

Asukoha eelvaliku ja KSH I etapi aruande koostamine ja arvamuse andmine

Esitatud ettepanekud, arvamused ja vastusseisukohad

Sisukord

1. Koostajad.....	3
1.1 Terviseamet.....	3
1.2 Kliimaministeerium	3
1.3 Politsei- ja Piirivalveamet	4
1.4 Eesti Geoloogiateenistus	4
1.5 Maa- ja Ruumiamet.....	5
1.6 Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus	5
1.7 Muinsuskaitseamet	6
1.8 Keskkonnaamet	6
1.9 Transpordiamet	16
1.10 Päästeamet	16
1.11 Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	17
2. Arvamused andjad	18
2.1 J.K.	18
2.2 K.S.	21
2.3 Ehitajate tee 14 OÜ	22
2.4 Ž.M.	23
2.5 R.H.	25
2.6 Telia Eesti AS	25
2.7 A.M.	26

17.09.2026

2.8	K.P., E.M.S.P., M.L.P., A.M.	28
2.9	G.N.	36
2.10	P.K.	37
2.11	A.P.	37
2.12	I.R-H.	40
2.13	L.K.	41
2.14	N.N.	42
2.15	A.K.	44
2.16	Arkna Karjatalu OÜ, Arkna Agro OÜ, Bilder Grupp OÜ, MTÜ Arkna Terviseküla ja eraisikud O.S. ja P.K.	46
2.17	A.K-K.	47
2.18	E.P. (JeweLex Advokaadibüroo OÜ)	48
2.19	Jõhvi Vallavalitsus	50
2.20	AS Connecto Eesti	52
2.21	S.M.	52
2.22	Riigimetsa Majandamise Keskus	58
2.23	M.A.	58
2.24	A.N. (piirkonna külade 80 kinnistuomaniku allkirjastatud ühispoordumine)	66
2.25	E.S.	72
2.26	G.R.	74
2.27	T.V.	82
2.28	J.E.	83
2.29	Lääne-Viru Omavalitsuste Liit	87
2.30	Koogu küla kogukond	88
2.31	Lüganuse Vallavalitsus	98
2.32	M.S.	98

17.09.2026

2.33	P.E.	101
2.34	Evecon OÜ	102
2.35	Enery Estonia OÜ	107

1. Kooskõlastajad

1.1 Terviseamet

Kirja kuupäev ja nr: 07.08.2026 nr 9.3-4/26/5404-3

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Amet on tutvunud esitatud materjalidega ning kooskõlastab Haljala–Kukruse vahelise maanteelõigu REP asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sh KSH I etapi aruande eelnõud.	Võtame teadmiseks.

1.2 Kliimaministeerium

Kirja kuupäev ja nr: 07.08.2026 nr 7-15/26/2618-2

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium esitas planeerimisseaduse § 37 lõike 1 alusel Kliimaministeeriumile kooskõlastamiseks Haljala-Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sealhulgas keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) esimese etapi aruande eelnõud. Kliimaministeerium kooskõlastab nimetatud materjalid. Samas palume arvestada järgmiste märkuste ja ettepanekutega.	Võtame teadmiseks ja täiendame.
Lisa 1 „Mõjude hindamine ja trassikoridori alternatiivide võrdlus“ peatükis 3.4.6. on toodud, et „Põhjaveekihi loodusliku kaitstuse järgi jaotatakse Eesti territooriumi alad kaitsmata, keskmiselt kaitstud, suhteliselt kaitstud ja kaitstud põhjaveega aladeks“. Arvestades, et veeseaduse § 68 lõike 3 järgi jaotatakse Eesti territooriumi alad viieks kategooriaks (kaitsmata, nõrgalt, keskmiselt, suhteliselt kaitstud ja kaitstud põhjavesi), tuleb teksti korrigeerida ning vajadusel ka hinnanguid ajakohastada. Palume	KSH I etapi aruande alaptk-s 3.4.6. on korrigeeritud põhjavee kaitstuse jaotust. Lisaks täiendati ptk. 3.4.6.1 ja 3.4.6.2 kehtestatud põhjaveevaruga alade ning ühiveevärgi veehaarete ja joogivee toitalade paiknemise

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
peatükis anda hinnang, kas trassikoridori jääb kehtestatud põhjaveevaruga alasid või põhjaveemaardlaid, ühisveevärgi veehaardeid ja nende joogivee toitealasid. Samuti palume hinnata kavandatava tegevuse kooskõla Ida-Viru ning Lääne-Viru maakondade energia- ja kliimakavadega.	infoga. Asukoha eelistus täiendustest tulenevalt ei muutunud. Kooskõla hindamise Ida-Viru ning Lääne-Viru maakondade energia- ja kliimakavadega on lisatud KSH aruande ptk 2.

1.3 Politsei- ja Piirivalveamet

Kirja kuupäev ja nr: 06.08.2026 nr 2.1-3/24936-2

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Politsei- ja Piirivalveamet kooskõlastab esitatud planeeringu materjalid ning märkusi ega ettepanekuid ei esita.	Võtame teadmiseks.

1.4 Eesti Geoloogiateenistus

Kirja kuupäev ja nr: 07.08.2026 nr 13-1/26-1245

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Kavandatav trassikoridor läbib Suurkõrtsi lubjakivimaardla keskosa ja haarab suurema osa Suurkõrtsi lubjakivikarjääri, Suurkõrtsi II lubjakivikarjääri, ja Suurkõrtsi III lubjakivikarjääri mäeeraldistest. Suurkõrtsi lubjakivikarjääri kaevandatud maa kasutamise otstarve on tehisveekogu. Suurkõrtsi II lubjakivikarjääri kaevandatud maa kasutamise otstarve on tehisveekogu ja rohumaa. Suurkõrtsi III lubjakivikarjääri kaevandatud maa kasutamise otstarve on veekogu ja maatulundusmaa. EGT leiab, et Haljala Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sh KSH I etapi aruande eelnõu lahendus võib halvendada maavara kaevandamisväärsena	Detailse lahenduse etapis teele parima asukoha leidmise eesmärgil (sh võimalusel mäeeraldisega kattuvuse vältimiseks või minimeerimiseks) laiendati trassikoridori kuni olemasoleva Tallinna-Narva teeni (muudatused viiakse sisse avaliku väljapaneku ajaks), et leida detailse lahenduse etapis

17.09.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda. Tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta. EGT kooskõlastab Haljala Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sh KSH I etapi aruande eelnõu järgmistel tingimustel: 1. Planeeringu edasised etapid sh tee projekt kooskõlastada kaevandamislubade Suurkõrtsi lubjakivikarjääri, Suurkõrtsi II lubjakivikarjääri, ja Suurkõrtsi III lubjakivikarjääri kaevandamislubade omajaga AKTSIASELTs iga KIVILUKS. 2. Suurkõrtsi lubjakivimaardla alale on võimalik riigiteel 1 Haljala Kukruse vahelisel teelõigul kiirusele 120 km/h vastava 2+2 ristlõikega maantee rajamine vaid peale kaevandamislubade kehtivusaja lõppu maavara ammendumist ja ala korrastamist.	trassikoridori sees koostöös sobivaim tee ja rajatiste asukoht ning tehniline lahendus. Koostööd keskkonnalubade omanikuga on alustatud (ühine arutelu 9.09.2026) ning koostöö jätkub kindlasti ka detailse lahenduse etapis.

1.5 Maa- ja Ruumiamet

Kirja kuupäev ja nr: 18.08.2026 nr 12-2/25/6361-6

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Maa- ja Ruumiameti maaparanduse osakond on tutvunud esitatud planeeringumaterjalidega ning kooskõlastab Haljala–Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sh KSH I etapi aruande eelnõud.	Võtame teadmiseks.

1.6 Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus

Kirja kuupäev ja nr: 19.08.2026 nr 4-4/26/2473-2

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus kooskõlastab Riigitee 1 Haljala ja Kukruse vahelise teelõigu 2 + 2 ristlõikega maantee riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku otsuse ning asjakohaste mõjude hindamise, sh keskkonnamõju strateegilise hindamise esimese etapi aruande eelnõud märkusteta.	Võtame teadmiseks.

1.7 Muinsuskaitseamet

Kirja kuupäev ja nr: 19.08.2026 nr 5-10/1655-3

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Muinsuskaitseamet kooskõlastab Haljala–Kukruse vahelise maanteeõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sh KSH I etapi aruande eelnõud.	Võtame teadmiseks.

1.8 Keskkonnaamet

Kirja kuupäev ja nr: 21.08.2026 nr 6-5/26/12844-2

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Keskkonnaamet jätab Haljala–Kukruse vahelise maanteeõigu REP asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sh KSH I etapi aruande eelnõud kooskõlastamata, kuna REP-i ja KSH aruande materjalides on osade kaitstavate loodusobjektide ja Natura 2000 võrgustiku alade puhul mõju käsitlemata ning esitatud mõjuhinnanguid ja kavandatud meetmeid tuleb teatud juhtudel üle vaadata, täiendada ja parandada. Samuti palume arvestada muude käesolevas kirjas toodud märkustega.	Võtame teadmiseks. Materjale on täiendatud vastavalt järgmistes punktides toodule.
1. Kavandatava maantee trassikoridor jääb osaliselt Sämi maastikukaitseala Sämi piiranguvööndisse. Sämi maastikukaitseala kuulub Sämi loodusala koosseisus üleeuroopalisse Natura 2000 kaitsealade võrgustikku. Nii Sämi maastikukaitseala kui ka Sämi loodusala kaitse-eesmärgiks olevale elupaigatüübile siirde- ja õõtsiksood (7140) ei ole laiendatava trassi mõju välistatud (asub <200 m kaugusel praegusest maanteest). REP-i asukoha eelvaliku seletuskirjas ja KSH I etapi aruandes nähakse meetmena ette kuivendavate tegevuste mittekavandamist elupaigatüübist.	Materjali on täiendatud. Vt KSH I etapi aruande lisa 2 ptk 4, KSH I etapi aruande ptk 3.4.1 ja REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja ptk 3.5.2.1.

Ettepaneku sisu	Vastus seisukoht
Märgime, et teadaolevad teadusuuringud (A. Kull jt) viitavad, et eeskätt kuivendus (sh tee) kraavide kuivendav mõju ulatub mitmesaja meetri kaugusele soodest. Seega tuleb selgitada, kuidas kuivendav mõju välistatakse. Palume materjale täiendada.	
2. Kavandatava maantee trassikoridor jääb osaliselt Padaoru maastikukaitseala Padaoru piiranguvööndisse ning kaitsealusesse Pada parki. Padaoru maastikukaitseala kuulub Padaoru loodusala koosseisus üleeuroopalisel Natura 2000 kaitsealase võrgustikku. Vastavalt KSH I etapi aruandes kirjeldatule ehitustegevust Padaoru maastikukaitsealal ega looduslal ei kavandata. Saab nõustuda KSH I etapi aruande järeldusega, et kavandatav ehitustegevus on võimalik, kui järgitakse kaitseala kaitse-eesmärki ja KSH I etapi aruandes toodud mõjude leevendusmeetmeid. KSH I etapi aruandes ei ole aga käsitletud kavandatava tegevuse mõju kaitsealusele Pada pargile. Palume täiendada.	Materjali on täiendatud. Vt KSH I etapi aruande ptk 4.3.1.
3. Kavandatava maantee trassikoridor jääb osaliselt Aseri maastikukaitseala Kestla sihtkaitsevööndisse ja Ridaküla piiranguvööndisse. Ala kuulub Aseri loodusala koosseisus üleeuroopalisel Natura 2000 kaitsealade võrgustikku. KSH I etapi aruandes on meetmena välja toodud, et trassikoridori planeerimisel kavandada 2+2 maantee ja kaasnev taristu selliselt, et kogu kavandatav tegevus asuks väljaspool Aseri loodusala piire ning raadamist ei kavandataks 60 m ulatuses looduslal registreeritud metsaelupaikadest. Sama tingimus on toodud REP-i asukoha eelvaliku seletuskirjas. Keskkonnaamet märgib, et kaitsekorrast tulenevalt ei ole Kestla sihtkaitsevööndis raadamine lubatud. Materjalid tuleb üle vaadata.	KSH I etapi aruandes ja REP-i asukoha eelvaliku seletuskirjas esitatud tingimuse kohaselt tuleb 2+2 maantee ja sellega kaasnev taristu kavandada täielikult väljapoole Aseri loodusala. Kuna Kestla sihtkaitsevöönd paikneb selles osas Aseri looduslal, välistab nimetatud tingimus ühtlasi ehitustegevuse ja raadamise kavandamise Kestla sihtkaitsevööndis. Trassikoridori kui edasist asukohavalikut võimaldava ala kattumine sihtkaitsevööndiga ei tähenda, et sinna oleks lubatud kavandada maantee rajatise või raadamist. Materjalid vaadati üle ja tingimuse sõnastust täpsustati, tuues eraldi välja, et Kestla sihtkaitsevööndis ei ole raadamine ega maantee ja sellega seotud rajatiste ehitamine

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	lubatud. Metsaelupaigatüüpidest 60 m ulatuses raadamise vältimise tingimus on täiendav kaitsemeede ja seotud väljaspool kaitstavat ala aset leidva võimaliku raadamisega ega asenda kaitse-eeskirjast tulenevat keeldu. Materjali on täiendatud. Vt KSH I etapi aruande ptk 3.2.6.2.2, 3.2.6.2.4, 3.4.1.3, 3.4.2.1.2, 3.4.2.2.2 ja 3.4.2.3 ning REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja ptk 3.5.2.1.
4. KSH I etapi aruande alaptk-s 3.4.6. on toodud, et: „Põhjaveekihi loodusliku kaitstuse järgi jaotatakse Eesti territooriumi alad kaitsmata, keskmiselt kaitstud, suhteliselt kaitstud ja kaitstud põhjaveega aladeks.“ Märgime, et arvestades, et veeseaduse (VeeS) § 68 lg 3 järgi jaotatakse Eesti territooriumi alad viieks kategooriaks (kaitsmata, nõrgalt, keskmiselt, suhteliselt kaitstud ja kaitstud põhjavesi), siis palume teksti korrigeerida vastavalt VeeS-s toodud põhjaveekihi loodusliku kaitstuse järgi ning sellele vastavalt muuta ka hinnanguid.	KSH I etapi aruande alaptk-s 3.4.6. on korrigeeritud põhjavee kaitstuse jaotust. Hinnangute korrigeerimine siiski vajalik ei olnud, kuna hinnangute andmisel arvestati kõigi kategooriatega.
5. Trassikoridori lõik 1-J ületab Selja, Sõmeru, Kunda, Purtse ja Pada jõe kalda piirangu-ehituskeelu- ja veekaitsevööndit. Kalda ehituskeeluvööndis on uute hoonete ja rajatiste ehitamine keelatud. Ehituskeeld ei laiene kehtestatud REP-i alusel ehitatavale ehitisele. Veekaitsevööndis on keelatud ehitamine, välja arvatud juhul, kui see on kooskõlas VeeS § 118 lg-s 1 nimetatud eesmärgiga ning LKS-s sätestatud ranna- ja kaldakaitse eesmärkidega. Samuti on veekaitsevööndis keelatud pinnase kahjustamine ja muu tegevus, mis põhjustab veekogu ranna või kalda erosiooni või hajuheidet. Veekogude veekaitsevööndi ulatus on toodud VeeS § 118 lg-s 2. KSH peab andma vastuse, kas ja kuidas on kavandatud tegevus kooskõlas VeeS-s nimetatud eesmärgiga ning LKS-s sätestatud ranna- ja kaldakaitse eesmärkidega ning vajadusel	Materjali on täiendatud. Vt KSH aruande ptk 3.4.7 ja ptk 3.4.7.3 täiendavat tingimust detailseks etapiks, mille kohaselt tuleb detailse lahenduse etapis ristumisel veekogudega arvestada veekaitsevööndis kehtivate piirangutega ning lahendus peab olema kooskõlas kaldakaitse eesmärkidega. Tingimus on lisatud ka seletuskirja ptk 3.5.2.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
pakkuma leevendusmeetmed. Seda teemat ei ole käsitletud, mistõttu palume materjale täiendada.	
6. REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja p-s 40 (lk 35) on toodud: „Võrkla-Purtse lõigus trassikoridori planeerimisel, väljaehitamisel ning Pada jõe sildade rajamisel tuleb arvestada Mahu-Rannametsa loodusala (ühtlasi Pada jõe hoiuala) kaitsekorraga, Mahu-Rannametsa loodusala kaitse-eesmärgiks seatud elupaigatüüpi jõed ja ojad (3260) ei hävitata, kahjustata ning ei tehta tegevusi, mis seavad ohtu elupaigatüübi soodsa seisundi. Selleks on vajalik sildade lahenduse väljatöötamisel arvestada, et rajatistel ei oleks otsest puutumust jõe veekeskkonnaga. Selliselt välditakse jõe vee seisundi halvendamist ja jõe elupaiga kahjustamist (vt “Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku Natura hindamise aruanne” joonis 4-2).“ Palume täpsustada, mida mõeldakse „otsese puutumuse puudumine jõe veekeskkonnaga” all. Kas see tähendab, et jõesängi ja veekeskonda ei rajata ega paigutata nii ehitus- kui kasutusetapis silla sambaid, tugikonstruktsioone, erosioonikindlustusi, ajutisi tööplatvorme, ehitusaegseid tugilahendusi, mis võivad mõjutada jõge? Palume täpsustada.	Selgitame, et REP-i asukoha eelvaliku etapis ei ole Pada jõe kavandata sildade tehnilised lahendused veel välja töötatud sellise detailsusega, mis võimaldaks määrata silla sammaste, tugikonstruktsioonide, erosioonikindlustuste või ehitusaegsete ajutiste rajatiste vajaduse ja paiknemise. KSH I etapis esitatud nõue, et rajatistel ei oleks otsest puutumust jõe veekeskkonnaga, oli mõeldud üldise suunisenähtena silla edasiseks kavandamiseks, mille detailid täpsustatakse järgmistes etappides. Selle eesmärk on juhtida tähelepanu vajadusele vältida jõe vee seisundi halvenemist ja kaitse-eesmärgiks oleva elupaigatüübi jõed ja ojad (3260) kahjustamist. Selguse mõttes täpsustasime KSH aruande lisa 2, KSH aruande ptk 3.4.1 ja planeeringu seletuskirja ptk 3.5.2 sõnastust. Muudetud sõnastuse kohaselt tuleb edasistes etappides täpsustada sildade lahendusi selliselt, et jõe veeseisundi halvenemine ja jõe elupaiga kahjustamine oleks välditud nii silla ehitus- kui ka kasutusetapis. Seega ei määrata REP-i asukoha eelvaliku etapis ette silla konkreetset tehnilist lahendust, kuid säilib selge kohustus vältida jõe veeseisundi ja kaitse-eesmärgiks oleva elupaigatüübi jõed ja ojad (3260) kahjustamist.
7. REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja p-s 64 (lk 40) on toodud: „Analüüsida, kas trassikoridorile jääb EELIS-esse kantud puurkaevude asukohti, sanitaarkaitse- ja	KSH aruande ptk 3.4.6.3 on täiendatud tingimusega, et lisaks lammutatavate ja asenduskaevude määramisele tuleb hinnata ka detailse lahenduse etapis täpsustatud

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
hooldusalade ulatust. Kaardiandmete ja/või välitööde põhjal selgitada välja, millised kaevud vajavad lammutamist ja milliste asemel tuleb rajada asenduskaevud (arvestada, et EELIS-es võib olla registreeritud valede koordinaatidega kaevude asukohti). Anda tingimused asenduskaevude kavandamiseks.“ Sama meede on toodud KSH I etapi aruandes. Juhime tähelepanu, et veehaarde sanitaarkaitsealal on majandustegevus keelatud, välja arvatud: 1) veehaarde ehitamine, teenindamine ja kasutamine; 2) sanitaarkaitseala hooldamine; 3) metsa hooldamine; 4) rohttaimede niitmine ja niite koristamine või äravedu; 5) õiguspäraselt ehitatud ehitise kasutamine ja muu ehitisega seonduv tegevus kavandatud viisil, kui ehitise ei põhjusta vee kvaliteedi halvenemist; 6) teadustöö tegemine. Majandustegevusena sanitaarkaitsealal käsitletakse majandustegevust laiemalt, sealhulgas igasugust majandustegevust, millel on negatiivne mõju põhjaveele. VeeS § 151 lg 2 p 5 säte kohaldub sanitaarkaitsealas paiknevatele õiguspäraselt ehitatud olemasolevatele ehitistele, mitte uutele ehitistele. Puurkaevude hooldusalal on põhjavee saastumise vältimiseks keelatud sellise ehitise ehitamine, millega kaasneb keskkonnaoht. Palume täiendada, et lisaks lammutatavate ja asenduskaevude määramisele hinnatakse ka trassikoridori lähedusse jäävate säilivate salv- ja puurkaevude võimalikku mõjutatavust. Enne ehitustööde alustamist tööde võimaliku mõju väljaselgitamiseks tuleks kaardistada lähteolukord, sh olemasolevad ja trassikoridorile jäävad puurkaevud ja salvkaevud, veetase ja vee kvaliteedinäitajad, ning ette näha projektis meetmed võimalike negatiivsete mõjude leevendamiseks/vältimiseks. Eeltoodud asjaolusid tuleb hinnata hüdrogeoloogilise modelleerimise käigus. See on eriti oluline, kui tee rajamiseks on vaja teha sügavaid sisselõikeid künkasse(kaevand), mis ulatuvad põhjavee tasemeni ning võivad muuta põhjavee liikumist ja selles tulenevalt muuta ümbritsevate salv- ja puurkaevude veetaset.	trassikoridori puhul nende säilivate salv- ja puurkaevude, mille sanitaarkaitseala või hooldusala ulatub trassikoridori, võimalikku mõjutatavust. Tingimus on lisatud ka seletuskirja ptk 3.5.2. REPi asukoha eelvaliku staadiumis ei reguleerita detailselt ehitustegevuse etapi ja sellele eelnevaid tegevusi. Selgitame, et detailse lahenduse etapis viiakse läbi täpsem hindamine, täpsemad uuringud ja analüüsid ning koostatakse eelprojekt. Täpsemad tingimused, sh millega tuleb arvestada enne ehitustööde alustamist, määratakse REPi järgmises, detailse lahenduse etapis. Kui detailse lahenduse etapis selgub, et vajalik on teha sügavaid sisselõikeid künkasse(kaevand), mis ulatuvad põhjavee tasemeni ning võivad muuta põhjavee liikumist ja selles tulenevalt muuta ümbritsevate salv- ja puurkaevude veetaset, siis kaardistatakse lähteolukord ja nähakse ette meetmed võimalike negatiivsete mõjude leevendamiseks/vältimiseks. Esiolguks eskiislahendusele vastavalt sügavaid sisselõikeid ei planeerita.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
8. REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja p-s 65 (lk 40) on kirjas: „Selgitada välja, kas eelkõige ehitustööde perioodil on mõnel trassilõigul vajalik põhjaveetaseme alandamine. Selleks täpsustada geotehnilise uuringu käigus hüdrogeoloogilisi näitajaid (pinnasevee tase, pinnaste filtratsioonimoodulid jms). Kui põhjaveetaseme alandamine on vajalik, viia läbi modelleerimine ning töötada välja meetmed oluliste negatiivsete mõjude vältimiseks. Põhjaveetaseme alandamise vajaduse hindamisel palume arvestada, et mõju põhjaveerežiimile võib tekkida ka ilma otsese põhjavee alandamiseta (nt kaeviste tõttu). Seetõttu tuleb ka hinnata kavandatava tegevuse võimalikku mõju põhjavee liikumisele ja tasemele ning vajadusel kirjeldada leevendusmeetmeid võimaliku mõju vähendamiseks või vältimiseks.	KSH aruande ptk 3.4.6.3 on täiendatud tingimusega, et hinnata tuleb kavandatava tegevuse võimalikku mõju põhjavee liikumisele ja tasemele ning vajadusel kirjeldada leevendusmeetmeid võimaliku mõju vähendamiseks või vältimiseks. Tingimus on lisatud ka seletuskirja ptk 3.5.2.
9. REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja lisa 14 lk 5 on kirjas, et: „Looduskaitsete piirangutega peab arvestama jõgedega ristumistel ja looduskaitse alade läheduses. Selja jõest kuni Kunda jõeni paikneb olev tee Pandivere ja Adavere-Põltsamaa nitraaditundlikul alal.“ Märgime, et projekteerimise käigus tuleb hinnata kavandatava 2+2 maanteeõigu mõju Pandivere ja Adavere-Põltsamaa nitraaditundlikule alale, sh mõju põhjaveele. Hinnata tuleb ehitus- ja kasutusaegset reostusriski (nt sadevee ärajuhtimine, avariolukorrad, ohtlike ainete sattumine keskkonda) ning vajadusel tuleb kavandada põhjavee kaitseks täiendavad meetmed. Palume sellega arvestada.	Seletuskirja ptk 3.5.3 on täiendatud tingimusega, et projekteerimise käigus tuleb hinnata kavandatava 2+2 maanteeõigu mõju Pandivere ja Adavere-Põltsamaa nitraaditundlikule alale, sh mõju põhjaveele. Hinnata tuleb ehitus- ja kasutusaegset reostusriski (nt sadevee ärajuhtimine, avariolukorrad, ohtlike ainete sattumine keskkonda) ning vajadusel kavandada põhjavee kaitseks täiendavad meetmed.
10. REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja lisa 14 lk 12 on kirjas: „km 97,11 – Selja jõe sild (sild 01) ja Selja jõe läbipääs (ID51-52) Projektiga ette nähtud rajada sild üle Selja jõe. Rajatise ava laius 50m. Kallasradade minimaalne laius 10m (mõlemal kaldal).“ Lk 13 on kirjas: „km 109,22 – Kunda jõe sild (sild 02) ja kallasrajad ULUK (ID45_46) Projektiga ette nähtud rajada sild üle Kunda jõe. Vastavalt ulukiuuringu tulemustele on Kunda jõe silla all kavandatud ka kallasrajad minimaalse kõrgusgabariidiga 4,0m, minimaalne laius 10 (mõlemal kaldal).“	Seletuskirja ptk 3.5.3 on täiendatud tingimusega, et projekteerimise käigus tuleb hinnata, kas kavandatavad sillalahendused (Selja jõe, Kunda jõe, Pada jõe, Purtse jõe sild) võivad muuta kaldajoont ja millises ulatuses.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Lk 13 on kirjas, et: „km 119,33 – Pada jõe sild (sild 03) ja kallasrajad ULUK (ID43_44) Projektiga ette nähtud rajada sild üle Pada jõe. Vastavalt ulukiuuringu tulemustele on Pada jõe silla all kavandatud ka suurulukite altläbipääs minimaalse kõrgusgabariidiga 4,0m. Kallasradade minimaalne laius 10m (mõlemal kaldal).“ Lk 14 on kirjas: „km 138,33 – Purtse jõe sild (sild 04) ja kallasrajad ULUK (ID34_35) Projektiga ette nähtud rajada sild üle Purtse jõe. Vastavalt ulukiuuringu tulemustele on Purtse jõe silla all kavandatud ka suurulukite altläbipääs minimaalse kõrgusgabariidiga 4,0m. Kallasradade minimaalne laius 15m (mõlemal kaldal).“ Palume projekteerimise käigus hinnata, kas kavandavad sillalahendused võivad muuta kaldajoont ja kui muutub, siis millises ulatuses. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et kui silla ehitamise käigus on vajalik muuta püsivalt veekogu kaldajoont, võib selleks tegevuseks vajalik olla keskkonnaluba.	
11. REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja ja KSH I etapi aruandesse on vee-elustikule kantud tingimus, millega tuleb arvestada detailse lahenduse etapis: „Arvestades, et Toolse, Kunda, Pada ja Selja jõgi kuuluvad lõheliste kudemis- ja elupaikade nimistusse, on keelatud selliste veekogude loodusliku sängi ja hüdroloogilise režiimi muutmine.“ Samas, REP-i asukoha eelvaliku seletuskirjas ja KSH I etapi aruandes aga ei ole esitatud meedet/tingimust seoses Purtse jõega. Purtse jõe sild on kavandatud läbima Sillaoru paisu ja kalatee lähiümbrust. Sild tuleb kavandada selliselt, et ei tekiks kaladele uut rändetaktistust. Palume materjale täiendada.	KSH aruande ptk 3.4.7.3 on täiendatud tingimusega, millega tuleb arvestada detailse lahenduse etapis seoses Purtse jõega. Tingimus on lisatud ka seletuskirja ptk 3.5.2.
12. Maapõueseadus (MaaPS) § 15 sätestab maapõue seisundit ja kasutamist mõjutava tegevuse lubamine ning planeeringute koostamist. MaaPS § 15 lg 7 kohaselt, kui planeeritaval maa-alal asub maardla või selle osa, kooskõlastatakse maakonnaplaneering, üldplaneering, detailplaneering ja riigi või kohaliku omavalitsuse eriplaneering planeerimisseaduses sätestatud korras Kliimaministeeriumi või kliimaministri volitusel	Kliimaministeerium on planeeringu kooskõlastanud 07.08.2026 kirjaga nr 7-15/26/2618-2. Detailse lahenduse etapis teele parima asukoha leidmise eesmärgil (sh võimalusel mäeeraldisega kattuvuse vältimiseks või minimeerimiseks) laiendati trassikoridori kuni

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
riigiasutusega, kelle ülesanne on tagada riigi geoloogiaalane pädevus (Eesti Geoloogiateenistus). Valitud trassikoridor kattub Suurkõrtsi lubjakivimaardla kehtivate lubjakivikarjääri keskkonnalubadega. KSH I etapi aruandes on viidatud Suurkõrtsi lubjakivikarjääride osas vanadele andmetele. Suurkõrtsi III lubjakivikarjääri keskkonnaluba nr KL-522386 anti ettevõttele AKTSIASELTS KIVILUKS 10.04.2026 korraldusega nr DM-129027-41 kehtivusajaga kuni 10.04.2056. KSH I etapi aruandes on viidatud, Suurkõrtsi III lubjakivikarjääri puhul loale, kui taotletavale loale. Samuti ei ole selge, kas arvestati ettevõttele AKTSIASELTS KIVILUKS antud Suurkõrtsi II lubjakivikarjääri keskkonnaloa nr KL-508031 kehtivate maardla plokkide ja mäeeraldise piiridega – neid muudeti 31.10.2025 korraldusega nr DM-126602-24. Suurkõrtsi lubjakivimaardla Suurkõrtsi lubjakivikarjäär on töötav lubjakivikarjäär, kus keskkonnaluba kehtib 03.10.2009 – 02.10.2034. Suurkõrtsi II lubjakivikarjääris alustati lubjakivi kaevandamistegevusega aastast 2022 ja keskkonnaluba kehtib 11.02.2020 – 10.02.2050. Juhul, kui planeeritakse tee ehitust Suurkõrtsi lubjakivikarjääride mäeeraldisele, kus kaevandamine on lõpetatud ja varu ammendatud, tuleb arvestada ka asjaoluga, et Suurkõrtsi keskkonnalubade kohaselt mäeeraldised korrastatakse veekoguks. Veekogude sügavus saab olema umbes 7-8 meetrit. Praegu on Suurkõrtsi karjäärides veetase alandatud, aga veetase tõuseb tagasi looduslikule tasemele peale karjääride tegevuse lõppemist. Juhime tähelepanu, et kaevandamislubade omanikele on antud õigus oma load vastavalt nendes praegu sätestatule realiseerida ja ammendada kuni lamamini. Palume REP-i koostamisel eeltooduga ning kehtivate kaevandamiseks antud keskkonnalubadega arvestada. Samuti palume REP-i detailse lahenduse leidmiseks koostööd teha lubade omanikega. Ühtlasi märgime, et REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja ja KSH I etapi aruande kohaselt on suurulukiläbipääsud kavandatud sisuliselt keset Suurkõrtsi karjäärialasid. Ulukiläbipääsude	olemasoleva Tallinna-Narva teeni (muudatused viiakse sisse avaliku väljapaneku ajaks), et leida detailse lahenduse etapis trassikoridori sees koostöös sobivaim tee ja rajatiste asukoht ning tehniline lahendus. Koostööd keskkonnalubade omanikuga on alustatud juba asukoha eelvaliku etapis (ühine arutelu 9.09.2026). REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja ptk-i 3.5.2, KSH I etapi aruande ptk-i 3.4.4.2.2 ja 3.4.4.3 ning ulukiuuringu II etapi lähteülesannet on täiendatud infoga, et Sõreda oja piirkonda kavandatav suurulukiläbipääs jääb Suurkõrtsi lubjakivikarjääride võimalikku mõjualasse. Ulukiuuringu I etapis on määratud läbipääsu vajadus ja võimalik paiknemisala, kuid mitte selle lõplik asukoht. Eelistatud asukoht jääb Suurkõrtsi karjäärialast ida poole Sõreda oja piirkonda. Läbipääsu täpse asukoha ja tehnilise lahenduse määramisel tuleb arvestada kehtivate kaevandamislubade, kaevandamise etapiviilise arengu, karjääride korrastamise ja veetaseme taastumisega, kuna need võivad mõjutada läbipääsu suudmealade ning liikumiskoridoride toimivust. Seda tuleb täpsustada ulukiuuringu II etapis. Aruandes on korrigeeritud Suurkõrtsi III karjääriga seonduvat infot ning märgitud, et tegemist on kehtiva keskkonnaloaga. Samuti vaadatud üle Suurkõrtsi II mäeeraldise piiride uuendamise info. Selgitame, et trassikoridori kattuvuse osas on pindala arvestatud täpsusastmes, mille puhul Suurkõrtsi II mäeeraldise piiride korrigeerimine järeldusi ning eelistusi ei muuda.

