

Lüganuse vald, Ida-Virumaa

**VIRU KEEMIA GRUPP AS BIOTOODETE
TOOTMISKOMPLEKSI LÜGANUSE VALLA
ERIPLANEERING JA KESKKONNAMÕJUDE
STRATEEGILINE HINDAMINE**

LIIKUVUSUURING

Tellija:

Lüganuse Vallavalitsus
Keskpuiestee 20, 43199 Kiviõli
reg.nr 77000223
tel +372 332 1320
e-post valitsus@lyganuse.ee

Töövõtja:

OÜ Reaalprojekt
Tallinna 45, 71008, Viljandi
reg.nr 10765904
tel +372 608 1100
e-post info@reaalprojekt.ee

SISUKORD

1	Sissejuhatus.....	3
1.1	Olukorra kirjeldus	3
2	Uuringu tulemused.....	5
2.1	Toorme ja toodangu eeldatavad mahud.....	5
2.2	Juurdepääs tehasele	6
2.3	Toorme ja toodangu eeldatavad veosuunad	8
2.4	Ühistransport.....	10
3	Kasutatud materjalid.....	11
4	Kokkuvõte.....	12

LISAD

LISA 1. Aa - Kohtla tee uue ristmiku eskiislahendus

1 Sissejuhatus.

1.1 Olukorra kirjeldus

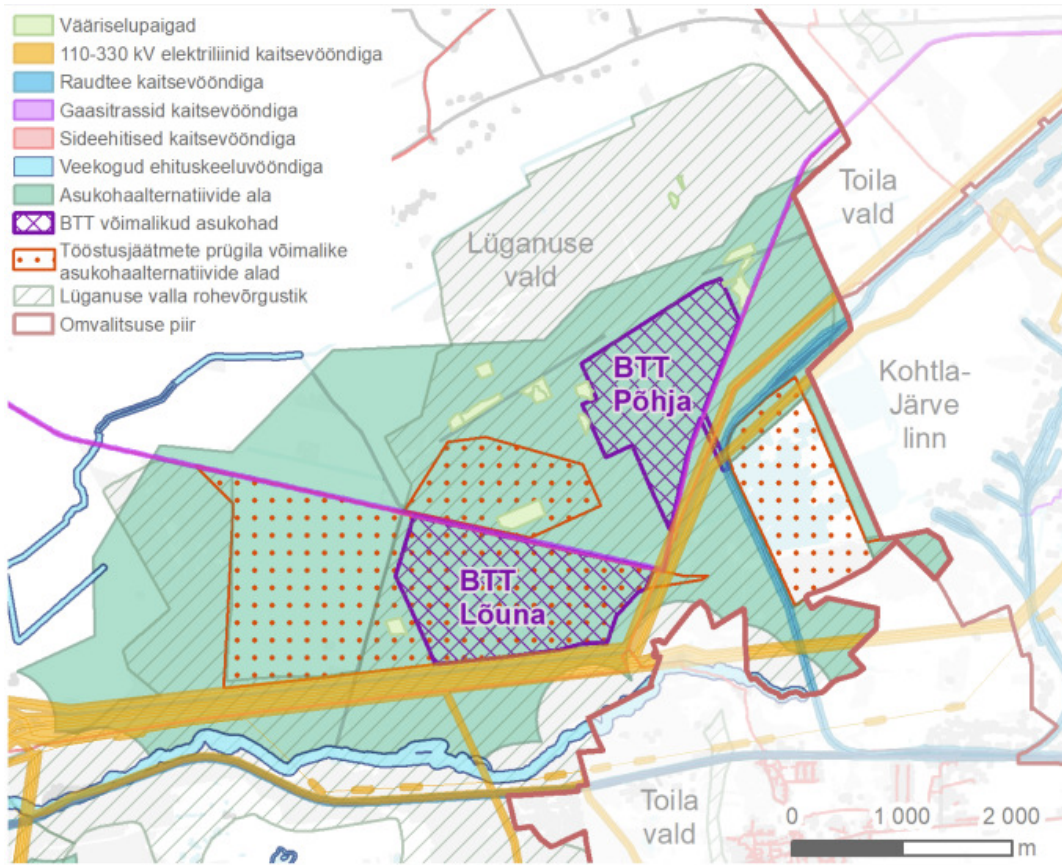
Olemasolev situatsioon. Lüganuse Vallavolikogu algatas 25.08.2021 otsusega nr 317 Viru Keemia Grupp AS biotoodete tootmiskompleksi (edaspidi BTT) rajamiseks Lüganuse valla eriplaneeringu ja planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH). Eriplaneering algatati Viru Keemia Grupp AS, registrikood 16627014, taotluse alusel. Eriplaneeringu koostamise eesmärk on kaaluda biotoodete tootmiskompleksi rajamise võimalikkust, leida võimalusel selleks sobivaim asukoht ning koostada selle rajamiseks detailne lahendus. Eriplaneeringu käigus alles uuritakse BTT rajamise võimalusi, rajamise võimalikkus selgub planeerimise ja mõjude hindamise protsessi tulemusena.

