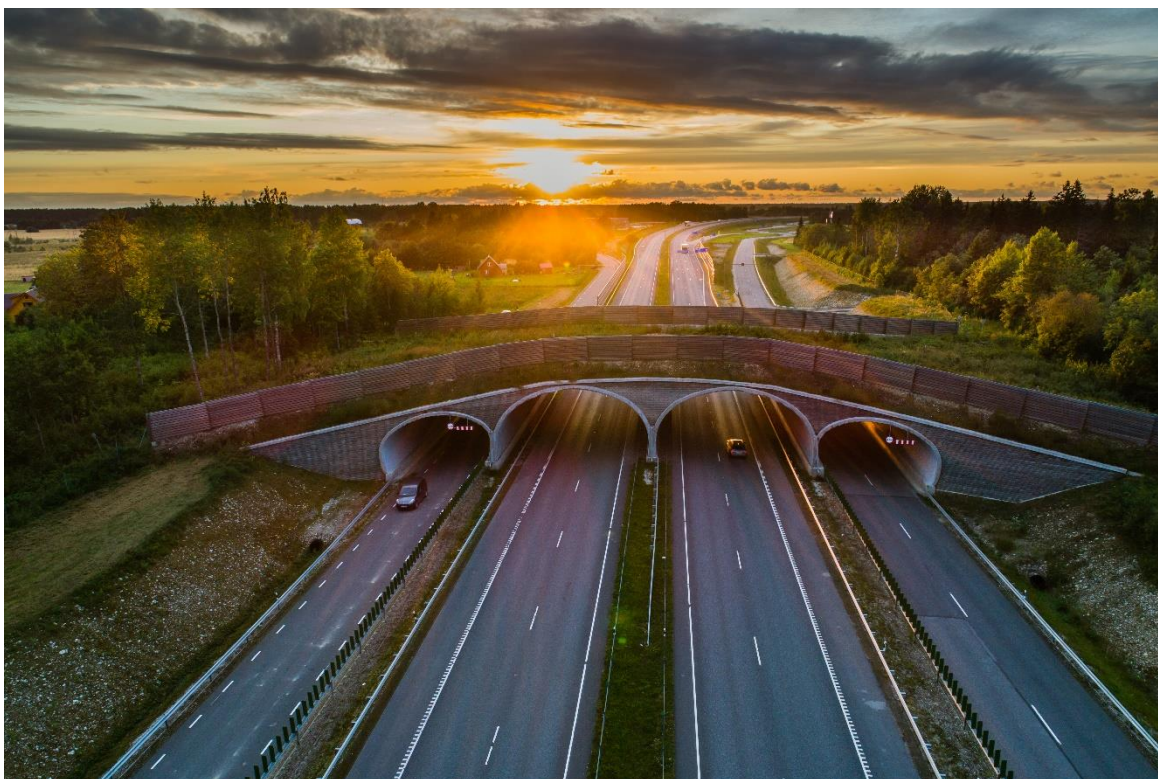


Töö number: 2022_0067
Tellija Regionaal- ja põllumajandusministeerium
Konsultant Skepast&Puhkim OÜ
Laki põik 2, 12915 Tallinn
Telefon: +372 664 5808; e-post: info@skpk.ee
Registrikood: 11255795;

Kuupäev 16.08.2023

Haljala-Kukruse 2+2 maantee riigi eriplaneering ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamine

Asukoha eelvaliku lähteseisukohad ja mõjude hindamise, sh KSH programm



Versioon **3**
Kuupäev **16.08.2023**

Projekti nr **2022_0067**

Kasutatud lühendid

MKA – maastikukaitseala

KSH – keskkonnamõju strateegiline hindamine

LKS – looduskaitseseadus

KeHJS – keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus

REP – riigi eriplaneering

LS - lähteseisukohad

SKEPAST&PUHKIM OÜ
Laki põik 2
12915 Tallinn
Registrikood 11255795
tel +372 664 5808
e-mail info@skpk.ee
www.skpk.ee

Sisukord

Sissejuhatus	5
Riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise programmi koostamise meeskond	7
1. Planeeringu koostamise eesmärk.....	8
1.1. Planeeringuala	8
1.2. Trassikoridori laius	9
2. Trassivaliku põhimõtted	11
2.1. Aluskriteeriumid	11
2.2. Trassikoridoride visandamine	13
2.3. Trassikoridoride hindamine ja võrdlemine	14
3. Ülevaade mõjude hindamisest	18
3.1. KSH eesmärk	18
3.2. Sotsiaalsete, majanduslike ja kultuuriliste mõjude hindamise eesmärk	18
4. KSH mõistes eeldatavalt mõjutatav keskkond ja eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju 20	
4.1. Natura 2000 võrgustiku alad.....	20
4.2. Kaitstavad loodusobjektid	22
4.3. Loomastik	25
4.4. Taimestik ja vääriselupaigad.....	26
4.5. Rohevõrgustik	27
4.6. Kultuuriväärtused ja maastikud.....	28
4.7. Väärtuslik põllumajandusmaa	29
4.8. Geoloogiline iseloomustus	29
4.9. Maavarad ja maardlad	34
4.10. Altkaevandatud alad ja maa stabiilsus	42
4.11. Põhjavesi ja joogiveevarud	43
4.12. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid.....	46
4.13. Välisõhu kvaliteet: õhusaaste, müra, vibratsioon	49
4.14. Jääkreostusobjektid.....	54
4.15. Jäätmeteke ja ringmajandus	55
4.16. Ohtlikud ja suurõnnetuse ohuga ettevõtted	56
4.17. Riigikaitse.....	63
4.18. Kliimamuutused	63
4.19. Piiriülene mõju	64
5. Mõjude hindamise kirjeldus	65
5.1. Planeeringu koostamise käigus läbiviidavad uuringud	65
5.1.1. Asukohavaliku teostamise käigus läbiviidavad uuringud	65
5.1.2. Detailse lahenduse koostamise käigus läbiviidavad uuringud	65
5.2. Eksperdigrupi koosseis	67
5.3. KSH läbiviimise metodika	68
5.3.1. Mõju hindamine Natura 2000 võrgustiku aladele.....	70
5.3.2. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele	71
5.3.3. Mõju hindamine vääriselupaikadele	71
5.3.4. Mõju loomastikule	72
5.3.5. Mõju taimestikule ja rohevõrgustikule.....	72
5.3.6. Mõju hindamine veekeskkonnale.....	72
5.3.7. Mõju hindamine kliimale.....	73
5.3.8. Mõju hindamine inimese tervisele	74

5.3.9. Mõju hindamine inimese heaolule ja varale	75
5.3.10. Mõju hindamine jäätmetekkele ja ringmajanduse võimalustele	75
5.4. Sotsiaalsete, majanduslike ja kultuuriliste mõjude hindamise metoodika	76
6. Planeeringu koostamise korraldamine	78
6.1. Ajakava	78
6.2. Kaasamine ja koostöö.....	79
7. Haljala-Kukruse 2+2 maantee rajamise taust.....	84
7.1. Seosed kehtivate planeeringutega	84
7.1.1. Lääne-Viru maakonnaplaneering.....	84
7.1.2. Ida-Viru maakonnaplaneering	85
7.1.3. KOVide üldplaneeringud	85
7.1.3.1. Haljala valla üldplaneering	85
7.1.3.2. Jõhvi valla üldplaneering.....	86
7.1.3.3. Kohtla-Järve linna üldplaneering	86
7.1.3.4. Lüganuse valla üldplaneering.....	86
7.1.3.5. Rakvere linna üldplaneering	87
7.1.3.6. Rakvere valla üldplaneering	87
7.1.3.7. Toila valla üldplaneering	87
7.1.3.8. Vinni valla üldplaneering.....	87
7.1.3.9. Viru-Nigula valla üldplaneering	88

Lisad

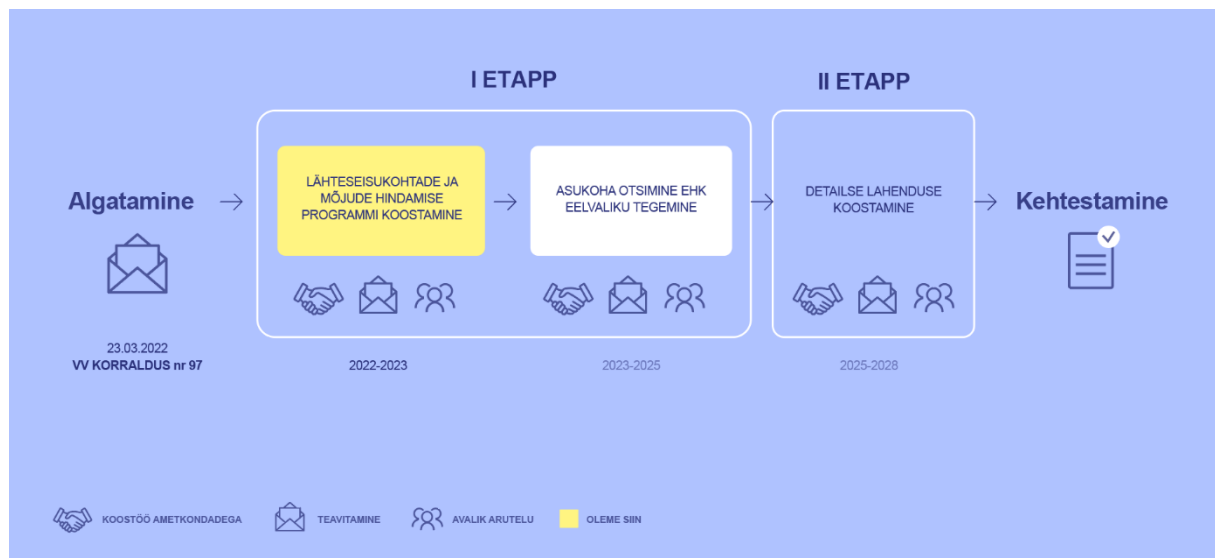
- Lisa 1. Võrdluskriteeriumide maatriks
- Lisa 2. Ulukiuuringu I etapi lähteülesanne
- Lisa 3. Raadamise uuringu lähteülesanne
- Lisa 4. Mürauuringu I etapi ja vibratsioonihinnangu lähteülesanne
- Lisa 5. Asustusstruktuuri uuringu lähteülesanne
- Lisa 6. Liiklusuuringu lähteülesanne
- Lisa 7. Eeltasuvusarvutuse lähteülesanne
- Lisa 8. Eskiisi lähteülesanne
- Lisa 9. Meelsusuuringu lähteülesanne

Sissejuhatus

Haljala-Kukruse 2+2 maantee riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohad ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamise, sh keskkonnamõju strateegilise hindamise programm (edaspidi: LS ja programm) on ettevalmistav etapp Vabariigi Valitsuse 23.03.2022 korraldusega nr 97 algatatud Riigitee 1 Haljala ja Kukruse vahelise teelõigu 2+2 ristlõikega maantee riigi eriplaneeringu koostamiseks ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamiseks, sh KSH läbiviimiseks.

REP LS ja programm annab ülevaate Haljala-Kukruse maantee riigi eriplaneeringu koostamise eesmärkidest ja on suunisteks planeeringu edasisel koostamisel ning selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamisel. LS ja programm määratleb uue maanteelõigu kavandamise eesmärgi, annab ülevaate üldistest põhimõtetest, millest planeerimisprotsessis ning ka planeeringu elluviimisel lähtuda, koondab peamised ülesanded, mis planeeringus lahendada tuleb, kaardistab vajalikud uuringud, mis tuleb asukohavaliku käigus läbi viia ning määratleb eeldatavad olulised ja asjakohased mõjud, mis maantee kavandamisega kaasneda võivad. LS ja programm annab meetoodilise aluse trassikoridoride alternatiivide visandamiseks ja edasiseks võrdlemiseks.

REP koostamine koosneb kahest etapist: asukohavaliku teostamisest ja detailse lahenduse koostamisest. Mõlemal etapil on eraldi KSH aruanne. Asukohavaliku etapis valitakse maantee rajamiseks sobivaim asukoht trassikoridorina ning antakse lähteülesanne detailse lahenduse koostamiseks. Detailse lahenduse koostamise käigus koostatakse sobivaimasse trassikoridori maantee eelprojekt ja hinnatakse kavandatava tegevuse mõju juba projekti (KMH) täpsusastmes. Detailse lahendusega kehtestatakse ka kinnisomandi(te)le kitsendused, mis on vajalikud maantee ja sellega seotud rajatiste väljaehitamise võimaldamiseks. Kehtestatud riigi eriplaneeringu detailne lahendus on aluseks ehitusprojekti koostamisele, mis saab olema maantee ehitamise aluseks.



Joonis 1. Riigi eriplaneeringu protsessiskeem

Käesolevas dokumendis on rõhuasetus asukoha eelvalikul ehk REP esimesel etapil ja selle koostamise käigus läbiviidavatel tegevustel. Detailse lahenduse koostamise täpne ülesandepüstitus ning mõjude hindamise kirjeldus detailse lahenduse mõjude hindamise läbiviimiseks antakse asukoha eelvaliku etapi lõpuks keskkonnamõju strateegilise hindamise esimese etapi aruande osana.

LS ja programm on koostatud ühise dokumendina, et vältida dubleerimist ja tagada parem seos kavandatava tegevuse ning selle mõjude hindamise vahel. LS ja programm on esialgne ülesandepüstitus järgnevas riigi eriplaneeringu asukohavaliku koostamise ja selle mõjude hindamise läbiviimise protsessiks. Siin toodud ülesanded ja hinnatavad mõjud võivad edasise planeeringu koostamise käigus, kaasamise ning koostöö ja täiendavate uuringute tulemusel täieneda. LS ja programmi dokumenti edasise planeerimisprotsessi käigus (asukohavaliku ja detailse lahenduse koostamise käigus) ei muudeta, kuid muutunud asjaolusid käsitletakse ja põhjendatakse planeeringu seletuskirjas ja/või mõjude hindamise aruandes.

Riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja mõjude hindamise programmi koostamise meeskond

Riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja selle mõjude hindamise programm on koostatud konsultatsiooniettevõtte Skepast&Puhkim OÜ ja Agenda PR OÜ ekspertide, valdkondlike ministeriumite esindajate ja ametkondade koostöös. Planeeringu koostamise korraldaja on Regionaal- ja põllumajandusministerium ning huvitatud isik Transpordiamet.

Regionaal- ja põllumajandusministerium ning Transpordiameti esindajad:

- Anne Martin – Regionaal- ja põllumajandusministerium
- Kaie Kruusmaa – Transpordiamet

Riigi eriplaneeringu lähteseisukohad ja mõjude hindamise (sh KSH) programmi koostanud meeskond:

- Triin Lepland – töögrupi juht, mõjude hindamise ekspert (valdkonnad: sotsiaalsed mõjud, kultuuriväärtused ja maastikud)
- Anni Konsap – planeerija, mõjude hindamise ekspert (valdkonnad: sotsiaalsed mõjud)
- Sander Lõuk – projektijuhi abi ja geoinformaatika spetsialist
- Marko Lauri- geoinformaatika spetsialist
- Aide Kaar – KSH juhtekspert, mõjude hindamise ekspert (valdkonnad: mõjutatava keskkonna kirjeldus, KSH läbiviimise meetodika)
- Raimo Pajula – mõjude hindamise ekspert (valdkonnad: Natura 2000 võrgustiku alad, kaitstavad loodusobjektid, taimestik ja loomastik, rohevõrgustik, bioloogiline mitmekesisus ja muud elusloodusega seotud teemad)
- Moonika Lipping – mõjude hindamise ekspert (valdkonnad: mõju välisõhu kvaliteedile, müra teke ja levik, jäätmete ja ringmajandus)
- Vivika Väizene – mõjude hindamise ekspert (valdkonnad: geoloogilise ehituse kirjeldus)
- Andres Brakmann – teedeinsener
- Olavi Grünvald – majanduslike mõjude ekspert
- Helin Vaher – kommunikatsiooni ja kaasamise spetsialist

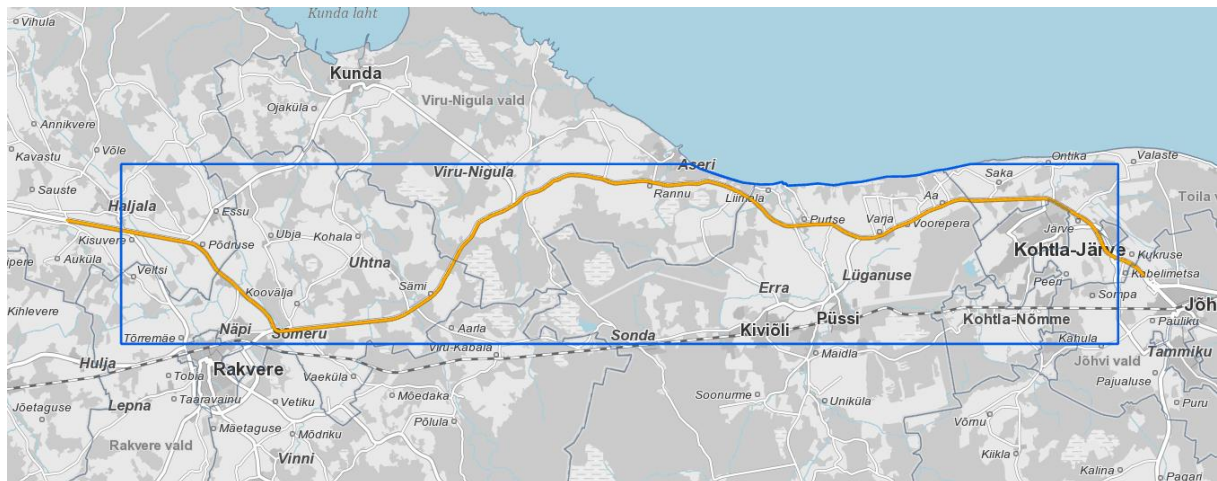
1. Planeeringu koostamise eesmärk

Haljala-Kukruse riigi eriplaneeringu koostamise eesmärk on luua TEN-T üldvõrgustiku nõuetele vastavad teeliikluse ja -transpordi tingimused, et tagada nii rahvusvahelised kui riigisised paremad ühendused, sh läbi aegruumiliste vahemaade vähendamise ja parema juurdepääsetavuse ning luua sellega eeldused majanduskasvuks, konkurentsivõime tõusuks ja piirkondlike arenguerinevuste vähendamiseks. Vabariigi Valitsuse riigi eriplaneeringu algatamise korralduse¹ kohaselt tuleb riigi eriplaneeringuga kavandada põhimaanteel 1 Tallinn–Narva asuva Haljala ja Kukruse vahelise teelõigu kiirusele 120 km/h vastava 2+2 ristlõikega maantee. Korralduse kohaselt koostatakse riigi eriplaneeringu tulemusel terviklik ruumilahendus riigimaantee ja sellega funktsionaalselt koos toimivate ehitiste tarbeks. Riigi eriplaneeringuga planeeritakse eelkõige riigimaantee toimimiseks vajalikud trassid ja tehnovõrgud, 5G taristu, eritasandilised liiklussõlmed, kogujateed, kergliiklusteed, ökoduktid, sillad jm vajalikud maakasutus- ja ehitustingimused.

Sobivaim trassikoridor viidatud eesmärkide täitmiseks valitakse riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku etapi lõpuks. Trassikoridori valimine tähendab indikatiivse asukoha valimist maantee koridorile. Sobivaima trassikoridori selgumisel koostatakse sellesse riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamise käigus eelprojekt, et lahendada läbi maantee ja sellega seotud rajatiste täpne kulgemine.

1.1. Planeeringuala

Planeeringuala on Tallinn–Narva maantee Haljala–Kukruse lõik ja selle vahetu lähedus. Planeeringuala moodustamisel määrati planeeringuala risküliku kujuga, et mitte teha enne riigi eriplaneeringu menetluse läbiviimist trassi eelvalikut ning anda planeeringu koostamiseks ja selle mõjude hindamiseks piisavalt ruumi Haljala–Kukruse trassikoridoride alternatiivide visandamiseks, sh nende täpsustamiseks ja täiendamiseks planeerimisprotsessi ja mõjuhindamise käigus.



Joonis 2. Planeeringuala suurus ja riigi eriplaneeringu objektiks oleva Tallinn–Narva maantee olemasolev asukoht

Riigi eriplaneeringu planeeringuala hõlmab Lääne-Viru ja Ida-Viru maakonnas Rakvere linna, Haljala valla, Rakvere valla, Viru-Nigula valla, Vinni valla, Lügenuse valla, Jõhvi valla, Toila valla ning Kohtla-Järve linna territooriume. Planeeringuala suurus on ligikaudu 67000 ha. Mõjude hindamisel tuleb arvestada, et kavandatava ehitise mõjuala võib olla suurem kui planeeringu algatamisel määratletud planeeringuala. Seetõttu võib mõjude hindamisel hõlmata suurema territooriumi kui planeeringuala,

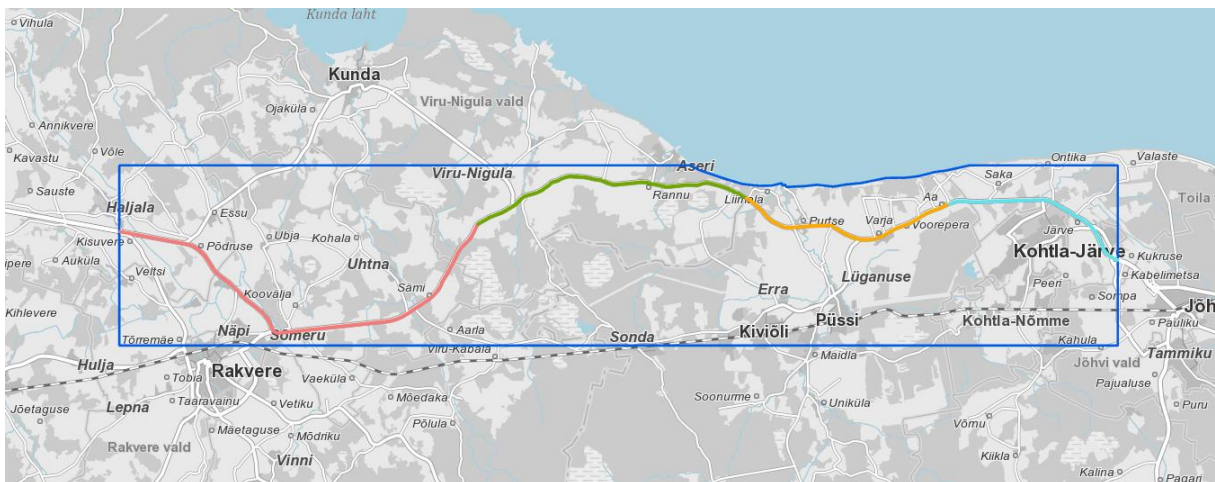
¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/324032022002>

kuid planeeringualas toimub Haljala-Kukruse trassi kavandamiseks vajaliku tervikliku ruumilahenduse loomine, st maantee ja sellega seotud rajatiste läbilahendamine ning nende ehitamiseks vajaliku maavajaduse määramine.

Lähteseisukohtadega tehakse esialgne ettepanek jagada planeeringulahenduse koostamise lihtsustamiseks ja võimalike trassialternatiivide kombineerimiseks planeeringuala järgmisteks lõikudeks:

- Haljala-Varudi (joonisel 3 näidatud punase joonega)
- Varudi-Liimala (joonisel 3 näidatud rohelise joonega)
- Liimala-Aa (joonisel 3 näidatud kollase joonega)
- Aa-Kukruse (joonisel 3 näidatud helesinise joonega)

Tegemist on esialgse ettepanekuga ning lõikudeks jagunemine võib muutuda trassikoridoride visandamise käigus, lähtuvalt olemasoleva trassikoridori olukorrast ning selle kasutatavusest koridoride visandamiseks. Esimene ettepanek trassikoridori lõikudeks jaotamiseks on tehtud lähtuvalt REP asukoha eelvaliku LS koostamise ajal teadaolevast informatsioonist ohtlike (nt Sõmeru ristmik) ja samatasandiliste ristmike rohkete (Varudi-Liimala teelõik, Varja, Voorepera külad jmt) teelõikude kohta, kus olemasolev maanteekoridor ei pruugi olla piisav 2+2 ristlõikega maantee kavandamiseks. Aa külast Kohtla-Järveni tuleb leida sobivaim viis juba väljaehitatud 2+2 ristlõikega maanteele üleminekuks.



Joonis 3. Planeeringuala jagunemine trassilõikudeks

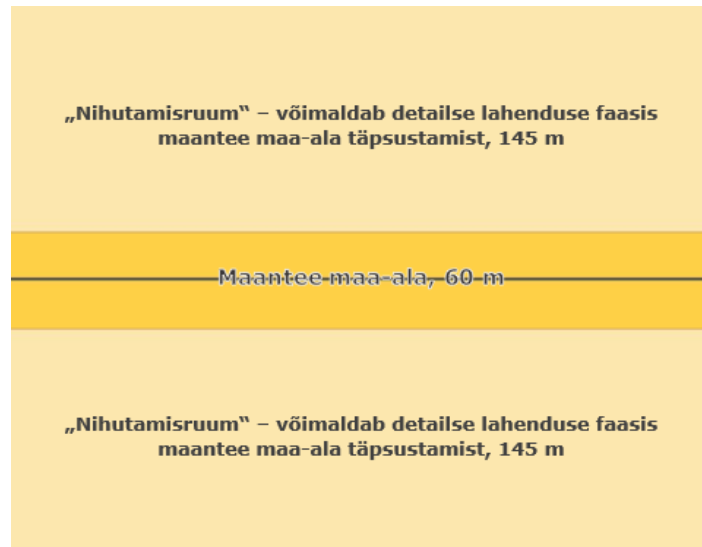
Trassikoridori lõikudeks jaotamine otsustatakse pärast olemasoleva maanteekoridori sobivusanalüüsi läbiviimist REP asukoha eelvaliku koostamise käigus.

Trassikoridori alternatiivid visandatakse asukoha valiku etapis eskiisi koostaja väljapakutud trassilõikudes. Igas lõigus tuleb visandada 2-5 (keskmiselt kolm) võimalikku trassikoridori alternatiivi, millest üks võib täielikult või osaliselt kulgeda olemasolevas maanteekoridoris, kui see vastab planeeringu koostamise eesmärgile – 2+2 ristlõikega maantee kavandamise võimalikkusele.

1.2. Trassikoridori laius

Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku koostamise käigus visandatakse trassikoridori alternatiivid laiusena 350 meetrit. Tegemist on Ida-Virumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus „E20

Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine² käsitletud trassikoridori kogulaiusest erineva käsitusviisiga. Ida-Viru maakonnaplaneeringus on trassikoridori laiuseks 650 meetrit, mille vajadus lähtus maakonnaplaneeringu koostamise ajal kehtinud sanitaarkaitsevööndi laiuse nõudest – 300 meetrit äärmise sõiduraja teljest. Käesolevas eriplaneeringus koosneb trassikoridor tee ja tee kaitsevööndi alast ning puhveralast ehk „nihutamisruumist“. Puhverala on vajalik riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamisel võimaliku nihutusruumi säilitamiseks. Asukoha eelvaliku käigus määratakse maanteega seotud rajatiste põhimõttelised asukohad, mille vajalik laius koos nihutusruumiga selgub asukoha eelvaliku etapi käigus eskiisprojekti koostamisel. Üldpõhimõtte kehtib ka siin, et rajatiste laiusele lisatakse „nihutamisruum“ 145 m mõlemale poole, et võimaldada detailse lahenduse faasis rajatise maa-ala täpsustamist. Detailse lahenduse koostamisel peab maantee ja sellega seotud rajatised (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgtee jne) mahtuma riigi eriplaneeringu asukoha eelvalikus määratud trassikoridori.



Joonis 4. REP asukoha eelvaliku etapis visandatavate trassikoridoride laius ja vööndite tähendus. Maantee maa-ala tegelik laius täpsustub detailse lahenduse koostamisel.

² Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering. Kehtestatud Ida-Viru maavanema 17.04.2013 korraldusega nr 124. Kättesaadav: <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/ida-virumaa/ida-viru-mp-tp-e20-johvi-narva-teeloik/>

2. Trassivaliku põhimõtted

Sobivaima trassikoridori valimisel REP asukohavaliku etapis tuleb esmalt visandada võrreldavad trassikoridorid. Planeeringu algatamisel on planeeringuala määratletud ristkülikuna, et võimaldada trassi eelvaliku teostamine planeeringu koostamisel. Kuna algatamisel ei ole võimalikke trassikoridoride alternatiive määratletud, tuleb REP asukohavaliku teostamisel lähtuda järgmistest sammudest:

- Olemasoleva maanteekoridori sobivusanalüüs
Sobivusanalüüsi põhjal selgitatakse välja trassilõigud, kus pole võimalik ühte alternatiivi kavandada täielikult või osaliselt olemasolevasse maanteekoridori, st on vajalik otsida olemasolevast trassikoridorist erinevaid alternatiive. Sellisteks kohtadeks võivad olla näiteks samatasandilised ristmikud, liiga väikese kurviraadiusega maanteelõigud, tiheda asustuse või hoonestusega jmt kohad, mis ei võimalda olemasolevat maanteekoridori kasutada 2+2 ristlõikega maantee projekteerimiseks. Sobivusanalüüsi tulemusel jagatakse olemasolev koridor trassilõikudeks, kus täielikult või osaliselt saab üks alternatiiv kulgeda olemasolevas maanteekoridoris ning kus ülejäänud alternatiivid tuleb visandada väljapoole olemasolevat maanteekoridori. Igas lõigus tuleb visandada 2-5 (keskmiselt kolm) võimalikku trassikoridori alternatiivi, millest üks võib täielikult või osaliselt kulgeda olemasolevas maanteekoridoris, kui see vastab planeeringu koostamise eesmärgile – 2+2 ristlõikega maantee kavandamise võimalikkusele.
- Aluskriteeriumide kohaldamine.
Aluskriteeriumid on alad, kuhu objektiivsetest kriteeriumidest lähtuvalt ei ole riigitee kavandamine tõenäoliselt võimalik või on see ebasoodne. Aluskriteeriumid on määratletud käesoleva LS ja programmi dokumendis ning nende alusel selgitatakse välja trassikoridori kavandamiseks **ebasoodsad alad**. Aluskriteeriumid on välja töötatud planeerijate ja mõjude hindamise töögrupi koostöös ning on oluliseks osaks keskkonnamõjude hindamise protsessist.
- Trassikoridoride visandamine.
Pärast ebasoodsate alade määratlemist, visandatakse REP asukohavaliku etapis võimalikud trassikoridorid. Trassikoridoride visandamisel tuleb silmas pidada, et trassikoridorid peavad olema realistlikud ehk elluviidavad ja vastama planeeringu koostamise eesmärgile. Trassikoridorid visandatakse planeeringuala trassilõikudes, mis on määratletud olemasoleva maanteekoridori sobivusanalüüsi alusel – 2 kuni 5 (keskmiselt kolm) alternatiivset koridori iga lõigu kohta.
- Trassikoridoride võrdlemine ja mõjude hindamine.
Lähtuvalt käesolevas LS ja KSH programmis, kuid ka asukohavaliku teostamise käigus ilmnevatest täiendavatest kriteeriumidest, võrreldakse omavahel visandatud trassikoridore. Kõiki realistlikke alternatiive hinnatakse ptk 5.3 toodud meetodika alusel. Võrdlemise ja mõjude hindamise tulemusena valitakse välja kõige sobivam koridorialternatiiv. Sellele koostatakse REP viimases, detailse lahenduse koostamise etapis detailne planeeringulahendus ja eelprojekt.

2.1. Aluskriteeriumid

Esimese sammuna võrreldavate trassikoridoride visandamiseks on käesolevas LS ja programmis määratletud alad, kuhu maantee ja sellega seotud rajatiste rajamist püütakse esmapilgul vältida – need on aluskriteeriumid. Neid on käsitletud tõenäoliselt ebasobivate aladena, kuhu trassikoridori visandamine ei ole eelistatud. Aluskriteeriumidena on käsitletud just need, kuna tegemist on alade

ja objektidega, mille suhtes tekivad maantee ja sellega seotud rajatiste kavandamisel suurimad konfliktid nii looduskeskkonna kui ka inimese vaatevinklist. Nende alade ja objektide korral on ka leevendusmeetmete rakendamine või negatiivsete mõjude hüvitamine kõige keerulisem – nii protsessi kui ka sisu mõttes. Seega on trassikoridoride visandamisel mõistlik neid alasid ja objekte esmajoones püüda vältida. Aluskriteeriumides on lubatud teha mööndusi, kui ei ilmne ühtki teist realistlikku ehk elluviidavat alternatiivi trassikoridori kavandamiseks.

Lähteseisukohtade koostamise käigus teadaoleva informatsiooni põhjal on maantee ja sellega seotud rajatiste kavandamiseks aluskriteeriumidena³ määratletud:

- Natura 2000 alad

Nimetatud kriteerium on sisse toodud vältimaks esimese eelistusena mõjusid Natura 2000 aladele. Natura alad on seadusega kaitstud loodusalad, mille kasutamine maantee kavandamiseks on võimalik seaduses sätestatud erijuhtudel ehk ebasoodsa mõju välistamise kaudu või muude alternatiivide puudumisel. Maantee kavandamisel Natura aladele on ebasoodsa mõju välistamine üldjuhul keeruline, sest mõjud avalduvad igal juhul maantee ehitamisel ja hilisemal hooldamisel.

- Siseriiklikud kaitse- ja hoiualad

Nimetatud kriteerium on sisse toodud kaitsmaks esimese eelistusena siseriiklike kaitse- ja hoiualasid. Kaitsealad on looduskaitseaduse kohase kaitse all. Maantee kavandamisel tuleb ebasoodne mõju kaitse- ja hoiualade kaitse-eesmärkidele välistada ja selleks vajalike leevendusmeetmete leidmine võib olla väga keeruline, kui maantee läbib neid alasid.

- Hooned (eraldi elu-ühiskondlikud hooned; tootmis- ja kõrvalhooned)

Nimetatud kriteerium on sisse toodud esimese eelistusena eraomandi ja avalik-õiguslike hoonete kaitseks. Antud kriteeriumil on otsene puutumus eeldatavalt olulise mõjuga inimese heaolule ja tervisele ning varale. Hooned on füüsiline barjäär maantee ehitamiseks, seega maantee kavandamisel hoonega ülekattes on vajalik eelisjärjekorras sellele leida uus asukoht.

- Õuealad

Nimetatud kriteerium on sisse toodud esimese eelistusena eraomandi ja avalik-õiguslike hoonete kaitseks. Maantee kavandamisel õuealale on negatiivsete sotsiaalsete mõjude ja müra tulenevate tervisemõjude leevendamine väga keeruline ja seetõttu ei ole eelistatud lähenemisviis.

