



**Jõhvi-Tartu-Valga maantee (T-3) Jõhvi-Mustvee
vahelise lõigu km 0-71,0 loomaohtlikkuse
hinnang**

Töö nr 953/07

OÜ Hendrikson & Ko
Raekoja plats 8, Tartu
Pärnu mnt 30, Tallinn
<http://www.hendrikson.ee>

Kaile Peet

.....

Tartu 2007

Sisukord

1. Sissejuhatus	3
2. Rohevõrgustik ja kaitseväärtusega alad, suunavad maastikuelemendid	4
Km 8-12.....	5
Km 18,5-29.....	5
Km 41- 46,5.....	8
Km 47,5 - 59.....	9
Km 67,5-70.....	10
3. Loomaõnnetused	13
4. Loomaohhtlikud piirkonnad ja leevendavad meetmed	15
5. Kokkuvõte	17
 LISA I Rohevõrgustik ja kaitseväärtusega alad T-3 maantee Jõhvi-Mustvee vahelisel lõigul	18

1. Sissejuhatus

Käesoleva töö eesmärgiks on T-3 Jõhvi-Tartu-Valga maantee Jõhvi-Mustvee vahelise lõigu (km 0-71,0) loomaläbipääsude ja -tarade vajaduse välja selgitamine. Töö koostamisel on tuginetud järgmistele allikatele/materjalidele:

- Ida-Virumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneering *Asustus ja maakasutust suunavad keskkonnatingumused*;
- EELISE (Eesti Looduse infosüsteem) andmed looduskaitselise väärtusega piirkondade (looduskaitsealad, Natura 2000 võrgustiku alad) kohta;
- Corine maakattetüüpide andmebaas;
- Maanteeameti loomaõnnetuste andmebaas alates 1985 a-st, lisaks kogus töö teostaja loomaõnnetuste andmeid 2007 a loomaläbipääsude suvise seire ajal;
- Suuline konsulteerimine Ida-Virumaa looduskaitsekeskusega, Ida-Viru Jahimeeste selts (Aare Aalja);
- Konsulteeriti If Eesti kindlustusega ja saadi mõningaid loomaõnnetuste andmeid
- Projektiala maanteelõiguga põhjalik tutvumine kohapeal

Töö teostasjaks on OÜ Hendrikson & Ko keskkonnaspetsialistid Kaile Peet ja Kuido Kartau.

2. Rohevõrgustik ja kaitseväärtusega alad, suunavad maastikuelemendid

Ida-Virumaa rohevõrgustik on määratletud maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused". Rohelise võrgustiku eesmärgiks on Ida-Virumaale iseloomulike ökosüsteemide ja liikide säilimise, looduslike, poollooduslike ja teiste väärtuslike ökosüsteemide kaitsmise tagamine ning säästlikkuse printsiibi jälgimine looduskasutusel.

Roheline võrgustik koosneb tuumaladest ja koridoridest, mis on ühendatud ühtselt funktsioneerivaks tervikuks. Kogu võrgustiku toimimine toetub tugialadele, mis on ümbritseva keskkonna suhtes kõrgema väärtusega looduslad ning mis on tavaliselt juba looduskaitse alla võetud. Koos piisavalt suurte ja terviklike metsamassiividega moodustavad need tuumala. Rohelise võrgustiku sidususe ja terviklikkuse tagavad koridorid.

- Eesmärk kujundada looduslike alade nii ökoloogilisest, loodus- ja keskkonnakaitselisest kui ka sotsiaalsest aspektist enim põhjendatud ruumiline struktuur.
- Laiemas mõttes on see planeerimisalane mõiste, mis funktsionaalselt täiendab kaitsealade võrgustikku, ühendades need looduslike aladega ühtseks terviklikuks süsteemiks.
- Rohelise võrgustiku aladel toimub inimtekkeliste mõjude pehmemdamine, korvamine, ennetamine ja koosluste areng looduslikkuse suunas, see kõik toodab bioloogilist mitmekesisust ja tagab stabiilse keskkonnaseisundi.
- Roheline võrgustik on orienteeritud valdavalt taime- ja loomaliikidele ning kooslustele, tähelepanu inimesele kui liigile on minimaalne, kuid võib kuuluda tema sotsiaalsesse huvisfääri.
- Hoiab alal inimesele elutähtsaid keskkonda kujundavaid protsesse (põhja- ja pinnavee teke, õhu puhastumine, keemiliste elementide looduslikud ringed jne).
- Toetab rohelist mõtteviisi.

