



Anu Aleste
Koogu küla
koogukula@gmail.com

Teie 08.12.2025

Meie 29.12.2025 nr 13-3/4103-2

Austatud Anu Aleste

Aitäh tagasiside eest Haljala-Kukruse vahelise maateelõigu riigi eriplaneeringule. Tõstatate mitmeid teemasid, näiteks, et tee rajamine toob kaasa müra, vibratsiooni, õhusaaste, põhjavee reostuse, bussiliikluse halvenemise, liikumisteedkonna pikendamise jne. Anname alljärgnevalt ülevaate, millised on lahendused praeguses etapis ja peamised kaalutlused, millest on seniste otsuste kujundamisel lähtutud.

Alternatiivide visandamine ja võrdlus

Vastavalt planeerimisseadusele tuleb 2+2 teele sobivaima asukoha leidmiseks kaaluda erinevaid variante ja hinnata nende mõjusid. Uus tee peab võimalikult palju arvestama tundlike objektidega (eluhooned, kaitstavad loodusobjektid, kultuurimälestised jne) ja vastama 2+2 tee projekteerimisenõuetele (võimaldama liiklemist kiirusel 120 km/h). Neist kriteeriumitest lähtudes visandati erinevad trassialternatiivid, millest üks kulgeb läbi Koogu küla. Arvestades tundlike alade paiknemist, sh Eestile omast asustumustrit, ei ole trassikoridori leidmine, mis kedagi ei puuduta ja muutusi kaasa ei too, kahjuks võimalik. Igal alternatiivil on omad plussid ja miinused, kuid võrdluse ja hindamise tulemusena, ning arvestades uuringute tulemusi, on püütud leida trassikoridor, kus mõjud on eri valdkondi koos vaadates kõige väiksemad või leevendatavad.

Lühemate alternatiivide võrdluses osutus eelistatuks 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 (nendest 2 majapidamist elu- ja kõrvalhoonetega on olemasoleva tee ääres asuvad Koogu küla majapidamised). Eelistatud alternatiivi korral on hoonete arvud aga vastavalt 8 ja 17 ja konkreetselt Koogu küla piires 350 m trassikoridori sisse hooneid ei jäägi. Rannut läbiv 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. Koogu küla liiklusskeemis olulisi muudatusi ei tule, kuigi mõningate majapidamiste jaoks võivad teekonnad veidi pikeneda.

Pikemate alternatiivide võrdluses kaaluti kolme variandi vahel. Kaks lõunapoolset alternatiivi (1L2/1G2+2M+2B+2I+2L ja 1N2+1E+2C+2I+2L) läbivad suuri loodus- ja metsamassiive, mis on erinevate loomaliikide elupaigad. Ka asuvad lähistel I ja II kategooria kaitsealused liigid. Nende alternatiivide elluviimisel kaasneks oluline ebasoodne mõju kaitstavatele loodusobjektidele, rohevõrgustikule ja elusloodusele. Kulgedes läbi hõredalt asustatud piirkonna ei teenindaks need

ka kohalikku elanikku, vaid pigem transiitliiklust. Koondeelistuse kujundamisel arvestati erinevaid mõjutegureid, mõju iseloomu, ulatust ja olulisust, mille tulemusena osutus eelistatuks Koogu küla läbiv alternatiiv. Eelistatud alternatiiv 1L2/1G2+2M+2J+2K+2L toetab kõige enam kohalike keskuste elujõulisust ja teenindab kohalikke elanikke, mõjutab kõige vähem kaitstavat looduskeskkonda.

Võrdluse viisid läbi ning uuringud ja analüüsid koostasid pädevad eksperdid. Eelistus on kujunenud ekspertgrupi töö tulemusena kaalutlusotsusena, arvestades tee rajamisega kaasnevad erinevaid mõjusid ja häiringuid. Eksperdid on ka veel täiendavalt lühemate alternatiivide võrdlustabeli üle vaadanud ja täpsustanud, et uus tee läbi Koogu küla jätab ühed majapidamised ühele, teised teisele poole, mõjutades küla kokkukuuluvust, kuid need mõjud on väiksemad kui oleksid põhjapoolsel alternatiivil. Seega ekspertgrupi koondeelistus ei muutunud.

Lisaks rõhutame, et Sõmeru-Sämi-Vörkla-Purtse lõigul jääb eelistatud trassikoridor juba olemasolevasse teekoridoris või selle lähisteel, arvestab maahõive vähendamise ja mullastiku kaitse vajadusega enam kui lõunapoolsed koridorid, mis kulgeksid läbi loodus- ja metsaalade.

