmisalale on likvideeritud.

Üldkasutatava raudtee arendamine on otseselt seotud üleriigiliste vajadustega kauba- ja reisijateveo arendamisel. Riigi poolt ettevõetud hange reisirongide pargi uuendamiseks ja loodetavasti graafikute otsustavaks tihendamiseks põhilistel reisijateveo suundadel, mille hulka kuulub Tallinn-Narva liin, viivad eeldatavasti reisirongiliikluse intensiivistumisele. Positiivse arengutsenaariumi realiseerumisel kaubatransiidi osas võib siis edaspidi aktualiseeruda vajadus kahe raudteeniidi järele.

Sillamäe sadama raudteeharu ja põlevkiviraudtee planeerimine sõltub kohalikest – sadama ja kaevanduste vajadustest. Konteinervedude loodetavat kasvu silmas pidades on detailplaneerimisel Vaivara külje all eeskätt konteinervedusid teenindav Sõtke tööstuspark, mis sisaldab mh Sillamäe sadamat teenindava raudteeterminali (raudteepargi). Põlevkiviraudtee edasist arendamist planeeringuperioodil ette ei nähta. Kaeveväljade edaspidise võimaliku laiendamise perspektiiv kaugemas tulevikus lääne poole ja sellega seotud transpordivajadused pole veel selged, kuid need seonduvad ühe võimalusena kahtlemata raudteega.

Käesolevas planeeringus esitatud lahendus raudteede jaoks jätab lahti kõik realistlikud arenguvõimalused. Tapa-Narva liin on ette nähtud perspektiivis kaheosalisena, milleks täiendavat maad reserveerida vaja ei ole. Rongiliikluse tiheduse prognoositav suurendamine tekitab aga vajaduse viia suurema liiklusega maanteed ristumised raudteega eri tasandile (viaduktile või tunnelisse) milleks on vaja reserveerida maa. Viaduktide kõrgus peab arvestama raudtee perspektiivse elektrifitseerimisega. Suurema osa raudtee ja maantee ristumiste viimisest kahele tasandile on näidatud vastavalt Tallinna-Narva põhimaantee trassivaliku teemaplaneeringule Jõhvi-Narva maanteelõigul. Raudteeliikluse intensiivistumise korral on aga vajalik kahetasandiliste ülesõitude rajamine tingimata veel Kiviõlis, Püssis, Sondas ja Vaivaras.

Tööstusraudtee osas nähakse ette Sillamäe raudteeterminal Sõtke tööstuspargis. Käesoleva planeeringuga nähakse ette säilitada võimalus raudtee vm tööstustranspordi taristu rajamiseks Aidus asuvast rikastusvabrikust Sompani, et rikastatud põlevkivi saaks Eesti Elektriijaamani transportida ka kasutades olemasolevat põlevkiviraudteed. Teiselt poolt on planeeringus ette nähtud tööstustranspordi trassikoridor Aidust Sonda poole, säilitamaks ligipääsuvõimalust võimalikele uutele põlevkivikaevandustele Aidu kaeväljast lääne pool. Viimane koridor on planeeringus näidatud põhimõttelise suunaga, taristu liik ja trassi täpne asukoht määratakse tulevikus.

3.3.4. Kaevanduse lintkonveieri koridor

Käesolevasse maakonnaplaneeringusse on kantud perspektiivse lintkonveieri koridor Uus-Kiviõli kaeväljalt Aidu karjääri jäävasse rikastusvabrikusse vastavalt juba kehtestatud Aidu karjääri tuulepargi, sõudekanali ja lasketiiru üldplaneeringu teemaplaneeringule.

3.3.5. Sadamad ja siseveetee

Käesoleva planeeringu objektiks on nii mere- kui sisevete sadamad ja siseveetee. Eesti siseveeteest jääb Ida-Viru maakonda Narva jõgi koos sellel asuva veehoidlaga ja osa Peipsi järvest. Narva linna piires paiknevad Narva joa astang ja hüdroelektriijaama rajatised ei võimalda veeliiklust Soome lahelt Peipsile ühegi veeliiklusvahendiga v.a ülevedamisega mööda maismaad. Siseveeteel on Ida-Virumaal mitmeid laevaliiklust oluliselt raskendavaid lõike: Narva jõe suue, Omuti (Kuningaküla) kärestikud Narva jõel ja Narva jõe lähe. Olemasolev veetee on kasutatav Narva-Jõesuust Narva Jõesadamani väikelaevadele süvisega kuni 2 m. Narva jõel on võimalik liigelda Peipsi järveni aga vaid süvisega kuni 0,7 m ja Peipsil süvisega kuni 1,5 m.

Planeeringus eristatakse eeskätt (vastavuses kehtivale sadamaseadusele) sadamaid ja väikesadamaid. Eristamise aluseks on vaid teenindavate laevade suurus. Kui väikesadamas osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele, siis sadama puhul pole laevade kogupikkus piiratud. Lisaks eeltoodud jaotusele iseloomustatakse planeeringus sadamate spetsialiseerumist mõistetega kaubasadam ja reisisadam. Külalissadama all mõeldakse selles planeeringus harrastusmeresõitjatele rajatud kümne või enama sildumiskohaga väikesadamat, millel on märgatav tähtsus maakonna kui terviku jaoks veeturismi ja selle meresõiduohutuse seisukohast. Väiksemate väikesadamate paigutusega käesolev planeering ei tegele.

Maakonna suurim sadam ja ühtlasi ainus kaubasadam on Sillamäel. Tegu on multifunktsionaalse kaubasadamaga (naftasaadused, vedelkeemia, vedelväetised, ammoniaak, Ro-Ro kaubad, puistekaubad, konteinerid), millel on olemas ka reisiterminal. Olemasolevatest väikesadamatel on külalissadamatena toimimiseks vajalikud kaid olemas vaid Toilas, Narva-Jõesuus ja Narva Jõesadam. Siseveetee ja sadamate planeerimisel lähtume seisukohast, et ainuke üleriigilist tähtsust omav sadam Ida-Virus on Sillamäe Sadam, väikesadamaid tuleks siin käsitleda kohaliku infrastruktuuri osana, mille eesmärk ei ole ise kasumit teenida, vaid võimaldada piirkonna ettevõtetele tegutseda.

Planeeringulahendusega soovitakse sadamate ja siseveetee osas tagada neile arenguvõimalused, mis tulenevad soodsa stsenaariumi realiseerumisest, kus nii kaubavedude kui veeturismi järele on maksimaalne nõudlus.