Ettepaneku sisu	Vastus seisukoht
kavandamisel tuleb arvestada kaevandamistegevusega, mis võib kehtivate keskkonnalubade alusel seal jätkuda kuni aastani 2056, ning selle mõjuga läbipääsude toimivusele. Palume REP-i koostamisel sellega arvestada.	
13. REP-i materjalides ei ole käsitletud võõrliikide teemat. Maantee praeguse ja kavandatava trassikoridori alternatiivide piirkonda jääb suhteliselt palju võõrliikide kolooniaid, mis on nii hävinud kui ka aktiivses tõrjes. Võõrliigi levitamine on keelatud LKS § 57 lg 1 ning Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 1143/2014 looduslikku tasakaalu ohustavate võõrliikide sissetoomise ja levimise ennetamise ja ohjamise kohta art 7 kohaselt. Märgime, et planeeritavate trassikoridoride alal leidub aktiivses tõrjes olevaid karuputke kolooniaid. Kuna karuputke puhul moodustab mullas ajapikku püsiv seemnepank, mis püsib mullas vähemalt 10 aastat, siis ehitustööde (k.a raietööd) käigus ei tohi sealset pinnast laiali vedada. Karuputke levila laiendamise vältimiseks peame vajalikuks vältida karuputke leiukohtade pinnase teisaldamist väljapoole nimetatud levialasid. Rasketehnikaga tuleb vältida koloonias sõitmist, kui see pole võimalik, siis tuleb koloonia eelnevalt katta, et rasketehnika rataste külge ei jääks pinnast. Kui võõrliigi kasvukohas on ehitustööde tegemine vajalik, siis võimalik on enne ehitustööde algust karuputke koloonia pinnas 0,3 m sügavuselt koorida ja matta kinnistu piires sügavamale (2 m) selliselt, et selles asukohas hiljem enam kaevetöid ei tehta. Keskkonnaametiga kokkuleppel on üheks võimaluseks ka pinnase teisaldamine, mis ei ole eelistatud variant – koloonia pinnas tuleb 0,3 m sügavuselt koorida enne muude tööde algust ja viia lähimasse riigimaal asuvasse tõrjes olevasse karuputke kolooniasse (Keskkonnaametiga kokkuleppel), seal siluda ja tehnika puhastada. Selleks on vajalik enne ehitustöid Keskkonnaametiga see kokku leppida, et võõrliigi koloonia teisaldamine toimuks korrektselt. Karuputke kolooniaid saab vaadata Maa- ja Ruumiameti karuputke kaardirakendusest. Palume REP-i koostamisel selle teemaga arvestada.	KSH aruande ptk 3.4.2.3 on võõrliikide teemaga seoses täiendatud. Tingimus on lisatud ka seletuskirja ptk 3.5.2.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
14. Failis „Detailse lahenduse koostamiseks vajalik ekspertmeeskonna koosseis“ on esitatud REP-i detailse lahenduse ja selle mõju hindamise etapiks kaasatavad eksperdid ja nende pädevus. Dokumendi kohaselt peavad kaasatavad eksperdid omama kas magistrikraadi või sellega võrdsustatud kvalifikatsiooni taset vastaval erialal (hinnatavas valdkonnas) ning eelnevat töökogemust, mis on seotud hinnatava valdkonnaga, või on viimase viie aasta jooksul osalenud hinnatava valdkonna eksperdina keskkonnamõju hindamise (KMH) või KSH eksperdirühma töös. Dokumendis on kirjas, et kaasatavatel ekspertidel peab olema varasem kogemus eksperdirühma töös osalemisel KMH või KSH koostamisel, kuid ei ole täpsustatud, kas see kogemus peab pärinema lõpetatud menetlustest või piisab ka pooleliolevates menetlustes osalemisest. Leiame, et eksperdirühma töö kogemuse tõendamiseks peavad varasemad KMH-d või KSH-d olema lõpetatud (kui mitte kõik, siis vähemalt osad menetlused). Samuti ei ole dokumendis määratletud, kui pikaajalist töökogemust eeldatakse. Dokumendis on ka öeldud: „Natura 2000 alad (Natura hindamise läbiviimine) – ekspert peab omama magistrikraadi loodusteadustes ja on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise Natura eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;“. Märgime, et „sisulise Natura eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös“ all võib olla tehtud vaid Natura eelhindamine. Natura hindamise eksperdil on vajalik ka Natura asjakohase hindamise kogemus.	Failis „Detailse lahenduse koostamiseks vajalik ekspertmeeskonna koosseis“ on täiendatud. Juhime tähelepanu, et ekspertmeeskonna nõuded võivad täpsustuda hiljem, kui korraldatakse hange planeeringu detailse lahenduse koostamiseks ning hanke nõuete selguse ja ühese arusaadavuse tagamiseks võib samuti olla vajalik nõudeid täpsustada.
15. REP-i asukoha eelvaliku seletuskirja p-s 3.5.2.1. on analüüsitud piirkonnas koostatavaid või kehtestatud tuuleenergeetikat puudutavaid planeeringuid. KSH I etapi aruande ptk-s 2 on analüüsitud REP-i kooskõla erinevate strateegiliste planeerimisdokumentidega, sh üldplaneeringutega. Trassikoridor läbib osaliselt ka Viru-Nigula valla üldplaneeringuga (menetluses) kavandatud tuuleenergeetika alasid. Palume see lisada REP-i ja KSH aruande teksti.	Ettepanekuga ei arvestada. Ka kehtestatud üldplaneeringutega kavandatud tuuleenergeetika alad ei anna õigustatud ootust, et elektrituulikuid aladele püstitada saab, samuti tuulikute suurusest ja asukohast (mis täpsustub hiljem) sõltub kas vastuolusid REPIga tekib. Viru-Nigula valla üldplaneering on alles menetluses, seega ei ole põhjendatud

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	käesolevas protsessis selles osas kooskõla hinnata. Lisaks on ptk-s 2 hinnatud vastavust eelkõige REPi enda eesmärgist lähtuvalt. Vastuolude hindamine juba kehtestatud planeeringute maakasutusega on osa KSHs ja selle alusuuringus, nt asustusstruktuuri uuringus tehtud analüüsist. Seejuures on analüüsitud juba kehtestatud tuulenergeetika planeeringuid ning tehtud koostööd tuulearendajatega tuulikute positsioonide ja kõrguste kokkuleppimisel, et REPi menetluse ajal leida mõistlikud lahendused lähedal asuvate ja planeerimises olevate tuulearendustega.

1.9 Transpordiamet

Kirja kuupäev ja nr: 21.08.2026 nr 7.2-1/26/11932-2

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Transpordiamet on huvitatud osapool Haljala–Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise protsessis. Amet osaleb iganädalastel planeerigu töökoosolekutel ning on selle kaudu olnud kaasatud planeerimisprotsessi. Kooskõlastame Haljala–Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja KSH I etapi aruande eelnõud.	Võtame teadmiseks.

1.10 Päästeamet

Kirja kuupäev ja nr: 21.08.2026 nr 7.2-1/4826-2

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Päästeamet koostööstab Haljala-Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja KSH I etapi aruande eelnõud. Täiendavalt lisame ettepaneku. Kui trasskoridorid kinnitatakse ja hakatakse ehitustöid planeerima siis palume Ida päästekeskusele edastada menetluskumendid täiendavaks ülevaatamiseks, et hinnata Lügänu ja Jõhvi vallas ning Kohtla-Järve linnas asuvale taristule ligipääsu võimalusi lähtuvalt uue trasskoridori paiknemisest.	Koostöö Päästeametiga jätkub detailse lahenduse etapis vastavalt PlanS-le. Detailse lahenduse etapis saab vajadusel selle tingimuse lisada ka planeeringule järgnevatel etappidesse.

1.11 Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Kirja kuupäev ja nr: 25.08.2026 nr 4.1-5/1825-1

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Palume edasises planeerimises põllumajandusmaad võimalikult suures ulatuses säilitada ning vältida selle põhjendamatut hõivamist ja killustamist. Eelistada tuleb lahendusi, mis vähendavad põllumajandusmaa eriti väärtusliku põllumajandusmaa hõivamist, säilitavad selle kasutusväärtuse ning võimaldavad maa jätkuvat sihipärast kasutamist ka pärast maantee rajamist. Tuleb vältida olukordi, kus põllumajandustootja kaotab toimiva ligipääsu haritavale maale või kus põllumassiiv muutub maantee rajamise tõttu tehniliselt või majanduslikult raskesti kasutatavaks. Kuigi põllumajandusmaa hõivamise rahaline väärtus võib olla madalam kui metsamaa puhul, on põllumajandusmaa, sh väärtuslik põllumajandusmaa piiratud ressurss ning selle säilimine väga oluline jätkusuutliku toidutootmise tagamiseks.	Põllumajandusmaaga eelistatud trassikoridoris tee ja rajatiste asukoha täpsustamisel arvestatakse võimaluste piires. Põllumajandusettevõtete ja põllumaadele tagatakse toimivad juurdepääsud, täpsed lahendused määratakse detailse lahendusega. Väärtusliku põllumajandusmaa säilitamine on üks oluline kriteerium, kuid tasakaalustatud ja eri huve arvestava lahenduse leidmiseks tuleb arvestada ka teiste kriteeriumidega (näiteks eluhooned, looduskaitsealised väärtused), seega igas olukorras ei pruugi olla võimalik maanteed põllumaadelt eemale planeerida.

2. Arvamuse andjad

2.1 J.K.

Kirja kuupäev: 09.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Olen Arkna külas oleva talu omanik. Kavandatava trassialternatiivi 1-J kohaselt kulgeks uus 2+2 põhimaantee minu elamust ligikaudu 60 meetri kauguselt. Palun tungivalt eelistada alternatiivi 1-I, mis kulgeb minu elamust oluliselt kaugemal ning vähendab märkimisväärselt negatiivset mõju minu kinnistule ja pere elukeskkonnale. Minu peamine mure on seotud nii ehitusaegse kui ka hilisema liiklusest põhjustatud vibratsiooniga. Minu elamu on vana ning varasemate teetööde käigus olen oma silmaga näinud, kuidas pinnase tihendamise kaasnud vibratsioon mõjutas maja konstruktsioone. Selle tulemusena on maja vundament ebaühtlaselt vajunud, samas kui hoone keskosas paiknev kandev keskpalk ei ole samal määral vajunud. Selle tagajärjel on põrandad maja keskosas ligikaudu 5 sentimeetrit kõrgemad kui servades. Selline deformatsioon ei ole tekkinud üleöö ning näitab selgelt, et hoone on vibratsioonile tundlik. Seetõttu on mul põhjendatud kartus, et ulatuslikud ehitustööd ja hilisem raskeveokite pidev liiklus võivad olemasolevaid kahjustusi veelgi süvendada.	Väljakujunenud eelistatud trassivariant on tänaste teadmiste ja uuringute põhjal parim võimalik. Alternatiive on võrrelnud ning uuringud ja analüüsid koostatud pädevad eksperdid, kelle töö tulemusena on eelistus kujunenud arvestades erinevaid mõjusid ja häiringuid. Planeeringu praeguses, asukoha eelvaliku etapis, pannakse paika laiem trassikoridor, mille sisse detailse lahenduse etapis kavandatakse tee täpsem asukoht. Trassikoridor Põdruse-Sõmeru vahelisel lõigul on määratud ulatuslikum (500 m), et kaaluda võimalust detailse lahenduse etapis tee ja rajatiste asukoha määramisel need Arkna küla hoonestusest eemale nihutada. Kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud. Praegu ei ole paigas ajaline plaan, millal maantee ehitamiseni jõutakse. Maantee väljaehitamine tulevikus toimub lõikude kaupa vastavalt vajadusele (liiklusohklikud kohad esmajärjekorras) ja riigi rahalistele võimalustele, nii nagu ka mujal Eestis suuremate maanteedehituste puhul. Samuti võib tulevikus hilisemal projekteerimisel vastavalt muutunud vajadusele olla maantee lõiguti ka 2+1 või muu lahendusega. Täpsemalt saate liiklusemüra ja vibratsiooni kohta lugeda käimasoleva etapi raames koostatud müra- ja vibratsiooni uuringust (haljalakukruse.ee > Dokumendid > Asukohavalik). Vibratsiooni ulatuse kohta ütleb uuring, et tee kasutusaegne mõjuala piirdub tee vahetu lähedusega. Täpne ulatus selgitatakse välja detailse lahenduse etapis, kus võetakse arvesse tee täpsustatud asukoht, kaugus tundlikest objektidest, kõrgustingimused jne ning selle põhjal selgitatakse välja leevendusmeetmete vajadus. Ehitusaegse vibratsiooni kohta on välja toodud, et kõrgemaid vibratsioonitasemeid põhjustavate ehitustööde puhul tuleb eelnevalt veenduda, et need ei kahjustaks lähedal asuvaid hooned, vajadusel näha ette meetmed

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	kahjustuste vältimiseks (valida sobivad töömeetodid, näiteks seada tingimused vibrorullide, tihendajate jms kasutamisele ehitiste läheduses).
Lisaks vibratsioonile kaasneb nii lähedal asuva neljarealise põhimaantee pidev liiklusrüü, õhusaaste ning elukeskkonna oluline halvenemine. Kuigi tegemist on riiklikult olulise taristuprojektiga, ei tohiks selle rajamine põhjustada ebaproportsionaalselt suurt kahju üksikule kinnistule olukorras, kus menetluses on olemas alternatiiv, mis viib maantee kinnistust kaugemale.	Detailse lahenduse etapis viiakse läbi müra- ja vibratsiooniuuringu II etapp, mille käigus teostatakse täiendav (ühtlasi ka detailsem) müra leviku modelleerimine ning koostatakse müra leviku kaardid vastavalt detailsele lahendusele. Liiklusrüü normidele vastavuse tagamiseks nähakse vajadusel ette müratõkkerajatised, mis on sisendiks edasisele projekteerimisele. Teedelt pärinev õhusaaste on peamiselt seotud liikluskoormuse, liikluse iseloomu ning mootorsõidukite tehnilise seisukorraga. Teelt lähtuva saaste maksimaalsed kontsentratsioonid tekivad tee pinna kohal ja hajuvad teest kaugemale liikudes kiiresti, mistõttu üldjuhul ei ületa need väljaspool tee ala saastetaseme piirväärtusi (normi). Tee lähedal asuvate hoonete korral mõjutavad õhusaaste taset ka müra vähendamiseks rakendatavad meetmed (müratõkkerajatised). Alternatiivide võrdlemise etapis on müratõkkerajatisete vajaduse hindamisel arvestatud (kui tee jääb esialgu kavandatud asukohta), et antud kinnistu puhul tuleks müratõkkekemeeid rakendada. Täpsed lahendused selguvad detailse lahendusega.
Minu peres kasvab kaks last. Üks laps alustab peagi kooliteed ning teine käib koolis. Soovin, et minu lapsed kasvaksid võimalikult turvalises, rahulikus ja tervislikus elukeskkonnas. Nii lähedale rajatav suure liikluskoormusega põhimaantee mõjutab otseselt nende igapäevast elukeskkonda läbi müra, õhukvaliteedi halvenemise ja pideva liikluskoormuse. Need mõjud ei puuduta ainult tänast päeva, vaid kujundavad meie pere elukeskkonda aastakümneteks.	Mõistame muret tee rajamisega kaasnevate muudatuste ja võimalike häiringute ees olukorras, kus rajatakse uus tee majapidamise lähedale, mille tulemusena jääb majapidamine kahe tee vahele. Rõhutame veelkord, et laiem trassikoridor annab suurema nihutamisruumi ja võimaldab detailse lahenduse etapis leida teele sobivaim asukoht, arvestades ka hoonete paiknemist. Võimalusel viiakse tee hoonetest eemale ja vajadusel määratakse leevendusmeetmed. Tee kui suure infrastruktuuri läheduses võib elamumaa väärtus vähendada, eelkõige visuaalse- ja mürahäiringu kaudu, kuid Eestis on seda vähe uuritud ja kindlad viited sellele puuduvad. Kinnisvara väärtust mõjutavad enim mitmed muud tegurid, näiteks seisukord ja ehituskvaliteet, ligipääsetavus teenustele jm asukohapõhised mõjurid. Muul maailmas tehtud

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Samuti väheneb sellise trassi rajamisel oluliselt minu kinnistu väärtus. Kinnistu, mille vahetus läheduses kulgeb neljarealine põhimaantee, ei ole enam võrreldav samas piirkonnas asuvate rahulikus keskkonnas paiknevate elamutega. Selline mõju on minu hinnangul oluline ning seda tuleb trassivaliku tegemisel arvesse võtta.	uuringud ei näita üheselt maantee läheduse mõju elamispinna väärtusele. Elamumaa väärtuse langust on alternatiivide võrdluses ning eelistuse kujundamisel käimasolevas eriplaneeringus arvestatud lähtudes negatiivsest eeldusest, et tee läheduse võimalikud negatiivsed mõjud elamispindadele kaaluvad üles positiivsed mõjud ning väärtuse languseks arvestati tuginedes uuringutele 10% kuni 200 meetri kaugusel teest ja 5% 200-500 meetri kaugusel teest. Elamumaa ja maa väärtuse kohta täpsem arvutuskäik on leitav dokumendis "Eeltasuvusuuringu aruanne" eriplaneeringu kodulehel.
Planeerimisseaduse § 8 kohaselt tuleb planeeringu koostamisel tasakaalustada avalikud ja erahuvid ning leida võimalikult sobiv lahendus. Samuti näeb keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus ette, et hinnata tuleb kavandatava tegevuse mõju inimese tervisele, varale ja elukeskkonnale. Leian, et minu kinnistu puhul tuleb neid asjaolusid hinnata põhjalikult ning eelistada lahendust, mis põhjustab võimalikult vähe negatiivseid mõjusid.	Planeeringu senises protsessis on viidatud põhimõttest lähtunud ning kõikvõimalikke mõjusid hinnatud nii nagu see praeguses, asukoha eelvaliku etapis on võimalik. Planeeringu detailse lahenduse etapis täpsustavate uuringute ja maaomanikega tehtava koostöö alusel pannakse paika tee asukoht trassikoridori sees ning sellest sõltuvalt on hilisemas etapis võimalik mõjusid täpsemalt hinnata ja määrata vajadusel konkreetsed leevendusmeetmed.
Palun enne lõpliku trassivaliku tegemist tellida minu elamule sõltumatu ehitustehniline ekspertiis ning hinnata ehitus- ja kasutusaegse vibratsiooni võimalikku mõju hoone konstruktsioonidele. Samuti palun fikseerida enne võimalike ehitustööde algust ametlikult hoone olemasolev tehniline seisukord, et vältida hilisemaid vaidlusi võimalike kahjustuste üle.	Praeguses planeerimisetapis ei panda paika tee täpset paiknemist vaid määratakse üksnes koridor. Tee täpne paiknemine selgub planeeringu järgmises ehk detailse lahenduse etapis. Järgmises etapis hinnatakse ka kavandatava tegevuse mõju vibratsiooni aspektist. Mõju on erinev sõltuvalt sellest kui kaugele või lähedale tee Teie hoonetest jääb ning vastavalt sellele kavandatakse ka edasised tegevused, sh vajadusel hoone seisundi fikseerimine jms.
Arvestades, et menetluses on olemas alternatiiv 1-I, mis kulgeb minu elamust oluliselt kaugemal ning täidab	Väljakujunenud eelistatud trassivariant on mõjude hindamise ja uuringute põhjal parim võimalik tasakaalustades erinevaid huve ja piiranguid. Alternatiivi 1-I puhul on

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
samuti projekti eesmäärke, palun eelistada seda lahendust. Leian, et see vähendaks oluliselt negatiivset mõju minu kodule, perele ja varale, kahjustamata põhjendamatult projekti üldist eesmärki.	looduskeskkonnale mõjud suuremad ja alternatiiv on koondmaksumuselt kallim, seetõttu see ei saanud eelistust. Planeeringu järgmises etapis täpsustub lahendus veelgi ning lähtuvalt sellest saab hinnata mõjusid ja määrata vajadusel konkreetsed leevendusmeetmed. Kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud.

2.2 K.S

Kirja kuupäev: 09.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Vastust soovin projektiga tegeleva inimese otseselt juhilt ning selge edasiste sammude plaaniga Koogu küla elanike kaasamisel. See tähendab minu korduval manitsusel ja meeldetuletusel ei ole kaasatud meie külavanemat. Protokollides ilutsevad kommunaalpoliitikute nimed, kes pole kohalikudki (illustratsioon juba praagist). Ootan tegevusplaani kaasates kõiki Koogu külast tulnud vastulauseid tänaseks päevaks võttes arvesse tagaselja tehtud otsusega. Kõikide meie vastulausete peale pole tulnud adekvaatset põhjust miks sama planeeringuga jätkata võttes arvesse kui vähe mõjutatud inimesi tegelikult kaasatud on. Pole ka selgitatud miks ei või miks ei võiks jätkata 2a lahendusega kus on olemasolev tee ning ei lõigutaks kogukonda ega hävitataks loodust. PS! Rannult läheb juba tee läbi. On ju meediast näha kui palju praaki riik teeb (RB) ning sundida üks küla olema osa sellest praagist on vastuvõetamatu ja arvan, et leiame	Kogu planeerimisprotsessi vältel on kaasamisele erilist tähelepanu pööratud, seda nii planeerimisseaduse väliselt arutelusid korraldades kui maaomanike individuaalselt teavitades. Samuti on kõigil huvilistel võimalik iseseisvalt liituda planeeringu uudiskirjaga kodulehe kaudu. Täpsema ülevaate senistest kaasamistegevustest annab planeeringu kodulehe kaasamise ja koostöö rubriik (https://riigiplaneering.ee/riigi-eriplaneeringud/haljala-kukruse-maanteeloik/koostoo-ja-kaasamine#asukohavalik). Planeerimisprotsessis on eelistatud trassikoridori valikuni jõutud samm-sammult. Igas etapis on sellel perioodil valminud planeerimismaterjalid avalikustatud planeeringu veebilehel ja sellele järgnevalt korraldatud avalikud arutelud erinevates piirkondades, lisaks teavitatud puudutatud maaomanikke @eesti.ee aadressil ja muid asjakohaseid kanaleid kasutades (KOV ja planeeringu koduleht, uudiskiri FB). Igas etapis, kas seoses avalikustamise või lahenduses tehtud muudatustega, on trassikoridori alternatiivide sees ja vahetus läheduses asuvate kinnistute omanikke teavitatud e-kirjaga lisaks üldisele teavitusele meediakanalites. Teavitused saadeti kõigile e-kirjaga eesti.ee aadressidele, mis on ka riigiasutuste suhtluse ametlik kanal. Oleme eelistuse kujunemise põhjendusi toonud ja selgitanud ka varasemas

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
külast veel inimesi kes on valmis selle tee ette võtma, et oma õiguste eest seista.	kirjavahtuses. Väljakujunenud eelistatud trassivariant on mõjude hindamise ja uuringute põhjal parim võimalik arvestades erinevaid mõjusid ja piiranguid. Rannut läbiva 2A alternatiivi puhul on mõjud eelkõige sealsele elanikkonnale suuremad kui seda on Koogu külas, kus maanteed on võimalik paigutada elamutest suhteliselt eemale (mõjutatud elu- ja ühiskondlike hoonete arv Rannut läbiva trassi puhul 50 vs Koogu küla puhul 8). Samuti toetab 2A alternatiiv paremini Aseri, Rannu ja Kõrtsialuse külade kogukondlikku koostoimimist ning arvestades, et Koogu külas on ette nähtud täiendavad läbipääsud ja kogujateed, et tagada hea liikuvus mõlemale poole uut maanteed.

2.3 Ehitajate tee 14 OÜ

Kirja kuupäev 9.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Palun projekteerige ulukitunnel või ökodukt teise kohta, me ei soovi seda Soku 77002:001:0069 kinnistule, kuna sellega kaasnevad metsamajandamis piirangud.	Käesoleva REPi asukoha eelvaliku etapi raames koostati ulukiuuringu I etapp (uuring on kättesaadav planeeringu kodulehel). Uuritavateks liigirühmadeks olid imetajad, kahepaiksed ja roomajad. Uuringu käigus selgitati välja loomastiku jaoks olulised elupaigad ning metsloomade liikumisteed ning määrati selle põhjal suurulukite läbipääsu vajadus. Piirkonnad, kus läbipääs tuleb tagada, on REPi selles etapis määratud ulatuslikumad (piirkonnad on kaardirakenduses tähistatud rohelise ruudustikuga nimetusega "ulukiläbipääsu ala"). Läbipääsu täpne asukoht ja lahendus (ökodukt, tunnel, kombineeritud tunnel, kallasraja kasutamise võimalus) ulukiläbipääsu ala sees määratakse järgmises, detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ulukiuuringu II etapp. Hetkel on kaardirakenduses küll kajastatud uuringu I etapi tulemusi arvestades ka soovituslik läbipääsu asukoht ja eelistatud tehniline lahendus, kuid tegemist ei ole lõpplahendusega - ulukiuuringu I etapi tulemused on aluseks ulukiuuringu II

	etapi koostamisel, millega määratakse täpselt läbipääsu asukoht piirkonnas ja lahendus (võttes arvesse ka eelprojekti lahendust). Konkreetses piirkonnas on ulukiuuringu I etapi tulemuse põhjal eelistatud lahendus tunnel, alternatiivina kombineeritud tunnel, ehk läbipääs võib olla kombineeritud väiksema teega. Siiski rõhutame, et lõplik läbipääsu asukoht ja lahendus ning tingimused (nt piiranguvööndite ruumikujud) selgub detailse lahenduse etapis. Praeguse, asukoha eelvaliku etapi info ja uuringu põhjal määratud suuruluki läbipääsu piirkonnad ja esialgne ettepanek läbipääsu koha kohta on esitatud kaardirakenduses.
--	---

2.4 Ž.M

Kirja kuupäev: 10.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Olen kinnistu Suurpaju omanik. Kaardirakendusega tutvudes tekkis mul mure, kuna planeeringus näidatud liiklussõlmede ja ristete lahendus näib mõjutavat minu kinnistu piirkonda. Palun täpsustada, millisel viisil on minu kinnistu ja selle kasutamine kavandatava lahendusega seotud. Soovin saada rohkem informatsiooni järgmiste küsimuste kohta: Kas minu kinnistu osas on kavandatud maa kasutamine tee, liiklussõlme, ristete, kuivenduse või muu taristu rajamiseks? Kui suur osa kinnistust võib olla mõjutatud? Kas kavandatakse maa võõrandamist või seatakse kinnistule kasutuspiiranguid? Kuidas on arvestatud läheduses asuvate elamute, elanike heaolu, müra, turvalisuse ning juurdepääsuga kinnistutele?	Selgitus antud 12.08.26 (MKM kiri nr 13-3/2395-27). Planeeringu praeguse etapi tulemusel kinnitatakse trassikoridori, liiklussõlmede, ristete jms põhimõttelised asukohad (rohelisega märgitud alad), mille piires hakatakse edaspidi täpsustama tee asukohta jm vajalikku, sh lahendatakse täpsemalt juurdepääsud, müratõkete vajadus ning asukohad jne. Tee tegelik ruumivajadus on väiksem. Esialgse eskiislahenduse kohaselt (märgitud mustade pidevjoontega) jääb maantee selles piirkonnas olemasoleva tee asukohta. Samas võib lahendus trassikoridori piires veel planeeringu edasise protsessi jooksul muutuda tulenevalt täpsustavatest uuringutest ja suhtlusest maaomanikega. Ka planeeringu edasises protsessis kaasatakse maaomanikke ja Teil on võimalik kaasa rääkida. Teie kinnistut puudutab osaliselt kavandatava 2+2 maantee ristumine olemasoleva väiksema teega, mille lahendus samuti täpsustub planeeringu järgmises, detailse lahenduse etapis. Seega ei ole võimalik hetkel öelda täpselt, kas üldse või kui palju lõplik lahendus teie kinnistu juures hakkab erinema olemasolevast olukorrast.

Millised alternatiivsed lahendused on kaalutud, et vähendada mõju olemasolevatele elamutele ja maaomanikele? Soovin rõhutada, et minu jaoks on oluline säilitada kinnistu senine kasutusvõimalus ning vältida olukorda, kus planeeritav lahendus põhjustaks ebamõistlikku kahju või olulisi piiranguid. Käesoleva arvamuse esitamine ei tähenda minu nõusolekut kinnistu kasutamiseks ega planeeringulahenduse heakskiitmist.	Planeeringu kaardil rohelisega märgitud trassikoridori osades võib tee paiknemine muutuda ja selles alas eeldatakse tegevuste vältimist, mis tulevikus võiksid tee rajamist takistada (nt uute hoonete püstitamine). Kaardirakenduses on võimalik näha, kui suures ulatuses planeering Teie kinnistut puudutab. Praegu arvamuse avaldamiseks esitatud planeeringus ja KSH aruandes on märgitud leevendavate meetmetena nt müratõkkeseinte rajamine vastavalt nõuetele. Müratõkkerajatiste asukohad täpsustuvad planeeringu järgmises etapis sõltuvalt edasiste uuringute tulemustest ja tee täpsemast paiknemisest. Samuti on põhimõttena märgitud, et juurdepääsud peavad säilima, kuigi mõnes piirkonnas võivad nende asukohad muutuda. Juhul, kui edasises protsessis selgub, et lahendus siiski puudutab teie maad ja tekib vajadus tee rajamiseks maad omandada, siis üldpõhimõtete kohta saab lugeda planeeringu kodulehel oleva KKK alt (otselink: tee ehituseks vajalike maade omandamise protseduur). Samas tuleb arvestada, et planeerimisprotsess ise kestab veel mitmeid aastaid ning maantee rajamise aeg ei ole teada, seega ka põhimõtted maade omandamisel võivad tulevikus mõnevõrra muutuda. Kaalutud trassikoridoride alternatiive saab vaadata kaardirakenduses, samuti on planeeringu kodulehel kuvatud info selle kohta, miks just see trassikoridor sai eelistuse. Juba tee asukoha valimisel püüti vältida tundlikke alasid, näiteks eluhooneid, looduskaitsealasid jne. Teie kinnistu piirkonnas trassikoridori suhtes alternatiive ei olnud, kuna olemasoleva tee asukohas on see kõige mõistlikum arvestades erinevaid mõjusid, piiranguid ning asjaolu, et see peab minema kokku juba olemasoleva 2+2 maanteega. Mõjude hindamine, sh müra, elanike heaolu ja leevendavad meetmed ning alternatiivide võrdlus on käsitletud arvamuse andmiseks saadetud materjalides (vt eelkõige planeering ja mõjude hindamise aruanne): https://riigiplaneering.ee/riigi-eriplaneeringud/haljala-kukruse-maanteeoik/dokumendid?view_instance=0&current_page=1#asukohavalik. Vajadusel on võimalik teha ettepanekuid materjalide täiendamiseks 21. augustini.
--	---

2.5 R.H.

Kirja kuupäev: 10.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Arvan, et maantee võiks asuda trassil 1c, kus asustust ei ole. Kuna seal asuvad aga suurimad Eesti maavarad, siis ega raha tohi vedelema jätta ja inimesed võib ju alati ümber asustada. Olles ise autojuht ja elades praeguse trassi kõrval tunnen kaasa nendele inimestele ja ka metsloomadele kelle liikuvus ja elukvaliteet langeb meeletult. Selline saatus ootab ees ka mind ennast kui see maantee valmis peaks saama. Seda teed on muidugi väga vaja, et linnasaksad saaks kiirelt Narva ja tagasi, aga kui nii kiire on, siis Tallinnas lennuväli olemas ja Narvaski lennuvälja alge teeääres. Kui päris aus olla, siis ega lihtinimese arvamus loe midagi, aga edu teile.	Väljakujunenud eelistatud trassivariant on mõjude hindamise ja uuringute põhjal parim võimalik arvestades erinevaid mõjusid ja piiranguid. Alternatiivide võrdlustulemusest selgus, et 1C alternatiiv on suurimate mõjudega looduskeskkonnale, eelkõige kaitstavatele loodusobjektidele ja elusloodusele, samuti kaasnevad suurimad kliimamõjud maakasutuse muutustest tulenevalt. Trassi piirkonnas asuvad olulised konfliktkohad kaitstavate liikidega, mis on mitte-eelistuse kujundamisel olulisim põhjendus. 1C on suurimate mõjudega ka sotsiaal-majanduslikule keskkonnale ja kogukonna koostoimimisele – ei toeta piirkondlikult väljakujunenud keskuste töökohtade, teenuste ja turismiobjektide kättesaadavust Rakveres kui piirkondlikus tõmbekeskuses (kuigi regioonide vahelist kiiremat (nt ühendus Tallinnaga või Narvaga) ühendust ning töökohtade ja teenuste kättesaadavust toetab). Uue tehisobjektina poolitaks asustatud ala, jättes osad talud ühele, teised teisele poole trassi. Kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud. Vastuste tabeli p 2.24 on kajastatud samuti põhjendusi, miks ei osutunud valitud alternatiiv 1C või 1B.

2.6 Telia Eesti AS

Kirja kuupäev ja nr: 13.07.2026 nr EC.1-5.1/1033-1

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Haljala-Kukruse vahelise maantee alal paiknevad Teliale kuuluvad siderajatised.	Võtame teadmiseks.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Projekteerimiseks võtta siderajatiste kaitsmiseks, säilimiseks või ümberehitamiseks tehnilised tingimused Telia „Ehitajate portaal“ Telia teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu. Tegutsemiseks siderajatiste kaitsevööndis, tuleb see kooskõlastada järelevalvega ja võtta selleks vastav tegutsemisluba Telia „Ehitajate portaal“ Telia teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu.	

2.7 A.M.

Kirja kuupäev: 14.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Ma olen üks katastri [redacted] omanikest. Praeguse plaani järgi tuleb uus maantee läbi meie maa. Mis piirangud see kaasa toob meie maale? Ehitamispääs? Millal need rakenduvad?	Trassikoridoris võib jätkuda olemasolevate katastriüksuste sihtotstarbeline maakasutus kuni detailse lahenduse kehtestamiseni, mil täpsustub tegelik ruumivajadus. Ajakava kohaselt jõutakse planeeringu kehtestamine 2029-2030. Planeeringu koostamise perioodil lausalist ehituskeelu ei ole (välja arvatud ajutise planeerimis- ja ehituskeelu juhud, mis on loetletud ptk 3.5.4), kuid eelistatud trassikoridoriga tuleb arvestada ning võimalusel uute ehitiste trassikoridori ehitamist vältida. Kui ehitamise soov/vajadus ikkagi on, tuleb teha koostööd MKM ja TRAMiga ning valida ehitisele asukoht veendumusel, et on vähetõenäoline selle hiljem tee alale jäämine. Praeguses etapis ei ole täpselt teada tee asukoht trassikoridori sees, samuti täpne ruumivajadus. Seetõttu täpsemad tingimused ja ehituspääs selguvad järgmise, detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka eelprojekt ja täpsustatakse tee asukoht ja ruumivajadus. Kui tee asukoht ja ruumivajadus on teada, saab ka trassikoridori kitsendada.
Kas on projektil ka nõ lõppkuupäev? Et kui selleks ajaks projektiga edasi ei minda, siis saab maa vabaks?	Riigi eriplaneeringu protsessi eesmärk on leida sobivaim asukoht ja lahendus Haljala-Kukruse vahelisele I klassi maanteele. EL suunised on TEN-T üldvõrk välja arendada aastaks 2050.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Või nüüdsest ongi maa suure küsimärgi all aegade lõpuni (kui ehitamiseks ei lähe)?	Seega tegemist on pikaajalise projektiga – ehitamine toimub järk-järgult lõikude kaupa vastavalt vajadusele tõsta liiklusohutust olemasoleval maanteel ja arvestades riigi rahalisi võimalusi. Eriplaneeringu koostamise protsess kestab veel mõned aastad – pärast asukoha eelvaliku etapi vastuvõtmist (trassikoridori kinnitamist) läheb edasi detailse lahenduse etapp, mille koostamise eeldatav ajakava on 2027-2029. Ajakava kohaselt jõutakse planeeringu kehtestamine 2029-2030. Praegu ei ole ette näha ja teada, et riigil eesmärk projekti elluviimiseks puudub.
Kui see plaan läheb käiku, siis millal oleks maade kokku ost?	Kuna Haljala-Kukruse maanteelõigu väljaehitamine toimub tulevikus etapiviisiliselt, selgub lõplik maade omandamine väljaehitamise ajakavast. Kui tehakse lõigu väljaehitamise/rahastamise otsus, siis toimub ka maade omandamine. Siis võetakse puudutatud maaomanikuga ühendust ja algatatakse asjakohane menetlus kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse (KAHOS) kohaselt. Täpsed ja vajalikud äralõiked selguvad krundijaotuskava (koostatakse samuti detailse lahenduse etapis) alusel. Täpsemalt saab maade omandamise küsimuste kohta lugeda planeeringu kodulehel haljalakukruse.ee, rubriigist KKK. Samas tuleb arvestada, et planeerimisprotsess ise kestab veel mitmeid aastaid ning maantee rajamise aeg ei ole teada, seega ka põhimõtted maade omandamisel võivad tulevikus mõnevõrra muutuda.
Kuidas lahendatakse ligipääsud kinnistutele? Maantee läheb meie maalt keskelt läbi.	Juurdepääsuks kinnistule jääb toimima Pada-Aruküla kohalik tee, mis kogujatee kaudu on ühendatud Pada liiklussõlme. Detailse lahenduse etapis (kui tee ja selle rajatiste asukohad on paigas) lahendatakse juurdepääsud täpsemalt.
Meie maa peale planeeritakse ka tuulikut. Kas need mahuvad koos sellele maale ära?	Vastavalt määrusele (Kliimaministeeriumi 17.11.2023 määrus nr 71 "Tee projekteerimise normid") peab elektrituuliku vähim kaugus teekatte servast olema vähemalt elektrituuliku kogukõrgus (mast + tiivik). Viru-Nigula vald vastavasisulist planeeringut algatanud ei ole, eeltoodust tulenevalt puudub teadmine, kuhu Teie maa peale tuulikut tulevikus planeerida soovitakse. Planeeringu algatamisel ja elektrituulikule asukoha määramisel tuleb arvestada eelnimetatud määruuses sätestatud normidega.

