Tapa valla välisõhu mürakaardi ja müra vähendamise tegevuskava avalikul väljapanekul saabunud küsimused/ettepanekud ja neile vastused

Küsimused/ettepanekud	Vastus/kommentaar
Ettepanek 1: Tsiteerin dokumenti: "Liiklusmüra puhul jäävad kõrgemad müratasemed sõiduteele või raudteele lähimatel elamualadel päevasel ajal alla 65 dB ja öösel alla 56 dB. Seega liiklusmüra piirväärtust (päevasel ajal müratundlike hoonete teepoolsel küljel lubatud kuni 65 dB ja öösel kuni 60 dB) lähimate elamute juures ületatud ei ole." Mürakaarti ei ole võimalik piisavalt suurendada (äkki mul on puudulikud IT-oskused, ei tea), et täpselt eristada, mis see müra tase meie elamumaal (Pikk tn 60, Tapa linn) täpselt on , kuid tundub, et nt meie maanteele väga lähedal asuv maja jääb tsooni, kus päevasel ajal müratase on 60-65dB. Kas ma saan õigesti aru, et kuna see jääb alla piirväärtuse 65dB, siis see ongi norm ja sellega tuleks justkui vaikimisi leppida? Kuigi tegelikult võib vabalt olla nt suure osa päevasest ajast müratase nt 64dB ning subjektiivselt selle maantee ääres elavad inimesed tunnevad end pidevalt häirituna. Tapa valla müra vähendamise tegevuskavas on välja toodud ühe liiklusmüra vähendava meetmena piirkiiruste kehtestamine. Ma ei tea, kui detailseks selle tegevuskava koostamisel minnakse, kuid kuna praegu on küsimusteettepanekute aeg, siis toon enda poolt välja ühe mõtte. Minu konkreetne ettepanek oleks kaaluda piirkiiruse vähendamist (vähemalt kuni 40km/h) Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt linnasisesel lõigul alates ristumisest Spordi tänavaga kuni asula lõpuni. Järgnev pole küll müraga seotud, kuid mainin siiski ära. Lisaks sellele, et pidev veoautode ja (eriti) Kaitseväe masinate voog ja sellest tulenev müra on siinse lõigu ääres elavatele inimestele suhteliselt häiriv , on konkreetselt meie elamu (Pikk 60) juurest maanteele väljasõit üsna ohtlik, kuna Pärnu poolt tulevaid sõidukeid kurvi tagant ei näe. Lisaks jalgsi liikudes peame (sageli koos väikelastega) tee ületamiseks kas a)jooksma piiratud nähtavusega maanteelõigul üle tee või b)kõndima u 200-300m paremal pool	Vastus 1: Saadame vastuse mürakaardi ja müra vähendamise tegevusakava avalikustamise käigus tehtud ettepanekule ja esitatud küsimusele. Mürakaardi koostaja vaatas mürakaardilt üle, et Pikk 60 kinnistu teepoolsel piiril on müratase päeval 65 dB ja öösel kuni 56 dB. Samas eluhoone juures on müratase päeval 63 dB ja öösel 54 dB, mille puhul on näha, et müra piirnormini (kuni 65 dB müratundliku hoone teepoolsel küljel) on paari dB jagu ruumi. Kuna eluhoone asub teele üsna lähedal, tekib selle taha nö vaikne õu, kus müratase on ka päevasel ajal alla 57 dB, mis tagab elamualal vaiksemad alad, kus saab viibida. Väide „piirkiiruse alandamine alla 50 km/h ei vähenda olulisel määral müratasetet“ tugineb asjaolul, et piirkiiruse alandamisega vähendatakse peamiselt rehvimüra mõju, mis toimib hästi nt kiiruselt 70 km/h kiiruseni 50 km/h alandades. Kuid alla 50 km/h on peamine müraallikas autol mootor, mistõttu sisuliselt langetades kiiruseni 40km/h, muutub lihtsalt autode puhul peamine müraallikas, kuid müratase jääb üsna samaks (veoautode puhul isegi pigem suureneb). Seda on käsitletud Tapio Lahti „Keskkonnamüra hindamine ja müra leviku tõkestamine“ ning WHO koostatud müra ohjamise juhendis, mille eestikeelne tõlge on allalaetav siit: https://envir.ee/keskkonnakasutus/valisohk/mura#mra-lisamaterjalid („Mis on keskkonnamüra ja kuidas seda ohjata“). Mürakaardi koostaja tegi ka müra modelleerimise mudelis kontrolli ning see näitas, et antud lõigul kiiruspiirangu alandamisel kiiruseni 40 km/h ja kiiruseni 30 km/h pigem antud kohas tõstaks liiklusmüra taset, kuna eelkõige veoautode mootorimüra muutuks peamiseks müraallikaks, mis müraallikana on valjem. Lisaks antud madalate kiiruste puhul muutuks pikemaks ka aeg, mille jooksul müraallikas antud elamust möödub (tekitab elamu juures kauem müra). Seoses tee ületamise probleemiga pöördume seisukoha saamiseks