Rohelise võrgustiku tuumaladeks on tihtipeale kaitsealad (või ka muud looduslikud alad), mida ühendavad koridorid.

Rohelise võrgustiku määratlemisega koos on planeeringus välja toodud ka konfliktalad, kus võrgustik lõikub inimtekkeliste infrastruktuuridega või võrgustikku välistavate aladega (nt asulad). Käesoleva töö raames on otstarbekas käsitleda konfliktalasid, kus roheline võrgustik lõikub Jõhvi-Tartu maantee. Rohevõrgustik ja selle konfliktalad Jõhvi-Tartu

maanteega on esitatud koondjoonisel LISAS I. Lisaks on joonisele märgitud kaitsealad (s.h. Natura alad).

Kõik rohevõrgustiku koosseisu kuuluvad alad tõenäoliselt ei ole loomastiku poolt võrdse intensiivsusega kasutatavad. Analüüsitud on ka loomastiku poolt tõenäoliselt enam kasutatavaid alasid Jõhvi-Mustvee vahelisel teelõigul lähtudes maastiku elementidest ja taimkattest ja toodud ära võimalikud kilomeetrid, kus võiks olla loomastiku liikumine intensiivsem.

Loomade liikumine on intensiivsem tihtipeale just vooluveekogude lähistel ja samuti suunavad loomade sattumist teele muud maastikulelemendid, näiteks metsaribad ja metsaservad.

Järgnevalt on toodud Jõhvi-Mustvee vahelise maanteelõigu ja rohevõrgustiku konfliktalad ja nendega seotud looduskaitsealade väärtusega alad, mida koridorid ühendavad. Lisaks on rohevõrgustiku piirkonnas juhitud tähelepanu maastikuelementidele (jõed, metsaribad jms), mis võiksid olla loomastiku liikumise seisukohalt olulisemad.

Km 8-12

Maantee lõikub mõne kilomeetri laiuse metsaribaga, mis on määratletud kui piirkondliku taseme koridor K2, mis ühendab Ahtmest lõunapool asuvaid sega- ja okasmetsa-alasid lääne pool maanteed asuvate sega- ja okasmetsaaladega ning Kalina rabaga. Lõikumine on määratletud konfliktalana.

Piirkond moodustab loodslikuma tsooni põhjapoole jäävate Ahtme ja Jõhvi asustatud alade ja lõunapoole jäävate ulatuslikemate kultuurmaastike vahele. Piirkonnas on hoiatusmärk "loomad teel" (4km). Töö autor kohtas lõigul põdra teeületuse jälgi.

Km 18,5-29

Ligi 10 km pikkusel teelõigul Koltsinast Jõugani on mitmeid rohekoridoride ristumisalasid maanteega. Kokku on lõigul määratud kolm konfliktala. Koridorid sellel lõigul on suhteliselt lühikesed, seda põhjusel, et ulatuslikud, riikliku taseme tuumalad on mõlemal pool maanteed suhteliselt lähedal. Juba kaugemale jäävad maanteest läänepool Muraka looduskaitseala ja idapool Kivinõmme maastikukaitseala, veel kaugemal Puhatu ja Agusalu looduskaitsealad. Lõiku iseloomustab suhteliselt

mitmekesine maastik s.t. leidub nii lagendikke, maanteega lõikuvaid metsaribasid, noorendikke ja elektriliinide nii teega paralleelseid kui ka ristuvaid koridore, kohati asub tee kerges süvendis (mõlemal pool maastik teest kõrgemal). Lisaks mitmekesisele maastikule lõikub maanteelõiguga ka Rannapungerja jõgi, mis kulgeb ligi 500 m kaugusel teest viimasega paralleelselt mitu kilomeetrit.

- **Rannapungerja jõgi.** Rannapungerja jõgi on selles piirkonnas veel suhteliselt väike ja ristub maanteega 25ndal kilomeetril (vt Foto 1 ja 2), kuid enne seda kulgeb jõgi paralleelselt teega mitme kilomeetri ulatuses. Seega on tõenäoliselt ka loomade liikumine selles piirkonnas intensiivne, seda enam, et piirkonnas leidub metsaseid alasid (noorendikke, leht-, okas- ja segametsa).



