EESTI MAANTEETRANSPORDI LIIT

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Suur-Ameerika 1
10122 Tallinn

info@mkm.ee

Koopia:

Transpordiamet (info@transpordiamet.ee)

Tallinn, 10.11.2026

Ettepanekud Haljala–Kukruse maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku kohta

Lugupeetud planeeringu koostajad

Eesti Maanteetranspordi Liit (MTRL) esindab Eesti maanteekaubaveo ja bussiveo ettevõtjaid. Veondus ja laondus annavad tööd enam kui 52 000 inimesele ning maanteekaubavedu tagab varustuskindluse ka kriisiolukorras. Esitame Haljala–Kukruse maanteelõigu riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku avalikul väljapanekul (12.10.–10.11.2026) olevate materjalide kohta alljärgnevad ettepanekud.

Toetame Tallinna–Narva põhimaantee väljaehitamist neljarealise teena. Tegemist on TEN-T võrku kuuluva rahvusvahelise kaubakoridoriga, mis teenindab ka Lääne- ja Ida-Virumaa tööstust, sadamaid ning sõjalist mobiilsust. Samas on asukoha eelvalik see etapp, kus määratakse trassikoridori laius ning liiklussõlmede ja ristmike asukoht ja ruumivajadus. **Kui kaubaveo sõidukite vajadusi ei arvestata praegu, ei ole neid hiljem detailse lahenduse ja projekteerimise käigus enam võimalik lahendada** või on see oluliselt kallim. Planeeritav tee on kasutusel aastakümneid ja seega peab lahendus arvestama mitte ainult tänaste, vaid ka lähikümnendite veovahenditega.

1. Tee, ristmikud ja pöörded peavad arvestama pikemate autorongidega

Alates 01.06.2026 on Eesti teedel lubatud 20,75 m ja 25,25 m (kuni 60 t) autorongid ning Tallinna–Narva maantee kuulub nende peamiste marsruutide hulka. Põhjamaades on tavakasutuses juba vedukist ja kahest poolhaagisest koosnevad kuni 34,5 m (EMS2) autorongid. Sektori erialaliidud (MTRL, ELEA, ERAA ja Prolog) on oma ühistes ettepanekutes seadnud eesmärgiks, et **teede projekteerimis- ja planeerimisnormides võetaks lähtekohaks kuni 34,5 m pikkuste autorongide vajadused**. Pikemad autorongid vähendavad sama kaubakoguse veoks vajalike reiside arvu, kütusekulu ja heidet ning leevendavad autojuhtide puudust.

Liiklusohutuse seisukohast on 2+2 tee pikemate autorongide jaoks parim lahendus, sest puudub möödasõit vastassuunavööndis, mida peetakse pikemate autorongide peamiseks lisariskiks. **Kriitiliselt oluliseks muutuvad aga liiklussõlmed, ristmikud, pöörded ja ühendused kohaliku teedevõrguga.** Palume:

1.1 võtta trassikoridori ja liiklussõlmede ruumivajaduse määramisel arvutuslikuks sõidukiks vähemalt 25,25 m EMS-autorong ning tuleviku vaates kuni 34,5 m pikkune EMS2-autorong (veduk ja kaks poolhaagist) ning kontrollida lahendusi nende sõidukite pöördetrajektooridega;

1.2 arvestada eritasandiliste ristmike rampide, ringristmike, pöörderadade ja kogujateede geomeetrias pikemate autorongide pöörderaadiuste ja ülekatteala vajadusega;

1.3 näha ette piisava pikkusega kiirendus- ja aeglustusrajad ning ooteruum, arvestades, et pikem ja raskem autorong kiirendab aeglasemalt ja vajab põhiteele liitumiseks pikemat lõiku;

1.4 kavandada koridori ka raskeveokite puhke- ja parkimisalad, mis mahutavad läbisõidukohtadega pikemaid autoronge ning võimaldavad hiljem rajada laadimistaristut.

2. Ligipääs logistikakeskustele ja terminalidele peab säilima

Lõigu ääres paiknevad tööstus- ja logistikaettevõtted, terminalid ja Kunda sadam, mille tegevus sõltub otsesest ja usaldusväärsest ühendusest põhimaanteega. Väljapaneku materjalide kohaselt on lõigul praegu 263 mahasõitu ja 33 suuremat ristumist ning neljarealisele teele samatasandilisi peale- ja mahasõite ei rajata. Ühenduste koondamine on ohutuse huvides mõistetav, kuid see ei tohi oluliselt halvendada kaubaveo ligipääsu. Palume:

2.1 tagada ligipääs olemasolevatele logistikakeskustele, terminalidele (sh teraviljaterminalid) ja tööstusaladele **vähemalt tänastel tingimustel ja tänaste veovahenditega** ning piiranguteta seadusega lubatud autorongide pikkusele või massile;

2.2 kavandada uued ühendused ja kogujateed tuleviku vaates **kuni 34,5 m autorongidele**;

2.3 arvestada, et EMS-autorongide kasutamine eeldab, et kogu marsruut – sh viimased kilomeetrid põhimaanteelt terminalini – sobib nendele sõidukitele. Kui ühendus terminaliga seda ei võimalda, jääb pikemate autorongide eelis kasutamata ka põhimaanteel endal;

2.4 kaardistada järgmises etapis koostöös ettevõtjate ja erialaliitudega peamised kaubaveo lähte- ja sihtkohad ning liikumissuunad. Oleme valmis selleks sisendit andma ja liikmesettevõtteid kaasama.

3. Kunda ristmiku lahendus

Palume kaaluda ja analüüsida hr Neeme Nõlvaku esitatud tehnilisi ettepanekuid Tallinna–Narva maantee Kunda ristmiku eelplaneeringu eskiisprojekti muutmiseks. Kunda ristmik teenindab sadamat ja sellega seotud tööstus- ja logistikaliiklust ning on raskeveokite seisukohast üks lõigu olulisemaid liiklussõlmi. Palume, et ettepanekute analüüs ja selle tulemused kajastuksid planeeringu vastusseisukohtades ning et valitud lahendust kontrollitaks punktides 1 ja 2 nimetatud autorongidega.

4. Sektori kaasamine edasises menetluses

Detailse lahenduse etapis (alates 2027. aastast) täpsustatakse ristmike ja ligipääsude lahendused. Palume kaasata MTRL ja teised veondus- ja logistikasektori erialaliidud liiklussõlmede ja ühenduste lahenduste väljatöötamisse ning avalikustada ristmike lahenduste kontrollimisel kasutatud arvutuslikud sõidukid ja trajektooride analüüs.

Kokkuvõtteks palume

1) arvestada trassikoridori, liiklussõlmede, ristmike ja pöörete kavandamisel 20,75 m ja 25,25 m autorongidega ning tuleviku vaates kuni 34,5 m autorongidega (veduk ja kaks poolhaagist);
2) tagada ligipääs olemasolevatele logistikakeskustele ja terminalidele vähemalt tänastel tingimustel ja tänaste veovahenditega ning soovitavalt kuni 34,5 m autorongidele;
3) kaaluda ja analüüsida hr Neeme Nõlvaku tehnilisi ettepanekuid Kunda ristmiku eskiisprojekti muutmiseks;
4) kaasata liit planeeringu detailse lahenduse koostamisse.

Oleme valmis ettepanekuid täpsustama ja osalema planeeringu aruteludel.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Kersten Kattai
tegevjuht