

Saatja: info - MKM <info@mkm.ee>  
Saadetud: 14.04.2026 08:27  
Adressaat: info - MKM <info@mkm.ee>  
Teema: FW: Üleriigiline planeering 2050 - Mõjude hindamise aruande eelnõu / Keskkonnamüra osa

From: Anna Semjonova - MKM <anna.semjonova@mkm.ee> Sent: Tuesday, April 14, 2026 7:55 AM To: info - MKM <info@mkm.ee> Subject: Fw: Üleriigiline planeering 2050 - Mõjude hindamise aruande eelnõu / Keskkonnamüra osa

From: Marko Ründva | Kajaja <> Sent: Tuesday, April 14, 2026 12:09 AM To: Anna Semjonova - MKM <> Cc: 'Veiko Kärbla' <>; Tõnis Arjus <>; Eteri Eha | Kajaja <> Subject: Üleriigiline planeering 2050 - Mõjude hindamise aruande eelnõu / Keskkonnamüra osa

Tähelepanu! Tegemist on välisvõrgust saabunud kirjaga. Tundmatu saatja korral palume linke ja faile mitte avada. Tere!

Vabandan kui oma tagasisidega mõned päevad hiljaks jäin, aga loodetavasti saate seda siiski arvestada. Lisasin koopia reale ka Hendrikson DGE müra eksperdi Veiko Kärbla ja riigiarhitekt Tõnis Arjuse, kellega olen oma mõtteid lühemas versioonis juba varasemalt jaganud.

Esitan täiendavad kommentaarid ja tähelepanekud üleriigilise planeeringu „Eesti 2050 mõjude hindamise aruande peatüki 4.5 „Välisõhu kvaliteet kohta. Juhin tähelepanu kriitilisele vastuolule aruande lk 38 toodud seisukohtades, mis võivad tulevikus halvata Eesti linnade kestliku arengu ja tihendamise eesmärgid.

Tagasiside koondtabelit analüüses nähtub, et peatükis 4.5 esitatud keskkonnamüra seisukohad tuginevad suuresti Sotsiaalministeeriumi ja Terviseameti sisendile (10.11.2023). Juhin tähelepanu, et need seisukohad on kitsalt ühe valdkonna kesksed ning ei arvesta planeeringu ülejäänud strateegiliste eesmärkidega, töötades neile otseselt vastu.

Aruandes (lk 37) on märgitud: „Euroopa Komisjoni 2021. aastal avaldatud suuniste raames on seatud „Nullsaaste eesmärgid aastaks 2030, mille kohaselt peaks Euroopa Liit vähendama 30% võrra transpordimürast pidevalt häiritud inimeste osakaalu ning rohkem kui 55% võrra õhusaastest tingitud tervisemõjusid, sh enneaegseid surmasid.

Tänaseks hetkeks on selgunud, et seda eesmärki ei ole võimalik täita Euroopa Liidus ja vastav informatsioon on olemas kas Euroopa Keskkonnaagentuuri kodulehel:

.  
. .

Seetõttu ei ole otstarbekas ka sellele suunisele viidata, sest üleriigilises planeeringus ei nähta ette lähiperspektiivi tegevusi, mis oleksid suunatud selle tähtaja eesmärkidega seoses. Ettepanek on viidatud lõik eemaldada seletuskirjast, kuna ei oma sisulist tähendust käesoleva planeeringu kontekstis. Selles osas on olulisem info Eesti liiklussageduste kasvu kohta: Ehk ei ole asjakohane välja tuua Euroopa Komisjoni ebarealistlikku suunist (nagu selle suunise alusel midagi lähiks paremaks) ja samaaegselt mitte käsitleda seda, et Eesti maanteedel (eriti Tallinna ja Tartu suundavatel maanteedel) on liiklussagedused pidevas kasvutrendis.

Aruandes (lk 38) on märgitud: „Oluline on vältida uute müratundlike objektide kavandamist mürarikkasse keskkonda ja uute mürarikaste objektide kavandamist müratundlike alade lähedusse [...] Eesmärgiks tuleb võtta, et pidevast märkimisväärsest mürast mõjutatud elanike arv ei suureneks.

See seisukoht on vastuolus planeeringu üldise visiooniga (RAE 3, RAE 4 ja RAE 7), mis näeb ette asulate tasakaalustatud tihendamist ja kestlikku liikuvust. Kui üleriigilisse planeeringusse jäävad antud sõnastused, siis minu hinnangul see tähendab järgmist:

1. Välistame uue raudtee- ja trammiliikluse arendamise: Keeld rajada "mürarikkaid objekte" müratundlike alade (asulate) lähedusse tähendab praktikas seda, et Tallinnasse ei tohi enam rajada ühtegi uut trammiteed, Tallinna ringraudteed või uusi ühendusteid ega Läänemaale uut raudteed (nt Haapsalu raudtee taastamine). Raudtee ja trammiliin on mürarikkad objektid, kuid nende eesmärk on vähendada autostumist (suurenev rööbastranspordi liiklus toob kaasa suurema raudteeliikluse ja trammiliiklusest põhjustatud liikluse müra). Selline sõnastus välistab riiklikult tähtsad ja keskkonnasäästlikud transpordiprojektid, andes "veto-instrumenti" igasuguse ühistranspordi arendamise peatamiseks asustatud piirkondades, sest esimene eelistus on „vältida ja kui ei õnnestu „vältida, siis rakendada müra vähendamise meetmeid.
2. Tõkestame elu toomise linnasüdamesse: Nõue, et müratsoonis elavate inimeste arv ei tohi suureneka, on sisuliselt keeld ehitada uusi eluruumi linnades (aruandes ei ole defineeritud, mis on mürarikas keskkond). Iga uus kortermaja tänava ääres suurendab statistiliselt "müratsoonis elavate inimeste arvu", isegi kui hoone ehitustehnilised lahendused ja vaiksed siseõued tagavad elanikele tervisliku keskkonna. See sunnib arendustegevuse linnasüdamest eemale (valglinnastumine), kuna linna krundid on paratamatult suurema mürakoormusega.
3. Soodustame autostumist ja valglinnastumist: Tõrjudes inimesed "vaiksetesse" äärelinnadesse ja linnade lähisteled valdadesse, kasvatame sundliikuvust ja autostumist. See suurendab müra poolt mõjutatud inimeste hulka kogu piirkonnas tegemist on näilise lahendusega, mis lükkab probleemi linnasüdamest lihtsalt kaugemale ja koormab keskkonda kokkuvõttes rohkem.

Planeeringu eesmärk peaks olema liikluse müra ohjamine läbi autostumise vähendamise, mitte ühistranspordi ja tiheda asustuse keelustamine. Ettepanekud sõnastuse muutmiseks:

\* Algne tekst lk 38: „Eesmärgiks tuleb võtta, et pidevast märkimisväärsest mürast mõjutatud elanike arv ei suureneks.

\* Pakutav uus sõnastus: „Eesmärgiks on tagada, et uute arenduste kavandamisel müratundlikesse piirkondadesse rakendatakse terviklikke leevendusmeetmeid, mis tagavad elanikele tervisliku sise- ja väliskeskkonna, toetades samaaegselt asustuse tihendamise ja säästva liikuvuse eesmäärke.

\* Algne tekst lk 38: „Oluline on vältida uute müratundlike objektide kavandamist mürarikkasse keskkonda ja ...

\* Pakutav uus sõnastus: „Müratundlike objektide kavandamisel mürarikaste transpordikoridoride lähedusse tuleb eelistada lahendusi, mis integreerivad müraleevenduse hoone arhitektuuri ja kvartali planeeringusse (nt suletud perimeeter, müratõkked, vaiksed siseõued), tagades elukeskkonna kvaliteedi säilimise.

\* Algne tekst lk 38: „Oluline on vältida uute mürarikaste objektide kavandamist müratundlike alade lähedusse...

\* Pakutav uus sõnastus: „Uue taristu kavandamisel tuleb eelistada lahendusi, mis soodustavad säästvate liikumisviiside (sh raudtee- ja trammiliiklus) eelistamise asustatud piirkondades. Planeerimised ja

projekteerimisel näha ette meetmed, mille tulemusel ei ületata kehtestatud liikluse müra normtasemeid piirnevatel müratundlikel aladel.

\* Täiendav ettepanek sõnastuse osas: Fookus liikluse müra vähendamisele - selle asemel, et piirata asustuse arengut ja ühistranspordi rajamist, tuleb üleriigilises planeeringus seada eesmärgiks pidev ja süsteemne tegelemine liikluse müra vähendamisega allika juures. Ainult liikluskorralduse ohjamise, kiiruse piiramise, müraleevendusmeetmete rakendamise, autostumise vähendamise kaudu on võimalik reaalselt parandada enamiku Eesti elanike olemasolevat elukeskkonda (ca 70% Eesti elanikes elab eluruumides, mis on ehitatud enne 1991.a). Passiivne arenduste keelamine ei lahenda olemasolevate elanike probleeme, vaid pigem süvendab neid läbi suureneva autoliikluse.

Üleriigiline planeering peab pakkuma tasakaalustatud riiklikku vaadet, mitte muutuma kitsaste ametkondlike reeglite kogumiks, mis töötab vastu Eesti arengule ja millele viidates on võimalik jätkuvalt detailplaneeringuid mitte kooskõlastada. Palun viia mürapeatükk kooskõlla planeeringu üldiste asustus- ja liikuvuseesmärkidega, vältides lahenduste lukustamist.

Loodetavasti on siin ettepanekuid, mida saate töögrupis kaaluda. Kui on vaja täiendavaid selgitusi, siis olen alati seda tegema.

Tervitades

Marko Ründva

juhatuse liige | +372 5626 4614 |

Kajaja Acoustics OÜ | Laki põik 2, 12915 Tallinn, Eesti |