Haljala valla Eisma küla ühendustee rajamise vajaduse eksperthinnang

2026

HENDRIKSON DGE

Sisukord

1. SISSEJUHATUS 3
2. TÖÖ EESMÄRK JA METOODIKA 4
3. ANALÜÜSITAVA PIIRKONNA ISELOOMUSTUS 5
4. LIIKLUSLOENDUS 7
5. LIIKLUSPROGNOOS 12
5.1. LIIKLUSPROGNOOSI ÜLDOSA 12
5.2. DETAILPLANEERINGUD 12
6. OPERATIIVSÕIDUKITE LIGIPÄÄS 14
7. ÜHENDUSTEE VAJADUSE HINNANG 16
8. KOKKUVÕTE 18

1. Sissejuhatus

Käesolev töö on koostatud Haljala Vallavalitsus tellimusel. Töö eesmärk on välja selgitada, kas Haljala vallas Eisma külas Rannalaine tee ja Nurme-Niidu tee vahelise ühendustee rajamine on piirkonna juurdepääsuvajadusest ja teedevõrgu toimimisest lähtudes vajalik ning millised asjaolud toetavad selle rajamist avalikes huvides.

Töös hinnatakse olemasoleva teedevõrgu piisavust praeguse ja prognoositava kasutuse korral, sealhulgas igapäevast juurdepääsu ning teenindus-, hooldus- ja päästeliiklust. Avaliku huvi käsitluses hinnatakse juurdepääsu paranemist ja liikluse hajutamise vajadust ning juhitakse tähelepanu uue teekoridori võimalikele mõjudele elukeskkonnale ja teekoridori äärsetele kinnistutele.

Analüüs põhineb töö käigus teostatud liiklusloendusel, teedevõrgu ja marsruutide analüüsil ning valla esitatud maakasutus- ja planeeringuandmetel.

Tellija
Haljala Vallavalitsus

Koostajad
Veronica Luidalepp – HendriksonDGE OÜ projektijuht-planeerija, sotsiaal-majanduslike mõjude hindaja

Vete-Mari Kuningas – Hendrikson DGE kartograaf

Margus Nigol ja Reigo Ude – Stratum OÜ diplomeeritud teedeinsenerid, tase 7.

2. Töö eesmärk ja metoodika

Haljala valla Eisma küla suvilarajooni kinnistuid teenindavad Rannalaine tee ja Nurme-Niidu tee juurdepääsud ei moodusta praegu läbivat ühendust. Samal ajal kasutatakse endist suvilapiirkonda nii hooajaliselt kui ka aastaringseks elamiseks ning suvilate kasutuse muutumine elamuteks on valla andmetel tõusutrendis. Olemasolev juurdepääsuteena kasutatav Rannalaine tee on suures osas eraomandis, avalikku kasutust pole määratud. Tee on oma iseloomult pigem kitsas ja ei vasta kohati normidele.

Käesoleva töö eesmärk on välja selgitada, kas piirkonna juurdepääsuvajadusest ja teedevõrgu toimimisest lähtudes on vajalik rajada Rannalaine tee ja Nurme-Niidu tee vaheline ühendustee ning millised asjaolud toetavad ühendustee rajamist avalikes huvides.

Hinnangus ühendatakse liikluskoormus ja selle võimalik prognoos, teedevõrgu ja marsruutide analüüs, teeolude kirjeldused ning valla esitatud maakasutus- ja planeeringuandmed.

Olemasoleva liikluskoormuse hindamiseks kasutati liiklusloendust, kuna piirkonna hoonestuse aastaringse kasutuse kohta puuduvad vallal täpsed andmed ning valla hinnangul registreeritud elanike arv ei anna piisavalt õiget informatsiooni kasutajate kohta.

3. Analüüsitava piirkonna iseloomustus

Analüüsitava ühendustee teeninduspiirkond (joonis 1) asub Haljala vallas Eisma küla keskosas ning hõlmab suvila- ja aianduspiirkonda, mis on osaliselt ümberkohandatud elamuteks. Läänest piirneb ala riigiteega nr 17169 Eisma–Kandle, kust saavad alguse ka analüüsitavad teedeühendused. Hoonestus ja krundid paiknevad suhteliselt tihedalt ning juurdepääsud hargnevad väikesteks sisekvartali teedeks. Valla andmetel on suvilate kohandamine aastaringseks kasutamiseks tõusutrendis, kuid täpsemad andmed trendi kohta puuduvad.

Teeninduspiirkond hõlmab kokku 107 kinnistut. Elamu, suvila või aiamajaga kinnistuid on erinevatel andmetel 80–90. Kui palju nendest kinnistutest on ümberkohandatud aastaringseks elamiseks, ei ole valla andmetele tuginedes täpselt teada. Rahvastikuregistri 2026. a andmetel elab piirkonnas 87 inimest. Jäätmeveolepinguid on 61. Piirkonnas elab lastega perekondi, mistõttu käib Rannalaine tee ja Kandle-Eisma tee risti ka koolibuss.

Analüüsitava ühenduse teeninduspiirkond jääb kehtiva Vihula valla üldplaneeringu järgi maakasutuse juhtotstarbeta alale. Osaliselt paikneb ala ka Vainupea–Rutja–Karepa–Toolse–Kunda ranniku I klassi väärtuslikul maastikul. Koostatava Haljala valla üldplaneeringu eelnõus on Rannalaine tee pikendus kavandatud avalikult kasutatava kohaliku teena. Alale on määratud perspektiivne elamumaa juhtotstarve.