Sillamäe kaubasadam praegu ettenähtavalt täiendavat territooriumi planeeringuperioodil ei vaja. Küll aga on linna üldplaneeringus ette nähtud eraldi reisisadama ja jahisadama (külalissadam) rajamine territooriumi merre laiendamise teel. Väikesadamatest nähakse planeeringuga ette külalissadamate väljaarendamist olemasolevate sadamakohtade baasil Kalvis, Purtses, Toilas, Sillamäel, Narva-Jõesuus, Narvas (Jõesadam ja Kulgu sadam), Vasknarvas, Alajõel, Rannapungerjas ja Lohusuus. Maakonnaplaneering ei piira kohalike omavalitsuste võimalusi ka teiste väikesadamate mahukamateks arendusteks, kuid ülalnimetatud külalissadamad moodustavad maakonna veeturismi tarbeks piisava tihedusega keti asudes ühtlasi ka suuremates olemasolevates sadamakohtades ja/või suurema turismipotentsiaaliga kohtades.

Narva-Jõesuu ja Narva külalissadamate toimimise, aga ka kogu siseveete läbitavuse seisukohalt on möödapääsmatu Narva jõe suudme täisuhutumise vältimine. Selleks on vaja valmis ehitada 1980. aastatel jõesuudmes pooleli jäänud muul, mis kaitseks nii sellest läände jäävat liivaranda kui jõesuudme laevateed.

Planeeringulahendus näeb, lähtudes Eesti siseveete arengukontseptsioonist, ette võimaluse Narva jõel siseveete läbitavuse parandamiseks kanali rajamise Narva jõest läänes Omuti kärestikest mööda.

Alternatiivse osalahendusena siseveetele Soome lahest Peipsile, mis aga iseendast ei paranda läbipääsu Omuti kärestikest, nähakse planeeringulahenduses ette võimalus uue veete trassi kujundamiseks uue mitmefunktsioonilise kanaliga Sillamäe piirkonnast üle ammandatud Sirgala ja Narva karjäärides kujunevate tehiseveekogude ühendusega Narva jõkke (vt. p 3.4.2).

Planeeringu kaardil näidatud võimalike kanalite trassid on põhimõttelist suunda näitava iseloomuga. Nende objektide asukoha tegelik määratlemine üldplaneeringu teemaplaneeringu või detailsemal tasemel eeldab positiivse tulemusega teostatavusanalüüsi. Kanalite rajamise võimalikkuse ja sobiva tehnilise lahenduse valiku otsustamise vältimatuks tingimuseks on rajatiste keskkonnamõju hindamise läbiviimine. Narva jõe ülemjooks kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse, kus veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine on keelatud. Samuti asub seal Narva jõe ülemjooksu hoiuala, mille kaitse-eesmärk on EÜ nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisas nimetatud elupaigatüübi – jõgede ja ojade (3260) kaitse ning II lisas nimetatud liikide – hariliku võldase, tõugja, hingi, vingerja ning paksukojalise jõekarbi elupaikade kaitse.

3.3.6. Lennuväljad

Ida-Virumaal asuvad Narva ja Jõhvi lennuväli. Olgina lähedal asuval Narva lennuväljal on üks murukatttega 600x50 m lennurada. Lennuväli on kasutusel hobilendudeks. Jõhvi lennuväljal on üks 800x30 m lennurada. Lennuväli ei ole aktiivses kasutuses. Olemasolevad lennurajad Narvas ja Jõhvis on sobivad väikelennukitele ja helikopteritele. Lennuraja mõõtmete järgi on tegu madalaima klassi (1. klassi) lennuväljadega.

Ida-Virumaa lennuväljade arengu kavandamine lähtub sellest, et need jäävad ka kõige positiivsema majanduse arengu stsenaariumi korral teenindama eelkõige maakondlikke vajadusi. Neil on potentsiaali kujuneda kohaliku majandust ja elanikkonda teenindavateks äri- ja harrastuslendude lennuväljadeks.

Planeeringulahendus näeb ette vajadusel Narva lennuvälja lennuraja pikendamise 2000 m-ni (nagu reserveeritud Vaivara valla üldplaneeringus) ja Jõhvi lennuvälja lennuraja pikendamise 1200 m-ni (Jõhvi valla koostatav üldplaneering).

3.3.7. Tööstusalad

Käesolevas planeeringus kasutatakse järgnevat tööstusala mõistet: detailplaneeringuga planeeritud ja kruntideks jagatud parendatud maatükk tööstus- ja logistikaettevõtetele, mida pakutakse müügiks või rendile ja mis on varustatud infrastruktuurirajatistega vähemalt kuni kruntide piirideni.

Kuigi ülalviidatud planeering ja kohalik taristu on tööstusalal tarvilik võib tööstusala olemasolevaks lugeda turul tegutsemise järgi – kas krunte müüakse või mitte. Rakendades seda kriteeriumi võib olemasolevateks tööstusaladeks lugeda Sillamäe vabatsooni ala, Narvas asuvat Nakro tööstusparki, Narva Logistika- ja Tööstusparki, Jõhvi Tööstusparki ning Olgina lähedal paiknevat Virumaa Tööstusparki. Lisaks neile on, enamasti planeeringute koostamise faasis, välja arendamisel tööstusalad Kohtla-Järvel, Kiviõlis ja Püssis ning Sõtke tööstuspark Sillamäe linna naabruses. Kuivõrd tööstusalade puhul aga sageli ei planeerita ja arendata neid välja kogu ettenähtaval territooriumil, siis on käesolevas planeeringus kõiki neid näidatud perspektiivseina maksimaalses kavandatud ulatuses.

Tööstus- ja logistikaalade planeerimisel on põhjust lähtuda eeskätt kohalikest huvidest luua täiendavat tööhõivet ja planeerida/reserveerida selleks maad optimistliku majanduskasvu stsenaariumi võimaldamiseks. Riigi huvi ulatust kajastab riigi maade üleandmine SA-le Ida-Viru Tööstusalade Arendus (SA IVTA). Sellega on seotud ca 700 ha tööstus- ja logistikaparkide maad, millele loodetakse tuua 116 ettevõtet ca 4400 töökohaga. Neile lisanduvad erakapitaliga arendatavad tööstusalad. Arvestades seda, et Ida-Virumaa tööjõu arvukus ei kasva, teenindussektor on maha jäänud ning seega on reindustrialiseerimise maht piiratud, aga samuti ka seda, et uued tööstusalad on kõigi peamiste tööstuslinnade juures ette nähtud, on käesolevas planeeringus võetud seisukoht, et olemasolevatele ja planeeritavatele täiendavaid uusi tootmisalasid pole maakonnas eeldatavasti vaja.

Planeeringulahenduses on näidatud peamised perspektiivsed tööstus- ja logistikaalad vastavalt nende kehtestatud ja koostatavatele detailplaneeringutele, Maidla valla üldplaneeringule ning riigi poolt SA IVTA-le tööstusalade otstarbeks üle antud maadele.

