

Indrek Avi
Lokuta tee 2, Elva linn
61508 Elva vald
e-kiri: indrek.avi@gmail.com

Elva Vallavalitsus
Kesk tn 32, Elva linn
61507 Elva vald

17.07.2021

Arvamused ja ettepanekud üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu kohta

AB Artes Terrae OÜ töö nr 20019ÜP3 "Elva valla üldplaneeringu eelnõu" (pdf);

Alkranel OÜ töö „Elva valla üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu“ (pdf).

Üldplaneeringuga lahendatavate ülesannete otsustamisel lähtutakse kohaliku omavalitsuse üksuse ruumilistest vajadustest ja planeeringu eesmärgist (*Planeerimisseadus § 75 lg 2*). Üldplaneeringu sõnastatud eesmärk on läbi ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemise toetada visiooni elluviimist aastaks 2030. Elva valla visiooniks on külalislahke ja abivalmis, inimestele ning ideedele avatud, parima elu- ja ettevõtluskeskkonnaga vald, kus väärtustatakse head haridust, rikkalikku kultuuri ja sporti. Kuna kaubarongide mürahäiringu ja üldplaneeringu eesmärgi vahel on seos parima elukeskkonnaga valla visiooni elluviimisega aastaks 2030, siis tuleb uue planeeringuga kaubarongide müra normtasemete ületamise ja mürahäiringu ülesanne lahendada.

Arvamus nr 1 ja asjaolude kirjeldus:

KSH aruande 119-ndal leheküljel ei pea KSH koostaja vajalikuks määratleda Elva valla territooriumil I mürakategooria alasid. Samas Atmosfääriõhu kaitse seadus sätestab üheselt, et virgestusrajatise maa-alad on esimese kategooria alad ning Elva linna üldplaneeringu põhikaardil on virgestuse maa-alana välja toodud Kanarbiku tn 2b (17004:007:0048). KSH aruandes ja/või üldplaneeringus peab ka I mürakategooria alad määratlema, kui seadus nii sätestab. Üldplaneeringu eelnõu tabelis 1 on virgestusala määratletud II mürakategooriasse, mis on vastuolus seadusega. Mida tähendab märkus: "Üldjuhul II, erandlikuna konkreetset I kategooria alad ja motoringrada, mis on kategooriata". Mis mürakategooriasse Kanarbiku tn 2b (17004:007:0048) kuulub? Kuidas seda üheselt mõista?

Ettepanek:

Lahendage üldplaneeringuga müra normtasemete kategooriate määramine, mille tulemusel on üheselt mõistetav, et virgestusrajatise maa-alad kuuluvad I kategooriasse.

Arvamus nr 2 ja asjaolude kirjeldus:

KSH aruandes tuuakse välja kümne aasta tagused mõõtmised, millest nähtub müratasemete ületamine. KSH aruande eelnõus tuuakse välja, et müratase võib ületada piirväärtust (60 dB) ja tulevikus on vaja läbi viia raudteemüra mõõtmised ja/või müra modelleerimine, et välja selgitada ülenormatiivse müra esinemine ning tulemustest lähtuvalt võtta vajadusel kasutusele müra leevendavad meetmed. KSH koostaja teeb soovitusel, et tuleb koostada Elva linna välisõhu mürakaart ning müra vähendamise tegevuskava vastavalt atmosfääriõhu kaitse seaduse §63. KSH aruanne ei koosta välisõhu mürakaarti ega müra vähendamise tegevuskava. KSH aruandest on välja jäetud 2. juunil 2011 a. tehtud mõõtmised. Ühtlasi ei ole aruandes kajastatud ja hinnatud maksimaalse helirõhutase piinormi ületamist, mis ei sõltu rongide liiklussagedusest, vaid ühe rongi möödumisel mõõdetud parameetritest. Toome need siinkohal ära, et KSH koostaja saaks müra mõju objektiivselt hinnata. Ühtlasi võtke arvesse 2021 aasta juuni kuus Terviseameti Tartu labori teostatud mõõtmistulemused.

Mõõtmistulemused Terviseameti Tartu labori mõõteprotokollist nr TL2011/M108-TL2011/M113:

2. juunil 2011. a. kell 13:45-14:45. Teostatud mõõtmine **Pargi tänava eramu raudteepoolsel õuealal ~45 m kauguselt raudteest.** Möödus kaubarong (2 vedurit ja 60 vagunit) Tartu suunas. Maksimaalne helirõhutase $L_{pA,max} = 82,3 \pm 3,0$ dB(A).