2.8 K.P., E.M.S.P., M.L.P., A.M.

Kirja kuupäev: 14.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Olen [redacted] vallas asuva Kivisalu kinnisasja, katastritunnusega [redacted], maaomanik. Esitan arvamuse Haljala–Kukruse maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ning selle mõjude hindamise kohta. Praegu kavandatud trassikoridor läbib või mõjutab otseselt Kivisalu kinnisasja. Samale kinnistule kavandab tuulepargi arendaja tuulikut, mille rajamise korral saaksin maaomanikuna pikaajalist ja majanduslikult märkimisväärset tulu. Maanteekoridori valimine praeguses asukohas võib tuuliku rajamise välistada ning vähendada kinnistu väärtust ja edasisi kasutusvõimalusi. Palun muuta või täpsustada eelistatud trassikoridori selliselt, et säiliks Kivisalu kinnisasjale kavandatava tuuliku rajamise võimalus. Eelkõige palun kaaluda maantee paigutamist olemasolevale Tallinna–Narva maanteele lähemale ning võrrelda uue 2+2 trassi kõrval ka 2+1 ristlõiget, väiksema projektkiirusega lahendust ja olemasoleva tee kohalikku laiendamist või õgvendamist.	Üldplaneering eristab tuuleenergeetika alad järgmiselt: alad 500 m elu- ja ühiskondlikust hoonest ja alad 750 m elu- ja ühiskondlikust hoonest. Kivisalu kinnistu põhjaosa kattub valla üldplaneeringuga planeeritud tuuleenergeetika alaga – 500 m elu- ja ühiskondlikust hoonest. Vastavalt üldplaneeringu seletuskirjale saab kaaluda Kivisalu kinnistule elektrituuliku püstitamist juhul, kui elu- või ühiskondliku hoone aluse maa omanikega, kes jäävad elektrituuliku mõjuraadiusesse, on saavutatud kokkulepe, ei esine olulisi visuaalseid häiringuid, müra ei ületa lubatud normtasemeid või infraheli lubatud piirväärtusi. Lisaks sätestab üldplaneering, et tuulepargi või üksiktuuliku rajamise võimalikkus tuuleparkide kavandamiseks sobivatel aladel täpsustatakse detailplaneeringu koostamise ning selle mõjude hindamise (sh KSH) läbiviimise käigus. Paralleelselt detailplaneeringu ja mõjude hindamisega (sh KSH) viiakse läbi ka vajalikud alusuuringud. Käesolevaga on valla üldplaneering veel kehtestamata ning tuuleenergeetika arendamiseks detailplaneeringuid algatatud ei ole. Selgitame, et üldplaneering annab võimaluse kinnistule tuuliku püstitamist kaaluda, kuid ei anna õigustatud ootust selle püstitamiseks. Detailplaneeringu algatamisel tuleb arvestada, et elektrituuliku vähim kaugus teekatte servast peab olema vähemalt elektrituuliku kogukõrgus (mast + tiivik). Riigi eriplaneering seega ei välista täielikult kinnistule tuuliku püstitamise võimalust, kui tee asukoht jääb esialgse eskiisprojektiga määratud asukohta. Samas rõhutame, et tee asukoht selgub täpselt eriplaneeringu detailse lahenduse etapis.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
1. Kivisalu kinnistu olemasolevat arenduspotentsiaali tuleb hinnata. Kivisalu kinnistule kavandatud tuulik ei ole üksnes üldine või hüpoteetiline maakasutussuov. Tuulepargi arendaja on alustanud piirkonnas arendustegevust ning tuuliku rajamine sõltub muu hulgas Viru-Nigula valla üldplaneeringu kehtestamisest ja sellele järgnevast planeerimismenetlusest. Samuti olen sel katastriüksusel just viinud läbi metsaraied ning ei saa planeeringust tuleneva ebakindluse tõttu osaliselt planeerida uute istikute istutamist kuna need võivad jääda maantee alla, mistõttu oleks minu jaoks tegemist otsese kuluga. Seeläbi lükkab praegune planeering edasi ka võimalikku järgmist raiet. Olen maaomanikuna arvestanud võimalusega kasutada kinnistut taastuenergia tootmiseks ning metsamajandamiseks ja saada selle eest pikaajalist tasu. Maanteetrassi praegune asukoht võib selle võimaluse ära võtta juba enne, kui tuulepargi planeerimismenetlus saab sisuliselt jätkuda. Palun hinnata Kivisalu kinnistu puhul eraldi: * tuuliku rajamise võimaluse kaotamist; * maaomanikule saamata jäävat pikaajalist tasu; * kinnistu taastuenergia arenduspotentsiaali vähenemist; * kinnistu turuväärtuse ja kasutusvõimaluste muutumist; * maantee ja tuulepargi planeeringute omavahelist konflikti; Planeeringu eeltasuvusuuringus käsitletakse kinnisvara väärtuse võimalikku vähenemist ainult üldistatud elamukinnistute mudeli kaudu. Uuringus eeldatakse elamukinnistute väärtuse vähenemist kuni 200	Üldplaneering annab võimaluse kinnistule tuuliku püstitamist kaaluda, kuid ei anna õigustatud ootust selle püstitamiseks. Asukoha eelvaliku etapis on määratud trassikoridori laius üldjuhul 350 m, tee ja rajatiste rajamiseks vajaliku maa-ala ulatus on aga oluliselt kitsam – aedade vaheline ala ca 60 m, tee ise ca 20 m. Tee ja rajatiste täpne paiknemine ja ruumivajadus selguvad järgmise, detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka eelprojekt (määrab täpselt tee ja rajatiste asukohad ja ruumivajaduse) ja krundijaotuskava (näitab täpselt vajalikud ärälõiked maaüksusest). Oluline on teadvustada, et raadamine ei toimu kogu trassikoridori ulatuses, vaid tee ja rajatiste rajamiseks vajalikul maa-alal (aedadevahelisel alal). Riigi eriplaneeringu raames ei ole kinnistupõhine hindamine põhjendatud. Alternatiivide võrdlus ja mõjude hindamine on viidud läbi vastavalt keskkonnamõju hindamise programmi etapis kokku lepitud metoodikale ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele (KeHJS). Asukoha valiku etapis on kaalutud erinevate alternatiivide vahel, võrreldes ja hinnates kaasnevaid mõjusid 49 võrdluskriteeriumi lõikes. Kuigi riigi eriplaneering on üldise tasandi planeering (millega otsustatakse riiklikes või isegi rahvusvahelistes huvides olevate suurobjektide rajamise üle) ja üksikkinnistu põhist hindamist läbi ei viida, on asukoha eelvaliku etapis alternatiive võrreldes hinnatud tee rajamisega kaasnevaid võimalikke erinevaid mõjusid, sh asjakohaseid mõjusid. Asjakohased mõjud on mõjud, mis tulenevad otseselt planeeringulahendusest ja võivad põhjustada muutusi keskkonnas – need võivad ilmneda majanduslikus (nt töökohad, teenused), kultuurilises (nt kultuuriobjektid, väärtuslikud maastikud), sotsiaalses (nt ligipääsetavus, liikuvus, kohaidentiteet) kui looduskeskkonnas (nt roheline võrgustik, kliimamuutused).

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
meetri kaugusel 10% ning 200–500 meetri kaugusel 5%, kuid kavandatud taastuenergia arenduse kaotamist kinnistupõhiselt ei hinnata.[2] Selline üldistus ei kajasta Kivisalu kinnistu tegelikku majanduslikku kasutusvõimalust ega võimalikku kahju.	
2. Võimalik saamata jääv tulu tuleb praegu dokumenteerida ja hinnata. Kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse § 11 kohaselt võib kinnisasja omandamise eest makstav tasu sisaldada otseselt kaasneva varalise kahju ja saamata jääva tulu hüvitist. Sama seaduse § 14 käsitab saamata jääva tuluna kasu, mida isik oleks tõenäoliselt saanud, eelkõige tema tehtud ettevalmistuste tõttu, kui kinnisasja omandamist ei oleks toimunud.[6] Ma mõistan, et planeeringu praeguses etapis ei ole maa omandamise ega hüvitamise otsust veel tehtud. Samuti ei tähenda kavandatav tuulik automaatselt kindlat õigust tulevasele tulule. Siiski on tuulearendusega seotud lepingud, tehtud ettevalmistused ja eeldatav tasu otseselt olulised Kivisalu kinnistule avalduva majandusliku mõju hindamisel. Palun selgitada kirjalikult: 1. kuidas hinnatakse olukorda, kus maanteekoridor muudab tuuliku rajamise võimatuks, kuid riik ei omanda kogu kinnistut; 2. kas ja millises menetluses hinnatakse tuuliku rajamise ja metsamajandamise võimaluse kaotust ning maaomanikule saamata jäävat tulu; 3. kuidas välditakse olukorda, kus kinnistu jääb aastakümneteks maanteekoridori tõttu arenduspiirangu alla, kuid maaomanikule ei pakuta omandamist ega hüvitist.	Tuulearendajatega lepingud on sõlmitud etteruttavalt teadmata, kas üldplaneeringuga kavandatud tuuleenergeetika alale konkreetsetes asukohas tuuliku püstitamine on võimalik. See selgub elektrituulikute täpsemal planeerimisel järgmise tasandi planeeringuga (detailplaneeringuga). 1. Käesolevas etapis ei ole teada tee täpset asukohta trassikoridori sees. Seega ei ole võimalik täpselt vastata, kas riigi eriplaneering muudab elektrituuliku püstitamise võimatuks. Üldplaneering ei anna õigustatud ootust, et elektrituulikut kinnistule püstitada saab. Kui detailplaneeringu menetlemise käigus selgub, et elamuhoonete aluse maa omanikud lepivad kokku ning keskkonnatingimused seda võimaldavad, tuleb elektrituuliku kogukõrgus valida nii, et määrusele ("Tee projekteerimise normid") vastav elektrituuliku vähim kaugus teekatte servast oleks tagatud (mast + tiivik). 2. Hetkel õiguslik alus elektrituulik kinnistule püstitada puudub, seega saamata jäänud tulu arvestamine ei ole asjakohane. Täpsemalt saab maade omandamise ja hindamise küsimuste kohta lugeda planeeringu kodulehel haljalakukruse.ee, rubriigist KKK. Samas tuleb arvestada, et planeerimisprotsess ise kestab veel mitmeid aastaid ning maantee rajamise aeg ei ole teada, seega ka põhimõtted maade omandamisel võivad tulevikus mõnevõrra muutuda. 3. Kuna Haljala-Kukruse maanteelõigu väljaehitamine toimub tulevikus etapiviisiliselt, selgub lõplik maade omandamine väljaehitamise ajakavast. Kui tehakse lõigu väljaehitamise/rahastamise otsus, siis toimub ka maade

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	omandamine. Seni otseseid piiranguid maa sihtotstarbeliseks kasutamiseks (metsa majandamisele) riigi eriplaneering ei sea.
3. Maantee ja tuuliku keskkonnamõju tuleb võrrelda terviklikult. Tuulik on ruumiliselt piiratud objekt. Uus 2+2 maantee koos kogujateede, ristmike, viaduktide, kraavide, ulukitarade ja müratõketega moodustab seevastu pika ning maastikku killustava taristukoridori. Viru-Nigulas 18. novembril 2025 toimunud planeeringu avalikul arutelul selgitas mõjuhindamise ekspert, et pikk 2+2 maanteekoridor mõjutab looduskooslusi üldjuhul oluliselt rohkem kui üksik punktobjekt, näiteks tuulik või tehas.[3] Seetõttu ei ole põhjendatud jätta tuuliku ärajäämisega kaasnevat mõju trassivaliku hindamisel kõrvale. Maantee eeltasuvusuuringus ei hinnatud projekti mõju kasvuhoonegaaside heitele. Samuti hinnati majanduslikku tasuvust ainult eelistatud terviktrassile, mitte eraldi olemasoleva tee, 2+1 ja uue 2+2 lahenduse võrdlusena.[2] Palun täiendada mõjude hindamist nii, et Kivisalu kinnistut puudutavas lõigus võrreldaks: * uue maantee jaoks vajalikku täiendavat maad; * põllu- ja metsamaa killustumist; * ehitusmaterjalide vajadust ja ehitamise süsinikujalajälge; * müra, õhusaastet ja maastikumuutust; * tuuliku rajamata jäämise tõttu kaotatavat taastuenergia toodangut; * maantee ja tuulepargi kumulatiivset mõju. Tuuliku ärajäämine ei kõrvalda keskkonnamõju, sest selle asemele rajatav maantee tekitab ise	Üldplaneering annab võimaluse kinnistule elektrituuliku püstitamist kaaluda, kuid ei anna õigustatud ootust selle püstitamiseks. Hetkel puudub õiguslik alus elektrituuliku püstitamiseks kinnistul. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku etapi raames ei ole kinnistupõhine hindamine põhjendatud. Alternatiivide võrdlus ja mõjude hindamine on viidud läbi vastavalt keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi etapis kokku lepitud metoodikale ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele (KeHJS) ja Planeerimisseadusele (PlanS). Asukoha eelvaliku etapis on kaalutud erinevate alternatiivide, võrreldes ja hinnates kaasnevaid mõjusid 49 võrdluskriteeriumi lõikes, sh asjakohaseid mõjusid ja mõjusid kasvuhoonegaaside heitele. Võrdluskriteeriumid on valitud viisil, et kõik keskkonnamõjud, sh asjakohased mõjud, oleksid kaetud. Täiendav hindamine Kivisalu kinnistuga seoses ei ole põhjendatud. Mõjude hindamise tulemusena on vajadusel välja pakutud leevendusmeetmed, millega tuleb arvestada detailse lahenduse väljatöötamisel. Teemad on käsitletud ka koostatud uuringutes ja analüüsides (müra- ja vibratsiooni uuringu I etapp, asustusstruktuuri uuring). Tuuliku rajamata jätmise tõttu kaotatavat taastuenergia toodangut ja maaomaniku saamata tulu saaks hinnata siis, kui on õiguslik alus tuuliku püstitamiseks ning on selge, et maantee välistab selle rajamise – antud hetkel ei ole need tingimused täidetud. Kehtestatud üldplaneeringute alusel kavandamisel olevaid tuuleparke (mille planeerimiseks on algatatud kas detailplaneering või kohaliku omavalitsuse eriplaneering) oleme vältinud või

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
ulatusliku ja püsiva mõju. Samal ajal jääks tootmata taastuenergia ning maaomanikul saamata kavandatud tulu.	teinud koostööd arendajatega, et leida lahendused (nt tuulikute asukohtade või kõrguste osas) nii, et maantee ja tuulikud ei välistaks teineteist. Maantee ja tuulepargi võimalikke kumulatiivseid mõjusid tuleb hinnata tuulepargi kavandamise raames, millega pannakse paika täpsed tuulikute asukohad.
4. Olemasoleva maantee lähedane lahendus vajab kinnistupõhist võrdlust Ma ei väida, et kogu 67-kilomeetrine Haljala–Kukruse lõik oleks võimalik ehitada üksnes olemasolevat maanteed laiendades. Planeeringu koostajad on selgitanud, et olemasoleval teel on kurve, asustust ja juurdepääse, mis raskendavad kogu trassi kavandamist 120 km/h projektkiirusele.[3] See ei tõenda siiski, et uus trass oleks vältimatu just Kivisalu kinnistul. Ametlikul arutelul on mööndud, et lõplik lahendus võib olla ka 2+1 ristlõikega.[3] Eeltasuvusuuringu järgi on kogu 66,9-kilomeetrise projekti hinnanguline maksumus 494,2 miljonit eurot ilma käibemaksuta, tulu-kulu suhe 0,49 ja sisemine tasuvusmäär 0,6%.[2] See tähendab, et tervikprojekt ei ole praeguste eelduste järgi majanduslikult tasuv. Uuringu 2050. aasta liiklusproгноos jääb erinevatel lõikudel valdavalt ligikaudu 4450–7300 sõiduki vahele ööpäevas.[2] Need näitajad ei tõenda, et 2+2 lahendus oleks kõigil lõikudel ainus võimalik valik. Need kinnitavad vajadust võrrelda väiksema maavajaduse ja maksumusega lahendusi. Palun koostada Kivisalu kinnistut puudutava lõigu kohta kaardipõhine võrdlus vähemalt järgmiste variantide vahel: 1. praegu eelistatud uus 2+2 trass;	Lisaks eeltoodule selgitame, et praeguse, asukoha eelvaliku, etapi ülesanne vastavalt eriplaneeringu algatamise otsusele on leida kiirusele 120 km/h vastava 2+2 ristlõikega maantee rajamiseks sobiv trassikoridori asukoht arvestades mh üle-Euroopalise TEN-T üldvõrgustiku nõudeid. Asukoha eelvaliku etapis määratakse laiem trassikoridor, mille sees detailse lahenduse etapis määratakse tee ja rajatiste täpsed asukohad ja lahendused (kogujateed, kergliiklusteed, liiklussõlmede lahendused jne). Eriplaneeringu ülesanne ei ole kaaluda ja määrata, kas ja kus tulevikus kasutatakse 2+1 lahendust. Planeeritav teelõik on pikk, selle väljaehitamine toimub etapiviisiliselt ja pikema perioodi vältel vastavalt vajadusele ja rahalistele võimalustele, seega ei ole erinevad lahendused (nt lõiguti 2+1) tulevikus välistatud.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
2. trassi nihutamine olemasoleva maantee poole; 3. keskpiirdega 2+1 lahendus; 4. osaline 2+2 lahendus üksnes ristmike ja möödasõidualade juures; 5. väiksema projektkiirusega lahendus olemasoleva tee koridoris; 6. lahendus, mis võimaldab maanteel ja kavandataval tuulikul ruumiliselt koos eksisteerida. Iga variandi puhul palun esitada võrreldaval kujul maksumus, maavajadus, liiklusohutuse mõju, keskkonnamõju ning mõju Kivisalu kinnistu kasutamisele.	
5. Riigi ja valla planeeringud tuleb omavahel kooskõlastada. Viru-Nigula valla uus üldplaneering on menetluse lõppjärgus ja selles on määratud potentsiaalselt tuuleenergia arendamiseks sobivad alad.[5] Samal ajal võib riigi maantee eriplaneering välistada ühele sellisele arendusele vajaliku tuuliku rajamise. Planeeringu koostamisel tuleb neid kahte avalikku huvi, liiklusohutust ja taastuenergia tootmist, käsitleda koos. Ei ole tasakaalustatud, kui kohalik planeerimisprotsess võimaldab kaaluda kinnistu kasutamist tuuleenergia tootmiseks, kuid riigi eriplaneering välistab selle ilma kinnistupõhise alternatiivide ja majandusliku mõju analüüsita. Palun kaasata Kivisalu kinnistut puudutava trassilahenduse täpsustamisse: * Kivisalu kinnistu maaomanik; * Viru-Nigula Vallavalitsus; * tuulepargi arendaja;	Riigi eriplaneeringu koostamise raames on asukoha eelvaliku etapi lahenduse väljatöötamisel vastavalt aluskriteeriumitele (millega tuli arvestada alternatiivide väljatöötamisel - nt elu-, ühiskondlikud,- tootmis- ja kõrvalhooned, üldplaneeringutega määratud tiheasustusalad jne) arvestatud ka valla üldplaneeringutega. Vastuolude hindamine juba kehtestatud planeeringute maakasutusega on osa KSHs ja selle alusuuringus, nt asustusstruktuuri uuringus tehtud analüüsist. Valla üldplaneering on üldisema tasandi planeering, mis paneb paika pikaajalised ruumilise arengu eesmärgid üldisemal tasandil. Üldplaneeringu elluviimine toimub detailplaneeringute menetlemise ja/või projekteerimistingimuste andmise kaudu. Viru-Nigula valla üldplaneeringuga kavandatud tuuleenergeetika alad ei anna õigustatud ootust, et elektrituulikuid püstitada saab. Riigi eriplaneeringu eesmärk on sellise olulise ruumilise mõjuga ehitise püstitamine, mille asukoha valiku või toimimise vastu on suur riiklik või rahvusvaheline huvi. Riigi eriplaneering koostatakse eelkõige maakonnaülest

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
* vajaduse korral Transpordiameti ja tuuleenergia ohutusnõuete spetsialistid.	huvide väljendamiseks. Riigi eriplaneeringu alusel võib kinnisomandile seada kitsendusi. Vastavalt PlanS-le peatub riigi eriplaneeringu kehtestamisega sellega hõlmatud planeeringuala varem kehtestatud planeeringu või selle osa kehtivus, st üldplaneeringu lahendus. Peatunud kehtivusega planeeringuga hõlmatud alal asendab riigi eriplaneering peatunud kehtivusega planeeringut ning vastavad muudatused kantakse planeeringutesse, st üldplaneeringusse. Vastavalt PlanS-le on riigi eriplaneering ülene ja sellega tuleb arvestada.
6. Minu ettepanek ja taotlused Teen ettepaneku nihutada Kivisalu kinnistut puudutav maanteekoridor võimalikult olemasoleva Tallinna–Narva maantee poole või paigutada tee koridori sees selliselt, et kavandatava tuuliku asukoht ja selle vajalik ohutusala jääksid tee mõjualast välja. Palun: 1. hinnata kavandatava tuuliku ja maantee ruumilise kooseksisteerimise võimalust; 2. hinnata Kivisalu kinnistu tuuleenergia arenduspotentsiaali ja selle kaotamise majanduslikku mõju; 3. võrrelda Kivisalu kinnistu juures uut 2+2 trassi, olemasoleva tee lähedast lahendust ja 2+1 lahendust; 4. hinnata kinnistu väärtuse, kasutatavuse, juurdepääsu ja võimaliku saamata jääva tulu muutust;	1.-2. Kavandatava elektrituuliku asukohta ei ole detailplaneeringuga planeeritud, st asukohta määratud. Mõistame, et tegemist on arendaja ja maaomaniku sooviga, kuid selle käsitlemine eriplaneeringus ei ole seetõttu põhjendatud. 3. Protsessi käigus võrreldi erinevaid alternatiive, neist üks kulges olemasoleva Tallinna-Narva tee koridoris. Lühemate alternatiivide võrdluses osutus eelistatuks Pada-Aruküla ja Koogu küla läbiv alternatiiv, kuna selle mõjud ei ole nii suured kui need oleksid põhjapoolisel, Rannu küla läbival variandil. Rannu alternatiivi korral jääks trassikoridori 50 elu- ja ühiskondliku hoonet ning 97 tootmis- ja kõrvalhoonet. Eelistatud alternatiivi korral on hoonete arvud aga vastavalt 8 ja 17. Rõhutame, et otsustusprotsessis ei olnud otsustavaks teguriks üksnes hoonete arvud trassikoridoris. Rannut läbiv (olemasoleva Tallinna-Narva tee koridoris kulgev) alternatiiv mõjutaks oluliselt küla ruumilist terviklikkust ja kokkukuuluvust, kuna tekitab tihedamas ja tee äärde koondunud hoonestusega asumis füüsilise barjääri. Hoonestuse paiknemisest tulenevalt tuleks rajada müratõkkeseinad ning ümber planeerida ja ehitada juurdepääsuteed kõikidele majapidamistele. Sellega kaasneksid ka olulised muutused tänases liiklusskeemis. Pada-Aruküla ja Koogu küla liiklusskeemis olulisi muudatusi ei tule, kuigi mõningate majapidamiste jaoks võivad teekonnad veidi pikeneda.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
5. selgitada, millistel tingimustel ja millises menetluses võiks toimuda maa või saamata jääva tulu hüvitamine; 6. korraldada enne asukohavaliku otsust kinnistupõhine kohtumine maaomaniku ja tuulepargi arendajaga; 7. anda igale käesolevas arvamuses esitatud taotlusele eraldi põhjendatud kirjalik vastus. Pikaristi–Pada lõigus otsustati 2026. aasta alguses maaomanike tagasiside järel kavandada uus maantee olemasolevale teele lähemale, et vähendada väärtuslike põllumajandusmaade killustumist.[4] See näitab, et põhjendatud arvamuste alusel on trassi täpsustamine praeguses menetlusetapis võimalik. Kui Kivisalu kinnistut puudutava trassi nihutamist ei peeta võimalikuks, palun esitada: * konkreetsed tehnilised ja õiguslikud põhjused; * alternatiivide võrreldavad maksumused ja mõjud; * põhjendus, miks uus trass peab kulgema just läbi Kivisalu kinnistu; * põhjendus, miks maantee avalik huvi kaalub selles asukohas üles väiksema maavajadusega teelahenduse, taastuenergia arendamise ja minu varalised huvid; * selgitus tuuliku rajamise võimaluse ja kinnistu väärtuse kaotuse võimaliku hüvitamise kohta. Palun käsitada käesolevat kirja ametliku arvamusena Haljala–Kukruse maanteeõigu riigi eriplaneeringu menetluses ning lisada see planeeringu menetlusmaterjalide hulka.	Teekonna pikenemine mõningate maaüksuste suhtes 2+2 tee rajamisega on paratamatu, olenemata alternatiivi valikust. 2+1 lahenduse hindamine ei ole käesoleva eriplaneeringu ülesanne. 4. Kinnistu osas, mis on vajalik tee rajamiseks, toimub hindamine kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse (KAHOS) kohaselt ja maade omandamise protsessi ajal. Transpordiamet tellib atesteeritud kinnisvara hindajalt (7.taseme vara hindaja kutse) hindamisaruande kinnisasja väärtuse ja hüvitiste määramiseks. Juurdepääs kinnistule tagatakse, täpsemalt analüüsitakse ja määratakse lahendused detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka täpsemad uuringud, eelprojekt ja krundijaotuskava ning hinnatakse mõjusid täpsemalt. Kinnistupõhist hindamist rakendatakse juhul, kui on vajalikud kinnistust äralõiked tee rajamiseks. Mõjude hindamine, sh asjakohased mõjud, toimub arvestades planeeringu etapi täpsusastet, hindamise metoodikat ja KeHJS-t ja PlanS-i. 5. Kinnistu osa raames, mis on vajalik tee rajamiseks ja mille omandamine riigile toimub vastavalt KAHOS-ele. 6. Kinnistupõhine kohtumine käesoleval ajahetkel ei ole vajalik, vajadusel saame teemad läbi arutada avalikul arutelul (arutelu lõpuosas kohapeal). Arutelud on planeeritud detsembri algusesse. Kindlasti mõistate, et 2+2 tee geomeetriaõuetele vastava joonobjekti planeerimisel ei ole kahjuks võimalik arvestades iga üksikkinnistu omaniku soovi tee asukoha kulgemise osas. Eelistatud trassikoridori sees tee asukoha nihutamisel tuleks arvestada, et mõlemal pool trassikoridori on eluhooned ja nihutamisel ühele või teisele poole koridori serva viiks tee osadele majapidamistele lähemale. 7. Vastused on toodud käesolevas tabelis.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	Kokkuvõttes selgitame, et kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud.

2.9 G.N.

Kirja kuupäev: 14.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Olen Viru-Nigula vald, [redacted] omanik. Kirjutan seoses Haljala-Kukruse uue teelõigu planeeringuga. Tutvudes planeeringu materjalidega jäi silma, et minu maa ja ehitiste peale on planeeritud rajada liiklussõlm. Kas planeeringus ei ole minu taluga arvestatud? Palun selgitada lahti, mis saab tulevikus minu omandist.	Teie taluga ja hoonestuse säilitamisega on arvestatud. Kinnistu jääb eritasandilise liiklussõlme asukohta tähistava ringi alla. Praeguse eskiislahenduse järgi puudutab kinnistu edelanurka ühendustee, mis seob liiklussõlme olemasoleva Tallinna-Narva teega. Rõhutame siiski, et täpne lahendus ja rajatiste asukohad selguvad järgmise, detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka eelprojekt (määrab täpselt tee ja rajatiste asukohad ja ruumivajaduse) ja krundijaotuskava (näitab täpselt vajalikud äralõiked maaüksusest). Seega ei ole praegu täpselt veel teada, kas ja kui palju lõplik tee lahendus Teie kinnistut mõjutama hakkab. Kuna Haljala-Kukruse maanteelõigu väljaehitamine toimub tulevikus etapiviisiliselt, selgub lõplik maade omandamine väljaehitamise ajakavast. Kui tehakse lõigu väljaehitamise/rahastamise otsus, siis toimub ka maade omandamine. Siis võetakse puudutatud maaomanikuga ühendust ja algatatakse asjakohane menetlus kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse (KAHOS) kohaselt. Täpsemalt saab maade omandamise küsimuste kohta lugeda planeeringu kodulehel haljalakukruse.ee, rubriigist KKK. Samas tuleb arvestada, et planeerimisprotsess ise kestab veel mitmeid aastaid (kehtestamine eeldatavasti 2029-2030) ning maantee rajamise aeg ei ole teada, võivad ka põhimõtted maade omandamisel tulevikus mõnevõrra muutuda.

2.10 P.K.

Kirja kuupäev: 15.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Minule muidu sobib teie roheline tee koridor, välja arvatud koht kus te Purtse olemasolevast teest Püssi poole lähete, milleks viia tee mis on seal olnud viimased 70 aastat , kuhugi põldude peale? Miks te ei kasuta vana alust, vaid hakkate inimeste põldusid ja metsasid hävitama , et sõita Ida poole kust väga pikka aega kuhugi edasi ei saa.	Eelistatud trassikoridor leiti erinevate alternatiivide võrdlemise tulemusena. Võrreldi alternatiive 2-F+3-F vs 2-K+2-L+3-K (vt Võrdlustabel Võrdlusgrupp 2.2.Lok. Purtse, https://riigiplaneering.ee/riigi-eriplaneeringud/haljala-kukruse-maanteeoik/dokumendid#asukohavalik). Purtsest mööduv alternatiiv 2-K+2-L+3-K sai eelistuse, kuna mõjud asustusele ja maakasutusele on selle alternatiivi puhul väiksemad, kui oleks need olnud Purtset läbiva lahenduse korral. Samuti on eelistatud alternatiiv väiksema mõjuga külade terviklikkusele ja liikumisele, samas kui Purtset läbiv alternatiiv oleks olemasoleva tee äärde koondunud majapidamistega küla nõ kaheks jaganud, tekitades barjääri ja vajaduse ümber ehitada ligipääsude tagamiseks kogujateede võrgustik.

2.11 A.P.

Kirja kuupäev: 18.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Kingu [redacted] ja Sirtsu [redacted] kinnistute omanikuna on mul küsimusi antud REP osas. Tegemist on mäetööstusmaaga, on aktiivne Suurkõrtsi II määerald, kaevandamisõigus on AS-I Kiviluks, kaevandamisluba kehtib 2050a. 1. Kas saan õigesti aru, et REP praeguses staadiumis parimaks osutunud trassikoridori (laius 350m) alla jääb Suurkõrtsi II karjäär, sh Kingu ja Sirtsu kinnistud?	Saate õigesti aru, et REPi asukoha eelvaliku etapis määratud trassikoridor kattub Suurkõrtsi II lubjakivikarjääri, sh Kingu ja Sirtsu kinnistutega. Kui asukoha eelvaliku otsus on kinnitatud, st Vabariigi Valitsus on teinud REPi asukoha eelvaliku ja KSH I etapi aruande vastuvõtmise otsuse, toimub detailse lahenduse väljatöötamine (tee ja rajatiste asukoha, lahenduse, ruumivajaduse määramine jne) valitud trassikoridoris. Alternatiivseid koridore siis enam ei kaaluta.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Planeeringu seletuskirjas on öeldud, et REP jätkub veel detailse lahenduse koostamisega, sh eelprojekt (täpsem lahendus teedele, ülepääsudele), uuringud, REP kehtestamine ca 2030. Kas see tähendab et edasine menetlus toimub ainult parimaks osutunud trassikoridoris ning seda enam üle ei vaadata? Seletuskiri lisab veel, et riigi plaanid ja rahastus REP alusel uue tee ehituseks on ebaselge, st pole teada kas ja millal riik REP-i ellu viima hakkab	Trassikoridori karjääriladega kattumise küsimusi ning edasist võimalikku lahendust oleme arutanud koos loa omanikuga. Koostöö jätkub kindlasti ka detailse lahenduse etapis. Olukorda veelkord analüüsid ja kaaludes ning arvestades kehtivate keskkonnalubadega ja korrastamiskavadega leidsime, et on otstarbekas trassikoridori laiendada olemasoleva Tallinna-Narva teeni. Laiendatud trassikoridor võimaldab detailse lahenduse etapis leida erinevate osapoolte koostöös tee ja rajatistele sobivaim asukoht trassikoridoris ning parim tehniline lahendus. REPi elluviimine on pikaajaline protsess, mis toimub järk-järgult lõikude kaupa ning sõltub nii vajadusest tõsta liiklusohutust kui riigi rahalistest võimalustest. Seega täpset ajakava ja konkreetse lõigu väljaehitamise aega me kahjuks hetkel, planeeringu koostamise etapis, ei tea. Euroopa Liidu hetkesuunised on, et TEN-T üldvõrk on välja ehitatud aastaks 2050.
2. asukoha valiku seletuskirjas ptk 3.5.4 määratakse REP-ga ajutine planeerimise ja ehituskeelu vajadus ja ulatus, st seal arendatav piiratakse/keelatakse. Kas saan õigesti aru, et REP-ga Kingu ja Sirtsu kinnistutele (Suurkõrtsi II karjäär) kitsendusi ei seata? St karjäär saab toimida edasi? Kui karjäär peab oma kaevandamisluba muutma, kas see on võimalik? Kui kaevandamisloa lõpuks ei ole maavara ammendatud, kas kaevandamisluba saab pikendada?	Kingu ja Sirtsu kinnistutele ei ole käesoleva, asukoha eelvaliku etapis, kitsendusi seatud. Tegevused saavad jätkuda vastavalt kehtivatele keskkonnalubadele. Detailse lahenduse etapis (mille raames koostatakse ka eelprojekt) määratakse tee täpne asukoht ja lahendused ning täpsemad maakasutustingimused, sh kitsendused.
3. võrdluse aruandes (lisa 1) ptk 3.2.7 on öeldud, et eelistatud trassikoridori jäävad ka mäeeraldised (nt Suurkõrtsi II) ja edasises kavandamises tuleb arvestada asjakohaste leevendusmeetmetega, sh võimalusel töötada välja maapõue seisundit ja kasutamist mõjutava tegevuse leevendusmeetmed. Mida	REP ei saa kehtivat keskkonnaluba piirata. Kehtiva loa muutmine saab toimuda poolte koostöös. Rõhutame, et REPi eesmärk ja soov ei ole kaevandamistegevuse piiramine ja takistamine, vaid koostöös erinevaid osapooli rahuldava lahenduse leidmine, mis võimaldab ka tee rajamist.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
see praktikas tähendab Suurkõrtsi II karjääri toimivuse vaatest Sirtsu ja Kingu maadel? Kas REP saab piirata aktiivset kaevandamisluba? Kui jah, siis kuidas?	Leevendusmeede võib olla nt kokkuleppel loa omanikuga loa tingimuste, sh korrastussuuna muutmine; rahaline kompensatsioon; trassikoridori sees tee asukoha täpsustamine nii, et riive karjääri alaga oleks võimalikult väike.
4. Lisas 3 (võrdluskriteeriumid) on öeldud, et "juhul kui karjääri ammendumise aeg on asukohavaliku etapis ette teada ja see ei takista trassi rajamist, ei ole selline maardla takistuseks". Kingu ja Sirtsu maadel oleva Suurkõrtsi II karjääri kaevandamisluba lõpeb 2050. Kui varud ei ole 2050 aastaks ammendunud, kas siis on võimalus, et REP-i tõttu kaevandamisluba ei pikendata?	Kaevandamisloa kehtivusaja pikendamine on reguleeritud maapõueseadusega (MaaPS).
5. praegu avaldatud eskiisprojektis (lisa 14 joonis PS4020_ES_TL-4-200_AP) jääb eelistatud trassikoridor enamuses mahus Kingu ja Sirtsu kinnistutele, sh Suurkõrtsi II aktiivsele mäeeralisele. On selge, et REP-i elluviimine (st päris trassi nihutamine trassikoridori sees) ei ole võimalik ilma olemasolevat Suurkõrtsi II karjääri ulatust mõjutamata, st ühel või teisel moel tuleb teega läbi tulla karjääril. Juhul kui REP-i antud asukohas hakataks ellu viima nt aastal 2040, kuid kaevandamisluba kehtib kuni 2050a, kas tee ehitus läbi aktiivse kaevandamisala on üldse võimalik? Kas ja kuidas saab aktiivset karjääritegevust üldse peatada? Kas see võib praktikas tähendada teeks vajaliku maa (Kingu ja Sirtsu) väljaostu turuhinnaga, arvestades olemasolevat maavara varu (seda arvestades on maa väärtus ehk kulu riigile päris suur)? Ideeliselt ei ole mul REP-i vastu midagi, kuid tahan veenduda kas ja millised piirangud võivad rakenduda minu Sirtsu ja Kingu kinnistutele, sh Suurkõrtsi II karjääri toimivusele.	Et mõjutus oleks võimalikult väikeses mahu ja ulatuses, on trassikoridori laiendatud olemasoleva Tallinna-Narva teeni. See võimaldab detailse lahenduse etapis leida tee ja rajatistele sobivaim asukoht, arvestades mh kehtivaid lubasid ja eeldab tihedat koostööd loa omanikuga.