Foto 1 Rannapungerja jõe sild kilomeetril 25



Foto 2 Rannapungerja jõgi maanteega ristumise piirkonnas (km 25)

Km 41- 46,5

Maantee ristub sellel lõigul rohevõrgustiku riikliku tähtsusega tuumalaga, mõlemal pool maanteed on ulatuslikud metsaalad (suures osas okas- ja segamets). Maanteest loodesse jääb Muraka looduskaitseala ja kagupoole Agusalu looduskaitseala.

Kuna tegu on suhteliselt ühtlase peamiselt okasmetsa alaga mõlemal pool teed, siis tõenäoliselt on ka loomade liikumine piirkonnas suhteliselt hajutatud ja ei joonistu välja selgeid liikumiskoridore.

Km 47,5 - 59

Riikliku tähtsusega tuumala läbiv maanteelõik. Lisaks läbib lõik Järvevälja maastikukaitseala. Taimkate on selles piirkonnas suhteliselt ühetaoline, peamiselt männimets, mõningane erinevus esineb jõgede suudemaladel (Kauksi oja, Rannapungerja jõgi, Raadna oja, Avijõgi).

- **Rannapungerja jõgi.** Jõe alamjooks (Foto 3) ristub maanteega 50. km alguses. Enne jõge on järsk kurv ja metsased alad.



Foto 3 Rannapungerja jõe (alamjooks, suudmeala) sild

- **Raadna oja** ristub maanteega 54. km lõpus. 2006 a on ojale ehitatud läbipääs (loomatunnel), paigaldatud on loomatarad ja läbipääsu piirkonnas on mitme meetri sügavused maanteekraavid. 2007 a suvel/sügisel läbipääsul teostatud loomajälgede seire andmete põhjal võib väita, et piirkonnas liigub suhteliselt palju loomi (kitsed, rebased, kährikkoerad). Loomaläbipääs on asjakohane aga just väikeulukite puhul. Läbipääsust kaugemal oli aga ohtralt teeületusi, ka piirkonnas, kus maanteekraavid olid sügavad (peamiselt kitsed ja rebased). Seega võib öelda, et loomaohhtlikkust (liiklusohhtlikud suurulukid) läbipääs ei vähenda. Positiivsena võib välja tuua piirkonna hea nähtavuse (mets on teest mitmekümne meetri kaugusel).

- **Avijõgi** ristub maanteega 59. kilomeetril, Lohusuu asulas. Kuna sild ise asub asulas ja kiirus on piiratud 70 km/h, siis tõenäoliselt ei ole vahetult jõe ääres eriti loomaohtlik piirkond, küll aga ei saa seda öelda jõest Jõhvi poole jääva ala kohta, kus algab rohevõrgustiku konfliktala (kasenoorendik, madalad maad).

Km 67,5-70

Kilomeetritel 60-70 on peaaegu kogu ulatuses arvatud rohevõrgustiku koosseisu (riikliku tasandi tuumala). Tee kulgeb Peipsi ranna vahetus läheduses, suures osas on teeäärsed alad asustatud. Konfliktalana on märgitud riikliku tasandi tuumala ja maanteega ristumine paari kilomeetri ulatuses pärast Piilsi jõge.

- **Piilsi jõgi** ristub maanteega 66. kilomeetri lõpus. Jõest jõhvi poole jääb Kalmaküla, Mustvee poole aga hõredama asustusega alad. Piilsi jõe sild ja jõe suubumine Peipsisse on esitatud vastavalt Fotol 4 ja 5.



Foto 4 Piilsi jõe sild



Joonis 5 Vaade silla juurest, Piiksi jõgi suubub mõnesaja meetri pärast Peipsisse

Nagu eeltoodud piltidelt näha on praegused Jõhvi-Mustvee vahelisel teelõigul jõgede sillad ja nede alused kallasrajad enamasti kasutuskõlblikud ainult poolveelise eluviisiga loomadele ja pisiimetajatele. Viimast muidugi ka mitte kogu aasta jooksul, kõrgema vee seisu puhul on enamikele loomadele sillalalused läbitamatud. Kas ja milliseid sildu ja truupe oleks vajalik läbipääsudeks kohandada on täpsemalt selgitatud 4. peatükis.