Planeeringu korraldaja on Lüganuse Vallavalitsus (Keskpuiestee 20, 43199, Kiviõli), eriplaneeringu konsultant on Hendrikson ja Ko OÜ (Raekoja plats 9, 51004, Tartu) ning huvitatud isik on Viru Keemia Grupp AS (Järveküla tee 14, 30328, Kohtla-Järve).

Eriplaneeringu osana on koostatud liikuvusuuring, mille käigus antakse hinnang igast potentsiaalsest asukohast lähtuvalt olemasoleva teedevõrgu läbilaskevõime ning gabariidi sobivusele tehase teenindamiseks (ennekõike tugi- ja kõrvalmaanteede korral), vajadusele teede laiendamiseks, sh tee klassi muutmiseks ja ohutuse tagamiseks kergliiklusteede rajamise vajadusele.

Asukoha eelvaliku ning I etapi KSH aruande põhjal on kaalumisel 2 võimalikku tehase asukohta (Skeem 1). Mõlema asukoha jaoks oleks põhiliseks juurdepääsuks hetkel autotranspordile põhja suunast mnt 1 Tallinn – Narva poolt kohalik tee 4370023 Aa – Kohtla tee. Sama teed mööda on ühendus ka lõuna suunalt Kohtla-Nõmme poole üle Tallinn – Narva raudtee. Tee on põhiliselt kohaliku tähtsusega metsatee. Katteks kruus ja ei ole mõeldud arvestatava liikluskoormuse teenindamiseks. Ida suunalt juurdepääs alale hetkel puudub, kuna kohalik tee 3220050 Kivi tee lõpeb (enne Jäätmaa kinnistut). Lääne suunalt on ligipääs väikeseid metsateid pidi.

Ükski olemasolevatest teedest oma tehniliste parameetrite poolest ei suuda teenindada planeeritavat biotoodete tehist.



Skeem 1 Asukohaskeem

Hendrikson ja Ko

2 Uuringu tulemused

2.1 Toorme ja toodangu eeldatavad mahud

Juurdepääs toormele ja toodangule toimub nii autotranspordi kui ka raudteetranspordi abil. Prognoositavad veomahud on toodud lisatud tabelis (aluseks VKG hinnang ning Eesti Rakendusüuringute Keskuse Puiduvarumise logistikauuring).

Tooraine ja toodangu kogumahud aastas:

BTT kogumaht				
	ühik	maht/aastas	autotranspordi osakaal	raudteetranspordi osakaal
Tooraine - paberipuit/hake	tm	2 300 000	67%	33%
Tooraine - keemia	t	75 000	50%	50%
Toodang - tselluloos/lahustuv ts.	t	500 000	50%	50%
Toodang - keemia/tallõli	t	25 000	0%	100%
Kokku		2 900 000		

Sellest autoliikluse mahud:

Veoautod / Sõiduautod	Sõidukite arv kokku		Sõitude arv
	Aastas	Päevas	Päevas
Tooraine - paberipuit/hake	45 324	124	248
Tooraine - keemia	1 442	4	8
Toodang - tselluloos/lahustuv ts.	10 417	29	57
Toodang - keemia/tallõli	0	0	0
Teenindav transport (veoautod)	7 300	20	40
Personal (ühistransport)	3 650	10	20
Personal (sõiduautod)	109 500	300	600
Kokku rasketransport	68 133	187	374
Kokku sõiduautod	109 500	300	600
Kõik kokku	177 633	487	974

Sõidukite arvud päeva kohta on antud arvestuslikult 365 päevase aasta arvestuses, sõitude arv on antud eeldusel, et iga sõiduk teeb edasi-tagasi sõidu.

