

A scenic view of a bog landscape under a cloudy sky. In the foreground, a wooden boardwalk extends into the wetland. The landscape is filled with small, dark pools of water and patches of green and brown vegetation. A dense forest line is visible in the background.

# Ida-Virumaa õiglase ülemineku arutelud: elamumajandus, liikuvus ja transport

Ivan Sergejev

Majandus- ja  
Kommunikatsioniministeerium

# Hooneid, transport ja Ida-Virumaa õiglane üleminek

Seoses Euroopa Liidu kliimaeesmärkide täitmisega aastaks 2050, tuleb seni enim fossiilkütuste kaevandamisest ja kasutamisest mõjutatud piirkondadele (Eesti kontekstis Ida-Virumaa) ette näha tegevused kõiki ühiskonnagruppe õiglaselt kohtlevaks sujuvaks üleminekuks CO2 neutraalsele majandusele.

Nii hooneid kui transport moodustavad suurt osa Eesti CO2 heitest, seega nendes sektorites peitub suur potentsiaal heite vähendamiseks.

Samuti, nii hoonetel kui transpordil on oluline toetav funktsioon Ida-Virumaa õiglase ülemineku edukuse kindlustamisel.

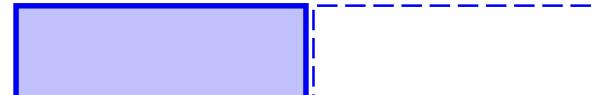


Ida-Viru elamumajanduse seis ja  
tuleviku väljavaated



~35 TWh

Eesti aastane kogu energia lõpttarbimine



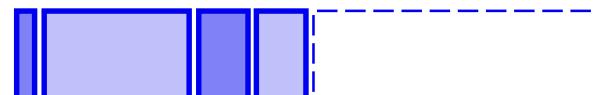
~17 TWh

hoonete energia lõpttarbimine



~11 / 6 TWh

elamute (vasakul) ja mitteelamute (paremal) energiatarbimine



~15/85 % vs 50/50 %

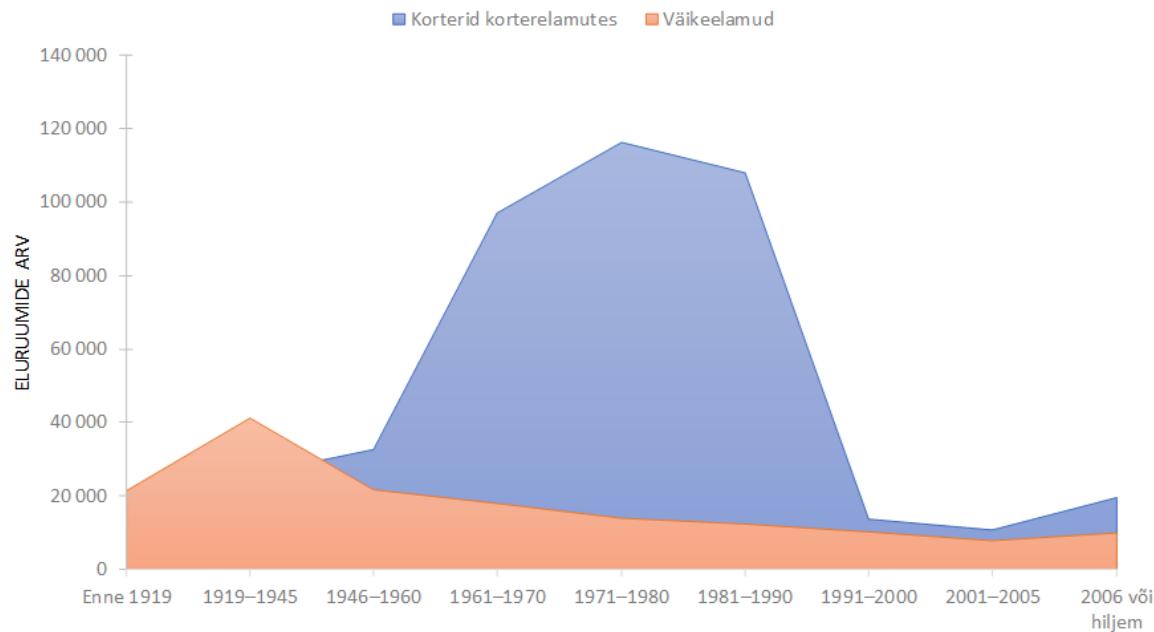
elektri ja kütte tarbimise osakaalud elamute ja mitteelamute lõikes vastavalt



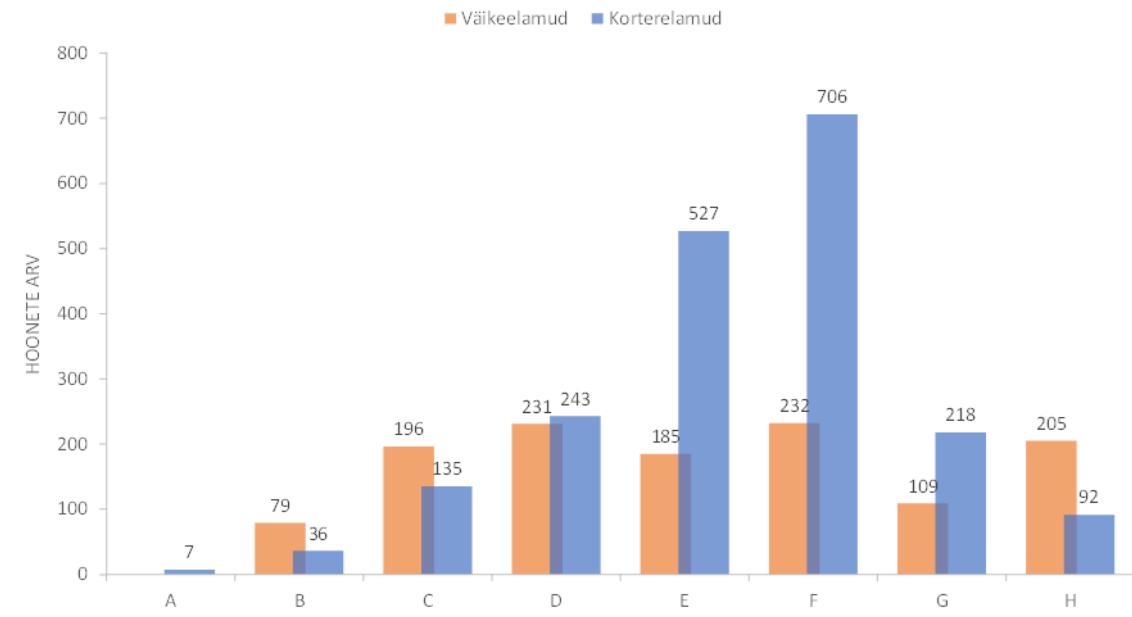
~4,1 mln t

Eesti hoonete aastane CO2-heide (kogu heide ~19 mln t)