Mitmed kaitsealad, mida eelnevalt nimetati on ühtlasi ka Natura 2000 võrgustikku kuuluvad loodus ja linnualalad. Üldiselt võib öelda, et maanteelõik Jõhvist Sällikuni (km 1-40) on mõnevõrra erinev järgnevast. Sealset iseloomustavad rohkemad asustatud alad ja kultuurmaastikud, teega lõikuvad mitmes kohas rohevõrgustiku koridorid. Teelõik alates Sällikust kuni Mustveeni (km 41-75) on järjepidevalt vahetult ümbritsetusd ja lõikub suures osas riikliku tähsusega rohevõrgustiku tuumalaga.

Rohevõrgustiku toimimise tagamiseks on vaja inimtekkelisi mõjusid vähendada, mis antud juhul tähendaks rohevõrgustiku koridoride ja konfliktaladel liiklusest tuleneva mõju leevendamist. Rohevõrgustiku alade analüüsimisel võiks ennekõike välja tuua ala km-tel 18-29, kus on mitmeid loomade liikumisi suunavaid elemente (jõgi, elaktriliinide koridorid, metsaribad, lagendikud). Samuti km-tel 8-12 võib tuua välja kui olulise koridori ala. Tõenäoliselt Sällikust edasi, tuumala konfliktala piirkonnas on loomade liikumine hajutatum ja ei ole nii lihtne eristada nõ

kõige olulisemaid liikumisteid. Käesoleva töö raames analüüsitakse edaspidi ka loomaõnnetuste andmeid saamaks teada kas eeldus, et nimetatud koridore kasutavad loomad muudest piirkondadest intensiivsemalt, on õige ning kas joonistuvad välja ka tuumala piirkonda jääva maanteelõigu kasutatavmada osad.

3. Loomaõnnetused

Käesolevas töös on kasutatud Maanteeameti Loomaõnnetuste andmebaasi, mis sisaldab teateid õnnetustest alates 1985-st aastast, töö koostaja enda kogutud loomaõnnetuste andmeid 2007 a suvest/sügisest ning ka mõningaid teateid Ida-Virumaa Looduskaitsekeskusest ja If Eesti kindlustuselt. Nende andmete põhjal on maanteel registreeritud üle 50 loomaõnnetuse. Peamisteks liikideks on metskits, metssiga ja põder. Väiksemate kehamõõtmetega loomade õnnetusi tõenäoliselt andmebaas ei sisalda mitte põhjusel, et neid ei ole olnud, vaid põhjusel, et need ei jõua andmebaasi. Töö teostaja tähelepanekute järgi 2007 a. suvel oli õnnetusse sattunud ka kährikkoeri ja inimasustatud piirkondades näiteks siile (Lohusuu). Loomaõnnetuste kohta ei ole täpset kaarti võimalik esitada kuna õnnetuste asukohad on enamasti teada vaid ligikaudu. Mõningaid tähelepanekuid sai õnnetuste andmete analüüsimisel siiski teha. Järgnevalt on välja toodud põhilised loomaohhtlikud piirkonnad maanteel ja muud olulised tähelepanekud.

- Loomaõnnetuste üldist jaotumist maanteel võib kirjeldada järgmiselt: oli teatavaid koondumiskohti, mis kattusid nt rohevõrgustiku struktuuridega, konfliktaladega või ka jõgede kallaskiradega. Samas oli õnnetusi juhtunud mõnevõrra hajutatumalt ka asustatud aladel. Viimane võib tuleneda asjaolust, et osad metsloomad (kitsed nt) tulevad kultuurmaastikele toituma.
- Maantee kilomeetritel **9-12** Jõetaguse külas on teadaolevate andmete kohaselt toimunud mõned liiklusõnnetused (loomaõnnetuste andmebaasis registreeritud vaid 2 õnnetust. Nendes osalenud liigid olid metssiga ja metskits). Käesoleva töö koostaja kohtas lõigul ka põdra teeületuse jälgi.
- Maantee kilomeetrid **18-29** on loomaõnnetuste aspektist ilmselt Jõhvi maantee üks ohtlikumaid, kokku on käesolevate andmete järgi sellel teelõigul teada 13 õnnetust (teada on, et õnnetused toimusid vähemalt neljal juhul põtradega ja neljal juhul metskitsedega). Kohaliku jahiseltsi andmetel on üks peamisi loomade ülekäike km 18,5-19,5 piirkonnas (Uhe küla). Samuti võiks välja tuua kilomeetrid 23-26,5, kus Rannapungerja jõe ülemjooks kulgeb teega paralleelselt ja 25. kilomeetril teega ristub. Tõenäoliselt maastiku iseärasuste tõttu on piirkonnas loomade liikumine suhteliselt intensiivne, mida tõestavad ka loomaõnnetused antud piirkonnas (teada on õnnetused metskitsede ja põtradega).