Raudteeliikluse mahud:

Raudteevagunid	Vagunite arv	
	Aastas	Päevas
Tooraine - paberipuit/hake*)	13 800	38
Tooraine - keemia	1 442	4
Toodang - tselluloos/lahustuv ts.	4 167	11
Toodang - keemia/tallõli	417	1
Kokku		54

Vagunite arvud päeva kohta on antud arvestuslikult 365 päevase aasta arvestuses.

Tabelitest nähtub, et toorainest 67% puidust tuleb tehasesse autotranspordiga ja ülejäänud raudteetranspordiga. Keemiatoodetest toorainest tuleb võrdses osas auto- ja raudteetranspordiga. Valmistoodangust tselluloos veetakse laiali võrdses osas auto- ja raudteetranspordiga ning keemiatoodetest valmistoodang veetakse välja raudteetranspordiga.

Tooraine ja toodangu vedu ajaliselt toimuks raudteeliiklusega vastavalt Eesti Raudtee AS veoplaanidele. Autoliiklusega toimuks vedu esmaspäevast pühapäevani ajavahemikus 7:00 – 23:00, sealhulgas on nädalavahetustel veointensiivsus 50% madalam.

Täpsed veomahud ja veosuunad sõltuvad situatsioonist, liikluskemist ning teede seisukorrast.

2.2 Juurdepääs tehasele

Perspektiivselt oleks põhiline juurdepääs tehase alale põhja suunalt Tallinna – Narva mnt poolt. Transpordiameti tingimust kohaselt tuleks mnt 1 Tallinn – Narva mnt ja kohaliku tee 4370023 Aa – Kohtla tee ristmiku piirkonda planeerida kanaliseeritud ristmik, arvestades perspektiivset liiklussagedust ning raskeliikluse osakaalu. Ristmiku töövariantide kaalumise alusel oleks otstarbekas rajada kolmeharuline kanaliseeritud ristmik olemasolevast ristmikust veidi Tallinna suunal ning samas piirkonnas mnt 1 Tallinna – Narva ning riigitee 13123 Aa – Hooldekodu tee ristmik sulgeda, muutes riigitee 13123 kohalikuks teeks juurdepääsudega teeäärsetele kinnistutele ning kergliiklejate juurdepääsuks mnt 1 Tallinn – Narva ääres paiknevale Aa bussipeatusele (käesoleva uuringu lisa 1 – ristmiku ümberehituse eskiis). Juurdepääs Aa mõisa suunal toimuks riigiteede 13121 Voorepera – Saka, 13194 Aa – Aa rand ning 13133 Saka – Ontika - Toila kaudu. Liiklusohutuse seisukohast tuleks kaaluda mnt 13121 ristmiku ümberehitamist kanaliseeritud ristmikuks ning mnt 13133 ristmikule aeglustusraja lisamist paremale pöörajatele. Ristmike ümberehitamise vajadust hinnates tuleks arvestada olemasolevate kõrvalmaanteede liiklussagedusi. Teeregistri andmetel on kõrvalmaanteede liiklussagedused järgmised:

Maantee (Teeregistri 2022.a. andmed)	AKÖL	SAPA	VAAB	AR
mnt 13121 Voorepera - Saka (mnt 1 ristmik -mnt 13194 ristmik)	65	62	3	0
mnt 13121 Voorepera - Saka (mnt 13194 ristmik kuni Saka)	136	134	1	1
mnt 13123 Aa - Hooldekodu (kogu tee)	73	72	1	0
mnt 13194 Aa - Aa rand (kogu tee)	93	92	1	1
mnt 13133 Saka - Ontika - Toila (mnt 1 ristmik - Ontika)	155	149	5	1

