

LISA 8.1.

Tallinna müra vähendamise tegevuskava avalik arutelu

MEMO

Toimumisaeg ja koht: 16.12.2024 MS Teamsi vahendusel.

Osalejaid kokku: 47

Osalejate nimekiri

Meelis Uustal (Keskkonnahoiu osakonna juhataja)
Esme Kassak (Keskkonnahoiu osakond)
Kai Künnis-Beres (Keskkonnahoiu osakond)
Mihhail Jevdokimov (Kaasamise osakonna juhataja)
Kristiina-Sandra Saumann (Kaasamise osakond)
Aare
Aare Vabamägi
Andreas Aljas
Anete Kõlli
Ann Kristiin Entson
AS
Dmitri
e.p
Eteri Eha | Kajaja
Fred Püss
G
Greete Palgi
heli
Heli Aun
Ilona Kaldvee
J S
Jaanus Saarepera
Janek Jõgisaar
Jason Platais
Jegor Rogov
Karin Lumiste
karl
Katrín Heele Anderson
Katrín Orgusaar
Kristi Olt
Liina Marrak
Liina-Kai Raivet
liis
Liivi Mäekallas
Linnaelanik
Mariliis Niinemägi
Maris Vohta
Marko Ründva | Kajaja
Meelis Uustal
Meree Punab | Ellex
Mihkel Tíbar
Nikolai Dorovatovski
Piret

Piret Üts
Pärtel-Peeter Pere
Reet Pruul
Silver Hage
T.Valing
tom
Triin Sepp
Veiko Lukmann
Villu Lükk

Tegevuskava tutvustus

Arutelu algas sissejuhatavate tervitussõnadega, misjärel Meelis Uustal tutvustas ürituse ülesehitust ning tegevuskava põhieesmärke ja meetmeid.

Teemasid arutame müra liigi järgi. Tagasiside on teretulnud ning väga oluline.

Pärtel-Peeter Pere tänab tegevuskava avalikustamise eest ning soovib osalejatele jõudu tööle. Tallinna linn võtab müra vähendamist tõsiselt, kuna see põhjustab inimestele tõsist kahju. Tegevuskava saab kõigi tagasisidestajate abiga konkreetsem ja täpsem.

Tegevuskava tutvustus algab selgitustega selle kohta, mis on müra, miks seda tegevuskava koostatakse ning millist eesmärki see tegevuskava täidab.

Müra allikad: auto- ja trammiliiklus; raudteeliiklus; lennuliiklus; tööstus.

Strateegilist mürakaarti uuendatakse iga viie aasta tagant ning seda koostavad Eestis Tallinn, Tartu ja Transpordiamet. Hinnatakse ööpäevast müra, päevast müra, öhtumüra ja öömüra. Kehtiv mürakaart on valminud aastal 2022 ja see tugineb COVIDi-eelsetel andmetel.

Keskkonnamüra tegevuskava eesmärk on keskkonnamüra ja selle mõjude ohjamine, elukeskkonna mürataseme vähendamine ja vaiksetes piirkondades mürataseme suurenemise vältimine. Põhineb strateegilisel mürakaardil.

Selles tegevuskavas on olmemürast ja meelelahutuse müra vähe juttu, kuid siiski oleme selle ära markeerinud ning neid käsitletakse põhjalikult juba Tallinna keskkonnanahoiu arengukavas.

Eesti on kõige kõrgem õigusakt keskkonnamüra käsitlemiseks atmosfääri ja õhukaitse seadus, mille alusel on sätestatud ka erinevad määrused, mis põhjalikumalt käsitlevad seda, kuidas välisõhu mürakaarti koostada või kuidas toimub müratasemete mõõtmised ja hindamised ning millised on nõuded broneeringutele. On ka teisi määruseid, mida samuti kasutatakse müra olukorra hindamisel ja parandamisel.