- Maantee kilomeetritel **40-43** (Sälliku ja Kauksi külad) on rohevõrgustiku ala ja ka loomaõnnetusi sellel lõigul olnud mõnevõrra rohkem ülejäänud võrgustiku konfliktalal. Registreeritud on 6 õnnetust, nendest vähemalt kolmel juhul on tegu olnud põdraga ja ühel juhul metskitsega.
- Maantee kilomeetritel 66-68, kus Piilsi jõgi ristub maanteega, on kokku registreeritud 4 õnnetust metsloomadega (teada on, et kaks juhtumit on olnud metssea ja kährikkoeraga).

Loomaõnnetuste andmetes oli ka õnnetusi, mis olid juhtunud asustatud aladel ja kultuurmaastike piirkonnas (nt 2007 a jäi Iisakus auto alla karu), kuid nende põhjal olulisi järeldusi teha ei saanud kuna nende toimumiskohad olid piisavalt hajutatult ja ilmselt suhteliselt juhuslikud. Lisaks peab mainima, et loomade teelesattumist võib asustatud aladel põhjustada ka asjaolu, et loomad leiavad kultuurmaastike näol (nt kapsapõld vms) omale toitumispaiku.

4. Loomaohalikud piirkonnad ja leevendavad meetmed

Rohelise võrgustiku (kaitsealade, maastiku jne) ja loomaõnnetuste analüüsimisel sai kinnitust loogiline hüpotees, et üldiselt langevad loomaohalikud piirkonnad suures osas kokku maanteega ristuvate rohekoridoridega, mis on ühtlasi enamasti ka looduslikumad ja loomastiku liikumiseks sobivamad alad (sisaldavad metsasid, soid, jõgesid).

Järgnevas tabelis (Tabel 1) on kokkuvõtlikult toodud olulisemad loomaohalikud piirkonnad Jõhvi-Mustvee vahelisel teelõigul, vajadusel on toodud märkusi ja tähelepanekuid praeguse olukorra kohta ning täpsemaid soovitusi loomaohatlikkuse vähendamiseks.

Tabel 1 Loomaohalikud piirkonnad Jõhvi–Mustvee vahelisel maanteelõigul

ASUKOHT	KM	PRAEGUNE OLUKORD	SOOVITUSED
Jõetaguse	8-12	Metsased alad mõlemas suunas, hoiatusmärk "metsloomad" on olemas	- Ala ühendab suuremaid rohevõrgustiku alasid, võimalik, et mõnevõrra aitaks läbipääs suurulukitele muuta teelõiku vähemohatlikuks. Võimalik koht km 9-10,5 - Loomatarade paigaldamine ilma läbipääsuta ei ole soovitatav
Uhe, Väike-Pungerja, Sõrumäe ja Jõuga	18-29	- Mitmekesine maastik - Kogu piirkonna kohta ei ole metsloomade hoiatusmärke - Ohtlikumad piirkonnad lõigul jäävad 18,5-19,5 ja 23-26,5 km piirkonda - Sild Rannapungerja jõe ristumisel (25.km) ei ole enamikele loomadele kasutatav (vt Foto 1) - Rannapungerja jõe ülemjooks kulgeb mitme km pikkuselt paralleelselt maanteega, mis on ka tõenäoline loomaohatlikkuse suurendaja	- Paigaldada hoiatusmärgid „metsloomad“ lõigu algusesse ja lõppu - Terve maanteelõik (km 18-29) on tähtis rohevõrgustiku toimimise seisukohalt, mistõttu ei soovitata paigaldada loomatarasid (vähemalt ilma läbipääsude ehitamata), mis seda halvendaksid - Senise maakasutuse jätkumise (metsad, mõned raiesmikud, noorendikud) juures oleks ilmselt üheks ulukite läbipääsu rajamise võimalikuks kohaks km 18,5-19,5 (Uhe küla). - Lisaks oleks võimalik läbipääsu koht Rannapungerja jõe ristumise piirkond, 25,5-26,5 km. Rannapungerja