AKÖL – aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus

SAPA – sõiduaudod ja pakiaudod

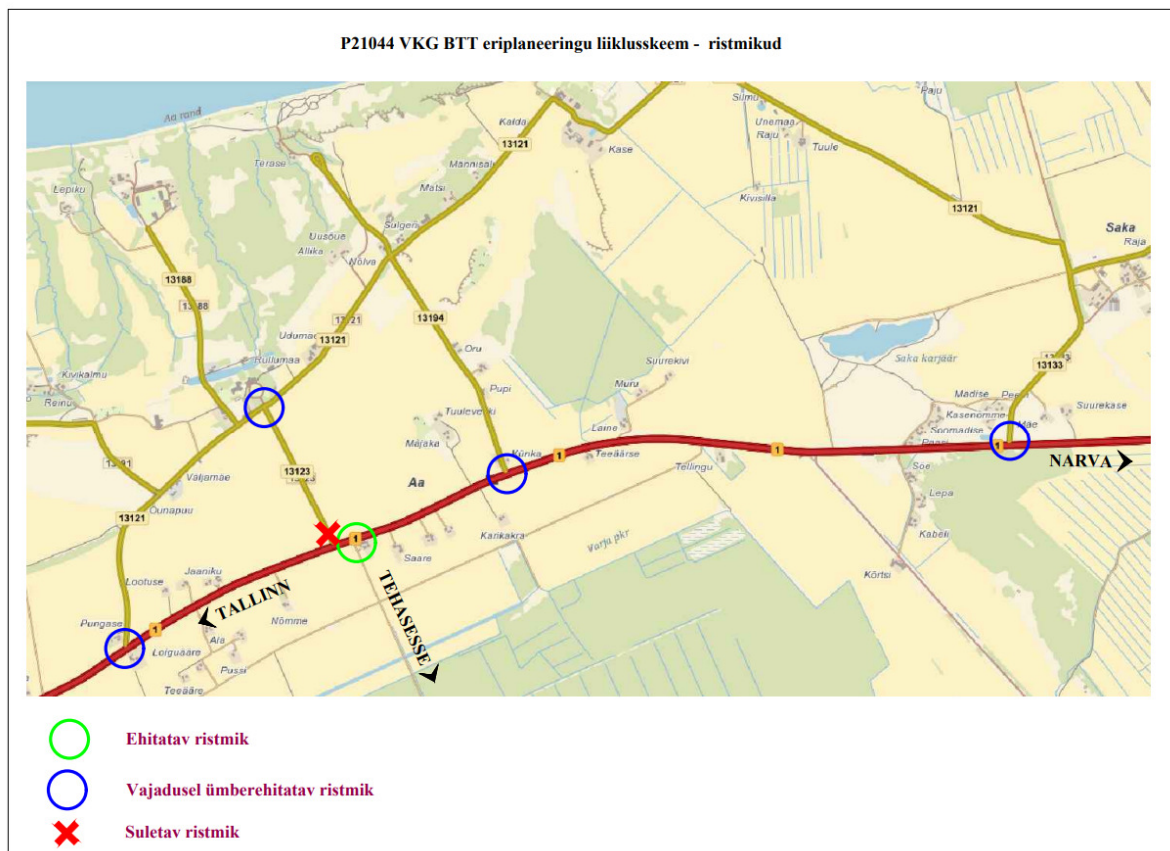
VAAB – autobussid ja veoaudod

AR - autorongid

Kuna kõrvalmaanteede liiklussageduse andmed antakse Teeregistris reeglina pikemate teelõikude või kogu tee kohta kokku, siis teostati 2022.a. oktoobris lühiajaline (nädalane) liiklusloendus konkreetselt Aa – Hooldekodu teega seotud teelõikude kohta, mille andmetest tuletati aasta keskmised liiklussagedused. Andmed on järgmised:

Maantee (2022.a. liiklusloenduse andmed)	AKÖL	SAPA	VAAB	AR
mnt 13121 Voorepera - Saka (mnt 1 ristmik -Aa mõis)	65	64	1	0
mnt 13121 Voorepera - Saka (Aa mõis - mnt 13195 ristmik)	64	62	2	0
mnt 13123 Aa - Hooldekodu (kogu tee)	85	81	4	0

Kui mnt 13123 Aa – Hooldekodu ristmik suletakse, siis selle tee liiklus jaguneb tõenäoliselt järgmiselt: mnt 13121 Voorepera – Saka 50% , mnt 13194 Aa – Aa rand 30% ning mnt 13133 Saka – Ontika – Toila 20%. Arvestades liiklussagedusi ning raskeliikluse väga madalat osakaalu, siis ristmike ümberehitamisel tuleks eelkõige kaaluda vasakpöörderaja ehitamisi peateele. Kiirendus ja aeglustusradade rajamine paremale pöörajatele ei ole otseselt vajalik.



