Lp Kristiina Seiton

Terviseamet Teie: 29.12.2025 nr 6-3/25/21274-12

[kristiina.seiton@terviseamet.ee](mailto:kristiina.seiton@terviseamet.ee) Meie: 19.02.2026

**Väo VIII lubjakivikarjääri keskkonnamõju hindamise aruande eelnõu**

Esitasite asjaomase asutusena seisukoha Väo VIII lubjakivikarjääri rajamise ja töötamisega kaasneva keskkonnamõju hindamise aruande kohta. Vastame siinkohal Teie kirjas toodule ettepanekutele.

1. *Amet nõustub, et taotletava karjääri lähiümbruses müratundlike hoonetega alasid ei asu, kuid toob välja, et nii mastaapse tegevusega, kui seda on kaevandamine, ei piirdu tekitatav mõju vaid karjääri lähiümbrusega. Kavandatava tegevusega lisandub transport ehk suurenevad ka raskeveokite liikluskoormused väljaveoteedel, seega võib kavandatav tegevus otseselt häiringud tekitada ka kilomeetreid eemal. Lisaks arvestades selle ala asukohta, mis on ümbritsetud erinevate müraallikatega, on oluline tähelepanu pöörata ka kumulatiivsele mürale, mis koosmõjus võib tekitada häiringuid ka kaugematel asuvates elamualades.*

*Amet juhib tähelepanu, et müratundlike hoonetega aladel levivad müratasemed (sh maksimaalsed) ei tohi ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ (edaspidi KeM määrus nr 71) sätestatud normtasemeid. Nõuded siseruumis leviva vibratsiooni ja müra ohutusele elamutes kehtestatakse rahvatervishoiu seaduse § 16 lg 5 alusel.*

KMH aruandes on karjäärist väljaveoga kaasnevat müra levikut modelleeritud kuni Peterburi mnt-ni ehk enam kui kahe kilomeetri kaugusele. Antud väljaveomarsruudil ei paikne elamualasid ega ka üksikuid elamuid (sh õuealasid). Arvestades Peterburi mnt ööpäeva keskmist liiklussagedust 18 466 sõidukit/ööpäevas 2024. aasta seisuga (mis tänaseks on tõenäoliselt veelgi suurenenud), moodustab taotletavast karjäärist lisanduv liikluskoormus 7,1 masinat/tunnis (võrreldes 2025. aastaga) kaduvväikese osa (0,04 %, mistõttu ei ole kaasnev müra kaugemal asuvatele elamualadel olulise tähtsusega. Toodud määrused on KMH aruandes ka mainitud.

1. *KMH aruandes on välja toodud: „Eeltoodu kohaselt kujuneb arvutuslikuks keskmiseks väljaveo liiklussageduseks praegusest Väo VIII karjäärist 8,5 masinat/tunnis. Juhul kui taotletav Väo VIII karjäär saavutab maksimaalse aastase tootmismahu 400 tuh m3 , kujuneb arvutuslikuks väljaveo liiklussageduseks 24,3 masinat/tunnis.“ Ja veel „Kuna väljaveo marsruut taotletavast Väo VIII karjäärist jääb samaks nagu ka praegusest karjäärist, siis kasvaks liiklussagedus samadel teelõikudel Betooni ja Paneeli tänavatel“. Ameti hinnangul tuleks võimaluse korral suunata liiklus Betooni tänavale ja sealt edasi Paneeli tänavale. Võimalusel tuleks vältida Peterburi teele jõudmist Betooni tänava kaudu, kuna sellel suunal paiknevad elamualad (lähim neist Peterburi tee 74 // 76 kinnistu). Ameti hinnangul võib sellise liiklussagedusega raskeliiklus põhjustada elanikele müra- ja vibratsioonihäiringuid. Amet juhib tähelepanu, et praegu KMH aruandes esitatud mürakaartidel puudub teave selle kohta, millised müratasemed nimetatud alale levivad, kuna müra mõju on hinnatud vaid karjääri lähiümbruses. Karjäärist väljuvate liiklusvoogude planeerimisel tuleks teha koostööd kohaliku omavalitsusega, et valida sobivaimad lahendused liiklusmüra seisukohast ning vajadusel kavandada müra leevendavaid meetmeid elamutele, mis suurenenud väljaveost mõjutatud saavad.*