# Hoonete osakaal Eesti energiatarbimises

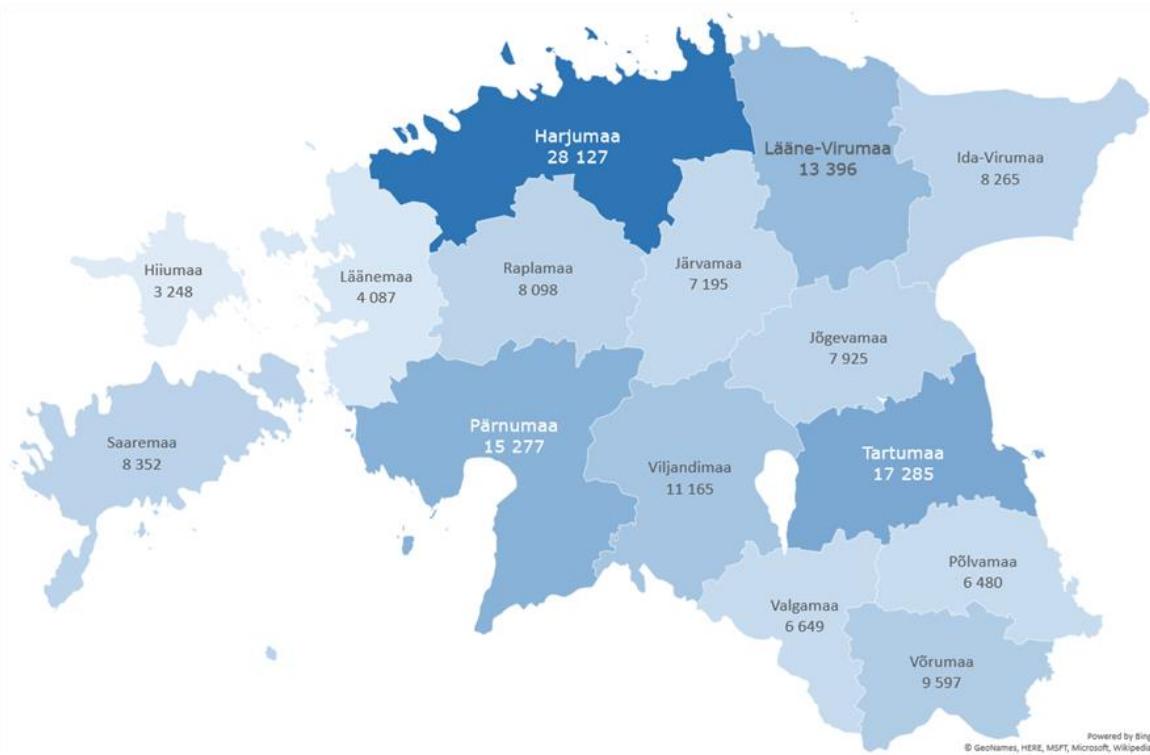


Eluruumide jaotus kasutuselevõtu aasta alusel.

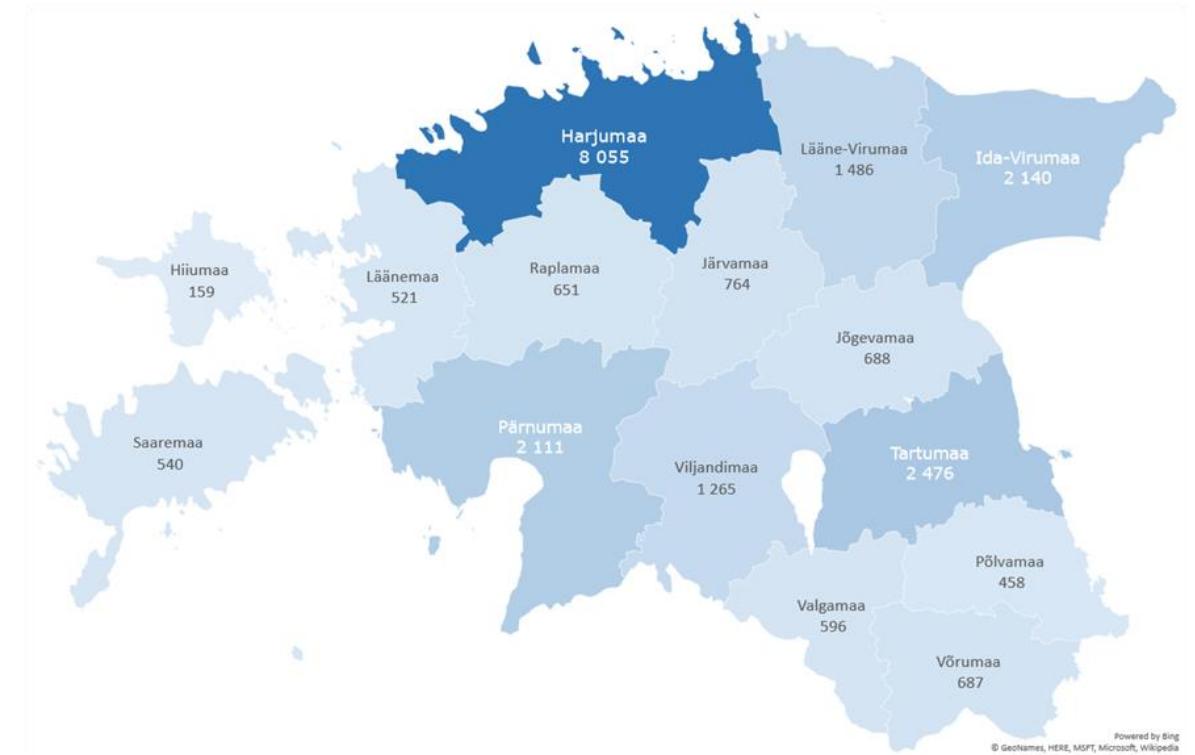


Enne 2000. aastat kasutusele võetud eluhoonete energiamärgised.