Tallinn 2035 arengustrateegias tegeleb mürateemadega keskkonnahoiu valdkond, kus on selleks ka eraldi tegevusprogramm. Kahtlemata mõjutavad linnas müratulukorda ka teised strateegilised tegevusvaldkonnad. Täpsemalt on võimalik tutvuda veebilehel: strateegia.tallinn.ee.

Strateegilise mürakaardistamise tulemused näitavad, et kõige olulisem müraallikas on liiklus. Suurima liiklussagedusega tänavad Tallinnas on Järvevana tee, Pärnu maantee, Endla tänav, A.H. Tammsaare tee, Peterburi tee ja Narva maantee. Nende tänavate äärtes on paljud inimesed mõjutatud ülennormatiivsest müra. Lisaks on Tallinnas kohati ka tööstusmüra probleem, kuid see on lokaalne – peamiselt sadamad ja karjäärid.

Müratsoonide pindalaline ulatus, kus päeva-õhtu-öö müratase ulatab 55dB on Tallinnas kokku 30,1 km². Tallinna müratsoonides elab ligi pool linna elanikkonnast.

Vaiksed alad on müra valdkonna spetsiifiline termin ning nendeks nimetatakse alasid, kus on minimaalselt soovimatuid või inimtegevuse tekkel tekkivaid helisid. Mitte kõik rohealad ja mänguväljakud ei ole vaiksed alad. Vaiksed alad on kokkuleppelised, mis tuleks tegevuskava raames kokku leppida, et milliste aladega tuleb aeva näha, millised tuleb jätta vaikseks ja milliste alade puhul on vaja erinevaid meetmeid selleks ka rakendada. Tingimus on, et vaikselt alal ei tohi keskkonnamüra tase ületada 55 dB.

Meetmed, mida vaikuse säilimiseks tuleks rakendada on näiteks olemasolevate vaiksete alade säilitamine, rekonstrueerimine, uute rohealade rajamine, vaiksetele aladele ligipääsetavuse tagamine, vaikse liikuvuse soodustamine, liiklussageduse ja piirkiiruse vähendamine jne.

Mis puudutab liikluse müra allikaid, siis selleks, et vähendada allikatest lähtuvat müra, on meetmed, mida eelnevalt modelleeritakse ja tehakse uuringuid kuna linn on mitmekesine ja eriilmeline ja mõnes linnaruumi osas toimuvad ühed ja teised teised meetmed. Valikus on nt piirkiiruse vähendamine ja sellest kinnipidamine, liikluse rahustamine erinevate liikluskorralduslike meetmetega, vaikne teekate, liikluse sujuvuse parandamine, raskeveokite teekondade muutmine ja parandamine, rööbasteede uuendamine ja tehniline korrashoid jne.

Müratundlike hoonete kaitsmiseks on vaja võtta kasutusele meetmeid, mis takistaksid välismüra jõudmist siseruumidesse. Suur roll on akendel ja nende mürapidavusel, samuti ka välisseinte heliisolatsioon.

Tööstusmüra vähendamiseks saavad olla meetmed väga spetsiifilised ning sõltuvad sellest, milline ettevõtte ja milline masin/hoone/vm müra tekitaja on varjestatud või summutatud. Näiteks helisummutid, müratõkked, müra peegeldamine, müratekitaja ümberpaigutamine, jne.

Tallinnas on viimase viie aasta jooksul müra vähendamiseks rakendatud meetmeid nagu nt planeeringute ja projektide menetlemisel mürakaitse jälgimine, ehituslubade ja kasutuslubade väljastamisel jälgitakse müra piirväärtuseid (nt. õhksoojuspump, generaator, ventilatsiooniseade, jmt). Uute hoonete planeerimise ja projekteerimise menetluste käigus arvestatakse välispiiretele esitatud heliisolatsiooninõudeid ning jälgitakse nende meetmete vastavust. Keskkonnalubade taotluste suhtes seisukohtade esitamisel jälgitakse keskkonnamüra piirväärtuste arvestamist.