Bussiühendused ja liikumisvõimalused

Riigi eriplaneeringu koostamisel võetakse muuhulgas arvesse ka bussipeatustele ligipääsetavust ning turvalisust kergliiklejatele, samuti mõeldakse, kuidas kaugliinibussidel oleks võimalik peatuda või kuidas tagada peatumine maakonnaliinidele suuremates sõlmedes. Samas rõhutame, et riigi eriplaneeringuga ei ole võimalik muuta ja reguleerida praeguseid ühistranspordiühendusi, vaid luua eeldused, et tulevikus ka uue maantee puhul oleks võimalik ühistranspordiga liikumine.

Täna kulgeb ühistransport mööda põhimaanteed, mis jääb tulevikus uue tee väljaehitamise järgselt toimima kogujateena. Kogu olemasolev teedevõrk säilib, need ühendatakse vajadusel kogujateede kaudu omavahel või liiklussõlmega. Maakonnasisene ühistransport jääb tõenäoliselt ka edaspidi liiklema mööda olemasolevat teed, kus on lisaks Rannu peatusele veel mitmeid peatusi (Kalvi teerist, Tüükri jne). Teadaolevalt peatuvad Rannus mitmed Lux Expressi bussid ja Rannu liiklussõlme kavandatud ühistranspordipeatus võimaldab nende peatumist Rannus ka tulevikus. Kuna eriplaneeringu alusel maantee väljaehitamise aega ei ole teada, pole praegu võimalik öelda, kas või millises ajalisel perspektiivis praegune bussiliiklus seoses planeeringu realiseerimisega muutuma hakkab. Küll aga kinnitame, et ühistranspordi tähtsust on ka teised osapooled esile toonud, olenevalt praegu ühistranspordi korraldamisega tegelevate asutustega ja võtnud arvesse nende tagasisidet erinevate trassialternatiivide kohta.

Senised liikumisteed Koogu külas säilivad. Põhja-lõunasuunalise liikumise säilitamiseks on kavandanud riste uue trassi ristumisel Härjapea teega. Lisaks on Härjapea tee lõunapool uut trassi ühendatud kogujatee kaudu Rannu liiklussõlmega. See tähendab, et piirkonnast on võimalik mööda Härjapea teed liigelda põhja-lõunasuunaliselt, sh ühistranspordipeatustesse (Kalvi teerist) ja kogujatee kaudu ida suunas liiklussõlme (kuhu kavandatud bussipeatus). Trassist põhjas (olemasoleva ja uue trassi vahel) asuvatele Koogu küla majapidamistele tänased liikumisteed ei muutu. Võimalus on Härjapea ja Koogumõisa tee kaudu liigelda olemasolevale teele või Rannu-Koogu tee kaudu ida suunas. Veelgi mugavamaks liikumiseks täiendatakse esialgset eskiislahendust, ühendades Rannu-Koogu tee kogujatee kaudu Rannu teega.

Küla kaguosas asuvad majapidamised saavad mööda Abaja teed liigelda uuest trassist lõunapoole kogujatee kaudu Rannu liiklussõlme. Ristet Abaja teele kavandatud ei ole (st tähendab, et otse Pargi tänava kaudu ei ole võimalik olemasolevale teele liigelda), kuna liiklussõlm asub vahetus läheduses. Teatud piirkondades võib kaasneda vähesel määral teekonna pikenedamine, kuna otse mahasõidud 2+2 maanteelt ei ole ohutuse tagamiseks võimalikud.

Uus 2+2 tee muudab maantee turvalisemaks – sõidusuunad on eraldatud, ohtlikud ristmikud ja vasakpöörded asendatud eritasandiliste liiklussõlmedega, ulukite läbipääsuks on rajatud eritasandilised lahendused (tunnel, ökodukt, kallasraja kasutamise võimalus). Olemasolev teedevõrk jääb kandma kogujatee rolli, mille tulemusena liiklussagedus väheneb kordades ja transiitliiklus kaob ning seeläbi väheneb ka liiklusõnnetuste tõenäosus. Loomulikult ei lahenda uus maantee kõiki liiklusohutusega seotud probleeme, kuid taristust tulenevate ohukohtade vähendamine põhimaanteedel on üks samm selles suunas. Rohkem tausta avab planeeringu käigus koostatud ([lingitud siin](#)), liiklusõnnetuste statistika on leitav ([lingitud siin](#)). Maantee planeerimisel teeme koostööd ka Kaitseministeeriumiga - kavandatud lahendused soodustavad ka riigikaitsevõimet, tagades teede kandevõime rasketehnikaga liikumiseks, kaitseväge kolonnidest tekkivate ummikute vältimise ning kiirema ühenduse harjutusväljade vahel.