Piirkonda pääseb Kandle-Eisma teelt Rannalaine tee kaudu ja osadele kruntidele ka Nurme-Niidu tee kaudu. Kahe teeosa vahel puudub läbiv ühendus (vt joonis 1). Rannalaine tee ning mitmed sisekvartali teed kulgevad suuremas osas eramaal, kus ei ole seatud avalikku kasutust ning seega ei ole avalik kasutus kogu juurdepääsuteekonnal tagatud.

Piirkonda iseloomustab mõõdukas arendushuvi. Kokku on veel elluviimata kehtestatud või menetluses detailplaneeringutega kavandatud 8 elamuühikut. Lisaks on kavandamisel kahel kinnistul ehitusõiguse ja hoonestusala suurendamine.



Joonis 1. Teeninduspiirkond, olemasolevad põhiteed, kavandatav ühendustee ja detailplaneeringutega hõlmatud katastriüksused. Arvud tähistavad planeeringutega seotud elamufunktsiooniga kruntide arvu, sealhulgas juba hoonestatud krundid

4. Liiklusloendus

Olemasoleva liikluskoormuse väljaselgitamiseks teostati riigiteel nr 17169 Eisma–Kandle 13.–18. augustil 2026 kuuepäevane automaatloendus. Loendus tehti Sierzega seadmega. Sama riigitee ja Rannalaine tee ristmikul loendati kaameraga pöördeliikumisi, sealhulgas piirkonda saabunud ja sealt väljunud sõidukeid, et kindlaks määrata Rannalaine tee kasutus.

Automaatloendur paiknes riigiteel nr 17169 Eisma–Kandle ning ristmikuloenduse kaamera sama riigitee ja Rannalaine tee ristmikul (joonis 2). Tabelis 2 on esitatud automaatloenduse tulemused.

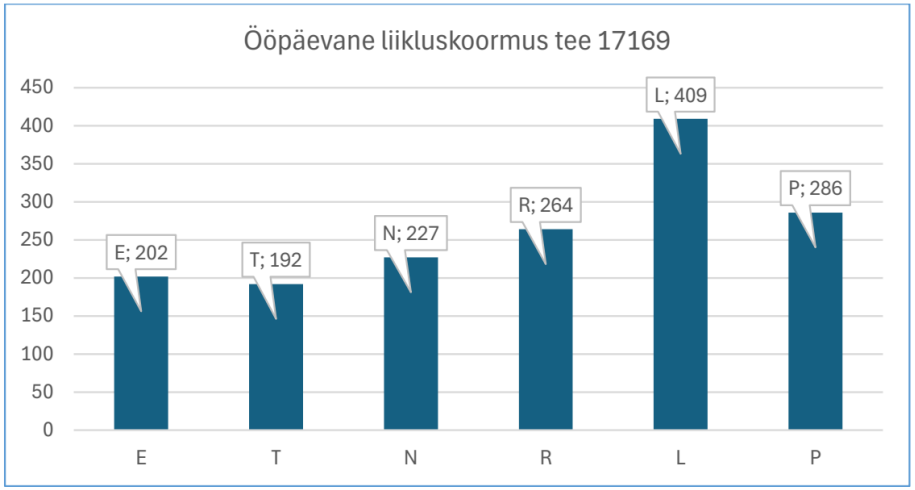
Kuue päeva jooksul loendati kokku 1580 sõidukit, keskmiselt ligikaudu 263 sõidukit ööpäevas (vt tabel 1). Suurim koormus oli laupäeval, 409 sõidukit, ja väikseim teisipäeval, 192 sõidukit. Nädalavahetuse liikluskoormus on sarnaselt teistele samasugustele piirkondadele suurim laupäeval ning see ületab oluliselt ka tööpäevast liikluskoormust. Laupäeval oli liiklust ligikaudu kaks korda rohkem kui esmaspäeval või teisipäeval. Nelja tööpäeva keskmine oli ligikaudu 221 ja nädalavahetuse kahe päeva keskmine 348 sõidukit ööpäevas; nädalavahetuse keskmine oli seega ligikaudu 57% suurem.



Joonis 2 Automaatloenduri ja ristmikuloenduse asukohad.

Tabel 1. Automaatloenduse tulemused riigiteel nr 17169 ajavahemikul 13.–18.08.2026.

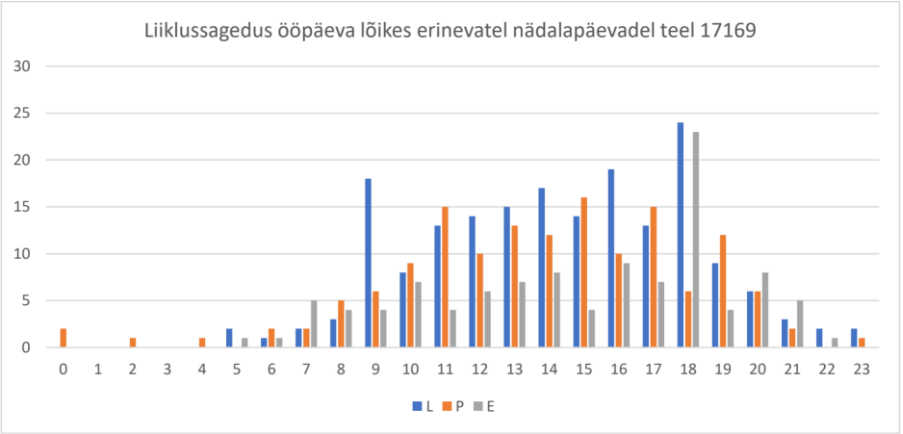
Kuupäev ja päev	Eisma → Kandle	Kandle → Eisma	Kokku, sõidukit ööpäevas
13.08., neljapäev	112	115	227
14.08., reede	131	133	264
15.08., laupäev	224	185	409
16.08., pühapäev	140	146	286
17.08., esmaspäev	94	108	202
18.08., teisipäev	97	95	192
Keskmiselt	133	130	263