Langetatud on piirkiiruseid, rajatud on arvukalt teekünniseid, autoliiklust on piiratud Vanalinnas ning jätkub autovabade tsoonide laiendamine. Koostöös ümberkaudsete omavalitsustega arendatakse ühistranspordivõrgustikku. On rajatud mitmeid müratõkkeid, Eesti Raudtee on välja vahetanud suure osa raudtee pealisehitusest, on seatud piirangud öistele lendudele ning jätkati aktiivselt sadamate ja tootmiskaade ümberplaneerimist elamuvaladeks ja paralleelselt korrigeeritakse ka liiklusskeemi ning kavandatakse täiendavalt ühistranspordi liinide ja rattateede taristut.

Tänavate rekonstrueerimisel on projekteeritud juurde ühistranspordi- ja kergliiklusradu. On muudetud liikluskorraldust, rajatud uusi rattateid ja rataste hoiukohti. Ka toetusprogramm “Fassaadid korda” on aidanud muuta maju sooja- ja mürakindlamaks.

Tallinna keskkonnamüra vähendamise tegevuskava 2025-2029 meetmed jagunevad valdavalt uuringuteks ning kavadeks ja investeeringuteks. Ülelinnalised meetmed pole otstarbekad, sest linnaruumi heterogeensus näitab, et erinevates linna osades toimuvad lahendused erinevalt. Igale suuremale valukohale on vaja spetsiifilisi lahendusi ja suur roll on eelnevatel müra modelleerimistel ning eel- ja järeluuringutel. Objektide prioriteetide kavade valideerimine toimub koostöös vastutavate linnaametitega ning annab sisendit Tallinna linna investeeringute kavasse.

Tutvustatakse müra vähendamise meetmeid ja meetmete rakendamist.

Müra on mitteintuitiivne valdkond ja seepärast tuleb usaldada mudeleid ja uuringuid, et saada toimivad lahendused. Müratundlike hoonete jaoks oleks vaja kaardistada seisukord, et välja selgitada, kas mingis piirkonnas on vaja linna abi ja toetust või muud meetet, mis aitaks kiirendada piirkonnas müratundlike hoonete kaitsemeetmete rakendamist.

Järgneva viie aastaga jätkub planeerimise ja maakasutuse valdkonnas müra kontroll, see tähendab, et jälgitakse, et piirnormidest ja sihttasemest peetakse kinni. Lisaks ootab ees ka üldplaneeringutest lähtuv mürakaardi uuendamine ja ajakohastamine.

Kuna investeeringuid on palju, siis prioriteetide kava on oluline.

Müra vähendamise tegevuskavas on ära markeeritud ka muud mürahäiringud ja nende vähendamine, kuigi direktiiv seda tegelikult ette ei näe. Viimase nädala jooksul

tagasisidest on näha, et olmemüra, ehitusmüra, muud tehnoseadmed, lehepuhurid, muruniidukid, mootorratturid, kõik häirib suurt hulka inimesi ja kuigi nende lahendamine ei ole lihtne ja need on enamasti lahendamata, sest need on õigusaktides ebapiisavalt reguleeritud, siis sellegipoolest õigusaktid on inimese teha ja kindlasti tuleb hakata neid lahendusi aktiivsemalt otsima.

Tutvustatakse investeeringute tabelit, kus on näha, millised objektid lähevad järgmise viie aasta jooksul tööse.

Arutelu

Autoliiklus

Küsitakse: Hiljaaegu oli teemaks Paldiski maantee lõigu renoveerimine, Hipodroomi ja Südalinna vahelisel lõigul seoses arendusega. Silma torkas, et lõigu linna suund on jäetud tähelepanu alt välja. Oleks hea võimalus sellel lõigul viia sõidutee elumajadest olulisemalt kaugemale kahe suuna vahelise roheriba arvelt. See võimaldaks viia ka suur müraallikas elumajadest kaugemale, samal ajal jääks ruumi ka jalakäijatele, ratturitele ja isegi parkimiskohtadele. Kui säilitada sõidutee ääres ka parkimiskohad, siis sõidutee ise oleks elumajadest kaugemal. Ka majade ette oleks võimalik rajada siis uus roheriba koos haljastuse ja puudega. Kuna see läheb järgmisel aastal töösse, siis peaks linn sellele mõtlema.