3.3.8. Riigikaitsealine taristu

Riigikaitsealised maad planeeritakse lähtuvalt üleriigilistest vajadustest, mis ei sõltu majandusarengu prognoosist. Ida-Viru maakonna ammendatud karjäärides on Eesti ühed sobivamad alad Kaitseväe ja Kaitsealiidu väljaõppegevuseks. Osa Sirgala ja Viivikonna ammendatud pealmaakaevandusaladest on kehtestatud vastava detailplaneeringuga Sirgala harjutusvälja jaoks. Vaivara ja Toila valla üldplaneeringutega on ette nähtud maa-alad Sirgala harjutusvälja perspektiivseks laiendamiseks, mille piire aga tuleks täpsustada vastavalt käesoleva planeeringuga ettenähtule, mis põhineb Kaitseministeeriumi ettepanekul.

Suletavasse Aidu põlevkivikarjääri on Maidla valla üldplaneeringu teemaplaneeringuga planeeritud Kaitsealiidu Alutaguse maleva 600 m lasketiir. Avinurme vallas on vajalik olemasoleva Kaitsealiidu Alutaguse maleva laskepaiga rekonstrueerimine 300 m vähendatud ohualaga lasketiiruks. Viru Jalaväekompanii linnaku territooriumil Jõhvi vallas on linnaku detailplaneeringuga kavandatud 300 m lasketiiru ajakohastamine.

Harjutusväljade ja lasketiirude ümber nähakse ette müra piirangutsoonid. Piirangutsoonid määratakse vastavalt prognoositud müra tasemele (müra päevane tase A-korrigeeritud ekvivalentne helirõhutase $L_{pA,eq,T} = 55$ dB). Nimetatud tsoonis ei tohi kavandada uusi elamu- ja sotsiaalmaa funktsiooniga alasid. Piirangutsoonid täpsustatakse üldplaneeringute raames.

Kuivõrd Ida-Virumaal on kujunenud välja konflikt riigikaitsealiste vajaduste (õhuseire) ja laialdase tuuleparkide planeerimise vahel siis tehakse käesolevas planeeringus vastavuses Üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+ ettepanek kaaluda täiendava õhuseire radaripositsiooni rajamist maakonda. Täiendava radari paigaldamine võimaldaks leevendada kogu maakonnas tuulikute kõrgus- ja paigutamispääringuid. Kõrgus- ja paigutuspiirangute leevendamine saab toimuda alles pärast uue võimaliku õhuseireradari töölerakendamist.

3.4. Torujuhtmed ja vesiehitised

3.4.1. Gaasitorustik

Käesolev planeering kajastab maagaasi ülekandevõrku. Ida- Virumaa maagaasi ülekandevõrk on osa kogu Eesti ülekandevõrgust. Ida-Virumaa maagaasiga toide toimib kahelt suunalt: Läänest on ülekandevõrk ühendatud Lääne-Virumaal paikneva ülekandevõrguga, milline omakorda läbi teiste maakondade saab gaasi lõunapoolsest, Venemaa ühendusega gaasivõrgust. Idapoolsest on ülekandevõrk ühendatud samuti Venemaa gaasivõrguga. Ida-Virumaa olemasolevast maagaasi ülekandetorustikust on kuus väljundit gaasijaotusjaamadega, millest on välja ehitatud gaasijaotustorustikud tarbijate vajaduste rahuldamiseks. Praegu kuuluvad AS Nitrofert ja AS Narva Elektri jaamad Eesti suurimate maagaasi tööstustarbijate hulka. Maakonnas väljaarendatavate uute tööstusalade maagaasiga varustamise tagab olemasolev ülekandetorustik ja vajadusel sellest uute väljundite ja uute harutorustike rajamine.

Gaasi ülekandevõrgu arendamist ette ei nähta. Ainsa uue lõiguna on planeeringus ette nähtud AS Eesti Gaas poolt ette nähtud ühe torustiku osa asendamine uuel trassil Lügänu vallas.

3.4.2. Kaugküttetorustikud

Planeeringus on uue kohalike omavalitsuste vahelise küttetorustiku koridorina näidatud Kohtla-Järve –Sompaahtme kaugkütte magistraaltorustiku koridor vastavalt asjaosaliste omavalitsuste üldplaneeringu teemaplaneeringute lahendusele.

3.4.3. Vee- ja reoveetorustikud, kanalid

Ida-Virumaal on mitmeid erinevate omavalitsuste territooriumidel paiknevaid veevarustuse ja reoveetorustikke. Narva joogiveevarustus toimub Mustajõe veehaarde torustiku kaudu Narva jõest. Kohtla-Järve Ahtme linnaosa ja osaliselt Jõhvi linna veevarustus põhineb Kurtna-Vasavere veehaardel.

Reovee käitlemise suurim rajatis on Kohtla-Järve regionaalne reoveekäitlussüsteem puhastusseadmetega Kohtla-Järvel ning heitvee suunamisega süvamerelasu kaudu Soome lahte. Süsteem teenindab Kiviõlit, Püssit, Kohtla-Nõmme, Kohtla-Järve linnaosasid ja Jõhvit. Narva-Jõesuu linna reovesi suunatakse survetorustiku kaudu Narva puhastusseadmetele.

Planeeringulahendus ei näe ette uusi omavalitsuste vahelise tähtsusega vee- ja reoveetorustikke. Seoses vajadusega tagada Peipsi hea seisund nähakse kooskõlas järve ranna-ala üldplaneeringuga ette järveäärsete ühiskanaliseerimise piirkondade rajamine.

Narva jõgi on ja jääb Soome lahte ja Peipsi järve ühendava siseveete osana laevatatavaks oluliste piirangutega, mis tulenevad ühelt poolt koseastangust, hüdrojaamast, karestikest ja jõe väikesest sügavusest, teiselt poolt aga jõel kehtivast riigipiirirežiimist, mille võimaliku leevenemise aega on raske ette näha. Seepärast pakutakse käesoleva planeeringulahendusega välja perspektiivse kanali rajamine Sillamäe piirkonnast Narva jõeni üle ammendatud põlevkivi karjäärides peale sealt vee väljapumpamise lõpetamist tekkivate tehiseveekogude. Kanal ei oleks ainult transpordirajatis vaid võimaldaks ülevoolu tagamisega ka reguleerida tehiseveekogude taset. Samas on pangaastangu ületamiseks veesõidukiga ka siin möödapääsmatu laevatõstuki või lüüsi kasutamine. Kaardil on esitatud kaks arvutuslikult vähima takistuse meetodil määratud kanali alternatiivi Narva jõe keskjooksule. Kanali trassi alternatiivid on puhtillustriivse tähtsusega. Kanalite rajamise võimalikkuse ja sobiva tehnilise lahenduse valiku otsustamise vältimatuks tingimuseks on rajatiste teostatavusanalüüsi ja keskkonnamõju hindamise läbiviimine (vt 3.3.5).