			jõe truup oleks hea kohandada loomadele läbipääsuks
Sälliku ja Kauksi	40-43	• Tee on piirkonnas kohati kerges süvendis, mis hõlbustab loomade sattumist teele • Piirkond ilmselt oluliseks ühendusteks kaitsealade vahel (jahimeeste andmed ja loomaõnnetused)	• Paigaldada hoiatusmärgid „metsloomad“ lõigu algusesse ja lõppu (kilomeetritele 39,5 ja 44) • Hoida lõigul hea nähtavus
Rannapungerja	49-51	• Rannapungerja jõe äärsed alad • Kiirus osaliselt piiratud 50 km/h, hoiatusmärk „ohtlik kurv“.	• Töenäoliselt lisameetmeid ei vaja
Raadna	53-56	• Lõik on märgi „metsloomad“ mõjupiirkonnas • Raadna ojale rajatud loomatunneli piirkonnas ohtralt ka suurulukite jälgi (kitsed) • Nähtavus lõigul hea	• Hea nähtavuse säilitamine • Töenäoliselt lisameetmeid ei vaja • Loomade ülekäik näib olevat suhteliselt hajutatud ja läbipääsu rajamine ei vähendaks oluliselt lõigul teedületavate loomade arvu
Lohusuu	57-59	• Avijõe äärsed alad • Jõe ristumine maanteega on asulas • Õnnetused juhtunud enne silda, metsasemal (lehtpuuharvik, põõsastikud)(metskits, siilid) • 2006 a renoveeritud sild	• Enne Avijõe 57,5 - 58,5 km paigaldada hoiatusmärk „metsloomad“ • Hea oleks juba enne silda ja asulat kehtestada kiiruspiirang 70 km/h
Kalmaküla	66-68	• Piilsi jõe kallasraja piirkonnas juhtunud õnnetusi (kährikkoerad, metssead) • Lõik asub suhteliselt asustatud alal, piirkonnas on kiirus piiratud (70 km/h)	• Vajadust Piilsi jõe silda läbipääsuks kohaldada ei ole, see ei ühendaks olulisi alasid ega looks ühendust erinevate rohevõrgustiku alade vahele, mõnesaja meetri pärast algab juba Peipsi järv

5. Kokkuvõte

Analüüsitud andmete põhjal võib öelda, et rohevõrgustikuna määratletud alad ja loomaõnnetuste piirkonnad kattusid suhteliselt hästi. Maantee esimeses pooles (km 1-29), kus esines rohkesti avatud kultuurmaastiku olid loomade liikumisteed mõnevõrra selgemalt välja joonistunud (jõed, metsaribad ja -servad jne). Nendest kilomeetritest edasi, Peipsi järve äärsetel aladel on aga loomastiku liikumisi suunavaid faktoreid mõnevõrra vähem (suuremad ja ühtlasemad metsamassiivid), peamiselt jõgede ristumised. Töös toodi välja peamised loomaohhtlikud piirkonnad, mida olemasoleva andmestiku põhjal oli võimalik tuvastada, samuti anti mõningaid soovitusi loomaläbipääsude vajaduse kohta.

Kuna teadaolevalt võivad halvasti planeeritud asukoha ja ehitusega loomade läbipääsud osutuda mitte kasutatavateks või isegi mõjutada loomastikku negatiivselt (nt. loomatarad ei juhi loomi läbipääsust läbi vaid teed ületatakse enamasti läbipääsu kõrvalt, mille tagajärjel võib õnnetuste arv isegi tõusta), siis soovitame läbipääsude täpsemaks ja kindlamaks planeerimiseks läbi viia konkreetsemad uuringud (seirata loomajälgede jms järgi loomade liikumisi). Käesolevas töös välja toodud piirkonnad võiksid olla täpsemate seirekohtade aluseks. Taolise täpsema seiretöö tulemusel oleks ilmselt oluliselt selgem ja konkreetsem arusaam loomaläbipääsude vajadustest ja täpsetest asukohtadest, mistõttu oleks ka suurem võimalus, et läbipääs toimiks.

LISA I Rohevõrgustik ja kaitseväärtusega alad T-3 maantee Jõhvi-Mustvee vahelisel lõigul