Joonis 3. Riigitee nr 17169 ööpäevane liikluskoormus nädalapäevade kaupa. Päevad on kalendrinädala, mitte loendusperioodi järjekorras

Loendus näitab, et tööpäevane liikluskoormuse tipp langeb õhtusele ajale vahemikus 18–19, mis suure tõenäosusega sügistalvisel perioodil nihkub mõnevõrra varasemaks, eeldatavalt 17.30–18.30.

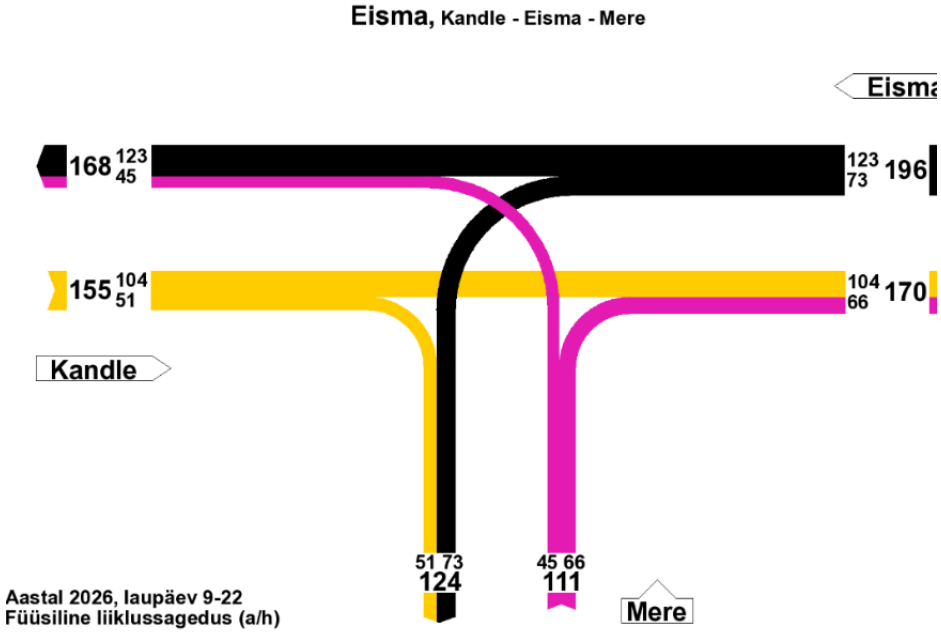
Nädalavahetuse tippaeg liikluses on paljuski mõjutatud ilmast (suvisel perioodil), kuid pigem langeb see keskpäevasele ja õhtusele ajale.



Joonis 4 Liikluse tunnijaotus laupäeval, pühapäeval ja esmaspäeval riigiteel nr 17169.

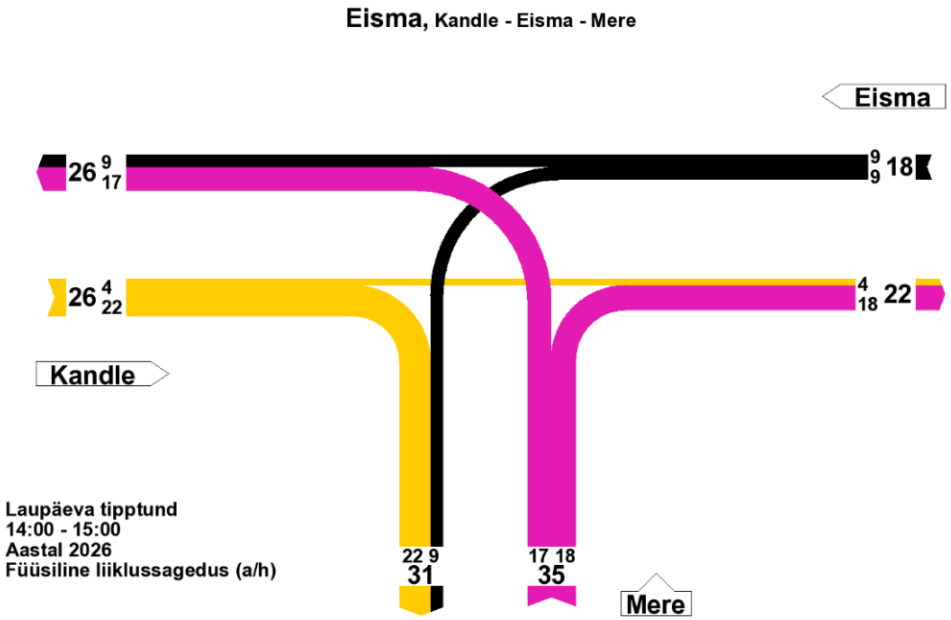
Rannalaine tee ristmiku liiklus

Laupäeval saabus Rannalaine tee harule 124 ja väljus sealt 111 sõidukit. Kandle poolt saabus 51 sõidukit ning Kandle poole väljus 45 sõidukit. Kokku moodustasid Kandle suunaga seotud 96 sõitu ligikaudu 41% Rannalaine tee haru liiklusest (vt Joonis 5).