3.4.4. Pühajõe õgvendus Jõhvi vallas

Vältimaks Pühajõe iga-aastaste üleujutuste negatiivset mõju Jõhvi linnale, on Jõhvi vald teinud käesoleva planeeringu koostamise käigus ettepaneku jõesängi õgvendamiseks põhja pool Tallinn-Narva maanteed. Käesolev planeering aktsepteerib seda ettepanekut. Keskkonnamõju strateegilise hinnangu järgi vähendab õgvendus üleujutusohtu Jõhvi linnas ja samas ei too kaasa olulist negatiivset keskkonnamõju jõe tervikuna ega rohevõrgustikule. Ka jõelammil esinevate kaitstavate taimeliikide kahjustamist on võimalik õige projekteerimise korral vältida. Õgvenduse trass on planeeringus esitatud põhimõttelise suunaga. Tegelik asukoht on võimalik määrata projekteerimise käigus.

4. Planeeringu elluviimine

Enamiku käsitletud taristu liikide puhul on maakonna mastaabis tegemist suhteliselt omaette toimiva struktuuriga, kus osa (reeglina suurem osa) üksikobjekte on olemas ja jääb ka edasi toimima planeeringuperioodil. Perspektiivsetena on käesolevas planeeringus käsitletud objekte, mis jagunevad:

1. rajamisel/väljaarendamise faasis olevad objektid;
2. muude planeeringutega (üldplaneeringud, üldplaneeringu ja maakonnaplaneeringu teemaplaneeringud, detailplaneeringud) planeeritud objektid;
3. selgete ruumiliste arenduskavatsustega ja/või menetletavate planeeringutega ettenähtud objektid, mida käesolev planeering aktsepteerib maakondlikult olulise ja vajalikuna;
4. esmakordselt käesoleva planeeringuga ette nähtud objektid.

Tehnilise taristu teemaplaneering toimib 1.-3. liiki objektide puhul koondava, koordineeriva ja sünteesivana, 4. liiki objektide puhul aga täiendab seni ettenähtut.

Planeeringu elluviimine on selles ette nähtud perspektiivsete objektide rajamine. Käesoleva maakonnaplaneeringu elluviimine sõltub ühiskonna konkreetsetl realiseeruva arengurajaga seotud vajaduste tähtsustumise järjekorrast, mida pole võimalik üheselt ette näha, ja lisaks paljude erinevate subjektide finantseerimisotsustest, mis toimuvad väljaspool ruumilise planeerimise korraldust. Seepärast saab planeeringu enda kaudu sellele kaasa aidata perspektiivsete objektide tarvis (liigid 3 ja 4) alade reserveerimisega, neile kasutustingimuste seadmisega ja ehitust ettevalmistavate vajalike täiendavate planeeringu- jm sellega seonduvate toimingute määratlemisega.

Eelöeldust tulenevalt ei ole siin otstarbekaks peetud planeeringu ehitusjärjekordade (etappide) määramist. Samas on see paremini võimalik realiseerida ülesannete püstitamisega nii Ida-Viru maakonna arengustrateegias ja tegevuskavas kui ka asjakohastes riiklikes arengukavades, mille jaoks käesolev planeering pakub ainet. Planeeringu elluviimise seire korraldatakse maakonna arengustrategia seire koosseisus.

Käesoleva planeeringu võimalused oma elluviimist tagada on niisiis seotud eelkõige linnade ja valdade üldplaneeringute suunamisega. Ühelt poolt on ainult nende kaudu on võimalik konkreetsele kinnisomandile kitsendusi seada³ ja teiselt poolt antakse nende alusel lähteülesanne detailplaneeringuile või otse objekti projekteerimistingimused. Allpool antakse taristuliikide kaupa üldised seadmist vajavad maakasutustingimused ja ettepanekud asjaomaste üldplaneeringute täiendamiseks nende perspektiivsete taristuobjektide kohta, mille puhul võib olla selle järele vajadus. Eelkõige puudutab see juhtusid, kus objekti pole ette nähtud kehtivas üldplaneeringus, k.a üldplaneeringut muutnud detailplaneeringus.

³ Planeerimisseaduse par 3 lg 3 sätestab, et kinnisomandile võib planeeringu alusel seada seadusest tulenevaid maakasutus- ja ehitustingimusi ning kitsendusi:

1) detailplaneeringu koostamise kohustuse korral – kehtestatud detailplaneeringu alusel;

2) detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral – kehtestatud üldplaneeringu alusel.

Lisaks ei võimalda maakonnaplaneeringu üldistav iseloom ja sellega seotud kaartide väike mõõtkava kavandatud objekte siduda konkreetsete kinnistutega.

4.1. Elektri- ja sidetaristu

Planeeringu elluviimise küsimused on siin seotud eelkõige tuuleparkidega. Kuivõrd nende jaoks koostatakse enamasti asukohavaliku üldplaneeringu teemaplaneeringud, siis kehtestatakse sama planeeringuga ka asjakohased maakasutustingimused, mistõttu nendega siinkohal ei ole põhjust tegelda. Käesoleva planeeringuga tehakse kohalikele omavalitsustele ettepanek viia lõpule Kõrkküla-Kestla (Aseri vald), Varja (Lüganuse vald) ja Sirgala (Toila vald) tuuleparkide teemaplaneeringute ja Auvere tuulepargi osaüldplaneeringu menetlus. Juhul, kui käesoleva aja riigikaitsealistest kaalutlustest lähtudes pole võimalik neid üldse või täies mahus kehtestada, tehakse ettepanek planeeritavad maa-alad siiski omavalitsusele sobivas ulatuses ja vaid tuuleenergia arendamiseks selgelt sobivatel aladel reserveerida üldplaneeringus perspektiivse tuulepargi alana. Seejuures arvestada ka võimalusega, et tulevikus riigikaitse vajadusest tulenevad piirangud tuuleparkidele võivad väheneda.

Aseriarus (Aseri vald) idee tasemel näidatud pumpelektrijaama jaoks ei saa käesoleva planeeringu alusel maad reserveerida ja vastavaid maakasutustingimusi seada. See eeldab teostatavusuuringu läbiviimist ning viimase positiivse tulemuse korral vastava asukohavaliku teemaplaneeringu tegemist koos strateegilise keskkonnamõju hindamisega. Kuivõrd Aseri vallas ei pruugi olla maakonna ainus sobiv koht pumpelektrijaama jaoks siis võib osutuda vajalikuks läbi viia maakonnaplaneeringu teemaplaneering.

4.2. Transpordi-, tööstus- ja riigikaitse taristu

Maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „E20/T1 Tallinn - Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi-Narva lõigus ja Vodava-Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine“ kehtestatakse maakasutustingimused ja -piirangud sõltumatult käesolevast planeeringust.

Käesolevas planeeringus ette nähtud ülejäänud perspektiivsete riigimaanteed trassikoridoride vabana hoidmiseks tuleb, seni kui nende täpne asukoht ei ole üldplaneeringu või maakonna teemaplaneeringu tasemel kindlaks määratud ning maakasutustingimused ja -piirangud kinnistuomanikele kehtestatud, ehitustegevus kooskõlastada Maanteeametiga. Seejuures tuleb arvestada I klassi maantee trassikoridori laiuseks 650 m ning teiste maanteed trassikoridori laiuseks 450 m. Maa-ametile tehakse ettepanek mitte erastada ega munitsipaliseerida nendes trassikoridorides asuvaid riigi omandis olevaid maid.