Selgitame, et KMH aruande peatükis 6.3 on toodud, et väljavedu toimub mööda Saluste teed kuni Linnaaru teeni ning sealt edasi põhja poole Betooni tänava kaudu Tallinna linna territooriumile, pärast mida mööda Paneeli tänavat Peterburi mnt-ni. Seeläbi ei möödu vedu mainitud Peterburi tee 74 // 76 kinnistu juurest ning mõju antud eluhoonetele puudub. Ka müra modelleerimised aruande peatükis 6.4.1 on teostatud kirjeldatud veomarsruudil. Oleme nõus, et veomarsruut mööda Paneeli tänavat Peterburi teele on parim variant, sest antud marsruudil puuduvad eluhooned ja elamualad.

1. *KMH aruandes on välja toodud: „Ühe võimalusena vähendada taotletava karjääri liikluskoormust Betooni ja Paneeli tänavatele oleks kasutada väljaveoks Linnaaru teed, mis suundub itta Tallinna ringteele.“ Amet juhib tähelepanu, et ka sel marsruudil on liiklussageduse tõusust mõjutatud mitmed müratundlike hoonetega alad (nt Aaviku, Pirgu, Uuesauna, Liiva Maripuu, Puukooli, Veldisauna, Varivere tee 6 // Kaasiku jne). Enne raskeveo liikluse suunamist Linnaru teele tuleb hinnata, millist müra- ja vibratsioonimõju see avaldab müratundlikele aladele ja seal paiknevatele hoonetele, ning vajaduse korral kavandada leevendavad meetmed. Praegu KMH aruandes esitatud mürakaartidel puudub teave selle kohta, millised müratasemed nimetatud aladele levivad, kuna müra mõju on hinnatud vaid lähiümbruses.*

Selgitame, et peamine väljaveomarsruut jääb samaks võrreldes olemasoleva Väo VIII karjääri väljaveoga ning seda on kirjeldatud kirja eelnevas punktis. Seetõttu ei ole ka KMH aruandes viidatud marsruudil ja loetletud majapidamiste suhtes mõju hinnatud, kuna tegemist ei ole praktikas kasutatava ja kohaliku omavalitsuse poolt lubatava (massipiirangu kehtivus Linnaaru teel) veoteega. Lisaks mainime, et KMH aruandes on rõhutatud, et antud veomarsruudi kasutamine mitte täies veokoormuse ulatuses, vaid osaliselt, eeldab kokkuleppeid ja kooskõlastamist kohaliku omavalitsusega.

1. *KMH aruandes esitatud mürakaartidel on hinnatud päevast liiklusmüra ja tööstusmüra olukorda karjääri lähiümbruses. Aruandest selgub, et kavandatava karjääri võimalikud väljaveo teed on Betooni tänav, Paneeli tänav ja Linnaru tee. Nagu eelmistes punktides kirjeldatud, paiknevad nimetatud väljaveo teede ääres müratundlike hoonetega alad, mis joonistel ei kajastu, kuna jäävad mürakaartide ulatusest välja. Tervikliku ülevaate saamiseks selle kohta, kuidas väljaveoteedel raskeveokite liiklussageduse suurenemine mõjutab müratundlike hoonetega alade liiklusmüra olukorda ning milline tööstusmüra müratundlike hoonetega aladele levib, tuleks edaspidi mürakaarte vastavalt täiendada.*

KMH aruandes toodud veomarsruudil (kirjeldatud eespool) Betooni ja Paneeli tänavatel ei esine müratundlikke elamualasid, hooneid ega õuealasid. Samuti ei esine taotletava karjääri ümbruses müratundlikke alasid ehk seaduse mõistes I- ega II-kategooria maa-alasid, kus kehtiksid rangemad normtasemed, mistõttu leiame, et mürakaartide täiendamine ei ole vajalik.