- Üldplaneeringuga (nii kehtivates kui ka koostatavates) kavandatud tiheasustusalad / kompaktse hoonestusega alad⁴

Nimetatud kriteerium on sisse toodud esimese eelistusena eraomandi ja avalik-õiguslike hoonete kaitseks. Maantee kavandamisel tihedalt asustatud alale on laia vaba koridori leidmine üldjuhul võimatu. Sotsiaalsete negatiivsete mõjude leevendamine on väga keeruline ja seega ei ole eelistatud lähenemisviis.

- Kalmistud, sh kalmistu maa-ala juhtotstarbega alad

Nimetatud kriteerium on sisse toodud kaitsmaks hauarahu. Kalmistud on esiteks olemasolevad füüsilised barjäärid maantee kavandamiseks ning teiseks on tegemist

³ Aluskriteeriumite rakendamisel tuleb arvestada LKS sätestatud nõudeid. Samuti vaadata ptk 5.3 toodud mõju hindamise metoodikat.

⁴ Üldplaneeringutes kasutatakse nii mõistet tiheasustusala kui ka kompaktse hoonestusega ala. Siin on silmas peetud alasid, kus on tihe hoonestus ja/või tihe asustus.

Lisaks tehnilistele nõuetele, tuleb trassikoridoride visandamisel silmas pidada ka käesoleva lähteseisukohtadega kokku lepitud aluskriteeriume. Lähtekohaks on esmalt aluskriteeriumide vältimine.

Aluskriteeriumidest mõõnduste tegemisel lähtutakse järgmisest järjestusest:

- Esimese prioriteedina eelistatakse aluskriteeriumist – näiteks Natura 2000 alast – täies mahus möödaminemist ehk ala ei jää visandatavasse 350 meetrisesse trassikoridori.
- Kui ei ole võimalik visandada realistlikke trassikoridore aluskriteeriume trassikoridori jätmata, püütakse visandada trassikoridore selliselt, et alad jäävad trassikoridori, kuid mitte maantee ja sellega seonduvate rajatiste alla. Ehk maantee kaitsevöönd kattub objektiga. Näiteks jääb visandatavasse trassikoridori kalmistu ja selle kaitsevöönd, kuid maantee ja sellega seotud rajatised ei kattu kalmistu või selle kaitsevööndiga.
- Kõige vähem eelistatud võimalus on trassikoridoride visandamine, kus mõni aluskriteeriumi ala kattub maantee ja sellega seotud rajatistega. Näiteks visandatav maantee läbib õueala.

Edasiseks trassialternatiivide võrdluseks ja mõjude hindamiseks visandatakse igas planeeringuala lõigus 2-5 (keskmiselt kolm) trassikoridori alternatiivi. Üks alternatiividest võib olla täies mahus olemasoleval maanteetrassil, kui on täidetud 2+2 maantee trassikoridori esitatud tehnilised nõuded. Trassikoridoride alternatiivid peavad ühendama Tallinn-Narva maantee teelõike, mis on tänaseks välja ehitatud 2+2 ristlõikega riigimaanteena, alustades Haljalast ja lõpetades Kukrusel⁵.



Joonis 6. Riigi eriplaneeringuga käsitletav teelõik

2.3. Trassikoridoride mõjude hindamine ja võrdlemine

Trassikoridoride võrdlemine ja mõjude hindamine toimub LS ja programmi koostamise käigus kokkulepitud võrdluskriteeriumide (vt Lisa 1) ja asukoha eelvaliku KSH läbiviimise meetodika alusel (vt ptk 5.3). Võrdluskriteeriumide lisandumine või nende muutmine planeeringulahenduse koostamise käigus on põhjendatud juhul lubatud. Võrdluskriteeriumid on välja töötatud planeerijate

⁵Ida-Viru maakonnaplaneeringuga kavandatud teekoridor on osaliselt – lõigus Kukruse-Jõhvi – juba realiseeritud.

ja mõju hindamise töögrupi koostöös ning on oluliseks osaks keskkonnamõjude hindamise protsessist.

Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku teostamiseks ehk sobivaima trassikoridori valikuks hinnatakse kõiki trassikoridoride lõike iga võrdluskriteeriumi piires omavahel. Parema jälgitavuse huvides on sarnased võrdluskriteeriumid koondatud järgmistesse võrdluskriteeriumigruppidesse:

- **Ruumilised võrdluskriteeriumid** ehk füüsilised barjäärid / objektid ruumis, mis raskendavad maantee ja sellega seotud rajatiste projekteerimist.
- **Sotsiaalmajanduslikud ja kultuurilised võrdluskriteeriumid** ehk olemasolevad väärtused, mis võivad saada maantee ja sellega seotud rajatiste tõttu kahjustatud. See võrdluskriteeriumigrupp seab omalpoolt piiranguid maantee ja sellega seotud rajatiste projekteerimisele.
- **Keskkonna võrdluskriteeriumid** ehk olemasolevad keskkonnaväärtused, mis võivad saada maantee ja sellega seotud rajatiste tõttu kahjustatud. See võrdluskriteeriumigrupp seab omalpoolt piiranguid maantee ja sellega seotud rajatiste projekteerimisele.
- **Rajamis- ja hooldusmaksumus** ehk võrdluskriteeriumid, mis on seotud maantee majandusliku tasuvuse ja otstarbekusega. See võrdluskriteeriumigrupp annab hinnangu, milline alternatiiv on kõige tasuvam.
- **Liikuvus** ehk võrdluskriteeriumid, mis on seotud regioonide vahelise ja kohaliku liiklusega ja sellega seotud muutustega. See võrdluskriteeriumigrupp annab hinnangu, milline trassikoridor omab suurimat positiivset mõju nii liiklemise ohutusele kui ka selle sujuvusele.

Võrdluskriteeriumite sisustamisel kasutatakse nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid (ekspert hinnangule tuginevaid) meetodeid. Kvantitatiivsete võrdluskriteeriumide korral (nt elamute arv trassikoridoris) on eelistus kujundatud numbriliste näitajate põhjal – nt väiksem arv on parem. Kvalitatiivsete võrdluskriteeriumide korral (nt liikuvust ja looduskeskkonda puudutavad kriteeriumid) on eelistuse kujunemise aluseks ekspert hinnang selle kohta, milline trassikoridor avaldab vähim mõju hinnatavale võrdluskriteeriumile või suudab kaasa tuua enim positiivseid muutusi.

Kõikide võrdluskriteeriumide piires kujuneb eelistus trassialternatiivide **omavahelisel võrdlemisel**. Sobivaima trassikoridori väljaselgitamiseks kasutatakse kvalitatiivset hindamist. Võrdlemine on otstarbekas läbi viia trassilõikude kaupa. Trassilõike omavahel võrreldes antakse sobivaimale koridorile alljärgnev hinnang (eelistus), mitte kvantitatiivne ehk numbriline väärtus.

Eelistused on defineeritud järgmiselt:

TUGEV EELISTUS	Kõige parem trassialternatiiv võrreldava kriteeriumi lõikes.
NÕRK EELISTUS	Esineb miinuseid võrreldes tugeva eelistuse saanud trassialternatiiviga, kuid on siiski soovitatav.
MITTE-EELISTATUD	Kõige halvem trassialternatiiv võrreldava kriteeriumi lõikes.
EELISTUS PUUDUB	Võrdluskriteeriumi lõikes olulised erinevused trassialternatiivide vahel puuduvad ja eelistust ei teki.

Pingerea väljaselgitamiseks (trassikoridoride omavaheliseks võrdlemiseks) kasutatakse järgmisi samme:

- Esmalt hinnatakse trassikoridore võrdluskriteeriumide kaupa omavahel skaalal „tugev eelistus“, „nõrk eelistus“ ning „mitte-eelistatud“. Samasugust eelistust võib anda mitmele trassilõigule, kui nende vahel ei ole erisusi ehk nad on võrdsed.
- Eelneva põhjal antakse trassilõikudele koondhinnang sama skaala alusel võrdluskriteeriumigrupi piires. Eelistuse võrdluskriteeriumigrupi piires saab trassilõik, mille võrdluskriteeriumitele on omistatud enim hinne „tugev eelistus“.
- Viimaks selgitatakse eelistatud trassilõik välja võrdluskriteeriumigruppide koondhinnete alusel. Eelistuse saab siin trassilõik, mis on enim saanud hinnangu „tugev eelistus“ võrdluskriteeriumigruppide koondhindena.
- Võrdsete eelistustega trassikoridoride puhul antakse eelistus eksperthinnangu tulemusel. Eelistuse saab trassikoridor, mis vastab enim planeeringu eesmärgile – tagab ohutu ja kohalikesse oludesse sobiva maanteetranspordi rajamise võimaluse regionaalsete keskuste vahel.

Võrdlusmetoodika rakendamist illustreeriv näide:

	LÕIK 1		LÕIK 2		
	Alternatiiv 1	Alternatiiv 2	Alternatiiv 1	Alternatiiv 2	Alternatiiv 3
RUUMILISED KRITEERIUMID kokkuvõtte					
Kriteerium 1	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS	NÕRK EELISTUS	MITTE-EELISTATUD	TUGEV EELISTUS
Kriteerium 2	EELISTUS PUUDUB	EELISTUS PUUDUB	TUGEV EELISTUS	MITTE-EELISTATUD	NÕRK EELISTUS
SOTSIAALMAJANDUSLIKUD JA KULTUURILISED KRITEERIUMID kokkuvõtte					
Kriteerium 1	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS	MITTE-EELISTATUD
Kriteerium 2	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS	MITTE-EELISTATUD	NÕRK EELISTUS
KESKKONNA KRITEERIUMID kokkuvõtte					
Kriteerium 1	EELISTUS PUUDUB	EELISTUS PUUDUB	MITTE-EELISTATUD	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS
Kriteerium 2	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS	NÕRK EELISTUS	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS
RAJAMIS- JA HOOLDUSMAKSUMUS kokkuvõtte					
Kriteerium 1	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS	EELISTUS PUUDUB	EELISTUS PUUDUB	EELISTUS PUUDUB

Kriteerium 2	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS	MITTE- EELISTATUD
LIIKUVUS kokkuvõte					
Kriteerium 1	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS	MITTE- EELISTATUD	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS
Kriteerium 2	NÕRK EELISTUS	TUGEV EELISTUS	MITTE- EELISTATUD	TUGEV EELISTUS	NÕRK EELISTUS
EELISTUSED KRITEERIUMIGRUPPIDE KOKKUVÕTTENA	3 TUGEVA 1 NÕRK 1 EELISTUS PUUDUB	1 TUGEV 3 NÕRKA 1 EELISTUS PUUDUB	1 TUGEV 1 NÕRK 1 EELISTUS PUUDUB 2 MITTE- EELISTATUD	2 TUGEV 2 NÕRK 1 MITTE- EELISTUS	1 TUGEV 1 NÕRK 1 EELISTUS PUUDUB 2 MITTE- EELISTATUD
	Lõigus 1 on eelistatud alternatiiv 1, kuna see sai 3 tugevat eelistust kriteeriumigruppide piires ehk „võitis“ 3 kriteeriumigruppi		Lõigus 2 on eelistatud alternatiiv 2, kuna see sai 2 tugevat eelistust ja 2 nõrka eelistust, mis võrreldes teiste alternatiividega on oluliselt parem. Alternatiiv 2 „võitis“ 2 kriteeriumigruppi ja oli mitte-eelistatud üksnes ühes, kui teiste alternatiivide puhul oli mitte-eelistusi mõlemal 2.		

3. Ülevaade mõjude hindamisest

Riigi eriplaneeringu koostamisel viiakse läbi asjakohaste mõjude hindamine, mille osadeks on keskkonnamõju strateegiline hindamine ehk KSH ja sotsiaalsete, majanduslike ja kultuuriliste mõjude hindamine.

Asukohavaliku mõjude, sh esimese etapi KSH läbiviimise aluseks on mõjude hindamise programm, milles määratletakse mõju hindamise ulatus ning planeeringu elluviimisega eeldatavalt kaasneda võiv keskkonnamõju. Mõju hindamise tulemusi võetakse arvesse eriplaneeringu koostamisel.

Laiapõhjalise mõjude hindamise peamised eesmärgid on:

- hinnata, kas kavandatav tegevus aitab kaasa valdkonna strateegiliste eesmärkide saavutamisele;
- hinnata, kas eriplaneeringu eesmärgi saavutamiseks välja töötatava planeerimislahendusega võib kaasneda eeldatavalt oluline ebasoodne looduskeskkondlik, sotsiaalne, majanduslik või kultuuriline mõju, aga ka võimalik positiivne mõju;
- tuua välja olulised sotsiaalsest, majanduslikust ja kultuurilisest keskkonnast tulenevad asjaolud, nt võimalik töökohtade lisandumine või ärakadumine, mõne senise tegevusega tegelemise piiramine samas asukohas või teise asukohta viimine.

3.1. KSH eesmärk

Keskkonnamõju strateegiline hindamine on avalikkuse ja asjaomaste asutuste osalusel strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju tuvastamiseks, alternatiivsete võimaluste väljaselgitamiseks ning ebasoodsat mõju leevendavate meetmete leidmiseks korraldatav hindamine, mille tulemusi võetakse arvesse strateegilise planeerimisdokumendi koostamisel ja mille kohta koostatakse nõuetekohane aruanne.

KSH viiakse läbi planeeringu elluviimisega kaasneva **olulise keskkonnamõju** tuvastamiseks, alternatiivsete võimaluste väljaselgitamiseks ning ebasoodsat mõju leevendavate meetmete leidmiseks. KSH käigus käsitletakse looduskeskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile ning varale (vara ohtu seadmise seisukohast) avalduda võivaid mõjusid.

3.2. Sotsiaalsete, majanduslike ja kultuuriliste mõjude hindamise eesmärk

PlanS § 4 lg 2 p 5 kohaselt tuleb planeeringu raames hinnata ka planeeringu elluviimisega kaasnevaid asjakohaseid **sotsiaalseid, majanduslikke ja kultuurilisi** mõjusid, samuti tuleb hinnata ehitatud keskkonnale avalduvaid ruumilisi mõjusid ning selgitada välja kavandatava tegevuse positiivsed ja negatiivsed küljed, keskkonna taluvuse piir ning võimalused ja meetmed ebasoodsate mõjude vältimiseks ja/või leevendamiseks. Kuna asjakohaste mõjude termin ei ole kõige parem määratlus, siis edaspidi kasutatakse asjakohastest mõjudest rääkides üldist mõistet - mõjude hindamine.

Kui planeerimismenetluses ilmneb mõni täiendav hindamist vajav mõju, mida KeHJS-e kohane KSH hindamine ei kata, viiakse läbi vastava valdkonna mõju hindamine, et tagada tasakaalustatud planeerimislahenduse väljatöötamine. Uute esile kerkivate teemade puhul kaalutakse, kas tegemist on planeeringu lõppeesmärgi arvestades asjakohase teemaga ja kas see vajab mõjude hindamist. Laiemate mõjude määramisel on oluline koht nii valla, ametkondade, kohalike omavalitsuste kui ka

avalikkuse poolt tõstatatud teemadel. Oluline on selliste teemade tõstatamine, mille arvesse võtmine on planeeringu käigus vajalik, et otsustaja saaks langetada adekvaatse lõppotsuse kõiki teadaolevaid asjakohaseid aspekte arvestades. Täiendavate mõjude hindamise vajalikkuse ilmumine planeeringu koostamise käigus on planeerimisprotsessi loomulik osa⁶.

Eriplaneeringu koostamisel arvestatakse tasakaalustatult nii looduskeskkonna, sotsiaalsete, majanduslike, kultuuriliste kui ka muude oluliste aspektidega.

⁶ Vt Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks. Rahandusministeerium, 2018. Ptk 6; https://planeerimine.ee/wp-content/uploads/2021/05/uldplaneeringu_juhis_final-2.pdf

4. KSH mõistes eeldatavalt mõjutatav keskkond ja eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju

4.1. Natura 2000 võrgustiku alad

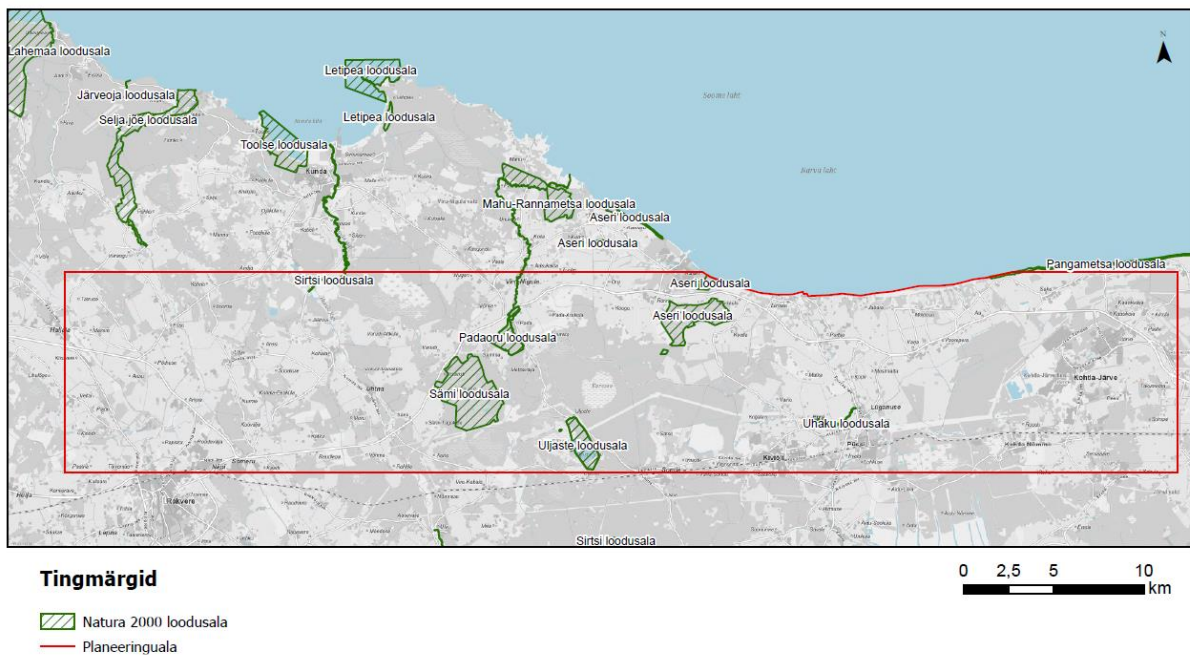
Suurem osa planeeringualal asuvatest kaitstavatest aladest kuulub ühtlasi ka üleeuroopalisel Natura 2000 alade võrgustikku, millega täidetakse Euroopa Liidus võetud kohustusi nn Loodusdirektiivi⁷ ja Linnudirektiivi⁸ täitmisel. Natura 2000 võrgustiku eesmärk on säilitada või vajadusel taastada üleeuroopaliselt ohustatud liikide ja elupaikade soodne seisund.

Siseriiklikult on Natura 2000 alad kaitstud kaitsealade, hoiualade ning kaitstavate liikide püsielupaikadena. Erinevate arenduste, maakasutuse muutuste ning muude inimtegevuste (sh maanteed rajamine ja rekonstrueerimine) kavandamise korral tuleb Natura alade puhul hinnata mõjusid nende terviklikkusele ja kaitse-eesmärgiks olevatele looduslikele kooslustele (elupaigatüüpidele) ning liikidele. Arendused ja tegevused on lubatud vaid juhul, kui need ei kahjusta alade terviklikkust ega põhjusta ebasoodsaid mõjusid kaitse-eesmärgiks olevatele elupaigatüüpidele ja liikidele.

Planeeringualale jääb kokku 8 Natura võrgustiku ala, mis kõik on looduslad. Viis Natura ala jääb planeeringualale tervenisti ja kolm ala osaliselt. Planeeringualale jäävad järgmised Natura 2000 looduslad: Aseri loodusala, Mahu-Rannametsa loodusala, Padaoru loodusala, Pangametsa loodusala, Sirtsu loodusala, Sämi loodusala, Uhaku loodusala, Uljaste loodusala. Natura linnualasid planeeringualale ei jää. Joonis 7 on EELIS-e andmed (seisuga 17.11.2022) Natura 2000 võrgustiku alade paiknemise kohta planeeringualal.

⁷ NÕUKOGU DIREKTIIV 92/43/EMÜ, 21. mai 1992, looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:01992L0043-20070101&from=EN>

⁸ EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/147/EÜ, 30. november 2009, loodusliku linnustiku kaitse kohta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0147&from=DE>



Joonis 7. Natura 2000 võrgustiku alad planeeringualal

Vajadusel, sõltuvalt maanteelõigu trassialternatiivide paiknemisest ning võimalikest mõjudest, hinnatakse mõjusid ka planeeringualast väljaspoole paiknevatele Natura 2000 aladele.

Aseri loodusala (EE0070112), pindalaga 654,7 ha, paikneb Lääne-Virumaal Viru-Nigula vallas. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: püsitaimestuga kivirannad (1220), kadastikud (5130), liigirikkad niidud lubjavesel mullal (*6270), lood (alvarid - *6280), puisniidud (*6530), rabad (*7110), nokkheinakooslused (7150), lubjakivipaljandid (8210), vanad loodusmetsad (*9010), rohunditerikkad kuusikud (9050), soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080), rusukallete ja jäärakute metsad (pangametsad - *9180) ning siirdesoo- ja rabametsad (*91D0).

Mahu-Rannametsa loodusala (EE0060223), pindalaga 428,8 ha, paikneb Lääne-Virumaal Viru-Nigula vallas. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: jõed ja ojad (3260), vanad loodusmetsad (*9010), vanad laialehised metsad (*9020), soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080), siirdesoo- ja rabametsad (*91D0) ning lammi-lodumetsad (*91E0). Ala eesmärgiks on ka II lisas nimetatud liik, jõesilm (*Lampetra fluviatilis*), mille isendite elupaika kaitstakse.

Padaoru loodusala (EE0060213), pindalaga 177,1 ha, paikneb Lääne-Virumaal Viru-Nigula vallas. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: jõed ja ojad (3260), lamminiidud (6450), puisniidud (*6530), vanad loodusmetsad (*9010), vanad laialehised metsad (*9020), rohunditerikkad kuusikud (9050) ja lammi-lodumetsad (*91E0). Ala eesmärgiks on ka II lisas nimetatud liigid, jõesilm (*Lampetra fluviatilis*) ja paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*), mille isendite elupaiku kaitstakse.

Pangametsa loodusala (EE0070109), pindalaga 175,7 ha, paikneb Ida-Virumaal Toila vallas. Loodusala jääb planeeringualale 116 ha ulatuses. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: esmased rannavallid (1210), püsitaimestuga kivirannad (1220), merele avatud pankrannad (1230), püsitaimestuga liivarannad (1640), eelluited (2110), lubjakivipaljandid (8210) ning rusukallete ja jäärakute metsad (pangametsad - *9180).

Sirts loodusala (EE0070104), pindalaga 6182 ha, asub Ida-Virumaal Lügenuse vallas ja Lääne-Virumaal Vinni, Viru-Nigula ja Rakvere vallas. Planeeringualale jääb loodusalast 23,4 ha, ehk

loodusala lahustükk, mis kattub Kunda jõega. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: huumustoitelised järved ja järvikud (3160), jõed ja ojad (3260), rabad (*7110), siirde- ja õõtsiksood (7140), nokkheinakooslused (7150), liigirikkad madalsood (7230), vanad loodusmetsad (*9010), rohunditerikkad kuusikud (9050), soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080) ning siirdesoo- ja rabametsad (*91D0). Ala eesmärgiks on ka II lisas nimetatud liigid, tiigilendlane (*Myotis dasycneme*), harilik lendorav (*Pteromys volans**), harilik hink (*Cobitis taenia*), harilik võldas (*Cottus gobio*), jõesilm (*Lampetra fluviatilis*), lõhe (*Salmo salar*), väikepunalamesklane (*Cucujus cinnaberinus*), paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*) ja männisinelane (*Boros schneideri*), mille isendite elupaiku kaitstakse.

Sämi loodusala (EE0060219), pindalaga 946,3 ha, asub Lääne-Virumaal Viru-Nigula vallas ja Rakvere vallas. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: huumustoitelised järved ja järvikud (3160), rabad (*7110), siirde- ja õõtsiksood (7140), nokkheinakooslused (7150), vanad loodusmetsad (*9010), rohunditerikkad kuusikud (9050) ning siirdesoo- ja rabametsad (*91D0).

Uhaku loodusala (EE0070132), pindalaga 32,8 ha, asub Ida-Virumaal Lügänuuse vallas. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: karstijärved ja -järvikud (*3180), jõed ja ojad (3260) ning lood (alvarid – *6280).

Uljaste loodusala (EE0070125), pindalaga 256,4 ha, paikneb suuremas osas Ida-Virumaal Lügänuuse vallas ja väikeses osas Lääne-Virumaal Vinni vallas. Loodusala kaitse-eesmärgiks on I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: liiva-alade vähetoitelised järved (3110), huumustoitelised järved ja järvikud (3160), vanad loodusmetsad (*9010) ning soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080).

Uute maanteekoridoride rajamine Natura 2000 võrgustiku alale on võimalik, kui ebasoodne mõju on välistatud Natura kaitse-eesmärgile. Seejuurel tuleb välistada nii otsesel kui ka kaudsel teel avalduvad ebasoodsad mõjud. Kui ebasoodsat mõju ei ole võimalik vältida, siis uute maanteekoridoride rajamine Natura 2000 võrgustiku alale on võimalik ainult alternatiivsete lahenduste puudumisel avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel põhjustel, sealhulgas sotsiaalsel või majanduslikku laadi põhjustel. Sellised asjaolud selguvad (kui neid on) eriplaneeringu koostamise käigus. Natura erandi võimalikkuse kaalumise (kas kriteeriumid on täidetud või mitte) juurde asumisel peab olema veendumus, et rohkem alternatiive ja leevendusmeetmeid, mis ebasoodsa mõju ära hoiavad, tõesti ei ole. Erandi taotlemiseks Natura ala mõjutamise korral tuleb pöörduda Vabariigi Valitsuse või Euroopa Komisjoni poole, samuti tuleb rakendada hüvitusmeetmeid negatiivsete mõjude kompenseerimiseks.

Tõenäolisemad on kaudsed mõjud aladele seoses mõjudega veerežiimi muutumisega (veetaseme alandamine), samuti võivad avalduda mõjud kaitstavatele liikidele häiringute kaudu. Linnuliikidele võivad avalduda mõjud nende pesitsuspiirkonna või toitumisalade maastiku muutuste kaudu. Natura aladel paiknevatele veekogudele ja soodele ning vee-elustikule võivad mõjud avalduda veekvaliteedi muutuste kaudu. Tee ehitusega kaasnev loodusmaastike kadu võib vähendada Natura võrgustiku alade omavahelist sidusust.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.1.

4.2. Kaitstavad loodusobjektid

Kaitstavad alad

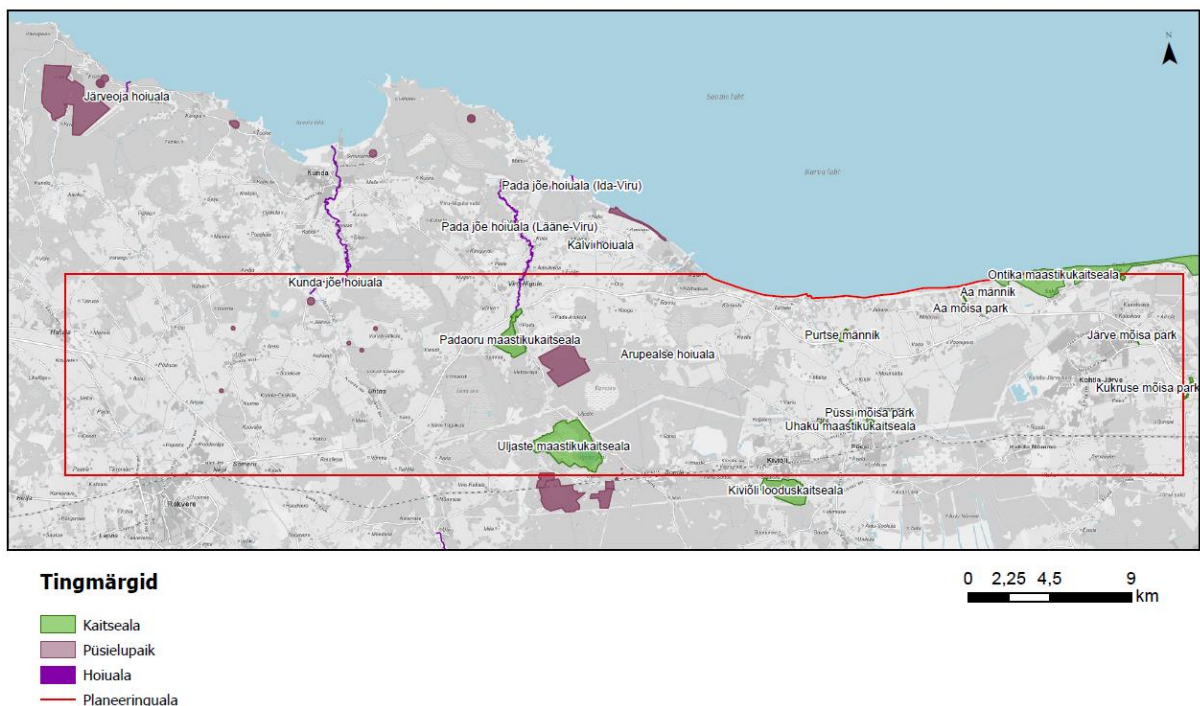
Kaitstavate alade kaitsekord põhineb looduskaitseeadusel⁹ (LKS), millega on määratud eri tüüpi kaitstavatel aladel ning nende vööndites kehtivad üldised piirangud ja tingimused erinevateks tegevusteks. LKS kohaselt on kaitstavad alad kaitsealad, hoiualad, püsielupaigad ja kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad alad. Kaitseala tüüpideks on looduskaitseala, maastikukaitseala

⁹ Looduskaitseeadus. <https://www.riigiteataja.ee/akt/129062022007>

(looduspark) ja rahvuspark. Kaitseala võib jaguneda vöönditeks, mille kaupa toimub kaitsekorra kehtestamine. Kaitseala territooriumi võib sõltuvalt tüübist jaotada kuni kolme erinevasse vööndisse: loodusreservaat, sihtkaitsevöönd ja piiranguvöönd. Konkreetse kaitseala tzoneering ja kaitsekord on kehtestatud kaitse-eeskirjaga. Kaitsealade kategooriasse kuuluvad ka kaitstavad pargid ja puistud, kaitstavates parkides ja puistutes kehtib looduskaitseaduses sätestatud kaitsekord Vabariigi Valitsuse 03.03. 2006 määruses nr 64 „Kaitsealuste parkide, arboreetumite ja puistute kaitse eeskiri“ sätestatud erisustega.

Planeeringualale jääb kokku 31 **kaitseala** kategooriasse kuuluvat ala (sealhulgas kaitstavad pargid ning muud puistud) kogupindalaga 2884 ha. Alale jääb üks looduskaitseala (Tatruse looduskaitseala) ja kuus maastikukaitseala (MKA): Aseri maastikukaitseala (MKA), Ontika MKA (osaliselt), Padaoru MKA, Sämi MKA, Uhaku MKA ja Uljaste MKA. Joonis 8 on EELIS-e andmed (seisuga 17.11.2022) kaitstavate alade paiknemise kohta planeeringualal.

Planeeringualale jääb 10 kaitstavat parki ja puistut: Aa mõisa park, Arkna mõisa park, Essu mõisa park, Järve mõisa park, Kohala mõisa park, Pada park, Püssi mõisa park, Uhtna mõisa park, Pargipuude rühm Ontikal, Purtse männik.



Joonis 8. Kaitstavad alad planeeringualal

Kaitstavate alade tüüp on ka **hoiuala**. Hoiualadel pole vööndeid ega individuaalset kaitsekorda, nende kaitsekord on määratud looduskaitseadusega. Planeeringualale jääb kolm hoiuala: Arupealse hoiuala, Kunda jõe hoiuala ja Pada jõe hoiuala (Lääne-Viru). Hoiualade planeeringualale jäävate osade kogupindala on 15,6 ha.

Kaitstava ala eritüübiks on **kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstav ala**. Ainsaks kohalikuks kaitsealaks on planeeringualal Pahnimäe maastikukaitseala (19,2 ha), mis asub Rakvere vallas.

Kaitstavate alade hulka loetakse ka **kaitstavate liikide püsielupaigad**, mille ala jaguneb kaitsekorra ranguselt sihtkaitsevööndiks ja piiranguvööndiks. Planeeringualale jääb 12 kaitstava liigi püsielupaika kogupindalaga 425 ha. Enamus püsipaiku on alal moodustatud I kaitsekategooria liikide (kuus püsielupaika väike-konnakotka, kolm lendorava ja üks merikotka) elupaikade kaitseks ning

üks II kaitsekategooria linnuliigi metsise kaitseks. Üks püsielupaik on moodustatud kaitstavate taimeliikide (käpaliste) kaitseks.

Kaitstavad looduse üksikobjektid

Kaitstavad looduse üksikobjektid on enamasti nõ punktobjektid (põlispuud, rändrahnud, allikad), harvem ka alad (näiteks puistud või pinnavormid). Üksikobjekti kaitseks on moodustatud kaitsetsoon, enamasti 50 meetrise raadiusega. Planeeringualale jääb seitse kaitstavat looduse üksikobjekti, sealhulgas neli põlispuud, kaks allikat ja üks rändrahn.

Igasugune arendustegevus on lubatud kaitse-eeskirja tingimuste kohaselt ning see ei tohi kahjustada objekti seisundit ega ilmet.

Kaitstavad liigid

Planeeringualal leidub rohkelt kaitstavate liikide elupaiku. Alal on registreeritud 10 I kaitsekategooria loomaliigi elupaika. Esindatud on järgmised liigid: lendorav, merikotkas, väike-konnakotkas ja rabapüü. Alal on registreeritud üks I kaitsekategooria seeneliigi (limatünnik) elupaik. I kaitsekategooria taimeliikide elupaiku planeeringualal registreeritud ei ole. I kaitsekategooriasse kuuluvate, ehk kõige ohustatumate liikide elupaigad on planeeringualal suhteliselt hästi kaitstud, kuna paiknevad valdavas ulatuses kaitstavatel aladel.

Planeeringualal on registreeritud 49 II kategooria kaitstava loomaliigi elupaika. II kategooria loomaliikidest on planeeringualal esindatud pargi-nahkhiir, veelendlane, tiigilendlane, suurvidevlane, põhja-nahkhiir, hõbe-nahkhiir, pruun-suurkõrv, tõmmu- või habelendlane, metsis, kanakull, põldtsiitsitaja, laanerähn, sarvikpütt, väikeluik, paksukojaline jõekarp, mustlaik-apollo.

II kaitsekategooria taimeliikide elupaiku on alal registreeritud 23, liikidest on esindatud kärbesõis, kuninga-kuuskjalg, kaunis kuldking, eesti soojumikas, sookäpp, madal unilook, sagristarn, laanekannike, ainulehine soovalk, väike käopõll, vesilobeelia, järv-lahnarohi. II kategooria seene- ja samblikuliikide elupaiku pole planeeringualal registreeritud.