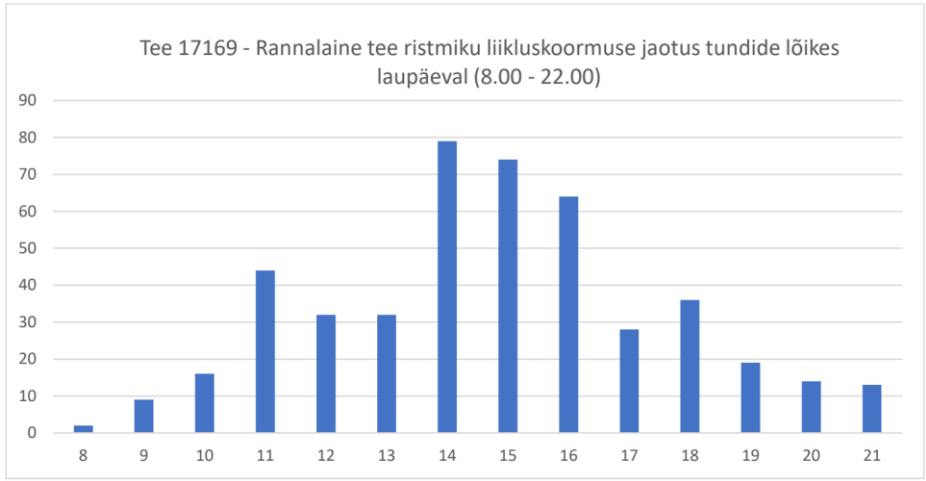
Joonis 5. Ristmiku pöördeliikumised laupäeval. Algskeemil on ajavahemikuks märgitud 9–22. Haru „Mere" tähistab Rannalaine tee suunda. Arvud näitavad perioodi sõidukite arvu; skeemi ühikutähis a/h ei kehti selle koondi kohta.

Laupäeva tipptunnil kell 14–15 oli Rannalaine tee harul kokku 66 liikumist. Kogu ristmikku läbis samal tunnil 79 sõidukit, sealhulgas riigiteel otse liikujad. Seega oli enamik sõite seotud Rannalaine teega (vt Joonis 6).



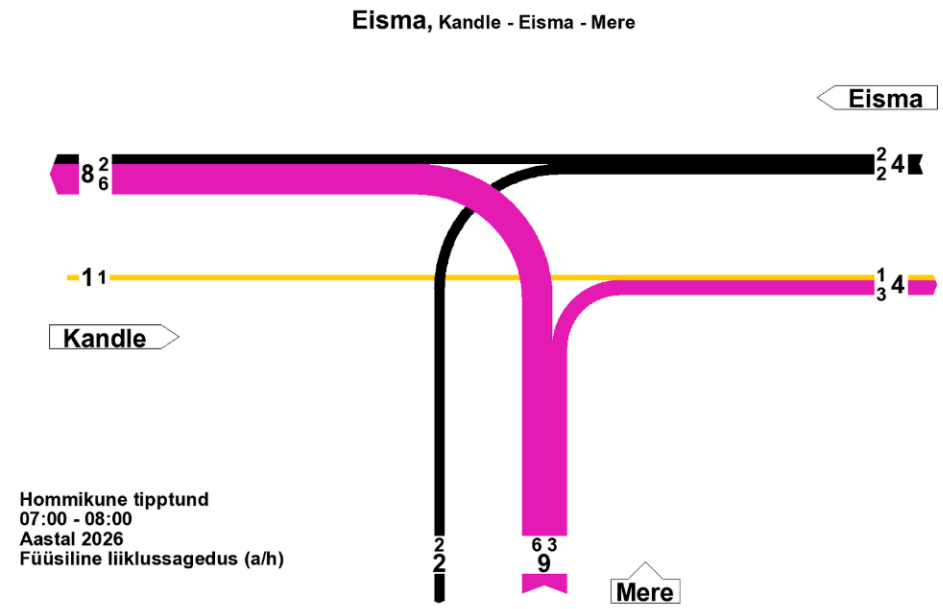
Joonis 6. Ristmiku pöördeliikumised laupäeva tipptunnil kell 14–15. Rannalaine tee harul loendati 31 sisenevat ja 35 väljuvat sõidukit.

Sõidukite üldist jagunemist erinevate tundide vahel laupäevasel päeval näitab Joonis 7.