2.12 I.R-H.

Kirja kuupäev: 19.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastuseisukoht
Tutvudes planeeringu materjalide ja kaardirakendusega nähtub, et planeeritav trassikoridor paikneb minu kinnistu vahetus läheduses või võib seda osaliselt hõlmata. Kuna käesolevas etapis on tegemist asukoha eelvalikuga ning tee täpne paiknemine ei ole veel määratud, palun detailse lahenduse koostamisel minu kinnistu mõju põhjalikult hinnata. Palun planeeringu edasisel koostamisel: selgitada, kas ja millises ulatuses mõjutab kavandatav lahendus Pääro katastriüksust [REDACTED] kas Pääro kinnistult on vaja maad võõrandada?	Kas Teie kinnistust äralõige on vajalik, selgub detailse lahenduse etapis. Esialgse eskiislahenduse kohaselt vajadus selleks puudub. Antud piirkonnas on trassikoridor määratud põhja suunas laiem, mis võimaldab vajadusel tee asukohta Mustmäta küla hoonetest pisut eemale, põhja poole, nihutada. Kui tee ja liiklussõlme asukoht detailse lahenduse etapis ja eelprojekti koostamise käigus nihkuvad põhja suunas, võib äralõikeks vajadus tekkida. Täpsed ja vajalikud äralõiked selguvad krundijaotuskava alusel, mis koostatakse samuti detailse lahenduse etapis. Siis võetakse puudutatud maaomanikuga ühendust ja teavitatakse äralõike vajadusest. Täpsemalt saab maade omandamise küsimuste kohta lugeda planeeringu kodulehel haljalakukruse.ee, rubriigist KKK. Samas tuleb arvestada, et planeerimisprotsess ise kestab veel mitmeid aastaid (planeeringu detailse lahenduse kehtestamine eeldatavasti 2029-2030) ning maantee rajamise aeg ei ole teada, seega ka põhimõtted maade omandamisel võivad tulevikus mõnevõrra muutuda.
kui suur osa kinnistust jääb trassikoridori?	Trassikoridorist asub kinnistu väljas, kinnistu edelanurk jääb liiklussõlme asukohta tähistava ringi sisse. Esialgse eskiislahenduse kohaselt Teie kinnistule rajatise ei ulatu, kuid selgitame, et täpne tee ja rajatiste asukoht ja ruumivajadus selgub järgmise, detailse lahenduse etapis.
kuidas tagatakse juurdepääs kinnistule?	Esialgse eskiislahenduse kohaselt jääb juurdepääs kinnistule toimima senisel kujul, olemasolevalt Tallinna-Narva teelt. Samas planeeringu detailse lahenduse etapis ning hilisemal projekteerimisel võib tulla mõningaid muudatusi lähtuvalt täpsematest uuringutest, koostööst maaomanike ning ka ajas muutuvatest vajadustest arvestades maantee väljaehitamise pikemat ajaperspektiivi.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
millised müra-, tolmu- ja kuivenduse leevendusmeetmed on ette nähtud?	Täpsed leevendusmeetmed selguvad detailse lahenduse etapis. Leevendusmeetmete vajadus (nt müratõkkerajatised) oleneb ka hoonete olemasolust ja kaugusest. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi müra- ja vibratsiooniuuringu II etapp, mille käigus teostatakse täiendav (ühtlasi ka detailsem) müra leviku modelleerimine ning koostatakse müra leviku kaardid vastavalt detailsele lahendusele. Vajadusel nähakse ette müratõkkerajatised, mis on sisendiks edasisele projekteerimisele.

2.13 L.K.

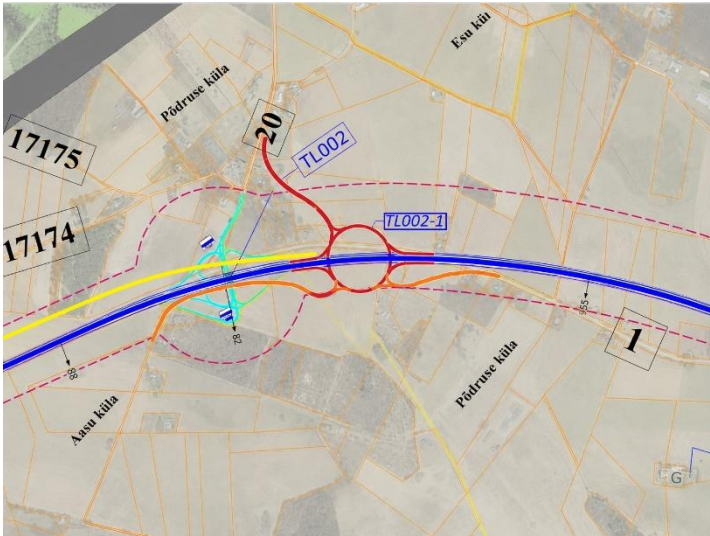
Kirja kuupäev: 20.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Mõistame, et transporditaristu arendamine on vajalik, kuid soovime juhtida tähelepanu küsimusele, mis valmistab meile tõsist muret. Esitatud materjalide kohaselt on meie eramaja vahetusse lähedusse kavandatud maantee ja transpordisõlme rajamine [redacted] vald, Lääne-Virumaa). Oleme mures, et pärast objekti valmimist suureneb märkimisväärselt liiklusest tulenev müratase, mis võib oluliselt halvendada meie elukeskkonda ja elukvaliteeti, eriti õhtusel ja öisel ajal. Palume selgitada, kas projektis on ette nähtud meetmed läheduses asuvate elamute kaitsmiseks müra eest. Eelkõige soovime teada, kas kavandatakse müratõkkekeseinte rajamist, haljastuse kasutamist või muid lahendusi, mis aitaksid vähendada liikluse müra mõju.	Mõistame Teie muret olukorras, kus uus põhimaantee tuleb olemasolevast majapidamisest lähemale, lisaks rajatakse lähedale eritasandiline liiklussõlm. Esialgse lahenduse kohaselt võib 2+2 sõiduradade ning suurema liikluskoormusega põhimaantee jääda nimetatud kinnistust enam kui 200 m kaugusele ning lähemale võivad jääda oluliselt väiksema liikluskoormusega peale- ja mahaõidud. Planeeringu praeguses asukoha eelvaliku etapis on koostatud esialgne eskiislahendus, tee ja rajatiste täpne asukoht ja ruumivajadus määratakse detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka eelprojekt ja täpsemad uuringud. Seega võib praegune esialgne eskiislahendus ka mõnevõrra muutuda. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi müra- ja vibratsiooniuuringu II etapp, mille käigus teostatakse täiendav (ühtlasi ka detailsem) müra leviku modelleerimine ning koostatakse müra leviku kaardid vastavalt detailsele lahendusele. Vajadusel nähakse ette müratõkkerajatised, mis on sisendiks edasisele projekteerimisele.

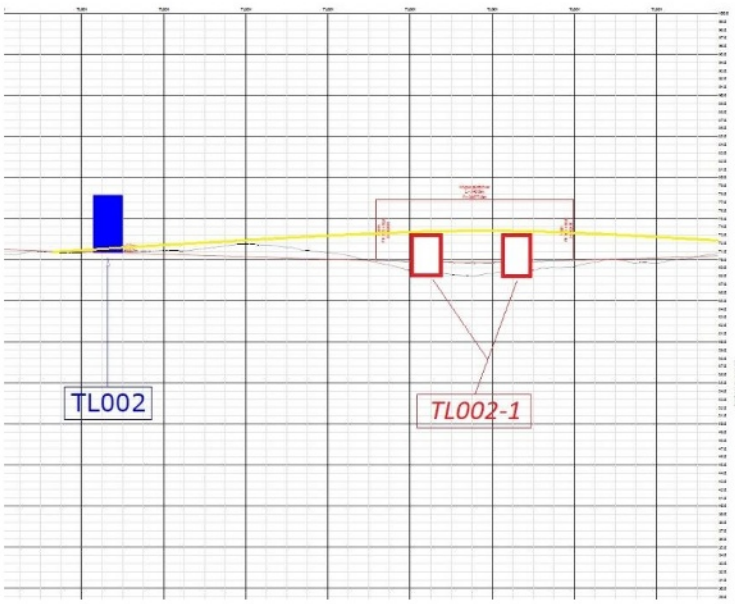
2.14 N.N.

Kirja kuupäev: 21.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
1. Viia ristmik TL002 teise asukohta ja muuta liiklusskeemi (vt.joonist nr.1). Viia ristmik praeguses eskiisi asukohast ida suunda ja muuta põhitrassi kulgemine üle ristmiku (joonis nr1. Tähis TL002-1). - Selgitus: Eskiisis pakutud ristmik TL002 ei sobi kuna põhitrassi tasapind on planeeritud praeguse tasapinna kõrgusele mis on looduslikult üks kõrgeim koht piirkonnas. Viadukti ehitamisel tõuseks liiklus umbes 7,5 meetrit praegusest teetasapinnast, mis oleks kohalikest eluhoonetest kõrgemal, lisanduks veel taristu kõrgus. Lisaks tekiks Kunda poolt tulles tõus mille kõrguste vahe tõusu algusest viadukti peale oleks 11 meetrit. Alternatiivse (TL002-1) ristmikuga saab ära kasutada loodusliku kõrguste vahet (vt. Joonis nr2.) - Selgitus: Liiklusuuringust on näha, et veoautode ja autorongide osakaal liikluses on suur. Uuring ei kajasta hooajalisi veosemahte mis on tingitud sadamavedudest. Alternatiivse ristmiku (TL002-1) korral oleks suurtel veostel oluliselt sujuvam liikuda põhitrassi ja Kunda suunal. Praeguse eskiisi lahenduse (TL002) analüüsis ei ole välja toodud kuidas saavad pikad- ja ülipikad autorongid liikuda Kunda sadamasse ja tagasi. - Selgitus: Eskiisis pakutud ristmik TL002 ei sobi kuna ristmik hõlmab olulise osa ühe inimese maast ja ettevõtja jääks ilma üle 50% kasutatavast põllumajandusmaast ja umbes 70% põllumaast. See paigutaks ettevõtja konkurentsivõime väga halba seisu. - Selgitus: Alternatiivne ristmik (TL002-1) võimaldaks tekitada ühistranspordi taristu loogilisemalt ja vähemate peatustega, ruumi on "pargi-sõida" lahendustele. Tasub pöörata tähelepanu sellele, et Liiklusuuringu aruanne ei kajasta Aasu küla ja Põdruse ristmiku ühistranspordi alasid. (vaata Liiklusuuringu aruannet, punkt 5. Ühistransport).	Liiklussõlme asukoht ja kuju on valitud, arvestades olemasolevat teedevõrku, liiklussagedusi, kitsendusi, piiranguid ning majanduslikku realiseeritavust. Liiklussõlm on kavandatud olemasoleva Tallinna–Narva tee ning Põdruse–Kunda–Pada tee ristmiku asukohta. Pikiprofiili koostamisel on arvestatud maapinna reljeefiga. Liiklussõlme piirkonnas, olemasoleva maapinna kõrgeimas punktis, on pikiprofiiliga tehtud maapinda sisselõige, et profiili optimeerida. Liiklussõlme kavandamisel on üldine praktika viia üle kitsama ristlõikega 1+1 tee ja hoida 2+2 tee võimalikult olemasoleva maapinna lähedal. See tuleneb asjaolust, et 1+1 tee on kitsam ja lubab normatiivselt järsemaid pikikaldeid, mis võimaldab eritasandilise ristumise rajada oluliselt väiksemate mullatööde mahtudega. Kavandatud liiklussõlm arvestab liiklusuuringus toodud liiklussagedustega, sealhulgas autorongide ja veoautode osakaaluga. Enne Kunda ristmikku on uus 2+2 tee kavandatud olemasoleva Tallinna–Narva tee asukohta ja seetõttu ei ole trassi nihutamine põhja suunas põhjendatud. Käesoleva staadiumi eesmärk on leida sobivaim trassikoridori asukoht, mistõttu on liiklussõlme geomeetria esialgne. Järgmises, detailse lahenduse etapis koostatakse ka alusuuringud ja eelprojekt ning analüüsitakse läbi erinevad liiklussõlme lahendused. Seejuures on võimalik kaaluda ka

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
- Selgitus: Kaitseväge rasketehnika saab liikuda maapinnal (viadukte ületamata) Rutja harjutusväljakule. 2. Aasu küla tee viia trassi lähedalt liiklussõlmeni (joonis 1.), joonisel alternatiiv oranži värviga. - Selgitus: Praeguses eskiisis viidud metsa servast liiklussõlmeni, antud kohas on talvel väga suur lumekoormus. Lisaks kasutab praegune lahendus palju põllumaad. Eelnevaid ettepanekuid ei ole arvestatud.  Joonis nr.1 Alternatiivne liiklusskeem (punasega) Tallinn-Narva mt. Kunda ristmikul. 3. Nihutada Tallinn-Narva trass enne Kunda ristmiku põhjapoolle (joonis nr.1 Kollane joon) - Selgitus: Trassi paine on väiksem kui eskiisis. Sobib paremini kokku alternatiivse liiklussõlmega (TL002-1), sest trass liiguks üle kõige kõrgema koha ristmiku poole (joonis nr.2. kollane joon).	Põdruse–Kunda–Pada tee tunnelisse viimist ning optimeerida liiklussõlme kuju, et minimeerida põllumaade hõivamist. Samuti tuleb siis lahendada ühistranspordipeatuste ja -ühenduste temaatika.

17.09.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
 Joonis nr2. Tee pikkiprofiil, alternatiivne ristmik TL002-1	

2.15 A.K.

Kirja kuupäev: 22.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Minu kinnistu ja elumaja [redacted] (Voorepera küla) asuvad kahe planeeritava teelõigu/alternatiivi vahel.	Esialgse eskiislahenduse kohaselt jääb tee majast ca 350 m kaugusele. Praegusel hetkel ei ole võimalik teha lõplikke järeldusi

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Esitan projektijuhile ja planeeringu koostajatele järgmised seisukohad ja nõudmised: 1.Vastuseis uue trassi rajamisele (müra ja õhusaaste/tolm): Olen rangelt vastu uue trassikoridori valimisele minu elumaja lähedale. Planeeritav uus tee asub minu majast kõigest ligikaudu 300 meetri kaugusel. Selline distants toob kaasa otsese ja tugeva liiklusrüütu leviku elualale. Samuti kaasneb uue 2+2 trassi ja suurenenud liiklusköormusega intensiivne õhusaaste ning tolm. Sõidukirehvide ja teekatte kulumisest tekivad peen- ja eriti ohtlik mikrotoilm levib tuulega otse minu elumaja ja õuealani, ohustades tervist, rikkudes puhta elukeskkonna ning muutes võimatuks tervisliku välisõhu nautimise kodus.	leevendusmeetmete vajaduse kohta piirkonnas, kuid järgmises planeeringu etapis see täpsustub. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi müra- ja vibratsiooniuuringu II etapp, mille käigus tehakse täiendav (ühtlasi ka detailsem) müra leviku modelleerimine ning koostatakse müra leviku kaardid vastavalt detailsele lahendusele. Vajadusel nähakse ette müratõkkerajatised, mis on sisendiks edasisele projekteerimisele. Teedelt pärinev õhusaaste on peamiselt seotud liiklusköormuse, liikluse iseloomu ning mootorsõidukite tehnilise seisukorraga. Teelt lähtuva saaste maksimaalsed kontsentratsioonid tekivad tee pinna kohal ja hajuvad teest kaugemale liikudes kiiresti, mistõttu üldjuhul ei ületa need väljaspool tee-ala saastetaseme piirväärtusi ületavaid saasteainete kontsentratsioone. Tee lähedal asuvate hoonete korral mõjutavad õhusaaste taset ka müra vähendamiseks rakendatavad meetmed (müratõkkerajatised).
2. Olemasoleva tee eelis ja looduslik müratõke: Toetan lahendust, mis säilitaks liikluse võimalikult vana (olemasoleva) tee koridoris. Vana tee äärde on aastate jooksul istutatud tihedad kuused, mis toimivad praegu väga efektiivse ja toimiva loodusliku tõkkena. Need kuused ei leevenda mitte ainult olemasolevat liiklusrüüt, vaid püüavad kinni ka suure osa teelt lenduvast tolmust ja saastest. Uue trassi valimisel see looduslik kaitsebarjäär kaob täielikult.	Osa kohalikust liiklusest jääb ka vanale ehk olemasolevale trassile. Istutatud kõrghaljastus jääb leevendusmeetmena toimima olemasoleva tee ääres. Uue tee ääres tulevikus rajatavad lahendused, nt müratõkkeseinad või olemasoleva kõrghaljastuse püsimine/uue kasvamine, ei ole praeguses staadiumis veel teada, kuna sõltub paljuski tee täpsemast asukohast trassikoridori sees ning teed ümbritsema jääva maa kasutusest.
3. Mugava ja ohutu väljasõidu tagamine (suund Kohtla-Järvele): Planeeringu materjalidest ei ole praegu arusaadav, kuidas tagatakse Mäo talust mugav,	Uuele põhimaanteele saate suunduda ainult eritasandilise liiklussõlme kaudu, Voorepera külast olemasoleva teedevõrgu (Aa-Voorepera tee ja olemasolev Tallinna-Narva tee) kaudu kas Mustmäta või Saka eritasandilisse liiklussõlme liikudes. Otse peale- ja mahasõidud

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
loogiline ja eelkõige ohutu väljasõit uuele põhimaanteele, eriti Kohtla-Järve suunal. Uue 2+2 eraldusribaga kiirtee ehitamine ei tohi muuta kohalike elanike igapäevast liikumist ekstreemseks või sundida tegema pikki ja põhjendamatuid ümbersõite (pöördeid). Nõuan, et projekteerimisel töötataks välja selge, ohutu ja mugav liiklussõlm või kogujatee, mis tagab tõrgeteta pääsu Kohtla-Järve suunale ilma liigsete ringisõitudeta.	põhimaanteele ei ole lubatud. Esialgse eskiislahenduses näidatu võib veel muutuda detailse lahenduse etapis ja hilisemal projekteerimisel lähtuvalt muutunud oludest ja vajadustest arvestades, et maantee ehitamise aega ei ole teada ning see toimub tulevikus lõikude kaupa nagu ka Tallinn-Tartu või Tallinn-Pärnu mnt näitel näeme.
3. Nõue müratõkkeseina ja leevendusmeetmete rajamiseks: Kui planeeringu käigus otsustatakse siiski valida uus trassivariant (mis kulgeb minu majast 300 m kaugusel), esitan nõude, et riik peab tee ehituse käigus projekteerima ja oma kulul välja ehitama nõuetekohase, efektiivse ja piisava kõrgusega müratõkkeseina (heliseina) minu kinnistu kaitseks. Kuna uus kiirtee tõstab oluliselt liiklussagedust, peab rajatav sein lisaks mürale tõkestama ka rehvi- ja teekattetolmu ning heitgaaside otsest kandumist minu talu õuele.	Kui ilmneb vajadus leevendusmeetmeid rakendada, rajatakse need riigi kulul tee ehitamise käigus tee vahetusse lähedusse, kus selle efektiivsus on suurim.

2.16 Arkna Karjatalu OÜ, Arkna Agro OÜ, Bilder Grupp OÜ, MTÜ Arkna Terviseküla ja eraisikud O.S. ja P.K.

Kirja kuupäev: 23.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Arkna külas asuvate maade omanikena näeme ainuvõimaliku lahendusena 1C trassikoridori. 1C trassikordor annab: 1. kõige otsema ja lühema sõidutrajektoori, mis on ka tee ümberplaneerimise mõte	Väljakujunenud eelistatud trassivariant on mõjude hindamise ja uuringute põhjal parim võimalik arvestades erinevaid mõjusid ja piiranguid. Alternatiivide võrdlustulemusest selgus, et 1C alternatiiv on suurimate mõjudega looduskeskkonnale, eelkõige kaitstavatele loodusobjektidele ja elusloodusele, samuti kaasnevad suurimad kliimamõjud maakasutuse

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
2. Trassil on kõige vähem väljakujunenud elu- ja ärikeskkonda 3. Trassil on kõige vähem ristumisi Olemasolev tee saab jääda sel juhul kohalikus teeks ja kogumisteks, kuna seal asub väljakujunenud elu- ja ärikeskkond. Läbi sellise tihedusega elu- ja ärikeskkonna suruda kiirteed on ebaratsionaalne ja see mõjutaks halvasti kõige suuremat hulka inimesi ja ärisid.	muutustest tulenevalt. Trassi piirkonnas asuvad olulised konfliktkohad kaitstavate liikidega, mis on mitte-eelistuse kujundamisel olulisim põhjendus. 1C on suurimate mõjudega ka sotsiaal-majanduslikule keskkonnale ja kogukonna koostoimimisele – ei toeta piirkondlikult väljakujunenud keskuste töökohtade, teenuste ja turismiobjektide kättesaadavust Rakveres kui piirkondlikus tõmbekeskuses (kuigi regioonide vahelist kiiremat (nt ühendus Tallinnaga või Narvaga) ühendust ning töökohtade ja teenuste kättesaadavust toetab). Uue tehiseobjektina poolitaks asustatud ala, jättes osad talud ühele, teised teisele poole trassi. Kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud.

2.17 A.K-K.

Kirja kuupäev: 27.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Kirjutasin Teile 9.veeb 2026a, et meie, Mustmäta küla elanikud oleme sellele vastu, et uus Haljal-Kukruse maantee läbib meie kinnistuid. Peale seda pole keegi meile vastanud, ega mingeid seisukohti / muudatusi edastanud. 8.07.2026a saime jälle kirja, kus ei ole meie ettepanekute, soovide ega põhjendustega arvestatud ja jälle soovite tagasisidet. Palume selgitust kuidas on meie eelmisele tagasisidele reageeritud? Kas on seoses tagasisidega tehtud mingeid muudatusi? Kui ei, siis kas ja millal üldse võetakse meie tagasisidet arvesse?	MKM on vastanud Teie 9.02.2026 kirjale 19.02.26 (3-3/506-2), kus selgitati tehtud muudatusi ja põhjendati, kui ettepanekuga ei ole võimalik arvestada. Täiendavalt on e-maili teel suheldud 27.07 ja 29.07.2026. Praeguses planeeringu etapis kinnitatakse ainult trassikoridor, mille sees planeeringu järgmises etapis alles hakatakse täpsustama tee asukohta, ligipääsude ning liiklussõlmede lahendusi jne. Praegu laiem trassikoridor Mustmäta küla lähistel ongi ette nähtud selleks, et planeeringu järgmises etapis, kui on tehtud täiendavad uuringud ning koostöö ka elanikega, on rohkem võimalusi maantee ja liiklussõlme asukoha valikuks.

2.18 E.P. (JeweLex Advokaadibüroo OÜ)

Kirja kuupäev: 29.07.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
II Arvamus 3. [redacted] on tutvunud eelnõudega ja on seisukohal, et maanteelõigu ehituse planeerimisel tuleks rohkem arvestada talle kuuluvatele kinnistutele põhjustavate mõjutustega ning sellega seoses tuleks muuta tulevase maantee kulgemise kohta [redacted] kinnistute vahetus läheduses ja/või sellega seoses rajatavate rajatiste asukohta, millega välistada negatiivsed mõjud.	Asukoha valiku etapis on kaalutud erinevate alternatiivide vahel, võrreldes ja hinnates kaasnevaid mõjusid 49 võrdluskriteeriumi lõikes. Kuigi riigi eriplaneering on üldise tasandi planeering (millega otsustatakse riiklikes või isegi rahvusvahelistes huvides olevate suurobjektide rajamise üle) ja üksikinnistu põhist hindamist läbi ei viida, on asukoha eelvaliku etapis alternatiive võrreldes hinnatud tee rajamisega kaasneda võivaid erinevaid mõjusid, sh asjakohaseid mõjusid. Asjakohased mõjud on mõjud, mis tulenevad otseselt planeeringulahendusest ja võivad põhjustada muutusi keskkonnas – need võivad ilmneda majanduslikus (nt töökohad, teenused), kultuurilises (nt kultuuriobjektid, väärtuslikud maastikud), sotsiaalses (nt ligipääsetavus, liikuvus, kohaidentiteet) kui looduskeskkonnas (nt roheline võrgustik, kliimamuutused). Alternatiivide võrdluse ja mõjude hindamise tulemusena leiti sobivaim trassikoridori alternatiiv.
4. [redacted] alaline elukoht asub Tallinn-Narva maantee ääres (Hindreku talu), millest praeguse maanteeeni on ca 20 meetrit. Sõreda metsakinnistu soetas [redacted] justnimelt selleks, et varustada küttepüüdega oma elamut ja et kütta muid abihooneid – teist alternatiivset võimalust [redacted] kahjuks polegi, mistõttu võib väita, et Sõreda kinnistu puhul on tegemist seal maantee ääres elamiseks/eksisteerimiseks (just talvisel ajal) eluliselt olulise ning isikule majanduslikust küljest olulise kinnistuga.	Praeguse, asukoha eelvaliku etapi ülesanne on leida sobivaim trassikoridor 2+2 teele. Asukoha eelvaliku etapis on määratud trassikoridori laius üldjuhul 350 m, tee ja rajatiste rajamiseks vajaliku maa-ala ulatus on aga oluliselt kitsam - aedade vaheline ala ca 60 m, tee ise ca 20 m. Tee ja rajatiste täpne paiknemine ja ruumivajadus selguvad järgmise, detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka eelprojekt (määrab täpselt tee ja rajatiste asukohad ja ruumivajaduse) ja krundijaotuskava (näitab täpselt vajalikud äralõiked maaüksusest). Oluline on teadvustada, et raadamine ei toimu kogu trassikoridori ulatuses, vaid tee ja rajatiste rajamiseks vajalikul maa-alal (aedadevahelisel alal). Sõreda kinnistul on enam kui 14 ha metsamaad,

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Juhul kui maanteelõik ja sellega seotud rajatised tuleksid/asuksid Sõreda kinnistul (selle vahetus läheduses) ja sellel kasvav mets maha raiutaks, poleks [REDACTED] enam võimalik enda elamise tarbeks küttepuid hankida. [REDACTED] näeb siinkohal muuhulgas küll varianti/võimalust, et talle kuuluva Sõreda kinnistu asemel antaks talle vastu samaväärne (ja mõistlikus läheduses asuv) asendusmaa, milliste tingimuste jms osas on [REDACTED] valmis protsessi käigus läbi-rääkima. Juhiksime siinjuures tähelepanu sellelegi (arvatavasti teelõigu planeeritava asukoha mõjutavale) asjaolule - nimelt asub meie teada Sõreda kinnistu läheduses tegutsev karjäär (kaeveluba on meie andmetel antud 30 aastaks) ja seal paikneb lisaks ka Estlink-i kaabel, mistõttu pole meie hinnangul majanduslikult otstarbekas ehitust sinna piirkonda kavandada.	maantee praeguse eskiislahenduse järgi jääb tee alla vähem kui 2 ha. Maantee küll poolitab maaüksuse kaheks, kuid sõltuvalt tee lõplikust asukohast selgub allesjäävate maaüksuste suurus ja kas nad jäävad eraldiseisvalt kasutatavaks. Juurdepääsud maaüksustele tagatakse, täpsemad lahendused selguvad samuti planeeringu järgmises, detailse lahenduse etapis. Kuna Haljala-Kukruse maanteelõigu väljaehitamine toimub tulevikus etapiviisiliselt, selgub lõplik maade omandamine väljaehitamise ajakavast. Kui tehakse lõigu väljaehitamise/rahastamise otsus, siis toimub ka maade omandamine. Siis võetakse puudutatud maaomanikuga ühendust ja algatatakse asjakohane menetlus kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse (KAHOS) kohaselt. Võimalik on kaaluda ka maade vahetamist. Täpsemalt saab maade omandamise küsimuste kohta lugeda planeeringu kodulehel haljalakukruse.ee, rubriigist KKK. Samas tuleb arvestada, et planeerimisprotsess ise kestab veel mitmeid aastaid (kehtestamine eeldatavasti 2029-2030) ning maantee rajamise aeg ei ole teada, võivad ka põhimõtted maade omandamisel tulevikus mõnevõrra muutuda.
5. Kokkuvõtlikult, kuna [REDACTED] pere jaoks on Sõreda kinnistul kasvav elujõuline mets olulise tähtsusega ja elamiseks hädavajalik (kasutades kinnistul kasvavat metsamaterjali pidevalt) – nimelt ta vajab enda püsielukoha majapidamiseks iga-aastaselt ca 30 kuupmeetrit küttepuid), palume tõsiselt kaaluda maanteelõigu asukoha ümberplaneerimist/muutmist Sõreda kinnistut koormamata.	Väljakujunenud eelistatud trassivariant on mõjude hindamise ja uuringute põhjal parim võimalik arvestades erinevaid mõjusid ja piiranguid. Kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud.
6. Lisaks eelnevale, palume saata vastus meie käesolevale arvamusele (s.t. sellega arvestamise või mitteamrõhutamise kohta, sh ettepanekud) arvamuse allakirjutanud lepingulisele esindajale, e-postiaadressile	Võtame teadmiseks.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
allan.valk@jewelex.ee või postiaadressile JeweLex Advokaadibüroo OÜ, Keskväljak 4, Jõhvi 41531.	

2.19 Jõhvi Vallavalitsus

Kirja kuupäev ja nr: 05.08.2026 nr 2 6.3/3427 2

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Järgmise etapi ehk detailse lahenduse koostamisel palub Jõhvi vald arvestada järgmiste asjaoludega: 1. Koostatava Jõhvi valla üldplaneeringu lahendus Kuigi kõnealuses piirkonnas kehtib endise Toila valla üldplaneering, mis on võrdlemisi ajakohane, on samaaegselt koostamisel Jõhvi ja Toila ühinenud omavalitsuse uus üldplaneering. Palume detailse lahenduse koostamisel arvestada jooksvalt koostatava üldplaneeringu kõige ajakohasema lahendusega, eelkõige maakasutuse, ettevõtlusalade, kohaliku teedevõrgu ning perspektiivsete liikumisühenduste kavandamisel. 2. Perspektiivne jalg ja jalgrattateede võrk Detailse lahenduse koostamisel palume lähtuda koostatavas üldplaneeringus kavandatud perspektiivsetest jalg ja jalgrattateede suundadest. Eriti oluliseks peab vald Ontika küla ja Kohtla-Järve Järve linnaosa Metsapargi vahelise ühenduse säilitamist ja väljaehitamise võimaluse tagamist (põhimaantee 153. kilomeetril). Jõhvi vald näeb ette antud lõigule perspektiivset kergliiklustee arengut. Detailse lahenduse koostamisel palume Jõhvi valla territooriumil kavandatavate ristetel tagada ohutu, mugav ning katkematu jalgsi ning jalgrattaga liikumise ühendused. 3. Teedevõrgustik ja ligipääsud	Detailse lahenduse etapis jätkub koostöö vallaga ning lahenduse väljatöötamisel arvestatakse ajakohaseid arengudokumente, toimunud arenguid, majandus- ja kultuurikeskkonda jne. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi rida uuringuid ja analüüse, mille tulemusi lahenduse väljatöötamisel samuti arvestatakse. Lisaks põhimaantee trassikoridori asukohale (mida detailse lahenduse etapis tõenäoliselt kitsendatakse) määratakse planeeringus trassiga seotud teiste piirkonna teede ja rohevõrgustiku toimimiseks vajalike rajatiste asukohad (nt eritasandilised liiklussõlmed, kogujateed, kergliiklusteed, ökoduktid, sillad, tehnovõrgud, 5G taristu, jmt), määratakse maakasutus- ja ehitustingimused ning lahendatakse muud planeerimiseseaduse (PlanS) § 126 lg-s 1 nimetatud asjakohased REP-i ülesanded. Kirjas toodud konkreetseid ettepanekuid käsitletakse planeeringu järgmises ehk detailse lahenduse etapis.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Eriplaneeringu seletuskiri näeb üldiselt ette, et likvideeritava juurdepääsu asemele tuleb tagada uus ühendus avalikult kasutatava teedevõrguga. Detailse lahenduse koostamisel tuleb esitada Jõhvi valla territooriumi terviklik kohaliku liikluse skeem, mis näitab liiklussõlmed, ristid, kogujateed, suletavad mahasõidud ning kõik asendusjuurdepääsud. 4. Järve mõisaallee ettevõtlus ja teenindusala REP leiab, et ajutist planeerimis ja ehituskeeldu ei ole vaja, sest osa tegevusi on ellu viidud ja kavandatud hooned paiknevad trassikoridorist väljas. Samas asuvad Geose tootmishoone ning Järve mõisaallee 1 olemasolevad teenindusehitised otseselt trassikoridoris. Alal asuvad tootmis ja teenindusettevõtted, millest teeäärne tankla ning toitlustusteeninduse ala on kujunenud arvestatavaks peatuspaigaks antud põhimaantee lõigul ning piirkonnas üldiselt. Detailse lahendusega tuleb tagada Järve mõisaallee ettevõtlusala olemasolevate ettevõtete toimivus, nähtavus ja ligipääsetavus ning vältida kinnistute sellist killustamist, mis vähendab nende edasist kasutatavust või arenguvõimalusi. 5. Järve küla jäätmejaam Detailse lahenduse koostamisel palume tagada Järve küla jäätmejaama toimiv ja ohutu juurdepääs nii ehitus kui ka kasutusperioodil ning arvestada jäätmejaama edasise toimimise ja võimaliku arendamise vajadustega. 6. Järve mõisa ala Detailse lahenduse koostamisel palume arvestada Järve mõisa ala kultuurmaastikuliste väärtustega ning kavandada tee ja selle juurde kuuluvad rajatised viisil, mis säilitab mõisakompleksi ajaloolise ruumilise terviku ning olulised vaated. 7. Rohevõrgustiku toimivus Detailse lahenduse koostamisel palume lähtuda Jõhvi valla territooriumil kehtivast rohevõrgustiku lahendusest. Koostatavas Jõhvi valla üldplaneeringus ei ole selles piirkonnas rohevõrgustiku muudatusi kavandatud. Seetõttu palume suurulukite läbipääsude ning teiste rohevõrgustiku toimimist tagavate lahenduste kavandamisel arvestada kehtiva rohevõrgustiku	

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
sidususe säilitamisega. Juhime tähelepanu ka Transpordiameti loomaohtlikkuse kaardile, mille järgi on Rakvere ja Sillamäe vahelisel alal Tallinn Narva maanteel just Ontika ja Järve külade vahelisel teelõigul kõige rohkem suuruluki õnnetusi mistõttu leiame, et selle piirkonna rohevõrgustiku toimivust ei tohiks alatähtsustada.	

2.20 AS Connecto Eesti

Kirja kuupäev ja nr: 06.08.2026 nr 4112-1.17/228

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELASA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku. Projekti alasse jääb ELASA sidevõrgu objektid ELA041, ELA096 ja ELA118. Projekteerimisel taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see Eesti Lairiba Arenduse SA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu https://elvi.elasa.ee/.	Võtame seisukoha teadmiseks ja arvestame järgmistes etappides.

2.21 S.M.

Kirja kuupäev: 10.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
1. Sissejuhatus Esitan arvamuse Lüganuse valla Varja tuulikupargi planeeringuala nr 3 detailplaneeringu kohta Altvälja kinnistu omanikuna.	Varja tuulikupargi planeeringuala nr 3 detailplaneering on riigi eriplaneeringust eraldiseisev protsess, detailplaneeringu menetlemist korraldab Lüganuse Vallavalitsus.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Altvälja kinnistu asub Aa külas Varja tuulikupargi planeeringuala nr 3 lähipiirkonnas. Maa- ja Ruumiameti kaardirakenduses tehtud mõõtmise järgi jääb kavandatud tuulik WT-24 kinnistul asuvast elamust ligikaudu 1,6 km kaugusele. Lisaks olemasolevale elamule on mul kavas Altvälja kinnistule uue elamu rajamine ning garaažiosa täiendamine. Seetõttu puudutab planeering mind otseselt nii kinnistu praeguse kasutamise kui ka kavandatud ehitustegevuse seisukohalt. Pean oluliseks, et enne detailplaneeringu kehtestamist oleks võimalikult selgelt hinnatud, kuidas kavandatud tuulepark võib mõjutada Altvälja kinnistu elukeskkonda, veeolusid ning kinnistu praegust ja tulevast kasutamist. 2. Mõju Altvälja kinnistu elukeskkonnale ja kasutamisele Planeeringuala nr 3 tuulepark koosneb seitsmest tuulikust (WT-16, WT-18, WT-19, WT-21, WT-22, WT-23 ja WT-24) ning tuulikute maksimaalseks kogukõrguseks on kavandatud 286,5 meetrit.¹ Planeeringumaterjalides on käsitletud tuulepargi võimalikku müra- ja varjutamise mõju ning ette nähtud leevendusmeetmeid. Terviseamet on pidanud oluliseks võtta müra hindamisel aluseks tööstusmüra sihtväärtus (öisel ajal 40 dB) vähemalt aladel, kus see on olemasolevas olukorras eelduslikult tagatud. Samuti tuleb pärast lõpliku tuulikutüübi valimist teha täiendav müra modelleerimine ning arvestada teiste olemasolevate ja kavandatavate tuuleparkide koosmõjuga.² Pean oluliseks, et Altvälja kinnistule avalduvat mõju hinnataks võimalikult konkreetselt. Eelkõige on vaja teada, kas kavandatava tuulepargiga kaasnevad müra-, varjutus- või muud mõjualad võivad mõjutada kinnistu praegust kasutamist või seada piiranguid kavandatud ehitustegevusele. Palun hinnata ja selgelt välja tuua, milline on kavandatava tuulepargi eeldatav müra- ja varjutamise mõju Altvälja kinnistul asuvale elamule ning kas planeering võib	Riigi eriplaneeringuga ei kavandata elektrituulikuid ning ei hinnata nende kavandamisega kaasnevaid mõjusid. Vastavasisuliste küsimuste/ettepanekutega tuleb pöörduda Lüganuse Vallavalitsuse, kui detailplaneeringu menetleja, poole.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
mõjutada kinnistule uue elamu rajamise või muu kavandatud ehitustegevuse võimalusi. Samuti palun selgitada, kuidas tagatakse, et pärast konkreetse tuulikutüübi valimist tehtavad täpsemad müra- ja varjutamise arvutused ei tooks kaasa Altvälja kinnistu elukeskkonna halvenemist ega kinnistu kasutamise piiranguid, mida ei ole detailplaneeringu menetluse käigus piisavalt hinnatud. 3. Pinna- ja põhjavesi ning maaparandussüsteemid Planeeringuala nr 3 paikneb piirkonnas, kus asuvad maaparandussüsteemid, kraavid ja eesvoolud. Planeeringualaga on seotud muu hulgas Varja oja ja Varja peakraav. Planeeringulahenduse kohaselt kavandatakse tuuliku WT-16 juures Varja oja ülemjooksu ligikaudu 200 meetri pikkuse lõigu torusse viimist. Keskkonnaamet on juhtinud sellele tähelepanu ning planeeringu koostaja on märkinud, et veekogu torustamiseks tuleb vajaduse korral taotleda veeluba või veekeskkonnariskiga tegevuse registreering.³ Kuna tuulepargi rajamisega kaasneb lisaks tuulikutele teede, montaažiplatside, kaablite ja muu vajaliku taristu ehitamine, pean oluliseks hinnata nende tegevuste võimalikku mõju piirkonna veeoludele tervikuna. Palun hinnata ja selgitada, kas planeeringuga kavandatud tegevused, sealhulgas teede, kraavide, montaažiplatside ja muu taristu rajamine ning maaparandussüsteemide võimalik muutmine võivad mõjutada Altvälja kinnistu [REDACTED] pinna- või põhjaveeolusid. Samuti palun selgitada, kuidas fikseeritakse piirkonna veeolude lähteolukord enne ehitustegevuse alustamist ning milline seire on ette nähtud võimalike muutuste tuvastamiseks ehitamise ajal ja pärast tuulepargi valmimist.	