Lisajuurdepääsudena on planeeritud olemasoleva kohaliku tee nr 3220050 Kivi tee pikendamine planeeritava tehase juurdepääsuni nii raske- kui ka sõiduautoliiklusele, mis tagaks ühenduse mnt-ga 93 Kohtla-Järve – Kukruse - Tammiku ning Kohtla-Järve linnaga. See juurdepääs võimaldaks muuhulgas kohalikule liiklusele juurdepääsu tehasele ilma riigi põhimaanteed nr 1 Tallinn – Narva kasutamata. Kohtla-Järve linnavalitsuse seisukoht on, et tooraine ja toodangu vedu

autotranspordiga ei toimuks Kohtla-Järve linna Järveküla tee kaudu, küll aga võiks seda teed kaudu liikuda sõiduautod ning ühistransport.

Lõuna suunalt säiliks juurdepääs tehasele kohaliku tee 4370023 Aa – Kohtla tee kaudu sõiduautoliiklusele.

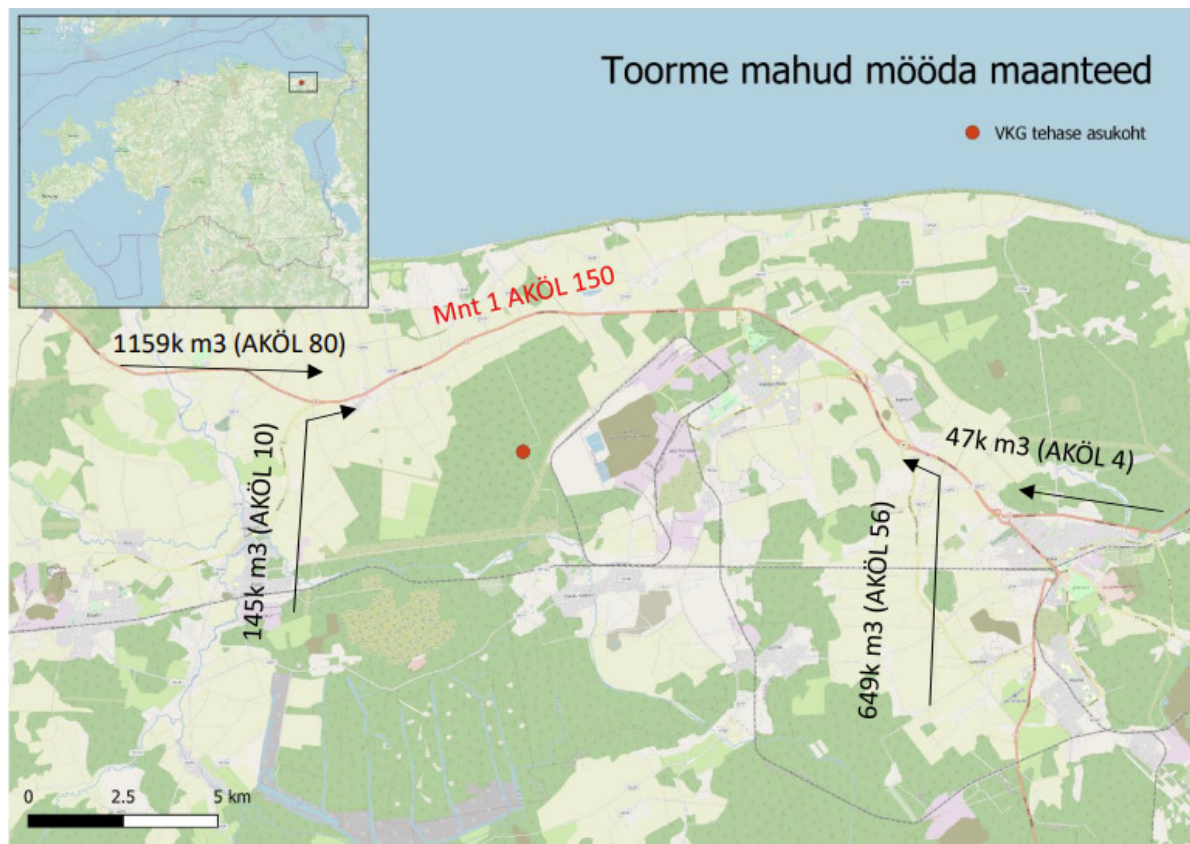
Nii Kivi teelt kui ka lõuna suunalt oleks mõistlik tagada tehasele turvaline juurdepääs kergliiklejatele, kuna eeldatavasti tuleks põhiline tööjõud Kohtla-Järve suunalt.

Kõik nimetatud teed oleksid juurdepääsud tehase territooriumile, läbi tehase territooriumi avalikku liiklust ei toimu.