M. Uustal: Soovitame teile ja ka teistele, et kui on ettepanekuid, et kuidas müra olukorda ühes või teises tallinna lõigus parandada, siis palun pange see kirja ka meie kodulehekülje tagasisidevormi, siis see jõuab ka müra tegevuskavasse. Oskan ala kohta öelda, et seal on haljasriba, kus on ka veel säilinud puid, ilmselt selle arvelt neid sõiduradasid ei ole võimalik majadest eemale projekteerida. Sama Paldiski mnt lõik (Mustamäe, Endla, Paldiski ristist kuni raudtee viaduktini) on üks lõikudest, mis on praegu modelleerimisel: millised meetmed võiksid sellel lõigul toimida. Oleme aru saanud, et see on üks probleemseid kohti ja üritame ka aru saada, kas on häid lahendusi või pool-häid lahendusi.

Küsitakse: Mis selle müra tegevuskavaga on teisiti kui eelmisega. Eelmise puhul juhtisin tähelepanu, et Pronksi tänaval ei võeta müra arvesse ja tehti ikka lahendus selline, nagu ta tuli ja kõikjal mujal samamoodi. Mis on seekord oodata teistsugust tulemust? Ütlesite, et võiks katsetada, et kas on tehnoloogilisi uuendusi, aga kas on põhimõttelisi muutuseid, et hakatakse jälgima? Teiseks, kas on uuritud, kas lamavad politseinikud omavad reaalselt efekti. Kogemus näitab, et võib olla vastupidi.

M. Uustal: Mis puudutab künniseid, mis teie hinnangul ei toimi, siis andke meile teada. Ei saa välistada, et mõnede künniste asukoht on valitud valesti nii liikluskorralduslike eesmärkide kui ka müra vähendamise eesmärkide osas. Kindlasti tahaksime olla sellistest

kohtadest teadlik. Hetkel tõesti ei ole künnised nii väga paigaldatud selleks, et oleks vähem müra, vaid pigem on esikohal olnud prioriteet ohutus konkreetses piirkonnas. Tahaksime kindlasti paremini mõista ka seda, kuidas need künnised mõjutavad mürataset. Info, et kusagil tekitavad juurde, on väga väärtuslik. Esimesele küsimusele vastan, et viie aastaga on muutunud palju. Tallinnas on liikuvuspilt ja liikluspilt muutunud, on täielikult muutunud erinevatel tasanditel arusaam kvaliteetsest ja tervislikust linnaruumis ja julgen öelda, et kui varasemalt on olnud müra tegevuskava fookus selleks, et EL ei pahandaks meiega, siis nüüd on ootused linnadele väga suured, et me tegeleksime teemaga, inimeste teadlikkus on paranenud kuni poliitikuteni välja. Olen lootusrikas.

Küsitakse: Terviseamet on justkui järelvalveorgan, kes peaks elanikku kaitsma, kuid mina pole saanud vastust, kus astutakse minu poolele ja lisaks tuli välja paar kuud tagasi autoliikluse mugavamaks muutmiseks lükati teetööd ööseks ja see ei luba magada. Kas sellised asjad muutuvad?