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Pean oluliseks, et võimalike muutuste korral oleks võimalik võrrelda hilisemat olukorda enne ehitustegevust valitsenud olukorraga ning hinnata, kas muutused võivad olla seotud tuulepargi või selle taristu rajamisega.	
4. Teiste arenduste koosmõju Lüganuse vallas ja Aa küla lähipiirkonnas kavandatakse lisaks Varja tuulikupargile ka teisi suuremahulisi arendusi. Nende hulka kuuluvad teised kavandatavad tuulepargid ning suuremad taristu- ja tööstusarendused. Planeeringumaterjalides on käsitletud Varja tuulikupargi koosmõju teiste kavandatavate tuuleparkidega. Pean siiski oluliseks, et mõju hindamisel vaadeldaks piirkonda tervikuna ning arvestataks võimaluse korral ka teiste suuremate arendustega, mis võivad mõjutada sama piirkonna elukeskkonda, maakasutust, liiklust ja veeolusid.⁴ Altvälja kinnistu seisukohalt on oluline teada nende arenduste võimalikku koosmõju, mitte üksnes Varja tuulikupargi mõju eraldi. Palun selgitada, milliseid piirkonda kavandatavaid arendusi on koosmõju hindamisel arvesse võetud ning kas hinnatud on nende võimalikku ühist mõju Altvälja kinnistule ja selle lähiümbruse elukeskkonnale.	Saame aru, et teie küsimus puudutab eelkõige erinevate tuuleparkide ja muude arenduste koosmõju. Selgitame, et käesoleva REP-ga teie mainitud muid arenguid planeerida ei saa. Tuulikute (ja teiste arengute) müra mõju (sh vajadusel kumulatiivset müra) hinnatakse vastavate mõjude hindamiste käigus. Käesoleva REP mõjude hindamise eesmärgiks on vältida kavandatavast maanteest põhjustatud ülenormatiivset müra. Trassialternatiivide väljatöötamisel püüti võimaluste piires arvestada põhimõttega, et vaba ruumi olemasolul kavandada tee olemasolevatest eluhoonetest eemale arvestades ka muid väärtuseid ja piiranguid. Detailse lahenduse väljatöötamisel arvestatakse teeprojekti müra hindamisel kõikide asjakohaste liikluse müra allikatega (sh suuremad risted, peale- ja mahaõidud). Kuigi erinevate müraallikate koosmõju võib kaasa tuua mõnevõrra suuremaid häiringuid, siis ei ole erinevat liiki müraallikatele (liiklus- ja tööstusmüra kokku) summaarset müra normtasest kehtestatud. Vastavalt müraalasele seadusandlusele (atmosfääriõhu kaitse seadus, keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71) hinnatakse liikluse müra ja tööstusmüra eraldi vastavate normtasemetega. Ühtlasi võib välja tuua, et tööstusmüra normtasemed (nii päeval kui öösel) on rangemad kui liikluse müra puhul, kuna pidevat tööstusmüra loetakse üldjuhul häirivamaks kui tavapärasest liikluse müra. Praktikaks on sageli domineerivaks üks konkreetne müraallikas ning ka halvimal juhul ehk olukorras, kus liituvad kaks

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	samaväärset müraallikat, on summaarne müratase ainult 3 dB võrra suurem kui müraallikatel eraldi. Praktikas on võimalik koosmõju üldjuhul siiski väiksem ning samaaegselt tuleb tagada eraldi tööstusmüra normtasemete ning liiklusmüra normtasemete täitmine. Projekti järgmistes etappides teostatakse täpsustavad mürauuritud ning vajadusel määratakse kohapõhised müra vähendamise meetmed.
5. Leevendusmeetmed ja nende rakendamine Planeeringumaterjalides on ette nähtud erinevaid leevendusmeetmeid tuulepargi võimaliku mõju vähendamiseks. KSH kohaselt tuleb lõplik tuulikute tööaja ja piirangute graafik välja töötada ehitusloa menetluse käigus pärast konkreetse tuulikumudeli valimist ning tuulikute tootja peab tagama müra vähendavate töörežiimide kasutamise võimaluse.² Pean oluliseks, et planeeringus oleks võimalikult selgelt määratud, millistel tingimustel leevendusmeetmeid rakendatakse, kuidas nende rakendamist kontrollitakse ning kes vastutab nende toimimise eest. Samuti on oluline, et pärast konkreetse tuulikutüübi valimist tehtavad täpsemad müra- ja varjutamise arvutused arvestaksid Altvälja kinnistul asuva elamu ja kinnistu kasutamisega. Palun selgitada, kuidas tagatakse leevendusmeetmete tegelik rakendamine ning millised võimalused on kinnistu omanikul pöörduda probleemide ilmnemisel arendaja või kohaliku omavalitsuse poole. 6. Kokkuvõtte ja ettepanekud	Ettepanek ei ole seotud riigi eriplaneeringu, vaid Lügänu valla poolt menetletava Varja tuulepargi ala 3 detailplaneeringuga. Ettepanekute ja küsimustega tuleb pöörduda Lügänu vallavalitsuse poole ja esitada need Varja tuulepargi ala 3 detailplaneeringu menetlemise raames.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Altvälja kinnistu omanikuna pean oluliseks, et enne Varja tuulikupargi planeeringuala nr 3 detailplaneeringu kehtestamist oleks võimalikult selgelt hinnatud planeeringu mõju minu kinnistule, seal asuvale elamule ning kinnistu praegusele ja tulevasele kasutamisele. Eeltoodust lähtudes palun: 1. hinnata ja selgelt välja tuua kavandatava tuulepargi müra- ja varjutamise mõju Altvälja kinnistul asuvale elamule, arvestades muu hulgas kavandatava tuuliku WT-24 lähedust; 2. selgitada, kas planeeringust tulenevad müra-, varjutus- või muud mõjualad võivad mõjutada Altvälja kinnistule kavandatava uue elamu rajamist või muud ehitustegevust ning tuua välja võimalikud piirangud või täiendavad tingimused; 3. hinnata tuulepargi ja selle taristu võimalikku mõju Altvälja kinnistu pinna- ja põhjaveeoludele ning selgitada, kuidas fikseeritakse veeolude lähteolukord ja milline seire on kavandatud ehitamise ajal ning pärast tuulepargi valmimist; 4. selgitada, milliseid teisi piirkonda kavandatavaid tuuleparke ning suuremaid taristu- ja tööstusarendusi on koosmõju hindamisel arvesse võetud ning kuidas on hinnatud nende võimalikku ühist mõju Altvälja kinnistule ja selle lähiümbrusele; 5. täpsustada planeeringus ette nähtud leevendusmeetmete rakendamise ja kontrollimise korda, sealhulgas seda, kuidas tagatakse müra ja ebasoovitava varjutamise vähendamiseks ette nähtud meetmete tegelik toimimine; 6. selgitada, kelle poole saab kinnistu omanik pöörduda, kui pärast tuulepargi rajamist ilmnevad kinnistu elukeskkonda, veeolusid või kasutamist mõjutavad probleemid ning kuidas sellisel juhul võimaliku mõju põhjuseid hinnatakse. Pean oluliseks, et nimetatud küsimused saaksid võimalikult selged vastused juba detailplaneeringu menetluses, sest need puudutavad otseselt Altvälja kinnistu kasutamist ja sealset elukeskkonda.	

2.22 Riigimetsa Majandamise Keskus

Kirja kuupäev ja nr: 12.08.2026 nr 3-1.1/2023/400

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Palume edasise projekteerimise käigus säilitada mahasõidu või täiendava kogujatee näol juurdepääsud järgmistele RMK halduses olevatele ja RMK põhitegevuseks vajalikele metsateedele: Aa-Kohtla tee (4370023), Sõe tee (8031004), Abrami tee (8031005) ja Võhma tee (8031006).	Eskiislahenduses on mahasõidud kogujatee kaudu tagatud, eskiislahendus on aluseks detailsele lahendusele.
Palume säilitada RMK Penijõe-Aegviidu-Kauksi matkatee läbipääs kavandatavalt maanteelt Aa-Kohtla tee piirkonnas, ühitades selle näiteks ulukiläbipääsuga.	Otse Aa-Kohtla teelt läbipääsu ei ole, kuid kergliiklejal on piirkonnas läbipääsu võimalused tagatud kas ida poolse liiklussõlme või lääne poolse riste kaudu. Planeeringu seletuskirja ptk 3.5.2. on täiendatud tingimusega, et detailse lahenduse väljatöötamisel tuleb Voorepera-Saka piirkonnas arvestada Penijõe-Aegviidu-Kauksi matkatee toimivuse ja läbipääsu vajadusega.
Valminud ehitusprojektid esitada RMK halduses maa osas kooskõlastamiseks RMKle.	Riigi eriplaneeringu detailse lahenduse raames on samuti plaanis maaomanikke, sh RMK-d kaasata kohalikes oludes mõistlike lahenduste leidmiseks, aga riigi eriplaneeringu protsessis ei ole RMK kooskõlastaja planeerimisseaduse mõttes.

2.23 M.A.

Kirja kuupäev: 17.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Esitame Oru, Raja ja Salumäe kinnisasjade omanike/esindajatena käesoleva ühise arvamuse ja taotluse Haljala–Kukruse 2+2 maantee riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lahenduse ning mõjude hindamise, sealhulgas keskkonnamõju strateegilise hindamise esimese etapi aruande kohta. Palume käsitleda kõiki kolme kinnisasja kavandatava maantee võimalikust mõjust otseselt puudutatud elukeskkonnadena ning kanda alljärgnevad tingimused planeeringu edasisse menetlusse ja detailse lahenduse lähteülesandesse. 1. Kõigi kolme kinnisasja puhul on oluline säilitada tervislik, turvaline ja mõistliku privaatsusega elu- ning õuekeskkond ka pärast maantee ümberehitamist.	Praeguses asukoha eelvaliku etapis määratakse alternatiivide võrdluse ja uuringute/analüüside tulemusena laiem trassikoridor, mille sees hakatakse planeeringu järgmises, detailse lahenduse etapis, täpsemalt paika panema tee asukohta, liiklussõlmede lahendusi, kogujateid, müratõkkerajatisi jm vajalikku. Nimetatud kinnistud jäävad eelistatud trassikoridori (kaardirakenduses kajastatud roheline värviga) servast 600-800 m kaugusele, esialgse eskiislahenduse järgne tee asukoht jääb majapidamistest veelgi kaugemale, 800-900 m kaugusele. Detailse lahenduse etapis võib lahendus veel muutuda, arvestades täpsemate uuringute ja analüüside tulemusi ja tehnilisi vajadusi. Kuid tee asukoha trassikoridori sees nihkumine majapidamiste suunas on pigem vähetõenäoline, kuna kirde suunas asub Pada maastikukaitseala oma piirangutega.
2. Olemasolev olukord. Tallinn–Narva maantee liiklusrõhke on Samma küla nimetatud talude juures juba praegu igapäevaselt kuuldav. Kavandatava 2+2 ristlõikega, suure liikluskiiruse ja perspektiivse liikluskoormusega tee korral on põhjendatud kartus, et mürahäiring suureneb ning mõjutab nii hoonete sisekliimat kui ka õuealade kasutamist. Planeeringulahenduse järgi tuleb tee nimetatud eluhoonetele lähemale. Lisaks võib muutuda kinnisasjade ühendus põhimaanteeaga: praeguse otsesema juurdepääsu asemel tuleb eeldatavasti liikuda pikemalt läbi Samma küla. See suurendab igapäevast teekonda ja mõjutab eriti alaealiste, eaka elaniku, pääste- ja teenindussõidukite ning külaliste liikumist. Praeguse maantee ääres paikneb osaliselt hekk ja muu taimestik, mis vähendab nähtavust maanteele, toetab privaatsust ning toimib vähemalt osalise müra- ja tolmupuhvrina. Planeeringu elluviimisel võib see haljastus osaliselt või täielikult	Uus 2+2 tee tuleb olemasolevaga võrreldes majapidamistele küll mõnevõrra lähemale, kuid majapidamised asuvad trassikoridorst (ja eskiislahenduse järgse tee asukohast) siiski piisaval kaugel tagamaks (senise praktika ja liiklusuuringute põhjal) liiklusrõhke, õhusaaste ja vibratsiooni vastavus normidele. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi täpsem müra- ja vibratsiooniuring (II etapp), mille käigus tehakse täiendav (ühtlasi ka detailsem) müra leviku modelleerimine ning koostatakse müra leviku kaardid vastavalt detailsele lahendusele. Vajadusel nähakse ette müratõkkerajatised (vahetult maantee äärde), mis on sisendiks edasisele projekteerimisele. Kuna majapidamised jäävad teest enam kui 600 m kaugusele, on müratõkkerajatisete vajadus vähetõenäoline. Rõhutame siiski, et vajadus leevendusmeetmeid rakendada ja konkreetseid lahendused

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
kaduda. Selle mõju tuleb käsitleda eraldiseisvalt ning olemasolev kaitsev funktsioon tuleb asendada vähemalt samaväärsel, eelistatavalt tõhusama lahendusega. Meile teadaolevalt ei ole praeguses etapis kavandatud nimetatud kinnisasjade maa võõrandamist ega ole tehtud hüvitise või leevendusmeetmete pakkumisi. Samas ei piirdu tee mõju maa omandamisega: elukeskkonna halvenemine võib tekkida ka müra, vibratsiooni, valguse, õhusaaste, privaatsuse vähenemise ja juurdepääsu pikenemise kaudu.	(rajatise iseloom, haljastuse kasutamine, rajatise ja haljastuse kombineerimine jne), selgub detailse lahenduse etapis. Otse peale- ja mahasõidud 2+2 tee ei ole lubatud, peale- ja mahasõidud on võimalikud eritasandiliste liiklussõlmede kaudu. Juurdepääsuks põhimaanteele kasutatakse täna tõenäoliselt kas Võrkla-Voorse kohalikku teed (põhja suunas) või Pikaristi-Samma erateed (lääne suunas). Esialgse eskiislahenduse kohaselt on mõlemad teed ühendatud kogujatee kaudu Sämi ja Pada liiklussõlme (lahendus võib veel täpsustuda hilisemas etapis). See tähendab, et kui soovite liikuda Tallinna suunas, võite sõita kogujateed mööda Sämi liiklussõlme ja sealt 2+2 põhimaanteele või kui Kohtla-Järve suunas, siis esmalt kogujatee kaudu Pada liiklussõlme ja sealt 2+2 põhimaanteele. Seega teekond ei pikene.
3.1. Mõjude arvestamine. Palume detailse lahenduse koostamisel arvestada Oru, Raja ja Salumäe eluhoonete ning õuealade tegeliku kasutuse ja lähedusega kavandatavale teele. Mahukaid eraldiseisvaid kinnisasjapõhiseid uuringuid ega arvutusi ei ole vaja teha, kui alljärgnevad põhimeetmed lahendatakse: • Oru, Raja ja Salumäe kinnisasjade suunal kavandatakse ja rajatakse tõhus teeäärne müratõke või muu samaväärne müra levikut vähendav lahendus; • iga kinnisasja kohta makstakse 10 000 euro suurune ühekordne leevendushüvitis või toetus või tehakse samas väärtuses kokkulepitud kinnisasjapõhised tööd; • kavandatav juurdepääs esitatakse tavapärasel projektilahenduses piisavalt selgelt, et oleks arusaadav selle ohutus ja võimalik pikenemine. Kui rahalise toetuse maksmist ei peeta võimalikuks või müratõket ei kavandata, palume anda olemasolevate planeeringu- ja projektandmete põhjal lühike	Detailse lahenduse etapis määratakse tee ja rajatiste täpne asukoht ning koostatakse täpsemad uuringud (nende lähteülesannetega saab tutvuda planeeringu kodulehel, haljalakukruse.ee). Leevendusmeetmete vajadus ja nende lahendused selguvad uuringute tulemuste, tehniliste lahenduste ning kokkulepete alusel. Täna on vara öelda, kas selles piirkonnas on müra leevendusmeetmeid rakendada vajalik ja kui on, siis millised on lahendused. Ühekordse leevendushüvitise maksmise praktika Eestis puudub. Maade omandamine toimub vajadusepõhiselt - kui tee ehitusprojekti realiseerimiseks on vajalik täiendava teemaa omandamine, koostatakse krundijaotuskava, kus näidatakse kinnistust vajaliku äralõike ulatus. Siis võetakse puudutatud maaomanikuga ühendust ja algatatakse asjakohane menetlus kinnisasja avalikes huvides

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
kinnisasjapõhine hinnang tee lähenemise, liiklusrumala, olemasoleva heki võimaliku eemaldamise ja juurdepääsu muutumise kohta. Uue eraldiseisva uuringu tellimist ei taotle, välja arvatud juhul, kui olemasolevate andmete põhjal ei ole võimalik toetuse või leevendusmeetmete kohta põhjendatud otsust teha.	omandamise seaduse (KAHOS) kohaselt. Nimetatud kinnistuteni eelistatud trassikoridor ei ulatu, mistõttu kinnistutest äraldõiked ei ole vajalikud. Täpsemalt saab maade omandamise küsimuste ja täiendava hüvitise määramise kohta lugeda planeeringu kodulehel haljalakukruse.ee, rubriigist KKK. Samas tuleb arvestada, et planeerimisprotsess ise kestab veel mitmeid aastaid (planeeringu detailse lahenduse kehtestamine eeldatavasti 2029-2030) ning maantee rajamise aeg ei ole teada, seega ka põhimõtted maade omandamisel võivad tulevikus mõnevõrra muutuda. Detailse lahenduse etapis pannakse täpselt paika tee, koguja- ja juurdepääsuteede jt rajatise asukohad. Lisaks koostatakse detailse lahenduse etapis ka tee eelprojekt.
3.2. Müratõkked ja muud leevendusmeetmed. • kavandada Oru, Raja ja Salumäe kinnisasjade suunal tõhus, katkematu ja piisava kõrguse ning pikkusega teeäärne müratõke, pinnasvall või nende kombineeritud lahendus; lahendus peab olema akustiliselt põhjendatud ja arvestama maastiku, juurdepääsude ning võimalike heli möödapääsukohtadega; • eelistada müra vähendamist selle tekkekohas ja levikuteel, mitte jätta põhilist leevendamiskohustust kinnisasjade omanikele; vajaduse korral kasutada lisaks müratõkkele madala müratasemega teekatet, sobivat kiirusrežiimi või haljastusega kombineeritud lahendust; • säilitada võimalikult suures ulatuses olemasolev hekk ja puittaimestik; eemaldamise korral rajada enne tee kasutuselevõttu samaväärne või tõhusam mitmerindeline haljastus ning tagada selle hooldus ja vajaduse korral asendusistutus;	Vt vastus eespool. Lisaks eeltoodule märgime, et eesmärgiks on normtasemete täitmine ja parim võimalik lahendus. Müratõkete jt leevendusmeetmete vajadus ja lahendus selgub detailse lahenduse etapis.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
• seada eesmärgiks vähemalt õigusaktides sätestatud normtasemetega täitmine ning tehniliselt mõistlikus ulatuses vältida olukorra halvenemist võrreldes praeguse elukeskkonnaga; kaitsta tuleb ka õuealaid, mitte üksnes hoonete siseruume; • ehitada müratõkked ja muud kokkulepitud põhimeetmed valmis hiljemalt samaaegselt uue tee kasutuselevõttuga ning tagada, et need moodustavad Oru, Raja ja Salumäe suunal tervikliku ja katkematu lahenduse.	
3.3. Ühekordne kinnisasjapõhine leevendushüvitis või toetus. Taotleme Oru, Raja ja Salumäe kinnisasjale igaühele 10 000 euro suuruse ühekordse kokkuleppelise leevendushüvitise või toetuse määramist, kokku 30 000 eurot. Taotluse eesmärk on võimaldada omanikel rakendada täiendavaid kinnisasjapõhiseid meetmeid, mida teeäärsed lahendused täielikult ei kata. Toetust kasutatakse eelkõige kolmekordsete heliisolatsiooniga pakettakende ja vajalike välisuste paigaldamiseks, hoonepiirete õhupidavuse parandamiseks, mürakindla ventilatsiooni lahendamiseks ning täiendava heki, puude ja muu müra ning visuaalset häiringut vähendava haljastuse rajamiseks. Palume käsitleda seda taotlust kokkuleppelise leevendusmeetmena. See ei asenda ega vähenda võimalikku seadusest tulenevat tasu või hüvitist juhul, kui hiljem tekib maa omandamise, servituudi, kasutuspiirangu, otsese varalise kahju või muu hüvitatava riive vajadus. Kui rahalise toetuse maksmist ei peeta võimalikuks, palume pakkuda samas väärtuses riigi rahastatud kinnisasjapõhiseid töid ja esitada selle kohta konkreetne alternatiiv.	Vt vastuseid eespool.
3.4. Juurdepääs ja liiklusohutus.	Asukoha eelvaliku etapi ülesanne on leida sobivaim asukoht trassikoridorile. Järgmises, detailse lahenduse etapis, minnakse täpsemaks - määratakse trassikoridori sees täpselt põhimaantee, kogujateede, kergliiklusteede, ülepääsude, ulukiläbipääsude jt

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
• säilitada võimalikult otsene, aastaringselt läbitav ja ohutu ühendus kõigi kolme kinnisasja ning põhimaantee suunal ning vältida ebaproportsionaalselt pikka ümbersõitu läbi küla; • näidata enne trassikoridori ja liiklussõlmede lõplikku otsustamist kinnisasjade praegune ja kavandatav juurdepääs koos teekonna pikkuse ning ajakuluga; • tagada pääste-, kiirabi-, hooldus-, prügi-, posti- ja muu teenindusliikluse toimimine ning turvaline liikumine alaealistele ja eakale elanikule; • vältida kohaliku liikluse suunamist viisil, mis toob Samma küla elamute juurde uue olulise müra- või liiklusohutuse probleemi.	vajalike rajatiste asukohad ja lahendused. Teie poolt nimetatud ülesannete lahendamise tegeletakse täpsemalt detailse lahenduse etapis - tagatakse ohutud ja turvalised liikumisvõimalused, sh juurdepääs eriotstarbelistele sõidukitele.
3.5. Kaasamine ja vastamine. • lisada Monika Berning, Kristina Varimets ja Marge Rosen Kriisa edasise menetluse puudutatud isikute ja teavituste nimekirja; • Kohapealset kohtumist planeerija, teeprojekteerija, müraeksperti ja teiste osapooltega ei ole vaja korraldada, kui 10 000 euro suuruse kinnisasjapõhise toetuse maksmisega nõustutakse ning Oru, Raja ja Salumäe suunal kavandatakse tõhus müratõke. Kui ühega neist tingimustest ei nõustuta, palume enne lõpliku seisukoha kujundamist võimaldada esindajatega lihtsustatud arutelu; kõiki osapooli hõlmav ühiskohtumine ei ole eeltingimus; • esitada käesoleva arvamuse iga sisulise taotluse kohta eraldi põhjendatud kirjalik seisukoht, sealhulgas selgitus 10 000 euro suuruse kinnisasjapõhise toetuse või samaväärsete tööde võimalikkuse kohta; • teavitada esitajaid avaliku arutelu ajast ja kohast ning võimaldada neil vajaduse korral esitada leevendusmeetmete kohta kirjalikke täpsustusi.	Oleme seni saatnud teavitused isiku- ja registrikoodide alusel @eesti.ee aadressidele, mis on riigi ametlik suhtluskanal. Kui senised otseteavitused ei ole jõudnud teieni, palume kontrollida, kas teie @eesti.ee e-kirjad on suunatud igapäevaselt kasutatavale meiliaadressile. Saame lisada kirjas märgitud e-mailiadressaadid eraldi teavituste saajate hulka, aga sel juhul võivad teile edaspidi laekuda topelt teavitused. Ühekordsest hüvitisest vt vastuseid eespool. Vajadus leevendusmeetmeid rakendada ja konkreetseid lahendused (rajatise iseloom, haljastuse kasutamine, rajatise ja haljastuse kombineerimine jne), selgub detailse lahenduse etapis, kui viiakse läbi täpsem müra- ja vibratsiooniuuring. Asukoha eelvaliku etapi avaliku väljapaneku ja arutelude kohta info saadetakse. Avaliku väljapaneku ajal on kõigil õigus ja võimalus arvamust avaldada.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	Samas märgime, et käesoleva asukoha eelvaliku etapi lahendus ei määra kinnistupõhiselt leevendusmeetmete vajadust ja lahendust, seetõttu selles osas asukoha eelvaliku materjale ja joonist enne avaliku väljapaneku korraldamist ei täpsustata/täiendata. Täpne leevendusmeetmete vajadus määratakse detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse täpsemad uuringud/analüüsid, eelprojekt ning määratakse tee, kogujateede, müratõkete, kergliiklusteede ja kergliiklejale ülepääsude asukohad ja lahendused jne.
4. Taotluse põhjendus. Riigi eriplaneeringu materjalides on elu- ja ühiskondlikke hooneid käsitletud tundlike objektidena, mida trassikoridori kavandamisel tuleb esmajärjekorras vältida ning mille puhul tuleb arvestada muu hulgas müranormide ja eraomandi proportsionaalse kaitsega. Müra- ja vibratsiooniuuringu lähteülesanne näeb ette mõjutatavate hoonete ja leevendusmeetmete vajaduse väljaselgitamise ning detailse lahenduse etapis konkreetsete meetmete kavandamise. Raja ja Salumäe on püsivad kodud kokku üheteistkümnelle inimesele, kelle hulgas on neli alaealist ja üks eakas. Oru kinnisasja kasutavad kaks perekonda ning seda arendatakse järjepidevalt aastaringseks püsivaks elamiseks. Seetõttu ei ole põhjendatud käsitleda Oru kinnisasja üksnes juhusliku või väheolulise kasutusega alana. Müra mõju ei piirdu normtaseme võimaliku ületamisega. Püsiv liiklusrumüra võib vähendada hoovi ja eluruumide kasutusmugavust, häirida und ja puhkust ning sundida hoidma aknaid suletuna. Kui tee tuleb elamutele lähemale ja olemasolev haljastus eemaldatakse, peab planeeringulahendus vältima selle koormuse ülekandmist üksnes kohalikele elanikele.	Alternatiivide võrdlemise ja mõjude hindamise käigus on vaadeldud ja arvestatud, kui palju on elu- ja ühiskondlike hooneid 350 m trassikoridori sees eristamata, kas tegemist on suvekodu või alaliselt kasutatava elamuga. Kõigi kolme kinnistu hooned asuvad võrdluses olnud trassikoridori alternatiivide alast väljas. Majapidamised asuvad eelistatud trassikoridori (kaardirakenduses roheline) eskiislahenduse järgsest teest 800-900 m kaugusel. Senise praktika kohaselt teest nii kaugel (800-900 m) asuvate majapidamisteni ülenormatiivne müra ei levi ja tõenäoliselt vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks puudub. Täpsemalt saab vastata detailse lahenduse etapis, kui viiakse läbi täpsem müra- ja vibratsiooniuuring.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Käesolevas planeeringuetapis ei ole veel kindlaks määratud tee lõplikku tehnilist asukohta ega kõiki leevendusmeetmeid. Seetõttu tuleb kohalike elanike kirjeldatud tegelik kasutus ning taotletavad müratõkked, juurdepääsulahendus ja kinnisasjapõhine toetus planeeringus arvesse võtta. Kui toetuse maksmisega nõustutakse ja tõhus müratõke rajatakse, ei ole vajalik siduda nende kinnisasjade käsitlemist mahukate lisauuringute, arvutuste või eraldi kohtumistega.	
5. Kokkuvõttev taotlus. Palume arvestada käesolevat ühispöördumist planeeringu asukoha eelvaliku otsuse ja mõjude hindamise aruande täiendamisel ning lisada edasise detailse lahenduse tingimustesse: (1) tõhusate teeäärsete müratõkete ja haljastuse säilitamise või asendamise lahendus Oru, Raja ja Salumäe kinnisasjade suunal; (2) võimalikult otsese ja ohutu juurdepääsu säilitamine; ning (3) 10 000 euro suurune ühekordne leevendushüvitis või toetus iga kinnisasja kohta. Kui toetuse maksmisega nõustutakse ja müratõke rajatakse, ei taotle eraldi kinnisasjapõhiste lisauuringute, kontrollmõõtmiste ega kõiki osapooli hõlmava kohapealse kohtumise korraldamist. Kui toetust ei maksta või müratõket ei kavandata, palume anda olemasolevate andmete alusel lühike kinnisasjapõhine põhjendus ja esitada alternatiivsed leevendusmeetmed. Palume käesolev arvamus registreerida ning saata esitaja kontaktisikule kirjalik vastus.	1. Müratõkete järele vajadust hinnatakse detailse lahenduse etapis. 2. Võrkla-Voorse kohalikku teed ja Pikaristi-Samma erateed on esialgse eskiislahenduse järgi ühendatud kogujateega Pada liiklussõlme. Detailse lahenduse etapis võivad lahendused muutuda/täpsustada. 3. Ühekordse leevendushüvitise maksmise praktika Eestis puudub, vt vastus eespool hüvitiste kohta.

2.24 A.N. (piirkonna külade 80 kinnistuomaniku allkirjastatud ühispöördumine)

Kirja kuupäev: 18.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Protest Haljala-Võrkla 1M+1J+1A+1G1 trassi eelvaliku vastu.	Vaatasime allakirjutanute (80) maaüksuste paiknemist eelistuse saanud trassikoridori suhtes ning tegemist on väga erinevate olukordadega. Kirjale allakirjutanute hulgas on mitmeid majapidamisi, mis jäävad trassikoridorst kaugemale või on tegemist maatulundusmaaga, kus ei ole murekohaks müra ega elukeskkonna muutumine. Samuti rõhutame, et kuigi Sõmeru on osaliselt hõlmatud trassikoridori ja inimesi selles piirkonnas teavitatud, välistavad planeeringus seatud tingimused olukorra, kus maanteed või liiklussõlme hakataks rajama olemasolevasse tiheasustusse. Kuna praeguses etapis ei ole teada tee täpne kulgemine trassikoridori sees, võib tulevikus projekteerimisel nihkuda tee mitmetest majapidamisest hoopis kaugemale ja tulevikus rajatavad müraseinad võivad kohati isegi parandada praegust mürataset. Seega ei ole ühispöördumise alusel võimalik anda ühest vastust, mis selgitaks tegelikke muutuseid iga konkreetse maaomaniku jaoks. Olukorra muutus ei ole kõikide jaoks ühesugune ja tingimata negatiivne. Parimate lahenduste leidmiseks oleks vajalik, et maaomanikud pöörduvad igaüks konkreetsete küsimustega meie poole, et saaksime murekohtadega tegeleda asukohapõhiselt - eelseisev avalik väljapanek ja arutelud on selleks hea võimalus. Mitmetel juhtudel paiknevad majapidamised küll trassikoridoris ja esialgse eskiisprojekti mõttes uuele teele üsna lähedal, kuid täpne lahendus trassikoridoris alles selgub järgnevate aastate jooksul. Selleks on laiendatud koridori esimeses lõigus, et hiljem oleks rohkem võimalusi tee täpsemat kulgemist valida maaomanikega koostöös ning täpsemaid uuringuid ja tehnilisi võimalusi arvestades.
Miks valitakse kõige kallim trass, kui 1C+1N1 maksab 34,3 miljonit vähem?	Eelistatud trasslõik Haljalast Võrklaani on 34,3 mln € kallim alternatiivist 1C+1N1 (sisaldab nii rajamis- kui hooldusmaksumust), kuid kogu (Haljalast Kukruseni) trassi maksumusest moodustab see hinnanguliselt 6%.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	Koondelistuse kujundamisel arvestati lisaks koondmaksumusele ka paljusid tegureid – hinnati mõju maakasutusele, kultuuripärandile, looduskeskkonnale, liikuvusele. Maksumuselt kulukam alternatiiv toetab samas enam keskuste arengut ja on väiksemate negatiivsete mõjudega looduskeskkonnale (kulgeb valdavalt olemasolevas teekoridoris või selle lähistel, sellest tulenevalt mõjutab kõige vähem kaitstavaid loodusobjekte, rohevõrgustikku ja elusloodust), mistõttu on kaalutusotsuse kujundamisel otsustavaks teguriks kaasnevad positiivsed mõjud, mitte rahalised kulud. Kokku hinnati alternatiive 49 kriteeriumi lõikes (kriteeriumid olid koondatud kriteeriumigruppideks, rajamis- ja hooldusmaksumuse kriteeriumigrupp oli üks neis). Koondelistus kujunes kaalutusotsuse alusel, arvestades nii inimest, loodust, kultuurilist keskkonda kui ka majanduslikke näitajaid. Võrdlustabelitest nähtub, et rajamis- ja hooldusmaksumuse kriteeriumigrupi koondhinnanguna ongi alternatiiv 1M+1J+1A+1G1 saanud hinnangu - mitte-eelistatud. Kuigi kogumaksumuselt on eelistatud alternatiiv kõige kulukam ja trassikoridori jääb alternatiividega võrreldes kõige enam hooneid ja eramaid, on eelistuse valikuga kaasnevad positiivsed mõjud (toetab keskuste arengut, väiksem mõju looduskeskkonnale) kaalukamad. Eelistatud alternatiiv toetab alternatiividega võrreldes enam töörandeks ja teenuste tarbimiseks uue 2+2 maantee kasutamist. Eelistatud alternatiiv toetab Rakvere valla üldplaneeringuga Arkna, Roodevälja ja Aluvere külla kavandatud äri- ja tootmispiirkondade arengut, tagades äri- ja tootmisettevõtteid teenindavale rasketranspordile ohutumad liikumisvõimalused ning hea ligipääsu põhimaanteele. Piirkond Haljalast Viru-Nigulani kuulub Rakvere toimepiirkonda, see tähendab, et nii tööalase pendelrände kui teenuste tarbimise seisukohalt on piirkond tugevasti seotud Rakvere linnaga. Piirkondlikult on Rakvere ka oluliseks regionaalseks keskuseks, mida toetab olemasoleva maantee kulgemine linna lähistel. Uue 2+2 trassi viimine linnast kaugemale vähendab linna toimimist teedevõrgu sõlmpunktina ning loob võimaliku alternatiivse arengukoridori, mis juba väljakujunenud keskust nõrgestab (nt teenused võivad ümber asuda uuele trassile, olemasolevaid teenuseid tarbitakse vähem; uued kasutusele võetud alad vajavad uue taristu rajamist, mis Rakvere linnapiirkonnas on juba olemas jm). Trassi viimine 1C-1N1 koridori oleks põhjendatud, kui trassi