Lisaks rajatakse planeeritavale tehasele juurdepääs raudteetranspordile olemasoleva raudteeharu koridori kaudu lõuna suunalt.

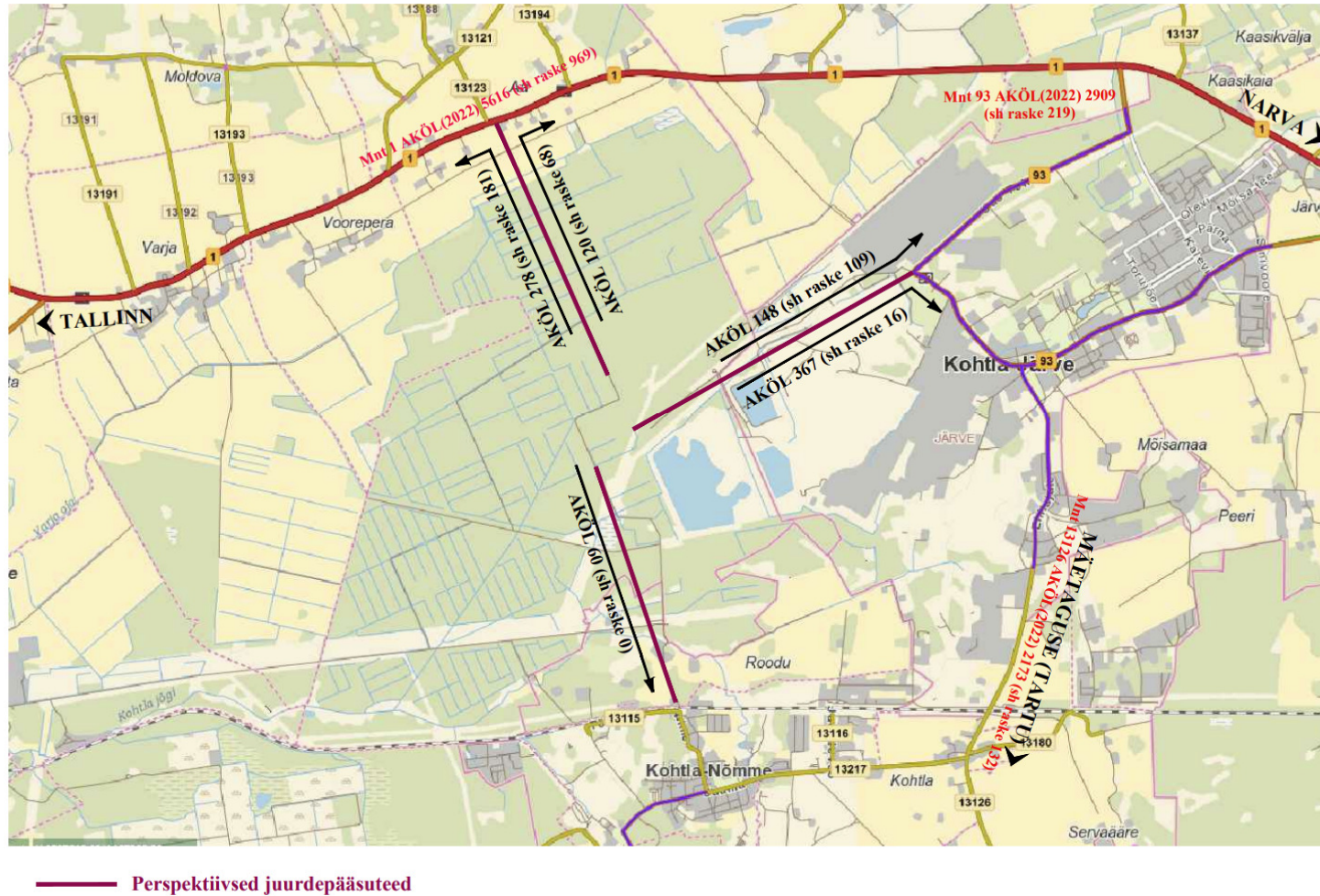
2.3 Toorme ja toodangu eeldatavad veosuunad

Toorme mahud mööda maanteed on skeemil 2.