M. Uustal: Mis puudutab öötööde teostamist, siis oleme hakanud erinevate linnaüksuste vahel arutama, kuidas seda paremini reguleerida, et millised on absoluutselt vältimatud teetööd (nt oluline tehnovõrgu objekt lõhkenud või katki läinud), aga pannagi paika selline valgusfoor või prioriteetsus, et millised on ja millised mitte. Need kõnelused on alanud, hetkel veel tulemusi raporteerida ei saa, aga oleme teemast teadlikud ja püüame seda kuidagi lahendada hakata. Terviseamet on tõesti järelvalveorgan, kuid oleme tuvastanud, et on teatud teemasid, mis kahjuks on halvasti reguleeritud ehk teisisõnu, mille lahendamiseks puudub Terviseametil ja ka omavalitsusel õiguslik alus. Selliste olukordade kaardistamine on asi, millega meil tuleb ühiselt tegelema hakata, sest ka ise olen märganud, et omavahelist pörgatamist on liiga palju ja lahenduseks oleks mõningate õigusaktide täpsustamine või täiendamine.

Küsitakse: Kitsekülalt Juurdeveo tänavalt pöördun. Meil ristuva Kauba tänava alguses on metalli kokkuost ja Juurdeveo tänavat ja siin asetsevat kurvi läbivad metalliautod ja neid on rohkelt. On ka mõned kiirustõkked, mis tekitavad suurt müra. Autod võtavad vaevu kurvi välja ja keset elurajooni olev metalli kokkuost ei sobi kokku. Pluss on peal ka lennukoridor. Mürakaardilt vaatad, et pole viga, aga igapäevaselt elades on üksjagu muresid, isegi trammid ja rongid ei mõju nii palju kui need teemad.

M. Uustal: Meenub, et aastaid tagasi on endised kolleegid selle piirkonna ja metalli kokkuostu teemat arutanud ja võib-olla on ka tellitud sinna mürauringuid, aga jään vastuse võlgu. Seal on varasemalt olnud kaebusi, aga soovitan Teil palun kirjutada otse Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametile või andke teada tagasiside vormi kaudu. Palun kirjeldage seda uuesti ja otsime need vanad uuringud ka üles, kui need ikkagi tehtud on.

R. Pruul (Kliimaministeerium) kommenteerib: Seal on Terviseamet käinud ja tuvastanud, et on ülenormatiivne müra ning on pannud peale keelu kõrval olevale platsile, kuhu tahetakse teha arendust, kuna metallikokkuost ületab normi, aga nendele ei tehta ettekirjutusi. See on üks halb näide koostööst Terviseametiga. Teema vajab ülesvõtmist ja aitäh Meelis, et vead edasi.

Küsitakse: Tähelepanekud sellised, et kui vaadata meie trammiparki, mis liigub (nelja tüüpi trammid) ning kõige suuremat müra teeb CAF tramm. Millegi pärast ei ole summutatud muundureid, mis teevad kõrge sagedusega müra. Trammiseadmete mürasummutid võiks olla järgmine teema tegevuskava. Oleks ilmselt ka tehniliselt lahendatav.

Olen veendunud, et kõrgemate liikluspiirangute tõkistega, kui enne maha pidurdad, siis tekitab ka tegelikult heitmeid see pidurdamine ja kiirendamine. Võiks ka seda vaadata, kuidas ja kus tekivad heitmed.

Nägin, et mitmetel inimestel on mure, et kuidas ohjeldada pahatahtlikke kihutajaid. Kas Terviseametil, MUPOl või politseil on vahendeid, et see fikseerida või tuleks see luubi alla võtta.

M. Uustal: Tuleb luubi alla võtta pahatahtlikud kiirendajad. Üksikute inimeste negatiivne mõju on suur, praegu peaks politsei sellega tegelema, aga puuduvad vastavad mõõteseadmed ja nende ostmine ei ole ilmselt mõistlik investeering ja need müra tekitamise viisid on aina lihtsamad, politsei puudub tihtipeale ka alus neid tehnöülevaatusele saata. Selge on see, et see on üks kõige rohkem närvidele käivam müra liik, mis tuleb juba ka praegusest tagasisidest välja ning see ei tohiks olla aktsepteeritav. Teema on vaja mitmepoolselt arutlusele võtta, kas kuskil on vaja mingeid õigusakte modifitseerida või on muud meetodid. Hetkel head lahendust keegi leidnud veel ei ole.