Maa-ametile tehakse samuti ettepanek mitte erastada ega munitsipaliseerida Aidu karjäärast Sompas suunas kuni olemasoleva tööstusraudteeni, samuti Aidu karjäärast Sonda suunas näidatud perspektiivse tööstustranspordi trassi koridori jäävaid riigi omandis olevaid maid, kuni ei ole selgunud vajaduse puudumine taolise trassi järele.

Kohalikele omavalitsustele tehakse järgmised ettepanekud.

Aseri vallale tehakse ettepanek muuta vajadusel kehtiva üldplaneeringu lahendust, tühistades Tallinn-Narva põhimaantee alternatiivse lõunapoolse koridori reserveerimise Kõrkkülas koos vastavate kinnisomandile kehtivate kitsendustega.

Lüganuse vallale tehakse ettepanek muuta üldplaneeringut kehtestades sama maantee võimaliku alternatiivse trassi jaoks Varja piirkonnas täiendava maanteekoridori 650 m laiuses võimaliku õgvenduse jaoks olemasolevast maanteest põhja pool. Perspektiivse täiendava maanteekoridori jaoks kehtestada piirang uute ehitiste püstitamisele. Sätetada üldplaneeringus, et lõplik maanteetrassi valik Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimiseks tehakse maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga.

Planeering teeb ettepaneku Jõhvi, Illuka ja Vaivara vallale ning Kohtla-Järve linnale täiendada oma üldplaneeringuid Vasavere ja Viivikonna vahelise maanteeühenduse põhimõttelise suuna äranäitamise

vastavalt maakonnaplaneeringus ettenähtule ja näha ette, et trassi täpne paigutus määratakse vajadusel üldplaneeringu teemaplaneeringuga.

Tehakse ettepanek Sonda, Maidla, Kohtla, Jõhvi, Iisaku ja Tudulinna valdadele täiendada oma üldplaneeringuid ja Toila vallale täpsustada oma üldplaneeringut perspektiivsete kergliiklusteede trasside suuna määramisega vastavalt käesolevas maakonnaplaneeringus ettenähtule. Ühtlasi tagada asjaomaste maanteed kaitsevööndis kergliiklusteede rajamiseks vajaliku maa säilitamine vastava maakasutustingimuse seadmisega.

Tapa-Narva raudtee arengu võimaldamiseks tehakse Sonda vallale ettepanek täiendada oma üldplaneeringut kavandades Sondas eritasandilise raudtee ülesõidu ja reserveerides selle tarbeks maa.

Vaivara ja Jõhvi vallale tehakse ettepanek võimaldada lennuväljade arendamist ainult detailplaneeringute alusel, kus on mh määratletud lennuvälja lähiehitiste lennundusseaduse §34¹ lg 3 mõistes ja selle seaduse alusel ette nähtud piirides, mille sees kitsendatakse kinnisasja kasutamist.

Aidu karjäärast Sompas suunas kuni olemasoleva tööstusraudteeni, samuti Aidu karjäärast Sonda suunas näidatud perspektiivse tööstustranspordi trassi koridori ei ole piisavat alust käesoleval ajal Maidla, Kohtla ja Mäetaguse valdade üldplaneeringusse kanda, kuna tegelik vajadus selle järele täpsustub kaugemas tulevikus. Siiski on neil valdadel soovitatav edaspidises planeerimises taolise transpordivajaduse päevakorda tõusmise võimalusega arvestada. Trassi täpne paigutus (joonobjekt) määratakse vajadusel kas teemat täpsustava üldplaneeringu või maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga.

Käesolevas planeeringus ette nähtud Illuka vallas Omuti karestike juures Narva jõe läänekaldale kanali rajamine ei ole piisav alus valla üldplaneeringu täiendamiseks ja seal territooriumi kasutamisele kitsenduste seadmiseks. Seal on vaja eelnevalt teostatavusanalüüsi läbiviimine (eeldatavasti Veeteede Ameti tellimisel), mille positiivse tulemuse korral järgneks Illuka valla osaüldplaneeringu või teemaplaneeringu koostamine koos strateegilise keskkonnamõju hindamisega.

Tööstus- ja logistikaalad on Ida-Virumaal üldiselt seni planeeritud detailplaneeringutega (vajadusel on need üldplaneeringut muutvad), mille olemasolu on tööstusalade puhul vältimatuks majandamise alustamise eeltingimuseks. Mitmel juhul pole aga kogu käesoleva planeeringuga perspektiivseks tööstusalaks arvatud territooriumi otstarbekas korrigeerida detailplaneerida. Seepärast tehakse ettepanek Jõhvi vallale koostatavas üldplaneeringus, Kiviõli linnale aga kehtivas üldplaneeringus reserveerida tööstusalad vastavuses käesoleva teemaplaneeringuga. Vaivara vallale tehakse ettepanek menetleda Sõtke tööstuspargi detailplaneering lõpuni peale Tallinn-Narva maanteekoridori maakonna teemaplaneeringu kehtestamist kooskõlas selle lahendusega.

Riigikaitse taristu puhul tehakse Avinurme vallale ettepanek täpsustada valla üldplaneeringut Kaitseliidu lasketiiru perspektiivse laiendamise osas vastavuses käesoleva teemaplaneeringuga, mis tugineb Kaitseministeeriumi ettepanekule. Valla äranaegemisel tuleb ette näha kas strateegilise keskkonnamõju hindamine või keskkonnamõju hindamine projekteerimise faasis. Vaivara vallale tehakse ettepanek muuta üldplaneeringut vähendades Narva karjääril tuulepargiks reserveeritud ala ja reserveerides selle kaitsevööndi Sirgala harjutusvälja laiendamiseks.

Planeeringus ette nähtud võimalike alternatiivsete uute õhuseire radaripositsioonide osas esitab Kaitseministeerium asjaosalistele omavalitsustele täpsemad üldplaneeringu täiendamise ettepanekud koos vajalike maakasutuskitsenduste äranaegimisega.

Käesoleva planeeringu koostamise käigus arutati lisaks vajadust määratleda uus kaadamisala Narva jõe suudme lähistele, kus pikemat aega kasutuses olnud kaadamisala jäi Vene Föderatsiooni majanduspiiridesse, kuid leiti, et see vajab eraldi uuringuid. Siinkohal toonitame selle vajaduse jätkuvat päevakohasust.

4.3. Torujuhtmed ja vesiehitised

Vaivara ja Illuka vallale tehakse ettepanek muuta vajadusel oma kehtivaid üldplaneeringuid et kõrvaldada sealt senises maakonnaplaneeringus ette nähtud perspektiivsed veetorustikud Narva jõest Narva ja Sillamäe linnadesse.