Müra, vibratsioon, õhusaaste ja kliimamõjud

Täpsemalt saate liiklusmüra ja vibratsiooni kohta lugeda käimasoleva etapi raames koostatud müra ja vibratsiooni uuringust ([haljalakukruse.ee > Dokumendid > Asukohavalik](#)). Uuringus analüüsiti kõigi alternatiivide mõju ümbritsevale keskkonnale (müra- ja vibratsioonitundlikele hoonetele) ning toodi välja hinnanguline müra mõjutsoonide kaugus teest. Uuringu müratsoonide kaugused teest on küll ligikaudsed ning arvatud lihtsustatud olukorras (arvestamata lokaalset pinnareljeefi jms), kuid kirjeldavad siiski müra leviku ulatuse võimalikku suurusjärku. Valdav osa Koogu küla majapidamistest jääb võimalikust müra normtasemete ületamise alast välja (lõigu 2J puhul).

Vibratsiooni häiringu leviala piirdub tee vahetu lähedusega. Täpne mõjuala ulatus selgitatakse välja detailse lahenduse mõju hindamise etapis, kus võetakse arvesse tee täpsustatud asukohta, kõrgustingimusi jne ning selle põhjal selgitatakse välja leevendusmeetmete vajadus.

Praegusel hetkel ei ole võimalik teha lõplikke järeldusi leevendusmeetmete vajaduse kohta Koogu küla piirkonnas, kuid järgmises planeeringu etapis see täpsustub. Praeguse trassivaliku etapi müra ja vibratsiooni uuringule järgneb detailse lahenduse etapp tee täpseks kulgemiseks trassi sees. Selle käigus koostatakse samuti müra- ja vibratsiooni uuring ning viiakse läbi mõju hindamine. Detailse lahenduse käigus koostatakse müra leviku kaardid vastavalt projektlahendusele.

Teedelt pärinev õhusaaste on peamiselt seotud liikluskooormuse, liikluse iseloomu ning mootorsõidukite tehnilise seisukorraga. Teelt lähtuva saaste maksimaalsed kontsentratsioonid tekivad tee pinna kohal ja hajuvad teest kaugemale liikudes kiiresti, mistõttu üldjuhul ei teki väljaspool tee-ala saastetaseme piirväärtusi (normi) ületavaid saasteainete kontsentratsioone. Tee lähedal asuvate hoonete korral mõjutavad õhusaaste taset ka müra vähendamiseks rakendatavad meetmed (müratõkkerajatised). Õhusaaste mõju kirjeldamisel saab võrdlusena kasutada teiste I klassi riigiteede projektide raames teostatud õhusaaste hinnanguid. Näiteks riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere teelõigu I klassi maanteeks ümberehituse projekti raames on teostatud liiklusega kaasneva õhusaaste leviku hajumisarvutused (OÜ Alkranel, 2022, aruanne leitav siit [lingilt](#)). Uuringu tulemuste kohaselt piirdub võimalik õhukvaliteedi piirväärtuste ületamise ala tee-ala ja vahetu tee ümbrusega ning tee lähimate eluhoonete juures (mis jäävad kohati paarikümne meetri kaugusele teest) on nõuded juba selgelt tagatud. Sealjuures on Tallinn-Pärnu-Ikla tee liikluskooormused märkimisväärselt suuremad kui Tallinn-Narva maantee vaadeldavas lõigus. Seega pole antud piirkonnas olulist negatiivset mõju õhusaaste näol ette näha. Teie kirjas viidatud PAHd (polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud) on peamiselt puidu põletamisel ja tööstuses tekkivad saasteained, liiklusest tulenevad peamised saasteained on käsitletud eelviidatud uuringus.

Olete markerinud ka kuumasaaste probleem ja kliimaeesmärgid. Nii trassialternatiivide võrdlus

kui ka koostamisel olev mõjude hindamise aruanne käsitleb planeeringu mõju kliimaeesmärkidele ning vajadusel leevendusmeetmeid. Eesti tingimustes on kuumasaared probleemiks eelkõige linnades, täpsemat infot võib leida näiteks Keskkonnaagentuuri andmetel koostatud kaardirakendusest ([lingitud siin](#)). Maanteetranspordil, mis on vajalik nii üksikisiku kui riigi toimimise jaoks, on looduskeskonnale negatiivne mõju, kuid oluline on leida mõistlik tasakaal erinevate vajaduste vahel.