Lähtudes skeemist 2 oleks juurdepääs tehasele autoliikluse osas järgmine:

P21044 VKG BTT eriplaneeringu liiklusskeem - perspektiivsed lisanduvad liiklussagedused peale tehase käivitumist

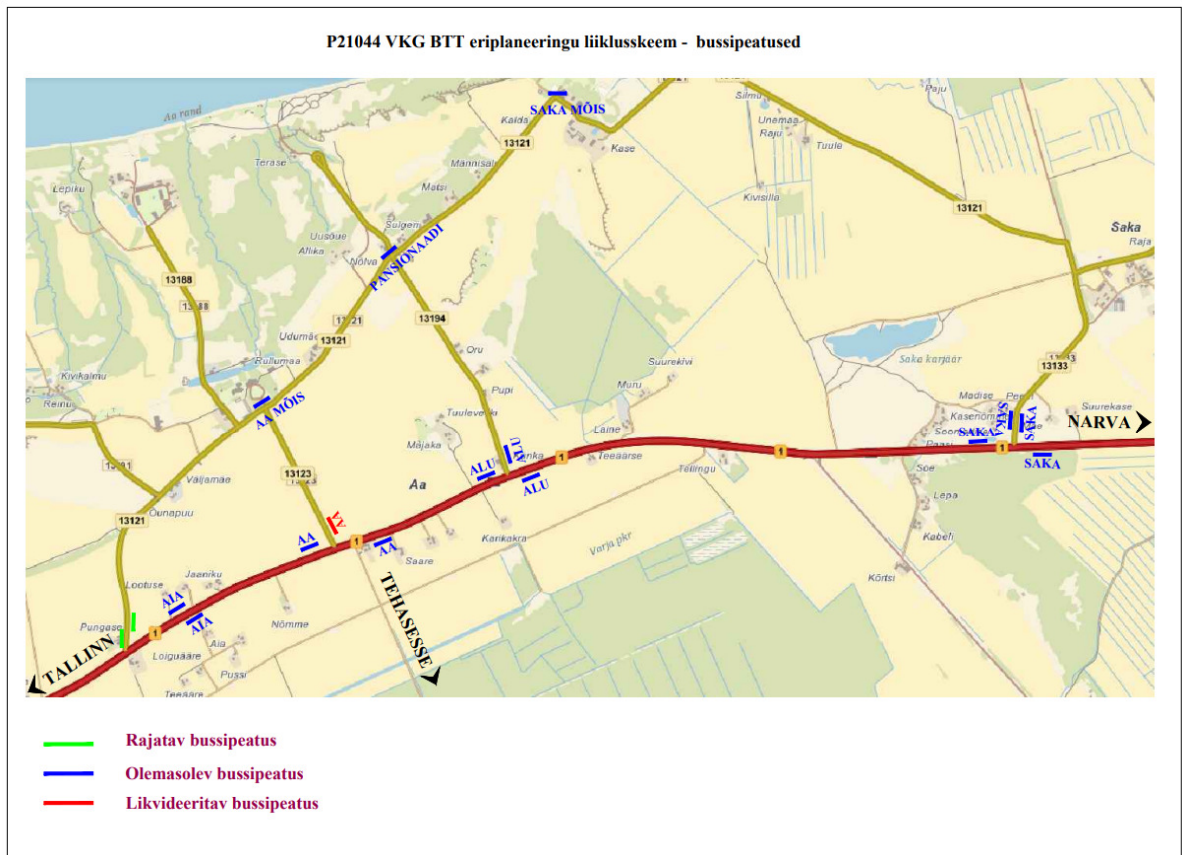


2.4 Ühistransport

Olemasolev bussiliiklus kulgeb põhiliselt mööda mnt 1 Tallinn – Narva. Kohalikud liinid ja mitmed kaugbussiliinid peatuvad kõigis mnt 1 äärsetes bussipeatustes, kiirkaugbussiliinid ning ekspressliinid peatuvad ainult suuremates keskustes.

Lisaks sõidab hommikul ja õhtul üks bussiliin kummaski suunas mnt 13123 Aa-Mõisa tee kaudu, tagades juurdepääsu Aa mõisa töötajatele.