Käesolevas planeeringus ette nähtud perspektiivset Sillamäe-Narva jõe kanalit oma alternatiivtrassidega pole alust Illuka ja Vaivara valla üldplaneeringutesse kanda enne teostatavusuuringu tegemist ja selle positiivse tulemuse korral vastava asukoha määramise maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu läbiviimist koos strateegilise keskkonnamõju hindamisega. Kanali tarbeks maa reserveerimine ja maakasutuskitsenduste kehtestamine tehakse eelnimetatud teemaplaneeringuga.

Tehakse ettepanek Jõhvi vallale kajastada koostatavas valla üldplaneeringus soovitud Pühajõe õgvendust määrates ära rajatava kanali ligikaudse koridori ja sellega seotud maakasutuse tingimused. Pühajõe õgvendamise tuleb lahendada koos Jõhvi liiklussõlme väljaehitamisega. Kanali koridor määrata arvestades Tallinn-Narva maantee koridori asukoha määramise teemaplaneeringu tulemusi. Täpne kanali trass määrata ära projekteerimise faasis. Valla äranägemisel tuleb ära määrata projekti keskkonnamõju hindamise vajadus.

4.4. Maapõue kaitse

Maakonnaplaneeringuga kavandatud tegevused võivad mõjutada maavarade seisundit ja kasutamist. Seetõttu tuleb planeeringus rahuldamiseks Maapõueseaduse §62 lg 1-3 esitada asjakohastel juhtudel abinõud säilitamiseks kaevandamisväärsena arvelevõetud maavarad ja tagada nendele varudele juurdepääs.

Käesolev teemaplaneering on, nagu näidatud p.4 suurel määral sünteesiva iseloomuga kuna see tugineb mitmetele kehtestatud planeeringutele ja ka jätkuvalt menetluses olevatele planeeringutele. Kehtivatest planeeringutest üle võetud planeeritud objektide osas ei ole põhjust nende seost maavarade ja maavaravarude kaevandamisega siin uuesti käsitleda⁴.

Käesoleval ajal on menetluses järgmised planeeringud, millele vastavalt on kantud, siinsesse planeeringusse planeeritavaid objekte, mis asuvad maavarade registrisse kantud maardlatel või mäeeraldistel:

1. Jõhvi valla üldplaneeringu teemaplaneering „Kohtla-Järve-Sompa-Tammiku-Ahtme kaugkütte magistraaltorustiku paiknemine;
2. Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“ . See planeering määrab mh Jõhvi idapoolse ümbersõidu trassi asukoha.

⁴ Maidla Vallavolikogu 17.03.2011.a otsusega nr. 143 kehtestatud Maidla valla üldplaneeringu teemaplaneeringuga "Olulise ruumilise mõjuga Aidu tuulepargi, seda toetava infrastruktuuri ja rekreatsioonialade ning lasketiiru asukohavalik" on seotud Aidu kaeveväljal peale selle sulgemist planeeritud objektid – lasketiir, reoveetrass lintrahvõõrite trassid, teetrass, aheraine ladestuskoht jm.

Maidla Vallavolikogu 30. juuni 2008 otsusega nr 175 kehtestatud Maidla valla üldplaneeringuga on seotud Maidla-Savala kergliiklustee.

Illuka Vallavolikogu 29.11.2010 määrusega kehtestatud Illuka valla üldplaneeringuga on ette nähtud Jõhvi-Kuremäe ja Illuka-Pannjärve kergliiklusteed.

Vaivara Vallavolikogu 30.09.2010 otsusega nr 59 kehtestatud Sirgala Harjutusvälja maa-ala detailplaneeringuga on kavandatud harjutusväli Sirgala ja Viivikonna kaeveväljade ammendatud osal.

Jõhvi läänepoolse ümbersõidu teetrass, mis asub Eesti Energia Kaevanduste AS Tammiku kaevanduse territooriumil on märgitud planeeringusse vastavalt tehnilisele projektile.

Mõlemad planeeringud on Maa-ameti poolt kooskõlastatud ja seetõttu puudub siin vajadus ka nendes ettenähtud objektide mõju maavarade säilimisele ja kättesaadavusele käsitleda v.a Riigiküla liivamaardla osas, mis kanti keskkonnaregistri maardlate nimetusse peale maantee trassikoridoride teemaplaneeringu vastuvõtmist ja avalikku väljapanekut. Riigiküla liivamaardla jääb planeeritava Narva ümbersõidu Vodava-Riigiküla trassi vahetusse lähedusse. Tee projekteerimisel tuleb ette näha jätkuva juurdepääsu tagamine maardlale ja/või tuleb maavara väljata tee ehitamise käigus.

Maardlatele või mäeeraldistele on planeeritud järgmised esmakordselt käesoleva planeeringuga kavandatud objektid, mis ei ole üle võetud muudest planeeringutest:

1. Tööstustranspordi trassikoridor, mis läbib Sompä mäeeraldist ning OÜ Merko Kaevandused ning OÜ VKG Aidu Oil poolt taotletava Sonda põlevkivikaevanduse ala;
2. Tallinn-Narva maantee õgvenduse alternatiivne trassikoridor Lügänu vallas Varja külas, mis asub Aseri fosforiidimaardlal;
3. Tallinn-Narva maantee trassikoridor, mis katab Suurkõrtsi lubjakivimaardla;
4. Omuti (Kuningaküla) kärestikest möödapääsu kanal Permisküla uuringuväljal;
5. Kaitseväge Sirgala harjutusalala perspektiivne laiendus lõunasse Sirgala ja Narva karjääri mäeeraldistel.

Tööstustranspordi trassikoridor läbib idapoolse otsaga VKG Kaevandused OÜ Sompä mäeeraldist, kus kaevandamine on peatatud. See paikneb altkäevandatud alal. Tööstusraudtee või lintrahportööri rajamine koridori ei halvenda ligipääsu maavarale, kuna maardla võimalik taas kasutusele võtmine jääkvaru väljamiseks tehakse maa-aluse kaevandamisega. Planeeritud transpordikoridori ulatumine Sonda uuringualale on seotud otseselt ligipääsu kindlustamisega maardlale ja seega ka see ei halvenda ligipääsu maavarale. Tee või transporditõõr rajatakse sinna äga ainult siis kui realiseerub vajadus maavara ida suunas transpordida. Kavandatud trassikoridor ei ole takistuseks kaevandamislubade taotlemisel ja andmisel õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel.