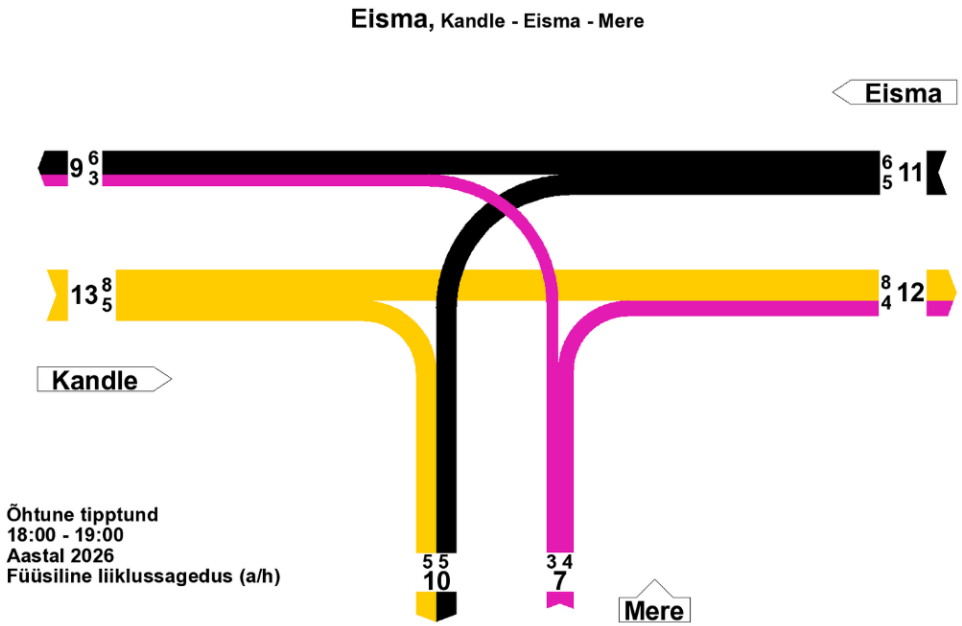
Joonis 7. Kogu ristmiku liikluse tunnijaotus laupäeval kell 8–22.

Tööpäevade hommikuse tipptunni kella 7–8 vahel näitab autode jaotumist joonis 8. Nagu jooniselt selgub, siis on liikumiskoormus klassikalisel tööle minemise ajal pigem väga madal – kokku liigub alalt ära 9 autot, sh nendest 8 Kandle suunda.



Joonis 8. Hommikuse tunni kell 7–8 pöördeliikumised.

Õhtune tipptund oli suvisel perioodil vahemikus 18–19. Alale liikus kokku 10 autot ja sealt ära 7 autot (vt Joonis 9). Seega on klassikalisel töölt koju liikumise ajal liikluskoormus pigem väga madal.



Joonis 9. Õhtuse tunni kell 18–19 pöördeliikumised

5. Liiklusprognoos

5.1. Liiklusprognoosi üldosa

Liiklusprognoosi jaoks kasutatakse läbiviidud loendusandmeid, millele liidetakse detailplaneeringute realiseerumisega genereeritav liikluskoormus. Liikluskoormuse prognoosis on arvestatud ka analüüsitavas piirkonnas mingi osa suvilate kasutusfunktsiooni muutumisega alaliseks elukohaks.

Seejuures arvestati, et augustikuine loendus peaks mingis osas kajastama ka autokasutust mitte ainult suvilakasutusest tulenevalt, vaid paljud inimesed kasutavad suvilaid suvisel perioodil nö püsielukohana. Seega on suvisel ajal püsielanikke rohkem. Suvilate ümberehitamine tekitaks pigem rohkem juurde aastaringset kasutust.

Uue võimaliku ühendustee kasutajateks oleksid eeldatavalt olemasolevas olukorras Kandle poolt piki tee 17169 liikuvad sõidukid, mis sooritavad tee 17169 – Rannalaine tee ristmikul parempöörde. Laupäevase loenduse alusel oli neid ajaperioodil 9.00 – 22.00 siseneval suunal 51 sõidukit ja väljuval suunal 45 sõidukit.

5.2. Detailplaneeringud

Vastavalt vallalt saadud infole on lähiperspektiivis realiseerumas 12 elamuühikut, mis vastavalt liikluse prognoosimise metoodikale genereerivad tipptunnile juurde maksimaalselt 14 sõidukit (oleneb väga palju valla koolikorraldusest).

Olulisematest planeeringutest teeninduspiirkonnas annab ülevaate tabel 2.

Tabel 2. Analüüsitava ühendustee teeninduspiirkonda kavandatavad elamuarendused.

Kinnistu	Elamuühikud	Kinnistu	Elamuühikud
Nõmmemaage	4	Nurmenuku*	1
Maasika	2	Nurmevälja *	1
Niidu*	1	Ojaveere	1
Niiduvälja*	1	Puu	1

* Hoonestus on olemas ja krundid on juba kasutuses. Kahel krundil on kavandamisel ehitusõiguse ja hoonestusala suurendamine

Suuremat nõudlust saab prognoosida Rakvere-Haljala suunale suhtes 70%– 30% (arvestades liiklusloenduse tulemusi), mistõttu suurem koormus langekski võimaliku Nurme-Niidu tee läbimurdele, olles absoluutväärtustes ka tipptundidel siiski tagasihoidlik (ka vägagi konservatiivsel lähenemisel liiklusprognoosile mitte üle 45– 50 sõiduki hommikusel tipptunnil). Rannalaine teele on prognoosiks kuni 25 sõidukit hommikusel tipptunnil. Õhtuse tipptunni liikluskoormus hajub pikemale ajaperioodile ning seega ei tule ka liikluskoormusest tingitud häiringud nii teravalt esile.

Kokkuvõttes saab seega öelda, et ainult liikluskoormusest lähtuvalt ei ole ühendustee rajamine otseselt vajalik, kuna koormus on pigem väike ja ka olemasoleva olukorra muutudes ei ole hetkel ette näha oluliselt suuremat liikluskoormust.