# Elamud

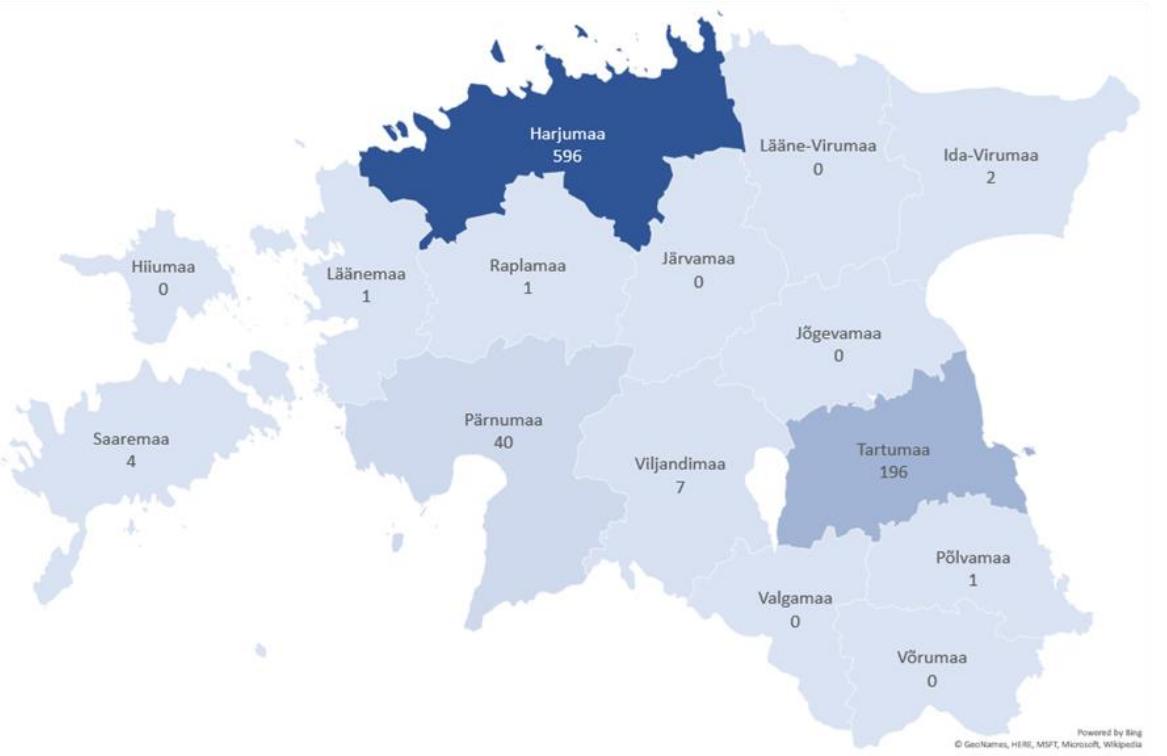


Enne 2000. aastat ehitatud ja kasutusel olevad üksikelamud.

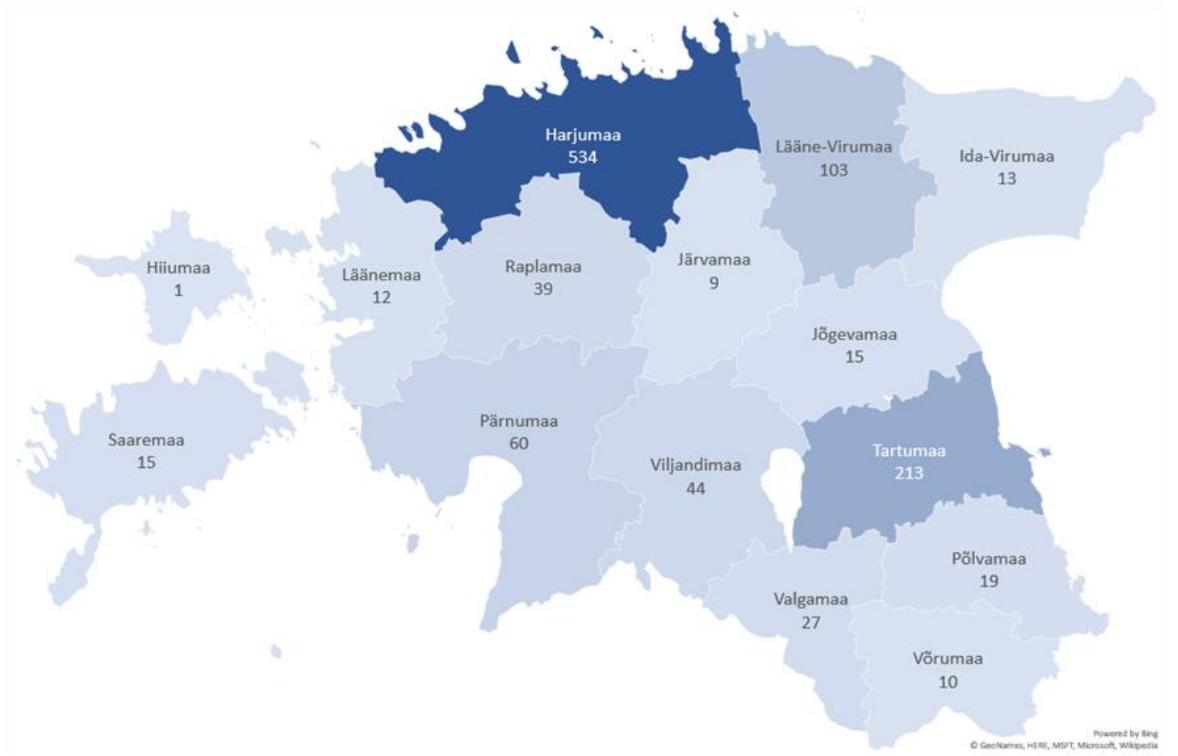


Enne 2000. aastat ehitatud ja kasutusel olevad korterelamud.