1. *Praegu on hinnatud üksnes kavandatavast karjäärist levivaid müratasemeid, kuid ameti hinnangul tuleks kaaluda ka kumulatiivse tööstusmüra hindamise vajadust, kuna läheduses asub teine suur karjäär. Eriti oluline on välja selgitada, millised müra- ja vibratsioonitasemed levivad Lagedi tee poolsetele müratundlike hoonetega aladele, kus kumulatiivne mõju võib olla kõige suurem.*

Kumulatiivset tööstusmüra Lagedi tee ääres paiknevate müratundlike hoonetega aladele on hinnatud Tallinna linna 2022. aasta siseriiklike mürakaartide koostamise raames, mis on leitavad Maa- ja Ruumiameti geoportaali rakenduses. Lisaks jääb taotletav Väo VIII karjäär Lagedi teest enam kui 1,5 km kaugusele, mistõttu ei levi karjääri tegevusega seonduv müra sedavõrd kaugele ega põhjusta ka koosmõju teiste fooniallikatega.

1. *Planeeritavast alast ja kavandatavast tegevusest on muuhulgas mõjutatud Suur-Sõjamäe tn 66 kinnistu, mis on elamuala. Joonise nr 6.4.3 kohaselt levib karjäärialalt päevasel ajal müratase kuni 49 dB, mis eraldivõetuna ei ületa KeM määruse nr 71 lisas 1 toodud normtasemeid. Arvestades, et elamuala läheduses asub juba praegu ning on kavandamisel veel mitmeid täiendavaid müraallikaid, palub amet Keskkonnaametil teha koostööd teiste müraallikate valdajatega, et leida kumulatiivse müra leevendamiseks parim võimalik lahendus elamualal.*

Mainime, et KMH aruandes läbi viidud tööstusmüra tasemete modelleerimine on teostatud konservatiivsetel tingimustel ehk tegemist on tõenäoliselt ülehinnanguga. Nendime, et teiste planeeritavate arenduste kavandamise käigus on vajalik hinnata kaasnevaid mõjusid (sh ka müra, kui esineb olulisi müraallikaid) ning arvestada seejuures ka kumulatiivse mõjuga ehk Väo VIII karjääri tegevusega.

1. *KMH aruandes on välja toodud: „Vajaduspõhiselt või põhjendatud kaebuste laekumisel tuleb teostada müratasemete kontrollmõõtmisi (käsitletud peatükis 8.2). Juhul kui mõõtetulemuste kohaselt tuvastatakse ülenormatiivse müra levik tootmisterritooriumilt, tuleb sõltuvalt olukorrast rakendada sobilike meetmeid. Rakendatavad keskkonnameetmed peavad olema asjakohased ja proportsionaalsed. Kuna üheselt ei ole võimalik kindlaks määrata eeltoodud meetmete arvulist efektiivsust, tuleb nende toimimist kontrollida kohapealsete mõõtmistega ka rakendamise järgselt.“ Amet nõustub, et müratasemete kontrollmõõtmiste ja vajadusel leevendavate meetmete rakendamine on asjakohane, kuid palub lisada ka vibratsioonitasemete mõõtmised lähimatel elamualadel.*

Vibratsioonitasemete (maavõngete) mõõtmist taotletavale alale lähimatel hoonetel on käsitletud KMH aruande peatükis 8.3.

1. *Juhul kui materjali väljaveoks kavatsetakse tulevikus kasutada ka raudteeliiklust ning kaubarongiliiklus seetõttu oluliselt suureneb, siis tuleb hinnata müra- ja vibratsioonimõjusid lähedal asuvatel müratundlike hoonetega aladel (nt Kuremetsa kinnistul) ja vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.*

KMH koostamise ajal ei planeerita kavandatava tegevusena materjali väljaveoks taotletavast Väo VIII karjäärist kasutada raudteeliiklust, mistõttu ei ole antud mõjude hindamine käesoleva KMH raames asjakohane ega vajalik. Leiame, et juhul kui tulevikus peaks esinema suuremahuline vajadus killustiku väljaveoks mõne ehitatava objekti raames (näiteks Rail Baltic vms), on nimetatud mõjude hindamine vajalik teostada objekti arendajal.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Ole Sein

Juhatuse liige

Eesti Killustik OÜ