Küll aga toetavad ühendustee rajamist teised asjaolud, mida kirjeldatakse järgmistes peatükkides.

6. Operatiivsõidukite ligipääs

Eisma suvilarajooni teede puhul tuleb tagada aastaringne juurdepääs pääste-, kiirabi- ja politseisõidukitele. Päästetööde seisukohalt tuleb lähtuda siseministri määrusest nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“ ning standardist EVS 812-7 Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“. Päästetehnika juurdepääsuks peab olema tagatud vähemalt 3,5 m laiune takistusteta sõidukoridor. Üksikelamute puhul peab päästetehnikaga olema üldjuhul võimalik pääseda kuni 50 m kaugusele hoone peasissepääsust. Juurdepääsutee peab olema piisava kandevõimega raske päästetehnika liikumiseks ning kasutatav aastaringselt.

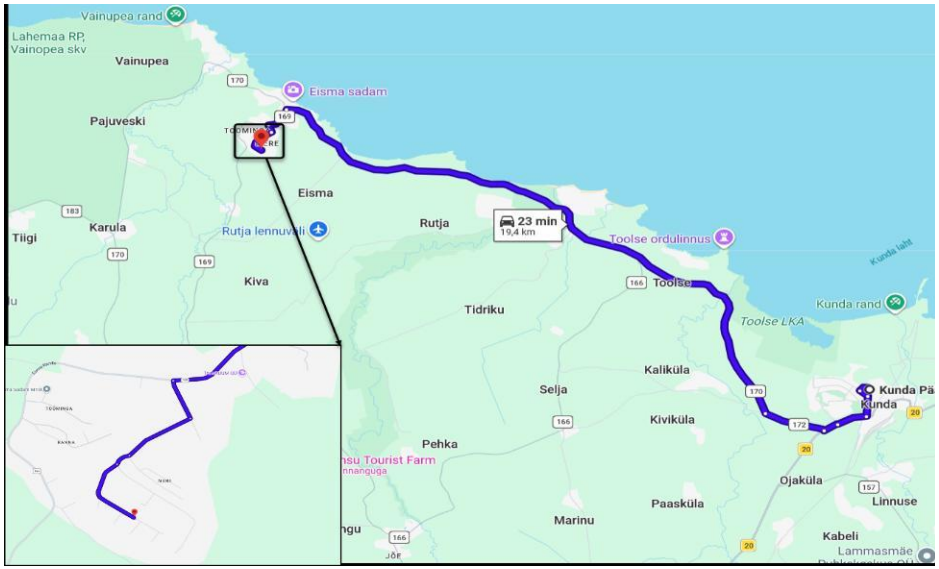
Kitsendustes, sh väravate ja muude läbipääsude juures, tuleb tagada päästesõiduki mõõtmetele vastav vaba laius ja kõrgus. Teeäärne parkimine, haljastus, puud, postid ja muud rajatised ei tohi nõutavat vaba liikumiskoridori vähendada. Pikkade kitsaste teelõikude puhul tuleb vajadusel rajada möödasõidulaiendeid. Umbteede sh nt antud piirkonnas suvilarajooni sisemiste teede lõpus peab olema tagatud päästetehnika ümberpööramise võimalus. Samuti näitas uuring, et Rannalaine tee ristlõige on pigem liiga väike, haljastus tungib teekoridori ja möödapääsulaiendeid ei ole. Olenemata uue ühendustee rajamisest on vaja seega parendada ka olemasolevat teed.

Samuti peab arvestama, et päästetehnikale peab olema tagatud aastaringne juurdepääs piirkonda teenindavatele tuletõrje veevõtukohtadele. Analüüsitavale piirkonnale on lähim veevõtukoht Eisma sadamas (*Päästeamet, 2024*).

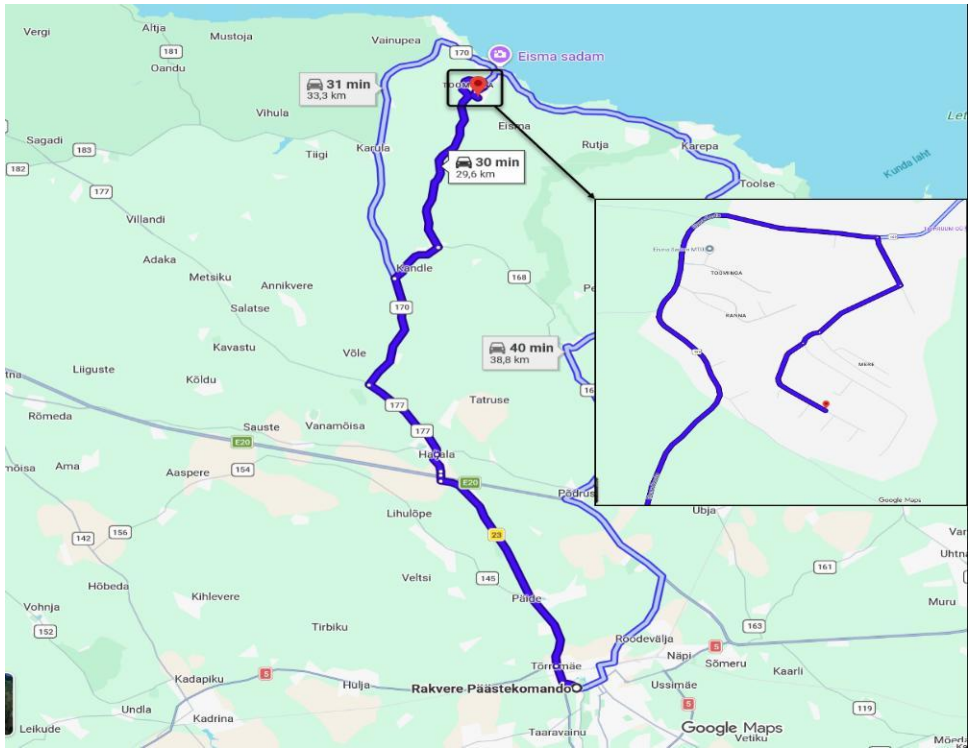
Päästesõidukid võivad saabuda Rakvere, Võsu, Loksa või Kunda suunalt ning kiirabi Rakvere, Kunda või Loksa suunalt. Kunda ja Rakvere marsruudid on esitatud joonistel 10 ja 11. Tegelik väljasõidukoht sõltub sündmusest ja teenistuse korraldusest.