# Elamute arv ja paiknemine

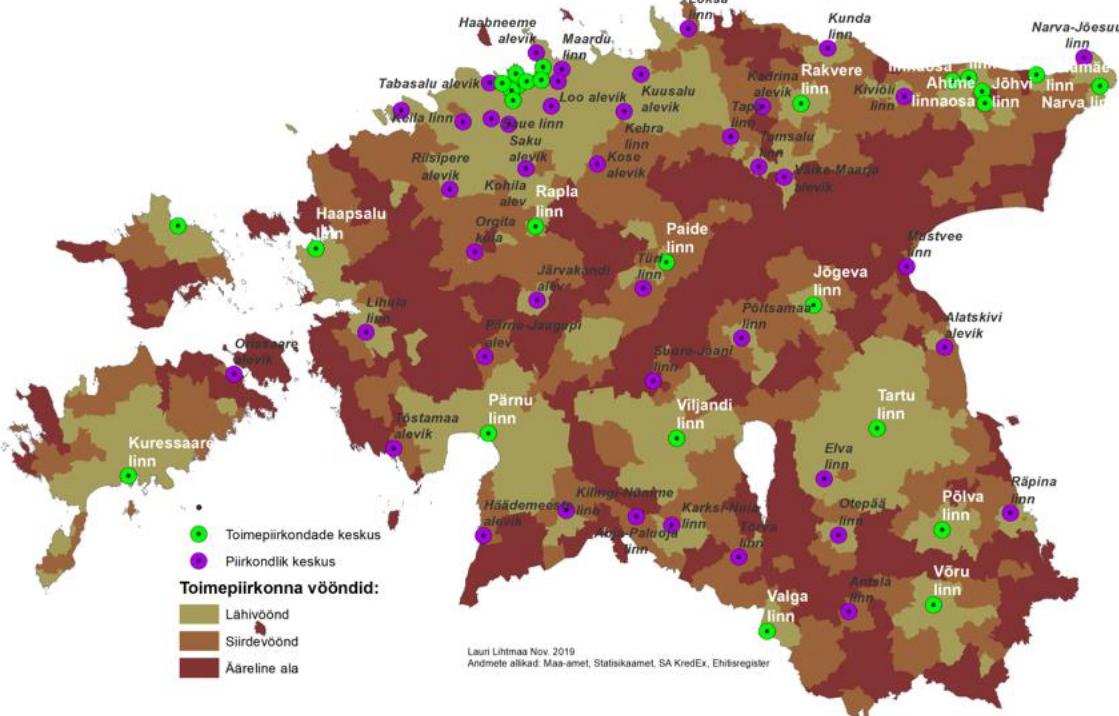


Uusehitus: alates aastast 2011 kasutusloa saanud korterelamute jagunemine maakonniti.



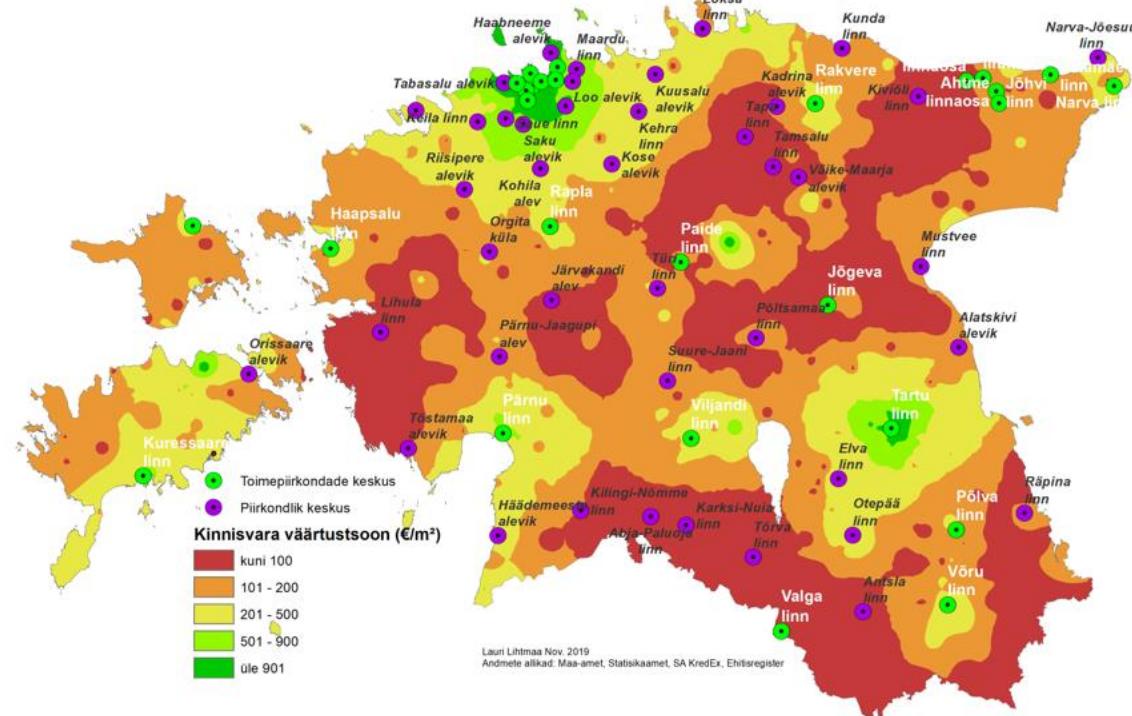
Positiivse toetuse otsuse saanud korterelamute rekonstrueerimistoetuse taotluste jagunemine maakonniti.