Tehase käivitumisel ja olemasoleva kohaliku tee 13123 Aa – Hooldekodu tee sulgemisel läbivale liiklusele hakkaksid Aa mõisat teenindavad bussiliinid liikuma kohaliku tee 13121 Voorepera – Saka tee kaudu. Nendel bussidel jääks läbimata praegune Aa peatus ning tuleks välja ehitada uus bussipeatus mõlemale poole teed Voorepera – Saka tee alguses. Aa – Aa rand ja Saka – Ontika – Toila teede alguses on bussipeatused olemas. Kuidas täpselt hakkavad bussid liikuma, selgub elanike liikumisvajadustest ning ühistranspordikeskuse nägemusest. Võimalik bussipeatuste skeem piirkonnas oleks järgmine:



Lisaks on vajadusel võimalik rajada täiendav bussipeatus näiteks Voorepera – Saka tee äärde mnt 13191 Soodumäe – Moldova – Aa tee ristmiku piirkonda, et tagada juurdepääs ühistranspordile ka Moldova küla elanikele.

Aa – Hooldekodu tee ſulgemisel ja bussiliinide ſuunamisel Voorepera – Saka teele kaoks nende liinide kaſutamise võimalus ſeni Aa peatust kaſutanud reisiſjate jaoks, ſamas liigub mööda mnt-1 Tallinn – Narva mitmeid kohalikke liine ning võib eeldada, et reisiſjate liikumisvõimalus on ſiiski üldkokkuvõttes tagatud.

Tehaſe avamisel tuleb tagada ka inimeſte juurdepääs tehaſele ühiſtranspordiga erinevateſt ſuundadeſt. Seetõttu on tõenäoline, et tuleb avada uued bussiliinid (avalikud või kommertsalusteſt teenindatavad liinid) nii Kohtla-Järve kui ka Lügänuſe ſuunalt. Liſaks uute liinide avamisel rajatavale bussipeatusele tehaſe ſiſsepääſu juures oleks võimalik kaaluda ka täiendava peatuse rajamist uue juurdepääſutee äärde Tallinn – Narva ristiſjate piirkonnas, kui tekib nõudlus. Seega tehaſe käivitumisel ühiſtranspordiliiklus eeldatavalt tiheneb.

3 Kasutatud materjalid

Käeſoleva töö juures on kaſutatud järgmiſi materjale:

1. Viru Keemia Grupp AS biotoodete tootmiſkompleksi (edasiſpidi BTT) rajamiſeks Lügänuſe valla eriplaneering ja planeeringu keskkonnamõju ſtrateegilise hindamine (edasiſpidi KSH). Tehniline kirjeldus. Lügänuſe Vallavalituſ;
2. Eeſti Rakendusuuringute Keskus Centar „Puiduvarumise logiſtikauuring“, Tallinn 2023;
3. Tee projekteerimiſe normid (MTM 05.08.2015.a. määrus nr 106);
4. Riigiteede liikluſkorralduse juhend. Nõuded liikluſe korraldamiſele, liikluſkorraldusvahenditele ja nende kaſutamile. Transpordiamet 2023;
5. Transpordiameti koduleheküljel olevad andmed Eeſti riigiteede liikluſſageduſte kohta;
6. Transpordiameti Teeregistri andmed vaadeldavate maanteede kohta.

4 Kokkuvõte

Käesolev liikuvusuuringu aruanne on koostatud Viru Keemia Grupp AS biotoodete tootmiskompleksi (edaspidi BTT) rajamiseks Lüganuse valla eriplaneeringu ja planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) osana. Uuringu eesmärgiks on koostada tehase potentsiaalsete asukohtade jaoks toorme ja toodangu peamiste veosuundade ja koondumispunktide (sadam, raudtee, maantee) modelleerimine, samuti analüüsida perspektiivse tööjõu liikumisvõimalusi. Eesmärgiks on saada teada, kui palju suureneb koondumispunktides ja erinevatel veosuundadel veoste, sh ohtlike veoste osakaal ning kuidas kavandatava tegevusega lisanduvad raudteeveosed mõjutavad avaliku raudteeinfrastruktuuri kasutamist ja läbilaskevõimet. Uuringute aluseks olev ala asub Lüganuse vallas Ida-Virumaal.

Töö käigus uuriti perspektiivse tehase võimalikke asukohti ning toorme ja toodangu transpordimahtusid. Lähtuvalt sellest pakuti välja võimalikud juurdepääsuteed tehasele ning analüüsiti iga tee perspektiivseid liiklusvoogusid veoliikide lõikes. Koostöös Transpordiametiga töötati välja võimaliku juurdepääsutee ning riigitee 1 Tallinn – Narva ristmiku eskiisvariant.

Kaardistati olemasolev ühistranspordi skeem ning anti hinnang võimalikele ühistranspordisuundadele tehase käivitumisel.

Koostas: Kalle Muru