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	kavandamise ainsaks eesmärgiks oleks toetada Tallinna ja Narvat ning vähendada nende linnade vahelise transiitliikluse ajakulu. Planeeringus on olnud oluline aga ka regionaalne vaade ja olemasolevate keskuste, sh Rakvere linna, toimimise toetamine. Samuti on koostamisel olevas üleriigilises planeeringus ühe olulise printsiibina märgitud olemasolevate keskuste arengu toetamine, et hoida seal teenuste taset, olemasolevat taristut ning vältida asustuse hajumist üha uutele aladele koos sellest tuleneva probleemistikuga. Haljala-Võrkla lõigus kulgeb trassikoridor ca pooles ulatuses olemasolevas teekoridoris. Koostamisel olev üleriigiline planeering sätestab ruumipoliitika põhialused, millest tuleb lähtuda ruumi kujundamisel ja ruumiotsuste tegemisel - näiteks looduslike maa-alade hõivamise vähendamine on oluline nii hoonestuse kui rajatiste kavandamisel ja ruumiotsustes tuleb järgida maahõivehierarhiat ehk samm-sammulist otsustusprotsessi looduslike maa-alade hõivamise vähendamiseks. Haljala-Võrkla lõigus, arvestades ka olemasoleva tee iseloomu, on koosmõjus teiste positiivsete mõjudega olnud võimalik maahõive küsimustega arvestada. Alternatiiv 1C+1N1 ei osutunud eelistatuks, kuna on ka suurimate mõjudega looduskeskkonnale, eelkõige kaitstavatele loodusobjektidele ja elusloodusele, samuti on sellel alternatiivil suurimad kliimamõjud maakasutuse muutustest tulenevalt. Trassikoridoriga 1C+1N1 piirneval alal asuvad I kaitsekategooria linnuliikide leiukohad võivad osutuda potentsiaalselt olulise tähtsusega konfliktkohtadeks. Lisaks, nagu eelpool kirjeldatud, ei toeta 1C+1N1 alternatiiv ka keskuste arengut ega neis paiknevate töökohtade ja teenuste kättesaadavust.
Miks valitakse trass, mille aastane hooldus maksab 1C+1N1 omast 6,3 miljonit rohkem?	Hoolduskulu on ainult üks võrdluses olnud kriteeriumitest. Selgitame, et kokkuvõtlik koondeelistus kujunes kõigi kriteeriumigruppide koondhinnangute alusel, arvestades kriteeriumigruppide erinevat olulisust ja eelistuste tugevust. Lisaks märgime, et põhimaantee kulgemisel uues asukohas (1C+1N1 või 1B+1L1) säiliks ka olemasoleval teel hoolduskulud, mida planeeringumaterjalides ei ole arvestatud kulude hulka.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	Seetõttu ei kirjelda viidatud 6,3 miljoni euro suurune erinevus kogu teedevõrgu tegelikku hoolduskulu erinevust, vaid üht alternatiivide võrdluses arvestatud kulukomponenti.
Miks valitakse kõige pikem trass, kui 1C+1N1 on 4,6 km lühem?	Tõsi, nii 1C+1N1 kui 1B+1L1 on lühemad eelistatud alternatiivist. Trassi pikkus iseenesest ei olnud eelistuse kujunemisel aluseks, kuna pöördeliselt väljendub see maksumuses - mida pikem lõik, seda kulukam. Kaalutusotsuse kujunemisel osutusid määravaks teguriks kaasnevad positiivsed mõjud, mitte otsesed rajamise ja hoolduse rahalised kulud. Eelistuse kujunemise argumente käsitleme täpsemalt teie kirja teiste punktide vastustes.
Miks valitakse kõige rohkem väärtuslikku põllumaad hävitav trass, kui 1C+1N1 alla jääb 16,2 hektarit väärtuslikku põllumaad vähem?	Väärtusliku põllumajandusmaa kriteerium on üks võrdluses olnud kriteeriumitest. Kokkuvõtlik koondelistus kujunes kõigi kriteeriumigruppide koondhinnangute alusel, arvestades kriteeriumigruppide erinevat olulisust ja eelistuste tugevust. Üksikute kriteeriumite alusel hinnangu andmine ei anna tervikpilti kõikidest mõjutatud väärtustest. Näiteks trassi 1C+1N1 alla jääb küll vähem väärtuslikku põllumaad, kuid samas rohkem metsamaad. Samuti on lisaks numbrilistele näitajatele nagu hektarite arv ka sisuliselt vaadatud väärtuste paiknemist trassikoridoris ja selle suhtes.
Miks valitakse kõige rohkem inimeste huve riivav trass, kui 1C+1N1 alla jääb 120 katastriüksust vähem? Miks valitakse trass, mille 200 meetri alasse jääb 59 elamut, kui 1c+1N1 jääb ainult 19 elamut?	Maakasutuslike kriteeriumite koondhinnanguna sai alternatiiv 1M+1J+1A+1G1 mitte-eelistatud, kuna mõjud maakasutusele on alternatiividega võrreldes suurimad (kuna trassikoridori jääb enam hooneid ning eraomandis olevaid maid, samuti puudutab see alternatiiv enam kehtestatud detailplaneeringutega alasid ja väljastatud projekteerimistingimustega katastriüksuseid). Alternatiivi 1C+1N puhul jääb hooneid trassikoridori vähem. Samas on alternatiiv 1C+1N suurimate mõjudega sotsiaal-majanduslikule keskkonnale ja kogukonna koostoimimisele – ei toeta piirkondlikult väljakujunenud keskuste töökohtade, teenuste ja turismiobjektide kättesaadavust Rakveres kui piirkondlikus tõmbekeskuses. 1C+1N kulgeb Põdruselt alates uues asukohas, mistõttu uue tehisobjektina poolitab külade asustatud ala ja on suurema mõjuga looduskeskkonnale, kuna

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	kulgeb looduslikul ala ja metsamajanduslikule maakasutusele, millega kaasneb rohkem raadamist ja metsaalade killustamist. Planeeringu detailse lahenduse raames pannakse paika tee täpsem asukoht ning eelkõige sellest sõltuvad täpsed mõjud ning leevendusmeetmete vajadus. Olemasoleva trassi ääres on ka praegu näiteks mürahäiring, mida tulevikus võib olla võimalik leevendada müratõkkeseinte rajamisega. Põdruse-Sõmeru lõigus on ette nähtud ka laiem trassikoridor, et oleks võimalik järgmistes etappides kaaluda erinevaid, sh majapidamistele võimalikult väikeste mõjudega lahendusi. Samuti rõhutame, et võrdlustabelis toodud hinnangud on trassikoridori põhised (koos nihutusruumiga), tee tegelik ruumivajadus on oluliselt väiksem ja seega arvuliselt mõjutatud katastriüksuste hulk lõplikus lahenduses oluliselt väiksem ning täpne jaotus riigi ja eramaade vahel samuti sõltub sellest, kuhu jääb tee lõplik asukoht.
Miks valitakse trass, kus on vaja ehitada 27,5 miljoni eest 50,5 kilomeetrit kogujateid, kui 1C+1N1 trassil on vaja ehitada ainult 6,5 miljoni eest 10,5 kilomeetrit kogujateid?	Teedevõrgu ümberehitamise- ja/või ümberprojekteerimisega kaasnevad kulud on ainult üks kriteerium, mille alusel alternatiive võrreldi. Kokkuvõtlik koondelistus trassile 1M+1J+1A+1G1 kujunes kõigi kriteeriumigruppide koondhinnangute alusel, arvestades kriteeriumigruppide erinevat olulisust ja eelistuste tugevust. Koondmaksumuselt kulukam alternatiiv toetab samas enam keskuste arengut ja on väiksemate negatiivsete mõjudega looduskeskkonnale, mistõttu on kaalutusotsuse kujundamisel otsustavaks teguriks kaasnevad positiivsed mõjud (mida praegusel hetkel on rahalises mõõtes keerulisem väljendada – nt töökohtade ja teenuste kättesaadavus, turismi ja olemasoleva asustuse toetamine), mitte maantee otsesed rajamise ning hoolduse rahalised kulud. Samuti tuleb arvestada, et rajades uue tee olemasolevasse asukohta, likvideeritakse praegusel teel ohtlikud kohad. Uuele trassile minnes jääb olemasolev tee koos liiklusohutlike kohtadega samal kujul alles ja eeldaks lisainvesteeringut ka olemasoleva tee ohtlike kohtade ümberehitamist.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Miks valitakse kõige suurema müramõjuga trass, kui 1C+1N1 on müra suhtes tugeva eelistusega?	Eelistatud trassil 1M+1J+1A+1G1 on hinnanguline leevendavate meetmete maht suurem kui teiste alternatiivide võrreldes, kuna olemasoleva tee äärde jääb elamuid rohkem. Koondeelistus arvestab lisaks müra kriteeriumile ka teiste kriteeriumite (ja kriteeriumigruppide) lõikes antud hinnanguid. Samuti tuleb arvestada, et trassikoridori jäävate hoonete arv on numbriline näitaja, mis ei anna veel vastust, kui kaugele hooned uuest teest jääksid või kas maanteega kaasnevad negatiivsed mõjud neile kindlasti avalduvad. Täpsemad maantee mõjud on asukohaspetsiifilised sõltudes sellest, kui kaugele lõpuks maantee ühe või teise elamise juurest jääb ning millised leevendusmeetmed on võimalikud. Olemasoleva tee äärset mürahäiringut on samuti võimalik tulevikus leevendada müratõkete rajamisega, mistõttu ei saa eeldada, et olukord kindlasti kõigi majapidamiste jaoks halveneb.
Miks valitakse trass, kui 1C+1N1 trassil miljööväärtuslikud objektid ja KAH metsad puuduvad?	Koondeelistus arvestab lisaks miljööväärtuslike objektide ja KAH aladele ka teiste kriteeriumite (ja kriteeriumigruppide) lõikes antud hinnanguid. Samas näiteks 1C trass on selgelt mitte-eelistatud looduskeskkonna mõjudelt (trassikoridoriga piirneval alal asuvad I kaitsekategooria linnuliikide leiukohad võivad osutuda konfliktkohtadeks, mis välistavad tee rajamise).
Kas tõesti peavad olemasoleva trassi äärsed elanikud taluma suuremat müra, kuna nad on juba müraga harjunud?	Selgitame, et trassialternatiivide võrdluses ei alahinnatud olemasoleva tee koridoris kulgeva alternatiivi müraaspekti võrreldes uue trassikoridoriga. Alternatiivide võrdluses on välja toodud, et just asustuse lähedal kulgevate alternatiivide puhul on müra mõju suurem (müratundlike hoonete arv ja vastavalt ka leevendavate meetmete rakendamise maht on suurem) ja müra kriteeriumis on ka olemasolevas teekoridoris kulgevad alternatiivid saanud hinnanguks "mitte-eelistuse". Koondeelistus kujuneb aga erinevate kriteeriumite hinnangute kokkuvõttes. Juhime tähelepanu, et müra mõju hindamisel (mõjutatud müratundlike hoonete arv ning võimalik müratõkkemeetmete maht) käsitleti kõiki trassikoridore võrdselt, ehk olemasolevas trassikoridoris ja uutes trassikoridorides asuvaid müratundlikke hooned käsitleti samaväärsena (olemasolevas trassikoridoris asuvatele hoonetele ei omistatud väiksemat kaalu).

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	Lisaks töötatakse detailse lahenduse etapis välja kokkulepitud kriteeriumitele vastavad konkreetsed leevendusmeetmed, mis on sisendiks edasisele projekteerimisele. Seega on võimalik, et nt olemasoleva trassikoridori ääres asuvate eluhoonete müraolukord võib kohati ka võrreldes tänasega paraneda, kuna teeprojekti raames nähakse ette müratõkkemeetmed, mida olemasolevas olukorras ei ole. Uues asukohas mürahäiring leviks uutele aladele, aga olemasoleva tee ääres olevatel elamutel, mis asuvad juba praegu mürarikas keskkonnas, võivad kavandatavad müratõkked olukorda ka parandada.

2.25 E.S.

Kirja kuupäev: 19.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Eskiisprojekti kohaselt suundub kavandatav 2+2 põhimaantee alates ligikaudu km 120,5 olemasolevast Tallinn–Narva maanteest lõuna poole uuele trassile ning kulgeb uuel trassil kuni ligikaudu km 149,6. Kohalik liiklus on kavandatud lahendada olemasoleva maantee või vajaduse korral uute kogujateede kaudu. Kiirusele 120 km/h kavandataval 2+2 põhimaanteel ei ole ette nähtud samatasandilisi ristumisi teiste teedega ning kõik ristumised on kavandatud eritasandilisena. Jaaniku kinnistu paikneb eelistatud 3D–3L trassikoridorist väljaspool, olemasoleva Tallinn–Narva maantee ääres. Kinnistu kasutamise seisukohalt on oluline säilitada toimiv juurdepääs olemasolevale teevõrgule ning ühendus tulevase põhimaanteelega. Eskiisprojekti on km 141,17 piirkonda kavandatud Mustmäta eritasandiline liiklussõlm Kiviõli–Varja teega. Liiklussõlmes on ette nähtud kõik pöörded. Lahenduse eesmärk on muu hulgas tagada ühendus Kiviõli linna ja Kohtla-Järve–Narva suunalise liiklusega ning säilitada ligipääs olemasolevale Tallinn–Narva maanteele.	Eskiisprojekt kajastab üksnes eelistatud trassikoridori esialgset lahendust. Jaaniku kinnistu asub olemasoleva Tallinna-Narva tee ääres, tänane liikluslahendus Teie kinnistuga seoses ei muutu. Olemasolev Tallinna-Narva tee jääb uue 2+2 tee väljaehitamise järgselt teenindama kohalikku liiklust.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Km 144,56 piirkonda on kavandatud Voorepera riste, kus ristuv Voorepere uudismaa tee lahendatakse uue põhimaanteega eritasandiliselt. Km 149,54 piirkonda on kavandatud Saka eritasandiline liiklussõlm, mis ühendab uuel trassil paikneva põhimaantee olemasoleva Tallinn–Narva maantee ja Sutermu teega. Liiklussõlmes on tagatud kõik pöörded. Eskiisprojekti seletuskirjast ei selgu kinnistupõhiselt, kuidas lahendatakse Jaaniku kinnistu (katastritunnus [REDACTED]) olemasolev juurdepääs pärast uue põhimaantee rajamist ega see, milline saab olema kinnistu ees kulgeva olemasoleva Tallinn–Narva maantee edasine funktsioon ja liikluskorraldus.	
Palun riigi eriplaneeringu edasises menetluses: 1. säilitada Jaaniku kinnistule toimiv ning vähemalt olemasolevaga samaväärne juurdepääs avalikult kasutatavalt teelt;	Jaaniku kinnistu liikluslahendus ja tänane juurdepääs avalikult kasutatavale teele ei muutu.
2. selgitada, kas Jaaniku kinnistu praegune mahasõit olemasolevale Tallinn–Narva maanteele säilib, ning juhul, kui olemasolevat mahasõitu ei ole võimalik säilitada, näidata, millise lahendusega tagatakse kinnistule edaspidi juurdepääs;	Olemasolev mahasõit ja juurdepääs kinnistule säilib.
3. selgitada olemasoleva Tallinn–Narva maantee tulevast funktsiooni ja liikluskorraldust Jaaniku kinnistu piirkonnas pärast põhiliikluse suunamist uuele 3D–3L trassile;	Olemasolev Tallinna-Narva tee jääb teenindama kohalikku liiklust.
4. tagada Jaaniku kinnistu mõistlik ühendus tulevase põhimaanteevõrguga, arvestades kavandatud Mustmäta ja Saka liiklussõlmede ning kohalike teede lahendusega;	Jaaniku kinnistul on juurdepääs tulevase 2+2 põhimaanteega tagatud olemasoleva Tallinna-Narva teega ja liiklussõlmede kaudu.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
5. arvestada planeeringu ja sellele järgnevate projekteerimisetappide käigus Jaaniku kinnistu olemasolevate ning kavandatavate tehnovõrkudega ning tagada, et teeprojektist tulenevad tehnilised lahendused ei halvendaks põhjendamatult kinnistu kasutamise võimalusi;	Olemasolevad võrgud jäävad toimima.
6. selgitada, kas riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lahendusest või olemasoleva Tallinn–Narva maantee kavandatavast tulevases funktsioonist tuleneb Jaaniku kinnistu hoonestamisele, juurdepääsule või tehnovõrkude rajamisele täiendavaid piiranguid.	Piiranguid ei tulene, kuna kinnistu asub eelistatud trassikoridorist väljas ja piisavalt kaugel.
Pean oluliseks, et Jaaniku kinnistu juurdepääsu puudutavad küsimused lahendataks ning kinnistuomanik kaasataks enne selliste lahenduste kinnitamist, mis võivad mõjutada kinnistu juurdepääsu, hoonestamist või muud olemasolevat ja kavandatavat kasutust. Eskiisprojekti seletuskirja kohaselt on praegune teede, liiklussõlmede ja rajatiste lahendus indikatiivne. Samuti on märgitud, et järgmistes projekteerimisetappides tuleb lahendusi täiendada, muuta ning edasi arendada.⁷ Seetõttu palun käesolevas arvamuses esitatud Jaaniku kinnistut puudutavate küsimuste ja ettepanekutega arvestada riigi eriplaneeringu edasisel koostamisel ning sellele järgnevates projekteerimisetappides. Palun anda kirjalik tagasiside selle kohta, kuidas käesolevas arvamuses esitatud küsimuste ja ettepanekutega riigi eriplaneeringu edasises menetluses arvestatakse.	Jaaniku kinnistu asub eelistatud trassikoridorist väljas ja piisavalt kaugel. Olemasolev olukord säilib, piiranguid kinnistule kaasne.

2.26 G.R.

Kirja kuupäev: 19.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
1. Sissejuhatus	Mõistame muret ja anname küsimuste osas selgitused allpool.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Käesolev arvamus ja selgitustaotlus puudutab kinnistut Arumetsa, [REDACTED] Ida-Viru maakond [REDACTED]. Olen nimetatud kinnistu omanik ning kasutan seda oma alalise elukohana. Käesoleva arvamuse eesmärk ei ole vaidlustada Haljala–Kukruse 2+2 põhimaantee rajamise vajadust ega avalikku huvi liiklusohutuse parandamisel. Soovin aga hinnata, kas Purtse piirkonnas valitud trassilahendus on piisavalt põhjendatud ning kas planeeringu koostamisel on minu kui puudutatud kinnistu omaniku õigusi kaalutud õiguspäraselt, põhjalikult ja proportsionaalselt. Planeeringu koostamisel tuleb lisaks avaliku huvi saavutamisele tagada ka puudutatud isikute põhiõiguste kaitse ning valida lahendus, mis põhjustab võimalikult väikese negatiivse mõju olemasolevale elukeskkonnale, eraomandile ja looduskeskkonnale.	
2. Minu kinnistut puudutavad asjaolud Kinnistu omandati ajal, mil puudus teadmine või põhjendatud ootus, et selle vahetusse lähedusse võidakse tulevikus kavandada uus 2+2 põhimaantee koos liiklussõlmeaga. Planeeringu kaardirakenduse põhjal jääb kavandatav põhimaantee minu eluhoonest hinnanguliselt umbes 15–20 meetri kaugusele. Lisaks näib kaardirakendusel	Praeguse, asukoha eelvaliku etapi ülesanne on leida sobivaim trassikoridor 2+2 tee. Asukoha eelvaliku etapis on määratud trassikoridori laius üldjuhul 350 m, liiklussõlmede (kaardirakenduses ringid) ja ristete (kaardirakenduses ovaalid) piirkonnas on ruumivajadus suurem. Tee ja rajatiste rajamiseks vajaliku maa-ala ulatus on aga oluliselt kitsam – aedade vaheline ala ca 60 m, tee ise ca 20 m. Tee ja rajatiste täpne paiknemine ja ruumivajadus selguvad järgmise, detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka eelprojekt (määrab täpselt tee ja rajatiste asukohad ja ruumivajaduse) ja krundijaotuskava (näitab täpselt vajalikud äralõiked maaüksusest).

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
liiklussõlm paiknevat minu eluhoone ja kõrvalhoonete kohal. Kui tegemist on üksnes skeemilise kujutisega, ei võimalda planeeringumaterjalid puudutatud kinnistu omanikel aru saada kavandatava lahenduse tegelikust ulatusest ja mõjust. Kui tegemist on tegeliku lahendusega, kujutab see endast väga intensiivset sekkumist minu omandi kasutamisse ja senisesse elukeskkonda.	Liiklussõlmede ringid ja ovaalid ei kajasta nende rajamiseks vajalikku maa-ala täpset ulatust vaid on nõ indikatiivsed ja tähistavad rajatiste piirkondi. Lisaks selgitame, et laiem trassikoridor on määratud juhaks, kui detailse lahenduse etapis, mille käigus teostatakse täpsemad uuringud ja analüüsid, on vajalik tee asukohta trassikoridori sees nihutada. Kas ja kui palju esialgne eskiislahendus järgmises etapis muutub, ei ole kahjuks võimalik täna öelda. Kuid laiema trassikoridori määramise mõte ei ole ilmtingimata tee asukohta nihutada vaid anda vajadusel selleks võimalus. Tee jääb teie majapidamisest 15-20 m kaugusele üksnes juhul, kui see nihuks trassikoridori serva, milleks tõenäoliselt puudub vajadus.
3. Planeeringu võimalik mõju Planeeringu elluviimisel võib minu hinnangul kaasneda: - oluline muutus senises elukeskkonnas; - müra, vibratsiooni ja valgusreostuse suurenemine; - õhukvaliteedi halvenemine; - kinnistu kasutusvõimaluste piiramine; - kinnisasja turuväärtuse vähenemine; - ajutise planeerimis- ja ehituskeelu kohaldumine trassikoridori ja liiklussõlme ulatuses; - vajadus täiendavate leevendusmeetmete rakendamiseks. Lisaks võib kavandatav lahendus mõjutada minu kinnisasja kasutamist eluasemelaenu tagatisena ning vähendada võimalusi teha tulevikus kinnistusse investeeringuid.	Nimetatud mõjusid on hinnatud täpsusastmes, mida asukoha eelvaliku etapp võimaldab. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi täpsemad uuringud ja analüüsid ning hinnatakse mõjusid täpsemalt, mille tulemusena määratakse leevendusmeetmete vajadus ja lahendus, sh kasutatakse lahendusi, mis ei tekitaks asjatut valgusreostust. 2+2 tee rajamine toob paratamatult kaasa muudatusi senises elukeskkonnas ja maakasutuses. Kaasnevaid muutusi ja mõjusid on hinnatud alternatiivi võrdluse ja mõjuhindamise käigus. Lisaks on käesolevas, asukoha eelvaliku etapis, koostatud mitmed uuringud ja analüüsid, sh müra- ja vibratsiooniuuring, asustusstruktuuri uuring, eeltasuvusarvutuste analüüs jt, mis samuti mõjusid käsitlevad ja pakuvad välja leevendusmeetmed. Teie poolt nimetatud mõjusid hinnatakse täpsemalt (tegeletakse edasi) detailse lahenduse etapis, arvestades täpset lahendust ning täpsemate uuringute ja mõjuhindamise tulemusi. Asukoha eelvaliku etapis on määratud leevendusmeetmed (vt seletuskirja ptk 3.5.2 ja 3.5.3), millega tuleb arvestada detailse lahenduse väljatöötamisel, täpsem mõjuhindamine detailse lahenduse etapis leevendusmeetmete vajadust täpsustab veelgi. Lisaks täpsustame, et vajadust kehtestada ajutine planeerimis- ja ehituskeeld (detailse lahenduse väljatöötamise ajaks) on põhjalikult kaalutud ja määratud üksnes juhtudel ja

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	tegevuse puhul, mis võiksid seada ohtu ja raskendada REP-i elluviimist. Teie kinnistuga seoses seda ette nähtud ei ole. Kinnisvara turuväärtuse mõjusid seoses maanteega käsitleb eeltasuvusanalüüs ja asustusstruktuuri uuring. Uuringud on kättesaadavad planeeringu kodulehel, https://riigiplaneering.ee/riigi-eriplaneeringud/haljala-kukruse-maanteeoik/dokumendid#asukohavalik
4. Arvamus Planeeringu dokumentides on märgitud, et trassikoridori valikul tuleb võimaluse korral vältida eluhooneid, vähendada mõju inimkeskkonnale ning piirata eraomandi riivet. Samuti on märgitud, et detailse lahenduse etapis võimaldab trassikoridori sees olev nihutamisruum tee täpsemat paiknemist kohandada. Leian, et minu kinnistu puhul vajab valitud lahendus oluliselt põhjalikumat põhjendamist. Planeeringu materjalidest ei nähtu piisava selgusega: - miks ei olnud võimalik valida minu kinnistut vähem mõjutavat lahendust; - kuidas on hinnatud mõju minu elamule ja elukeskkonnale; - kuidas on kaalutud alternatiivseid trassi- ja liiklussõlme lahendusi.	Esmalt selgitame, et kaardirakenduse põhjal võib jääda arusaam, justkui tuleb riste (roheline ovaal) majapidamise peale. Nii see kindlasti ei ole. Ovaal tähistab piirkonda, kus uus 2+2 põhimaantee ja Lügänu kalmistu tee ristuvad ja kus ristumine tuleb lahendada eritasandiliselt. Täpne lahendus selgub detailse lahenduse etapis, kui 2+2 tee asukoht on trassikoridori sees täpsustatud. Sobivaim trassikoridor on leitud alternatiivide võrdluse ja mõjude hindamise tulemusena. Täpne tee ja rajatiste asukoht ja lahendused töötatakse välja detailse lahenduse etapis, arvestades koostatavaid täpsemaid uuringuid ja analüüse. Vt ka eelnevate ja järgnevate punktide vastuseid.
5. Selgitustaotlus	Ovaal tähistab riste piirkonda, st piirkonda, kus uus põhimaantee ristub Lügänu kalmistu teega ning kahe tee ristumine tuleb lahendada eritasandilisena. Teie majapidamisega

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Palun enne asukoha eelvaliku otsuse tegemist vastata järgmistele küsimustele. Liiklussõlm Kas planeeringu kaardirakendusel minu eluhoone kohal kujutatud liiklussõlm on tegelik kavandatud lahendus või üksnes skeemiline kujutis?	kindlasti arvestatakse. Esialgse eskiislahenduse järgi Lüganuse kalmistu tee ehitatakse sirgemaks. Samas rõhutame, et esialgne eskiislahendus ei ole veel täpne lahendus, kuid seda ei saa ka skeemiks nimetada. Eskiislahendus on eriplaneeringu asukoha eelvaliku etapis teadaoleva info, uuringute ja analüüside tulemusena kujundatud esialgne lahendus, mis on aluseks detailse lahenduse etapis eelprojekti koostamisele. Täpne lahendus - põhimaantee, kogujateede, ristuvate teede lahendused jne, koostatakse detailse lahenduse etapis, võttes arvesse täpsemate uuringute ja analüüside tulemusi. Käesolevaga on koostatud ka detailse lahenduse etapis koostatavate uuringute ja analüüside lähteülesanded, millega saate soovi korral tutvuda riigiplaneeringu kodulehel, haljalakukruse.ee.
Millistel tehnilistel, liiklusohutuse või keskkonnavalastel kaalutlustel on liiklussõlm kavandatud just sellesse asukohta?	Riste vajaduse tingis trassikoridori ristumine riigi kõrvalmaanteega.
Kas hinnati liiklussõlme nihutamist või teistsugust geomeetrilist lahendust? Kui jah, siis miks neid lahendusi ei valitud?	Laiem 350 m trassikoridor on määratud võimaldamaks vajadusel selle sees tee asukohta nihutada. Samas märgime, et eskiislahenduse järgi asub ka teest lõuna pool majapidamine ning Lüganuse kalmistu (ja kavandatud kalmistu laiendusala), mistõttu tee nihutamine trassikoridori sees lõuna suunas ei ole võimalik. Eskiislahenduse järgi jääb Teie majapidamine teest ca 170 m kaugusele, täpne lahendus ja kaugus majast selgub siiski detailse lahenduse koostamisel.
Milliste kaalutluste alusel valiti Purtse piirkonnas just käesolev trassilahendus?	Eelistatud trassikoridor leiti erinevate alternatiivide võrdlemise tulemusena. Teine võimalus oleks olnud minna läbi Purtse, olemasoleva Tallinna-Narva tee koridoris. Võrreldi alternatiive 2-F+3-F vs 2-K+2-L+3-K (vt Võrdlustabel Võrdlusgrupp 2.2.Lok. Purtse). Teie lähedalt kulgev alternatiiv 2-K+2-L+3-K sai eelistuse, kuna mõjud asustusele ja maakasutusele on väiksemad, kui oleks need olnud Purtset läbiva lahenduse korral. Samuti on eelistatud alternatiiv väiksema mõjuga külade terviklikkusele ja liikumisele, samas kui Purtset läbiv alternatiiv oleks

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	olemasoleva tee äärde koondunud majapidamistega küla nõ kaheks jaganud, tekitades barjääri ja vajaduse ümber ehitada ligipääsude tagamiseks kogujateede võrgustik. Kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud.
Kuidas hinnati mõju minu kinnistule, elukeskkonnale ja omandiõigusele?	Riigi eriplaneering on üldisema tasandi planeering, mistõttu kinnistupõhiselt mõjusid ei hinnata. Alternatiive võrreldi 49 kriteeriumi lõikes, valides kriteeriumid nii, et kõik teemavaldkonnad on kaetud, sh hinnatud ka asjakohased mõjud.
Miks ei ole kaalutud Lüganuse kalmistu tee piirkonnas trassikoridori või ulukipääsu teistsugust paiknemist, arvestades läheduses kavandatud Varja ja Purtse liiklussõlmesid?	Eelistatud trassikoridor on kujunenud alternatiivide võrdlemise ja hindamise tulemusena. Ulukiläbipääsude piirkonnad ja esialgsed lahendused (kas ökodukt, tunnel või kallasrada) on määratud ulukiuuringu tulemusel. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi ulukiuuringu II etapp, mis täpsustab ulukiläbipääsu asukohta ja lahendust, arvestades mh ka täpsema (eelprojekti) lahendusega. Seega ei ole esialgse eskiislahendusega määratud rajatiste asukohad ja lahendused lõplikult paigas vaid täpsustuvad detailse lahenduse etapis.
Kinnistu mõju Kas kavandatav lahendus eeldab minu kinnisasja või selle osa omandamist? Kui jah, siis millises ulatuses?	Esialgse eskiislahenduse kohaselt ei ole see vajalik, kuid täpne ja lõplik lahendus selgub detailse lahenduse koostamisel, mille raames koostatakse eelprojekt (määrab täpselt tee ja rajatiste asukohad) ja krundijaotuskava (määrab täpselt kinnistust äralõiked). Seega ei ole hetkel sellele üheselt vastata võimalik.
Kas minu kinnistu piirkonnas on koostatud alternatiivide võrdlus järgmiste aspektide lõikes: kaugus eluhoonest; mõju kinnistu kasutamisele; mõju juurdepääsule; müra; vibratsioon; õhukvaliteet; valgusreostus; visuaalne mõju; mõju kinnisasja väärtusele; leevendusmeetmete vajadus.	Riigi eriplaneering on üldisema tasandi planeering, mille raames ei hinnata mõjusid kinnistupõhiselt. Kuid arvestatud on eluhoonete paiknemist ja sellest tulenevalt antud hinnanguline leevendusmeetmete vajadus, hinnatud ja arvestatud juurdepääsude ümberehitamise/projekteerimise vajadust ja lahendatud juurdepääsud majapidamistele. Osad Teie poolt nimetatud mõjud on käsitlemist leidnud alternatiivide võrdluse käigus (hooned trassikoridoris, leevendusmeetmete vajadus, elamumaa väärtus), osad mõjuhindamise käigus.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	Detailse lahenduse etapis viiakse läbi täpsemad uuringud ja analüüsid, hinnatakse mõjusid täpsemalt ja töötatakse välja leevendusmeetme.
Kinnisvara väärtus Kas trassikoridori ja liiklussõlme planeerimise käigus on hinnatud mõju olemasolevate eramu turuväärtusele? Kui ei, siis palun põhjendada, miks seda mõju ei ole käsitletud.	Elamumaa väärtuse langust on alternatiivide võrdluses ning eelistuse kujundamisel käimasolevas eriplaneeringus arvestatud. Lähtuti negatiivsemast eeldusest, et tee läheduse võimalikud negatiivsed mõjud elamispindadele kaaluvad üles positiivsed mõjud ning väärtuse languseks arvestati tuginedes uuringutele 10% kuni 200 meetri kaugusel teest ja 5% 200-500 meetri kaugusel teest. Elamumaa ja maa väärtuse kohta täpsem arvutuskäik on leitav dokumendis "Eeltasuvusuuringu aruanne" eriplaneeringu kodulehel. Tee kui suure infrastruktuuri läheduses võib elamumaa väärtus vähendada, eelkõige visuaalse- ja mürahäiringu kaudu, kuid Eestis on seda vähe uuritud ja kindlad viited sellele puuduvad. Kinnisvara väärtust mõjutavad enim mitmed muud tegurid, näiteks seisukord ja ehituskvaliteet, ligipääsetavus teenustele jm asukohapõhised mõjurid. Mujal maailmas tehtud uuringud ei näita üheselt maantee läheduse mõju elamispinna väärtusele.
Kinnistu on tagatiseks pangalaenule. Milliseid meetmeid rakendatakse, et kinnistu omanikele ei tekitata tahtlikult riigi poolt sotsiaal-majanduslikku kriisi?	Teie majapidamise ja kinnistuga arvestatakse. Esialgse eskiislahenduse järgi Lüganuse kalmistu tee ehitatakse sirgemaks ja otsene kokkupuude Teie kinnistuga puudub. Siiski tuleb arvestada, et täpne lahendus ja eelprojekt koostatakse järgmises etapis ja siis selgub ka tee ümberehitamise vajadus ja ulatus.
Looduskeskkond Minu kinnistu ümbruses liiguvad regulaarselt metskitsed, rebased ja jäneseid. Samuti on piirkonnas täheldatud kullilisi, vaenukägu ning pesitsevat kosklat. Kas Purtse piirkonnas viidi läbi linnustiku ja loomade liikumiskoridoride uuringud ning kuidas on neid tulemusi arvestatud?	Käesoleva REPi asukoha eelvaliku etapi raames koostati ulukiuuringu I etapp (uuring on kättesaadav planeeringu kodulehel). Uuritavateks liigirühmadeks olid imetajad, kahepaiksed ja roomajad. Uuringu käigus selgitati välja loomastiku jaoks olulised elupaigad ning metsloomade liikumisteed ning määrati selle põhjal suurulukite läbipääsu vajadus. Piirkonnad, kus läbipääs tuleb tagada, on REPi selles etapis määratud ulatuslikumad (piirkonnad on kaardirakenduses tähistatud roheline ruudustikuga nimetusega "ulukiläbipääsu ala"). Läbipääsu täpne asukoht ja lahendus (ökodukt, tunnel, kombineeritud tunnel, kallasraja kasutamise võimalus)

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	ulukiläbipääsu ala sees määratakse järgmises, detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ulukiuuringu II etapp. Lisaks suurulukite läbipääsu vajadusele on ulukiuuringu I etapis kaardistatud väikeulukiläbipääsude ja kahepaiksetaristu vajadusega (väike- ja pisiimetajad, kahepaiksed, roomajad) alad. Praeguse, asukoha eelvaliku etapi info ja uuringu põhjal määratud suuruluki läbipääsu piirkonnad ja esialgne ettepanek läbipääsu koha kohta on esitatud kaardirakenduses.
Miks ei ole kaalutud Lügänu kalmistu tee piirkonda ulukipääsu rajamist?	Ulukiuuring määras läbipääsu asukohad arvestades metsloomade liikumisteid, elupaiku ning maastiku iseloomu. Purtse jõgi on üks loomade liikumist suunav element ja seetõttu on eesmärgipärane sinna ulukiläbipääs rajada. Uuring ei määra Lügänu kalmistu tee piirkonda ulukiläbipääsu vajadust.
Kokkuvõte Palun enne asukoha eelvaliku otsuse tegemist: - hinnata minu kinnistu piirkonnas täiendavalt alternatiivseid trassi- ja liiklussõlme lahendusi; - põhjendada kirjalikult, miks olemasoleva eluhoone vahetusse lähedusse kavandatav lahendus on vältimatu; - hinnata eraldi mõju minu elukeskkonnale, kinnisasja kasutusvõimalustele ja turuväärtusele; - selgitada, kuidas on minu kinnistu puhul järgitud proportsionaalsuse põhimõtet ning planeeringu dokumentides toodud eesmärki võimaluse korral vältida eluhoonete mõjutamist;	Vt vastused eespool.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
- tuua välja, milliseid meetmeid rakendatakse kinnisvara omanikele, kui nende kinnisasja turuväärtust teadlikult ja tahtlikult alandatakse ning piiratakse tuleviku investeeringuid.	