2. juunil 2011. a. kell 13:45-14:45. Teostatud mõõtmine **Vaikne tänava eramu raudteepoolse õueala keskel ~60 m kauguselt raudteest.** Möödus kaubarong (2 vedurit ja 60 vagunit) Tartu suunas. Maksimaalne helirõhutase $L_{pA,max} = 79,8 \pm 3,0$ dB(A).

2. juunil 2011. a. kell 21:50-22:50. Teostatud mõõtmine **Raudtee tänava eramu raudteepoolsel õuealal ~85 m kauguselt raudteest.** Möödus kaubarong (1 vedur ja 49 vagunit) Tartu suunas. Maksimaalne helirõhutase $L_{pA,max} = 84,3 \pm 3,0$ dB(A).

2. juunil 2011. a. kell 21:50-22:50. Teostatud mõõtmine **Lokuta tee ~33 m kauguselt raudteest.** Möödus kaubarong (1 vedur ja 49 vagunit) Tartu suunas. Maksimaalne helirõhutase $L_{pA,max} = 92,6 \pm 3,0$ dB(A).

Mõõtmistulemused Terviseameti 18.06.2012 kirjast nr 9.4-3/4005-32 mürataseme mõõteprotokoll nr TL2012/M075-TL2012/M078, 7.06.2012 alusel:

17. mail 2012. a. kell 23:00-23:30. Teostatud mõõtmine kaubarongi möödumisel **Pargi tänava elamu maa-alal.** Maksimaalne helirõhutase $L_{pA,max} = 88,2$ dB(A).

17. mail 2012. a. kell 23:00-23:30. Teostatud mõõtmine kaubarongi möödumisel **Lokuta tee elamu maa-alal.** Maksimaalne helirõhutase $L_{pA,max} = 92,8$ dB(A).

Liikluse müra maksimaalne helirõhutase $L_{pA,max}$ ei tohi ületada päeval (7:00-23:00) 85 dB(A) ja öösel (23:00-7:00) 75 dB(A). **See on mitmetes mõõtekohtades koos laiendmääramatuse ($\pm 3,0$ dB(A)) arvestamisega nii päeval kui ka öösel ületatud.**

Müra normtasemete ületamine maa-alal sõltub peamiselt raudtee ja maa-ala vahelisest kaugusest, takistustest maa-ala ja raudtee vahel, raudtee liikluskooormusest, veeremite seisukorrast ja rongi kiirusest.

Kaubarongidel on lubatud läbida Peedu linnaosa ja raudtee ületuskohta kiirusega kuni 80 km/h. Kui kaubarong läbib Elva linna peatumata, peab kiirust alandama jaama peateel (452-455 km) 60 kilomeetrini tunnis ja selle lõppedes on lubatud tõsta kiirus kuni 80 km/h. Looduses asub kiiruspiirangu märk Elva jõe raudteesilla läheduses. Seega Peedu linnaosas on kaubarongidel lubatud sõita samasuguse maksimaalse kiirusega nagu hajaasustusega raudteelõikudel. Ühtlasi lasevad vedurijuhid raudtee ületuskohal signaali, mis omakorda tõstab mürataset ja on häiriv eelkõige öösel. Seda ei saa neile ette heita, sest ületuskohal puuduvad tõkkepuud ja seetõttu signaliseerimine on neile ohutuse tagamise eesmärgil kohustuseks tehtud nendel kiirustel liigeldes.

Kirjeldatu tekitab olulise mürahäiringu läheduses paiknevate elamute maa-aladel. Eesti Raudtee taristudirektori käskkirjaga on kehtestanud 50 km/h kiiruspiirang kaubarongidele mürahäiringu tõttu Tartu linnas Tartu-Valga ja ka Tartu-Koidula suunal. Samal põhjusel on kiirusepiirang 60 km/h kehtestatud Jõgeva ja Elva linnas jaama peateel, kuid mitte Elvas Peedu linnaosas.

Eelnevast lähtuvalt on planeeringu elluviimisega müra mõju hindamine poolik, sest jäetakse hindamata ja arvestamata olulised asjaolud.

Ettepanek:

Täiendage KSH aruannet raudteeliikluse müra mõõtmistulemustega ja sellest tulenevate hinnangutega. Arvestage muuhulgas maksimaalse helirõhutaseme piirnormide ületamist müra mõju hindamisel. Kaubarongide liikumise kiirusest sõltub müratasemete suurus. Näiteks Tartu linnas on kehtestatud kaubarongidele piirkiirused ja ehitatud müratõkkeseinad. Peedu linnaosas on piirkiirus sarnaselt hajaasustusega 80 km/h. Sellest lähtuvalt määrake üldplaneeringuga raudtee liikluskorralduse üldised põhimõtted ja lahendage muud ülesanded (planeerimisseadus § 75 lg 1 p 23 ja 31) nii, et on tagatud, et planeeringu elluviimisel ei ületataks piirkonna jaoks müra normtaseme (Atmosfääriõhu kaitse seadus § 58 lg 1). Näiteks määrake piirkonnad, kus on vajalik kaubarongide piirkiiruste rakendamisele lisaks ehitada müratõkkeseinad. Praegune üldplaneeringu eelnõu ei hõlma parima elukeskkonna kujundamist raudteeliikluse mürahäiringu kontekstist lähtuvalt.