II kaitsekategooria liikide teadaolevatest elupaikadest paikneb kaitstavatel aladel ligikaudu pool. Paremini on kaitstud II kategooria loomaliigid, kuna nende kaitseks (metsis) on moodustatud ka püsielupaiku. II kategooria taimeliigid on seevastu vähem kaitstud.

Planeeringualal on registreeritud 48 III kaitsekategooria loomaliigi elupaika, liikidest on esindatud kasetriibik, rukkirääk, kaldapääsuke, väike-kärbsenäpp, hiireviu, must-harksaba, teder, sookurg, laanepüü, punaselg-õgija, nõmmelõoke, euroopa harjus, võldas, rabakonn, rohukonn, tännikvesiliik, vasakkeermene pisitigu, suur-rabakiil, valgelaup-rabakiil.

III kaitsekategooria taimeliikide elupaiku on planeeringualal registreeritud 103, liikidest on esindatud vööthuul-sõrmkäpp, laialehine neuvaip, harilik ungrukold, mets-kuukress, kahkjaspunane sõrmkäpp, valge vesiroos, hall käpp, soo-neuvaip, pruunikas pesajuur, kahelehine käokeel, sulgjas õhik, suur käopõll, rootsi kukits, balti sõrmkäpp, aas-karukell, roomav öövilge, kuradi-sõrmkäpp, põdrajuure-soomukas, harilik käoraamat.

Alal on teada üks III kategooria samblikuliigi (rant-tähnsamblik) elupaik.

Kõigist registreeritud III kaitsekategooria liikide elupaikadest paikneb veidi vähem kui pool kaitstavatel aladel III kaitsekategooria liigid on enim levinud, vähem ohustatud ja seetõttu ka kõige vähem kaitstud.

Kaitstavatel aladel on tee ehitus võimalik kaitse-eeskirja tingimuste kohaselt ja kaitseala valitseja nõusolekul. Lisaks otsestele mõjudele (kui maantee rajatakse kaitstavale alale) võivad kaitstavaid alasid mõjutada kaudsed mõjud seoses mõjudega veerežiimi muutumise kaudu (enamasti veetaseme alandamine), samuti võivad avalduda mõjud kaitstavatele liikidele häiringute kaudu. Linnuliikidele

võivad avalduda mõjud nende pesitsuspiirkonna või toitumisalade maastiku muutuste kaudu. Kaitstavatel aladel paiknevatele veekogudele ja soodele ning vee-elustikule võivad mõjud avalduda veekvaliteedi muutuste kaudu. Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee ehitamisega kaasnev loodumaastike kadu võib vähendada kaitsealade omavahelist sidusust. Enam on ohustatud kaitstavate liikide elupaigad, mis paiknevad väljaspool kaitstavaid alasid ja kaitstavate liikide püsielupaiku.

Planeeringualal ja selle eeldatavas mõjualas paiknevate kaitstavate loodusobjektide kirjeldused, ja kaitse-eesmärgid ning neile avalduva mõju hindamise käik ja tulemused esitatakse mõju hindamise aruandes.

EELIS-e info kaitstavate taime ja loomaliikide leiukohtade ja elupaikade kohta uueneb tehtud loodusvaatluse, inventuuride ja seireandmete põhjal regulaarselt ja pidevalt. Seetõttu ei ole asjakohane, ning võib olla eksitav, LS ja programmi dokumendis esitada joonised selle koostamise ajal teada olnud kaitstavate liikide esinemise kohta planeeringualal. Vastav info tuleb aluseks võtta REP ja selle KSH aruande koostamise seisuga.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.2.

4.3. Loomastik

Planeeringuala piirkonna loomastik on suhteliselt mitmekesine ja rikkalik, kuna ala hõlmab suurt territooriumi, mis sisaldab erinevaid maastikke ja elupaiku. Alal on metsamaastikke, põllumajanduslikke avamaastikke ja mosaiikmaastikke, kus metsad vahelduvad põllu- ja rohumaadega. Eripäraseid elupaiku pakuvad sood ja rannikumaastikud. Alal on ka tööstusmaastikke ja linnu ning muid tihedalt asustatud alasid. Kuna ala metsasus on alla Eesti keskmise ja ka soode osakaal on suhteliselt väikene.

Riikliku ulukiseire ja ulukite küttemisandmete¹⁰ (2020-2022) põhjal on planeeringualal esindatud valdav osa Eestis levinud ulukiliikidest: põder, metskits, metssiga, punahirv, karu, hunt, ilves, rebane, kährikkoer, mäger, kobras, halljänes, valgejänes, saarmas, metsnugis, kivinugis, tuhkur, mink. Tõenäoliselt esinevad alal ka pisemad kärplased (kärp ja nirk) ning orav, samuti valdav osa Eestis levinud närilistest ja putuktoidulistest. Piirkonna rannikualadel on registreeritud šaakali esinemine.

Käsiivalistest ehk nahkhiirtest on planeeringualal registreeritud 8 liiki (veelendlane, tiigilendlane, pargi-nahkhiir, suurvidevlane, põhja-nahkhiir, hõbe-nahkhiir, pruun-suurkõrv, tõmmu- või habelendlane) ehk enamuse Eestis esinevast 14 nahkhiireliigist.

Planeeringuala linnustik on rikkalik, sest planeeringualal on erinevad linnustikule atraktiivsed maastikud nagu rannikualad, metsamassiivid, sood, mosaiikmaastikud. Vaatamata suhteliselt tihedale asustusele ja intensiivsetele inimõjudele on alal registreeritud rohkelt kaitstavate linnuliikide elupaiku. Piki Soome lahe rannikut kulgevad paljude rändlindude (nt arktilised veelinnud) jaoks olulised rändeteed. Planeeringuala põllumajandusmaastikud on oluliseks puhke- ja toitumisalaks hanelistele, mida kinnitab haneliste küttemisstatistika¹¹. Nii haneliste kui partlaste küttemise määr on planeeringuala rannikupiirkonnas Eesti keskmisest kõrgem.

Planeeringuala loomastik on pidanud kohanema asustusstruktuuri, maakasutuse ning infrastruktuuriga. Ala poolitab olemasolev Tallinn-Narva maantee, mis on loomastikule arvestatav barjäär. Samuti liigendab ala hulk väiksemaid maanteid ning ala lõunaosas kulgev Tapa-Narva raudtee.

¹⁰ Ulukiasurkondade seisund ja küttemissoovitus 2019-2021. Keskkonnaagentuur

¹¹ Jahiaastate küttemisstatistika, Keskkonnaportaali

Loomastikule avalduvad Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee ehitusega olulised mõjud, seda peamiselt elupaikade kao ja killustamise ning häiringute kaudu. Maanteekoridori tarastamine põhjustab barjääriefekti. Loomapopulatsioonide sidusus tuleb tagada ökoduktide ja muud tüüpi loomapääsudega.

Kuna täpne ehitusala ja vajalik raadamisala, samuti kasutatav ehitustehnoloogia pole asukohavaliku etapis teada, siis jääb mõju hindamine mõnevõrra üldisemale tasemele võrreldes täpsustatud lahenduse mõju hindamisega.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.4.

4.4. Taimestik ja vääriselupaigad

Taimestik

Taimestiku (ala kasvavate taimeliikide kogum) ja taimkatte (ala taimekooslused) iseloomu määravad ühest küljest looduslikud olud (geoloogiline ehitus, mullastik, veerežiim), teisalt aga inimtegevus. Planeeringuala taimkatte muudab mitmekesisemaks ala osaline paiknemine lubjarikkal paekiviplatool, samuti rannikualade ning soode esinemine. Alal leidub eri tüüpi niite ning taimestikku mitmekesisust ka inimese kaasabil kujunenud kooslused, nagu pargid ja aiad.

Metsad katavad planeeringualast ligi 40%, mis on Eesti keskmisest metsasusest (metsamaa hõlmab ca 52%) oluliselt vähem. Väiksem metsasus on seletatav sellega, et Viru-Lavamaal levivad viljakate muldadega alad on suuremas osas põllumaadeks üles haritud. Metsasust on vähendanud ka suhteliselt tihe asustus, samuti karjäärid ja puistangud. Metsadest leidub enim männikuid, kuid suhteliselt rohkelt esineb ka kaasikuid. Ala idaosas esineb üsna palju hall-lepikuid. Kuusikuid esineb planeeringualal suhteliselt vähe.

Soode osakaal pole planeeringualal suur ning enamusest soodest ja soostunud aladest on kuivendatud või rikutud turba kaevandamisega. Siiski on säilinud mõned suuremad sood, milleks on peamiselt rabad: Sämi soo, Uljaste soo ja Kuresoo, osaliselt on säilinud ka Kestla soo, Hiessoo ja Varudi raba. Suuremaid madalsoid alal säilinud pole.

Taimkatet rikastavad ka niidud, kui suhteliselt liigirikkad poollooduslikud kooslused. Enim leidub planeeringualal lubjarikkaid aruniite, vähesel määral jõelammidel paiknevaid lamminiite.

Loodusliku või väärtusliku poolloodusliku taimkattega alad, mis kvalifitseeruvad nn Natura elupaigatüüpideks, hõlmavad planeeringualast 3410 ha ehk 5,1%.

Planeeringuala taimkatet on suurel määral mõjutanud inimtegevus. Looduslikule taimkattele on inimõjused olnud reeglina negatiivsed, kuna looduslikud alad on asendatud. Looduslikku taimkatet on mõjutanud inimtegevus, nt kultuuristatud maastikega (valdavalt põllumajandusmaad), kaevandusalade, puistangute ning erinevate rajatistega. Piirkonna eripäraks on see, et Kunda tsemenditehasest ning põlevkivi rikastamisest ning põletamisest lähtunud aluselise reaktsiooniga tolm on ala taimkatet mõjutanud. Aluseline saaste on enim mõjutanud rabasid, mille taimkate on seetõttu oluliselt teisenenud. Siiski on inimtegevus aidanud taimestikku ka mitmekesistada poollooduslike koosluste, parkide ja muude haljasalade, aedade ning kalmistute mitmekesise taimestiku näol.

Taimestikule avalduvad Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee ehituse mõjud metsade raadamise ja muu taimkatte kao ja killustamise kaudu. Samuti on võimalikud mõjud taimestikule veerežiimi muutuste kaudu.

Vääriselupaigad

Vääriselupaik (VEP) on ala metsas, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdiste või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur. Keskkonnaministri 04.01.2007 määruse nr 2¹² alusel on kõik avalik-õigusliku isiku omandis olevas metsas ja riigimetsas asuvad vääriselupaigad kaitstud. EELIS-esse kantud avalik-õigusliku isiku omandis olevas metsas ja riigimetsas asuvas vääriselupaigas on keelatud raie, va erandkorras tehtav raie ja kujundusraie Keskkonnaameti nõusolekul. Eraomanikule kuuluvas metsas on vääriselupaiga kaitsmine vabatahtlik.

Planeeringualal on registreeritud¹³ 88 vääriselupaika. Vääriselupaikade levik alal seostub suhteliselt hästi metsade üldise levikuga. Enim on vääriselupaiku planeeringuala metsasemas keskosas Lüganeuse valla loodeosas ning Viru-Nigula valla lõunaosas Uljaste ja Sonda piirkonnas. Planeeringuala idaosas leidub vääriselupaiku üldiselt vähem, vaid Kohtla-Nõmme piirkonnas on vääriselupaiku mõnevõrra rohkem.

Vääriselupaigad katavad kokku 251 ha, mis teeb vääriselupaiga keskmiseks suuruseks veidi alla 3 hektari. Valdav osa (ca 90%) vääriselupaikadest paikneb riigimaal.

Arendustegevus on lubatud avalik-õigusliku isiku omandis ja riigimetsas Eesti looduse infosüsteemis esitatud suuniste kohaselt, erametsas vastavalt vääriselupaiga kaitseks sõlmitud notariaalsele lepingule.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükkides 5.3.3. 5.3.5.

4.5. Rohevõrgustik

Planeeringuala piirkonna roheline võrgustik ehk rohevõrgustik on määratud Lääne-Viru maakonnaplaneeringuga 2030+¹⁴ (kehtestatud 27.02.2019) ja Ida-Viru maakonnaplaneeringuga 2030+¹⁵ (kehtestatud 28.12.2016). Maakonnaplaneeringud tuginevad rohelse võrgustiku metoodilise käsitluse osas eeskätt teemaplaneeringutele "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused".

Maakonnaplaneeringutega kehtestatud rohevõrgustikku täpsustatakse kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega. Haljala valla ja Rakvere valla koostatavate üldplaneeringutega on kavas ala lääneosa rohevõrgustikku oluliselt korrigeerida ning tihendada. Maakonnaplaneeringutega määratud rohevõrgustikku on kavas oluliselt täpsustada koostatava Viru-Nigula üldplaneeringuga, millega on täpsustatud rohevõrgustiku alade piire ja tihendatud võrgustikku mitmete täiendavate rohekoridoridega. Planeeringuala kesk- ja idaosas on kavas rohevõrgustikku täpsustada ja selle sidusust parandada Lüganeuse valla koostatava üldplaneeringuga, millega muuhulgas määratakse uus piki Purtse jõge kulgev rohekoridor. Toila valla koostatava üldplaneeringuga on kavas rohevõrgustiku sidusust samuti mõningal määral parandada. Algatatud on ka Jõhvi valla üldplaneeringu koostamine, kuid planeeringulahendust rohevõrgustiku osas KSH programmi koostamise ajal veel pole.

Rohevõrgustiku moodustavad tugialad ehk suuremad loodusmaastike massiivid ning neid ühendavad ribastruktuurid ehk rohekoridorid. Tugialad hõlmavad väärtuslikke looduskooslusi ning liikide

¹² eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/115092017010?leiaKehtiv>

¹³ EELIS infosüsteem, Keskkonnaagentuur, päring seisuga 10.11.2022.

¹⁴ Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+ <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/laane-virumaa/laane-viru-maakonnaplaneering-2030/>

¹⁵ Ida-Viru maakonnaplaneering 2030+ <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/ida-virumaa/ida-viru-maakonnaplaneering-2030/>

elupaiku hoides alal elurikkust, koridorid loovad loomastiku ja muu elustiku liikumis- ja rändevõimalused tagades rohevõrgustiku sidususe.

Suuremad rohevõrgustiku tugialad paiknevad planeeringuala loodeosas ja keskosas, kus asuvad suuremad metsa- ja soomassiivid. Planeeringuala idaossa jääb kaks väiksemat Kohtla-Nõmme piirkonnas paiknevat tugiala. Rohekoridoride konstrueerimisel on kasutatud ära metsaalade paiknemist maastikus. Rohekoridorid kulgevad ka piki Selja, Kunda ja Pada jõgesid, kasutades ära nn sinivõrgustiku kontseptsiooni, milles veekogudele omistatakse rohevõrgustikus oluline roll. Rohevõrgustikku on haaratud ka enamus planeeringuala rannikust.

Maakonnaplaneeringutega konstrueeritud rohevõrgustiku sidusus on parem ala lääneosas, ala idaosas (Ida-Virumaa alal) on sidusus mõnevõrra nõrgem, samuti pole sealsed koridorid konstrueeritud pidevana. Arvestada kohalike omavalitsuste koostatavate üldplaneeringutega kavandatavaid rohevõrgustiku täpsustusi on rohevõrgustiku sidusus planeeringualal tervikuna oluliselt parem kui maakonnaplaneeringutega kehtestatud võrgustikul.

Planeeringuala rohevõrgustiku sidususele ja toimimisele avaldab suurimat mõju ala läbiv suure liiklustihedusega Tallinn-Narva maantee, väiksem mõju on väiksematel maanteedel ning ala lõunaserva läbival Tapa-Narva raudteel. Rohevõrgustiku kvaliteedile avaldab mõju piirkonna suhteliselt tihe asustusstruktuur ja piirkonnas toimuvad erinevad arendused. Eesti keskmisega võrreldes on planeeringuala rohevõrgustiku katvus (ca 40%) mõnevõrra väiksem ja sidusus nõrgem.

Rohevõrgustikule avaldab Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee tee ehitus mõjusid peamiselt rohevõrgustiku killustamise ning barjääriefekti tekitamise kaudu, vähendades piirkonna rohevõrgustiku sidusust tervikuna. Tee ehitus põhjustab ka raadamist ja rohealade kadu. Rohevõrgustikule avalduvate mõjude leevendamiseks on oluline tagada võrgustiku sidusus ökoduktide, altpääsude ning muude loomastiku liikumist võimaldavate rajatiste kaudu. Arendustegevus on lubatud kehtiva planeeringu tingimuste kohaselt. Lääne-Viru maakonnaplaneeringu peatükis 4.4 "Rohevõrgustik" on toodud, et uue tehnilise taristu (eelkõige joonehitised) kavandamisel tuleb konfliktikohti käsitleda igal konkreetsel juhul eraldi. Seejuures on vajalik analüüsida konflikti võimaliku mõju ulatust ja kumulatiivsust.

Kuna täpne ehitusala ja vajalik raadamisala ning võimalikud mõjud veerežiimile pole trassi asukohavaliku etapis teada, siis jääb mõju hindamine mõnevõrra üldisemale tasemele võrreldes täpsustatud lahenduse mõju hindamisega.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.5.

4.6. Kultuuriväärtused ja maastikud

Kultuurimälestiste riikliku registri järgi on planeeringualal 513 kultuurimälestist. Pärandkultuuri objekte on planeeringualal 536. Kultuurimälestiste ja pärandkultuuriobjektidega arvestamiseks on kriteeriumite tabelis eraldi kriteeriumid määratud.

Väärtuslikud maastikud on määratud Lääne-Viru ja Ida-Viru maakonnaplaneeringutega 2030+. Planeeringualale Lääne-Viru maakonnas jääb I klassi väärtuslik maastik Malla-Iila-Kutsala-Padaorg ja II klassi väärtuslik maastik Kohala. Lääne-Viru maakonnaplaneering toob välja, et väärtuslikel maastikel tuleb säilitada maastikumuster, sh traditsioonilisi maastikuelemente, struktuure ja maakasutust. Ajalooliselt väljakujunenud teetrasse tee renoveerimise käigus ei õgwendata, välja arvatud riigi põhi- ja tugimaanteed kui see tuleneb tee ohutumaks muutmise vajadusest ja tee klassile esitatud normidest. Samuti uue trassikoridori rajamisel tuleb need paigutada maastikku nii, et maastiku väärtus ei kahaneks¹⁶. Planeeringualale Ida-Viru maakonnas jääb maakondliku

¹⁶ Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+ sõnastus. Vastavalt PlanS § 53 lg 2 peatub REP kehtestamisega sellega hõlmatud planeeringualal varem kehtestatud planeeringu või selle osa kehtivus.

tähtsusega väärtuslik maastik Lüganuse-Purtse, Sope-Ontika ja Järve-Edise-Peeri ning kohaliku tähtsusega väärtuslik maastik Rannu. Ida-Viru maakonnaplaneering toob välja, et joonehitiste projekteerimisel tuleb tagada olemasolevate väärtuste säilimine ning maastikuarhitektuuriline sobivus väärtusliku maastiku taustaga.

Maakonnaplaneeringutega määratud üldised põhimõtted on täpsustamisel üldplaneeringutega. Planeeringulahenduse koostamisel on soovitatav maakonnaplaneeringutes ja üldplaneeringutes täpsustatud tingimusi silmas pidada, et tagada järjepidevus ja piirkonna väärtuste säilimine.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.2.

4.7. Väärtuslik põllumajandusmaa

Väärtuslik põllumajandusmaa on haritav maa ja looduslik rohumaa, mille tootlikkuse hindepunkt ehk reaalconiteet on võrdne või suurem Eesti põllumajandusmaa kaalutud keskmisest boniteedist. Maakonnas, mille põllumajandusmaa kaalutud keskmine boniteet on Eesti põllumajandusmaa kaalutud keskmisest boniteedist madalam, on väärtuslik see põllumajandusmaa, mille boniteet on võrdne või suurem maakonna põllumajandusmaa kaalutud keskmisest boniteedist. Põllumajandusmaa keskmine reaalconiteet on Lääne-Viru maakonnas 46, Ida-Viru maakonnas 38.

Väärtuslike põllumajandusmaade paiknemine ning nende säilitamise ja kasutamise üldised põhimõtted on Lääne-Viru maakonnas määratud Lääne-Viru maakonnaplaneeringuga 2030+ ja Ida-Viru maakonnaplaneeringuga 2030+ ning Ida-Viru maakonnas Ida-Viru maakonnaplaneeringuga 2030+. Maakonnaplaneeringutega määratud üldised põhimõtted on täpsustamisel üldplaneeringutega. Maakonnaplaneeringute tingimuste kohaselt tuleb väärtuslikku põllumajandusmaad kasutada üldjuhul üksnes põllumajanduslikuks tegevuseks. Lääne-Viru maakonnaplaneeringu peatükis 4.2 "Väärtuslikud põllumajandusmaad" on toodud ühe põhimõttena välja, et juhul, kui väärtuslikku põllumajandusmaad soovitakse kasutada teistel eesmärkidel ja kui põllumajandusmaa väärtus võib uue kasutuse käigus oluliselt väheneda, tuleb läbi viia võrdlev maakasutuse sotsiaalmajanduslik analüüs.

Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee ehitamisel väärtusliku põllumajandusmaa massiividele langeb massiiv kasutusest välja või killustub selliselt, et selle edasine põllumajanduslik kasutus on raskendatud või muutub ebaotstarbekaks. Väärtusliku põllumajandusmaa edasist kasutamist võib kaudse mõjuna mõjutada ka väärtusliku kasvupinnase eemaldamine ettevalmistustööde ja pinnase olemasoleva struktuuri rikkumine ning sellega kaasnevad muutused mullaviljakuses, taimestikis ja loomastikus.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.9.

4.8. Geoloogiline iseloomustus

Planeeringuala geoloogiline ehitus on kirjeldatud kolme geoloogilise baaskaardilehe põhjal (nr 6434 Rakvere¹⁷, 6443 Kiviõli¹⁸ ja 6444 Kohtla-Järve¹⁹).

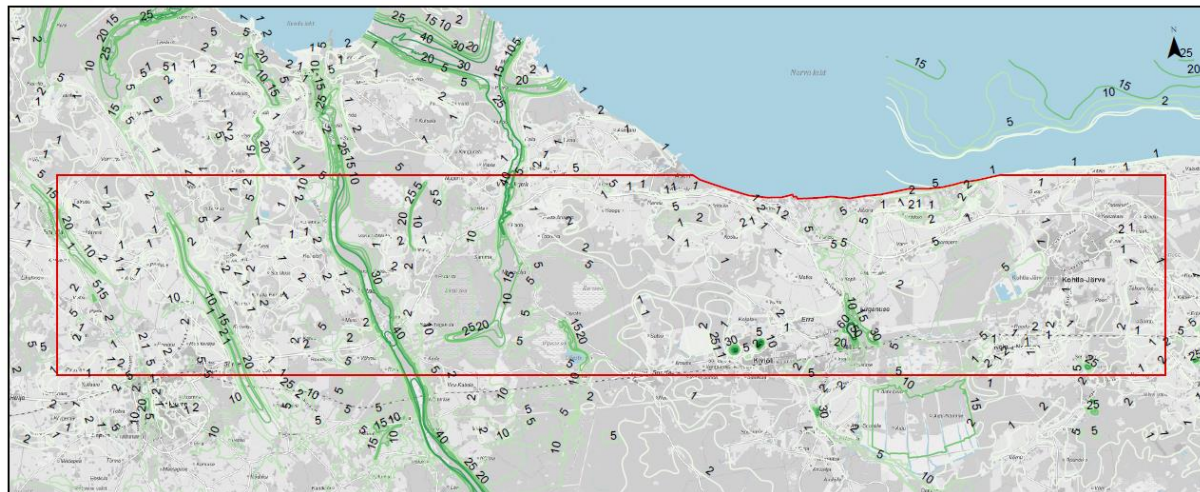
¹⁷ Eesti geoloogiline baaskaart 6434 Rakvere seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2006

¹⁸ Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

¹⁹ Eesti geoloogiline baaskaart 6444 Kohtla-Järve seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2008

Pinnakatte paksus

Planeeringuala idaosas on väiksemad pinnakatte paksused (Joonis 9) Viru laval, eriti selle põhjaosas, kus Iilast Noonuni kulgeb ulatuslik alvarite võõnd. Iseloomulik on õhukese pinnakattega esinemine klindiasstangu jalamil. Aluspõhi avaneb veel Kunda ja Toolse jõe kanjonilaadsetes lõikudes. Pinnakatte nullilähedasi paksusi esineb laiguti samuti Pandivere kõrgustikul, tihti on need (vastastikku) seotud karstiga. Lisaks puudub lubjakivi karjäärides pinnakate. Kokku on õhukese, vähem kui meetripaksuse pinnakattega alasid planeeringuala idaosas üle 15 %. Pinnakatte suurimad paksused on seotud ala kagust loodesse läbivate Kunda, Selja ja Haljala mattunud orgudega. Pinnakatte paksus ületab 10 ja kohati isegi 20 m ka peamiselt baaskaardilehe kaguossa jääval ooside-mõhnade alal.²⁰



Tingmärgid

— Planeeringuala	— 11 - 25
— Paksus	— 26 - 40
— 1 - 2	— 41 - 80
— 3 - 10	

Joonis 9. Pinnakatte paksus planeeringualal. Aluskaart: Maa-amet, 2022

Planeeringuala keskosa ala jaguneb aluspõhja reljeefi iseloomu poolest selgelt kaheks: baaskaardilehe lõunaosa hõlmavaks Põhja-Eesti lavamaa koosseisu kuuluvaks Viru paeplatooks ja astmeliselt põhja suunas madalduvaks klindiesiseks madalikuks. Paeplatoo on üldiselt tasemel 50 m abs ja üksnes äärmises edelanurgas tõuseb see tasemeni 70–75 m abs. Paeplatooisse lõikuvad 40–60 m sügavuselt kolm orusüsteemi: Kunda org ala edelanurgas ja Pada ning Purtse org vastavalt kaardilehe lääne- ja idaosas. Nii Pada kui Purtse oru lääneveerud on suhteliselt järsud ja õhukese pinnakattega, idaveerud on laugemad ja sügavamalt pinnakatte alla mattunud. Enamvähem Kurna–Kalvi–Aseriaru–Kõrkküla–Liimala–Jabara küla joonelt kulgeb Viru paeplatood klindiesisest madalikust eristav Põhja-Eesti klint.²¹

Planeeringuala lääneosas on õhukese, vähem kui meetripaksuse pinnakattega alasid baaskaardilehe maismaaosas samuti ligikaudu 15%. Pinnakatte paksused on väiksemad Viru paelaval, eriti selle põhjaosas. Laiguti puudub pinnakate ka Jõhvi kõrgustiku nõlvadel ja lael, eriti selle väiksematel aluspõhjalistel kühmudel – kõvikutel. Pinnakate pakseneb maismaal selgelt kagu ja edela, s.t Alutaguse madaliku suunas, kus suurimad paksused on seotud Kurtna mõhnastiku – kuni 15 m – ja Purtse mattunud oruga – üle 40 m. Pinnakatte maksimaalsed paksused on siiski seotud

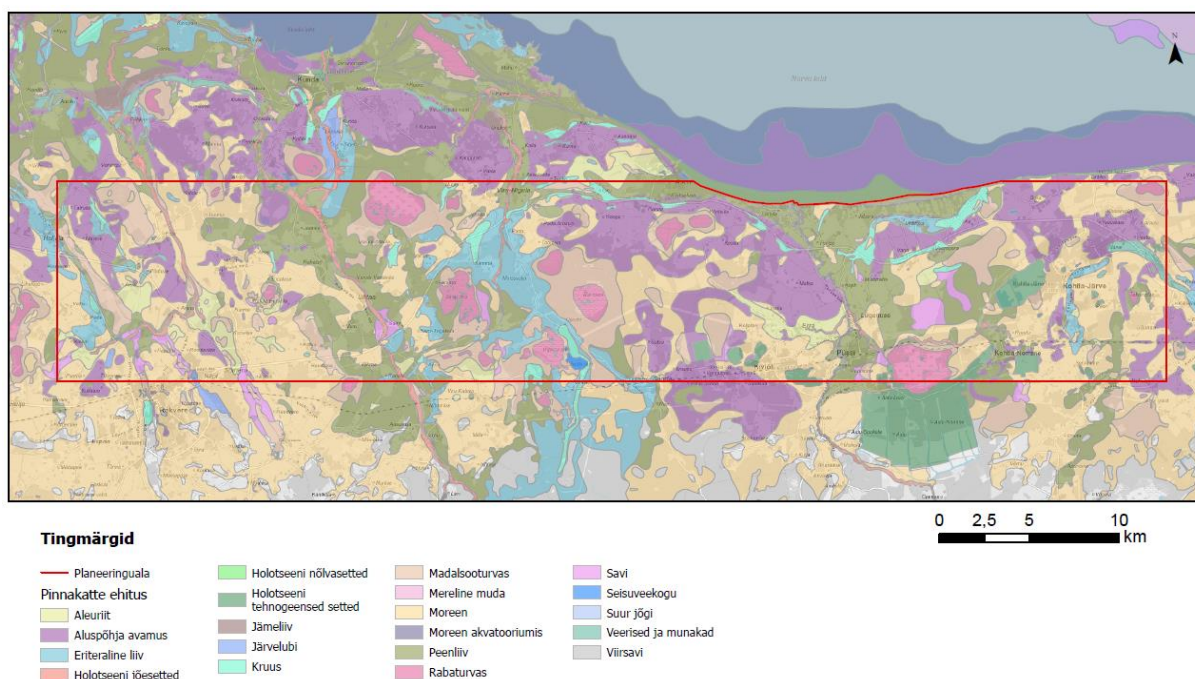
²⁰ Eesti geoloogiline baaskaart 6434 Rakvere seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2006

²¹ Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

tehnogeensete setetega. Akvatooriumil pakseneb pinnakate vastavalt sügavuse suuremisele üsna ühtlaselt põhja suunas – kuni 15 meetrini baaskaardilehe edela- ja 25 meetrini kirdenurgas.²²

Geoloogiline ehitus

Planeeringuala idaosas on Kambriumi ladestu esindatud põhiliselt Alam-Kambriumi ladestiku purdkivimitega (savi, aleuroliit, liivakivi) avamusala lõunapiiril (Joonis 10). Kaugemale lõunasse jõuab nende avamus peamiselt Kunda jõe ürgoruga, vähemal määral Toolse oruga. Ladestu paksus on 95–110 m. Aluspõhja kivimite avamustes on valdavaks Ordoviitsiumi ladestu karbonaatkivimid, mille paksus suureneb ala põhjaosas vähem kui 20 meetrit ala lõunapiiril 105 ja enam meetrini. Ladestu on esindatud põhiliselt lubjakiviga ja üksnes ladestu alaosa kümnekond meetrit kuulub glaukoniit- ja oobolusliivakivile ning diktüoneemakildale.²³



Joonis 10. Planeeringuala geoloogiline ehitus. Aluskaart: Maa-amet, 2022

Planeeringuala keskosas jälgivad sette kivimilise pealiskorra struktuurid suures osas kristalse aluskorra pealispinna reljeefi ja suurimateks kõrvalekalleteks sellel foonil on kaardilehe lõunaosa läbiv Aseri rikkevöänd ja saarmälised kerked Uljaste, Sonda, Satsu ja Nüri piirkonnas.²⁴

Vendi kompleksi Kotlini lademe purdkivimid (savid, aleuroliidid, liivakivid) planeeringuala keskosas maismaal ei avane, vaid nad lasuvad kirdesse tüseneva 80–105 m paksuse lasundina kristalse aluskorra kivimitest murenemiskoorikul.²⁵

²² Eesti geoloogiline baaskaart 6444 Kohtla-Järve seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2008

²³ Eesti geoloogiline baaskaart 6434 Rakvere seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2006

²⁴ Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

²⁵ Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

Kambriumi ladestu on esindatud põhiliselt Alam-Kambriumi ladestiku purdkivimitega (savi, aleuroliit, liivakivi). Maismaal on ulatuslikumad avamusalad seotud Pada, Aseri, Purtse ja Moldova–Aa klindilahe ning nendega külgnevate aladega. Ladestu paksus alal on 85–110 m.²⁶

Aluspõhja kivimite avamustes on valdavaks Ordoviitsiumi ladestu karbonaatkivimid, mis hõlmavad baaskaardilehe lõuna- ja keskosa. Ladestu paksus suureneb 80–85 meetrini ala lõunapiiril. Ladestu on esindatud põhiliselt lubjakiviga ja üksnes selle alaosas (5–12 m) on glaukoniit- ja oobolusliivakivi ning diktüoneemakilta.²⁷

Planeeringuala lääneosas Vendi kompleksi Kotlini lademe purdkivimid (savid, aleuroliidid, liivakivid) kaardilehel maismaal ei avane.

Ordoviitsiumi ladestu karbonaatkivimite avamus hõlmab enamjao baaskaardilehest ja üle 95% maismaa-alast. Ladestu paksus suureneb klindiplatoo pealselt u 15 meetrilt kuni 85 meetrini ala lõunapiiril. Ladestu kivimiks on enamasti lubjakivi ja üksnes 4–6 m selle alaosast kuulub glaukoniit- ja oobolusliivakivile ning diktüoneemakildale.²⁸

Graptoliitargilliit

Graptoliitallgilliidi leviku kaardi²⁹ kohaselt on planeeringuala lauspinnaliselt graptoliitallgilliidi levialal. Graptoliitallgilliidi leviku sügavust iseloomustavad planeeringualale lähimate puuraukude andmed:

- Tugipuuraugu F-239 (Udujärve) südamiku geoloogilise kirjelduse põhjal lasub graptoliitargilliit õhukeste (0,1–1 cm) vahekihtidega aluspõhjas sügavusel 102,9–103,6 m maapinnast.
- Tugipuuraugu 320 (Uhtna) südamiku geoloogilise kirjelduse põhjal leidub graptoliite aluspõhjas sügavusel 5,0–7,1 m ja 7,7–12,4 m maapinnast.³⁰
- Tugipuuraugu F-1 (Jõhvi) südamiku geoloogilise kirjelduse põhjal leidub graptoliitargilliiti aluspõhjas sügavusel 25,2–27,3 m maapinnast.

Haljala-Kukruse 2+2 maanteelõigu ehitamisel võib graptoliitargilliit paljanduda mullatööde käigus. Lisaks võivad rajatiste ehitamiseks vajalikud vundamendid graptoliitargilliidi kihti läbida. Graptoliitargilliit võib hapniku ja veega kokkupuutel kiiresti oksüdeeruda. Eesti Geoloogiateenistuse andmete kohaselt omab juba 50 grammi püriiti oksüdeerumisel potentsiaali muuta happeliseks (pH = 3) 2000 liitrit vett. Seega 1 kilogramm argilliiti on lokaalse hapestumise seisukohalt juba oluline kogus ning võib ohustada põhjavee kvaliteeti. Atmosfääritingimustesse paigutatuna on graptoliitargilliit ebastabiilne — püriidi oksüdeerumine tekitab väävelhapet ja võib viia raskmetallide kandumiseni ümbritsevasse keskkonda, kuhjadesse paigutatuna aga võib rõhk ning hapniku ligipääs orgaanilisele ainele koos püriidi oksüdeerumisel eralduva soojusenergiaga käivitada isesüttimise.