Juhul kui rajataks Rannalaine tee ja Nurme-Niidu tee vaheline ühendustee lühendaks see eelkõige Rakvere suunalt läheneva operatiivsõiduki teekonda analüüsitava piirkonna keskele *ca* 1,6 km. Samuti annaks see alternatiivse juurdepääsu võimaluse, juhul kui teisel teel liiklemine on raskendatud.

Seega parendaks uue ühendustee rajamine just operatiivsõidukite ligipääsu – võimalikke ligipääse oleks rohkem kui üks ning olenevalt suunast jõuaks sõiduk abivajajani kiiremini.



Joonis 10. Päästesõiduki marsruudiskeem Kundast.



Joonis 11. Päästesõiduki marsruudiskeem Rakverest. Kaardil on kaarditeenuse arvutuslikud sõiduajad.

7. Ühendustee vajaduse hinnang

Liiklusloendus näitas, et liikluskoormus riigiteel 17169 ega ka Rannalaine teel ei ole suur. Kuigi piirkonda kavandatakse uusi arendusi, siis ka kavandatavate detailplaneeringute realiseerumisel jääb prognoositav liikluskoormus pigem madalaks.

Probleemsem on pigem Rannalaine tee ja selle juurdepääsuteede ristlõige, mis kohati ei vasta normidele. Kitsa ristlõikega teel on vaja ette näha möödumiskohad, mis omakorda eeldavad vajalikku pikinähtavust, et oleks võimalik õigeaegselt vastassuunas liikuvat sõidukit märgata. Kõrgemate sõidukitega teel liikudes vähendab kasutatavat ristlõiget ka puuokste jm haljastuse tungimine teekoridori.

Piirkonnal puudub praegu alternatiivne juurdepääs: Rannalaine tee ja Nurme-Niidu tee ei moodusta läbivat ühendust ning piirkond sõltub ühest saabumisteest. See mõjutab nii elanike igapäevast liikumist kui ka pääste-, kiirabi- ja muu teenindusliikluse toimimist. Olemasolev tee ei võimalda sõidukitel alati vabalt üksteisest mööduda ning olukord on ebasoodsam suuremate sõidukite ja operatiivsõidukite jaoks.

Uus ühendustee annaks piirkonnale täiendava saabumissuuna, võimaldaks liiklust hajutada ning parandaks nii operatiivsõidukite kui ka nt koolibussi, jäätmeveo, teehoolduse ja muu teenindusliikluse liikumisvõimalusi. Operatiivsõidukite teekond Rakvere suunalt väheneks ala keskele ligi 1,6 km.

Ühenduse vajadust toetab ka piirkonna kasutuse muutumine püsivamaks: suvilate aastaringne kasutus on tõusutrendis ning piirkonnas elab juba püsielanikke ja koolilapsi.

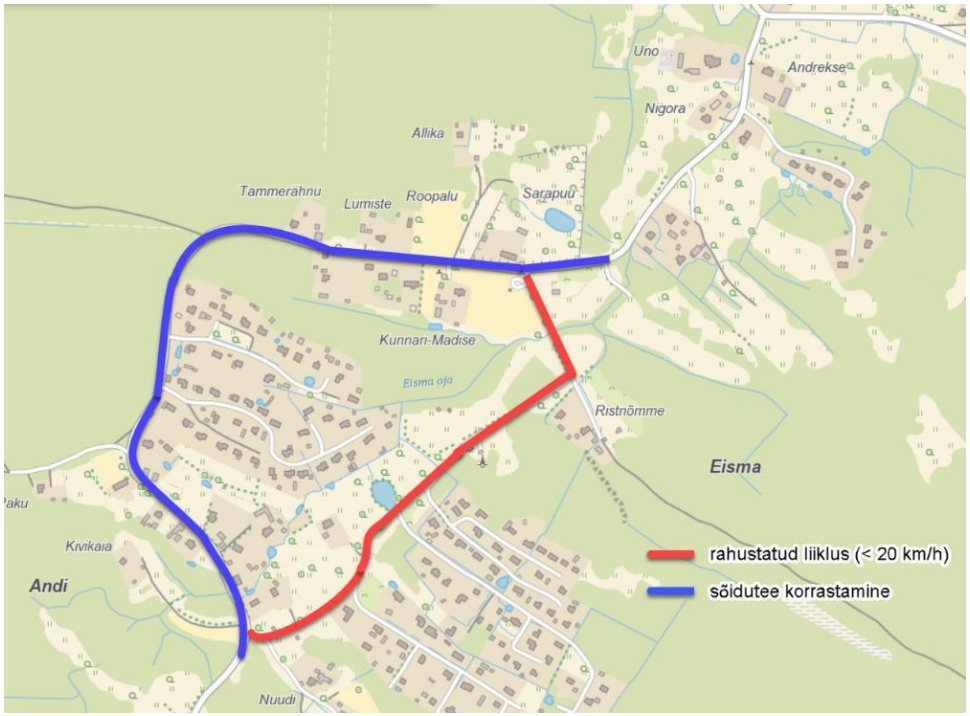
Liikluse ümberjaotumine vähendaks eeldatavasti Rannalaine tee koormust, kuid uue ühenduse rajamisega võib teekoridori äärsetele kinnistutele kaasneda uus liiklusmõju. Kuna prognoositav liikluskoormus jääb väikeseks, ei saa eeldada olulist liiklusest tuleneva häiringu suurenemist. Mõju sõltub siiski tee täpsest asukohast, sõidukiirusest, juurdepääsude lahendusest ja teeäärse haljastuse säilitamisest.