Arvamus nr 3 ja asjaolude kirjeldus:

KSH aruandes leheküljel 120 olev lause - "Küll aga paikneb kaitsevööndis Peedul olemasolev elamumaa ja sellel asuv elamu, mis on sinna ehitatud enne kaitsevööndi kehtima hakkamist 1994. aastal." - ei oma tähtsust planeeringu elluviimisega kaasneva müra mõju hindamisel. Raudtee kaitsevööndi ulatuses on kinnisasja omanikul kohustus taluda raudteed ning raudtee piires on kinnisasja kasutamine ja sellel tegutsemine piiratud ohutuse ning raudtee toimivuse tagamiseks (Ehitusseadustik § 70 lg 1). Kaitsevööndist väljaspool olevatel maa-aladel tuleb uue planeeringu koostamisel tagada, et planeeringu elluviimisel ei ületataks müra normtaseme (Atmosfääriõhu kaitse seadus § 58 lg 1). Elva linnas on mitu väikeelamu maa-ala (kinnistut), näiteks J. Kärneri tänaval, mis osaliselt on raudtee kaitsevööndis. Millegipärast tuuakse Peedul olev elamumaa esile. Ühtlasi on väärtalt kirjeldatud elamu paiknemist kaitsevööndis. Täpsustan, et elamu ei paikne kaitsevööndis. Kaitsevööndis võib paikneda kõrvalhoonega külgnev küttepuude varjualune.

Ettepanek:

Eemaldage leheküljel 120 olev lause: "Küll aga paikneb kaitsevööndis Peedul olemasolev elamumaa ja sellel asuv elamu, mis on sinna ehitatud enne kaitsevööndi kehtima hakkamist 1994. aastal."

Arvamus nr 4 ja asjaolude kirjeldus:

Keskkonnamõju strateegiline hindamise aruande eelnõus puuduvast raudteeliikluse pädevast mürahinnangust on mõistetav, et keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus võeti aluseks vaid aastatetagused Terviseameti mõõtmistulemused ning olulise keskkonnamõju tuvastamiseks ja ebasoodsat mõju leevendavate meetmete leidmiseks korraldatavat hindamist ei toimunud. Seega ei ole toimunud keskkonnamõju strateegilist hindamist raudteeliikluse müra osas. See ei võimalda üldplaneeringus seatud eesmärki ellu viia ega lahendada planeerimisseadusest tulenevaid ülesandeid.

KSH aruande eelnõus ei käsitleta piisavas mahus raudteeliikluse müra mõju raudteelähedastele maa-aladele, mistõttu jääb üldplaneeringuga lahendamata muuhulgas nende maa-alade üldiste kasutus- ja ehitustingimuste, sealhulgas projekteerimistingimuste andmise aluseks olevate tingimuste, maakasutuse juhtotstarbe, maksimaalse ehitusmahu, hoonestuse kõrguspiirangu ja haljastusnõuete määramine (PlanS § 75 lg 1 p 18).

Elva linna eelnevas KSH aruandes kirjeldatakse vajadust mürataset mõõta ja/või modelleerida, kuid seda praegu läbiviidava hindamisega ei tehta. Tsiteerime: "Seega on endiselt risk, et müratase võib ületada piirväärtust (60 dB) ja tulevikus on vaja läbi viia raudteemüra mõõtmised ja/või müra modelleerimine, et välja selgitada ülenormatiivse müra esinemine ning tulemustest lähtuvalt võtta vajadusel kasutusele müra leevendavad meetmed".

Ühtlasi ei ole välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu kohta lähtutud Keskkonnaministri 03.10.2016 määruses nr 32 esitatavatest nõuetest. Määrust küll ei kohaldata käesolevale planeeringule, kuna viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine, kuid määrus annab selge suunise, millist mürahindamist seadusandja miinimumina ette näeb. Keskkonnamõju strateegiline hindamine peab hõlmama oluliselt sisukamat mürahinnangut, kui senine refereeriv tekst KSH aruande eelnõus välja toob.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Indrek Avi

Saadetud teadmiseks Elva vallavolikogu esimehele ja üldplaneeringu koostamise juhtgrupi liikmele Maano Koemetsale, vallavanem Heiki Hansenile, abivallavanematele Kertu Vuksile ja Mikk Järvele.