²⁶ Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

²⁷ Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

²⁸ Eesti geoloogiline baaskaart 6444 Kohtla-Järve seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2008

²⁹ "Virumaa maavarade võimaliku kaevandamise keskkonnamõjud põhja- ja pinnaveele ning maastikule keskkonnageoloogiliste mudelitega analüüsitud koos alternatiivsete leevendusmeetmetega" Kõide 2. Geoloogilised, maastikulised ja keskkonningimused: virtuaalsete kaevandamispaikade valik. Joonis 8. Tartu Ülikool, 2018

³⁰ Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

Mõju olulisus ja suurus oleneb valitud trassikoridorist, maantee geometriast, vaiatööde sügavusest ja käideldava graptoliitargilliidi kogusest.

Eesti Geoloogiateenistuse poolt koostatud juhendi³¹ kohaselt loetakse suureks koguseks graptoliitargilliidi kogust üle 1 m³. Üle 10 m³ suuruste koguste korral on rangelt soovituslik omada eksperdi poolt koostatud eriprojekti koos koha leidmisega, kus leostumist minimeerivat ja isesüttimist välistavat meetodit saab rakendada ning radoonitekke võimalusega arvestada.

Karst ja maalihete oht

Planeeringuala keskosas on enamik karstivorme seotud Pandivere kõrgustiku kirdenõlva esisega (Joonis 11).

Suurim ja tuntuim karstiala on Lüganusest loodes Purtse jõe ja ta lisajõe Erra vahel asuv Uhaku karstiala. Tegemist on Viru lavamaa suurima kaetud tüüpi karstialaga. Erra küla kohal neelduvad Erra jõe veed ja väljuvad alles Kõrgekaldal allikatena. Suurvee perioodil täitub aga veega kogu Erra jõe kanjonorg.

Karstiorud Kõrmaal on peale 1990. aasta maaparandust kuivaks jäänud ja põhja pool paiknev Miila karstilehter on nüüdseks raskelt märgatav. Lisaks Uhakule toimub pinnavee neeldumine karsti ja jätk maa-aluse vooluna Kongla ojas ja ka Viru-Nigulast idas Veriojas.

Lisaks on geomorfoloogilisel kaardil välja eraldatud termokarstilise tekkega nõgu Uljaste järvest kagus. Kilomeeter suletud Kivõli kaevandusest kagus, Kulja külas vahetult maanteest lõunas paiknev 1,5 m sügavune üle 50 m pikkune nõgu moreenis on ilmselt samuti karstitekkeline.³²

Maalihete ohuga piirkondi olemasoleva geoloogilise teabe põhjal planeeringualal tuvastatud pole.



Joonis 11. Geoloogilised rikked ja karst planeeringualal. Aluskaart: Maa-amet, 2022

³¹ Graptoliitargilliidi käitlemise juhend. Eesti Geoloogiateenistus 2020

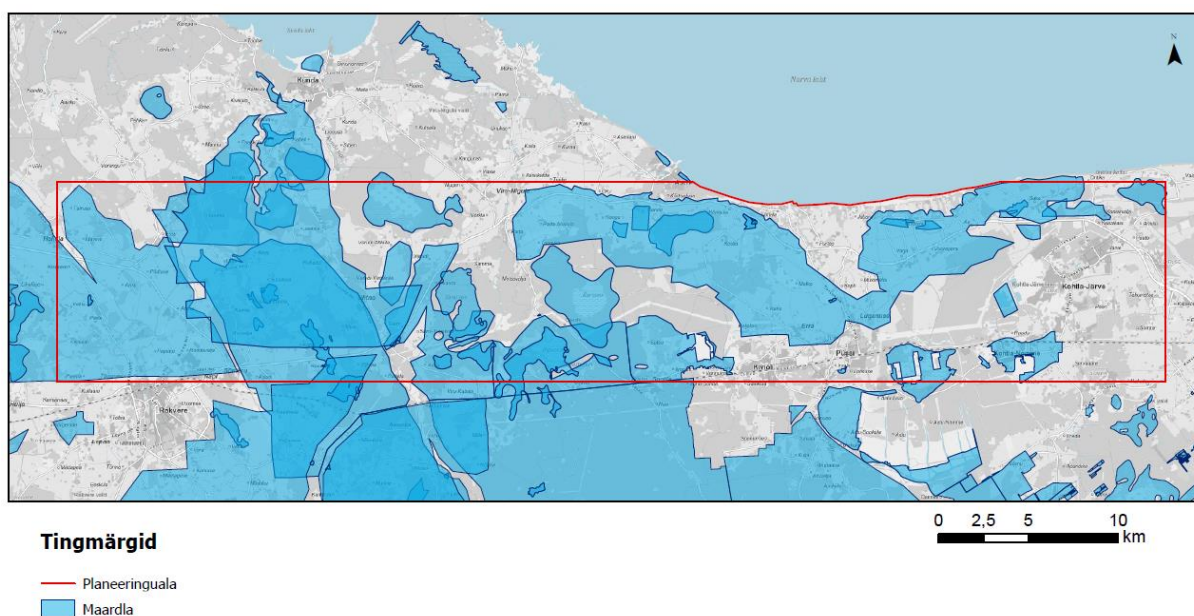
³² Eesti geoloogiline baaskaart 6443 Kiviõli seletuskiri. Eesti Geoloogiakeskus, 2007

Geoloogilised tingimused mõjutavad Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee projekteerimist - mida keerulisemad on geoloogilised tingimused, seda keerukam on projekteerimisülesanne ning suurem tuleb tee ehituse ehitismaksumus. Arvestada tuleb, et trassikoridoride võrdlemisel ei tehta geoloogilisi uuringuid ning lähtuda tuleb objektiivsetest kättesaadavatest andmetest.

4.9. Maavarad ja maardlad

Vastavalt maapõueseaduse §-le 14 tuleb tagada maavara kaevandamisväärsena säilimine³³ ja juurdepääs maavarale.

Planeeringuala kattub täielikult või osaliselt kokku 35 maardlaga: 10 turba-, 6 liiva-, 5 lubjakivi-, 3 fosforiidi-, 2 savi- ja 2 kruusamaardlaga ning 7 põlevkivi kaeve- või uuringuväljaga (Joonis 12 ja Tabel 1).



Joonis 12. Maardlad planeeringuala piirkonnas (seisuga 18.11.2022). Aluskaart: Maaamet, 2022

Tabel 1. Planeeringualaga kattuvad maardlad³⁴

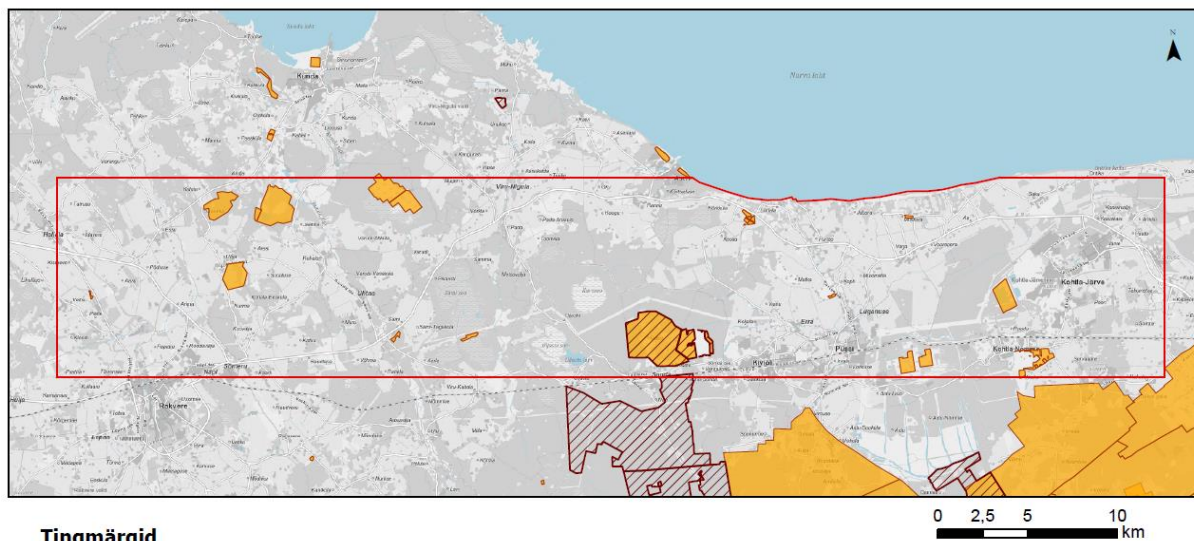
Maardla nimetus	Maavara	Maardla kood	Registrikaardi nr
Rannu (Kestla)	turvas	14693	540
Sooaluse	turvas	14741	385
Sämi	turvas	14745	415

³³ Juhul, kui ei ole tegemist maavara kaevandamisega, muul viisil looduslikust seisundist eemaldamise, kasutamise ega tarbimisega käesolevas seaduses või selle alusel lubatud ulatuses. MaaPS § 14 lg 1

³⁴ Maa-ameti geoportaal, seisuga 18.11.2022

Maardla nimetus	Maavara	Maardla kood	Registrikaardi nr
Kabala	turvas	14662	326
Vaeküla	turvas	14882	387
Uljaste	turvas	14844	525
Ontika	turvas	14845	539
Varudi	turvas	15310	258
Hiiesoo	turvas	15301	149
Kure	turvas	15334	524
Aseri	savi	14275	152
Lohkuse	savi	14912	672
Eesti Uljaste uuringuväli	põlevkivi	14672	31
Eesti Sonda uuringuväli	põlevkivi	14769	9
Eesti Pada uuringuväli	põlevkivi	14621	4
Eesti Haljala uuringuväli	põlevkivi	14724	33
Eesti Põhja-Kiviõli uuringuväli	põlevkivi	14206	30
Eesti Kohala uuringuväli	põlevkivi	14209	35
Eesti Kohtla kaeveväli	põlevkivi	15407	32
Sonda (Uljaste II)	liiv	14683	176
Viru-Kabala	liiv	14726	905
Hurtja	liiv	14356	369
Sämi	liiv	14365	412
Voorse	liiv	14939	330
Veltsi (Pahnimäe)	liiv	15621	371
Moldova (AA)	kruus	14284	174
Kõrtsi	kruus	15329	779
Toolse	fosforiit	14909	193
Rakvere	fosforiit	14871	192
Aseri	fosforiit	15348	191
Kohtla-Järve (Kolga-Saka)	lubjakivi	14676	16
Kunda	lubjakivi	14196	18
Rannu	lubjakivi	14933	472
Suurkõrtsi	lubjakivi	15129	808
Lüganuse	lubjakivi	15597	788

Planeeringuala kattub täielikult või osaliselt kokku 21 mäeeraldisega: 7 lubjakivi-, 4 liiva-, 3 turba-, 1 savi-, 1 kruusa- ja 5 põlevkivikarjääriga ning 2 põlevkivikaevandusega (Joonis 13). Tabel 2 on toodud planeeringualaga osaliselt või täielikult kattuvad olemasolevad mäeeraldised Maa-ameti geoportaali andmete kohaselt (18.11.2022 seisuga). Lisaks on menetluses kaevandamisloa taotlused planeeringuala piirkonnas. Tabel 3 on toodud planeeringualal olevad kaevandamisloa taotlusega mäeeraldised Maa-ameti geoportaali andmete kohaselt (18.11.2022 seisuga).



Joonis 13. Mäeeraldised planeeringuala piirkonnas. Aluskaart: Maa-amet, 2022

Tabel 2. Planeeringualaga kattuvad mäeeraldised

Mäeeraldise nimetus	Kaevandamisloa nr	Loa omaja	Kaevandamisloa kehtivuse lõpp	Korrastamise suund
Varudi turbatootmisala	LVIM-018	OÜ Rakvere Põllumajandustehnika	2038	metsamaa
Hiiesoo turbatootmisala	L.MK.IV-55900	AS Tootsi Turvas	2050	metsamaa
Varudi II turbatootmisala	L.MK/323045	Osaühing Rakvere Põllumajandustehnika	2038	taassoostumine
Aseri II savikarjäär	KMIN-049	Wienerberger AS	2029	tehisveekogu
Ubja põlevkivikarjäär	KMIN-037	AS Kunda Nordic Tsement	2027	metsamaa
Põhja-Kiviõli II põlevkivikarjäär	KMIN-105	KIVIÕLI KEEMIATÖÖSTUSE OSAÜHING	2036	metsamaa, tehisveekogu

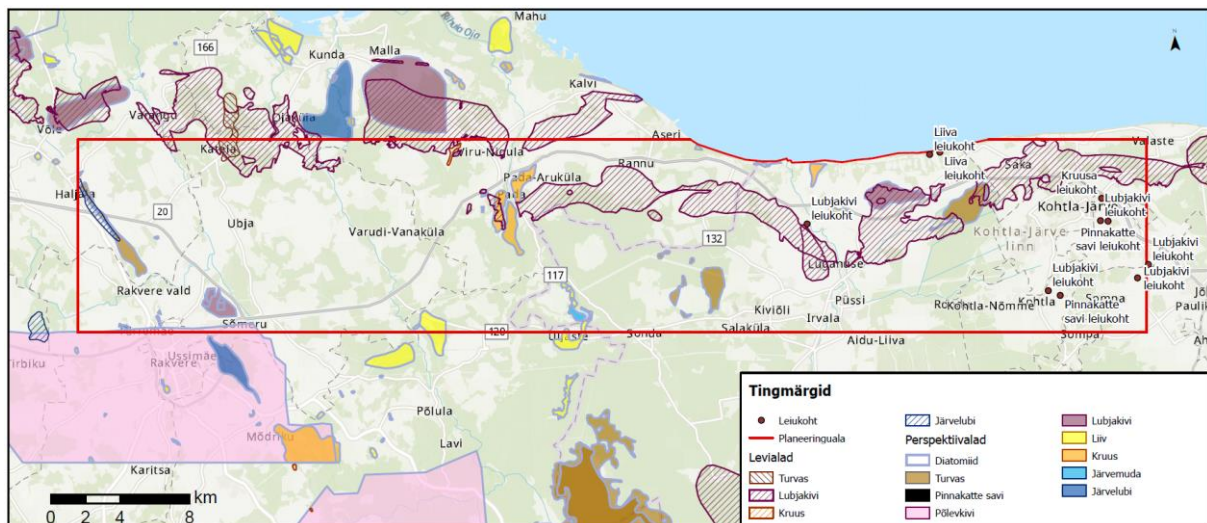
Mäeeraldise nimetus	Kaevandamisloa nr	Loa omaja	Kaevandamisloa kehtivuse lõpp	Korrastamise suund
Vanaküla karjääriväljad	KMIN-017	Enefit Power AS	2024	maatulundusmaa
Põhja-Kiviõli põlevkivikarjäär	KMIN-045	OÜ Kiviõli Keemiatööstuse	2028	metsamaa
Vanaküla karjääriväljad IV	KMIN-052	Enefit Power AS	2024	metsamaa
Sämi liivakarjäär	L.MK/320835	Sämiliiva OÜ	2026	veekogu ja metsamaa
Veltsi karjäär	LVIM-025	Verston OÜ	2029	metsamaa
Veltsi II liivakarjäär	KL-513645	Päide Liiv OÜ	2037	rohu- ja metsamaa
Hurtja liivakarjäär	L.MK/323825	Hurtja OÜ	2028	veekogu
Suurkõrtsi II lubjakivikarjäär	KL-508031	AS Kiviluks	2050	veekogu ja looduslik rohumaa
Moldova kruusakarjäär	IVIM-007	Kiviõli Keemiatööstus OÜ	2034	metsamaa
Kohtla-Järve lubjakivikarjäär	L.MK/330055	Osaühing VKG Tsement	2048	tehisveekogu ja metsamaa
Lüganuse lubjakivikarjäär	KL-509345	Kaltsiumkarbonaat OÜ	2036	rohumaa
Suurkõrtsi lubjakivikarjäär	L.MK/317612	AKTSIASELTS KIVILUKS	2034	tehisveekogu
Aru-Lõuna lubjakivikarjäär	KMIN-050	Kunda Nordic Tsement AS	2028	tehisveekogu
Aru-Lõuna II lubjakivikarjäär	L.MK/329568	AS Kunda Nordic Tsement	2032	tehisveekogu
Toolse-Lääne lubjakivikarjäär	KMIN-124	AS Kunda Nordic Tsement	2045	veekogu

Tabel 3. Planeeringulaga kattuvad kaevandamisloa taotlused

Mäeeraldise nimetus	Kaevandamisloa taotleja	Maavara	Maavara kasutuseesmärk
Sonda põlevkivikaevandus	VKG Kaevandused OÜ	põlevkivi	keemiatööstuse tooraine, energeetikatööstuse kütus
Sonda II põlevkivikaevandus	Kiviõli Keemiatööstuse OÜ	põlevkivi	keemiatööstuse tooraine ja kütus

Mäeeraldise nimetus	Kaevandamisloa taotleja	Maavara	Maavara kasutuseesmärk
Põhja-Kiviõli põlevkivikarjäär	II KIVIÕLI KEEMIA-TÖÖSTUSE OSAÜHING	põlevkivi	Kütus ja keemiatööstuse tooraine

Planeeringuala kattub täielikult või osaliselt kokku maavara 30 perspektiivalaga: kruusa, liiva, lubjakivi, turba, järvelubja, -muda, savi ja põlevkivi perspektiivaladega (Tabel 4, Joonis 14). Perspektiivala on geoloogiliste otsingu- või uuringutööde tulemusena hinnatud prognoosvaruga maavaralalandi ala, mis on keskkonnaregistris kinnitamata.



Joonis 14. Maavara perspektiiv- ja levialad ja leiukohad planeeringuala piirkonnas. Aluskaart: Maa-amet, 2023

Tabel 4. Planeeringualaga kattuvad maavara perspektiivalad³⁵

Nr	Nimi	Objekt	Kasutusala	Kood	Varu kate- gooria	Kate- gooria varu (tuh t või tuh m ³)	Varu kate- gooria pindala (ha)	Kogu- varu (tuh t või tuh m ³)	Kogu- pindala (ha)	EGF nr	Kattuvus planeeringu- alaga
51	Kakumäe	Kruusa perspektiivala	ehituskruus	53109	C2	142,8	3,4	142,8	3,4	2050	Täielikult
69	Saaremäe	Kruusa perspektiivala	ehituskruus	53109	C2	24	2,5	24	2,5	6782	Täielikult
77	Vabatküla	Liiva perspektiivala	ehitusliiv	53108	P	5512	247,6	5512	247,6	3506	Täielikult
92	Moldova	Lubjakivi perspektiivala	ehituslubjakivi	53102	P	72000	300	72000	300	1286	Täielikult
49	Haljala	Turba perspektiivala	hästilagunenud turvas	53112	P	61	219	61	219	4068	Täielikult
103	Satsu	Turba perspektiivala	hästilagunenud turvas	53112		1074,9	414,7	1074,9	414,7	5162	Täielikult
136	Voorepere	Turba perspektiivala	hästilagunenud turvas	53112	P	880	358,2	880	358,2	5162	Täielikult
73	Tobia-Risu	Järvelubja perspektiivala	järvelubi	53110		56	8	56	8	6782	Täielikult
56	Kunda	Järvelubja perspektiivala	järvelubi	53110	C2	250	1000	250	1000	2392	Väikses osas
106	Uljaste	Järvemuda perspektiivala	järvemuda põlluväetiseks	53111	C2	478,8	38	478,8	38	5228	Täielikult
63	Nortsu	Pinnakatte perspektiivala	savi keraamiline savi	53107	A	20,9	2,6	74,8	7,9	1558	Täielikult
63	Nortsu	Pinnakatte perspektiivala	savi keraamiline savi	53107	B	25,6	2,2	74,8	7,9	1558	Täielikult

³⁵ Maa-ameti geoportaal, seisuga 15.03.2023

Haljala-Kukuruse 2+2 maantee riigi eriplaneering ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamine
Asukoha eelvaliku lähteseisukohad ja mõjude hindamise, sh KSH programm

Nr	Nimi	Objekt	Kasutusala	Kood	Varu kate- gooria	Kate- gooria varu (tuh t või tuh m³)	Varu kate- gooria pindala (ha)	Kogu- varu (tuh t või tuh m³)	Kogu- pindala (ha)	EGF nr	Kattuvus planeeringu- alaga
63	Nortsu	Pinnakatte savi perspektiivala	keraamiline savi	53107	C1	28,3	3,1	74,8	7,9	1558	Täielikult
2	Rakvere	Põlevkivi perspektiivala	põlevkivi	53104	Rp	669694	31037	669694	31037	5903	Väikses osas
107	Uljaste I	Liiva perspektiivala	tehnoloogiline liiv	53108	C2	3660	35,44	3660	35,44	739	Täielikult
91	Liimala	Liiva perspektiivala	tehnoloogiline liiv	53108	C2	200	14,3	200	14,3	739	Täielikult
47	Aluvere	Lubjakivi perspektiivala	tsemendilubjakivi	53102	A2	1537	28,8	8034	141,1	792	Täielikult
47	Aluvere	Lubjakivi perspektiivala	tsemendilubjakivi	53102	B	1834	34,8	8034	141,1	792	Täielikult
47	Aluvere	Lubjakivi perspektiivala	tsemendilubjakivi	53102	C1	4663	77,5	8034	141,1	792	Täielikult
97	Purtse- Hiemägi	Kruusa perspektiivala	täitekruus	53109	P1	5968	53,4	5968	53,4	3933	Täielikult
100	Samma I	Kruusa perspektiivala	täitekruus	53109	C2	68,2	3,1	68,2	3,1	2050	Täielikult
101	Samma II	Kruusa perspektiivala	täitekruus	53109	C1	59,3	2,3	116,1	4,5	2050	Täielikult
102	Samma	Kruusa perspektiivala	täitekruus	53109	P1	4100	130	4100	130	4079	Täielikult
101	Samma II	Kruusa perspektiivala	täitekruus	53109	C2	56,8	2,2	116,1	4,5	2050	Täielikult
105	Sonda	Kruusa perspektiivala	täitekruus	53109	C1	461,8	6,8	461,8	6,8	4154	Täielikult
94	Pada I	Kruusa perspektiivala	täitekruus	53109	P1	18400	260	18400	260	4079	Täielikult
57	Kunda-Jõe	Liiva perspektiivala	täiteliiv	53108	C2	197	4,8	197	4,8	4104	Täielikult
87	Annemägi	Liiva perspektiivala	täiteliiv	53108	P1	753	26,5	753	26,5	3933	Täielikult
93	Mustmetsa	Liiva perspektiivala	täiteliiv	53108	C2	150	5,7	100	5,7	739	Täielikult
108	Uljaste II	Liiva perspektiivala	täiteliiv	53108	P2	3000	150	3000	150	4079	Osaliselt

Planeeringuala kattub täielikult või osaliselt kokku maavara viie levialaga: lubjakivi, järvelubja, turba ja kruusa levialadega (Tabel 5, Joonis 14). Leviala on geoloogilise kaardistamise või maavarade otsingu käigus väljaeraldatud maavaralasundi ala, mis ei ole registreeritud maavarade registris ja mille kvaliteet ja kvantiteet lubab eeldada maavaravaru olemasolu.

Tabel 5. Planeeringualaga kattuvad maavara levialad³⁶

Nimi	Objekt	Kood	Märkused	Pindala, ha	Kirjeldus	Kattuvus planeeringualaga
Haljala	Järvelubja-lasundi leviala	53010	Lasundit katab madalsooturvas max paksusega 2,3 m.	130,27	Lasundi paksus on keskm. 0,8–1,0 m, max 1,9 m. Lasundi all ja sees esineb ulatuslikult lehtsamblaturvast. Lasund asub loode-kagusuunalises vanas orus. Peaaegu kogu oru ulatuses esineb järvelubi ligikaudu 4,6 km pikkuse ja keskm. 200 m laiuse lasundi	Täielikult
Katela	Turba-lasundi leviala	53012	Tegemist on madalsooga, mille lõunaosas on kaevandatud turvast.	262,65	Turbakihi paksus on puuraugu 9066 põhjal 2,4 m.	Osaliselt
Nugeri	Kruusa-lasundi leviala	53009		24,55	Ehituskruus.	Täielikult
	Lubjakivi-lasundi leviala	53002	Objekt digitaliseeriti 1:200 000 trükikaardilt.	316,08		Täielikult
Väo kihistu perspektiiv	Lubjakivi-lasundi leviala	53002	Uuringust 'Väo kihistu avamuse täpsustamine 1 : 50 000 geoloogilisel kaardil ja perspektiivse ala ulatuse hinnang'	12122,29		Osaliselt

³⁶ Maa-ameti geoportaal, seisuga 15.03.2023

Planeeringuala kattub täielikult maavara 9 leiukohaga: lubjakivi, savi, liiva ja kruusa leiukohaga (Tabel 6, Joonis 14). Leiukoht on koht, kus maavara kvaliteet vastab maavaradele esitatud kvaliteedinõuetele, kuid lasundi levik on täpsemalt piiritlemata.

Tabel 6. Planeeringualaga kattuvad maavara leiukohad³⁷

Kood	Nimi	Objekt	Kirjeldus
51008	Napa	Lubjakivi leiukoht	Kasulikuks kihiks on Volhovi lademe lubjakivi. Kattekihi paksus on kuni 1 m.
51008		Lubjakivi leiukoht	
51008		Lubjakivi leiukoht	
51008		Lubjakivi leiukoht	
51011		Pinnakatte savi leiukoht	
51007		Liiva leiukoht	
51007		Liiva leiukoht	
51006		Kruusa leiukoht	
51011		Pinnakatte savi leiukoht	

4.10. Altkaevandatud alad ja maa stabiilsus

Püsiv maa paikneb kaevanduse mäeeraldisel, kui maavara selle all on jäänud väljamata ja see püsib tervikul. Hoidetervik on jäetud mõne rajatise või ehitise hoidmiseks. Jääktervik aga on jäetud sellel juhul, kui maavara osutus kaevandamiskõlbmatuks (geoloogilised rikked, mahakantud varu jne). Püsiva maa korral ei teki maa vajumist. Piirangud kasutamiseks puuduvad.

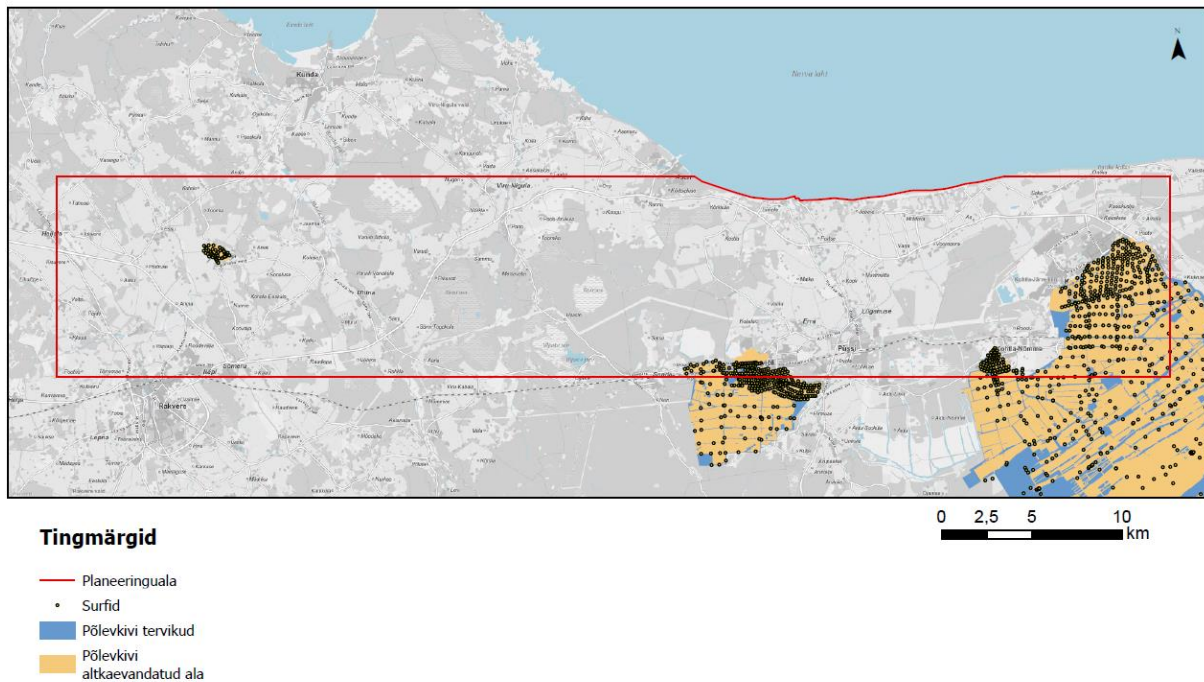
Langetatud maa tekib alal, kus kaevandamisel ei jäetud tervikuid (kombainkaevandamine), või kui jäeti, siis lühiajalisi, et nad puruneksid kaevandamise ajal, või kui tühimikud täideti täitematerjaliga. Langetatud maa vajub kaevandamise käigus. Selle püsivus sõltub katendi ja kihindi paksuse suhtest, katendi kooslusest, täitematerjali hulgast ja töö kvaliteedist. Eesti põlevkivimaardlas on nendeks aladeks, kus kasutati käsikambreid ja –laavasid, kombainlaavasid, laus- või kihtväljamise katselanke, kambriplokkide katselist varistamist. Langetatud maal võib esineda maa järel- või hilisvajumist. Kasutamisel tuleb silmas pidada maa vajumise võimalikkust ja niiskusrežiimi muutust.

Stabiilne maa tekib, kui maa alla on jäetud tervikud. Püsivuse kriteeriumiks on tervikute tugevusvaru ja kaeveõõnte mõõtmed. Kui kaeveõõned on ahtad, siis ei varise need maapinnani. Stabiilne maa vajub kaevandamise ajal kuni paarkümmend mm. Võib esineda ka väiksemat külgliikumist. Suure tõenäosusega stabiilne maa hiljem ei vaju. Võib rajada kergeid ehitisi, maaviljeluses piirangud puuduvad. Maa jääb stabiilseks käikude kohal, kui nende hoidetervikud jäetakse alles ja katendi paksus on üle 10...12 m. Väiksema paksuse korral on võimalikud järel- ja hilisvaringud (kvaasistabiilne maa). Stabiilne maa on põlevkivimaardla osa, kus kamberkaevandamise sügavus on vähem kui 35...45 m.

Kvaasistabiilne maa tekib kui lae ülalhoidmiseks kasutatakse tervikuid, täiteriitu jne, mis ei purune kaevandamise ajal, kuid see võib toimuda hiljem. Seega kvaasistabiilne maa käitub esialgu kui stabiilne, kuid hiljem võib seal esineda maa vajumist ja varinguid. Ehitamine keelatud (lubatud ainult geotehnilise ekspertiisi läbinud projekti alusel) ja maaviljeluses võimalik saagi hävimine.

³⁷ Maa-ameti geoportaal, seisuga 15.03.2023

Planeeringuala lääne- ja lõunaosas ning kagunurgas asuvad põlevkivi altkaevandatud alad ehk suletud kaevandused (Joonis 15). Sõltuvalt kaevanduses kasutatud tehnoloogiast ja kaevanduse mäetehnilistest tingimustest on maa stabiilsus erinev.³⁸



Joonis 15. Altkaevandatud ala planeeringualal. Aluskaart: Maa-amet, 2022

Planeeringuala lääneosas asub Ubja kaevandus, lõunaosas Kiviõli kaevandus ja kirdeosas Kohtla, Käva, Käva 2 ja Kukruse kaevandused. Nendes kaevandustes on valdavaks kaevandamisviisiks olnud käsi- ja kombainilaavadega kaevandamine. Kaevanduse alal on langetatud maa vaheldumisi strekkide mõjualaga ning nendevaheliste langetatud ala servakonsoolidega, äärealadel on üksikud tervikud. Maa püsivuse klass nende kaevanduste alal on langetatud maa, kvaasistabiilne ja püsiv.³⁹

Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee ehitamine altkaevandatud aladele on insener-tehniliste võtetega võimalik, kuid see mõjutab tee ehituse ehitusmaksumust. Asukoha eelvaliku etapis tuleb vajadusel altkaevandatud alade seisukorda täpsemalt välja selgitada ja kaardistada, kus on jäetud tervikuid. See on vajalik tee ehituse maksumuse prognoosimiseks (nt võib olla vajadus maa tagasitäiteks, kuna surfide puuraugud ei ole korrektselt täidetud või veega täitunud kaevanduskäigude stabiilsus on erosiooni tõttu muutunud vms).

4.11. Põhjavesi ja joogiveevarud

Kehtiva Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava 2022-2027⁴⁰ põhjal on Ida-Eesti vesikonnas halvas seisundis põhjaveekogumid Kambriumi-Vendi Voronka (PVK 2), Ordoviitsiumi Ida-Viru (PVK 6),

³⁸ Põlevkivi altkaevandatud alade planšettide digitaliseerimine ja stabiilsushinnangu andmine. TTÜ Mäeinstituut, 2015

³⁹ Põlevkivi altkaevandatud alade planšettide digitaliseerimine ja stabiilsushinnangu andmine. TTÜ Mäeinstituut, 2015

⁴⁰ Leitav: <https://envir.ee/veemajanduskavad-2022-2027#veemajanduskavade-do>

Ordoviitsiumi Ida-Viru põlevkivibasseini (PVK 7), Siluri-Ordoviitsiumi Pandivere põhjaveekogum Ida-Eesti vesikonnas (PVK 15), Kesk-Devoni põhjaveekogum Ida-Eesti vesikonnas (PVK 24), ja Kvaternaari Vasavere (PVK 27) põhjaveekogum. Paratamatult halvas keemilises ja koguselises seisundis on põlevkivi piirkonnas asuvad Ordoviitsiumi Ida-Viru põlevkivibasseini põhjaveekogum (PVK 7) ja Kvaternaari Vasavere põhjaveekogum (PVK 27).

Peamiseks halva ja ohustatud seisundi põhjuseks on põhjavee suured keemilise hapnikutarbe (KHT), ammoniumi ja kloriidi sisaldused seirepuurkaevude vees. Põhjaveekogumite halvaks või ohustatuks hindamine on enamasti madala usaldusväärsusega ja tuleneb suuresti vähestest seireandmetest ning raskustest looduslikult muutlike näitajate kõrgenenud sisalduse looduslike ja inimtekkeliste põhjuste eristamisel põhjavee analüüsitulemustes.