2.27 T.V.

Kirja kuupäev: 20.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Olen [REDACTED] Määri kinnistu värske omanik (alates oktoobrist 2025). Otsin kinnistu heas usus, et see asub piisavalt rahulikus piirkonnas, piisavalt kaugel sõiduteedest. Uurisin eelnevalt, ega kinnistuga ei ole seotud mingeid piiranguid või olulisi arenguid. Nüüd aga näen, et planeerimisel on kiirtee ehitus. Kuigi kiirtee ehitus on väga tervitatav, siis kahjuks tundub planeeritav trassikoridor oluliselt riivavat minu ja teiste meie küla elanike huve füüsilise keskkonna halvenemise tõttu, lisaks vähendab see oluliselt kinnisvara väärtust. Mul oli plaan talu korda teha, aga nüüd ei oska seisukohta võtta, kas tasub hetkel sellega üldse tegeleda.	Eelistatud trassikoridor on kaardirakenduses kajastatud roheline värviga. Esialgse eskiislahenduse kohaselt tuleb uus 2+2 tee küll Teie kinnistule pisut lähemale, kuid kinnistu edelanurk jääb teest ca 400 m kaugusele, hooned veelgi kaugemale (ca 500 m). Asukoha eelvaliku etapis on määratud laiem 350 meetrine trassikoridor ja välja töötatud esialgne eskiislahendus. Detailse lahenduse etapis määratakse trassikoridori sees tee, kogujateede, läbipääsude, kergliiklusteede jt rajatiste täpsed asukohad ja täpsed lahendused, sh liiklussõlmete ja ristete lahendused. Teie kinnistu jääb trassikoridorist välja, kitsendusi ja piiranguid eriplaneeringuga ei kaasne.
Eelistuse saanud trassikoridor riivab küll huve vähem, kui mõni teine alternatiiv, aga tee nihkub siiski kinnistule tunduvalt lähemale. Kui hetkel on müra veel talutav, siis 100m lähemal, lisaks arvestades planeeritavat liiklussõlme, tõuseb müratase olulisel määral. Lisaks suureneb oht lemmikloomadele, kes maal tavapärastelt vabalt liiguvad. Loodan, et 1-L2 /1-G2 on sisse jäänud kogemata, 1_L2 jääb hetkel rohelisest trassikoridorist	Tee ja Teie kinnistul paiknevate hoonete vaheline kaugus (ligikaudu 500 m) on senise praktika põhjal enamasti piisav, tagamaks liiklusrõhke, õhusaaste ja vibratsiooni vastavuse normidele. Kaardirakenduses on hetkel teadlikult kajastatud kõik võrdluses olnud alternatiivid (roosa ja halli värviga), et anda võimalikult palju infot, milliseid alternatiive on võrreldud ja millised on olnud aja jooksul muudatused.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
välja. Igal juhul palun välistada 1-L2, kuna see lõhub peaaegu terve küla ja ei täida kindlasti eesmärki "toetab kõige enam keskuste elujõulisust".	Eelistatud alternatiiv on kajastatud rohelise värviga. Kui avalikustamise etapis ei ilmne täiendavaid asjaolusid, mis muudavad mõjude hindamise tulemusi, ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud ja hetkel kaardirakenduses veel kajastatud roosaga alternatiivid valikusse ei tule. Hilisemas etapis/peale asukohavaliku otsuse tegemist mitte-eelistatud alternatiivid eemaldatakse.
Käesoleva trassi planeerimisel eelistatud trassikoridoris on tõenäoliselt võimalik tee nihutada ka veidi lõuna poole, Võrkla külast eemale, kas olemasoleva tee asukohta või isegi olemasolevast teest veidi lõunasse, säästes rohkem Võrkla küla. Mõlemal pool on põllumaad.	Lõuna poole nihutamine ei ole võimalik, kuna tuleb arvestada Padaoru maastikukaitsealaga ja sellest tulenevate kitsendustega.

2.28 J.E.

Kirja kuupäev: 21.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Minule arusaamatutel põhjustel planeerite maantee küla lähedale ja minu arvates ei ole antud lühikesel lõigul piisavalt arvesse võetud külaelanike elukeskkonda, mõju loodusesekonnale ja kultuuripärandile. Mõju elukeskkonnale ja maakasutusele: kasvab negatiivne mõju kõigile küla majapidamistele ja ühele tootmisettevõttele. Maakasutus halveneb, kuna lõigatakse ära pääsemine põllumaadele ja põllulapid teede vahel jäävad nii väikesteks, et nende harimine ei ole otstarbekas. Maaomanikule on kahju suur kuna maaharimine lõpeb	Mõistame muret, kuna uus 2+2 tee tuleb Mustmäta külale lähemale. Tutvudes planeeringu materjalida näete, et detailse lahenduse etapiks on seatud kohustus kaaluda Mustmäta külas liiklussõlme nihutamist hoonestusest eemale olemasolevale Tallinna-Narva teele lähemale (vt seletuskirja ptk 3.5.3 p 3). Juurdepääsud, mis ära lõigatakse, lahendatakse täpsemalt detailse lahenduse etapis, mille raames koostatakse ka eelprojekt (paneab täpselt paika tee ja rajatiste asukohad ja ruumivajaduse) ning krundijaotuskava (näitab kinnistust täpsed äralõiked).

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
ning väiketalu muutub perspektiivituks. Väheneb terve küla majapidamiste kinnisvara väärtus.	Millises ulatuses jääb kahe tee vahele põllumajandusmaad, kas need on kasutatavad, selgub detailse lahenduse etapis, kui tee ja rajatiste asukohad on täpselt määratud ja krundijaotuskava koostatud. Elamumaa väärtuse langust on alternatiivide võrdluses ning eelistuse kujundamisel käimasolevas eriplaneeringus arvestatud. Lähtuti negatiivsemast eeldusest, et tee läheduse võimalikud negatiivsed mõjud elamispindadele kaaluvad üles positiivsed mõjud ning väärtuse languseks arvestati tuginedes uuringutele 10% kuni 200 meetri kaugusel teest ja 5% 200-500 meetri kaugusel teest. Elamumaa ja maa väärtuse kohta täpsem arvutuskäik on leitav dokumendis "Eeltasuvusuuringu aruanne" eriplaneeringu kodulehel. Tee kui suure infrastruktuuri läheduses võib elamumaa väärtus vähendada, eelkõige visuaalse- ja mürahäiringu kaudu, kuid Eestis on seda vähe uuritud ja kindlad viited sellele puuduvad. Kinnisvara väärtust mõjutavad enim mitmed muud tegurid, näiteks seisukord ja ehituskvaliteet, ligipääsetavus teenustele jm asukohapõhised mõjurid. Mujal maailmas tehtud uuringud ei näita üheselt maantee läheduse mõju elamispinna väärtusele. Seega mõju konkreetsele majapidamistele sõltub tee lõplikust paiknemisest majapidamise suhtes, leevendusmeetmetest, juurdepääsu mugavusest jms teguritest ning tegelik avalduv mõju ei ole alati negatiivne.
Antud trassikoridoriga (võrreldes põhja poole rajamise võimalusega) on suurenenud mõju looduskeskkonnale, kultuuripärandile ja elukeskkonnale. Kultuuripärand hävitatakse.	Arvamusega ei saa üheselt nõustuda. Alternatiivide võrdluse käigus on hinnatud mõju nii looduskeskkonnale kui kultuurilisele keskkonnale. Nõustume, et põhjapoolne alternatiiv oleks looduskeskkonnale väiksema mõjuga kui eelistatud alternatiiv. Kuid eelistatud alternatiiv 3E+3L+3G on looduskeskkonna kriteeriumigrupi koondeelistusena saanud ""nõrk eelistus"" - see tähendab, et mõjud on leevendatavad. Kultuurilise keskkonna all vaadeldi kultuurimälestisi, arheoloogilisi leiukohti, väärtuslike maastike jne. Kriteeriumite lõikes olid hinnangud alternatiividele erinevad, kuid kultuuriliste kriteeriumite kriteeriumigrupi koondhinnanguna said eelistuse lõunapoolsed alternatiivid, mitte põhjapoolne. Lisaks märgime, et planeeringus on välja toodud mitmed kultuuriväärtuste kaitseks seatud

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	tingimused, samuti Muinsuskaitseamet on asukoha eelvaliku kooskõlastanud ja täiendavaid tingimusi ei esitanud.
Praeguse koridoriga suurendatakse oluliselt õhusaaste ja müra häiringuid tervele külale.	Müra ja õhusaaste teemat oleme juba varem selgitanud. Nõustume, et liikluspõhine müra mõistes piirkonnas olukord muutub, kuna hetkel asuvad Mustmäta küla majapidamised põhimaanteest kaugemal, uue 2+2 tee rajamise järgselt lähemal. Detailse lahenduse etapis, kui tee ja rajatiste asukohad on paigas, viiakse läbi ka müra- ja vibratsiooniuuringu II etapp ning hinnatakse mõjusid täpsemalt. Täpsema uuringu käigus koostatakse müra leviku kaardid vastavalt projektlahendusele, arvestades ka kõrguslikke lahendusi koos ristuvate maanteedega viaduktide jm müra levikut mõjutavate objektidega. Siis selguvad ka konkreetsed leevendusmeetmed, mis on sisendiks edasisele projekteerimisele. Seega praegusel hetkel ei ole võimalik teha lõplikke järeldusi müra taseme olulisuse ja leevendusmeetmete vajaduse kohta, kuid kindlasti järgmises planeeringu etapis see täpsustub. Teelt tulev õhusaaste on peamiselt seotud liiklusköormuse, liikluse iseloomu ning mootorsõidukite tehnilise seisukorraga. Teelt tuleva saaste maksimaalsed kontsentratsioonid tekivad tee kohal ja hajuvad teest kaugemale liikudes kiiresti, mistõttu üldjuhul ei teki väljaspool tee ala norme ületavaid saasteainete kontsentratsioone. Tee lähedal asuvate hoonete korral mõjutavad õhusaaste taset ka müra vähendamiseks rakendatavad meetmed (müra tõkkeraajatised).
Lõigatakse üks majapidamine pooleks: kodu jääb ühele poole ja tootmisettevõtte teisele poole maanteed. Juurdepääs muutub ebasobivaks ja sisuliselt lõigatakse õueala pooleks. Tootmishoonet rajades ei olnud võimalik külale/kodule ligemale ehitada, kuna lõuna suunal on kultuurimälestiste piirangud. Praegune koridor muudab tootmishoone kasutamise võimalikuks, kuna trassi alla jääb osa hoonest ning	Planeeringuga on määratud laiem trossikoridor (vt seletuskiri ptk 3.5.3 p 3), et oleks võimalik kaaluda tee asukoha viimist tootmishoonest põhja poole.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
tuletõrje veevõtu mahutid ja puurkaev ning elektritoite kaablid. Jäädes tootmishoonega trassikoridori, seab see piiranguid ettevõtte arendamisele ning seab küsimärgi alla pereettevõtte tuleviku.	
Arvestades Lüganuse vallas käimasolevaid eriplaneeringute menetlusi oleme kinnistuomanikena väga mures küla tuleviku pärast. Planeeritavate tuulikute ja kodu lähedale rajatava neljarealise tee kumulatiivne mürahäiring saab olema kahjuks meie elukeskkonda häiriv ja lisades sellele veel õhusaaste oleme oma kodude pärast mures. Palume leida lahendus, et uus trassikoridor viia võimalikult olemasoleva maantee lähedale ning võimalikult kaugele külast ning tootmishoonest.	Tuulikute müra mõju (sh vajadusel tuulikute kumulatiivset müra) hinnatakse tuulepargi mõjude hindamise käigus. Käesoleva REP mõjude hindamise eesmärgiks on vältida kavandatavast maanteest põhjustatud ülenormatiivset müra. Trassialternatiivide väljatöötamisel püüti võimaluste piires arvestada põhimõttega, et vaba ruumi olemasolul kavandada tee olemasolevatest eluhoonetest eemale arvestades ka muid väärtuseid ja piiranguid. Antud lõigus on selleks ette nähtud ka laiem trassikoridor, vt eelmise punkti selgitus. Detailse lahenduse väljatöötamisel arvestatakse teeprojekti müra hindamisel kõikide asjakohaste liikluse müra allikatega (sh suuremad risted, peale- ja mahasõidud). Kuigi erinevate müraallikate koosmõju võib kaasa tuua mõnevõrra suuremaid häiringuid, siis ei ole erinevat liiki müraallikatele (liiklus- ja tööstusmüra kokku) summaarset müra normtasest kehtestatud. Vastavalt müraalasele seadusandlusele (atmosfääriõhu kaitse seadus, keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71) hinnatakse liikluse müra ja tööstusmüra eraldi vastavate normtasemetega. Ühtlasi võib välja tuua, et tööstusmüra normtasemed (nii päeval kui öösel) on rangemad kui liikluse müra puhul, kuna pidevat tööstusmüra loetakse üldjuhul häirivamaks kui tavapärast liikluse müra. Praktikas on sageli domineerivaks üks konkreetne müraallikas ning ka halvimal juhul ehk olukorras, kus liituvad kaks samaväärset müraallikat, on summaarne müratase ainult 3 dB võrra suurem kui müraallikatel eraldi. Praktikas on võimalik koosmõju üldjuhul siiski väiksem ning samaaegselt tuleb tagada eraldi tööstusmüra normtasemetega ning liikluse müra normtasemetega täitmine. Projekti järgmistes etappides teostatakse täpsustavad mürauuringud ning vajadusel määratakse kohapõhised müra vähendamise meetmed.

2.29 Lääne-Viru Omavalitsuste Liit

Kirja kuupäev ja nr: 21.08.2026 nr 1-5/26/63

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Lääne-Viru Omavalitsuste Liit edastas planeeringumaterjalid arvamuse avaldamiseks oma liikmetele. Liikmetelt täiendavaid ettepanekuid ega vastuväiteid esitatud trassivaliku osas VIROLile esialgse tagasiside käigus ei laekunud. Samas anname teada, et Rakvere valla elanike poolt on riigi eriplaneeringu osas esitatud 78 allkirjaga pöördumine. Pöördumist arutatakse 26. augustil 2026 Rakvere Vallavolikogu istungil ning seejärel edastab Rakvere vald pöördumise Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. Peame oluliseks, et pöördumises esitatud seisukohti ja tähelepanekuid käsitletaks edasise planeeringumenetluse käigus sisuliselt.	Võtame teadmiseks.
Samuti soovime tunnustada senist planeerimis- ja kaasamisprotsessi. Planeeringu koostamise käigus on huvirühmadel, kohalikel omavalitsustel, maaomanikel ja kogukondadel olnud mitmeid võimalusi kaasa rääkida ning meile teadaolevalt on tehtud ettepanekuid planeeringulahenduse kujundamisel ka arvesse võetud. Peame sellist sisulist kaasamist suure ja pikaajalise mõjuga taristuprojekti puhul väga oluliseks.	Võtame teadmiseks.
Edasises menetluses palume jätkuvalt pöörata erilist tähelepanu trassikoridori jäävate või sellega vahetult piirnevate kinnistute omanike olukorrale. Arvestades, et riigi eriplaneeringuga kavandatava tee realiseerimine on pika perspektiiviga, võivad planeeringust tulenevad piirangud mõjutada kinnistute kasutamist ja arendamisvõimalusi märksa varem kui tee tegelik väljaehitamine.	Võtame teadmiseks ja võimalusel arvestamiseks.
Seetõttu peame oluliseks, et piirangute ulatus, kestus ja mõju oleks maaomanikele võimalikult selgelt kommunikeeritud ning et detailse lahenduse koostamisel püütaks võimalusel vähendada ebaproportsionaalseid piiranguid.	Põhimõtte juba kajastub asukoha eelvaliku seletuskirjas.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Samuti peame oluliseks, et järgmises planeerimisetapis pöörataks tähelepanu liiklussõlmede, kohalike ühenduste ja juurdepääsude lahendustele, et tagada nii kohaliku liikuvuse toimivus kui ka piirkonna ettevõtete ja elanike ligipääsetavus.	Põhimõtte juba kajastub asukoha eelvaliku seletuskirjas.

2.30 Koogu küla kogukond

Kirja kuupäev: 21.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Esitame käesolevaga oma arvamuse Haljala–Kukruse maanteeõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku kohta. Meie arvamus keskendub eelkõige Koogu küla läbivale eelistatud trassikoridorile ning selle võimalikule mõjule Koogu küla elanikele, elukeskkonnale, küla ruumilisele terviklikkusele ja tulevikule. Meie selge seisukoht on, et Koogu küla läbivat 2+2 maantee lahendust ei tohiks ellu viia kujul, mis lõikab küla kaheks ja muudab väljakujunenud elukeskkonda pöördumatult. Palume Koogu küla piirkonnas lahendust uuesti sisuliselt kaaluda ning hinnata alternatiive mitte ainult hoonete arvu ja tehniliste näitajate, vaid ka küla kui toimiva kogukonna säilimise seisukohast. Koogu küla elanike arv on viimastel aastatel kasvanud. 2019. aastal elas külas 19 inimest, 2025. aasta seisuga juba 42 inimest. Külas elavad noored pered ja lapsed ning inimesed on valinud Koogu oma koduks just rahuliku, looduslähedase ja väljakujunenud elukeskkonna tõttu. Planeeritava suure liikluskoormusega 2+2 maantee rajamine läbi küla muudaks seda elukeskkonda põhimõtteliselt. Küla ei koosne ainult hoonetest, mis jäävad või ei jää otseselt trassikoridori sisse.	Alternatiivide võrdlemisel ja hindamisel rakendati laiapõhjalist ekspertteadmist ning pöörati suurt tähelepanu just planeeringu elluviimisega kaasnevatele mõjudele, sh asjakohased mõjud. Alternatiive võrreldi 49 erineva kriteeriumi abil. Alternatiive ei võrreldud ja mõjusid ei hinnatud üksnes hoonete arvust ja tehnilistest näitajatest tulenevalt. Koondeelistuse kujundamisel arvestati lisaks mõjutatud eluhoonetele ka teiste kriteeriumigruppide lõikes antud hinnanguid. Koondeelistus kujunes kaalutusotsuse alusel, arvestades inimest, loodust, kultuurilist keskkonda kui ka majanduslikke näitajaid. Eelistus ehk trassikoridori asukoha ettepanek on kujunenud ekspertgrupi töö tulemusena arvestades, et tee rajamisega kaasnevad erinevad mõjud ja häiringud majanduslikule-, sotsiaalsele-, kultuurilisele- ja looduskeskkonnale oleksid minimaalsed. Nii võrdlustulemuste avalikustamise kui hetkel asukoha eelvaliku kooskõlastamise käigus on võrdlustulemused üle vaadanud ka ametkonnad, kes on eriplaneeringu kooskõlastajad. Avalikustamise ja kooskõlastamise etapi tulemusena ei ilmnunud sisulisi vajakajäämisi või olulisi põhjendusi võrdluse ja mõjuhindamise täiendamiseks, seega on põhjendatud jätkata

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Küla on terviklik eluruum, kuhu kuuluvad inimeste kodud, igapäevased liikumised, laste liikumine, omavahelised suhted, põllud, loodus ja kogukondlik identiteet. Seetõttu ei saa Koogu küla mõjutatust hinnata üksnes selle põhjal, mitu hoonet jääb trassikoridori sisse.	eriplaneeringu koostamine edasi ekspertgrupi poolt soovitatud trassikoridoriga ja võrdluse etappi tagasi pöördumine ei ole põhjendatud ja vajalik. Koogu küla ja Rannut läbivate alternatiivide põhjal on ka sisuliselt hinnatud mõju trassikoridorisse jäävate majapidamiste suhtes. Rannu tihedama, vahetult maantee ümber asuva asustuse puhul on need mõjud selgelt suuremad ning keerulisemad leevendada, sh nt müratõkkeseinad tuleksid vahetult majapidamiste lähedusse, liikumisteid kahele poole uut 2+2 teed jääva elukeskkonna vahel on keeruline tagada jne. Koogu küla läbiva alternatiivi puhul on tee vahetusse ümbrusesse jäävaid majapidamisi üksikud, kellele sellised otsesed mõjud võiksid avalduda. Tagatud on ka liikumissuunad, mis ristuvad uue 2+2 maanteega, sh kergliikuse läbipääsud ning ligipääsud olemasolevatele majapidamistele.
Meile saadetud ametlikus vastuses on tunnistatud, et Koogu küla läbiv uus tee jätab osa majapidamisi ühele ja osa teisele poole uut trassi ning mõjutab küla kokkukuuluvust. Samuti on tunnistatud, et mõne majapidamise jaoks võivad liikumisteedkonnad pikeneda. Leiame, et seda mõju ei ole võimalik pidada väheoluliseks. Koogu küla läbiv maantee ei ole ainult Koogu küla küsimus. See on kogu piirkonna ja Viru-Nigula valla ruumilise terviklikkuse küsimus. Kavandatav suur maantee kujuneks piirkonda eraldavaks piiriks, mis lõikaks Koogu küla lõunaosas elavad inimesed ja piirkonnad eemale Viru-Nigula valla senisest ruumilisest terviklikkusest. Küla lõikamine suure liikluskoormusega maanteega kaheks tähendab pikaajalist muutust inimeste igapäevaelus. Eriti oluline on see laste, eakate	2+2 tee uues asukohas toob alati kaasa teatud mõjutusi ja muutusi väljakujunenud keskkonnas. Alternatiivide võrdluse ja mõjude hindamise vajadus ja mõte ongi välja selgitada, millisel juhul on mõjutused kõige väiksemad ja/või leevendatavad. Ristete, liiklussõlmede ja teedevõrku ühendavate kogujateede kaudu on tagatud ohutud liikumisvõimalused Koogu külas ja piirkonnas laiemalt. 2+2 tee korral, kus juurdepääsud põhimaanteele on võimalikud üksnes eritasandiliste liiklussõlmede kaudu, on paratamatu, et teekonnad üldjuhul pikenevad ja seda olenemata alternatiivi valikust. Ka Rannut läbiva alternatiivi valiku korral teekonnad pikenevad, kuna otse peale- ja mahaõidud põhimaanteele ei ole võimalikud. Rannut läbiva alternatiivi puhul kattub 2+2 tee osaliselt olemasoleva 1+1 teega, mis muudab antud lõigus kohalike elanike liiklusskeemi oluliselt

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
ning nende inimeste jaoks, kes liiguvad külas jalgsi, jalgrattaga või kasutavad kohalikke teid igapäevaseks liikumiseks. Palume selgitada, millisel alusel on hinnatud, et Koogu küla ruumilise terviklikkuse ja kogukondliku sidususe kahjustamine on väiksema kaaluga kui teiste trassialternatiivide puhul tekkivad mõjud.	enam kui liikumine Koogu külas. See tähendab, et uus 2+2 tee Rannut läbivalt toob kaasa vajaduse ümber ehitada ligipääsud. Lisaks mõjutab uus 2+2 tee ruumiliselt ja funktsionaalselt Rannut oluliselt enam, tekitades Rannu külas füüsilise barjääri (nt rajatakse müraseinad, kogujateed, tarad vms taristu). Liiklusskeem olemasoleva olukorraga võrreldes muutub oluliselt, kuna juurdepääsud majapidamistele olemasolevalt teed likvideeritakse. Kuna Rannu külas asub hoonestus tihedamalt olemasoleva tee ääres, on olud tunduvalt kitsamad ja uue 2+2 tee rajamine seega keerukam ja suuremate mõjudega elukeskkonnale.
Ametlikus vastuses on Koogu kaudu kulgeva alternatiivi ühe põhjendusena toodud välja, et võrreldes Rannu kaudu kulgeva alternatiiviga jääb trassikoridori vähem hooned. Me leiame, et selline lähenemine ei anna täielikku pilti tegelikust mõjust. Hoonete arvu võrdlus praeguse seisuga ei arvesta asustuse dünaamikaga – Koogu küla elanike arv on kasvutrendis, samas kui Rannu elanikkond on kahanev. See tähendab, et trassikoridori kavandamisel praeguse hoonestuse põhjal alahinnatakse Koogu kaudu kulgeva alternatiivi tegelikku ja tulevikus veelgi kasvavat mõju kohalikele elanikele, samas kui Rannu puhul võib mõju pigem üle hinnata. Seetõttu peaks otsuse tegemisel arvestama mitte ainult praeguse hoonete arvuga, vaid ka rahvastikuproгноosi ja piirkondade arengusuundadega. Vähem hooned trassikoridoris ei tähenda automaatselt väiksemat mõju inimestele ja kogukonnale. Samavõrd oluline on hinnata: ☑ kui palju inimesi jääb uue maantee eri pooltele; ☑ kuidas muutuvad inimeste igapäevased liikumisteed; ☑ kuidas mõjutab tee küla sisemist ühendatust;	Hooned (elu- ja ühiskondlikud, tootmis- ja kõrvalhooned) on ainult kaks kriteeriumi 49-st. Selgitame täiendavalt, et eelistust ei ole valitud üksnes arvestades hoonete arvu trassikoridoris. Võrdlustabelist nähtub, et hinnatud on kaasnevaid mõjusid laiemalt. Riigi eriplaneering on üldisema tasandi planeering, mille raames ei hinnata mõjusid kinnistupõhiselt. Kuid olenevalt kriteeriumist on vaadatud kaasnevaid mõjusid ka täpsemalt kinnistute, asukoha-/piirkonnapõhiselt - nt arvestatud on eluhoonete paiknemist ja sellest tulenevalt antud hinnanguline leevendusmeetmete vajadus, hinnatud ja arvestatud juurdepääsude ümberehitamise/projekteerimise vajadust, hinnatud mõju kogukondade koostoimimisele, liikumisele ja kohaidentiteedile. Osad Teie poolt nimetatud mõjud on käsitlemist leidnud alternatiivide võrdluse ja mõjuhindamise käigus (liikuvus, müra, kohalik identiteet ja kogukonna taluvusvõime, visuaalne mõju, turvalisus jne). Lisaks on käesolevas, asukoha eelvaliku etapis, koostatud mitmed uuringud ja analüüsid, sh müra- ja vibratsiooniuuring, asustusstruktuuri uuring jt, mis samuti mõjusid käsitlevad ja pakuvad välja

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
☑ kuidas tagatakse laste turvaline liikumine; ☑ kuidas muutub inimeste juurdepääs oma kodudele, põldudele ja teistele igapäevaselt kasutatavatele kohtadele; ☑ kuidas mõjutavad müra, visuaalne muutus ja liiklus küla elukeskkonda; ☑ kas kavandatav tee võib põhjustada elanike lahkumist ning pidurdada uute inimeste tulekut külla. Koogu küla elanike hinnangul tuleb küla käsitleda tervikliku elukeskkonnana, mitte ainult üksikute hoonete ja kinnistute kogumina.	leevendusmeetmed. Mõjusid hinnatakse täpsemalt (tegeletakse edasi) detailse lahenduse etapis, arvestades täpset lahendust (selles etapis koostatakse ka eelprojekt) ja täpsemate uuringute ja analüüside tulemusi. Mõjud, sh müra mõju on asukohaspetsiifiline ja sõltuvad tee täpsemast asukohast, kõrgusest, leevendusmeetmetest. Planeeringu detailse lahenduse etapis see täpsustub, sh on trassikoridoris nihutamisruum, mis võimaldab planeerida tee asukohta nii, et oleks võimalik minimeerida negatiivseid mõjusid veelgi. Vt ka järgneva punkti vastus. Maantee rajamise mõju Koogu küla edaspidisele arengule ei ole õige pidada üksnes negatiivseks ega saa eeldada, et see vähendaks edaspidi inimeste elama asumist sellesse piirkonda. Eestis on 2+2 maanteede puhul leida ka vastupidiseid näiteid, kus kiire ühenduse olemasolu keskustega just soodustab uute elanike elama asumist sellesse piirkonda. Teie kirjas viidatud punkte liikumisteede, sisemiste ühenduste, kergliikluse, juurdepääsude osas on planeeringus ja mõjude hindamise aruandes käsitletud, vt lisaks uuringutele KSH aruande ptk 3.4.8 (müra ja vibratsioon), 3.6.2 (kohalik identiteet ja talumisvõime), 3.6.3. (ühistranspordi ligipääsetavus), 3.6.4 (kergliiklus), 3.6.5. (turvalisus ja ohutus), 3.6.6.(muudatused kohalikus liikluskseemis). Visuaalseid mõjusid on käsitletud KSH aruande erinevates peatükkides ning nende leevendamiseks välja pakutud leevendusmeetmed, vt planeeringu seletuskirja ptk 3.5.2.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	Vt ka Teie kirja esimese ja teise punkti vastus. Läbi selle leiame, et on hinnatud põhjalikult ning sisuliselt planeeringu praegusele täpsusastmele vastavalt mõjusid elukeskkonnale tervikuna.
Meile saadetud vastusest tuleneb, et Koogu küla puhul ei ole praeguses etapis võimalik teha lõplikke järeldusi müra ja vibratsiooni leevendusmeetmete vajaduse kohta ning need küsimused täpsustuvad järgmises planeeringu etapis. Ka planeeringu avalikult esitatud materjalidest tuleneb, et tee täpne asukoht ning vajalikud leevendusmeetmed täpsustuvad detailse lahenduse etapis. Praeguses etapis ei ole veel selgelt teada, millises konkreetses kohas kasutatakse näiteks müratõkkeid või muid asukohapõhiseid meetmeid. Seetõttu tekib meie hinnangul oluline küsimus: Kuidas saab Koogu küla läbivat trassikoridori pidada lõplikult eelistatuks, kui mitmed küla jaoks kõige olulisemad mõjud ja nende leevendamiseks vajalikud konkreetsed meetmed ei ole veel teada?	Asukoha eelvaliku etapis viidi läbi müra- ja vibratsiooniuuringu I etapp, mille raames anti hinnanguline leevendusmeetmete vajadus kõigi alternatiivide puhul ja kõigis piirkonnas ühestel alustel. Kui võrrelda Rannut ja Koogu küla läbivaid alternatiive, siis eeldatav leevendusmeetmete maht (kui tee jääb eskiislahendusega määratud asukohta) oleks Rannu külas enam kui kolm korda suurem. Täpset leevendusmeetmete mahtu ja vajadust ei saa kahjuks asukoha eelvaliku etapis tõesti öelda/määrata (seda ka teiste piirkondade ja alternatiivide valiku korral), kuna täpne leevendusmeetmete vajadus ja maht määratakse arvestades täpsemaid müra- ja vibratsiooniuuringu tulemusi (mis omakorda arvestab eelprojektiga määratud tee täpset asukohta ja lahendust, sh kõrguslikud lahendused, maastiku iseloom jne). Küll võib eeldada, et Rannus oleks leevendusmeetmete vajadus suurem, kuna hoonestus on tihedam ja koondunud tee äärde.
Palume enne asukoha eelvaliku kinnitamist esitada Koogu küla kohta selgelt ja arusaadavalt: 1. millised majapidamised ja külaosad jäävad müra mõjualasse; 2. milline on prognoositav müra päeval ja öösel; 3. millistes kohtades on vajalikud müratõkked või muud müraleevendusmeetmed; 4. milline saab olema tee kõrgus võrreldes ümbritseva maastiku ja elamutega;	1. Trassialternatiivide võrdlemise etapis arvestati, et müra vähendavate meetmete rakendamine võib Koogu külas olla vajalik teele lähima eluhoone ehk Reinu kinnistu piirkonnas, mis jääb ca 70 m kaugusele trassikoridori välispiirist ning ca 240 m kaugusele tee esialgsest võimalikust asukohast. Antud piirkonnas on tee esialgne asukoht valitud selliselt, et mõlemal pool teed oleks tagatud võimalikult suured vahemaad lähimate eluhoonetega. Samas ei saa välistada, et juhul, kui tekib vajadus tee asukoha nihutamiseks (lubatud nihutamisruumi piires) võib müra vähendamise meetmete vajadus ka muutuda. Täpne müra

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
5. kuidas leevendatakse visuaalset mõju; 6. kuidas tagatakse jalakäijate ja jalgratturite ohutus; 7. kuidas tagatakse loomade liikumisvõimalused; 8. kuidas välditakse põhjavee ja pinnavee reostust; 9. kuidas lahendatakse sademe- ja teelt tuleva vee ärajuhtimine; 10. millised on konkreetsed meetmed õnnetuste ja võimaliku reostuse korral. Üldine lubadus, et vajalikud meetmed selguvad hiljem, ei anna Koogu küla elanikele piisavat kindlust enne trassikoridori eelistamist.	vähendamise meetmete vajadus ning vastav lahendus töötatakse välja detailse lahenduse etapis. 2. Prognoositavad müratasemed ning erineva tugevusega müratsoonid (erineva tasemega müra levikualad) on toodud KSH materjalides (põhjalikumalt aruande Lisas 8. Müra- ja vibratsiooniuuringu I etapp). 3. Vt punkt 1. 4. Selgub detailse lahenduse etapis eelprojekti koostamisel. 5. Tingimused detailse lahenduse väljatöötamiseks on antud seletuskirja ptk 3.5.2, nt – asustatud alade piirkonnas kasutada visuaalse mõju vähendamiseks võimalusel looduspõhiseid lahendusi, et taristu tehnogeensust vähendada; Viru-Nigulast Saka liiklussõlmeni kulgeb esialgse eskiilahenduse järgne tee valdavalt uues koridoris: kõikide ristete kavandamisel vältida kõrgete viaduktide kavandamist; Rannu liiklussõlm kavandada kompaktne, vältida võimalusel kõrgeid viadukte. Maantee visuaalse domineerivuse vähendamiseks ja maastikuelementide säilitamiseks võimalusel piirata võimalike müratõkete kõrgust ja kasutada haljastust küla kompaktse ala suunas. 6. Nähakse ette ohutud ja turvalised lahendused – Rannu liiklussõlmes kergliiklusteed mis seotakse olemasolevate kergliiklusteedega ja bussipeatustega; riste, mille lahendus arvestab ka kergliikleja ohutu liiklemise võimalusega; kogujateed sidusalt olemasolevate teedega, mis võimaldab kergliiklejal ohutult liigelda. 7. Loomaläbipääsudena – suurulukitele ulukiuuringu I etapi kohaselt ökodukt ja kombineeritud tunnel, kuid asukoht ja lahendus täpsustatakse ulukiuuringu II etapi koostamise raames. 8. Tingimused detailse lahenduse väljatöötamiseks on antud seletuskirja ptk 3.5.2 (tingimusi on kooskõlastamise ja arvamuse andmise etapi

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	tulemusena täpsustatud), nt – tuleb hinnata kavandatava tegevuse võimalikku mõju põhjavee liikumisele ja tasemele ning vajadusel kirjeldada leevendusmeetmeid võimaliku mõju vähendamiseks või vältimiseks; tuleb määrata üldised põhjavee kaitsemeetmed, millega ehitusprojektis ehitustöödele seatavate tingimuste osas arvestada; projekteerimise käigus tuleb hinnata kavandatava 2+2 maanteelõigu mõju Pandivere ja Adavere–Põltsamaa nitraaditundlikule alale, sh mõju põhjaveele. Hinnata tuleb ehitus- ja kasutusaegset reostusriski (nt sadevee ärajuhtimine, avariiolekorrad, ohtlike ainete sattumine keskkonda) ning vajadusel kavandada põhjavee kaitseks täiendavad meetmed, jt. 9. Tingimused detailse lahenduse väljatöötamiseks on antud seletuskirja ptk 3.5.2, nt – kavandada lahendused teedelt ärajuhitava sademeveega kaasneva reostuskoormuse vähendamisele. 10. Uus 2+2 tee muudab maantee turvalisemaks – sõidusuunad on eraldatud, ohtlikud ristmikud ja vasakpöörded asendatud eritasandiliste liiklussõlmedega, ulakite läbipääsuks on rajatud eritasandilised (tunnel, ökodukt, kallasraja kasutamise võimalus). Seega taristust tulenevate ohukohtade vähendamine 2+2 tee rajamisel on samm võimalike õnnetuste ärahoidmiseks ja reostusohu tekke vältimiseks. Õnnetuste (ja/või kaasneva reostuse ilmnemise) korral reageerib Päästeamet vastavalt sündmuse eripärale, raskusastmele ja asukohale. Lisaks selgitame, detailse lahenduse etapis viiakse läbi täpsem mõjuhindamine arvestades täpsustatud lahendust ning täpsemaid uuringuid ja analüüse ning vajadusel määratakse täiendavad leevendusmeetmed.