R. Pruul (Kliimaministeerium) ütleb, et see on korrakaitse seaduse teema. Politseil on subjektiivse hindamise võimalus ja kui leitakse, et on häiriv müra, on õigus karistada. See on lihtsalt ala, millega ei taheta tegeleda. Soovitatakse helistada politseile, kui nähakse.

Küsitakse: Kas saaks lisada nõude lisada sõiduteede äärde haljastust. Näiteks Liivalaia projektile oli sisse kirjutatud, et jälgida botaanikaia uuringut, mis väitis, et ei saa istutada, kuna ei jää ellu. Aga igasugused oksad ja puud ju mahendavad helisid, Kesklinn on puudevaene ja mujal Euroopas tavaliselt mõlemalt poolt tänavad haljastatud.

M. Uustal: Mis puudutab haljastuse ja puude kasutamist müra kaitseks, siis kahjuks selle mõju on küllaltki marginaalne. Uuringud näitavad, et 1 dB jagu müra vähendamiseks peaks haljastusriba olema väga laia ja tiheda puude ja põõsastikuga. Tegelikult haljastusel on mõju müra mõttes küll, aga nimelt, kui haljastus blokeerib vaate müra objektile, siis uuringud näitavad, et inimesed panevad müra vähem tähele ja müra häirivus väheneb.

Seda kasutatakse linna parkides ja metsades, mõnel pool Skandinaavias näiteks, kui on tiheda liiklusega tänava ääres park või linnamets, siis pargi serv istutatakse tihedalt puid-põõsaid täis, et pargis olev inimene ei näeks autosid ja parandab pargi rekreatiivset võimet inimesele ja positiivseid tervisemõjusid. Kahjuks lihtsalt puude-põõsaste lisamine müra mõttes suurt positiivset mõju ei oma.

K. Künnis-Beres vastab, et puude puhul vaatame kliimatsooni. Puude istutamisel on probleem, et meil on talv, teede soolamine ja see ei mõju puudele hästi ning piirab ka puude istutamist. Suure soolakoormusega kohas suudavad suureks kasvada vaid üksikud puud ja põõsad, paraku on kurdleheline kibuvits selline, mis saab hakkama, aga tegemist on võõrliigiga.

Küsimus: Kas jätame siis probleemi alles ja jätame soolad ja kiirused alles, selle asemel et luua hea keskkond?

M. Uustal: Haljastust saab rajada sinna, kus on ruumi ja pole tehnovõrkude kaitsevööndeid ning kui sellisel tänaval toimub rekonstrueerimine, siis tänasel päeval sinna ka haljastust juurde lisatakse.

Küsitakse: Pere tegi sissejuhatuse ja ütles täpselt, et 131 inimest on surnud ishmeemiatõve kätte müra tõttu. Pole ju tõsiseltvõetav väide, aga minu küsimus on see, et kuna on tegeletud autojuhtide kiusamise ja kunstlike ummikute tekitamisega. Kas müra tegevuskava on mõeldud, kuidas tekitada magistraaltänavatel liikumistakistusi? Kas võib öelda, et see ei ole selleks.

Vastab: kindlasti ei ole tegevuskava loodud selleks, et kunstlikke takistusi tekitada magistraaltänavatel. See kava on selleks, et magistraaltänavate ääres elavad inimesed saaksid natukene tervislikumas keskkonnas viibida ja otsida neid lahendusi. Kui neid lahendusi ei ole, siis ei ole, aga kindlasti tuleb neid uurida ja otsida.

Raudteeliiklus

Küsimusi ei ole.

M. Uustal: Markeerin ära, et ka kahel raudtee lõigul on praegu käimas müra modelleerimised, et selgitada välja, kas piirkiirust muutes on võimalik vähendada neid müra mõjusid.