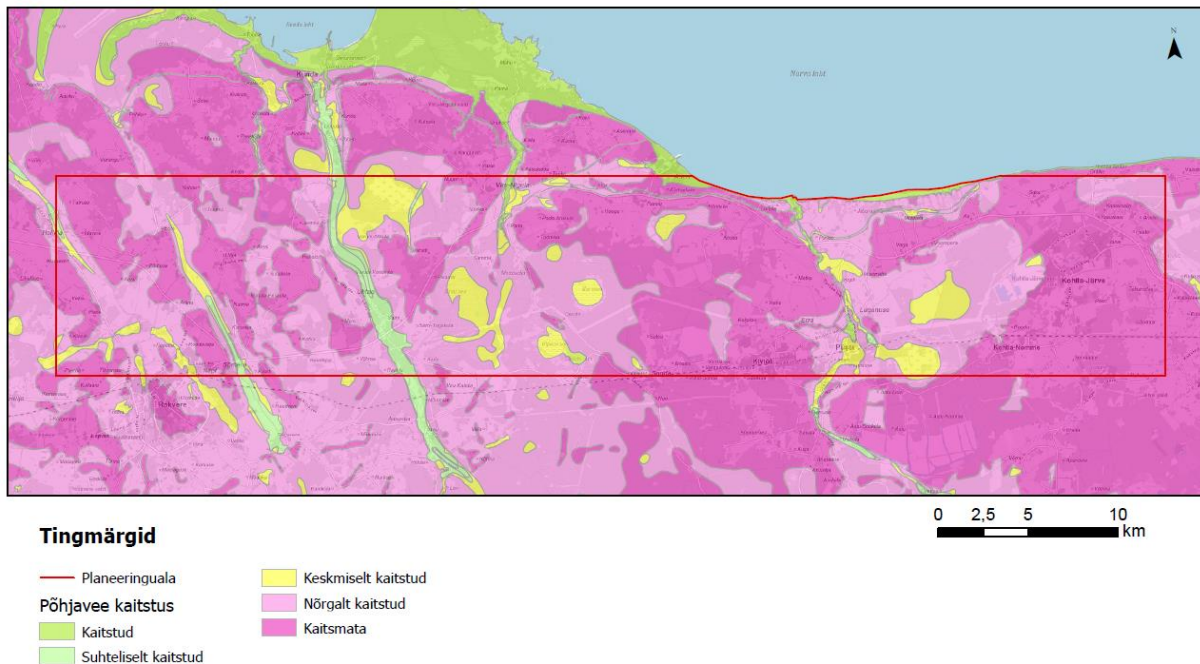
Heas, kuid ohustatud koondseisundis on Ida-Eesti vesikonnas 2 põhjaveekogumit (PVK 1; PVK 28).

Eesti põhjavee seisund on valdavalt hea ning joogiveeallikate saastumise olulist ohtu veemajanduskavade põhjal 2021–2027 veemajandusperioodil ei ole. Selleks tuleb järgida meetmekavas ette nähtud põhjaveekogumite põhiseid ja vesikonnaüleseid tegevusi põhjavee kaitse nõuete täitmise tagamisel.

Kavandatav tegevus võib põhjaveekogumi seisundit mõjutada üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused (VeeS § 42 lg 1):

- veekogumi seisundile avalduva ebasoodsa mõju leevendamiseks on võetud tarvitusele kõik kohased meetmed;
- nimetatud muutuste põhjused on kirjeldatud veemajanduskavas ning veekaitse eesmärk vaadatakse uuesti üle iga kuue aasta järel;
- nimetatud muutuste põhjused on ülekaalukad avaliku huvi seisukohast või nendest muutustest tulenevad hüved inimese tervisele, ohutuse tagamisele või säästvate arengule kaaluvad üles veekaitse eesmärgi saavutamise kaasa kaaluvad üldised keskkonnahüved või avaliku huvi;
- muutustest tulenevat hüvet ei ole tehniliste võimaluste või ebaproportsionaalselt suurte kulude tõttu võimalik saavutada muude vahenditega, mis oleksid keskkonna seisukohalt oluliselt paremad.

Valdav osa planeeringualast asub alal, kus maapinnalt esimese aluspõhjalise veekompleksi põhjaveekiht on looduslikult kaitsmata või nõrgalt kaitstud. Kaitstud või suhteliselt kaitstud alasid leidub vaid jõgede orgudes. Kaitsmata või nõrgalt kaitstud põhjaveega aladel on põhjavesi kõrge reostustundlikkusega. Joonis 16 on EELIS-e (seisuga 17.11.2022) andmed põhjavee kaitstuse kohta planeeringualal.



Joonis 16. Põhjavee kaitstud planeeringualal

Kuna põhjavesi on kaitsmata või nõrgalt kaitstud valdaval osal planeeringualal, siis jäävad trassikoridoride võimalikud asukohad, kus hakatakse tegema eelvalikut, ka kaitsmata ja nõrgalt kaitstud aladele.

Kavandatava tegevuse mõju põhjaveele võib avalduda nii otseselt kui ka kaudselt ning on seotud maantee ehitus- ja kasutusetaapiga. Ehitusaegne mõju põhjavee kvaliteedile ja varudele ning piirkonna kaevudele lähtub rajatiste (sillad, viaduktid, ökoduktid ja tunnelid) vundamentide sügavusest ja ehitamise tehnoloogiast. Võimalik mõju põhjaveele kaasneb vaiamise käigus põhjaveekihtide või graptilliitalgilliidi kihi (vt täpsemalt ptk 4.8.) läbimõõramisega. Võimalik on ehitamise käigus ehituskaevikust vee väljapumpamisega kaasnev heljumi teke ja põhjavee taseme alanemine. Sellega võib kaasneda mõju inimese tervisele, heaolule ja varale.

Kasutusaegne mõju põhjaveele on peamiselt seotud maanteel libedusetõrjeks ja muudeks hooldustöödeks kasutatavate kemikaalidega ning ka sõidukite heitgaasidest ja rehvide kulumisest tekkiva saastega, mille vihma- ja lumesulamisvesi keskkonda kannab. Põhjavee nõrga kaitstuse või kaitsmatuse tõttu võivad selle kvaliteeti mõjutada ka avariilised juhtumid (nt õli, kütuse või muude kemikaalide lekkimine keskkonda), mis on võimalikud nii maantee ehitamise kui kasutamise etapis.

Mõju ulatus ja olulisus sõltub nii trassikoridori asukohast, põhjavee kaitstusest konkreetsel alal, kasutatavate vaiade tüübist ja nende rajamise sügavusest ja kasutatavast tehnoloogiast. KSH raames hinnatakse mõju põhjaveele keskendudes maantee ehitamise ja kasutamisega kaasnevatele mõjudele. Mõju hindamise tulemustest lähtuvalt tehakse vajadusel ettepanekud leevendus- ja seiremeetmete rakendamiseks, arvestades eriplaneeringu eesmärki ja täpsusastet.

Mõju hinnang põhja- ja pinnaveele on sisendiks teiste mõjuvaldkondade hinnangutele, nt tervisemõjude hindamisele.

Mõju hindamise meetodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.5.

4.12. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Planeeringualal on 18 jõge ja muud vooluveekogu, millest pikimad ja suurima valgalaga on Selja, Toolse, Kunda ja Purtse jõgi. Järvedest on suurim Uljaste järv (Joonis 17). Maaparandussüsteemidega on kaetud suur osa planeeringualast. Planeeringualale jääb ka mitmeid märgalaid.

Veeseaduse kohaselt⁴¹ on veekaitse üldisteks eesmärkideks vähendada inimtegevuse mõju veekeskonnale, vältida veeökosüsteemide, nendest sõltuvate maismaaökosüsteemide ja märgalade seisundi halvenemist ning parandada nende seisundit, soodustada vee kestlikku kasutamist ning tagada pinna ja põhjaveevarude pikaajaline kaitse ning piisav veevarustus lõpetada prioriteetsete ohtlike ainete heide ja piirata saasteainete, sealhulgas muude ohtlike ainete heidet veekeskonda. Sellega tuleb trassi asukoha valimisel arvestada.

Vooluveekogumite seisund

Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava⁴² kohaselt on planeeringuala vooluveekogudest heas koondseisundis Valaste ja Mägara oja. Kesises koondseisundis on Toolse, Sõmeru, Pada, ja Pühajõgi ning Sõreda ja Soolikaoja. Halvas koondseisundis on Kunda, Purtse ja Selja jõgi. Väga halvas koondseisundis vooluveekogusid planeeringualal ei ole. Teiste vooluveekogude seisundit veemajanduskavas hinnatud ei ole.

Seisuveekogumite seisund

Uljaste järve koondseisund on Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava kohaselt hea. Teiste seisuveekogude seisundit veemajanduskavas hinnatud ei ole.

Rannikumere seisund

Eesti rannikumeres on probleem elavhõbeda ökoloogilist kvaliteedinormi ületav sisaldus kalades. Ohtlikest ainetest on meie merealadel lisaks elavhõbedale aeg-ajalt elustiku keskkonnanorme ületanud ka kaadmium, heksaklorotsükloheksaan, heptakloor ja heptakloorepoksiid. Ohtlike ainete keskkonna kvaliteedi piirnorme ületavate sisalduste tõttu on rannikumere keemiline seisund hinnatud halvaks. Peamised elavhõbeda koormuse allikad on ajalooline saaste, kaugkanne õhu kaudu ning Eestis põlevkivi põletamine elektrijaamades.

Mõlemad Ida-Eesti vesikonna rannikuveekogumid, Narva-Kunda lahe ja Eru-Käsmu, on halvas seisundis. Eru-Käsmu rannikuvee keemiline seisundklass muudeti 2019. a halvaks eksperthinnangu järgi, seega mõlema kogumi keemiline seisund on halb ja ökoloogiline seisund kesine.

Veemajanduskavas toodud pinnaveekogumi seisundit võib mõjutada üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused (VeeS § 42 lg 1):

- veekogumi seisundile avalduva ebasoodsa mõju leevendamiseks on võetud tarvitusele kõik kohased meetmed;
- nimetatud muutuste põhjused on kirjeldatud veemajanduskavas ning veekaitse eesmärk vaadatakse uuesti üle iga kuue aasta järel;
- nimetatud muutuste põhjused on ülekaalukad avaliku huvi seisukohast või nendest muutustest tulenevad hüved inimese tervisele, ohutuse tagamisele või säästvatele arengule kaaluvad üles veekaitse eesmärgi saavutamiseks kaasnevad üldised keskkonnahüved või avaliku huvi;

⁴¹ § 31 lg 1 p 1-4

⁴² Leitav: <https://envir.ee/veemajanduskavad-2022-2027#veemajanduskavade-do> (vaadatud 11.11.2022)

- muutustest tulenevat hüvet ei ole tehniliste võimaluste või ebalproportsionaalselt suurte kulude tõttu võimalik saavutada muude vahenditega, mis oleksid keskkonna seisukohalt oluliselt paremad.

Looduskaitseseadus sätestab ranna ja kalda ehituskeeluvööndi laiuse:

- mererannal 100 meetrit;
- linnas ja alevis ning aleviku ja küla selgelt piiritletaval kompaktsel asustusega alal 50 meetrit;
- üle kümne hektari suurusel järvel ja tehisjärvel ning üle 25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga jõel, ojal, maaparandussüsteemi eesvoolul 50 meetrit;
- allikal ning kuni kümne hektari suurusel järvel ja veehoidlal ning kuni 25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga jõel ja ojal 25 meetrit;
- maaparandussüsteemil 10–25 ruutkilomeetri suuruse valgalaga avatud eesvoolul 25 meetrit.

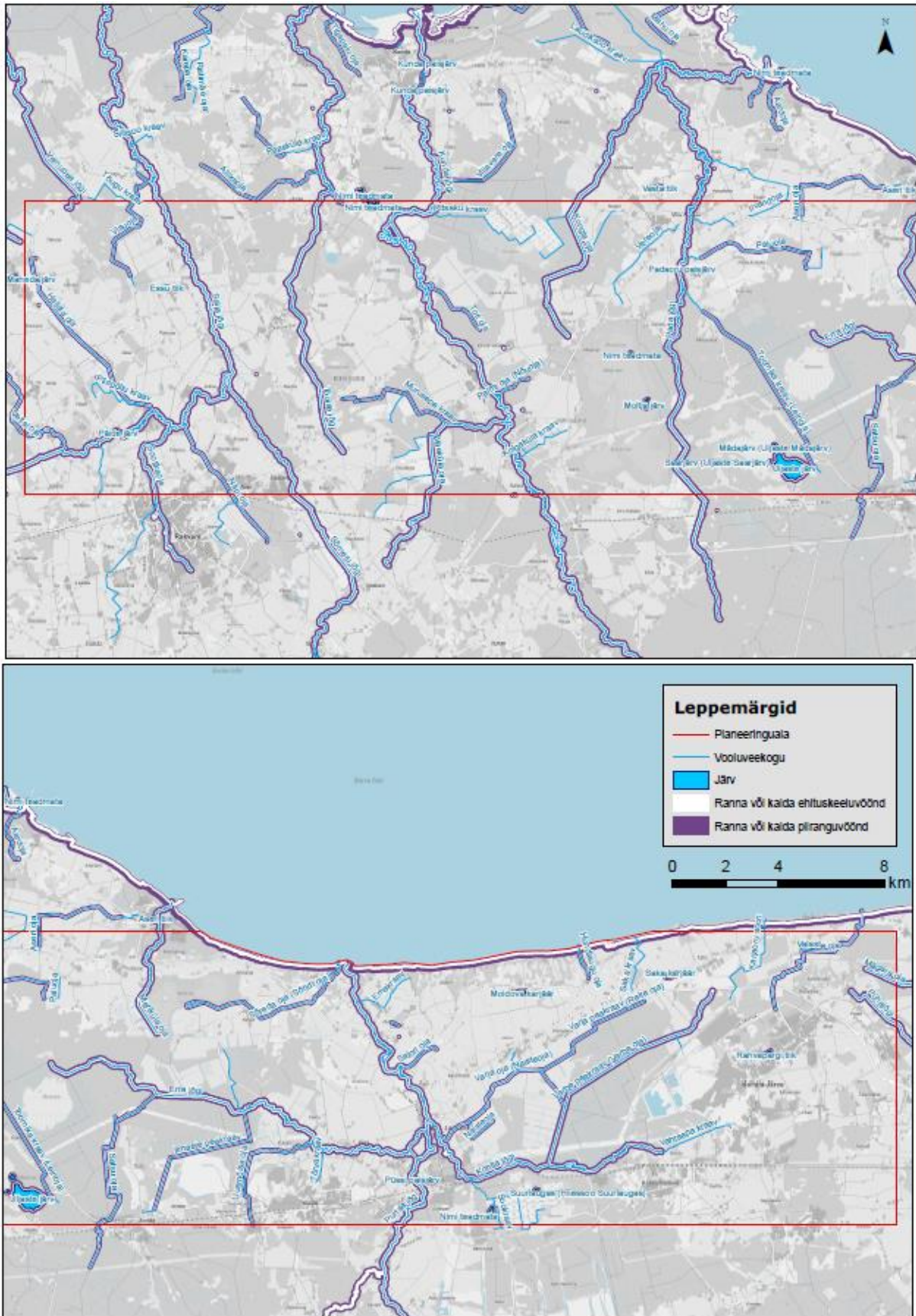
Rannal ja järve või jõe kaldal metsamaal metsaseaduse § 3 lõike 2 tähenduses ulatub ehituskeeluvöönd ranna või kalda piiranguvööndi piirini. Planeeringualal olevad veekogud ning nende ehituskeelu- ja piiranguvööndid on Joonis 17. Ehituskeeld ei laiene kehtestatud riigi eriplaneeringu alusel ehitatavale ehitisele (LKS § 38 lg 5¹).

Maanteelt ärajuhitud sademevesi võib mõjutada pinnaveekogude veekvaliteeti ja -režiimi. Sademevee koormus pinnaveekogudele sõltub ärajuhitud veehulgast, liikluskooormusest, maantee hooldamiseks kasutatavatest kemikaalidest ja ärajuhitud sademevee teekonna pikkusest. Puhastamata sademeveed võivad põhjustada veekogude eutrofeerumist, hägusust ja muutusi vee-elustikus. Mõju pinnavee seisundile on seisuveekogude puhul lokaalne, kuid vooluveekogude puhul võib olla laiem. Pinnaveekogude kvaliteeti võivad mõjutada ka avariilised juhtumid (nt õli või kütuse lekkimine keskkonda), mis on võimalikud nii maantee ehitamise kui kasutamise etapis.

Maaparandussüsteeme ja märgalasid ei ole trassikoridori alana välistatud. Enam on võimalike trassikoridori ala kattumusi maaparandussüsteemi aladega. Arvestades maaparandussüsteemide rohkust, siis võib eeldada, et kattumust trassikoridoriga tekib. Maaparandussüsteem on olemasolev tehnovõrk, millega tuleb maantee projekteerimisel arvestada selliselt, et kõik olemasolevad tehnovõrgud jääksid toimima.

Haljala-Kukruse 2+2 maanteelõigu rajamine märgaladele eeldab kuivenduskraavide rajamist. Sellega kaasneb veerežiimi muutus, mis mõjutab märgala seisundit.

Mõju ulatus ja olulisus sõltub trassikoridoride asukohast ja pinnaveekogude, märgalade ja maaparandussüsteemide paiknemisest nende suhtes.



Joonis 17. Planeeringualal olevad veekogud ning nende ehituskeelu- ja piiranguvööndid

Mõju hindamise meetodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.6.

4.13. Välisõhu kvaliteet: õhusaaste, müra, vibratsioon

Õhusaaste

Planeeritava tegevuse mõju välisõhu kvaliteedile on seotud maantee ehitamisel ja kasutamisel tekkivate saasteainetega. Ehitusaegne mõju avaldub eeskätt ehitusmaterjalide käsitlemisel, mille käigus tekib tolmu (osakesi PM_{sum} ja peenosakesi PM_{10}). Ehitustegevusse hõlmatud veokitest, masinatest ja seadmetest eraldub nende kasutamisel välisõhku ka kütuse põletamisel tekkivaid saasteained (vt allpool kasutusaegsete saasteainete juures) ning asfaldi paigaldamisel lenduvaid orgaanilisi ühendeid (NMVOC).

Kasutusaegne mõju on seotud sõidukite liiklemisega teel (mootorites kütuse põlemisel tekkivad heitmed). Liiklusest lähtuvalt on saasteainetest olulisema tähtsusega lämmastikdioksiid (NO_2). Arvestataval hulgal emiteeritakse ka peenosakesi (PM_{10}) ja eriti peeneid osakesi ($PM_{2,5}$), süsinikmonoksiidi (CO) ja lenduvad orgaanilised ühendid (NMVOC). Samuti tekib olulisel määral süsinikdioksiidi (CO_2). CO_2 on oluline kasvuhoonegaas, kuid välisõhu piirväärtust sellele saasteainele kehtestatud ei ole. Ülejäänud saasteainete, nt väveldioksiidi (SO_2) ja raskemetallide, heitkogused on reeglina väga väikesed ning jäävad kehtestatud õhukvaliteedi piirväärtustest⁴³ oluliselt madalamale tasemele.

Planeeringualal teostatakse õhukvaliteedi pidevseiret Kohtla-Järvel (Kohtla-Järve seirejaam) ning Kiviõlis (Kiviõli seirejaam)⁴⁴. Maanteetranspordi kontekstis asjakohastest saasteainetest mõõdetakse Kohtla-Järvel väveldioksiidi (SO_2), lämmastikdioksiidi (NO_2), peenosakesi (PM_{10}) ja eriti peeneid osakesi ($PM_{2,5}$) ning Kiviõlis peenosakesi (PM_{10}). Mõlema seirejaama eesmärk on seirata linnade välisõhukvaliteeti lähtuvalt eeskätt neis tegutsevatest tootmistest/tööstustest. Eesti välisõhu seire 2021. aasta aruande⁴⁵ põhjal jäävad Kohtla-Järvel kõikide mõõdetavate saasteainete kontsentratsioonid allapoole kehtestatud õhukvaliteedi piirväärtusi. Kiviõlis aastatel 2018-2019 teostatud seire tulemused⁴⁶ näitavad, et peenosakeste PM_{10} osas esineb piirväärtuste ületamisi, põhjuseks peetakse Kiviõli Keemiatööstust. Eeltoodud seirejaamade andmeid kogu planeeringuala iseloomustamiseks aga kasutada ei saa, kuna nii erinevates piirkondades toimuvad tegevused, maakasutus, liikluse iseloom kui ka hajumistingimused on erinevad.

Planeeringuala välisõhu kvaliteedist ülevaate saamiseks saab kasutada aastatel 2020-2030 koostatud teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riikliku programmi raames koostatud kogu Eestit hõlmavat välisõhu saastatuse prognoosi. Tegemist on hinnanguga välisõhu kvaliteedile aastal 2020 (mis sisuliselt ilmestab olemasolevat olukorda) ja aastal 2030 olukorras, kus rakendatakse õhusaasteainete vähendamise meetmeid. Prognoos annab ülevaate viie saasteaine (SO_2 , NO_x , $PM_{2,5}$, NH_3 ja LOÜ) kohta kuues valdkonnas (energeetika, tööstus, transport, lahustite kasutamine, jäätmed ja põllumajandus) ja nende koosmõjus. Selles sisalduvad nii paiksed

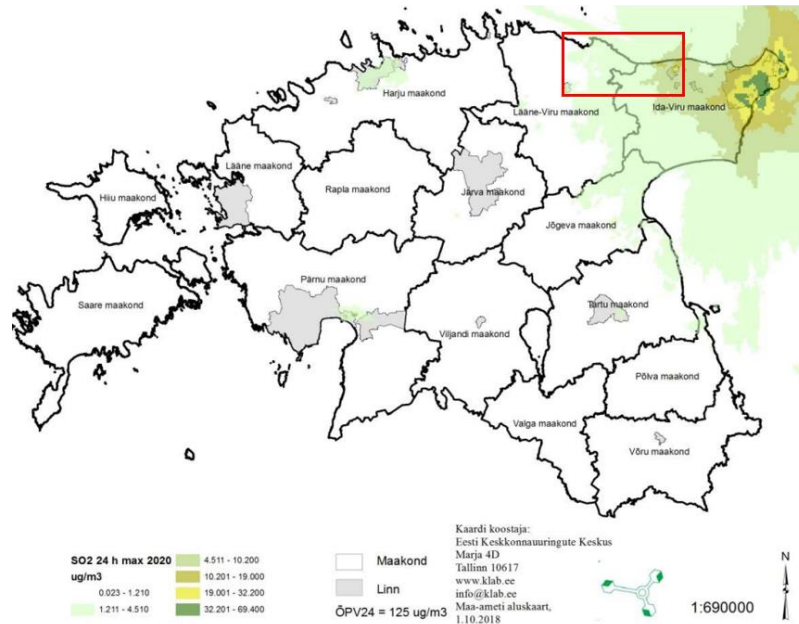
⁴³ Keskkonnaministri 27.12.2016 määrus nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamispiirid“, eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/129122016044?leiaKehtiv>

⁴⁴ Eesti välisõhu kvaliteedi veebirakendus ohuseire.ee, seisuga 07.11.2022

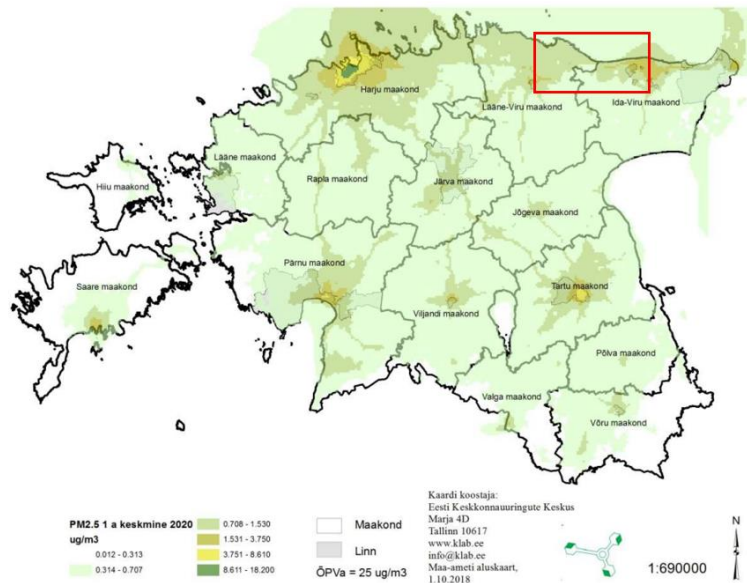
⁴⁵ Välisõhu kvaliteedi seire 2021. Aruanne. OÜ Eesti Keskkonnauuringute Keskus, 2022

⁴⁶ Kiviõli mõõtmised. Aruanne. OÜ Eesti Keskkonnauuringute Keskus, 2019

heiteallikad kui ka hajusheide ⁴⁷. Ülevaate erinevate valdkondade koosmõjust 2020. aasta seisuga planeeringuala piirkonnas annavad Joonis 18–Joonis 21⁴⁸.



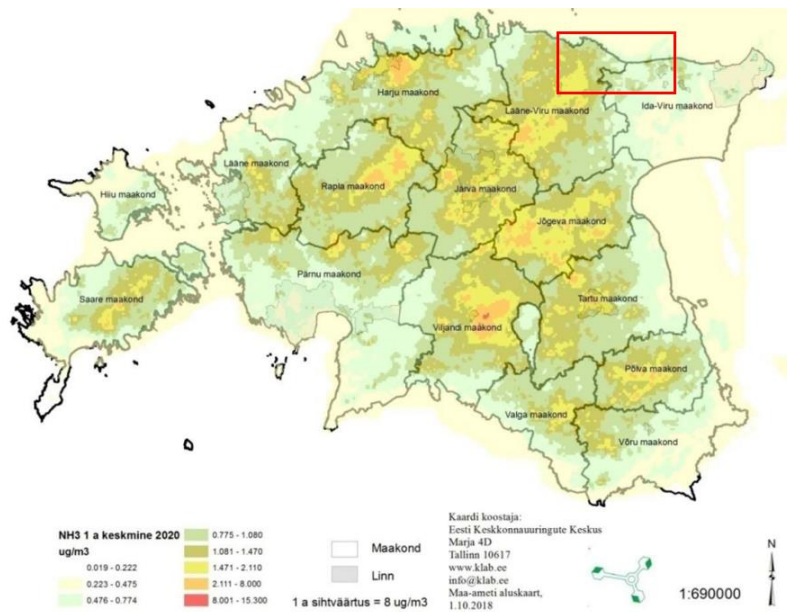
Joonis 18. SO₂ 24 h maksimaalne kontsentratsioon erinevate valdkondade koosmõjus aastal 2020. Planeeringuala orienteeruv asukoht on tähistatud punasega. SO₂ sisaldus planeeringualal: 0,023-32,200 µg/m³



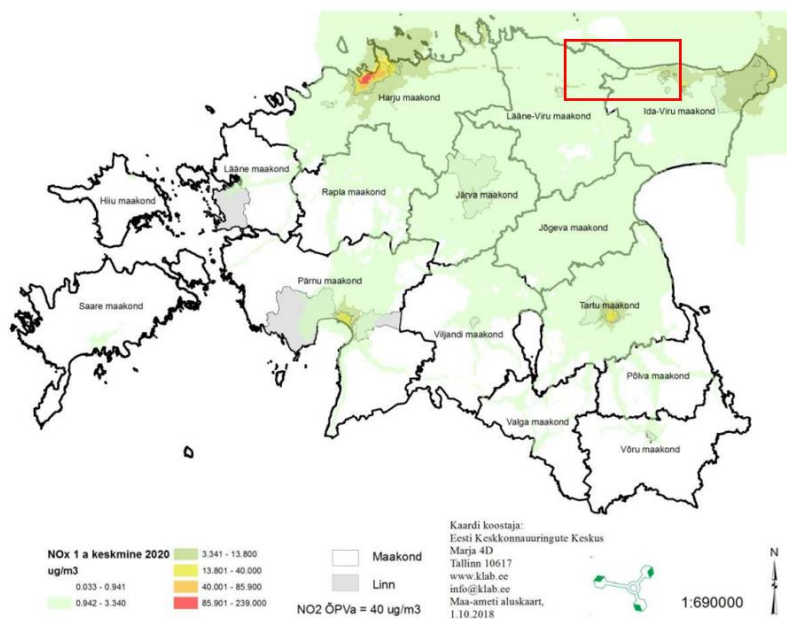
Joonis 19. PM_{2,5} 1 a keskmine kontsentratsioon erinevate valdkondade koosmõjus aastal 2020. Planeeringuala orienteeruv asukoht on tähistatud punasega. PM_{2,5} sisaldus planeeringualal: 0,314-3,750 µg/m³

⁴⁷ Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030. Lisa II. Õhusaasteainete piiriülene kauglevi. Eesti Keskkonnuuringute Keskus OÜ Keskkonnaministeeriumi juhtimisel, 2019. Kinnitatud keskkonnaministri 29. 03.2019 käskkirjaga nr 1-2/19/276

⁴⁸ Teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklik programm aastateks 2020-2030

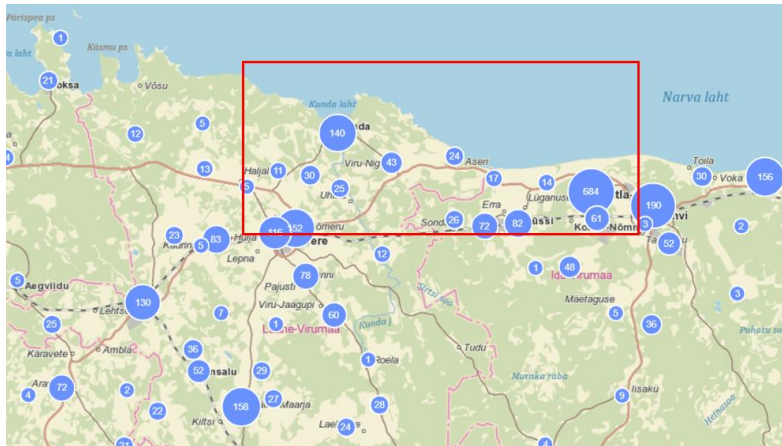


Joonis 20. NH₃ 1 a keskmine kontsentratsioon erinevate valdkondade koosmõjus aastal 2020. Planeeringuala orienteeruv asukoht on tähistatud punasega. NH₃ sisaldus planeeringualal: 0,476-2,110 µg/m³



Joonis 21. NO_x 1 a keskmine kontsentratsioon erinevate valdkondade koosmõjus aastal 2020. Planeeringuala orienteeruv asukoht on tähistatud punasega. NO_x sisaldus planeeringualal: 0,943-13,800 µg/m³

Joonistelt nähtub, et erinevate valdkondade koosmõjus jäävad kõikide hinnatud saasteainete kontsentratsioonid planeeringualal allapoole kehtestatud õhukvaliteedi piirväärtusi. Piirväärtustega võrreldes on kõige suurema kontsentratsiooniga NO_x, mille sisaldus planeeringualal moodustab ca 35% piirväärtusest. NO_x peamisteks heiteallikateks on energeetika ja transport. Järgnevad NH₃ (saasteaine sisaldus planeeringualal ca 27% piirväärtusest) ning SO₂ (saasteainete sisaldus ca 26% piirväärtustest). NH₃ peamiseks heiteallikaks on põllumajandus ning SO₂ heide pärineb enamuses energeetikast. NO_x ja SO₂ kontsentratsioonid on planeeringuala kontekstis kõrgemad Kohtla-Järve piirkonnas, kus asub ka enam tootmis- ja tööstusettevõtteid ning paikseid heiteallikaid (vt Joonis 22).



Joonis 22. Planeeringualal ja selle piirkonnas registreeritud paiksed heiteallikad. Planeeringuala orienteeruv asukoht on tähistatud punasega. Allikas: Keskkonnalubade infosüsteem KOTKAS, seisuga 09.11.2022

Seega mõjutab välisõhu kvaliteeti planeeringuala peamiselt energia (tootmine, tööstus), põllumajandustegevus ning transport. Transpordi valdkonnas on välisõhu mõjutamise seisukohast olulisemad suurema liiklussagedusega teed. Planeeringualale jäävatest sõiduteedest on olulisemad:

- riigimaantee nr 5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru, keskmine liiklussagedus ca 6500 autot ööpäevas;
- riigimaantee nr 23 Rakvere-Haljala, keskmine liiklussagedus ca 5000 autot ööpäevas
- riigimaantee nr 1 Tallinn-Narva, keskmine liiklussagedus olemasoleval maanteel ca 3900 – 5600 autot ööpäevas;
- tee nr 20 Põdruse-Kunda-Pada, keskmine liiklussagedus ca 700 - 2100 autot ööpäevas;
- tee nr 17120 Sämi-Sonda-Kiviõli, keskmine liiklussagedus ca 1100 - 1400 autot ööpäevas;

Ülejäänud maanteede liiklussagedused jäävad valdavalt alla 1000 auto ööpäevas.⁴⁹

Müra

Müra teke ja levik välisõhus on seotud planeeritava tee ehitamise ja kasutamisega. Ehitusajal tekitavad müra ehitustegevusse hõlmatud veokid, masinad ja seadmed. Kasutusajal müra teke ja levik on seotud maanteel toimuva liiklusega.

Atmosfääriõhu kaitse seaduse (AÕKS) alusel on välisõhus levivale mürale kehtestatud normtasemed. Müra normtasemete kehtestamisel lähtutakse päevasest (7.00-23.00) ja öisest (23.00-7.00) ajavahemikust, müra allikast (tööstusmüra või liiklusmüra) ning mürakategooriast.⁵⁰ Kuna planeeritavaks objektiks on maantee ning sellega kaasnev (liiklus)taristu ning liiklus- ja tööstusmüra normeeritakse eraldi, siis on planeeritava seisukohast asjakohased liiklusmüraallikad.

AÕKS § 57 kohaselt määratakse mürakategooriad vastavalt üldplaneeringu (ÜP) maakasutuse juhtotstarbele. Arvestades planeeringuala ulatust, siis jääb kehtivate ja/või koostamisel olevate ÜP-de (Haljala valla, Rakvere valla, Viru-Nigula valla, Lüganduse valla, Toila valla, Vinni valla ja Kohtla-Järve linna) kohastest planeeringualale väga erinevat maakasutust: elamu maa-alasid, segahoonestusalasid, ühiskondlike hoonete maa-alasid, äri- ja tootmise maa-alasid, rohealasid, puhke maa-alasid jne. Maakasutuse juhtotstarbed on eeskätt määratud tiheasutusaladele, hajaasustuses on valdavalt tegemist juhtotstarbeta maa-aladega. Täpsema ülevaate maakasutuse

⁴⁹ Maa-ameti Maanteeameti kaardirakendus (Teeregister), seisuga 19.11.2022

⁵⁰ AÕKS § 55-56 (<https://www.riigiteataja.ee/akt/130102020003?leiaKehtiv>)

juhtostarvetest, nende paiknemisest planeeringualal ja neile määratud mürakategooriatest annavad üldplaneeringud (kättesaadavad vastava omavalitsuse koduleheküljel).

Ülevaate AÕKS-sega sätestatud liikluse müra normtasemetest erinevate mürakategooriate lõikes annab Tabel 7.