## Korterelamute uusehitus ja rekonstrueerimine - hetkeseis



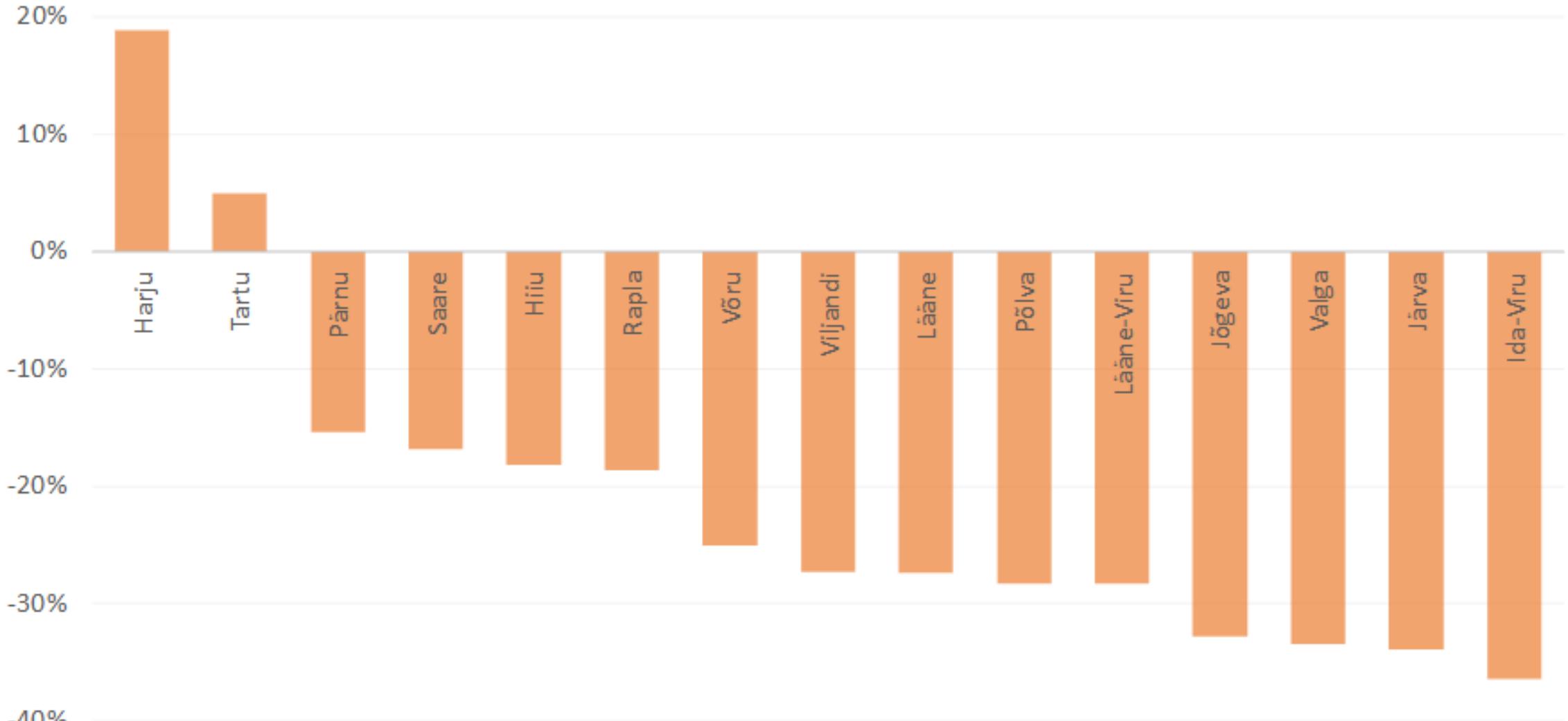
Toimepiirkondade võöndid koos keskustega.

Korreleerivad hoonete väljalangevuse trendidega.

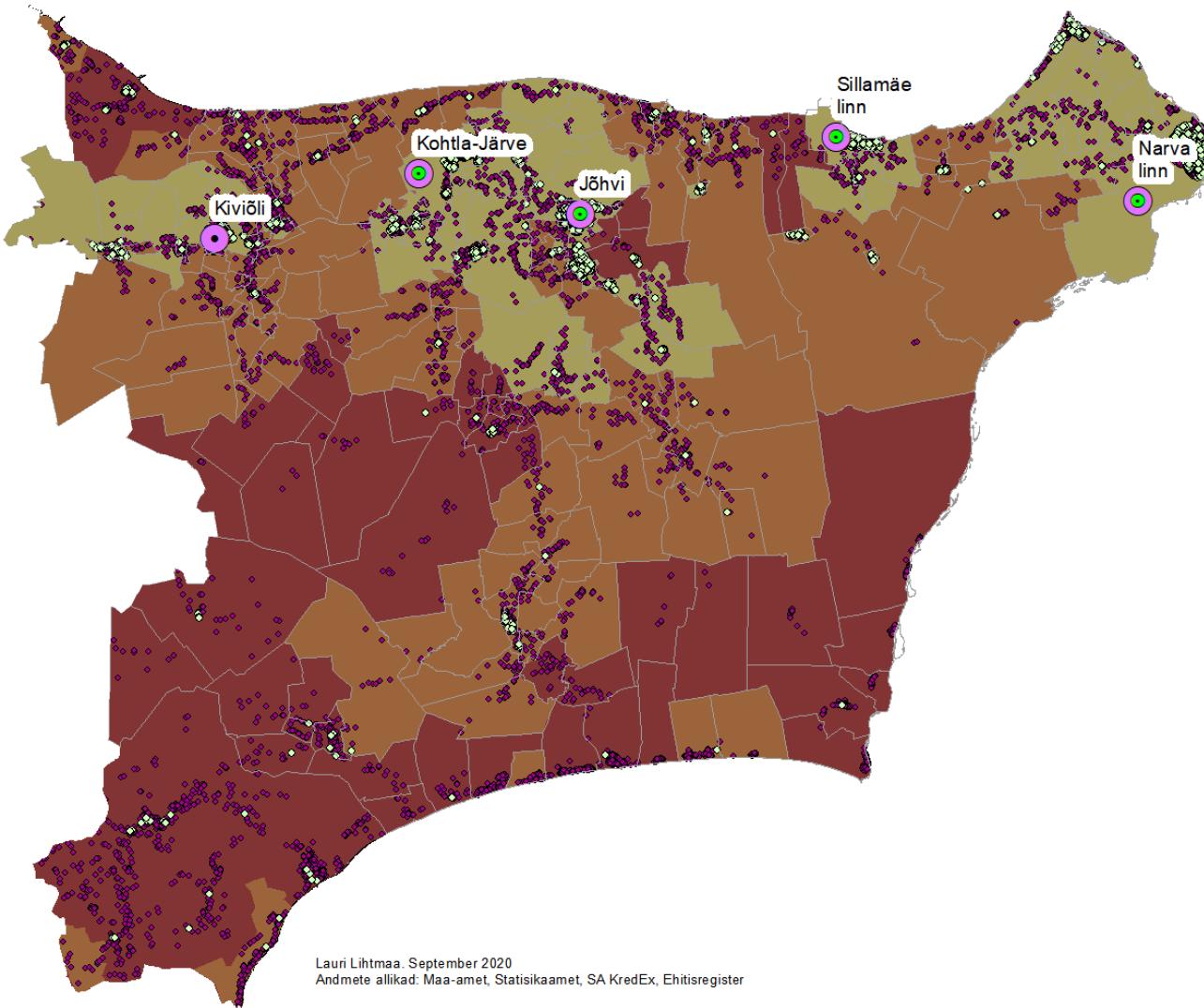


Korterite kinnisvara väärustustsoonid.