Ettepaneku sisu	Vastus seisukoht
Koogu küla jaoks on oluline küsimus, kuidas mõjutab uus maantee operatiivteenistuste ligipääsu küla eri osadesse. Senises vastuses on kirjeldatud kohalikke ühendusi, kogujateid ja võimalikke liikumisteid, kuid meile ei ole esitatud eraldi analüüsi selle kohta, kuidas muutuvad kiirabi, pääste ja politsei reageerimisajad Koogu küla eri piirkondades. Palume seetõttu enne asukoha eelvaliku lõplikku otsust esitada Koogu küla kohta eraldi analüüs: ☐ millised on operatiivteenistuste juurdepääsuteed praegu; ☐ millised on need pärast uue maantee rajamist; ☐ kas ja kui palju võivad muutuda kiirabi ja pääste reageerimisajad; ☐ kuidas jõuavad operatiivteenistused küla põhja- ja lõunaossa; ☐ millised on alternatiivsed juurdepääsuteed liiklusõnnetuse, tee sulgemise või muu hädaolukorra korral. Inimeste tavapärase liikumistee pikenemine võib olla ebamugavus. Hädaolukorras võib aga iga lisaminut olla määrava tähtsusega.	Riigi eriplaneeringu raames ei koostata külade ja majapidamiste lõikes analüüsi selle kohta, kui mitu minutit muutuvad operatiivteenistuste ligipääsuajad või kohalike liikumisteedkonnad. 2+2 tee rajamisega, olenemata alternatiivi valikust, paratamatult kaasneb osadel majapidamistel mõningane teekonna pikenemine. Olemasolev teedevõrk jääb toimima ka Koogu külas, tagades ligipääsu operatiivteenistustele. Tänaseid liikumisteid ei suleta, liikumisvõimalused tagatakse kas läbi liiklussõlmede ja ristete või on ristumisel uue 2+2 põhimaanteelega olemasolev tee kogujatee kadu ühendatud liiklussõlme. Kõigis suundades on liikumisvõimalus tagatud. Arvestada tuleks ka seda, et operatiivteenistuste juurdepääs 120 km/h sõidukiirusega 2+2 sõidurajaga maanteed mööda on külanegi kiirem kui olemasoleva tee puhul.
Koogu külas elab lapsi ning küla territooriumil liigutakse igapäevaselt eri suundades. Meie varasemas tagasisides tõime välja, et 2025. aasta seisuga elab külas 10 last ning paljud neist liiguvad küla eri osades. Palume esitada konkreetne lahendus, kuidas tagatakse laste ja teiste kohalike elanike turvaline liikumine olukorras, kus küla lähedale või läbi küla rajatakse kiire ja suure liikluskoormusega 2+2 maantee. Ei piisa üldisest viitest ristumistele või kogujateedele. Vajalik on selgelt näidata, kuidas inimene reaalselt liigub ühest külaosast teise ning kui pikk ja turvaline see teekond on.	Liikumisteedkonnad sõltuvad majapidamise asukohast ja liikumissuunast. Kogu tänane teedevõrk jääb toimima. Kergliiklusteed kavandatakse nt põhimaanteed ületavatele viaduktidele ning bussipeatusteni.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Koogu küla kogukond on mures, et küla läbiv suur maantee muudab senise elukeskkonna sellisel määral, et osa elanikke võib kaaluda külast lahkumist. Samal ajal on Koogu küla viimastel aastatel kasvanud ning sinna on tulnud uusi elanikke. Küla lõhkumine suure maanteega võib selle positiivse arengu pöörata vastupidiseks. See on vastuolus laiema eesmärgiga hoida maapiirkonnad elujõulisena ja toetada inimeste jäämist oma kodukohta, mitte luua olukorda, kus infrastruktuuriotsused sunnivad neid sealt lahkuma. Palume hinnata, kuidas mõjutab kavandatav lahendus: ☐ Koogu küla rahvastiku püsimist; ☐ uute elanike ja noorte perede tulekut; ☐ kinnisvara kasutatavust ja väärtust; ☐ kohaliku ettevõtluse ja põllumajanduse arengut; ☐ küla pikaajalist elujõulisust. Meie eesmärk ei ole takistada liiklusohutuse parandamist. Kuid liiklusohutuse parandamine ei tohiks toimuda ühe toimiva ja kasvava küla elukeskkonna arvelt. Hea planeerimine ei tähenda üksnes tehniliselt toimiva tee leidmist. Planeerimisel tuleb arvestada ka olemasoleva asustuse, inimeste elukeskkonna ja piirkonna ruumilise terviklikkusega. Koogu küla puhul tähendab see, et enne pöördumatute otsuste tegemist tuleb sisuliselt kaaluda, kas uue maantee rajamine läbi küla on kooskõlas küla senise iseloomu ja tulevikuga. Me leiame, et Koogu küla läbiv lahendus ei ole praegusel kujul piisavalt põhjendatud ainult väitega, et teiste alternatiivide puhul mõjutatakse rohkem hooneid või muid objekte. Ka planeeringu avalikes	Mõjuhindamine viidi läbi vastavalt planeerimisseadusele (PlanS) § 36 ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele (KeHJS) § 40. Mõjuhindamise ja trassikoridori alternatiivide võrdlusmetoodika tugineb planeeringu lähteseisukohtade ja mõjuhindamise programmis kirjeldatud metoodikale. Riigi eriplaneering on kõrgema tasandi planeering ja mõjuhindamine arvestab planeeringu täpsusastet. See tähendab, et kinnistupõhist hindamist läbi ei viida, kuid mõju küladele, külaidentiteedile, liikumisele jne on hinnatud. Võrdluse ja mõjude hindamiseks on kriteeriumid valitud nii, et kõik mõjuvaldkonnad on kaetud, sh asjakohased mõjud.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
materjalides on tunnistatud, et täpse tee asukoha, kohalike ühenduste ja leevendusmeetmete küsimused vajavad veel detailsemat lahendamist.	
Meie seisukoht ja ettepanek Koogu küla kogukonna seisukoht on, et 2+2 maantee ei tohiks läbida Koogu küla viisil, mis lõikab küla kaheks ja kahjustab pöördumatult selle elukeskkonda ja kogukondlikku terviklikkust. Palume kaaluda võimalust jääda võimalikult suures ulatuses olemasolevasse teetrassi, selle asemel et rajada täiesti uus koridor. Samuti palume kaaluda alternatiivseid ehituslahendusi, näiteks viadukti rajamist Rannu piirkonnas (nt 1+2 rajaga lahendus), mis võimaldaks vähendada trassi mõju olemasolevale asustusele ja maastikule. Uue, senisest trassist eemale kalduva lahenduse asemel tuleks eelistada lahendusi, mis säilitavad küla paiga vaimu (genius loci) ega hävita kohapealset elukeskkonda ja identiteeti juba lähtepunktist alates. Oluline on, et otsused ei lähtuks üksnes lühiajalisest ehituslikust lihtsusest, vaid arvestaksid ka pikaajalist mõju kogukonna terviklikkusele ja piirkonna omapärale. Leiame, et riiklikult oluline teeprojekt peab parandama liiklusohutust, kuid seda tuleb teha viisil, mis ei hävita samal ajal toimivat ja kasvavat kogukonda. Koogu küla ei ole lihtsalt koht, kust tee saab läbi minna. Koogu küla on inimeste kodu, väljakujunenud elukeskkond ja kogukond, mille säilimisega tuleb planeeringus tegelikult ja sisuliselt arvestada. Palume Koogu küla läbiva trassilahenduse puhul enne asukoha eelvaliku lõplikku kinnitamist veel kord hinnata, kas kavandatud lahendus on tõepoolest ühiskondlikult ja ruumiliselt kõige tasakaalustatum ning kas kõiki olulisi mõjusid on võimalik tegelikult leevendada, mitte üksnes jätta nende lahendamine tulevikku.	Olemasolevasse teekoridori jäämist on võrdluse ja mõjude hindamise käigus kaalutud. Selgitused ja põhjendused on antud varasemas kirjavahetuses ja käesolevas tabelis. Praeguse, asukoha eelvaliku etapi ülesanne vastavalt eriplaneeringu algamise otsusele ja tehnilisele kirjeldusele on leida kiirusele 120 km/h vastava 2+2 ristlõikega maantee rajamiseks sobiv trassikoridori asukoht. Eriplaneeringu ülesanne ei ole kaaluda ja määrata, kas ja kus tulevikus kasutatakse 2+1 lahendust. Planeeritav teelõik on pikk, selle väljaehitamine toimub etapiviisiliselt ja pikema perioodi vältel, seega ei ole erinevad lahendused (nt 2+1) tulevikus välistatud.

2.31 Lüganuse Vallavalitsus

Kirja kuupäev ja nr: 21.08.2026 nr 6-2/1110-1

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Lüganuse Vallavalitsus märgib, et Haljala–Kukruse põhimaantee arenduse eelistatud trassikoridor paikneb valdavalt Ida-Viru maakonnaplaneeringuga määratud transpordikoridoris. Kuna nimetatud koridoriga on valla ruumilises arengus varasemalt arvestatud, ei esita vald eelistatud asukohavaliku osas põhimõttelisi vastuväiteid. Oleme teadlikud, et asukoha eelvalik ja mõjude hindamine toimus tihedas koostöös avalikkusega, kohalike omavalitsustega ja erinevate huvigruppidega. Protsessi kaasati puudutatud elanikud, maaomanikud ja teised huvigrupid. Protsessi erinevates etappides viidi läbi töökoosolekuid ametkondadega, kohtumisi kohalike omavalitsustega, kogukonna esindajatega, ettevõtjatega ja põllumeestega ning korraldati avalikke arutelusid. Usume, et kujunenud tihe koostöö leiab aset ka detailse lahenduse etapis, kus hakatakse valitud trassikoridoris koostama täpsemat lahendust ja hindama mõjusid detailsemalt. Selles etapis on eriti oluline silmas pidada põhimaantee arenduse kontekstis asustuse arengut ja elujõulisust ning ettevõtluse ja teenuste kättesaadavust ja arengut.	Võtame teadmiseks.
Võttes arvesse kavandatava teelõigu asustumustrit ja ruumilist paigutust soovime juhtida tähelepanu kergliikluse ohutule korraldamisele. Arvestades piirkonna asulate paiknemist ning olemasoleva riigitee rolli piirkondliku ühendusteljena, on põhjendatud käsitleda jalg- ja jalgrattateed olemasolevate liikumisühenduste loomuliku jätkuna. Lahendus peab tagama ohutu ja sidusa ühenduse Lüganuse vallas teeäärsete asulate suunalt lähimate suuremate keskuste nagu Kohtla-Järve ja Jõhvi suunal ning toetama seeläbi piirkonna terviklikku toimimist ja igapäevast liikuvust. Samuti tuleb läbi mõelda jalg- ja jalgrattateede võrgustik, mis toetab ühistranspordi kättesaadavust ja bussipeatuste kasutamise ohutust.	Planeeringu seletuskirja ptk 3.5.2. on täiendatud tingimusega, et tuleb tagada kergliiklejale ohutu ja turvaline liikumisvõimalus kergliiklusteede rajamisega eritasandilistes liiklussõlmedes ja ristetel, ühendades kergliiklusteed bussipeatustega ning tagades nende sidus ühendus olemasolevate kergliiklusteedega.

2.32 M.S.

Kirja kuupäev: 21.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastus seisukoht
Olen [redacted] elanik ja esitan arvamuse oma majapidamise (Sepa talu) nimel. Meie pere seisukoht on, et uus maantee ei tohiks kulgeda läbi Koogu küla ja ka teiste tihedalt asustatud alade. Eelistame lahendust, mis jääb olemasolevasse teekoridori (variant 2-A+2-E) või kulgeb mööda asustamata ala, st lõunapoolseimat trassi (variant 1H+2C+2I+2L). Need alternatiivid aitavad vältida küla poolitamist ning säilitavad kohaliku elukeskkonna. Valitud lõigu osas (2J) soovime saada vastuseid järgmistele küsimustele: 1) Rannu piirkonna võrdlustabeli kohaselt jääb valdav osa trassilõigust kaitsmata või nõrgalt kaitstud põhjaveega alale. Koogu majapidamised kasutavad isiklikke kaevusid. Kas on hinnatud ehitamise ja tee kasutamise, sealhulgas talvise soolatamise, mõju kaevudele ning kas kaevuvee kvaliteetikatsetakse enne ja pärast ehitust kontrollida ning võrrelda?	Võtame seisukoha teadmiseks. Uus 2+2 tee uues asukohas toob alati kaasa teatud mõjutusi ja muutusi väljakujunenud keskkonnas. Alternatiivide võrdluse ja mõjude hindamise vajadus ja mõte ongi välja selgitada, millisel juhul on mõjutused kõige väiksemad ja/või leevendatavad. Rannut läbiva alternatiivi puhul kattub 2+2 tee osaliselt olemasoleva 1+1 teega, mis muudab antud lõigus kohalike elanike liiklusskeemi oluliselt enam. See tähendab, et uus 2+2 tee Rannut läbivalt toob kaasa vajaduse ümber ehitada ligipääsud majapidamistele. Lisaks mõjutab uus 2+2 tee ruumiliselt ja funktsionaalselt Rannut oluliselt enam, tekitades Rannu külas füüsilise barjääri (nt rajatakse müraseinad, kogujateed, tarad vms taristu). Liiklusskeem olemasoleva olukorraga võrreldes muutub oluliselt, kuna juurdepääsud majapidamistele olemasolevalt teed likvideeritakse. Kuna Rannu külas asub hoonestus tihedamalt olemasoleva tee ääres, on olud tunduvalt kitsamad ja uue 2+2 tee rajamine seega keerukam ja suuremate mõjudega elukeskkonnale. Lõunapoolseim alternatiiv (pikkade lõikude võrdluses), ei saanud eelistust, kuna alternatiivi valikuga kaasneks tõenäoliselt oluline ebasoodne mõju looduseskkonnale. Trassi piirkonnas asuvad olulised konfliktkohad kaitstavate liikidega ja kulgeb valdavalt läbi suurte metsa- ja loodusala, mis on inimpelglike liikide elupaigaks ning läbi Sämi soo ja Kuresoo serva, mis on olulised ulukite liikumiskoridorid. Kuna trass kulgeb hajaasustuses, eemal väljakujunenud keskustest, ei toeta see ka kohalikes keskustes paiknevate teenuste ja töökohtade kättesaadavust. Põhjaveega tuleb arvestada planeerimise ja projekteerimise järgmistes etappides. Asukoha eelvaliku ülesanne on leida sobivaim trassikoridor, arvestades nii looduseskkonda kui inimest. Detailse lahenduse etapis tuleb määrata põhjavee kaitsemeetmed (seletuskirja ptk 3.5.2 tingimusi on kooskõlastamise ja arvamuse

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	andmise tulemusena veel täiendatud), millega ehitusprojekti ehitustöödele seatavate tingimuste osas arvestada. Planeeringu detailse lahenduse koostamise raames tuleb täpsustada ka kõik alale jäävate puurkaevude asukohtadele lisaks ka salvkaevude asukohad ning selgitada välja nendest tulenevad kitsendused.
2) Eeltasuvusuuringus on elamumaa väärtuse languseks eeldatud 10% kuni 200 m ja 5% 200–500 m kaugusel, põhjustena on nimetatud visuaalset pilti ja mürahäiringut. Uuringus on märgitud, et kohalikke allikaid ei olnud võimalik kasutada, ja viitab Rootsi uuringule, mille kohaselt langes tee lähedal asuva maa väärtus 30% . Miks eeldatakse, et meie maa väärtus langeb ainult 5%-10% ? Kas maa väärtuse langus ei ole meil siiski suurem?	Erinevad uuringud annavad erinevaid hinnanguid, viidatud uuringus oli 30% maksimaalne väärtuse langus. Planeeringus oleme arvestanud keskmist võimalikku maa väärtuse langust, mida toovad välja rohkemad uuringud (Urban Land Institute (ULI) ja U.S. Federal Highway Administration (FHWA)). Üksikule näitele tuginedes ei anna see õiget hinnangut, sest samuti on võimalik leida näiteid, kus maantee rajamine ei muuda või hoopis tõstab kinnisvara hinda.
3) Eskiisprojekti kohaselt kulgeb uus maantee alates 120,5kilomeetrist olemasolevast teest lõuna pool ning olemasolev tee jääb samuti kasutusse. Minu majapidamine jääb kahe maantee vahele, uue trassikoridori keskteljest ca 600 m kaugusele. Kas on hinnatud kahe maantee vahele jäävas Koogu külas tekkivat müra ning müra ja vibratsiooni kumulatiivset mõju inimestele ja koduloomadele ning millised leevendusmeetmed on sellega seoses Koogu lõiku kavandatud?	Teie majapidamine jääb kahe tee vahele, asudes nii olemasolevast Tallinna-Narva teest kui uuest 2+2 teest ca 600 m kaugusel. Tee ja hoonete vaheline kaugus (600 m) on piisav, tagamaks liiklusrütm, õhusaaste ja vibratsiooni vastavus normidele. Uue tee rajamisel langeb olemasoleva tee liikluskoormus märkimisväärselt ning olemasoleva tee äärne olukord paraneb. Detailse lahenduse etapis viiakse läbi müra- ja vibratsiooni-uuringu II etapp (täpsem uuring, mis arvestab juba täpsemat lahendust, sh tee kõrgust ja plaanilist lahendust, maapinna kõrgust jne). Tee kasutusaegse (sh valmimisjärgne olukord ja 20 a perspektiiv) müra leviku hindamiseks teostatakse müra leviku modelleerimine ning koostatakse mürakaardid, sh arvestades ka teiste teedega (samuti ristmikele peale- ja mahasõitudega), mis võivad piirkonna müraolukorda märkimisväärselt mõjutada. Vibratsiooni ulatuse häiringu leviala piirdub tee vahetu lähedusega. Täpne mõjuala ulatus selgitatakse välja detailse lahenduse etapis, kus võetakse arvesse tee

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
	täpsustatud asukohta, kõrgustingimused jne ning selle põhjal selgitatakse välja leevendusmeetmete vajadus.
4) Sotsiaal-majanduslik kriteerium oli Sämi–Purtse võrdluses otsustav argument lõunapoolse alternatiivi kõrvalejätmisel. Rannu võrdluses eelistas sama kriteerium alternatiivi 2-A+2-E, mida asustusstruktuuri uuring soovitas kõigis käsitletud teemades, kuid seal jäi see nõrgaks põhjuseks. Mille alusel oli sama kriteerium ühes võrdluses määrav ja teises mitte?	Lõunapoolse alternatiivi kõrvalejätmisel on sotsiaal-majanduslik kriteerium üks põhjendus. Olulisem ja kaalukam on looduskeskkonnale kaasnev negatiivne mõju - tõenäoline ebasoodne mõju.

2.33 P.E.

Kirja kuupäev: 21.08.2026

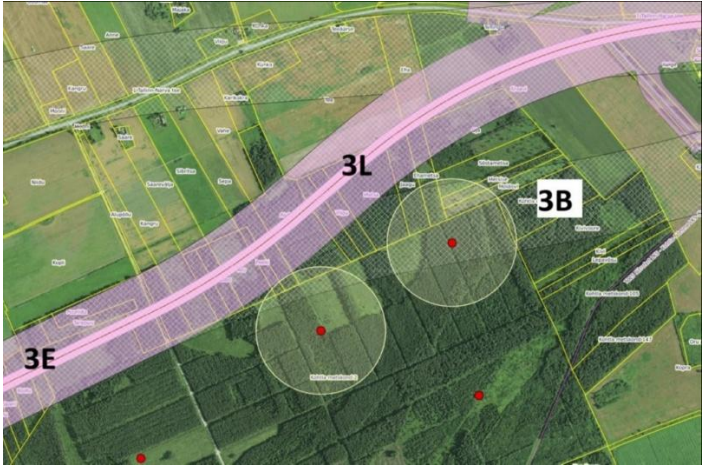
Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Meie peretalude põllumaad piirnevad Tallinn–Narva maanteega üle kahe kilomeetri pikkusel lõigul Kõrkkülas, Viru-Nigula vallas Lääne-Virumaal. Need põllumaad on meie farmi jaoks äärmiselt olulised – tegemist on meie ainsate väärtuslike põllumaadega, mis võimaldavad meil toota teravilja ja loomasööta. Lisaks kaotaksime kavandatava tee rajamise tõttu olulisel määral veiste karjamaid. Tänases olukorras peaks olema selge, et sellised peretalud nagu meie aitavad hoida Eesti toidujulgeolekut ning säilitada elu ja majandustegevust maapiirkondades. Seetõttu on meie jaoks äärmiselt oluline, et taristu arendamisel arvestataks ka kohalike põllumajandusettevõtete ja maaomanike vajaduste ning võimalustega oma tegevust jätkata. Kavandatava tee ehituse planeeringuala mõjutab meie talu tegevust väga otseselt. Meie hinnangul ei ole Kõrkkülas võimalik rajada uut trassikoridori viisil, mis ei põhjustaks meie	Mõistame Teie muret seoses põllumaade vähenemise ja tükeldamisega. Olukorda piirkonnas veelkord analüüsid ja kaaludes leidsime, et otstarbekas on trassikoridori laiendada olemasoleva Tallinna-Narva teeni. Laiendatud trassikoridor võimaldab detailse lahenduse etapis leida erinevate osapoolte koostöös tee ja rajatistele sobivaim asukoht trassikoridoris ning parim tehniline lahendus. Samuti rõhutame, et põllumajandusmaa kasutusele piiranguid ei ole kuni hakatakse maanteed ehitama. Hetkel on käimas alles planeerimisprotsess ning planeeringu kehtestamiseni jõutakse eeldatavasti 2030. aastal ning sellele järgneb täpsem projekteerimine. Maantee

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
põllumajandusmaade ja karjamaade olulist vähenemist ning kahjustaks meie talu edasist toimimist. Me ei ole maanteevõrgustiku kaasajastamise ega liiklusohutuse parandamise vastu. Peame uue ja tänapäevase maanteetaristu arendamist vajalikuks. Küll aga leiame, et Kõrkkülas peaks uue tee lahendus olema võimalik kavandada olemasoleva trassikoridori laiendamise piires, vältides uue trassikoridori rajamist meie põllu- ja karjamaade arvelt. Oleme hea meelega valmis Teile tutvustama meie piirkonda, näitama olemasolevaid põllu- ja karjamaid ning selgitama lähemalt, millist mõju kavandatav trass meie talu tegevusele avaldaks. Loodame, et edasises planeerimisprotsessis leitakse lahendus, mis võimaldab arendada vajalikku maanteetaristut, kuid samal ajal säilitada meie talu tegevuseks hädavajalikud põllu- ja karjamaad.	väljaehitamise aega ei ole teada, see toimub tulevikus lõikude kaupa vastavalt vajadusele ning rahastuse olemasolule.

2.34 Evecon OÜ

Kirja kuupäev: 21.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Evecon OÜ arendab Eestis maismaa tuuleenergia projekte. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teavitas 08.07.2026 kirjaga nr 13-3/2395-1 planeerimiseseaduse § 37 lg 1 alusel, et valminud on Haljala–Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku etapi (edaspidi REP) ning KSH I etapi aruande eelnõud, ja palus nende kohta esitada põhjendatud arvamuse hiljemalt 21.08.2026. Esitame alljärgnevalt oma seisukohad. Lüganuse Vallavolikogu kehtestas tuuleparkide kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu ala 3 osas 28.05.2026 otsusega nr 41 (edaspidi KOV EP). Evecon OÜ puutumus menetluses oleva REP-iga tuleneb kehtestatud KOV EP-st, kuivõrd selle kohaselt on võimalik rajada alale 3 kuni 12 tuulikut. KOV EP seletuskirja ptk 8.5 kohaselt tuleb ala 3 põhjapoolse hoonestusala põhjaossa kavandatud elektrituulikute projekteerimisel arvestada kaugusega perspektiivse avalikult	Võtame seisukoha teadmiseks.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
kasutatava Haljala–Kukruse maantee teekatte servast vastavalt kliimaministri 17.11.2023 määrusele nr 71 „Tee projekteerimise normid“, mille kohaselt on elektrituuliku vähim kaugus teekatte servast $L = (H + 0,5D)$. Alternatiivina näeb KOV EP nende tuulikute puhul ette võimaluse kaaluda ajalist piirangut, st tuuliku võib rajada arvestusega, et maantee ehitusvajaduse tekkimisel see eemaldatakse.	
Esiteks palume REP-i edasisel kavandamisel eelistada meie puutumusalas trassikoridore 3E ja 3L. Trassialternatiiv 3B piiraks Evecon OÜ õigusi ebaproportsionaalselt, kuna sellele trassile on kehtestatud KOV EP alusel kavandatud elektrituulik. Koridoride 3E ja 3L puhul paiknevad kavandatavad elektrituulikud trassist piisavalt kaugel. Kliimaministri 17.11.2023 määruse nr 71 kohaselt on elektrituuliku vähim kaugus teekatte servast $L = (H + 0,5D)$. Kaalutava tuulikutüübi puhul (torni kõrgus 179 m, rootori läbimõõt 175 m, sellest pool 87,5 m) on selleks 266,5 m. Arvestades täiendavalt kauguse mõõtmist elektrituuliku vundamendist, on tuulikute vähim kaugus trassikoridorist 282 m. Vastavad kaugusringid on esitatud alljärgneval joonisel 1. 	Võtame uuendatud kõrgusandmed arvesse. Materjali on vastavalt täpsustatud.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Seega ei eelda koridoride 3E ja 3L valik ajalise piirangu seadmist ega tuulikute hilisemat eemaldamist ning KOV EP ja REP on selle lahendusega omavahel kooskõlas. Ajaline piirang, mille kohaselt tuleks tuulik maantee ehitusvajaduse tekkimisel eemaldada, piiraks seevastu kehtestatud KOV EP-ga antud ehitusõiguse teostamist ebaproportsionaalselt, kuivõrd see tõstaks tuulepargi rajamise kulu iga MW kohta oluliselt ja seaks investeeringu tagasiteenimise sõltuvusse määramata ajal tekkivast tee ehitusvajadusest.	Selgitame, et teemakäsitlus on ptk Kitsad olud, mis selgitab olukorda trassikoridoriga seonduvalt. Täpsustame seletuskirjas ja kaardirakenduses tuuliku kõrguse.
Teiseks, mis tahes trassikoridori valiku korral palume arvestada tuulikute paiknemisega ja tagada piisavad mahasõidud tuulepargi ehitamiseks ja opereerimiseks. Palume kirjutada eriveokõlbliku juurdepääsu nõue asukoha eelvaliku otsusesse. Kui see jääb eelvaliku etapis määramata, tuleb sama küsimust lahendada hilisemas etapis olukorras, kus liiklussõlmed ja kogujateed on projektlahendusega juba paigas. Tuulepargi ehitamisel ja hilisemal hooldamisel on vaja vedada tuulikute komponente, mille mõõtmised ületavad tavaveo piirmõõtmeid mitmekordselt. Kaalutava tuulikutüübi puhul on pikima komponendi ehk laba pikkus ligikaudu 90 m, autorongi kogupikkus kuni 110 m, suurim veolaius 6,0 m ja veokõrgus 6,5 m, mistõttu nõutav vaba kõrgus teel on vähemalt 7,5 m. Raskeima komponendi mass on kuni 120 t ja autorongi kogumass kuni 250 t. Ühe tuuliku kohta on vaja 8–14 eriveost. Sellised veod eeldavad Transpordiameti eriluba, mille väljastamine sõltub tee geomeetriast. Tavapärasele liiklusele projekteeritud liiklussõlm või kogujatee ei võimalda selliste veoste liikumist, ehkki formaalselt on ühendus olemas. Lõplikud mõõtmised täpsustuvad tootja koormus- ja veodokumentide alusel enne detailse lahenduse etapi lõppu. Juurdepääsu säilitamise osas palume tagada REP-i detailse lahendusega tuulepargi alale vähemalt kaks teineteisest sõltumatut eriveokõlblikku juurdepääsu riigiteelt nr 1. Kahe juurdepääsu vajadus tuleneb ehitusaegsest varustuskindlusest ja hilisemast hooldusjuurdepääsust suurte komponentide (laba, generaator, käigukast) vahetuseks kogu tuulepargi eluea jooksul. Kui kavandatav maantee lõikab läbi olemasoleva servituudiga tagatud juurdepääsutee, tuleb asendusühendus rajada enne olemasoleva ühenduse sulgemist ning see peab vastama samadele eriveoparameetritele. Olemasolev juurdepääs on esitatud alljärgneval	Käesoleva asukoha eelvaliku etapi ülesanne on leida sobivaim asukoht laiemale trassikoridorile, mille sees detailse lahenduse etapis määratakse täpselt tee ja rajatiste asukohad ning lahendused. Asukoha eelvaliku etapis erilahendusi (täiendavaid risteid vms) tuulealadele juurdepääsu tagamiseks ei kavandata ja täpsusastmest tulenevalt konkreetseid parameetreid/tingimusi detailseks etapiks ette kirjutada ei ole põhjendatud. Detailse lahenduse etapis määratakse tee ja rajatiste asukohad ja lahendus arvestades tee projekteerimise norme (detailse lahenduse etapis koostatakse ka eelprojekt), olemasolevat olukorda, juba rajatud teedevõrku, kehtestatud planeeringutega planeeritud lahendusi, toimunud arenguid konkreetsetes piirkonnas jne. Lisaks arvestatakse ka täpsemate uuringute, analüüside ning mõjuhindamise tulemusi. Planeeringu seletuskirja ptk 3.5.2. on lisatud tingimus, et detailse lahenduse etapis tuleb detailplaneeringutega ja/või kohaliku omavalitsuse eriplaneeringutega kavandatud ja väljaarendatud tuulikuparkide piirkonnas

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
joonisel 2. Juurdepääsu ei saa lugeda tagatuks, kui see on formaalselt olemas, kuid ei võimalda eespool kirjeldatud mõõtmatega eriveoseid; juurdepääsu säilimist tuleb hinnata funktsionaalselt, mitte üksnes ühenduse geomeetrilise olemasolu järgi. Palume kanda eriveokõlblik juurdepääsukoridor REP-i kaardimaterjalile eraldi tingmäärgiga ning siduda see maakasutus- ja ehitustingimustega, et see oleks järgnevatel projekteerimisetappides siduv.  Detailse lahenduse lähteülesandes palume ette näha eriveokoridori parameetrite määramine koostöös Transpordiameti ja piirkonna taastuvenergia arendajatega. Määrava tähendusega on vaba kõrgus vähemalt 7,5 m teed ületavate rajatiste ja õhuliinide osas, 6,0 m laiuse veose läbipääsu võimaldav vaba laius koos sektsioonide kaupa demonteeritavate müratõkete ja piiretega, pöördejälgede analüüs liiklussõlmedes ja ringristmikes suurima autorongi kohta ning	kaaluda teelahenduse kavandamisel tuulikute ja tuuliku komponentide veoks vajalike eriveoste läbipääsu vajadust. Lisaks märgime, et 2+2 tee rajamine toimub järk-järgult pikema perioodi vältel. Millisel ajaperioodil toimub antud lõigus 2+2 tee, kogujateede, liiklussõlmede jt rajatiste väljaehitamine, ei ole käesoleval hetkel võimalik öelda. Elluviimine toimub vastavalt vajadusele tõsta liiklusohutust olemasoleval teel (st alustatakse liiklusohutusest kohtadest) ja arvestades riigi rahalisi võimalusi. Uue põhimaantee kavandamisel teedevõrgu sidusus tänase (või vahetult lähiaastatel tuulikute rajamisega seoses rajatava) võrguga lahendatakse planeeringu järgmises ehk detailse lahenduse etapis.

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
sildade, truupide ja kogujateede kandevõime vastavus 250 t kogumassiga autorongi koormusskeemile.	
Samuti palume leppida tuulikute tarnegraafikus ja riigitee ehituse etapiviisilisuses kokku selliselt, et need üksteist ei välistaks, ning tagada, et tuulepargi alale suunduv juurdepääs ei katkeks ehitustööde ajal pikemaks ajaks. Kui riigitee ehitus toimub pärast tuulepargi valmimist, palume tagada tuulepargi hooldamiseks vajaliku juurdepääsu, mis võimaldab ka suurte komponentide vahetuseks vajalike kraanade ja eriveoste liikumist. Ühtlasi palume anda arendajale võimalus eriveokoridori puudutava projektlahendusega tutvuda ja selle kohta arvamus esitada.	Vt eelnev vastus.
Kolmandaks juhime tähelepanu, et KSH I etapi aruande eelnõus ei ole käsitletud REP-i mõju kehtestatud kohaliku omavalitsuse eriplaneeringutele ega nende alusel kavandatavatele taastuvenergia arendustele. Planeeringuala Ida-Viru osas on tegemist olulise majandusliku mõjuga, mistõttu palume seda mõjukategooriat aruandes eraldi hinnata. Asukoha eelvaliku otsuses tuleks sõnaselgelt sätestada, et REP-i elluviimine ei muuda kehtestatud kohaliku omavalitsuse eriplaneeringute elluviimist võimatuks ning et detailse lahenduse etapis tagatakse nendega kooskõla. Lõpetuseks palume kaasata Evecon OÜ REP-i detailse lahenduse etapi lähteülesande koostamisse ning liiklussõlmede ja kogujateede lahenduste väljatöötamisse Aa, Varja ja Püssi piirkonnas.	REPi ja KOV EP koostamine on toimunud paralleelselt. KOV EP ala 3 osas kehtestati mais 2026. Vastuolude hindamine menetluses ja kehtestatud planeeringutega on osa KSHs ja selle alusuuringus, nt asustusstruktuuri uuringus tehtud analüüsist. Seejuures on analüüsitud ka tuulenergeetika planeeringuid ning REPi koostamise käigus tehtud koostööd tuulearendajatega tuulikute positsioonide ja kõrguste kokkuleppimisel. Oleme Teie kirja joonisel 1 toodud tuuliku kõrgusega arvestanud ja uuenenud info alusel REPi materjali täpsustanud (planeeringu seletuskirja, kaardirakendust). Käesolevaga vastuolu REPi ja EP vahel puudub – elektrituulikute asukohad arvestades kogukõrgust on trassikoridorist piisaval kaugusel tagamaks vastavus normidele. REP ei sea takistusi tuuleenergeetika planeeringu elluviimiseks.

2.35 Enery Estonia OÜ

Kirja kuupäev: 27.08.2026

Ettepaneku sisu	Vastusseisukoht
Palume taristu planeerimisel ja projekteerimisel arvesse võtta 2026. aastal kehtestatud Lüganuse valla KOV eriplaneeringu alusel kavandatavaid tuulegeneraatorite asukohti Tagaia, Tüllil, Piiriväljal, Kaseoru ja Sakala kinnistutel Lüganuse vallas. Toetudes tee projekteerimise normidele, peab riigitee teekatte serva ja tuuliku vahele jääma vähemalt tuuliku tipukõrguse pikkune vahekaugus. Teelõigu riigi eriplaneeringu kooskõlastamiseks ja arvamuse andmiseks edastatud materjalide pakis sisalduvas eelistatud trassikoridoril eskiisprojekti on kõnealune vahekaugus suurem kui norm sätestab. See tähendab, et eskiisprojekti järgi ei ole planeeritud tuulikud ja kavandatav maantee omavahelises konfliktis. Palume ka riigi eriplaneeringu järgmistes etappides arvestada kehtiva tuuleenergia planeeringuga, et vältida soovimatuid olukordi.	Rõhutame, et Haljala-Kukruse REPis on asukohavaliku etapis teada ainult trassikoridori asukoht, tee paiknemine trassikoridori sees saab paika detailse lahenduse koostamise käigus ja planeeringu kehtestamisega (eeldatavasti aastaks 2030). REPis koostatud esialgne eskiisprojekt täpsustub ja see ei tarvitse näidata tee lõplikku asukohta. Oleme REPi planeerimisprotsessi jooksul koostööd teinud (ReM 9.12.24 kiri nr 14-5/4970-1 ja hilisem suhtlus e-kirjavahetuses) ning neid tingimusi Enery Estonia OÜle selgitanud. Vältimaks planeeringute segavat mõju teineteisele oleme rääkinud tuulikute puhul ühe võimalusena kasutada madalamaid tuulikuid või tuulikupositsioonide paigutamist selliselt, et tuulik ei ulatuks maanteele. Riigi eriplaneering arvestab kehtivate planeeringutega vastavalt seaduse nõuetele ja võimalustele.
Lisaks pöörame tähelepanu, et ligipääs Tagaia, Tüllil, Piiriväljal, Kaseoru ja Sakala kinnistutele kavandatavate tuulikuteni on planeeritud lahendada mahasõiduga riigiteelt nr 1 Tüllil kinnistule.	Võtame teadmiseks, kuid erilahendusi tuulealale juurdepääsuks käesolevas, asukoha eelvaliku etapis ei kavandata. Detailse lahenduse etapis määratakse tee ja rajatiste asukohad ja lahendus arvestades tee projekteerimise norme (detailse lahenduse etapis koostatakse ka eelprojekt), olemasolevat olukorda, juba rajatud teedevõrku, toimunud arenguid konkreetses piirkonnas jne. Lisaks arvestatakse ka täpsemate uuringute, analüüside ning mõjuhindamise tulemusi. 2+2 tee rajamine toimub järk-järgult pikema perioodi vältel. Millisel ajaperioodil toimub antud lõigus 2+2 tee, kogujateede, liiklussõlmede jt rajatiste väljaehitamine, ei ole käesoleval hetkel võimalik öelda. Elluviimine toimub vastavalt vajadusele tõsta liiklusohutust olemasoleval teel (st alustatakse liiklusohtlikumatest kohtadest) ja arvestades riigi rahalisi võimalusi.