Tabel 7. Liikluse müra normtasemed. Allikas: Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid”⁵¹

Müra kategooria	Müra piirväärtus, dB	Müra sihtväärtus, dB
	<i>Liikluse müra</i>	<i>Liikluse müra</i>
I kategooria - virgestusrajatiste maa-alad ehk vaiksed alad	55 päeval 50 öösel	50 päeval 40 öösel
II kategooria - haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande-asutuste ning elamu maa-alad, maatulundusmaa õuealad, rohealad	60 ja 65 ¹ päeval 55 ja 60 ¹ öösel	55 päeval 50 öösel
III kategooria - keskuse maa-alad	65 ja 70 ¹ päeval 55 ja 60 ¹ öösel	60 päeval 50 öösel
IV kategooria - ühiskondlike hoonete maa-alad	65 ja 70 ¹ päeval 55 ja 60 ¹ öösel	60 päeval 50 öösel

¹ – müratundliku hoone teepoolsel küljel

Liikluse müra olulisemaks allikaks on suurema liikluse sagedusega teed, milleks piirkonnas on riigimaantee nr 5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru, riigimaantee nr 23 Rakvere-Haljala ning riigimaantee nr 1 Tallinn-Narva, liikluse sagedusi vt eespool õhusaaste juures. Millised on neilt lähtuvad liikluse müra tasemed ja leviku ulatus, ei ole teada (teadaolevalt ei ole teostatud nii müratasemete mõõtmisi kui ka modelleerimisi). Välisõhu strateegilist mürakaarti planeeringualal asuvate teede osas koostatud ei ole, kuna AÕKS-sest tulenevaid nõudeid silmas pidades selleks kohustus puudub⁵². Nii kehtivates kui ka koostatavates ÜP-de materjalides tuuakse välja, et liikluse müra võib probleemiks olla suurema liikluse sagedusega teede läheduses (st tee lähedusse jäävatel aladel võib esineda müranormide ületamisi).

Vibratsioon

Planeeritava tegevuse puhul on vibratsiooni allikaks autoliiklus ja ehitustegevus. Peamine vibratsiooni teke ja levik pinnases on seotud 2+2 ristlõikega maantee ehitamisega. Ehitusperioodil tekitavad maapinna kaudu levivat vibratsiooni ehitustöödel kasutatavad masinad ja seadmed. Kasutusaegselt võib vibratsioon olla tajutav busside ja muu raskeliikluse puhul suurema liikluse sagedusega teede ääres juhul, kui elamu või muu vibratsiooni osas tundlik hoone asub vahetult tee ääres ning kui teede olukord on halb (augud, ebatasasused).

Täpsed andmed planeeringualal tekkiva ja maapinna kaudu leviva vibratsiooni kohta puuduvad. Planeeringuala olemasolevate teede seisukord on üldiselt hea. Heas seisukorras teede korral ei ole

⁵¹ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/121122016027?leiaKehtiv>

⁵² AÕKS § 63 ja § 64

põhjust eeldada liiklusest tingitud vibratsiooni tasemeid, mis küündivad kehtestatud piirväärtuste⁵³ lähedale või põhjustavad kahjustusi olemasolevatele hoonetele.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.8.

4.14. Jääkreostusobjektid

Jääkreostus on minevikus inimese tegevuse tagajärjel tekkinud maa ja veekeskonna (pinnase- või põhjavee) reostunud piirkond või keskkonda jäetud kasutusest ohtlike ainete kogum, mis võib ohustada ümbruskonna elanike tervist ja elusloodust.

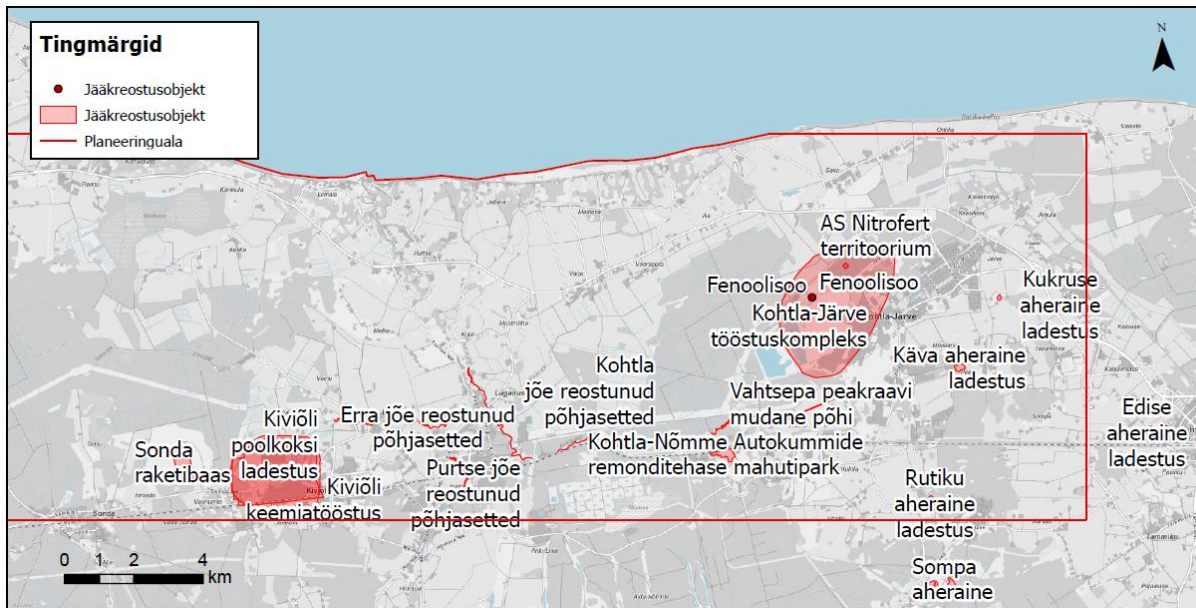
Planeeringuala Lääne-Virumaale jääval osal jääkreostusobjekte registreeritud ei ole. Joonis 22 on EELIS-es⁵⁴ registreeritud jääkreostusobjektide paiknemine ja ulatus planeeringuala Ida-Virumaale jääval osal.

Haljala-Kukruse 2+2 maanteelõigu trassi asukoha valimisel arvestatakse likvideerimata jääkreostusobjektide paiknemisega ning nõudega, et jääkreostus tuleb enne tee ehituse alustamist likvideerida. Reostuse intensiivsus ja levik, aga ka päritolu on võimalik tuvastada uuringutega. Uuringu tulemused on aluseks ka reostuse likvideerimistöde kavandamisele. Sobiv tehnoloogiline lahendus reostuse likvideerimiseks pannakse enamasti paika eelprojekti koostamisel⁵⁵. Selleks tuleb koostada jääkreostuse likvideerimise projekt. Jääkreostusobjektidel on sageli lagunened ja varisemisohtlikud rajatised ning suur oht kokku puutuda ohtlike ainetega. Samuti on likvideerimistöde ajal ohtlike ainete keskkonda levimise oht kõrgendatud, sest ohtlike ainete kättesaamiseks avatakse reostuskoldeid. Kui jääkreostus likvideeritakse, on see positiivne mõju keskkonnaseisundile.

⁵³ kehtestatud sotsiaalministri 17.05.2002 määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ on kehtestatud üldvibratsiooni piirväärtused, pidades silmas eelkõige inimeste ja eluhoonete kaitset. Uutele projekteeritavatele elamute, ühiselamute ja hoolekandeesutustele, koolieelsete lasteasutuste elu-, rühma- ja magamistubadele kehtestatud üldvibratsiooni piirväärtused on 79 dB päeval ja 76 dB öösel.)

⁵⁴ Seisuga 16.11.2022

⁵⁵Keskkonnaministeeriumi veebileht: <https://envir.ee/keskkonnakasutus/vesi/jaakreostus> (vaadatud 16.11.2022)



Joonis 23. Jääkreostusobjektide paiknemine planeeringualal

4.15. Jäätmete ja ringmajandus

Jäätmete

Planeeritava tegevusega seoses tekib jäätmeid nii Haljala-Kukruse 2+2 maanteelõigu ehitamisel kui ka kasutamisel. Suuremal hulgal jäätmeid tekib ehitamise käigus (ehitusjäätmed, pakendid jms). Jäätmeid tekib ka ehitusmasinate hoolduse ja remondi käigus (purunenud detailid, kasutatud õlid, rehvid jms) ning ehitustööliste tegevusega kaasneb olmejäätmete teke (pakendid, toidujäätmed, segaolmejäätmed).

Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee ehitamise käigus võib pinnasetööde käigus olla vajadus eemaldada muuhulgas graptoliitargilliiti. Kui graptoliitargilliiti käideldakse jäätmena, siis tuleb sellele käitluskoha leidmiseks ehitusprojekti koostamise käigus teha koostööd jäätmekäitlejatega ja Keskkonnaametiga. Jäätmekäitluskoha valikul tuleb juhinduda jäätmete tekkekogustest, omadustest ning sel hetkel olemasolevatest käitlemise võimalustest. Arvestada tuleb, et vajalikuks võib osutada enne käitlusesse suunamist jäätmetest analüüside teostamine (nt täpse koostise määramine, saasteainete leostuvuse hindamine). Analüüside vajalikkus ja maht sõltub käitluskohast, käitlemise viisist ja jäätmekäitleja nõuetest. Arvestades graptoliitargilliidi omadusi on tegemist ohtlike aineid sisaldavate ehitusjäätmetega.

Tee ehitamise käigus võib tekkida vajadus likvideerida jääkreostust (vt täpsemalt ptk 4.14.). Reostunud pinnas on jäätmeseaduse sätete kohaselt ohtlik jääde ning seda tuleb käidelda vastavalt jäätmeseaduse nõuetele ja koostatud projektile. Objektilt likvideeritavaid ohtlike jäätmeid (tööstusmaa piirarve ületavalt reostunud pinnas, kütuse- ja õli jäägid, asbesti sisaldavad ehitusjäätmed jms) tohib üle anda ettevõtetele, kellel nende jäätmete käitlemiseks on kehtiv jäätmeluba. Reostuse likvideerimisel on oluline tuvastada tööde piisavus proovi võtmise ja proovidest ohtlike ainete sisalduse määramisega. Proovivõtt ning objekti lõpetamine kooskõlastatakse Keskkonnaametiga.

Kasutusel on jäätmete seotud maanteede tavapärase hooldamisega (rajatiste hooldamisel tekkivad setted, praht, teepervede koristamisel tekkivad olmejäätmed, pakendid jne). Puhke- ja teeninduskohtades tekib olmejäätmeid.

Ringmajandus

Ringmajandus on majandusmudel, mis seab erinevalt lineaarsest majandusmudelist esikohale ressursside jätkusuutliku kasutamise ning mille eesmärk on siduda majanduskasv lahti taastumatu toorme kasutamisest. Ringmajandus lähtub põhimõttest, et kogu ringlusesse toodud ressursi peab kasutama nutikalt ja vajaduspõhiselt võimalikult suure ühiskondliku, sotsiaalse ja majandusliku väärtusega. Ringmajandusele ülemineku tulemuslikkust saame hinnata jäätmetekke kahanemise, ringleva materjali hulga ning kasutatud ressursside abil loodud väärtuste kasvu järgi. Ülemineku tulemusel võib esmase materjali ehk ehitusmaterjalide, maavarade, mineraalväetiste, kütuste ja taastumatu elektrienergia tarbimine väheneda 2030. aastaks 32% võrra⁵⁶.

Maanteelõigu planeerimisel ja ehitamisel on peamine ringmajanduslik võtte ehitusmaavarade kaevandamise vajaduse vähendamine läbi jäätmete või tootmisjääkide maksimaalse kasutamise ehitusmaterjalidena. Näiteks täitematerjalina saab osaliselt kasutada põlevkivi aherainest toodetud killustikku.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.6.

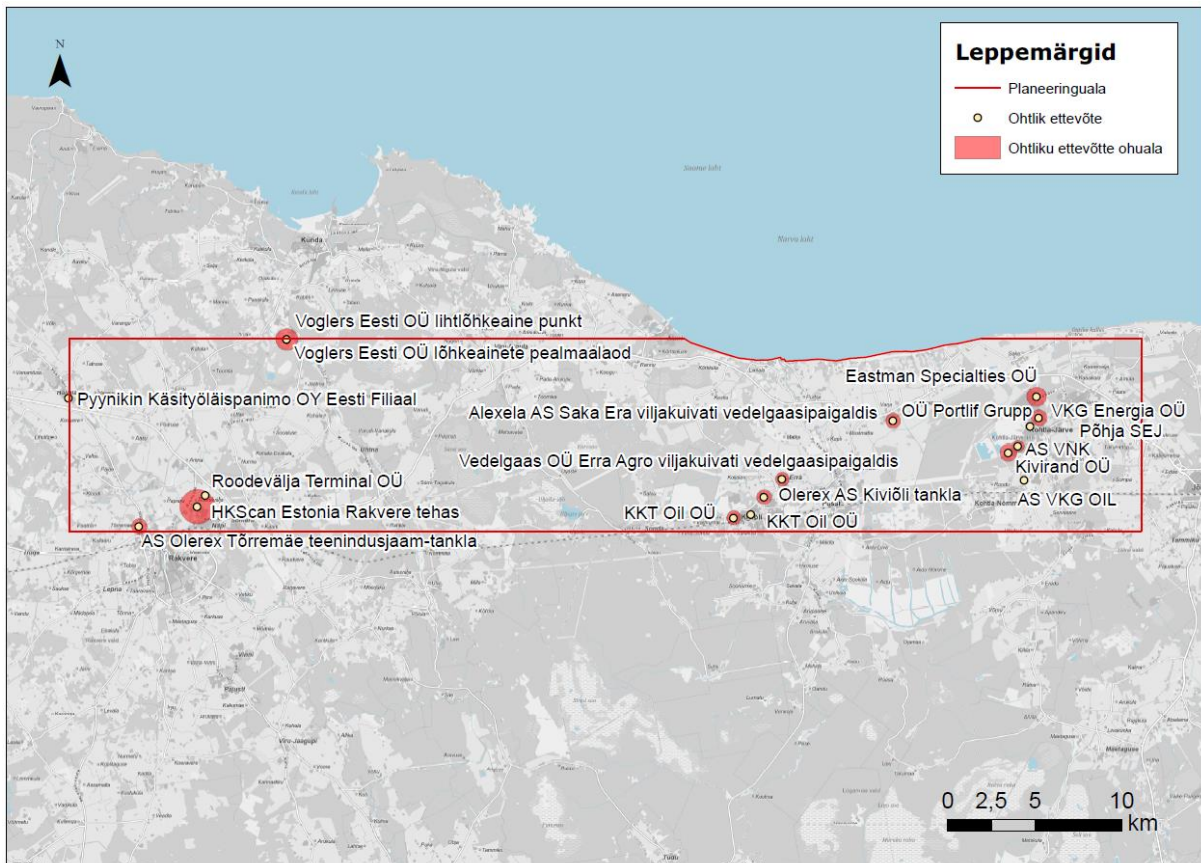
4.16. Ohtlikud ja suurõnnetuse ohuga ettevõtted

Maa-ameti ohtlike ettevõtete kaardirakenduse⁵⁷ kohaselt on planeeringualal 4 A kategooria ja 1 B kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte ning 11 ohtlikku ettevõtet (Joonis 24). Tabel 8 on planeeringualal olevate ohukategooriaga käitiste andmed, mis on kogunud Päästeamet koostöös Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga⁵⁸.

⁵⁶ Eesti ringmajanduse valge raamat. Keskkonnaministeerium 2022

⁵⁷ Maa-ameti X-GIS ohtlike ettevõtete kaardirakendus, seisuga 07.11.2022

⁵⁸ <https://www.rescue.ee/et/ohtlikud-ettevotted>, seisuga 10.11.2022



Joonis 24. Ohtlikud ja suurõnnetuse ohuga ettevõtted ja nende ohualade ulatus planeeringualal

Tabel 8. Ohukategooriaga ettevõtted planeeringualal

Käitise nimi	Ohukate- gooria	Tegevus- ala	Doominoefekti tekkevõimalus, mõjutatud_ettev õtted	Mür- gisus	Soojus- kiirgus	Üle- rõhk	põlemist soodustav	Käideldavad kemikaalid
AS VNK	A	Jäätmed	-	-	+	+	-	tolueen, kerobit BPD, Agidol-1, PTU õli, masuut, stüreenindeenivaik, vedelad pürolüüsi saadused, diislifraktsioon, solvent, Therminol 66, kerge nafta, benseen, otsedestilleeritud bensiin, pürolüüsiõli E-6, ditsüklopentadien, pürolüüsiõli fraktsioon C9, fraktsiooni C9 kontsentraat (vaheprodukt) aromaatsete süsivesinike kraktsiooni kontsentraat
AS VKG OIL	A	Põlevkiviõli	-	-	+	+	-	NALCO NexGuard 22325, Honeyol, alumiinimulfaadi lahus, epoksüvaik EPOX b-1, resortsiin, separaatorigaas, sipelghape, soolhape, vaik SF-281, tsinkatselaat, stabilisaator, peendistraline tuharikas kütus, puiduimmutusõli, 2-metüülresortsiin, puhastatud fenoolvesi, õlipigi, ammoniaakvesi,

Haljala-Kukruse 2+2 maantee riigi eriplaneering ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamine
Asukoha eelvaliku lähteseisukohad ja mõjude hindamise, sh KSH programm

Käitise nimi	Ohukate- gooria	Tegevus- ala	Doominoefekti tekkevõimalus, mõjutatud_ettev õtted	Mür- gisus	Soojus- kiirgus	Üle- rõhk	põlemist soodustav	Käideldavad kemikaalid
								põlevkiviõli raske fraktsioon, väävelhappe lahus, aktivaator, p- tolueensulfohape, õlikoksid, stüreen, põlevkiviõlid - VKG extra light, light, sweet, C, D, D-1, põlevkivibensiin, karbamiinformaldehüüd vaigud, rezol, põlevkivibituumenid, tolueen, TELIMAX, formaldehüüd, bensoehape, summaarsed põlevkivifenoolid, kerge jääk DF, Fenool, põlevkiviõli kerge fraktsioon, Fomtec AFFF 3%, kaaliumhüdrosiid, põlevkivi terminilise töötlemise pürolüüsi jääk, põlevkiviõli keskfraktsioon, fenoovesi, 5- metüülresortsiin (anhüdriid, monohüdraat), butüülatsetaat, vedel fenooformaldehüüdvaik PF-3014, tsirkulatsioonõli, naatriumhüdrosiid
KKT Oil OÜ	A	Põlevkiviõli	-	-	+	+	-	põlevkiviõli kerged fraktsioonid, propaan- butaan ehk LPG,

Haljala-Kukruse 2+2 maantee riigi eriplaneering ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamine
Asukoha eelvaliku lähteseisukohad ja mõjude hindamise, sh KSH programm

Käitise nimi	Ohukate- gooria	Tegevus- ala	Doominoefekti tekkevõimalus, mõjutatud_ettev õtted	Mür- gisus	Soojus- kiirgus	Üle- rõhk	põlemist soodustav	Käideldavad kemikaalid
								põlevkiviõli raske fraktsioon, põlevkiviõli keskfraktsioon, põlevkivi summaarsed fenoolid, butüülatsetaat, ammoniaakvesi, lämmastik, väävelhape, diiselmootor
Voglers Eesti OÜ lõhkeainete pealmaalad	A	Lõhkemate- rjal	+ Voglers Eesti OÜ lihtlõhkeaine punkt	-	+	+	-	-
Eastman Specialties OÜ	B	Bensoehap- e	-	-	+	+	-	Dietüleenglükool, lämmastik, toluen, naatriumbensoaat, kaaliumhüdroksiid 50% lahus, bensoehape, naatriumhüdroksiid 50% lahus, naatriumkarbonaat
Voglers Eesti OÜ lihtlõhkeaine punkt	C	Lõhkemate- rjal	+ Voglers Eesti OÜ lõhkeainete pealmaalad	-	+	+	-	-
Axelera AS Saka Era viljakuivati vedelgaasipaig- aldis	C	Gaas		-	+	+	-	propaan-butaan ehk LPG
AS Olerex Tõrremäe teenindusjaam- -tankla	C	Tankla	-	-	+	+	-	Diiselmootor, propaan- butaan ehk LPG, bensiin
Kivirand OÜ	C	Vaigud	-	+	+	-	-	Bituumen, väävel

Haljala-Kukruse 2+2 maantee riigi eriplaneering ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamine
Asukoha eelvaliku lähteseisukohad ja mõjude hindamise, sh KSH programm

Käitise nimi	Ohukate- goria	Tegevus- ala	Doominoefekti tekkevõimalus, mõjutatud_ettev õtted	Mür- gisus	Soojus- kiirgus	Üle- rõhk	põlemist soodustav	Käideldavad kemikaalid
Vedelgaas OÜ Erra Agro viljakuivati vedelgaasipaig aldis	C	Gaas	-	-	+	+	-	propaan-butaan ehk LPG
VKG Energia OÜ Põhja SEJ	C	Põlevkiviõli	-	+	-	-	-	väävelhape
HKScan Estonia Rakvere tehas	C	Külmhoon e	-	+	-	-	-	Ammoniaak, P3- Hypochloran, MIP SP, hapnik, naatriumhüdroksiid, ecofoam thermo, etüleenglükool, MIP CL, raud(III)sulfaat PIX 115, Topaz Cl1, horolith FL
Pyynikin Käsityöläispani mo OY Eesti Filiaal	C	Külmhoon e	-	+	-	-	-	naatriumhüdroksiid 50% lahus, fosforhape P3 Trimenta HC, lämmastikhape 56-59 , etanool, seebikivi, süsihappegaas, lämmastik, ammoniaak
Olerex AS Kiviõli tankla	C	Tankla	-	-	+	+	-	diiselkütus, bensiin, propaan-butaan ehk LPG
Roodevälja Terminal OÜ	C	Terminal	+ OÜ T.R Tamme Auto	-	+	-	-	raske kütteõli, alaternatiivkütus, naatriumhüdroksiid, bituumen
OÜ Portlif Grupp	C	Jäätmed	-	-	+	-	-	ohtlikud jäätmed vedelikud, kerge kütteõli, raske kütteõli

Ettevõtete ohualade ulatused määratakse riskianalüüsis käideldavate kemikaalide üheaegselt hoiustatava kemikaalide kogusete ja kemikaalide omaduste põhjal. Juhul, kui hoiustavate kemikaalide nomenklatuur või kogused muutuvad, siis võib muutuda ka ohuala ulatus.

Kemikaaliseaduse § 32 sätestab erinõuded maakasutuse planeerimisel. Planeeringute koostamisel tuleb arvestada käitisest lähtuvate asjaoludega. Seejuures tuleb muuhulgas:

- kindlaks teha dominoefektiga käitised;
- arvestada olemasoleva käitise läheduses paiknevaid ehitisi, nagu liiklusmagistraalid, rahvarohked paigad ja elamurajoonid, kui nende paigutus võib suurendada suurõnnetuse riski või selle tagajärgede raskust;
- säilitada ohutuse tagamiseks vajalik vahemaa käitise ning elamurajoonide, avalikus kasutuses olevate hoonete ja alade, puhkealade ning võimaluse korral peamiste transpordiliinide vahel;
- kaitsta looduse poolest erilist huvi pakkuvaid või eriti tundlikke alasid käitise läheduses, tagades selleks ohutu vahemaa või võttes muid asjakohaseid meetmeid;
- rakendada olemasolevas käitisel vajaduse korral lisameetmeid;
- tagada suurõnnetuse riski või selle tagajärgede raskuse suurenemisel avalikkuse ja käitisest lähtuva õnnetuse mõju piirkonda jääda võivate isikute teavitamine.

Ohutuse tagamiseks vajalike vahemaade arvestamiseks on Päästeamet koostanud ka metoodika „Kemikaaliseaduse kohase planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise otsuse tegemine”.⁵⁹ Ohtliku ettevõtte ohualasse planeerimisel suureneb risk ja tagajärgede raskus, kuna ohualas suureneb kahjustada saada võivate inimeste ja vara hulk. Ohualasse planeerimisel tuleb eriplaneering esitada Päästeametile kooskõlastamiseks.

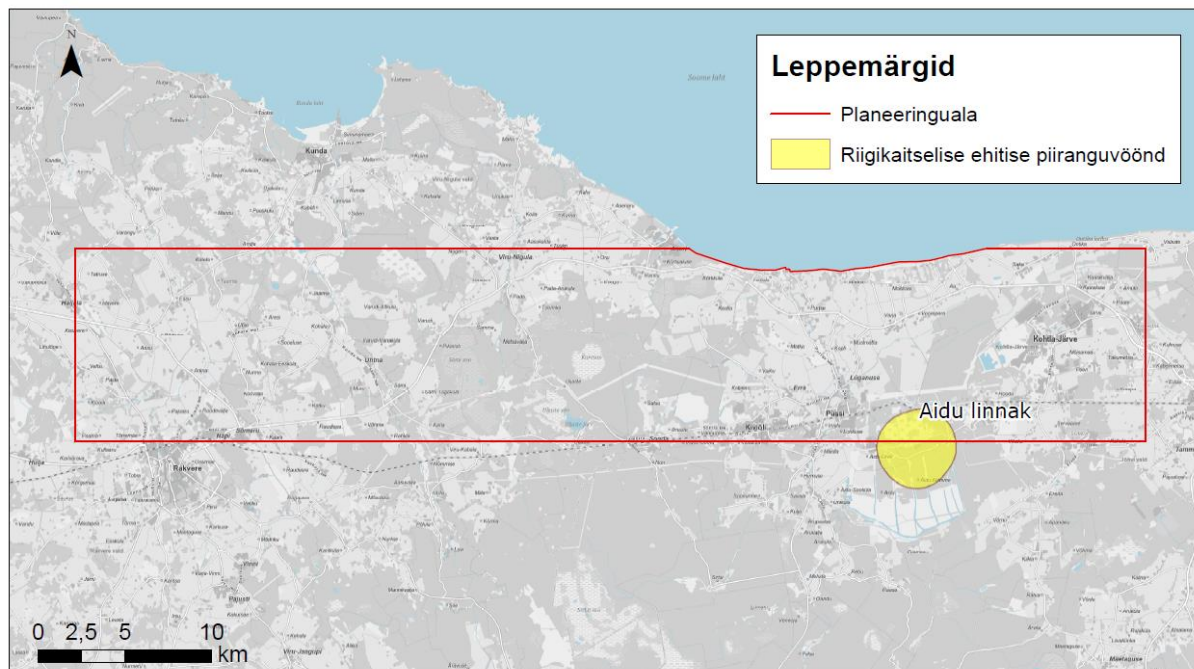
Eriplaneeringu lähteseisukohtade kohaselt ei ole trassialternatiivide kavandamine ohtliku ettevõtte ohualasse välistatud, kui on leitud ohutuse tagamiseks vajalik vahemaa käitise ja trassikoridori vahel (vt ka ptk 5.4.).

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.4.

⁵⁹ Juhend on Päästeameti kodulehel: <https://www.rescue.ee/et/kemikaaliseaduse-32-juhendid>

4.17. Riigikaitse

Planeeringualal on Maa-ameti kaardirakenduse andmetel⁶⁰ 07.11.2022 seisuga osaliselt üks riigikaitsealine ehitis - Aidu linnak, millele on määratud piiranguvöönd. Riigikaitsealine ehitise ja selle piiranguvööndi paiknemine on toodud Joonis 25. Riigikaitsealine ehitise ja selle piiranguvööndi ulatus planeeringualal.



Joonis 25. Riigikaitsealine ehitise ja selle piiranguvööndi ulatus planeeringualal

Vastavalt Plans § 4 lõikele 4 ning Vabariigi Valitsuse 17.12.2015 määruse nr 133 „Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute kooskõlastamise alused“ tuleb planeering kooskõlastada Riigi Kaitseinvesteeringute Keskusega, kui planeeringuala asub riigikaitsealine ehitise piiranguvööndis, planeeringu elluviimine võib kaasa tuua riigikaitsealine ehitise planeeritud töövõime vähenemise või kui planeeringualal asub avalik veekogu.

Riigikaitsealsete ehitiste piiranguvööndite ulatused tuuakse vastavalt Vabariigi Valitsuse 26.06.2015 määruse nr 16 „Riigikaitsealine ehitise töövõime kriteeriumid, piirangute ruumiline ulatus ja andmed riigikaitsealine ehitise töövõimet mõjutavate ehitiste kohta“ sätetele välja eriplaneeringus. Kavandatava tegevuse mõju riigikaitsealine ehitise töövõimele hindab Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus⁶¹. Trassi asukoha valikul arvestatakse Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse hinnanguga ning välistatakse trassikoridor, mis mõjutab negatiivselt riigikaitsealine ehitise töövõimet.

4.18. Kliimamuutused

Planeeringualal on kliimamuutustega seondult maakasutuse ja planeerimise kontekstis tõenäoliselt olulisimateks ilminguteks lumi- ja jääkate vähenemine, kuuma- ja põuaperioodid, lokaalsed üleujutused ning neist tulenevalt muutused veekogude veerežiimis, maapinnalähedase veekihi

⁶⁰ Maa-ameti X-GIS piirangute kaardirakendus, seisuga 07.11.2022

⁶¹ Kaitseministri 26.06.2015 määrus nr 16 „[Riigikaitsealine ehitise töövõime kriteeriumid, piirangute ruumiline ulatus ja andmed riigikaitsealine ehitise töövõimet mõjutavate ehitiste kohta](#)“

veerežiimis, põllumajanduses (saagikuses, põllukultuurides) ning vee- ja kanalisatsiooniteenuste toimimises, tormide sagenemine ja neist tulenevad nõuded ehitiste ja taristu vastupidavusele, samuti võimalikud muutused ökosüsteemides ja elurikkuses.

Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee otsene mõju kliimale avaldub sõidukite kasutamisest tingitud õhuheitmete tekkel. Olulisem on mõju maakasutuse muutumisest. Mõju ulatus ja olulisus sõltub teerajatiste alla jäävast maakasutusest, tee ehituseks vajalike ehitusmaavarade mahust, nende veokaugusest, teekonna võimalikust lühenemisest ja muudest asjaoludest.

Mõju hindamise metoodikat on kirjeldatud peatükis 5.3.7.

4.19. Piiriülene mõju

Arvestades planeeringuala asukohta ja kavandatava tegevuse iseloomu, ei ole näha, et planeeringulahenduse koostamisega võiks kaasneda piiriülene keskkonnamõju ehk mõju mõne naaberriigi keskkonnaseisundile.

5. Mõjude hindamise kirjeldus

5.1. Planeeringu koostamise käigus läbiviidavad uuringud

REP koostamise käigus tuleb trassialternatiivide valikuks, nende omavaheliseks võrdlemiseks ning kavandatava tegevusega kaasnevate mõjude hindamiseks läbi viia rida alusuuringuid ning analüüse. Alusuuringute läbiviimine on eristatud lähtuvalt sellest, kas tegu on asukohavaliku teostamiseks vajalike uuringutega või REP detailse lahenduse koostamisel läbiviidava uuringuga. Käesolevas LS ja programmis on detailse lahenduse koostamisel vajalike uuringute nimekiri esitatud näitlikustava loeteluna – nende vajadus ja sisu täpsustatakse asukoha eelvaliku teostamise etapis.

Asukohavaliku koostamise etapis on uuringud vajalikud üheltpoolt ruumiandmete kogumiseks ning teisalt ka asukohavaliku teostamiseks – asukohavaliku etapiks peab selguma veendumus, et valitud asukohaalternatiiv on 2+2 ristlõikega maanteekoridori rajamiseks sobivaim.

Detailse lahenduse koostamisel läbiviidavad uuringud teostatakse konkreetsele eelnevas etapis sobivaimaks osutunud asukohaalternatiivile selle detailse lahenduse koostamisel. Kuna detailne lahendus on ehitusprojekti koostamise aluseks, on selles etapis vajalik koguda infot võimalikult detailselt, et ka mõjuhindamise läbiviimine oleks võimalik piisavas (KMH) detailsuses, et välistada dubleerimist ehitusprojekti koostamise käigus. Samas ei saa detailse lahenduse koostamisel välistada, et ka ehitusloa menetluses tuleb mõjuhindamine täiendavalt läbi viia.

Asukoha eelvaliku koostamise käigus läbiviidavate alusuuringute lähteülesanded, mille vajadus on ilmnenud REP LS ja programmi koostamise käigus, saavad olema LS ja programmi lisad. Alusuuringu sisuga ning nõuetega selle läbiviimisele on võimalik tutvuda konkreetse uuringu lähteülesandest.

5.1.1. Asukohavaliku teostamise käigus läbiviidavad uuringud

Asukohavaliku käigus viiakse läbi need uuringud, mis on vajalikud asukohavaliku teostamiseks. Need annavad sisendi võrdluskriteeriumite sisustamiseks ja mõjude hindamise läbiviimiseks. Iga uuringu kirjeldus ja eesmärk on toodud uuringu lähteülesandes, mis on käesoleva dokumendi lisad (Lisa 2-9).

- Ulukiuuringu (sh kahepaiksed ja roomajad) I etapp koos läbipääsurajatiste määramisega;
- Metsa raadamise mahu ning raadamisega seotud keskkonnamõju analüüs;
- Mürauuringu I etapp ja vibratsioonihinnang;
- Asustusstruktuuri uuring;
- Liiklusuuring, sh olemasoleva maantee analüüs;
- Eeltasuvusarvutus;
- Eskiis;
- Piirkonna meelsusuuring.

5.1.2. Detailse lahenduse koostamise käigus läbiviidavad uuringud

Käesolev nimekiri on REP LS ja programmi teadaolevate uuringute loetelu, mis võivad eelduslikult olla vajalikud detailse lahenduse koostamisel. Täpne detailse lahenduse koostamisel vajalike uuringute loetelu ning nende lähteülesanded määratletakse asukoha eelvaliku koostamise käigus.

- Ulukiuuringu (sh kahepaiksed ja roomajad) II etapp

Detailse lahenduse etapis teostatava ulukiuuringu peamiseks eesmärgiks on leevendusmeetmete kavandamine ja konkreetsete loomarajatiste (ökoduktid, altpääsud, loomatunnelid jms) asukohtade määramine. Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Hüdroteoloogiline uuring

Vajadusel teostada põhjavee taseme modelleerimine. Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Planeeringuala elustiku (taimestik, kahepaiksed, imetajad, sh käsitiivalised, linnud) uuringud ning seisundihinnangud

Vajadusel viia läbi liigiinventuurid mõjutatavate kaitstavate alade väärtuste seisundi osas (sh piirkonna loodusdirektiivi/Natura liikide ja elupaikade seisundi osas). Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Mürauringu II etapp

Detailse lahenduse müra- ja vibratsioonihinnang on edasiarendus asukohavaliku etapi müra- ja vibratsioonihinnangule. Detailse lahenduse käigus koostatakse müra leviku kaardid vastavalt projektlahendusele. Vajadusel esitatakse detailse lahenduse etapis ka maantee kasutusaegse olukorra müra- ja vibratsioonitaseme seiremeetodite kohta. Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Õhusaaste uuring

Uuring koostada eesmärgiga selgitada kavandatavast tegevusest põhjustatud õhusaastenaõtjad ehituse järgselt ja perspektiivses olukorras. Uuring peab arvestama piirkonna teiste saasteallikatega ning selgitama koosmõju. Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Valgusreostuse analüüs

Analüüsida kavandatava tegevusega kaasneva valgusreostuse tekkimise võimalust ning planeerida tegevused ehitusperioodil ja ehitusjärgselt selliselt, et lähedal elavate inimeste elukvaliteeti ei häirita. Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Arheoloogiline uuring (I etapp)

Tegemist on arheoloogilise uuringu esimese etapi ehk arhiiviuuringuga. Selle põhjal tehakse kindlaks kaitsealuse ja seni kaitse alla mitte jõudnud arheoloogiapärandi paiknemine välja valitud trassikoridori alal. Arheoloogiliste uuringute I etapi käigus tuleb muu hulgas teostada maastikuleiret paikades, kus arhiivi- või kaardiandmete põhjal võib olla seni teadmata kalmistu, linnus või muu maastikuliselt oluline ajalooline paik, mille puhul on põhjendatud rakendada objekti võimalikult tervikliku säilimise printsiipi. Maastikuleire käigus tuleb kindlaks teha objekti olemasolu ning selle piirid, et tee planeerimisel oleks selle infoga võimalik arvestada. Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Topo-geodeetiline uuring

Valitud trassikoridori alal viia läbi topo-geodeetiline mõõdistamine eelprojekti koostamiseks. Uuringu ulatus täpsustub asukohavaliku etapi tulemusena.