Tallinn-Narva maantee õgvenduse alternatiivne trass Varja külas halvendaks võrreldes praeguse olukorraga ligipääsu Aseri fosforiidimaardlale kuna maantee alla jäävat maavaravaru pole võimalik ilma teed lõhkumata kaevandada. Samas asub äga ka olemasolev küla hoonestuse lähedane teetrass samal maardlal. Soovides Tallinn-Narva maantee täies ulatuses rekonstrueerida eraldatud sõidusuundadega I klassi maanteeks tuleks ka olemasoleval trassil teed oluliselt laiendada, mis samuti halvendaks võrreldes praeguse olukorraga ligipääsu fosforiidimaardlale. Siin on tegu kahe riikliku avaliku huvi – liiklusohutuse parandamise ja maavarale ligipääsu säilitamise huvi konfliktiga, millele käesoleva planeeringu raames pole võimalik ühest lahendust anda. Kuivõrd p 3.1.1 on sätestatud, et lõplik maanteetrassi valik Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimiseks tehakse eraldiseisva planeeringuga, mille käigus kaalutakse uuesti eri trassivariante, ja ülalmainitud alternatiivse koridori reserveerimine ise ei halvenda ligipääsu maardlale siis peame otstarbekaks selle säilitamist planeeringulahenduses.

Tulevasel rekonstrueeritava Tallinn-Narva maantee trassivaliku teemaplaneeringu üheks tingimuseks seatakse Suurkõrtsi lubjakivimaardla varude otstarbekas kasutamine. Planeeringulahendus peab kas võimaldama jätkuva juurdepääsu maardlale või tuleb maavara väljata tee ehitamise käigus. Teetrassi koridori reserveerimine käesoleva planeeringuga ei ole takistuseks kaevandamislubade taotlemisel ja andmisel õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel.

Omuti (Kuningaküla) kärestikest möödapääsu kanal Permisküla uuringuväljal ei halvenda põlevkivimaardlale ligipääsu, kuna sealne põlevkivilasund asub nii sügaval, et mõeldav on vaid allmaakaevandamine, mis on

vajadusel võimalik ka kanali alt. Kui kanali rajamine osutub tulevikus teostatavusuuringu järgi põhjendatuks, siis tuleb selle järel läbida detailplaneerimise menetlus, mille käigus saab täpsemalt määratleda ehitustingimused, mis kindlustavad põlevkivimaardlale jätkuva juurdepääsu. Kanali trassi põhimõttelise asendi määramine käesolevas planeeringus ei ole takistuseks kaevandamislubade taotlemisel ja andmisel õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel.

Sirgala harjutusala perspektiivne laiendus lõunasse rahuldab maapõue kaitse tingimusi kui see teostub peale Sirgala ja Narva mäeeraldiste põlevkivivaru ammendamist. Juhul, kui harjutusvälja laiendatakse enne põlevkivi täielikku väljamist tuleb see planeerida ja projekteerida nii, et ei halvendataks ligipääsu maardlale.

Maapõue kaitsele lisaks tuleb planeeringu elluviimisel arvestada ka mäetööde võimaliku jääkmõjuga. Altkäevandatud alal tuleb ehitised ja rajatised projekteerida vajalike kaitsemeetmetega, mis välistaksid mäetööde võimaliku jääkmõju objektidele ning hoiaksid ära ehituskonstruksioonide purunemise maapinna võimaliku varisemise, vajumise või nihkumise tagajärjel.

4.5. Muinsuskaitse

Käesolev teemaplaneering on suurel määral sünteesiva iseloomuga kuna see tugineb mitmetele kehtestatud planeeringutele ja ka jätkuvalt menetluses olevatele planeeringutele.

Kehtivatest planeeringutest üle võetud planeeritud objektide osas ei ole põhjust nendega seonduvaid muinsuskaitse tingimusi siin käsitleda, sest need peavad olema lahendatud planeeringute koostamise käigus. Samuti ei ole põhjust siin käsitleda ka muinsuskaitseõuete tagamist veel menetletavais planeeringuis, sest igauhe neist menetluse käigus tuleb need küsimused õiguspäraselt ja konkreetselt lahendada.

Selle planeeringuga esmakordselt planeeritavatest objektidest on tõenäoliselt vajadus muinsuskaitseõudeid arvesse võtta järgmiste puhul:

1. Tallinn-Narva maantee õgwenduse alternatiivne trassikoridor Lüganuse vallas Varja külas,
2. Narva jõe-Sillamäe kanal,
3. Omuti (Kuningaküla) karestikest möödapääsu kanal,
4. Aseriaru hüdroakumulatsiooni-elektrijaam.

Tallinn-Narva maantee õgwenduse alternatiivsesse trassikoridori jääb terve hulk kinnismälestisi. Kuivõrd aga p 3.1.1 on sätestatud, et lõplik maanteetrassi valik Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimiseks Kohtla-Järve-Aaspere lõigul (sh ka Varja alternatiivide osas) tehakse eraldiseisva planeeringuga, mille käigus kaalutakse uuesti eri trassivariante, siis on põhjust jätta muinsuskaitseõuete arvessevõtmine selle tulevase planeerimismenetluse raamesse.

Ülejäänud kolm objekti on käesolevas planeeringus käsitletud võimalikena, mille puhul täna ei ole kindlust, et need kunagi rajamisele tulevad. Nende asendit ja konfiguratsiooni käesoleva planeeringu kaartidel tuleb mõista skemaatilise ja tinglikuna. Juhul, kui peetakse vajalikuks nende objektide rajamist kaaluda, on esmalt vaja teha teostatavusuuring ja selle positiivse tulemuse korral asuda planeerima maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu, üldplaneeringu teemaplaneeringu või detailplaneeringu tasemel. Ka siin on põhjust jätta muinsuskaitseõuete arvessevõtmine tulevase planeerimismenetluse raamesse. Ühtlasi tuleb alles selles faasis seoses hüdroakumulatsioonijaama planeerimisega vajadusel ette võtta merepõhja uuringud võimalike veealuste mälestiste kahjustamise ennetamiseks. Taoliste uuringute vajadus tuleneb Muinsuskaitseaduse § 40 lg 5., mille kohaselt tuleb kinnisasjal, kus Muinsuskaitseameti andmeil võidakse avastada seni teadmata kultuuriväärtusega leid, enne tööde alustamist teha uuringud.

Käesoleva planeeringu võimalused oma elluviimist tagada on seotud eelkõige linnade ja valdade üldplaneeringute suunamisega. Selleks on p 4.1 – 4.3 kohalikele omavalitsustele esitatud rida ettepanekuid oma üldplaneeringute täiendamiseks, et viia need vastavusse käesoleva teemaplaneeringuga. Planeerimisseaduse §8 lg 10 järgi tuleb üldplaneering koostada, arvestades Muinsuskaitseametiga kooskõlastatud üldplaneeringu muinsuskaitse eritingimusi kui planeeritaval maa-alal asub muinsuskaitseala või selle kaitsevöönd. Sama kehtib Planeerimisseaduse §8 lg 9¹ järgi detailplaneerimise kohta.

