



TERVISEAMET

Majandus- ja
Kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Teie 08.07.2026 nr 13-3/2396-1

Meie 07.08.2026 nr 9.3-4/26/5404-3

**Haljala-Kukruse vahelise maanteelõigu
riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku
ja KSH I etapi aruande eelnõude
kooskõlastamine**

Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) planeerimiseseaduse § 37 lg 1 alusel kooskõlastamiseks Haljala-Kukruse vahelise maanteelõigu riigi eriplaneeringu (edaspidi REP) asukoha eelvaliku ja selle mõjude hindamise, sh keskkonnamõjude strateegilise hindamise (edaspidi KSH) I etapi aruande eelnõud.

REP-i eesmärk on kavandada põhimaantee 1 Tallinna-Narva tee (E20) Haljala-Kukruse vahelisel teelõigul kiirusele 120 km/h vastava 2+2 ristlõikega maantee rajamist. Planeeringuala hõlmab Lääne-Viru ja Ida-Viru maakonnas Rakvere linna, Haljala valla, Rakvere valla, Viru-Nigula valla, Vinni valla, Lügane valla, Jõhvi valla ning Kohtla-Järve linna territooriume. Planeeringuala suurus on ligikaudu 670 km². Planeeritava 2+2 põhimaantee pikkus on ligikaudu 67 km. Planeeringuga määratav trassikoridor on põhimaantee ja selle toimimiseks vajalike rajatiste maa koos "nihutamisruumiga", trassikoridori laiuseks on üldjuhul 350 m.

Asukoha eelvaliku etapis koondati 2+2 tee sobivaima asukoha leidmisega seotud teemad ning lähtealused detailse lahenduse koostamiseks ja mõjude hindamiseks. Asukoha eelvaliku etapis viidi läbi uuringud ja analüüsid asukoha eelvaliku tegemiseks. Muuhulgas viidi läbi müra- ja vibratsiooniuuringu I etapp ja liiklusuuring (sisendiks müraarvutustele). Mõjude hindamise käigus võrreldi erinevaid trassikoridori alternatiive, negatiivsete mõjude leevendamiseks pakuti välja asjakohased meetmed ja tingimused, millega tuleb REP-i järgmises ehk detailse lahenduse etapis arvestada.

Töö raames koostatud müra- ja vibratsiooniuuringus analüüsiti nii välisõhus leviva müra tasemeid kui ka maapinna kaudu levivat vibratsiooni, hinnati nende vastavust kehtestatud normtasemetele ning määratleti hinnangulised võimalikud leevendusmeetmed normtasemete ületamise korral. Maanteede (nii uute kui rekonstrueeritavate teede) lähiümbrusesse jäävate olemasolevate müratundlike hoonete mürasituatsiooni hindamisel on asjakohane lähtuda müra piirväärtusest. Samas võib uute teede rajamisel võimalusel eesmärgiks seada ka müra sihtväärtusele vastavate tingimuste tagamise, kuigi seadusandluses sellist nõuet hetkel otseselt välja toodud ei ole. Müra- ja vibratsioonihinnangu tulemusel selgus kõigi trassialternatiivide kohta esialgne üldistatud hinnang perspektiivse maanteetrassi poolt mõjutatavate hoonete ja alade hulga kohta ning üldistatud hinnang leevendusmeetmete vajaduse ja mahu kohta. Oluline vibratsiooni kui ülenormatiivse häiringu leviala piirdub tee vahetu lähedusega ning eeldades, et 2+2 sõiduradadega tee puhul ei jää ühtegi tundlikku hoonet äärmise sõiduraja

vahetusse lähedusse (tee rajamiseks vajalik maa-ala võib ulatuda ca 20 m kaugusele teest) ei ole ette näha vibratsiooni piirväärtuste ületamist.

Detailse lahenduse etapiks koostatud müra- ja vibratsiooniuuringu lähteülesande kohaselt ei ole maanteeliiklusest tuleneva maapinna kaudu leviva vibratsiooni hindamiseks Eestis üldkasutatavaid arvutusmeetodeid kehtestatud. Sellest tulenevalt hinnatakse vibratsiooni levikut eksperthinnanguna tuginedes erialakirjandusele, teadusartiklitele, varasematele sarnastele uuringutele ja olemasolu korral ka varasematele mõõtmistulemustele ning muule asjakohasele dokumentatsioonile. Vibratsiooni eksperthinnangu andmisel lähtutakse II etapi töodes tee täpsest asukohast, mille alusel saab välja tuua tee ja lähimate tundlike hoonete vahemaa ning võimaliku mõju. Vajadusel esitatakse detailse lahenduse etapis ka soovitusel maantee kasutusaegse olukorra müra- ja vibratsioonitasemete seire kohta.

Detailse lahenduse etapiks koostatud eelprojekti lähteülesande kohaselt tuleb tagada standardiga EVS-EN 17037:2019+A1:2021/AC:2022 „Päevavalgus hoonetes“ nõutud valgustingimused. Tuleb anda hinnang läbipaistvate müratõkkepaneelide kasutamiseks (kui müratundliku hoone eluruumides on vaja kontrollida varjutuse teket) ja sisend, millistes lõikudes on järgmises etapis insolatsiooniarvutus vajalik koostada.

Planeeringualal on põhjavesi maapinnalt lähtuva reostuse eest peamiselt kaitsmata või nõrgalt kaitsitud, mistõttu on edasisel kavandamisel oluline pöörata tähelepanu mõjude leevendamisele, samuti tuleb projekti elluviimisel rakendada üldisi veekaitsemeetmeid.

REP asukoha eelvaliku seletuskirjas on välja toodud tingimused detailse lahenduse koostamiseks. Muuhulgas tuuakse välja, et eluhoonete puhul pöörata tähelepanu maantee kavandamisega kaasnevate mõjude leevendamisele (nt müratõkete rajamine, ligipääsude tagamine jm), hinnata kavandatava tegevuse mõju põhjaveele ja määrata põhjavee kaitse- ja leevendusmeetmed. Lisaks tuleb läbi viia müra- ja vibratsiooniuuringu II etapp, mille käigus teostada täiendav (ühtlasi ka detailsem) müra leviku modelleerimine ning koostada müra leviku kaardid vastavalt detailsele lahendusele ja töötada välja konkreetsed liiklusrakendusest lähtuvad leevendusmeetmed, mis on sisendiks edasisele projekteerimisele.

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

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Liisu Tamm
vaneminspektor (keskkonnatervis)
Ida regionaalosakond