- Maaparanduse uuring

Analüüsida valitud trassikoridori jäävaid maaparandussüsteeme, nende eesvoole ja riigi poolt korras hoitavaid ühiseesvoole ning vajadusel teostada ümberprojekteerimine maaparandussüsteemide reguleeriva võrgu toimimise tagamiseks maa-alal, arvestades muu hulgas ka planeeritavate tegevuste mõjualast pärineva lisanduva pinnavee kogust ja selle ajalist jaotumist. Uuringu sisu ja vajadus täpsustub asukohavaliku etapis mõjuhindamise tulemusena.

- Geotehnilised uuringud

Maantee eelprojekti koostamiseks teostada geotehnilised uuringud. Uuringu sisu ja ulatus täpsustub asukohavaliku etapi tulemusena.

- Hüdraulilised arvutused

Sildade projekteerimiseks teostada vooluveekogudel (sh soistel aladel) hüdroloogilised uuringud ja hüdraulilised arvutused, mis on aluseks rajatiste ristlõigete määramiseks. Uuringu sisu täpsustub asukohavaliku etapi tulemusena.

- Tasuvusarvutus ja finantsanalüüs

Valitud trassikoridorile teostada tasuvusarvutus ja finantsanalüüs. Uuringu sisu täpsustub asukohavaliku etapi tulemusena.

- Eelprojekt.

5.2. Ekspertigrupi koosseis

Haljala-Kukruse 2+2 maantee REP LS ja programm on ettevalmistav etapp Vabariigi Valitsuse 23.03.2022 korraldusega nr 97 algatatud Riigitee 1 Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee riigi eriplaneeringu koostamisest ja selle elluviimisega kaasnevate mõjude hindamise läbiviimisest. Planeeringulahenduse koostamise konsultandi ja KSH eksperdi leidmiseks korraldab Regionaal- ja põllumajandusministeerium eraldi riigihanke. Eeltoodust lähtuvalt ei ole võimalik KSH programmis nimeliselt välja tuua keskkonnamõju hindamist läbi viivaid eksperte. Samuti ei ole võimalik seda teha laiapõhjalise hindamise ekspertide kohta.

Vastavalt Keskkonnaministeeriumi kodulehel⁶² avaldatud KMH/KSH eksperdirühma liikmete nimetamise juhendile tuleb sellisel juhul KSH programmis välja tuua ekspertide loetelu valdkondade kaupa ja sätestada pädevusnõuded eksperdirühma liikmetele.

KSH koostamist juhib juhtekspert, kes vastab KeHJS § 34 lõikes 4 toodud nõuetele. Kuna REP-i mõju hindamise asukohavaliku etapi aruanne annab muuhulgas lähteülesande ka detailse lahenduse mõju hindamiseks, siis on soovitatav, et asukohavaliku mõju hindamist läbi viiv KSH juhtekspert oleks KMH pädevusega. Ekspertühma liikmed valib KeHJS § 34 lg 6 alusel juhtekspert vastavalt nende pädevusele, varasematele töökogemustele ja omavahelise koostöö kogemusele. Ekspertühma liikmete pädevuse eest vastutab KeHJS § 14 lg 1 kohaselt juhtekspert.

Valdkonnad, milles pädevaid eksperte tuleb mõjude hindamise (sh KSH) aruande koostamisel kaasata:

- kaitstavad loodusobjektid – ekspert peab omama kas magistrikraadi loodusteadustes ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- Natura 2000 alad (Natura asjakohase hindamise läbiviimine) – ekspert peab omama magistrikraadi loodusteadustes ja on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- mõju maakasutusele – ekspert peab omama eelnevat töökogemust maakasutuse valdkonnas või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise maakasutuse eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- mõju inimeste liikumisvõimalustele (liikuvus) – ekspert peab omama eelnevat töökogemust liikuvuse valdkonnas ja on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt 2 korral sisulise liikuvuse eksperdina planeeringu koostamisel;
- loomastik- ekspert peab omama kas magistrikraadi loodusteadustes ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;

⁶² Keskkonnaministeeriumi koduleht <https://envir.ee/ringmajandus/moju-hindamine-keskkonnale> (vaadatud 11.11.2022)

- taimeistik, vääriselupaigad ja rohevõrgustik- ekspert peab omama kas magistrikraadi loodusteadustes ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- geoloogia- ekspert peab omama kas vastavat haridust või koolitust ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- hüdroloogia- ekspert peab omama kas magistrikraadi loodusteadustes ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös. Ekspertil peab olema hüdrogeoloogiliste tööde tegevusluba hüdrogeoloogiliste uuringute ja kaardistuste tegemisel;
- müra ja vibratsioon- ekspert peab omama kas vastavat haridust või koolitust ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- jäätmete ja ringmajanduse võimalused- ekspert peab omama magistrikraadi keskkonna valdkonnas ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- kliimamuutused – ekspert peab omama kas vastavat haridust või koolitust ja eelnevat töökogemust või on viimase viie aasta jooksul osalenud vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- ornitoloog – ekspert peab omama eelnevat töökogemust vähemalt kahes linnustikualases seires või inventuuris osalemisega ning kas vähemalt magistrikraadi loodusteadustes või viimase viie aasta jooksul vähemalt kahel korral osalemist ornitoloogia valdkonna eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös.
- kultuurilised mõjud- ekspert peab olema osalenud viimase viie aasta jooksul vähemalt neljal korral sisulise eksperdina KMH/KSH eksperdirühma töös;
- liiklusohutus, õnnetused ja ohuolukorrad – ekspert peab omama magistrikraadi teedeehituses, transpordikorralduses või muus sarnases valdkonnas ning omama liiklusohutuse auditeerimise ja hindamise kutsetunnistust;
- majanduslikud mõjud – ekspertil on magistrikraad majanduses või muus sarnases valdkonnas ning kogemus vähemalt kolme rohkem kui 50 miljonit eurot maksva transpordiprojekti finantsilise ja sotsiaalmajandusliku mõju hindamisel.
- sotsiaalsed mõjud – ekspertil on vähemalt 2 sotsiaalsete mõjude hindamise koostamise kogemus planeeringule;
- rahvastik – ekspertil on vähemalt 5-aastane töökogemus rahvastikuanalüüside ja -pronoosi koostamisel, sh vajaliku prognoositarkvara kasutamise kogemus.

Sama isik võib mõju hindamise käigus hinnata ka mitme valdkonna keskkonnamõjusid kui tal on selleks piisav pädevus.

5.3. Asukoha eelvaliku KSH läbiviimise meetodika

Mõjude hindamine viiakse läbi eriplaneeringu asukoha eelvaliku koostamise täpsusastmes⁶³.

Mõjude hindamisel lähtutakse mh kavandatava tegevuse asukoha alternatiivide valiku kriteeriumidest – vt pkt 2.1. Mõju hindamise aruandes esitatakse Haljala ja Kukruse vahelise 2+2

⁶³ Eriplaneeringu detailse lahenduse ja selle mõjude hindamise meetodika ei kuulu käesoleva töö mahtu. See koostatakse asukohavaliku etapi lõpus.

ristlõikega maantee trassikoridori alternatiivsete asukohtade võrdlus ja peatüki 5.3 kohaste mõjude hindamise tulemused ning nende paremusjärjestus kaasneva mõju suuruselt ja ulatusest lähtuvalt.

Eriplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) käigus hinnatakse eeldatavalt olulisi keskkonnamõjusid.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) kohaselt on keskkonnamõju oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara⁶⁴.

Keskkonnamõju strateegilisel hindamisel juhendatakse asjakohaste õigusaktide nõuetest ja juhendmaterjalidest. Peamised KSH sisu ja menetlust suunavad õigusaktid on keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS)⁶⁵ ning planeerimisseadus (PlanS)⁶⁶. Mõjude olulisuse tuvastamisel ja hindamisel juhendatakse eelkõige kehtivate asjakohastes keskkonnakaitselistes õigusaktides (seadused ja määrused) määratud normidest ja sätestatud nõuetest, valdkondlikest arengukavadest, kaitsekorralduskavadest jms, samuti eriplaneeringu koostamise käigus tehtavatest analüüsides ja uuringutest (vt ptk 5.1.) ning vastava valdkonna eksperdi arvamusest.

Looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamisel võetakse arvesse keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja üldtunnustatud hindamismetoodikat ning lähtutakse asjakohastest meetodilistest juhenditest.

KSH käigus arvestatakse nii otseseid kui ka kaudseid mõjusid, mõju iseloomu, suurust, ulatust, esinemise tõenäosust, kestvust (lüh- ja pikaajalisus), sagedust, pöörduvust ning toimet. Muuhulgas arvestatakse võimalikku koosmõju, mõjude kumuleerumist ning vajadusel ka väljastpoolt planeeringuala tulenevaid olulisi mõjusid. Analüüsitakse ja hinnatakse nii võimalikke olulisi negatiivseid kui ka positiivseid mõjusid. Hindamise tulemusena tehakse ettepanekud meetmete rakendamiseks oluliste ebasoodsate mõjude vältimiseks, vajadusel mõjude vähendamiseks ja leevendamiseks. Tähelepanu pööratakse ka positiivsete mõjude võimendamisele.

Mõjude hindamise programm on aluseks mõjude hindamise aruande koostamisele.

Läbi **sotsiaalsete, majanduslike ja kultuuriliste mõjude hindamise** käsitletakse võimalikke mõjusid nendes valdkondades, mida on lisaks KeHJS-e kohasele hindamisele (vt ptk. 5.4.) vaja hinnata. Nende mõjude hindamise vajadus tuleneb planeerimisseadusest.

Mõjude hindamise tulemusena koostatakse eelpoolkirjeldatu alusel laiapõhjaline mõjude hindamise aruanne, mille üks osa on KSH. Mõjude hindamise aruanne koondab kõikide mõjude hindamise tulemused: looduskeskkonna, majanduslikud, sotsiaalsed ja kultuurilised mõjud ning tervisemõjud. Mõjude hindamisel järgitakse KSH PlanS-i kohast menetlust ja KeHJS-est tulenevaid sisunõudeid. Mõjude hindamise aruanne peab vastama oma sisult mh KeHJS-s sätestatud KSH aruande nõuetele. Oluline on jälgida, et ühe valdkonna mõjud ei hakkaks domineerima teiste valdkondade mõjude üle ning seetõttu osasid mõjusid ei alahinnataks või need ei jääks tahaplaanile. Kuna üks planeerimise peamisi aluspõhimõtteid on erinevate huvide tasakaalustamine, tuleb planeeringu koostamisse ja mõjude hindamisse kaasata arvestatav hulk kõikide mõjuvaldkondade eksperte.

Täpsem mõju hindamise metoodika KSH raames käsitletavate valdkondade lõikes on toodud peatükkides 5.3.1. kuni 5.3.10.

⁶⁴ Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 2². eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/104072017045?leiaKehtiv>

⁶⁵ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/101092015012?leiaKehtiv>

⁶⁶ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/110112015009?leiaKehtiv>

5.3.1. Mõju hindamine Natura 2000 võrgustiku aladele

Planeeringualal asuvate Natura 2000 võrgustiku alade kirjeldus on esitatud ptk-is 4.1. Kui kavandatava tegevuse mõju ulatub planeeringualast väljapoole ja sinna jääb mõni Natura 2000 võrgustiku ala, siis Natura hindamisel käsitletakse ka neid alasid ja hinnatakse mõju nende alade kaitse eesmärkidele.

KSH erisused Natura 2000 võrgustiku osas on sätestatud KeHJS-e §-ga 45⁶⁷. Strateegilise planeerimisdokumendi võib kehtestada juhul, kui seda lubab Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekord ja kui kavandatav tegevus ei mõju ebasoodsalt selle Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkusele ega mõjuta ebasoodsalt ala kaitse eesmärke.

Natura võrgustiku aladele avalduva mõju hindamisel arvestatakse alade kaitse-eesmärke ja alade terviklikkust. KSH käigus hinnatakse planeeritava tegevuse võimalikku mõju Natura 2000 võrgustiku aladele kõigepealt eelhindamise etapis. Eelhindamise käigus selgitatakse välja lahenduse võimalik mõju Natura 2000 alale ning hinnatakse, kas on võimalik objektiivselt järeldada, et kavandatava tegevuse ebasoodne mõju on välistatud. Kui ei ole piisavalt informatsiooni järelduste tegemiseks mõju puudumise kohta või tõenäoliselt kaasneb oluline mõju, jätkatakse asjakohase hindamise etapiga. Asjakohast hindamise eelduseks on piisava täpsusega informatsiooni olemasolu kavandatava tegevuse kohta.

Kui sageli viiakse Natura eelhindamine läbi juba KSH programmi etapis ning selgitatakse välja kas ja milliste Natura alade osas on KSH raames vajalik läbi viia asjakohane hindamine, siis käesolevalt ei ole see võimalik põhjusel, et puudub info trassikoridoride paiknemise kohta. Seega puudub info kavandatava tegevuse asupaiga osas ning maantee rajamisega seotud mõjusid konkreetsetele Natura aladele ei ole võimalik prognoosida ega ka välistada. Natura eelhindamine teostatakse eriplaneeringu KSH raames trassikoridori asukohavaliku etapis. Kui osutub vajalikuks, viiakse KSH raames läbi ka asjakohane hindamine. Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid planeeringulahenduse koostamise tulemusena ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega ning seetõttu võib tekkida vajadus detailse lahenduse etapis asjakohast hindamist täpsustada. Kui asjakohane hindamine näeb ette leevendusmeetmeid, siis tuleb need täpsustada detailse lahenduse etapis.

Trassikoridori asukoha eelvaliku etapis peab mõjude hindamise tulemusena tekkima põhimõtteline veendumus, et planeeringu täpsusastet silmas pidades on olemasoleva info põhjal võimalik valitud asukohta kavandatavat tegevust realiseerida nii, et ebasoodne mõju Natura alade kaitse-eesmärkidele on välistatud. Asukoha eelvaliku KSH aruande üldiseks eesmärgiks on muuhulgas olemasoleva info põhjal vältida olukord, kus detailse lahenduse väljatöötamise raames selgub, et mõju Natura 2000 ala terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele pole võimalik välistada ning vajalik on asukoha eelvaliku etappi tagasi pöördumine. Detailse lahenduse etapis võib esineda vajadus Natura hindamist ajakohastada, sh täpsustada leevendusmeetmete vajalikkust ja rakendamist (nt kui uuringute käigus lisandub täiendavat teavet). Kui hoolimata kavandatava tegevuse eeldatavalt ebasoodsast mõjust Natura 2000 võrgustiku alale on see tegevus alternatiivsete lahenduste puudumisel siiski vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel põhjustel, sealhulgas sotsiaalset või majanduslikku laadi põhjustel, võib erandi teha ehk tegevusloa anda Vabariigi Valitsus tegevusest Euroopa Komisjoni eelnevalt teavitades või otsuse tegemiseks arvamust küsides. Erandi rakendamise korral tuleb töötada välja meetmete kava, millega hüvitatakse projekti või kavaga kaasnev kahju loodusele ning tagatakse Narva 2000 võrgustiku üldine sidusus.

⁶⁷ [Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus](#)

Natura hindamisel on meetodiliseks aluseks „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis“ (2019)⁶⁸, „Natura 2000 alade kaitsekorraldus. Elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 sätteid“ (2019)⁶⁹ ja „Natura 2000 alad oluliselt mõjutavate kavade ja projektide hindamine. Loodusdirektiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 tõlgendamise meetodilised juhised“ (2021)⁷⁰.

Täiendavate uuringute läbiviimise vajadus REP I etapis puudub.

5.3.2. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele

Planeeringualal ja selle eeldatavas mõjualas paiknevate kaitstavate ja KSH aruande koostamise ajal projekteeritavate loodusobjektide kirjeldused ja kaitse-eesmärgid ning neile avalduva mõju hindamise käik ja tulemused esitatakse mõju hindamise aruandes.

Nii maantee ehitus kui ka kasutusfaasis kaasnevad loomastikule häiringud, mis võivad mõjutada ka kaitstavaid liike. Uue maanteekoridori ja sellega seonduva taristu (liiklussõlmed, risted, kogujateed jne) rajamine võib mõjutada kaitstavaid alasid ja muid kaitstavaid loodusobjekte nii otseselt kui ka kaudselt (näiteks veerežiimi mõjutamise kaudu).

Mõju hindamisel kaitstavatele loodusobjektidele lähtutakse looduskaitseadusest, kaitse-eeskirjadest, kaitsekorralduskavadest, liigi kaitse tegevuskavadest jm asjakohastest dokumentidest, samuti riiklike registrite andmetest. Tegevused kaitstava loodusobjekti piiranguvööndis on lubatud kaitse-eeskirja tingimuste kohaselt ja kaitseala valitseja nõusolekul. LKS alusel ei ole tegevus lubatud kaitstava loodusobjekti sihtkaitsevööndis ja püsielupaigas.

Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine asukohavaliku etapis üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega. Detailse lahenduse etapis koostatakse maanteelõigu eelprojekt, mis võimaldab hinnata mõjusid täpsemalt ning vajadusel kavandada leevendusmeetmeid.

Mõju hinnatakse eksperthinnanguna.

5.3.3. Mõju hindamine vääriselupaikadele

Mõju hindamise käigus hinnatakse vääriselupaikadele avalduvaid otseseid ja kaudseid mõjusid. Hinnatakse võimaliku raadamise mõju vääriselupaikade piiril, mis võib kaasa tuua tuule- ja valgusrežiimi muutumise vääriselupaikade alal. Samuti hinnatakse, kas tegevus võib vääriselupaiku mõjutada läbi veerežiimi muutumise. Hinnatakse ka muid võimalikke kaudseid mõjusid vääriselupaikadele.

Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine asukohavaliku etapis üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega. Detailse lahenduse etapis koostatakse maanteelõigu

⁶⁸ A. Aunapu, R. Kutsar, K. Eschbaum, 2019. „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis“.

⁶⁹Natura 2000 alade kaitsekorraldus. Elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 sätteid (2019/C 33/01). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019XC0125\(07\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019XC0125(07)&from=ES)

⁷⁰ „Natura 2000 alad oluliselt mõjutavate kavade ja projektide hindamine. Loodusdirektiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 tõlgendamise meetodilised juhised“ (2021).

eelprojekt, mis võimaldab hinnata mõjusid täpsemalt ning vajadusel kavandada leevendusmeetmeid vääriselupaikade kaitseks.

Mõju hinnatakse eksperthinnanguna.

5.3.4. Mõju loomastikule

Kavandatava tegevuse mõjud loomastikule avalduvad elupaikade kao ning killustamise ja häiringute kaudu. Mõju hindamisel tuginetakse eriplaneeringu koostamise raames läbi viidava ulukiuuringuga (vt ptk 5.1.) kogutavatele andmetele ning muudele piirkonnas registreeritud loomastiku andmetele.

Mõjude hindamise raames hinnatakse loomastiku elupaikade kao ulatust ja olulisust kavandatava tegevuse alal erinevate asukohaalternatiivide korral. Hinnatakse ka mõju elupaikade võimaliku killustamise tõttu. Häiringud kaasnevad eeldatavalt nii tee ehitus- kui kasutusetapis. Hinnatakse mürast ning tehnika ja inimeste liikumisest tingitud häiringute võimalikku ulatust ning mõju loomastikule. Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega.

Mõju hinnatakse eksperthinnanguna tuginedes REP raames tellitavale ulukiuuringule. Asukohavaliku etapis tuleb trassialternatiive võrrelda järgmiste kriteeriumite alusel:

- loomastiku elupaikade otsene kadu trassikoridoris;
- loomastiku elupaikade killustamine ja isoleerimine;
- oluliste ulukite rändekoridoride lõikamine, millest sõltub konfliktikohtade hulk ja vajalike leevendusmeetmete maht/hulk.

5.3.5. Mõju taimestikule ja rohevõrgustikule

Taimestikule avalduva mõju hindamisel lähtutakse kaardianalüüsist.

Mõju taimestikule avaldub olemasolevate metsaalade raadamise ja muu taimestiku kao näol. Taimestikule võib sõltuvalt taimekoosluse tundlikkusest avaldada mõju ka veerežiimi muutus, kui see kavandatava tegevuse ala piirkonnas aset leiab.

Rohevõrgustikule avalduvaid mõjusid hinnatakse lähtuvalt kehtivates maakonnaplaneeringutes määratud ja KOV-ide ÜP-dega täpsustatud rohevõrgustikust. Hinnatakse kavandatava tegevuse mõjusid rohevõrgustiku alade kvaliteedile ja sidususele nii tee ehituse kui kasutamise ajal.

Mõju hindamise käigus hinnatakse ja võrreldakse väärtusliku taimkatte kadu, trassivalikute mõju loodus- (metsa-) maastike ja elupaikade toimivusele. Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega.

Mõju hinnatakse eksperthinnanguna tuginedes muuhulgas REP raames tellitavale raadamise uuringule.

5.3.6. Mõju hindamine veekeskkonnale

Mõju hindamisel veekeskkonnale võetakse arvesse kavandatava tegevuse mõju pinnaveele ja põhjaveele. Töö käigus hinnatakse kavandatava tegevuse võimalikku mõju trassi alternatiivide mõjualasse jäävatele pinna- ja põhjaveekogumitele.

Mõju hinnang põhja- ja pinnaveele on sisendiks teiste mõjuvaldkondade hinnangutele, nt tervisemõjude hindamisele.

Mõju hindamise käigus lähtutakse VeeS ja veekogumite hea seisundi tagamise eesmärgist. KSH aruandes tuuakse vajadusel välja meetmed, mis aitavad vältida ja leevendada kavandatava tegevuse elluviimisega tekkivat negatiivset mõju pinna- ja põhjaveele ning võimalikku veekogumite veemajanduskavade eesmärkide erandite seadmist, veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamist või seisundi halvenemist. Kui KSH käigus ilmneb, et vaatamata keskkonnameetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuuakse KSH aruandes välja asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik, artiklile 4 ning VeeS-ile.

Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega.

Mõju hinnatakse eksperthinnanguna.

5.3.7. Mõju hindamine kliimale

Kuna üksikprojekti mõju kliimale, s.o. pikaajalise temperatuuri- ja sademete režiimi ning teiste kliimakarakteristikute muutusele regionaalsel või globaalsel tasandil on tuvastamatu, sest kliimamuutus toimub paljude emissiooniallikate koosmõjul, siis on keskkonnamõju hindamise juhendis kliimamuutuse käsitlemine taandatud kavandatava tegevuse põhjustatud kasvuhoonegaaside (KHG) heite hinnanguks (Pöder, 2017). KSH käigus antakse hinnang maakasutuse muutumisest tulenevate KHG võimalikule heitele kasutades IPCC LULUCF sektori meetodikat⁷¹.

Keskkonnamõju hindamisel käsitletakse alternatiive ja meetmeid, mis aitavad vähendada transpordi keskkonnajalajälge, ohjata emiteeritavaid saastekoguseid ning saavutada EL ja siseriiklike kliimaeesmärke. Hinnatakse ja arvestatakse rajatava maanteelõigu mõju modaaliaotusele ja sellega seotud KHG heide (nt, kas soodustab autokasutust võrrelduna ühistranspordi – buss/rong kasutusega) ning mõju eri tüüpi sõidukite läbisõidule ja sellega seotud KHG heide. Mõjude hindamisel arvestatakse Euroopa Komisjoni 14.07.2021 uute autode ja kaubikute CO₂ heitmete 50% ja 100% vähendamise kavaga vastavalt 2030. ja 2035. aastaks⁷².

Lisaks antakse hinnang trassikoridoride võimalikele kliimarisikidele (nt kas esineb üleujutusrisk, tormidest ja tugevatest tuultest tulenev risk, jäiterisk, raadamisega seonduvad riskid jne) ja kavandatakse vajadusel riski maandavad meetmed.

Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega.

⁷¹ [2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories Volume 4 Agriculture, Forestry and Other Land Use](#)

⁷² https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en (vaadatud 15.11.2022)

5.3.8. Mõju hindamine inimese tervisele

Mõju hindamisel inimese tervisele keskendutakse kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee võimalikule mõjule joogivee kvaliteedile ning sellega kaasnevale mürale, vibratsioonile ja õhusaastele.

Joogivee kvaliteedile avalduva mõju hindamisel on sisendiks hinnang põhjavee kvaliteedile (vt metoodikat eespool ptk-is 5.3.6.). Mõju hinnatakse eksperthinnanguna.

Õhusaaste

Planeeringu koostamisel läbi viidava mõjude hindamise käigus hinnatakse nii kavandatava tegevuse ehitus- kui ka kasutusetapis kaasnevate õhusaasteainete mõju välisõhu kvaliteedile. Mõju hinnatakse eksperthinnanguna.

Müra

Planeeringu koostamisel teostatava mõjude hindamise käigus hinnatakse kavandatava Haljala-Kukruse 2+2 maanteelõigu ehitus- ja kasutusaegset müra. Mõju hindamiseks teostatakse mürauring (vt ptk 5.1.). Ehitusaegselt tekkivat müra hinnatakse eksperthinnanguna, kasutusaegse müra osas arvutatakse välja planeeritavalt Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee selle kasutamisel tekkivad müratasemed ning levik piirkonna müratundlike alade⁷³ suhtes. Vajadusel arvestatakse koosmõju teiste piirkonna teedega. Müra leviku ulatuse kindlaks määramiseks teostatakse modelleerimine, milleks kasutatakse aktsepteeritud metoodikat (täpsem kirjeldus esitatakse mürauringus). Uuringu koostamisel lähtutakse atmosfääriõhu kaitse seaduses ja keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ sätestatud tingimustest. Müranormide ületamise tuvastamisel pakutakse välja leevendavad meetmed normtasemete tagamiseks.

Vibratsioon

Planeeringu koostamisel läbi viidava mõjude hindamise käigus hinnatakse nii kavandatava tegevuse ehitus- kui ka kasutusetapis kaasneva vibratsiooni mõju. Mõju hinnatakse eksperthinnanguna. Töös kirjeldatakse vibratsiooni allikaid, vibratsiooni tekkimist ja levimist pinnases ning analüüsitakse ja hinnatakse selle vastavust piirväärtustele. Hindamise aluseks on rahvatervise seaduse ja sotsiaalministri 17.05.2002 määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ sätestatud tingimused. Hindamisel tuginetakse olemasolevatele andmetele planeeringuala kohta, analoogsetele planeeringutele ja hinnangutele ning ekspertteadmistele. Vajadusel pakutakse välja leevendavad meetmed nõuetekohaste vibratsioonitasemete tagamiseks.

Hindamise tulemused on aluseks mõju hindamisel inimese varale. Kuna kavandatava 2+2 maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega.

⁷³ Müratundlik ala on üldplaneeringu juhtotstarbega määratud ala, millele on kehtestatud müra normtasemed. Allikas: keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ § 5 lg 2. eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002?leiaKehtiv>

5.3.9. Mõju hindamine inimese heaolule ja varale

Heaolu mõistet ei saa siduda konkreetselt kehtestatud arvulistest normidest kinnipidamisega. Pidev peenosakeste- või mürafoonis viibimine võib tekitada stressi ka siis, kui tegevusega kehtestatud norme ei ületata.

Inimeste heaolu võib häirida ka maastiku muutumine, väljakujunenud asustusstruktuuri ja liikumisvõimaluste muutumine ning kogukondade killustamine kavandatava Haljala-Kukruse 2+2 teelõigu ja uute kogujateede rajamisega. **Visuaalse mõju** seisukohast olulised mõjutatavad keskkonnanägemendid on kultuurimälestised ja nende vaatekoridorid ning maastiku esteetiline väärtus, sh väärtuslikud maastikud, ilusad teelõigud ja ilusad vaatekohad. Muutuste tulemusi kirjeldatakse ja hinnatakse olulisuse seisukohast. Sisendina kasutatakse mh hinnangut kultuuriväärtustele, väärtuslikele maastikele ja ilusa vaatega kohtadele. Hinnangut ei anta selles osas, kas muutus on positiivne või negatiivne, sest eksperdi arvamus ei oleks objektiivne (tegemist on teemaga, mis sõltub suurel määral inimeste subjektiivsest arvamusest, sh suhtumisest maavarade kaevandamisse).

Mõju hindamisel inimese varale käsitletakse muuhulgas vara ohtu seadmist **vibratsioonist** tulenevate võimalike kahjustuste ja purunemise tõttu. Mõju hinnatakse eksperthinnanguna. Hindamisel tuginetakse olemasolevatele andmetele planeeringuala kohta, analoogsetele planeeringutele ja hinnangutele ning ekspertteadmistele. Vajadusel pakutakse välja leevendavad meetmed vara kaitseks.

Tee ehituse alale jäävate **väärtusliku põllumajandusmaa** massivide kasutusest välja langemine või killustumine selliselt, et nende edasine põllumajanduslik kasutus on raskendatud või muutub ebaotstarbekaks võib olla põllumajanduslikule tootmisele olulise mõjuga. Muutuste tulemusi kirjeldatakse ja hinnatakse olulisuse seisukohast. Sisendina kasutatakse maakonnaplaneeringutes ja üldplaneeringutes toodud tingimusi ja kriteeriume ning meelsusuuringu tulemusi.

Tee ehituse alale jäävate **maaüksuste hõivamist** ei saa pidada oluliseks mõjuks, sest kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee rajamise eelduseks on kinnistute võõrandamine õiglase tasu eest.

Heaolule ja varale avalduv mõju on tihedalt ja lahutamatult seotud ka sotsiaal-majanduslike mõjudega, mida on käsitletud ptk-s 5.4.

Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega.

Mõju hinnatakse eksperthinnanguna.

5.3.10. Mõju hindamine jäätmetekkele ja ringmajanduse võimalustele

Eriplaneeringu KSH käigus analüüsitakse ja hinnatakse planeeringulahenduse mõju jäätmetekke ja ringmajanduse võimaluste kasutamise seisukohast. Mõju hinnatakse eksperthinnanguna, tuginedes jäätmekäitlust reguleerivatele õigusaktidele ning olemasolevatele jäätmekäitluse ja ringmajanduse võimaluste ekspertteadmistele.

Täiendavate uuringute läbiviimise vajadus puudub. Kuna kavandatava Haljala ja Kukruse vahelise 2+2 ristlõikega maantee täpne asukoht, plaanilahendus, kasutatavate loodusvarade maht, kasutatavad tehnoloogiad ja ajalised perspektiivid asukohavaliku etapis ei selgu, siis jääb mõju hindamine üldisemale tasemele võrreldes detailse lahenduse mõju hindamisega.

Mõju hinnatakse eksperthinnanguna.

5.4. Sotsiaalsete, majanduslike ja kultuuriliste mõjude hindamise metoodika

Läbi laiapõhjalise mõjude hindamise käsitletakse võimalikke mõjusid sotsiaalsele, majanduslikule ja kultuurilisele keskkonnale.

Õigusaktidega ei ole sätestatud menetlus- ja sisunõudeid laiapõhjaliseks mõjude hindamiseks, need mõjud sisustatakse planeeringu eesmärkidest lähtuvalt eriplaneeringu lahenduse väljatöötamise käigus. Käsitletakse vaid neid teemavaldkondi ja mõjusid, mis on vajalikud ja asjakohased planeeringulahenduse väljatöötamiseks. See võimaldab kogu protsessi vältel hinnata lahenduse sobivust eriplaneeringu eesmärkidele ja põhjendada planeeringulisi otsuseid ning seda kuidas need toetavad elukeskkonna jätkusuutlikku arengut ja erinevate kogukondade ning huvigruppide huve ja vajadusi.

Mõjude hindamisel arvestatakse strateegilise planeerimisdokumendi eesmärgi ja käsitletavat territooriumi ehk võimalikku mõjuala. Laiapõhjalise mõjude hindamise raames juhendatakse eriplaneeringu ülesannetest, juhendmaterjalidest, olemasolevatest ja eriplaneeringu raames koostatavatest eksperthinnangutest ning uuringutest ja laiendatud mõjude hindamise praktikatest Eestis. Eriplaneeringu asukohavaliku etapi koostamise käigus teostatavad alusuuringud on loetletud ptk-s 5.1.

Ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete ohualasse planeerimisel arvestatakse Päästeameti koostatud juhendmaterjaliga „Kemikaaliseaduse § 32 alusel maakasutuse planeerimine ja projekteerimine. Juhend planeerijatele ja projekteerijatele”⁷⁴. Kemikaaliseaduses nõutud ohutuse tagamiseks vajalike vahemaade planeerimiseks on Päästeamet koostanud metoodika „Metoodika kemikaaliseaduse kohase planeeringute ja ehitusprojektide kooskõlastamise otsuse tegemine”.⁷⁵

Majanduslikud mõjud

Eriplaneeringu mõjude hindamise käigus analüüsitakse ja hinnatakse planeeringulahenduse mõju majandusele. Mõju majandusele tekib nii otsesest investeringu (ehituse) protsessist, tee hilisemast hooldamisest, peamiselt aga selle kasutamisest. Kasutamisest tekkiv mõju võib olla otsene (ajavõit, kütusekulu, sõidukite kulumine jm) või kaudne (maa väärtuse muutus, investeringud ja töökohtade tekkimine jm).

Mõjude hindamisel saab tugineda Euroopa Komisjoni 2014. aastal koostatud kulude-tulude analüüsi juhendile „*Guide to cost-benefit analysis of investment projects*” (**Juhend**), mida on perioodiks 2021-2027 mõnevõrra täiendatud. Juhend on aluseks nii projektide otsuste (st otseselt tee ehitusest ja kasutusest tekkivate) kui ka kaudsete mõjude hindamisel ning ka mitterahaliste mõjude (nt ajakasutus, keskkonnamõjud) nn monetariseerimisel ehk rahaühikusse viimisel. Juhendi peaesmärk on infrastruktuuri projektide finantsilise ja sotsiaalmajandusliku tasuvuse hindamine, kuid selles toodud metoodikad toetavad üksikute majandusmõjude väljatoomist ja mõõtmist – nagu näiteks mõju tööhõivele, ettevõtete kuludele/tuludele ja konkurentsivõimele, maa väärtusele, kütuste kasutusele jms.