4.6. Hädaolukordade riskid

Vastavalt Päästeameti Ida päästkeskuse seisukohale polnud teemaplaneeringus põhjust arvestada hädaolukordade riskianalüüsides, kuna selles kavandatud objektid ei mõjuta ning pole mõjutatavad hädaolukordadest ja nende riskidest. Ükski teemaplaneeringus kavandatud objekt ei suurenda suurõnnetuse riski või selle tagajärgede raskust.

Suurõnnetuse ohuga ettevõtete ohualad on märgitud kaardile „Planeeritud objektid maardlatega“ sest teemaplaneering on aluseks uute üld- ja detailplaneeringute koostamisele. Juhul, kui tulevikus plaanitakse rajada ohualadesse ehitisi, siis tuleb planeeringutes arvestada täiendavate ennetus- ja leevendusmeetmete rakendamisega.

5. Kasutatud allikad

Lisaks, Ida-Viru maakonnaplaneeringule ja selle teemaplaneeringutele, valdade ja linnade üldplaneeringutele ning detailplaneeringutele on teemade kaupa esitades kasutatud järgmisi allikaid

Planeeritav territoorium, arengusuundumused

Siseministerium. Uuringu Eesti regioonide majandusstruktuuri muutuste prognoos lõpparuanne. Tartu-Pärnu-Tallinn 2009. - http://www.siseministerium.ee/public/SIREG_lqpparuanne_2_.pdf , 09.12.2011.

Põlevkivi kasutamise riiklik arengukava 2008-2015.

<https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/0000/1305/7849/13058929.pdf> , 09.12.2011.

Maamägi, A. Eesti võimalik rahvaarv ja vanuskoosseis aastani 2050. - Rahvastik. 2005–2006. ESA 2007, lk 68-96.

Arengufond. Stsenaariumid 2018. Spikker 05/2011. -

http://www.arengufond.ee/upload/Editor/Publikatsioonid/Stsenaariumid2018_spikker_est.pdf , 09.12.2011.

Elektri- ja sidetaristu

Eesti Välispoliitika Instituut. Eesti energiajulgeolek Euroopa Liidu energiapolitiika kontekstis. September 2006. -

<http://www.evi.ee/lib/Energiajulgeolek.pdf> , 09.12.2011.

AS Elpec. Lõunaterriitoriumi, Põhjaterritoriumi, Musta jaama ja sillaotsa maaüksustele rajatava energiakompleksi detailplaneering Auvere külas Vaivara vallas Ida-Viru maakonnas. Tallinn, 2008. -

http://vaivaravald.ee/dp/Elektrijaamad/elektrijaamad_pdf/dp_pass.htm , 09.12.2011.

Eesti 110...330 kV elektrivõrgu areng. Kirjalikud andmed Elering OÜ-lt.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium. Eesti elektrimajanduse arengukava aastani 2018. -

http://www.valitsus.ee/failid/Eesti_elektrimajanduse_arengukava.pdf , 09.12.2011.

Energiamajanduse riiklik arengukava aastani 2020.

<https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/0000/1319/4286/13195400.pdf> , 09.12.2011.

Eesti Keskkonnaühenduste Koda. Tuulikud ja tuulepargid Eestis. Senine planeerimine. Probleemid.

Ettepanekud lahendusteks. Tartu, 2010. Lisa 1. Tuuleparkide rajamise praktika andmebaas. -

http://www.eko.org.ee/?page_id=138 , 09.12.2011.

Manivald Kruup. Pumpelektrijaama ehitamine Eestisse, idee ja esialgne informatsioon.2006. -

<http://energiasalv.ee/wp-content/uploads/2010/04/Eesti-PEJ-uuring-12-07-2006.pdf> , 09.12.2011.

Transpordi-, tööstus- ja riigikaitse taristu

Transpordi arengukava 2006-2013. <https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/0000/1278/4604/12784610.pdf> , 09.12.2011.

AS Teede Tehnokeskus Liiklusloenduse tulemused 2009. aastal, 2010. -

http://www.teed.ee/images/stories/ITS/2009_liiklusloenduse_tulemused.pdf , 09.12.2011.

Juhan Parts. Ettekanne riigi raudteepoliitika teemal Riigikogus 12.03.2008. -

<http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenoqramm&pkpkaupa=1&date=1205321510&paevakord=1747> , 09.12.2011.

Cumulus Consulting OÜ. Uus-Kiviõli kaevanduse sotsiaalmajandusliku mõju analüüs., 2009. - https://www.energia.ee/c/document_library/get_file?uuid=30a8593e-fc95-4248-af62-dfb6ec70686b&groupId=10187, 09.12.2011.

Eesti Vabariigi Keskkonnaministeerium. Info- ja tehnokeskus. Inventuur ja ülevaade Viru-Peipsi alamvesikonnas olevatest sadamatest ja lautrikohtadest. Tallinn, 2003. - <http://www.viru.peipsi.envir.ee/file/Sadamad.pdf> , 09.12.2011.

Eesti siseveete arengukontseptsioon. Tallinn, 2008. - www.mkm.ee/public/Eesti_siseveete_arengukontseptsioon.pdf , 09.12.2011.

Heldur Vaher. Sillamäe Sadama arengusuunad ja perspektiivid. - www.mereblog.com/wp-content/uploads/2009/09/heldur-vaher.doc, 09.12.2011.

Narva-Jõesuu linnasadam. Turu- ja äriplaan, 2004. - www.narva-joesuu.ee/public/NJSadam_ariplaan.doc, 09.12.2011.

Narva sadamate arengukava 2009-2018. - http://www.narva.ee/files/Narva_Sadamate_arengukava_2009_2018.pdf, 09.12.2011.

Narva linna transpordi arengukava 2009-2015. 2009. - <http://web.narva.ee/files/1921.pdf> , 09.12.2011.

Ida-Virumaa tööstusalad. <http://www.ivia.ee/>, 09.12.2011.

Virumaa tööstuspark. <http://www.virupark.ee/EST/>, 09.12.2011.

Torujuhtmete ja vesiehitiste taristu

Kohtla-Järve ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava 2008-2019. Kohtla-Järve 2010 - <https://www.riigiteataja.ee/akt/13305040/html/13309844> , 09.12.2011.

Tallinna Tehnikaülikool. Keskkonnatehnika Instituut. AS Eesti Gaasi gaasivõrgu riskianalüüs. Tallinn, 2008. - http://www.hendrikson.ee/et/avalikud-dokumendid/cat_view/41-harjumaa/111-maagaasi-d-kategooria-torustiku-saue-vallas-keila-vallas-ja-keila-linnas-paiknemise-teemaplaneeringute-keskkonnamoju-strateegiline-hindamine/113-tp-materjalid.html , 09.06.2011.

Meelis Tapo. Joonobjektide asukohavaliku modelleerimine vähima takistusega raja meetodil Ida-Virumaa veekanali näitel. Magistritöö. TÜ Geograafia osakond, Tartu , 2011. – Käsikiri.