Tulenevalt eelnevast on töö koostajate hinnangul liikuvuse ja ligipääsu parendamiseks Eisma suvilapiirkonnas Nurme-Niidu tee läbimurre pigem vajalik. Ühenduse avalik huvi seisneb selles, et see parandaks olemasoleva asustuse pääste-, kiirabi- ja

teenindusliikluse toimimist ning vähendaks piirkonna sõltuvust ühest juurdepääsuteest.

Uuringu koostajad soovivad lisaks tähelepanu juhtida järgmistele asjaoludele, mis on olulised nii olemasoleva tee osas kui uue ühendustee rajamisel:

- Lisaks uuele läbimurdele on vaja kujundada kogu piirkonna sisemist teedevõrgustiku liikluskeskkonda.
- Oluline on ka uue ühendustee rajamisel tõsta olemasoleva Rannalaine tee kvaliteeti – ehitada möödapääsuvõimalusi, tagada pikinähtavus, teostada korralikult teeäärset hooldust vältides haljastuse tungimist teekoridori.
- Vältima peaks teelt 17169 tekkiva lühema tee kasutamist transiitfunktsioonina. Seda saaks tagada teedevõrgustiku korrastamisega tõstes sõidutee kvaliteeti teel 17169 ning samal ajal kujundades Rannalaine tee ja Nurme-Niidu läbimurre selliselt, et selle reaalne suurim sõidukite liikumiskiirus ei ületaks 20 km/h. Selle tarbeks on vaja kasutada liikluse rahustamise meetmeid. Viimane meede aitaks vähendada ka võimaliku liikluskoormuse suurenemisest tulenevat võimalikku mürahäiringut.
- Uue ühendustee rajamisel arvestada tuleb minimeerida mõjusid elanikele, kelle kodude juurest uus tee läbi läheb. Kuigi koormus uuel teel ei ole suur, on sellele vaatamata oluline kasutada meetmeid, mis aitavad häiringuid vähendada: piirata liikumiskiirust müra vähendamiseks ning vähendada tolmust tulenevaid häiringuid.
- Piirkonna juurdepääsuteedele nii olemasolevale kui rajatavale teele tuleks määrata avalik kasutus, kuna piirkond on kasutusel järjest enam elamupiirkonnana ja selle tee kvaliteedi tagamine on pigem avalik kui erahuvi. Ilma avaliku kasutuseta ei ole võimalik tagada uue ühendustee toimimist.



Joonis 12. Teede funktsioonide eristamise ettepanek: riigitee sõidukvaliteedi parandamine ja piirkonnasisese teekonna liikluse rahustamine

8. Kokkuvõte

Töö eesmärk oli hinnata Eisma külas Rannalaine tee ja Nurme-Niidu tee vahelise ühendustee rajamise vajadust. Liiklusloendus näitas, et piirkonna liikluskoormus on väike ning ka kavandatavate arengute realiseerumisel ei kujuneks uuest ühendusest suure liikluskoormusega teed. Ühendustee vajadus tuleneb eelkõige sellest, et piirkond sõltub ühest saabumisteest, olemasolev tee on kohati kitsas ning sõidukitel ei ole alati võimalik vabalt üksteisest mööduda. See piirab eriti pääste-, kiirabi- ja suuremate teenindussõidukite liikumist.

Uus ühendus annaks piirkonnale alternatiivse juurdepääsu, hajutaks liiklust ja lühendaks Rakvere suunalt piirkonna keskossa viivat operatiivsõiduki teekonda ligikaudu 1,6 km võrra. Ühenduse avalik huvi seisneb olemasoleva asustuse paremas teenindamises, pääste- ja kiirabisõidukite juurdepääsu parandamises ning piirkonna sõltuvuse vähendamises ühest kitsast teest. Uus ühendus ei asenda olemasoleva Rannalaine tee korrastamist. Mõlema lahenduse toimimiseks tuleb tagada vajalikud möödumisvõimalused, teeäärse ruumi läbitavus, liikluse rahustamine ja avalik kasutus kogu toimiva ühenduse ulatuses.