Juhend ei pruugi anda tuge siiski kõikide vajalike majandusmõjude mõõtmisel, mida tellija võib olla eesmärgiks seadnud (näiteks mõju turismile vm konkreetsetel teenustel) – selliste mõjude hindamiseks saab kasutada referentsprojektide mõjuhinnanguid, juhul kui andmed viimaste kohta on kättesaadavad, ja vastavate ekspertide ning organisatsioonide küsitlemist.

Mõjude hindamiseks tuleb koguda alusandmeid (nt piirkonna spetsiifiline majanduslik taustainfo), milleks kasutatakse avalikke allikaid ja/või väliseid eksperte. Teeprojekti majandusmõju hindamisel

⁷⁴ Leitav Päästeameti kodulehel: <https://www.rescue.ee/files/2019-11/18-10-01-kems-32-juhend-paleenrijatele-ja-projekteerijatele.pdf?11ef8881d1>, vaadatud 09.11.2022

⁷⁵ Leitav Päästeameti kodulehel: <https://www.rescue.ee/et/kemikaaliseaduse-32-juhendid>, vaadatud 09.11.2022

on oluliseks sisendiks liiklusproгноos erinevate sõidukiliikide lõikes ning seda nii olemasoleva olukorra jätkumisele kui ka uutele lahendustele. Liiklusproгноosi alusel on võimalik hinnata näiteks teekasutajate ajakulu muutust, kütusekulu ja keskkonnamõju jm.

Lisaks on oluline selgitada välja teeprojekti erinevate alternatiivide investeeringute maksumus, investeeringute periood ning remondi- ja hoolduskulud järgnevateks aastateks (30-50 aastat).

Majanduslike mõjude hindamise käigus hinnatakse eelkõige mõju ettevõtetele (investeeringud, konkurentsivõime, töökohad jm) ja kodumajapidamistele (sissetulekud, kulud, tööhõive) aga ka avaliku sektori kuludele ja tuludele. Mõjud jaotatakse otseseks, mis tekivad otseselt seoses tee ehituse ja kasutusega, ning kaudseteks, ehk mõjud mis on kaudselt seotud teeprojektiga, nagu näiteks kinnisvara väärtuse muutus, töökohtade tekkimine, investeeringud jm.

Sotsiaalsed ja kultuurilised mõjud

Sotsiaalsed ja kultuurilised mõjud ning nende tunnetatavus on kõige otsesemalt seotud inimtegevusega ja inimestega, kellele mõju avaldub. Seega on mõjude hindamisel oluline arvestada elanikkonna paiknemise ja liikumisega. Samuti on asjakohane võtta arvesse tulevikuarenguid, s.o rahvastiku arvukust kümnete aastate pärast, sest mõne praeguse mõju olulisus võib aja jooksul kahaneda (elanikkonna vähenedes) või hoopis kasvada; maakasutuse tulevikuarenguid, sh asustusala arengut ning uue maantee trassikoridoriga kaasnevaid maakasutuse muutuseid.

Samuti ilmneb siin mõjude hindamise integreeritud olemus. Sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna mõjude hindamise lähtekohaks on arusaam, et mitmed planeeringuala kasutusvaldkonnad kujutavad endast enam kui lihtsalt majandustegevust, olles ühtlasi piirkondlikud identiteedihooldjad ja kogukondliku stabiilsuse tagajad. Lisaks annab sotsiaalsete mõjude käsitlemise võimaliku sisendi ökosüsteemi teenustel põhinev lähenemine, mis rõhutab loodusest tulenevate hüvede olulisust inimese heaolu tagamisel.

Eriplaneeringu koostamise raames viiakse läbi sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude hindamine rahvastiku, asustusstruktuuri ning elanikkonna hinnangute osas. Vajadusel võib sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude hindamise viia läbi ühise hindamisena, kuna kultuurilise mõju esinemise korral võib suure tõenäosusega arvata, et esineb ka sotsiaalne mõju.

Kultuuriliste mõjude hindamise lähtekohaks on arusaam, et kultuuri iseloomustab väärtuspõhisus, mis on tunnetuslik ega ole seetõttu kvantifitseeritav. Eelnevalt tulenevalt on kultuuriliste mõjude seisukohalt oluline elanike arvamuste väljaselgitamine.

Oluline on täpsustada kultuuriobjektide paiknemist ja sotsiaalse infrastruktuuri objektide (lasteaiad, koolid jt avalikud teenused) asukohti ning hinnata, milline võib olla uue maantee trassikoridori rajamise mõju nende toimimise seisukohalt. Sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude hindamiseks annab sisendit asukohavaliku etapis kavandatud asustusstruktuuri uuring ja piirkonna meelsusuuring.

6. Planeeringu koostamise korraldamine

6.1. Ajakava

REP asukoha eelvaliku LS ja mõjude hindamise, sh KSH programmi ajakava on koostatud lähtuvalt planeerimisseaduses toodud menetlustähtaegadest, uuringute ja alusanalüüside koostamiseks vajaminevast ajast ning uuringute omavahelistest seostest, eskiislahenduste koostamiseks vajalikust sisendist ja selle laekumise ajast ning Regionaal- ja põllumajandusministeeriumi kui planeeringu koostamise korraldaja töökorraldusest.

REP teise etapi ehk detailse lahenduse koostamise ajakava on indikatiivsena kirjeldatud, kuid detailne ajakava koostatakse REP asukoha eelvaliku etapi aruande osana.

Ajakavas võib töö käigus tulla muudatusi, lähtuvalt edasise menetluse käigust, sh koostöö ja kaasamise tulemuslikkusest, hangete läbiviimise kiirusest, uuringute tulemustest jmt. Ajakava on seetõttu indikatiivne ning edasise planeeringu koostamise käigus tuleb olla valmis muudatuste sisseviimiseks, kui see kvaliteetsema lõpptulemuse jaoks vajalikuks osutub.

ETAPP	TEGEVUS	LÄBIVIIMISE AEG	VASTUTAJA
LS ja mõjude hindamise programmi koostamine	LS ja mõjude hindamise programmi avalik väljapanek	veebruari-märts 2023	Rahandusministeerium
	LS ja mõjude hindamise programmi avalikud arutelud	Märts-aprill 2023	Rahandusministeerium
	LS ja mõjude hindamise programmi täiendamine avalikustamise tulemusel	aprill-mai 2023	Rahandusministeerium, konsultant
	LS ja mõjude hindamise programmi avalikustamine Regionaal- ja põllumajandusministeeriumi kodulehel	august 2023	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
Asukoha eelvalik, sh eskiisprojekti koostamine	Asukoha eelvaliku koostamise ja mõjude hindamise esimese etapi läbiviimise hanke ettevalmistamine ja läbiviimine	August - detsember 2023	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Olemasoleva koridori sobivusanalüüs, esialgsete trassialternatiivide visandamine, kaardirakenduse loomine ja kinnistuomanike personaalne teavitamine	Jaanuar 2024 – juuni 2024	Konsultant, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Trassialternatiivide võrdlusmetoodika detailne koostamine lähtuvalt LS ja mõjude hindamise programmis sätestatust	Mai – juuni 2024	Konsultant, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Uuringute ja alusanalüüside läbiviimine	Jaanuar 2024–vebruar 2025	Uuringute läbiviijad, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

ETAPP	TEGEVUS	LÄBIVIIMISE AEG	VASTUTAJA
	Trassialternatiivide võrdluse ja mõjude hindamise esimese etapi aruande koostamine	september 2024 – veebruar 2025 ⁷⁶	Konsultant, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Trassialternatiivide võrdluse ja mõjude hindamise avalik väljapanek ja arutelud	märts 2025 – mai 2025	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Asukohavaliku ja mõjude hindamise esimese etapi aruande täiendamine avalikustamise tulemustest lähtuvalt ning eskiisprojekti täpsustamine (vajadusel täiendav koostöö kohalike elanikega)	mai 2025 – oktoober 2025	Konsultant
	Asukoha eelvaliku otsuse eelnõu ja REP esimese etapi mõjude hindamise aruande koostöölastamine	oktoober 2025 – november 2025	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Asukoha eelvaliku otsuse eelnõu ja REP esimese etapi mõjude hindamise aruande avalik väljapanek ja arutelud	detsember 2025 – märts 2026	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Asukoha eelvaliku otsuse eelnõu ja REP esimese etapi mõjude hindamise aruande vastuvõtmine	II kvartal 2026	Vabariigi Valitsus
Detailse lahenduse, sh eelprojekti koostamine	Detailse lahenduse koostamise ja mõjude hindamise läbiviimise hanke ettevalmistamine ja läbiviimine	III kvartal 2026	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Detailse lahenduse koostamine	2026 – 2028	konsultant, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
	Riigi eriplaneeringu kehtestamine	2028	Vabariigi Valitsus

6.2. Kaasamine ja koostöö

Järgnevalt on toodud REP asukoha eelvalikuga seotud asutused ning puudutatud ja huvitatud isikud, keda koostatava REP alusel kavandatud tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi Haljala-Kukruse 2+2 ristlõikega maantee rajamise ning selle mõjude vastu.

Osapoolte nimekiri täpsustub planeeringu koostamise käigus, sh täiendavate käsitlemist vajavate teemade tekkimisel. Kaasatavate nimekirja laienemine ning kaasamise viiside valik peab olema protsessi käigus paindlik ning sõltuma küsimustest, mis tekivad kaasatavatel või küsimustest, mis vajavad protsessi käigus ka koostajate poolt vastuseid, sh kohalike oludega arvestamine ning kohalike vajadustega arvestamine.

⁷⁶ Trassialternatiivide võrdluse läbiviimine sõltub uuringu tulemuste saabumisest.

Käesolevas tabelis on eristatud asutusi, kellega tehakse koostööd (ehk kooskõlastatakse materjale) ning isikuid ja asutusi, keda kaasatakse REP koostamisse. Kaasamise käigus antakse võimalus esitada oma arvamusi riigi eriplaneeringu kohta kõigil huvitatud ametitel ja isikutel.

Asutused ja isikud, kellega tehakse REP koostamise käigus koostööd:

Asutus/isik	Koostöö eesmärk	Koostöö viis
Kliimaministeerium	Haljala-Kukruse 2+2 ristlõikega maantee vajaduse ja realiseerimise võimalikkuse arvestamine; planeeringu elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju vältimine või leevendamine; Natura 2000 asjakohane hindamine; riigi maareservi jäetud maad	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Kaitseministeerium	Riigikaitse vajadustega arvestamine, riigikaitse ehitiste töövõime tagamine teiste tegevuste kavandamisel.	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus	Planeeringuala asub riigikaitse ehitise piiranguvööndis.	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Kultuuriministeerium	Kultuuripärandi ning kultuurimälestiste ja muististe vajadustega arvestamine	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Maaeluministeerium	Väärtuslike põllumajandusmaadega arvestamine planeeringulahenduse koostamisel, „Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030“ arvestamise koordineerimine	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Siseministeerium	Ohutuse ja turvalisuse tagamine maantee kavandamisel, rajamisel ja kasutamisel	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Keskkonnaamet	Planeeringu elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju vältimine või leevendamine; Natura 2000 asjakohane hindamine; välisõhu kvaliteedi tagamine; hoiualade, püsielupaikade jm kaitsealuste alade või objektide kasutustingimustega	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine

Asutus/isik	Koostöö eesmärk	Koostöö viis
	arvestamine; ettepanekute tegemine kaitserežiimi täpsustamiseks; ehituskeeluvööndi vähendamisega seotud teemad	
Maa-amet	Maavarade registris olevate maardlatega seonduv	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Transpordiamet	Riigiteede ja nendega seotud arenguplaanide ja maanteedest lähtuvate tingimuste ja piirangute kajastamine; maha- ja pealesõitute kavandamine; kergliiklusteed; maanteedest lähtuvate tingimuste seadmine; jms.	Töörühma liikmena ja huvitatud asutusena iganädalane suhtlus; kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Muinsuskaitseamet	Kultuuripärandi ning kultuurimälestiste ja muististe vajadustega arvestamine	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Päästeamet	Ohutuse tagamine maantee rajamisel ja kasutamisel	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Terviseamet	Ennekõike müranormide tagamine; mõjuhindamise tulemuste kooskõlastamine (inimese tervisele kaasnevad mõjud)	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Politsei- ja Piirivalveamet	Planeeringuala piirneb piiriveekoguga, seega tuleb uue maanteetrassi rajamisel arvestada võimaliku mõjuga riigipiiri valvamisele või seire- ja valvetechnikale	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine
Põllumajandus- ja Toiduamet	Planeeringualal asub maaparandussüsteem ja uue maanteetrassi rajamine võib mõjutada maaparandussüsteemi nõuetekohast toimimist	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksvad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine

Asutus/isik	Koostöö eesmärk	Koostöö viis
Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalveamet	Planeeringuala on raudtee kaitsevööndis ja planeeringualal asub raudteerajatis	Kohtumised ja kirjalik sisend; jooksivad töökoosolekud alternatiivide võrdlemisel ja asukoha eelvaliku aruande koostamisel; kooskõlastamine

Asutused ja isikud, kes kaasatakse REP koostamisse:

Asutus/isik	Kaasamise eesmärk	Kaasamise viis
Riigikogu	Üldise avaliku huvi esindamine planeeringu koostamise käigus	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis, vajadusel tutvustavad kohtumised; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Riigimetsa Majandamise Keskus (RMK)	Riigimetsa majandamisega seotud küsimused	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Erametsaliit	Erametsa majandamisega seotud küsimused	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO) ⁷⁷	REP asukoha eelvalikuga kaasnevate mõjudega arvestamine planeeringulahenduses	Teavitamine LS ja mõjude hindamise programmi valmimisest; asukohavaliku aruande osas seisukohtade küsimine; vajadusel töökoosolekute läbiviimine või eksperthinnangute küsimine
Eesti Geoloogiateenistus	Maavaradega seotud küsimused	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Lääne-Viru Omavalitsuste Liit	Planeeringualal asuvate omavalitsuste esindaja	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides

⁷⁷ EKO liikmed on: SA Eestimaa Looduse Fond (ELF), MTÜ Eesti Ornitoloogiaühing (EOÜ), MTÜ Eesti Roheline Liikumine (ERL), MTÜ Eesti Üliõpilaste Keskkonnakaitse Ühing "Sorex" (Sorex), MTÜ Läänerannik, Nõmme Tee Selts MTÜ (NTS), Pärandkoosluste Kaitse Ühing (PKÜ), Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskus SA (SEI Tallinn), Tartu Üliõpilaste Looduskaitsering MTÜ (TÜLKR), Balti Keskkonnafoorum MTÜ (BEF), SA Keskkonnaõiguse Keskus (KÖK)

Asutus/isik	Kaasamise eesmärk	Kaasamise viis
Ida-Viru Omavalitsuste Liit	Planeeringualal asuvate omavalitsuste esindaja	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Planeeringuala omavalitsused: Haljala vald, Jõhvi vald, Kohtla-Järve linn, Lüganuse vald, Rakvere linn, Rakvere vald, Toila vald, Vinni vald, Viru-Nigula vald	Planeeringuala omavalitsus, kelle ruumilisi arengu eesmärkide saavutamise võimaluse säilimist ja liikuvuse seisukorda tuleb maantee lahenduse väljatöötamisel silmas pidada	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
AS Eesti Raudtee	Planeeringuala on raudtee kaitsevööndis ja planeeringualal asub raudteerajatis	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Elering AS ja Elektrilevi OÜ	Piirkonnas kavandatavate elektrivõrgu arendustega arvestamine	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Sideettevõtted	Sidetrassid planeeringualal	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Eesti Gaas AS	Piirkonnas olevate gaasitrassidega arvestamine	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Ettevõtjad, MTÜd ja isikud, kes on avaldanud soovi protsessis osaleda (nimekiri täpsustatakse koostöös kohaliku omavalitsusega)	Arenguvajaduste ja -ootuste kaardistamine, sh nii uute tegevuste kavandamisel kui ka olemasoleva olukorra parendamisel nii turismi, ettevõtluse vms valdkonnas	Kirjalik sisend lähteseisukohtade etapis; küsitlus ettevõtlusanalüüsi koostamisel; töökoosolekud; arvamuse küsimine erinevates planeeringu etappides
Puudutatud isikud (nimekiri täpsustatakse planeeringu koostamise käigus, nt trassialternatiividega kattuvate kinnistute omanikud)	Vajaduste ja ootuste kaardistamine, arvamuse andmine	Personaalne kirjalik teavitamine, töökoosolekud, arvamuse küsimine planeeringu erinevates etappides

7. Haljala-Kukruse 2+2 maantee rajamise taust

Põhimaantee nr 1 Tallinn–Narva on 2021. aastaks 2+2 ristlõikega riigimaanteena välja ehitatud:

- km 8,0–90,0 Tallinna linna piirist Haljala liiklussõlmeni. Hetkel käivad Tallinn–Narva maantee, Tallinna ringtee ning Rahu tee liiklussõlme (Väo liiklussõlm) ehitustööd.
- km 157,5–163 Kukruse liiklussõlmest Jõhvi liiklussõlmeni.

Haljala ja Kukruse vahelisel lõigul on praegusel ajal olemasolev 1+1 ristlõikega maantee ning sellele teelõigule ei ole 2+2 ristlõikega maantee projekteerimiseks planeeringulahendust koostatud.

7.1. Seosed kehtivate planeeringutega

REP-i koostamisel arvestatakse maakonna- ja üldplaneeringutega sellises mahus, mis on REP-i eesmärgi ja lahenduse koostamist arvestades võimalik. Vastavalt PlanS § 53 lg 2 peatub REP kehtestamisega sellega hõlmatud planeeringualal varem kehtestatud planeeringu või selle osa kehtivus.

7.1.1. Lääne-Viru maakonnaplaneering

Lääne-Viru maakonnaplaneeringu kohaselt on riigitee nr 1 Tallinn–Narva maantee väga oluline transpordikoridor Venemaa ja Lääne-Euroopa vahel. Maantee on prioriteetne rahvusvaheline kauba- ja reisijateveo seisukohalt ning selle olulisus ei muutu maakonnaplaneeringuga planeeritaval perioodil. Kuigi 2022. aastal alanud Venemaa ja Ukraina konflikt on ehk 2019. aastal kehtestatud maakonnaplaneeringus sätestatud rahvusvahelist olulisust muutnud, ei vähenda see maantee prioriteetsust Eesti riigi siseselt – Ida- ja Lääne-Viru maakondade peamise ühendajana Tallinna ja selle lähipiirkonnaga. Samuti on kavandatav tegevus riigikaitse kontekstis vaadatuna positiivne ning riigikaitse huvi antud teelõigu asukoha valiku ja toimimise vastu on suur. Tallinn–Narva maantee asub üleeuroopalisel transpordivõrgustikul (TEN-T) ja on seega riiklikult oluline objekt, sealhulgas sõjalise liikuvuse vajadusteks.

Maakonnaplaneeringu seletuskirjas on eraldi nimetatud maantee trassikoridorid, mille parendamisele tuleb tähelepanu pöörata. Muuhulgas on välja toodud:

- Põhimaantee nr 1 (Tallinn–Narva) Sõmeru õgvendus ning perspektiivsed ristmike ja ristete asukohad on markeeritud planeeringu kaardil oluliselt muudetava teelõiguna.
- Põhimaantee nr 1 (Tallinn–Narva) trass Lääne-Viru maakonnas Sõmeru, Viru- Nigula vallas ning selle jätkamine Ida-Viru maakonnas kuni Kukruse-Jõhvi maanteelõiguni, mis on kajastatud oluliselt muudetava teelõiguna. Maantee konkreetne asukoht ja tehnilised lahendused täpsustuvad järgnevate planeeringute ja projektidega, mille koostamisel tuleb arvestada kõigi seadusest tulenevate nõuete, kitsenduste ja piirangutega.
- Tallinn–Narva maantee äärseteks ühistranspordisõlmedeks, mis võimaldavad ühendada Lääne-Viru maakonna põhja- ja rannikupiirkondi Põhja-Eesti regiooniga on: Viitna, Haljala ja Pada.
- Transpordisõlmede arendamisel on oluline integreerida kohalik ja kaugbussiliiklus – ühildades liikumisgraafikuid, lühendades seejuures busside ooteaega. Välja tuleb arendada ka parklad ning kasutajasõbralikud ootepaviljonid.

7.1.2. Ida-Viru maakonnaplaneering

Ida-Viru maakonnaplaneeringu kohaselt on maakonna linnalisi asulaid ühendava ja ühtlasi olulise transiidikoridorina toimiva põhimaantee nr 1 Tallinn-Narva Jõhvi-Narva lõigu rekonstrueerimine 2+2 sõiduradadega I klassi maanteeks vajalik, et tagada ohutu, sujuv ja kiire liiklusvoog.

Maakonnaplaneeringus on sätestatud ka järgmised põhimõtted, mida tuleb 2+2 ristlõikega maantee kavandamisel silmas pidada:

- I klassi põhimaantee ristumised teiste teedega ja raudteedega tuleb lahendada liiklusohutusest tulenevalt eritasandiliselt.
- I klassi põhimaanteedele ei soosita täiendavate peale- ja mahasõitude rajamist, kuna eesmärk on tagada sujuv liiklusvoog.
- Arvestada tuleb maanteedega ristuvate rohevõrgustiku tuumalade ja rohekoridoride toimimise tagamisega, kavandada vajadusel meetmeid potentsiaalsete mõjude leevendamiseks täpsemal planeerimisel ja projekteerimisel läbiviidava keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus.
- Uute maanteelõikude kavandamisel ning maanteede rekonstrueerimisel tuleb pöörata tähelepanu mürahäiringu vähendamisele ning vajadusel leevendusmeetmete väljatöötamisele.

Ida-Virumaal on olulisemateks kavandatud arendusteks varasemalt planeeritud teedevõrgu osas põhimaantee E20 Jõhvi-Narva lõigu rekonstrueerimine (kohati uues koridoris) ja Jõhvi linna idapoolse ümbersõidu rajamine. Käesolev planeering on loomulik jätk Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu realiseerimisele.

7.1.3. Kohalike omavalitsuste üldplaneeringud

7.1.3.1. Haljala valla üldplaneering

Haljala valla uus üldplaneering on 2022. aasta IV kvartalis koostamisel. Üldplaneeringu ja mõjuhindamise eelnõu on läbinud avalikustamise.

Koostamisel oleva üldplaneeringu kohaselt on Tallinn-Narva maantee olulise liikluskoormusega maantee (aastane keskmine liikluskoormus 6000 autot ööpäevas). Olulise liikluskoormusega maantee külgnena ehitustegevuse kavandamisel ei saa üldreeglina uusi samatasandilisi ristumiskohti planeerida. Juurdepääsuks tuleb kasutada kohalikke teid ja olemasolevaid ristumisi riigiteega. Juurdepääsu tagamiseks olulise liikluskoormusega maanteele tuleb üldjuhul tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt. Koostamisel oleva üldplaneeringu kohaselt võib eriplaneeringu lahendusega kaasneda olemasoleva maantee oluline nihkumine ning Põdruse ristmiku mitmetasandiliseks ehitamine. Kõik tegevused ja tingimused seoses põhimaantee nr 1 ümberehitusega pannakse paika riigi eriplaneeringus ning need saavad ehitusprojekti koostamise aluseks.

2010. aastal kehtestatud ja kuni koostamisel oleva üldplaneeringu kehtestamiseni kehtiv Haljala valla üldplaneering teeb ettepaneku, et lisaks üldplaneeringu koostamise ajal töös olnud mitmetele projektidele (Rõmeda-Haljala, mitmetasandilised ristmikud Aasperes ja Haljalas), tuleks kahetasandilise sõlme planeerimist kaaluda ka Põdruse külas, Tallinn-Narva põhimaantee ristumisel Põdruse-Kunda-Pada tugimaantee (nr 20). Otstarbekas on kahetasandilise sõlme planeerimiseks koostada eelnevalt teostatavusuuring. Üldjoontes on Haljala valla üldplaneeringu kohaselt Tallinn-Narva põhimaantee peamiseks arengu eesmärgiks tagada transpordi efektiivsus - ühenduse kiirus ja läbilaskvus.

7.1.3.2. Jõhvi valla üldplaneering

2013. aastal kehtestatud üldplaneeringus on arvestatud Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustatavat teemaplaneeringu E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine lahendusega, mis koostati põhimaantee nr 1 (E20) Tallinn-Narva trassi asukoha täpsustamiseks ja vastavusse viimiseks I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Jõhvi-Narva lõigul km 163,2-208,8, s.h ka Jõhvi idapoolse ümbersõidu trassi koridori täpsustamiseks ning vastavusse viimiseks III klassi maanteele esitatavatele nõuetele. Maantee rekonstrueerimise tee-ehitusprojektide koostamine toimub vastavalt Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus sätestatule. Tallinn-Narva maanteele on kavandatud teemaplaneeringuga eritasandilised ristmikud km 164 (Jõhvi 2. liiklussõlm) ning km 166 (Jõhvi 3. liiklussõlm). Varasemalt on välja ehitatud Jõhvi 1. liiklussõlm, mis on maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu kohaselt vajalik ringi ehitada. Eritasandiline ristmik on kavandatud ka Jõhvi idapoolsel ümbersõidul - Ahtme liiklussõlm km 6.

Üldjoontes on valla territooriumil peamine vajadus maantee järgi, mis võimaldaksid ümbersõite (transiitvedudele), ja teid, mis suurendaksid uute alade kasutamisele võtmise mugavust. Tulenevalt Jõhvi linna regiooni keskuse staatusest ja mitmete teede ristumisest, on riigimaantee liikluskoormus suur. Teedel ja tänavatel peab pöörama tähelepanu liiklusohutuse aspektidele ning suurendama läbilaskmise võimet (detailplaneeringu ja/või projekteerimise kaudu).

7.1.3.3. Kohtla-Järve linna üldplaneering

Kohtla-Järve linna kehtiva Järve linnaosa üldplaneeringu kohaselt on Tallinn-Narva maantee kaudu tagatud ühendus kogu Eestiga ja laiemalt nii Euroopaga, kui ka Venemaa loodepiirkonnaga. Üldplaneeringuga kavandatakse üks oluline linna tänavatevõrgu muudatus - Järveküla tee läänepoolne pikendus läbi tootmisalade, mis võimaldaks suunata tootmisalasad teenindavad ja linnaosa läbivad raskeveokid lühimat teed mööda Tallinn-Narva maanteele. Seega on üldplaneeringuga kavandatud tänavatevõrgu lahendused olulised just liikluse suunamiseks Tallinn-Narva maanteele, mis ilmestab selgelt maantee olulisust kohaliku liikluse toetamiseks ning piirkonna ühendamiseks kogu Eestiga.

Kukruse linnaosa omas suhteliselt hästi väljakujunenud tänavatevõrku juba enne üldplaneeringu algatamist, mistõttu olulisi muudatusi väljakujunenud tänavavõrgus ei kavandata.

7.1.3.4. Lüganuse valla üldplaneering

Lüganuse valla koostamisel oleva üldplaneeringu kohaselt (vastuvõtmise järgse avalikustamise etapis) on riigiteedest suurima liiklussagedusega põhimaantee nr 1 Tallinn-Narva. Põhimaanteed ühendavad pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktiga. Lähtuvalt põhimaantee funktsioonist on sellel riigiteedel prioriteetseks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel. Põhimaantee osas on kavas trassi ümberehitamine 2+2 maanteeks ja trassikoridori asukoha täpsustamine. Põhimaantee 2+2 kavandamine toimub eraldiseisva planeeringu (riigi eriplaneeringu) kaudu.

Koostamisel olevas üldplaneeringus on sätestatud ka põhimõtted, mida tuleb 2+2 ristlõikega maantee kavandamisel silmas pidada:

- On oluline silmas pidada, et vallasisene liikuvus suuremate asulate ja ranniku vahel ei halveneks.
- Arvestada, et uue trassi kavandamisel on võimalik sobivatesse kohtadesse (nt mitmetasandilised ringteed) ettevõtlus- ja ärialade kavandamine.
- Tuleb kaaluda multimodaalse keskuse/pargi-ja-reisi vajadust Lüganuse valla ulatuses, mis võimaldaks läbiva ja valla ühistranspordi ümberistumisvõimalust.
- Tagada ökoduktide ja ulukitunnelite toimivus.

- Põhimaantee 2+2 kavandamisel tuleb arvestada kavandatud Lüganuse–Liimala kergliiklustee ülepääsu tagamisega.

7.1.3.5. Rakvere linna üldplaneering

Kehtivas Rakvere linna üldplaneeringus ei ole Tallinn-Narva maantee arenguid ja mõjusid linnaruumile käsitletud.

7.1.3.6. Rakvere valla üldplaneering

Koostamisel⁷⁸ oleva Rakvere valla üldplaneeringu kohaselt läbivad Rakvere valda mitmed riigiteed, neist suurima liiklussagedusega on põhimaantee nr 1 Tallinn–Narva (E20). Sõmeru ristmik on liiklusohutuse poolest väga ohtlik, kuna sel toimub tihti liiklusõnnetusi. Põhimaantee nr 1 Tallinn–Narva maantee on väga oluline transpordikoridor Venemaa ja Lääne-Euroopa vahel.

Rakvere valla üldplaneeringu taristu ja tehnovõrkude joonisele on kantud olemasoleva põhimaantee nr 1 Tallinn–Narva koridori laius mõlemal pool telgjoont 200 m ehitus- ja majandustegevuse piirangualana, lähtudes vajadusest olemasolevat maanteetrassi perspektiivis õgvendada ja maanteed laiendada. Planeeritud Sämi ja Vaeküla eritasandilised sõlmed on näidatud taristu ja tehnovõrkude joonisel koos sõlme rajamiseks vajamineva maaga. Kõik põhimaantee ja raudtee ristumised on planeeritud eritasandilistena. Tallinn–Narva ja Pärnu–Rakvere–Sõmeru põhimaantee äärde kehtestatakse uute mahasõitude keeluala. Aluveru küla maa-alale jääb Tallinn–Narva ja Pärnu–Rakvere–Sõmeru maantee ristmik, mille planeeritud võimalik lahendusvariant on kantud taristu ja tehnovõrkude joonisele vastavalt Maanteeameti varasematele soovitudele.

Seega on Rakvere valla koostamisel olevas üldplaneeringus juba arvestatud käesoleva eriplaneeringuga kavandatava tegevusega.

7.1.3.7. Toila valla üldplaneering

Koostamisel⁷⁹ oleva Toila valla üldplaneeringu kohaselt kehtib Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneering "E20/T1 Tallinn – Narva trassikoridori täpsustamine Jõhvi–Narva lõigus ja Vodava–Riigiküla (Narva ümbersõit) trassikoridori määramine" riigi eriplaneeringu staatuses ning selle muutmine või täpsustamine ei ole üldplaneeringuga võimalik. Olulise liikluskoormusega maanteena (aastane keskmine liikluskoormus üle 6000 auto päevas) on üldplaneeringus märgitud Tallinn–Narva maantee. Olulise liikluskoormusega maantee ülesanne on teenindada peamiselt läbivat liiklust. Võimalusel tuleb arvestada, et kohalikku liiklust teenindab eelkõige kohalik tee. Olulise liikluskoormusega maanteega külgneva ehitustegevuse kavandamisel ei saa üldreeglina planeerida uusi samatasandilisi ristumiskohti planeerida. Juurdepääsuks tuleb kasutada kohalikke teid ja olemasolevaid ristumisi riigiteega. Juurdepääsu tagamiseks tuleb üldjuhul tagada juurdepääs seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt. Uutel moodustatavatel katastriüksustel puudub õigus igapäev eraldi juurdepääsu saamiseks olulise liikluskoormusega riigiteelt.

Seega on Toila valla koostamisel olevas üldplaneeringus juba arvestatud käesoleva eriplaneeringuga kavandatava tegevusega.

7.1.3.8. Vinni valla üldplaneering

Vinni valla territooriumil täna Tallinn-Narva maantee koridori ei paikne. Küll aga ulatub planeeringuala valla territooriumile, mistõttu võib kavandatav maanteekoridor või selle kaitsevöönd

⁷⁸ Üldplaneeringu ja mõjuhindamise eelnõu on läbinud avalikustamise.

⁷⁹ Regionaal- ja põllumajandusministeeriumis järelevalve menetluse etapis.

ulatuda Vinni valla territooriumile. Koostamisel⁸⁰ olevas üldplaneeringus ei ole Tallinna-Narva maanteele või sellest tulenevaid tingimusi seatud.

7.1.3.9. Viru-Nigula valla üldplaneering

Koostamisel⁸¹ oleva Viru-Nigula valla üldplaneeringu kohaselt selgub teede ehitamise vajadus seoses Tallinn-Narva riigi põhimaantee laiendamise ning Padaoru liiklussõlme väljaehitamise üldplaneeringu kehtestamise järgselt. Üldplaneeringu koostamise hetkel on neid käsitletud maakonnaplaneeringust tulenevalt oluliselt muudetava teelõiguna, mille täpne lahendus selgub riigi eriplaneeringuga. Tallinn-Narva mnt võimalikuks laiendamiseks maid ei reserveerita.

Koostamisel olevas üldplaneeringus on sätestatud ka põhimõtted, mida tuleb 2+2 ristlõikega maantee kavandamisel silmas pidada:

- Uute teede rajamise kavandamisel tuleb arvestada olemasoleva keskkonna väärtuste ja piirangutega (kaitstavad loodusobjektid, rohevõrgustik, väärtuslik maastik, väärtuslik põllumajandusmaa vms), kõikide õigusaktidest tulenevate tingimuste ning vajalike kooskõlastustega.
- Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimise kavandamisel tuleb läbi viia Natura hindamine nende loodusala osas, millele ulatub või mille piirkonda jääb rekonstrueeritav teelõik (Aseri loodusala, Mahu-Rannametsa loodusala, Padaoru loodusala ja Sämi loodusala).
- Tallinn-Narva maantee 2+2 trassi asukoha määramisel ja projekteerimisel tuleb arvestada Kunda ja Aseri raudteesildade asukohtade ja vajalike gabariitidega.
- Valda läbivate suuremate maanteedega (eelkõige riigimaantee nr 1 Tallinn-Narva maantee) rekonstrueerimisel või uue tehnilise taristu (eelkõige joonehitise) kavandamisel tuleb käsitleda rohekoridori konfliktikohti ning arvestada rohekoridoride toimimise tagamise vajadusega, luues selleks loomadele läbipääsu ökoduktide või loomapääsude abil. Vajalik on analüüsida ka konflikti kumulatiivsust.
- Uute teede kavandamisel ja olemasolevate rekonstrueerimisel tuleb tagada turvalised ja head teeületusvõimalused ning ristumised maanteedega, et ei tekiks nende tugevat katkestavat mõju eri sihtkohtadele ligipääsus. Maanteeäärsetele katastriüksustele tuleb tagada juurdepääsud.

⁸⁰ Vastuvõtmise järgse avalikustamise etapis.

⁸¹ Vastuvõtmise järgse avalikustamise etapis.