Põhjavesi

Põhjavee kaitstus on kajastatud alternatiivide võrdlustabelites ja käsitletakse ka mõjude hindamise aruandes täpsemalt. Valdav osa trassilõigust jääb kaitsmata või nõrgalt kaitstud põhjaveega alale, mistõttu Projekti kavandamisel ja elluviimisel rakendatakse üldisi veekaitsemeetmeid, mis määratakse kindlaks eriplaneeringu edasistes etappides. Teede ehitusest, hooldusest ja kasutamisest tingitud reostusriskid on minimaalsed, arvestades erinevaid tehnilisi lahendusi, mida tänapäeval reostuse, sh reostusohuga õnnetuste vältimiseks kaustatakse.

Toidujulgeolek ja põllumajandusmaad

Nõustume, et põllumajandusmaa on toidutootmise ja -julgeoleku mõistes oluline. Kui vaadata lühemaid alternatiivide, jääb mõlemasse trassikoridori põllumajandusmaad, Rannut läbiva alternatiivi korral rohkem (ca 10%). Lisaks killustaks Rannut läbiv alternatiiv rohkem põlde, muutes nende majandamise keerukamaks, kuna kahe tee vahele jäävad kitsad põllusiilud. Pikemate alternatiivide korral jääb lõunapoolsetesse (1L2/1G2+2M+2B+2I+2L ja 1N2+1E+2C+2I+2L) trassikoridoridesse põllumaad oluliselt vähem, seda on arvestatud ka hinnangute andmisel. Koondeelistus kujunes arvestades kõigi kriteeriume piires antud hinnanguid.

Kinnisvara väärtus, investeeringud

Tunnete muret kinnistu väärtuse languse pärast. Tee kui suure infrastruktuuri läheduses võib elamumaa väärtus vähendada, eelkõige visuaalse- ja mürahäiringu kaudu, kuid Eestis on seda vähe uuritud. Kinnisvara väärtust mõjutavad mitmed tegurid, näiteks seisukord ja ehituskvaliteet, ligipääsetavus teenustele jm asukohapõhised mõjurid, samuti ruumide suurus jne.

Mujal maailmas tehtud uuringud ei näita üheselt maantee läheduse mõju elamispinna väärtusele. 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.

Planeeringu kodulehel [KKK rubriigis](#) on ka esialgne info selle kohta, kuidas toimub tee rajamiseks vajalike maade omandamise protsess. Rõhutame, et tegemist on üldpõhimõtetega, mis tulevikus võivad muutuda vastavalt õiguslike aluste muutumisele ajas.

Teede rajamisel on omad negatiivsed mõjud ja selleks viiaksegi planeeringu erinevates etappides läbi mitmed uuringud ja mõjude hindamised, et negatiivseid mõjusid vältida, hoida minimaalsena

või leida vajalikud leevendusmeetmed. Ehkki suure lokaalse mõjuga projektide puhul on kõikide osapoolte jaoks rahuldavat tulemust kohati keeruline saavutada, tuleb planeeringu korraldajal kaaluda erinevaid huvisid, nii avalikke kui üksikisikute seisukohti, ning lõimida need planeeringulahendusse vastavalt planeerimispõhimõtetele ja planeeringu eesmärkidele. Planeerimise üks olulisemaid põhimõtteid ja raskuskese seisnebki erinevate huvide tasakaalustamises.

Võrdlustulemuste avalikustamise perioodil esitati mitmed ettepanekud lahenduse täpsustamiseks, sh trassikoridori nihutamiseks. Analüüsimise kõiki laekunud ettepanekuid koostöös ja kooskõlas kujundame seisukohad. Kui lahendus muutub, teavitame sellest kindlasti ka maaomanikke. Kõik senised uuringud, trassialternatiivide võrdlustabelid kui ka hiljem lisanduvad materjalid on leitavad planeeringu kodulehel www.haljalakukruse.ee dokumentide rubriigis.

Rõhutame, et praegu on käimas planeerimisprotsess, mille detailne lahendus valmib eeldatavasti 2029. aastal ning sellele järgneb täpsem projekteerimine. Praegu ei ole paigas ajaline plaan, millal maantee ehitamiseni jõutakse. Maantee väljaehitamine tulevikus toimub lõikude kaupa vastavalt vajadusele (liiklusohhtlikud kohad esmajärjekorras) ja riigi rahalistele võimalustele, nii, nagu ka mujal Eestis suuremate maanteede puhul. Samuti võib tulevikus hilisemal projekteerimisel vastavalt muutunud vajadusele olla maantee lõiguti ka 2+1 või muu lahendusega.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Ivari Rannama

maa- ja ruumipoliitika osakonna juhataja

Lisad:

Anne Martin

+372 5802 3933 anne.martin@mkm.ee