



Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie: 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie: 08.07.2020 nr 9.1-1/20/5822-2

Rail Balticu raudteetrassi lõigu "Soodevahe - Muuga" ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu seisukoht

Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 15¹ lõigetele 1 ja 2 tuginedes seisukoha, ettepanekute ja märkuste esitamiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe - Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi eelnõu.

Rail Baltic on raudteetaristu projekt, mille eesmärk on rajada marsruudil Tallinn – Pärnu – Riia – Kaunas – Leedu/Poola piir kahe rööpmeline 1435 mm rööpmelaiusega elektrifitseeritud kiire raudtee (projektkiirusega 249 km/h). Raudtee ja sellega seonduva taristu rajamine võimaldab integreerida Balti riigid, sealhulgas Eesti, Euroopa raudteevõrguga. Rail Balticu raudtee rajamine loob võimalused inimeste ja kaupade paremaks liikumiseks. Projekti elluviimiseks Eestis on kehtestatud maakonnaplaneeringud Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas, mille koostamisel viidi läbi keskkonnamõjude strateegiline hindamine (edaspidi KSH). KSH viidi läbi KMH täpsusastmes.

Rail Balticu kaheksale raudteelõigule algatati ehitusprojekti KMH. KMH-d viiakse läbi ehitusprojektide koostamise käigus ning KMH eesmärk on minimeerida raudtee rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale. Käesolev KMH viiakse läbi ca 12 kilomeetri pikkusele lõigule Soodevahe külast – Muugale. Raudteelõik Soodevahe - Muuga on ette nähtud ainult kaubaveoks ja projekteeritakse kiirusele kuni 120 km/h ning kulgeb osaliselt olemasoleva raudtee koridoris. Raudteelõik kulgeb Maardu linna, Jõelähtme ja Rae valla territooriumil, läbides Liivamäe ja Iru küla, kulgedes Loo aleviku ning Nehatu küla piirialal ning jätkudes Veneküla ning Soodevahe küla territooriumil.

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe – Muuga“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõus on välja toodud järgnev:

- Raudteelt tulenevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 "Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" (edaspidi KeM määrus nr 71) lisas 1 kehtestatud liiklusrünnakute müratasemetele.
- Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed ei tohi planeeritava ala lähedusse jäävatel elamualadel ületada ajavahemikul 21.00-07.00 KeM määrus nr 71 lisas 1 kehtestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasemet.
- Alade ulatus, kus on võimalik müra normtasemete ületamine, sõltub peamiselt raudtee liikluskorraldusest ning veeremise seisukorrast. Müra mõju hinnatakse aladeni, kus täidetakse müra normtasemeid, kuid mitte vähem kui 300-500 m mõlemal pool raudtee teljest. Vajadusel (nt kui modelleerimine näitab piirnormi ületamist kaugemal, sh koosmõjus mõne teise müraallikaga), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni.
- Mõju hindamise aluseks on KMH käigus SMR mudeliga läbiviidava müra modelleerimise tulemused. Hinnatakse raudteeliiklusest tulenevaid müratasemeid nii päeval kui ka öisel ajal. Müra modelleerimise läbiviimisel arvestatakse ja käsitletakse ka leevendavate meetmete mõju müratasemetele.

- Mürahäiringu leevendamiseks on projekteeritud müraseinad. Müraseinte asukohti ja mõõtmeid täpsustatakse põhiprojekti koostamise käigus lähtuvalt müra modelleerimise tulemustest.
- Peamiselt ehitustegevusest tuleneva tolmu mõju välisõhu kvaliteedile hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ja analooge.
- Ehitustööde ja rongiliikluse tagajärjel tekkiv vibratsioon peab vastama sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtustele.
- Raudteeliikluse vibratsiooni häiringupiiri võimalik teoreetiline mõjuala heades levikutingimustes võib eeldatavalt ulatuda 70-75 m kaugusele raudteest. Vajadusel (nt kui hinnang näitab piirnормi ületamist kaugemal), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni.
- Vibratsiooni mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge. Vibratsiooni tasemete hindamisel arvestatakse kavandatava raudteelõigu lisandumisel tekkiva vibratsiooniga (võimaliku koosmõjuga). Vajadusel esitatakse KMH aruandes leevendavad meetmed.
- KMH käigus hinnatakse, kui kaugemale võib ulatuda Rail Balticu raudteetrassi mõju põhjaveele, kaardistatakse raudteetrassi mõjualale jäävad puur- ja salvkaevud ning hinnatakse raudteetrassi mõju nendele (veetase ja -kvaliteet). Vajadusel pakutakse välja keskkonnameetmed nende salv- ja puurkaevude osas, millele RB ehitusprojekti KMH käigus selgub eeldatavalt olulise negatiivse keskkonnamõju kaasnemine. Mõju hindamisel on võimalik kasutada eksperthinnangut ja modelleerimist ning nende omavahelist kombineerimist.
- Elektromagnetilise kiirguse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge. Raudtee elektrirajatiste mõju on uuritud ja ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele rajatistest.
- Valgusreostuse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge.
- KMH käigus hinnatakse õnnetustega kaasnevat võimalikku mõju inimese tervisele ja keskkonnale. Keskendutakse tundlike objektide (asustus, veekogud, põhjavee kaitstus, kaitstavad objektid, märgalad jms) olemasolule ja kaugusele trassist. Samuti antakse ülevaade raudtee riskikäsitlust puudutavatest nõuetest. Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil kasutades olemasolevaid allikaid, projekti täpsusastmes infot raudtee lahenduste kohta, analoogiaid.
- Mõju inimeste tervisele ja heaolule hinnatakse mõjutatava keskkonna muutuste kaudu, arvestades kavandatava tegevusega kaasnevat mürataset, välisõhu kvaliteeti, joogiveeks kasutatava põhjavee kvaliteeti, vaateid jms.

Amet on tutvunud aadressil <https://adr.mkm.ee/?id=TJA-JVIS-257188> asuvate materjalidega ja märgib täiendavalt järgmist:

- Liiklusemüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB(A) ja öösel 75 dB(A) (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3).
- Impulssmüra põhjustavat tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest.
- Amet soovib pärast raudtee valmimist hinnata müra ja vibratsiooni raudteeliiklusest enim mõjutatud müratundlikel maa-aladel ning vajadusel rakendada täiendavaid müra- ja vibratsiooni leevendavaid meetmeid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kristiina Seiton

inspektor

Põhja regionaalosakond

58224434

kristiina.seiton@terviseamet.ee