# Toimepiirkondade võöndid ja korterite väärustustsoonid



Demograafiline projektsioon aastaks 2045



# Tuleviku projektsioonid

## Korterelamud

	EhR 2020		Väljalangevus 2050	
	Arv	Netopind	Arv	Netopind
Toimepiirkonna keskus	1 483	3 614 982	-455	-1 107 914
Piirkondlik keskus	194	250 529	-160	-206 973
Lähivöönd	215	154 809	-211	-151 676
Siirdevöönd	202	180 953	-198	-177 173
Ääreala	46	28 411	-45	-27 961
<b>KOKKU</b>	<b>2 140</b>	<b>4 229 685</b>	<b>-1 068</b>	<b>-1 671 697</b>
<b>REKONSTRUEERIMIST VAJAVAD</b>	<b>1 072</b>	<b>2 557 988</b>		

## Üksikelamud

	EhR 2020		Väljalangevus 2050	
	Arv	Netopind	Arv	Netopind
Toimepiirkonna keskus	2 155	232 636	-1 465	-158 157
Piirkondlik keskus	1 004	113 035	-708	-79 679
Lähivöönd	1 563	151 540	-1 455	-141 106
Siirdevöönd	2 489	265 709	-1 713	-182 897
Ääreala	1 054	112 930	-789	-84 496
<b>KOKKU</b>	<b>8 265</b>	<b>875 850</b>	<b>-6 130</b>	<b>-646 336</b>
<b>REKONSTRUEERIMIST VAJAVAD</b>	<b>2 135</b>	<b>229 514</b>		

# Järedused: Ida-Virumaa ehitatud keskkonna tulevik

- **Mõttestatud kahanemine**

Asulate füüsiline kahanemine on reaalsus. Kui see tendents ei saa lähiajal lahti mõttestatud ja kontrolli alla võetud, siis väiksemate, hubasemate ja efektiivsema teenuste jaotusega asulate asemel peab kesk-pikas perspektiivis regioon hakkama tegelema väga karmide tagajärgedega. Planeeritud kahanemine on võimalus väärтuste ümberhindamiseks ja linnaruumi tõhusamaks muutmiseks.

- **Proaktiivne suhtumine**

Praegused stsenaariumid täituvad vaid juhul kui jätkuvad tänased trendid. Aktiivne seisukoht regiooni tuleviku suhtes on võtmetähtsusega – nii selle ehitatud keskkonna kui majanduse osas. Toetused on olemas – neid on vaja kasutada. Mida paremas seisus on kinnisvara, seda suurema tõenäolisusega see kestab ja tekitab enda ümber elu.