Lennuliiklus

Mainin, et kui on mistahes müra teemal ettepanekuid ja vastuväiteid ja häid mõtteid, siis pange kindlasti kirja müra lehele ankeeti – need on väga oodatud. Pärastlõuna seisuga oli juba pea poolsada inimest seda võimalust kasutanud. Aega on kuni nädala lõpuni.

Küsimusi lennuliikluse teemal ei ole.

Tööstusmüra

Küsitakse: Trummi tänaval asuva Nõmme spordikeskuse juures asub lumetootmine ja igal talvel peame seda tööstusmüra kannatama. See kestab mitu nädalat ja kui aastaid varem tootmine lõpetati öösel, siis praegusel juhul käib lume tootmine ka öösel mitme kahuriga. Meie kaks kortermaja asuvad 120 meetri kaugusel lumekahuritest, siis tekitab Glehni lossi juures olev kallak helilaine peegeldumise ehk see täisheli peegeldub meie maja poole. Olen aastast 2021 sellel teemal kirjutanud ja proovinud saata mõõtmisi ja pole lahendus olnud ja seda on lükatud edasi. Spordikeskus samuti ei tule vastu, sest neil on lihtsam masinaid töös hoida. Mõlemas majas on 32 korterit. Oleme iga aasta sellega hädas, öösel ei saa magada, pidev tööstusmüra taga.

Vastab: Oleme Teie kirja kätte saanud ja on plaanis sel talvel need mõõtmised tellida. Viimati teavitasime sellest ka Nõmme Spordikeskust, kes andis teada, et kuna tulemas ebakindlad temperatuurid, siis parasjagu just lõpetavad tootmise ära, aga see vastav mõõtmine selle talve jooksul tuleb!

Küsitakse: Kas ehitusmüra võib ka minna tööstusmüra alla? Hiljaaegu oli ka ajakirjanduses õhus teema, kuidas uusarendustes rammitakse vundamendivaiasid, nii Põhja-Tallinnas kui ka Kristiines ja Haaberstis on mure, et paari km raadiuses oli seda kuulda. Kuidas sundida arendajaid ja ehitajaid võimalikult vähe mürarikkaid lahendusi?

Vastab: See tööstusmüra alla ei lähe, aga sellega kavatseme edasi tegeleda, sest sellise ehitusmüra puhul on tegelikult lahendused olemas. Millegipärast sellel objektid neid ei kasutatud, kuigi tegelikult vaiu on maasse raiutud kortermajade ehitamisel aastaid, aga tõesti sellist äratuskella ei ole varem olnud, mis üle suure linna kajas. Siin tuleks lahendada seda teisiti, pole otseselt ei tööstusmüra ega müra tegevuskava teema, aga sellega saab tegeleda nii keskkonnahoiu arengukava koostamise käigus, küll aga sooviks need lahendused leida juba märksa varem. Tundub, et piisab sellest, kui seada täiendavad tingimused igaks juhuks sellistele suurematele ehitusobjektidele, et tuleb kasutada müravarjestamise viise.

R. Pruul (Kliimaministerium) täpsustab et igas ehitusloas võiks panna kirja tingimused, mis kaitseksid oma elanikke ja kui kohalik omavalitsus ei suuda seda teha, siis on juba ehitusjärelvalve, kes jälgib, et on nõuded, mida vaja täita. Ka öine müra on hetkel

täpsustatud piirnormidega. Igasuguseid meetodeid saab rakendada, mida müra tõkestamiseks saab kasutada, ja seda on võimalik teha.

VARIA

Küsimusi ei ole.

M. Uustal lõpetab arutelu ning suunab inimesi kasutama kindlasti veebivormi, et jätta oma tagasiside ja ettepanekud. M. Uustal soovib uurida ka strateegilist mürakaarti, kuidas erinevad müraliigid piirkondades müra olukorda mõjutavad ja ehk tekib veel täiendavaid ettepanekuid.

Müra vähendamise tegevuskava tutvustus ja avalik arutelu lõppes kell 19.15