Hoonefondi kaasajastamisega  
kaasnevad mõjud

Regionaalse  
tasakaalu  
tagamine

Mõjutab  
otseselt suurt  
osa elanikke

Lokaalse  
taastuvenergia  
laialdasem  
kasutuselevõtt

Hea avaliku  
ruumi  
kujundamine

Hoonete  
ohutuse  
tagamine

Kahanevate  
linnade  
korraстamine

Ligipääsetavus

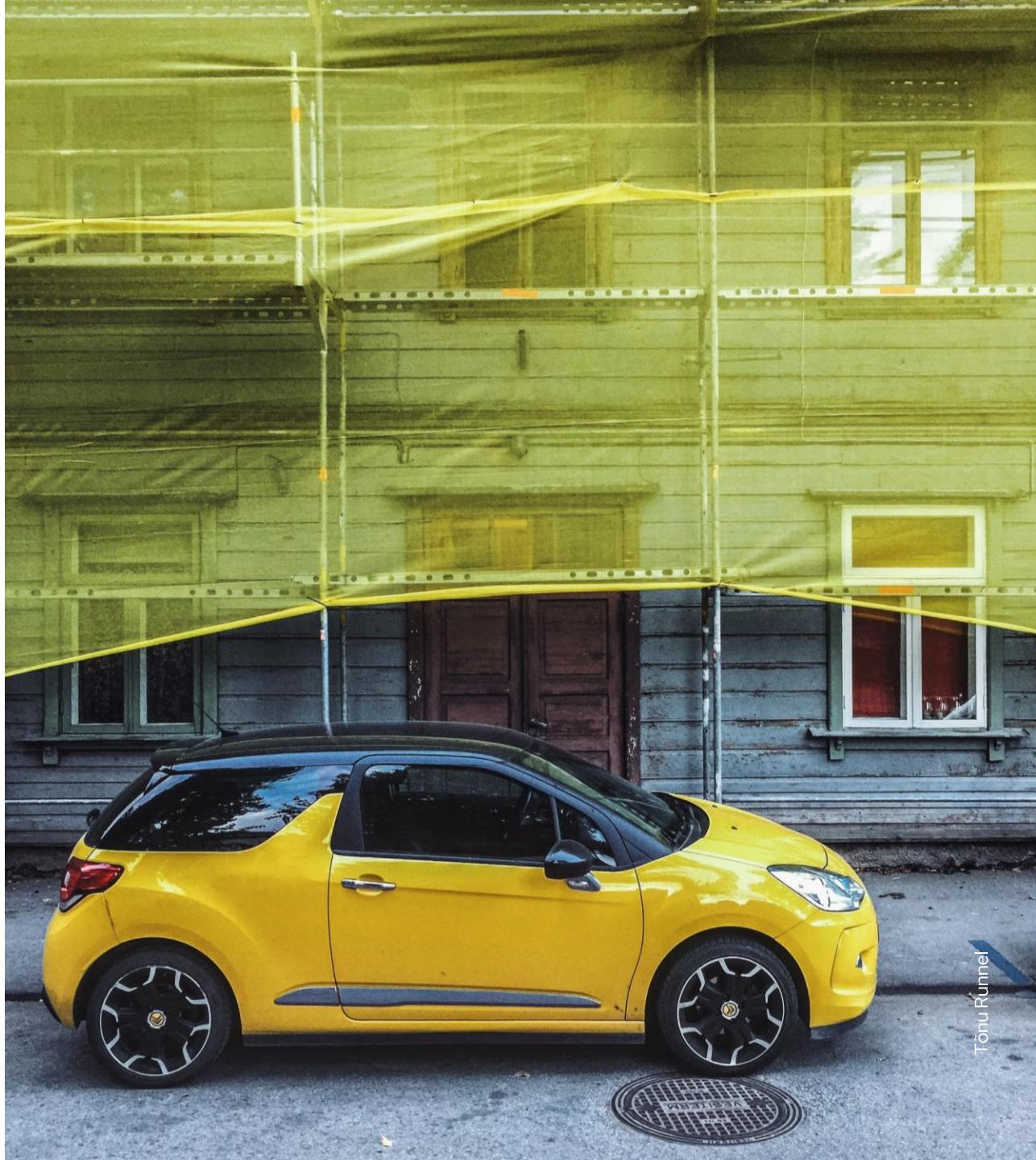
Tööhõive

Energia- ja  
CO2-heite  
sääst

# Olemasolevad meetmed

Lähtuvalt regioonist saabunust tagasisidest, sai uuendatud ning on hetkel Ida-Virus kätesaadavad järgmised meetmed:

- Korterelamu rekonstruktsioonise toetus (sh osalise rekonstruktsioonise toetus piirkondades korterite hindadega  $<200$  eur/ $m^2$  ja Ida-Viru);
- Rekonstruktsioonistaenud korteriühistutele;
- Elamuaseme käendused eraisikutele ja korteriühistutele;
- Väikeelamu rekonstruktsioonistoetus;
- Lammustoetus KOV'idele.



# Võimalikud ÕÜ meetmed

Õiglase ülemineku eesmärkide toetamiseks on ehitatud keskkonna jaoks kaalutlusel järgmised meetmed:

- Toetusmeede esmavajalike tehnosüsteemide ja konstruktsioonide rekonstruktsioonide toetamiseks;
- Hoonete konstruktiiivse ja funktsionaalse kaasajastamise piloteerimine;
- Täiendav teavitustöö ja nõustamine Ida-Virumaal eluasememeetmetest toetuse taotlemisel;
- KredExi juures Ida-Virumaa-keskse rekonstruktsioonide kompetentsikeskuse piloteerimine, jm.





# Ida-Viru transpordi infrastruktuuri seis ja tuleviku väljavaated

# Eesti transpordipoliitika väljakutsed

- Elanike, ettevõtete ja avaliku sektori kulud liikumisele kasvavad;
- Linnade, eriti jalgsi liiklejate, liiklusohutus endiselt madal;
- Koolilaste ja eakate iseseisva liikumise vähenemine;
- Tipp-tundide ühendusaja ebakindluse suurenemine;
- Tee-ehituse ja remondikulude kasv;
- Ühistranspordi konkurentsivõime vähenemine, killustatus, autosõltuvuse kasv;
- Transpordi negatiivsed tervisemõjud;
- Elukeskkonna atraktiivsus kannatab;
- Eestil transpordi ja sõiduautode CO<sub>2</sub> heide kasvab.



~35 TWh

Eesti aastane kogu energia lõpptarbimine



~8 TWh

transpordi energia lõpptarbimine



~96%

maanteetransport



~64%

sõiduautod



~2,2 mln t

Transpordi aastane CO2-heide (kogu heide  
~19 mln t)

Transpordi osakaal Eesti  
energiatarbimises

# Põhimõtted

Eesti transpordipoliitika eesmärk on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ohutud, kiired, ligipääsetavad ja kestlikud liikumisvõimalused, võttes sealjuures arvesse erinevate sihtrühmade ning kogukondade vajadusi.

- Tulenevalt Euroopa Liidu seatud kliimaeesmärkidest transpordisektor peab vähendama oma heitkoguseid 2050. aastaks 90%. Eesti transpordipoliitika peamiseks fookuseks on transpordi keskkonnajalajälje vähendamine;
- Ühistranspordi kasutamise tuuakse inimestele lähemale ja muudetakse selle kasutamise mugavamaks, kiiremaks ja ligipääsetavamaks läbi ühtse ja targema korralduse ja planeerimise, digitaliseerimise ning piletimüügikorralduse;
- Linnakeskkonnas arendatakse omavahel ühendatud ja jagatud liikuvust soosivat keskkonda;
- Taristuarenduses lähtutakse terviklike (transpordi)koridoride loogikast ja kavandatakse taristutu multimodaalselt ning arvestades riigikaitse vajadustega;
- 8-80 printsiip: transport ja liiklemine peavad olema mugavad vaatamatu sellele, kas tegu on 8- või 80-aastase inimesega.

# Rattakasutuse potentsiaal

Vajadus rattateede põhivõrgustike järgi linnades (üle Eesti):

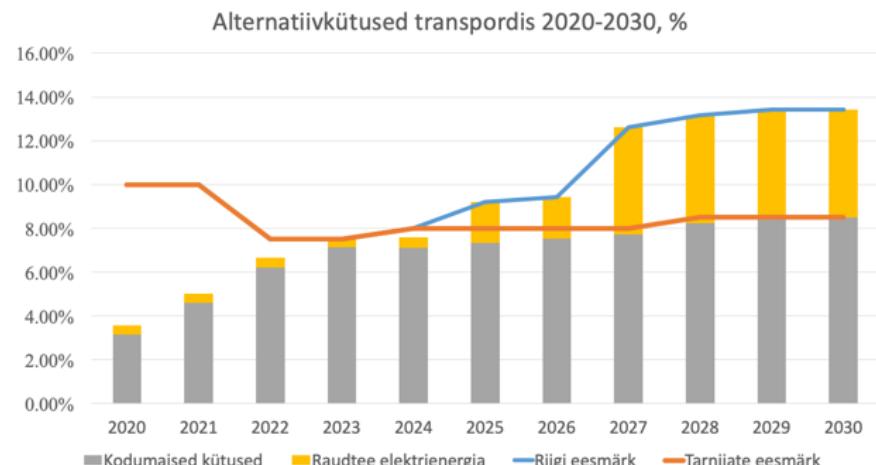
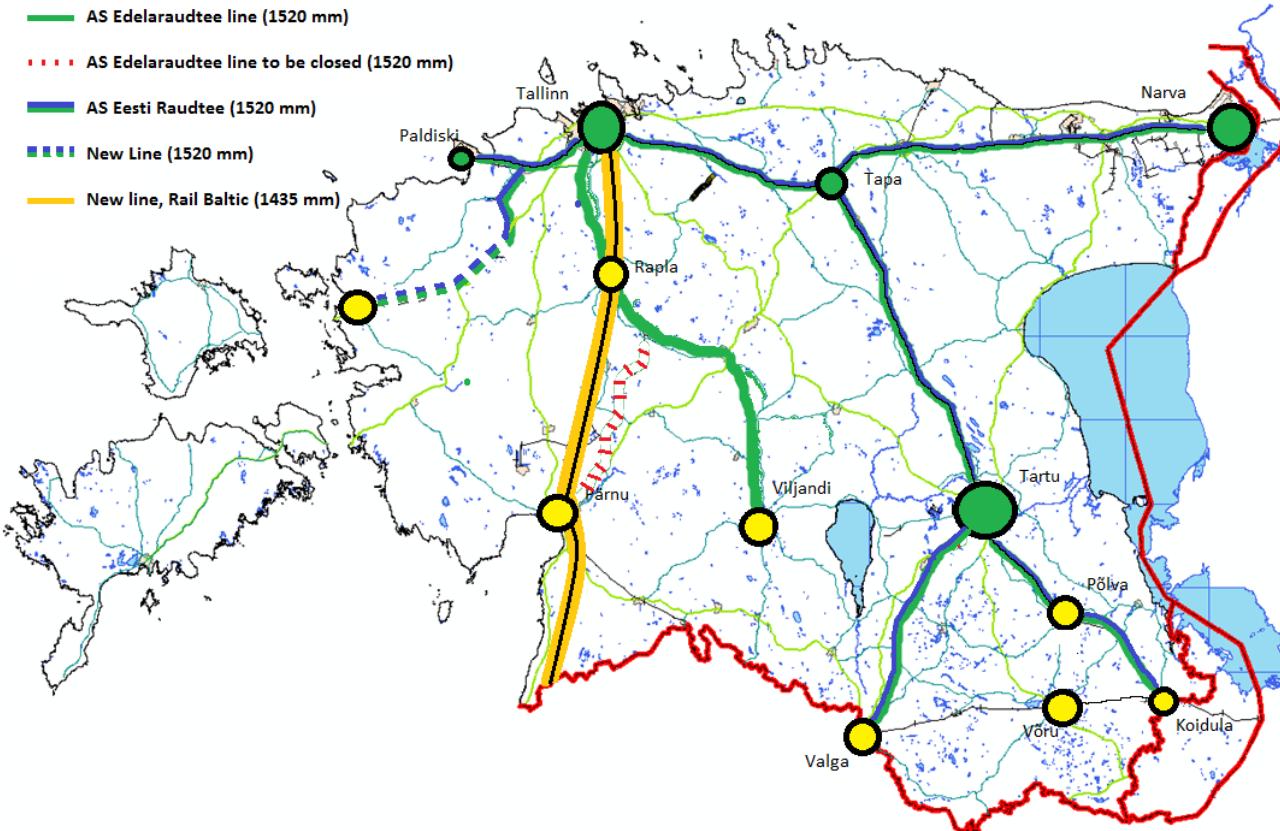
- Rattateed linnades
- Rattaparkimine elamurajoonides
- Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva...

Investeeringute vajadus ~132 Meur



# Raudtee potentsiaal

- 6 aastaga reisijate arv 4,2 M/a  $\rightarrow$  8 M/a.
- Siseriiklikku kaubavedu raudteele. Rahvusvaheline kaubaveo kasv on seotud geopoliitikaga.
- Raudtee elektrifitseerimine / kiiremad ühendusajad. Alustatakse liinidest:
  - Tallinn-Tartu
  - Tallinn-Narva
  - Tartu-Valga
  - Tartu-Koidula
- Tallinn-Tapa-Tartu/Narva elektrifitseerimine koos rongide ümberehitusega ~236 Meur



# Maanteed

Perioodiks 2021-2030 planeeritud ~530  
Meur. Koguvajadus üle 1 miljardi eurot.



# Ida-Virumaa kontekst

- **Transpordi ja liikuvuse arengukava**  
Fookuses on säästev liikuvus, multi- modalaalsus, võrdsem ühiskond, 8/80, ohutus. Kaasamisüritused toimusid mh ka Ida- Virumaal, sisendiga on arengukava koostamisel arvestatud. Põhilisteks teemadeks said tõstetatud ühistranspordi sidusus, seos kergliiklusteristuga, Jõhvi- Narva 2+2 maantee rajamine, turism.
- **KOV piiride-ülene liikuvuse planeerimine**  
Teadmiste- ja andmepõhisus, terviklahendused, koostöö. Oluline nii kasutajasõbralikuma liikuvusteenuse pakkumiseks, kui tänasest tõhusamaks ja ressursisäästlikumaks korraldamiseks;
- **Riigipoold meetmed**  
Rahandusministeeriumi meetmed, sh piirkondade konkurentsivõime tugevdamise investeeringud, linnapiirkondade jätkusuutliku arengu meede jms. Taristu arendamiseks ja välja ehitamiseks on erinevaid meetmeid nii MKM'I (uue perioodi rahastus selgumisel ja meetmed välja töötamisel) kui Rahandusministeeriumil.
- **Mõned investeeringunäited/ettepanekud**  
Tööl käimise pendelrände võimaldamine:
  - Narva jalgrattatee võrgustiku edasiarendamine;
  - Kohtla-Järve jalgrattatee võrgustiku edasiarendamine;
  - Narva linnas ÜT taristu kaasajastamine.

# Tänah!

Ivan Sergejev

Majandus- ja  
Kommunikatsiooniministeerium