maantee ääres kuni ülekäigurajani. Kumbki variant ei ole kuigi turvaline, arvestades, et enamus veoautosid liigub siin (heal juhul) 50km/h. Piirkiiruse langetamine tõstaks vähemalt mingil määral turvatunnet. Seoses minu ettepanekuga jõudsin nüüd tegevuskava lugedes punktini, kus on väidetud ,et piirkiiruse alandamine alla 50km/h ei vähenda oluliselt määral mürataset. Sooviksin hea meelega lugeda neid allikaid, millel see väide põhineb. Ettepanek 2: Tänan pika ja põhjaliku vastuse eest. T.Lahti keskkonnamüra käsiraamatut lugedes on kirjas, et jah rehvimüra on kõige olulisem müra tekitaja al kiirusest 50km/h sõiduautode puhul ja al 70km/h raskete autode puhul. Samas lõigus on aga ka mainitud, et „Rehvimüra oluline suurenemine sõiduauto puhul on kiirusest alates umbes 30 km/h ja veoautode puhul alates kiirusest umbes 40 km/h.“ Ehk lisaks mootorimürale suureneb ka tema väitel oluliselt rehvimüra. Ilmselt mingeid võrdlevaid müramõõtmisi erinevatel kiirustel siin kunagi tegema ei hakata, kuna selle maanteelõigu ääres ei ole väga palju elamuid (sama probleem võib ka olla tegelikult Paide mnt ääres elavatel inimestel, kuid mul puudub info, kas sealt kandist on müra osas kaebusi esitatud). Seega pean usaldama mürakaardi koostanud ekspertide väiteid ja modelleerimise käigus saadud andmetel tuginevaid hinnanguid. Ettepanekuna tooksin välja, et võiks tõhustada sel lõigul liiklusolukorra järelvalvet, et sõidukijuhid hoiaksid lubatud piirkiirusest 50km/h kinni. Seoses müra vähendamise tegevuskavaga on mul tekkinud veel üks küsimus. Pideva müra vähendava meetmena on tegevuskavas välja toodud raskeliikluse ümbersuunamine müratundlikelt aladelt. Kuidas seda täpsemalt rakendatakse? Kaitseväe raskete masinate liikumiseks on loodud otseühendus KV linnaku ja Keskpolügooni vahel. Samas minule teadaolevalt (KV töötajana) ei ole selle kasutamine siiski väga aktiivne, kuna raudtee ületamiseks on vaja taotleda 5 päeva varem luba Eesti Raudteelt. Väiksemate veoautode kolonnide jaoks seda sageli ei tehta(põhjuseid võib oletada- lihtsalt ei viitsita, see nõuab täpsemat planeerimist jms) , seetõttu liiguvad nad sageli siiski läbi linna. Positiivse küljena võib välja tuua, et liitlaste	Transpordiameti poole, sest tegemist on riigiteega ning see jääb Transpordiameti haldusalasse. Kuna tegemist ei ole teemaga, mida peab mürakaart ja mürakaardi tegevuskava lahendama, siis selle osas ei anta vastust avalikustamise käigus. Vastus 2: Teeme liiklusjärelevalve tõhustamise kohta politseile avalduse. Raskeliikluse ümbersuunamise meedet rakendatakse juhul, kui mingis piirkonnas raskeliiklusest tulenevalt müraolukord halveneb. Sealjuures peab olukorra halvenemine olema tõendatud. Selliste kaebuste ja olukordade lahendamisega tegeletakse pidevalt ning seega on meede tegevuskavas välja toodud pideva meetmena. Kuna Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt ei kuulu omavalitsuse haldusalasse, siis ei saa omavalitsus selle maantee liiklusmüra osas mingeid meetmeid rakendada. Me saame teha Transpordiametile ettepanekuid ja küsida nende seisukohta ning loota, et nad tulevad uurivad olukorda täpsemalt ja proovivad oma tegevusega midagi paremaks muuta. Me edastame kindlasti kõik mürakaardi avalikustamise jooksul saabunud mured Transpordiametile ning küsime neilt selles osas seisukohta.

kolonne on tõesti väga harva näha. Seega jah, KV raskete veokite voog läbi linna on küll vähenenud, kuid mitte märkimisväärselt. Seega üks variant müra vähendamiseks linnas oleks läbirääkimised KV-ga, et nad suurendaksid otsetee kasutamise sagedust ka väiksemate veokite kolonnide puhul. 2021a Tapa valla üldplaneeringu järgi kunagi plaanis olnud Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt ümbersuunamine Tapa linnast mööda, on plaanidest maha võetud, seega tsiviilraskeveokite voos ilmselt mingeid muutusi oodata ei ole. Selles osas tekib veidi lootusetu tunne, et liiklusmüra osas positiivseid muutusi oodata nagu ei olegi.	
Tere, lõpuks näen, et Tapa hakkas tegelema müra vähendamisega. Oleme tegelt juba pikemalt häiritud sellest mürast mis on Paide mntl aga õnneks mõned lükked on selle jaoks tehtud ja suuri rekkaid nii palju ei sõida, kui see oli aastaid 10-15 tagasi aga siiski suvel ei saa aknaid lahti hoida, sest vara hommikul hakkavad rekkad sõitma. Talvel on probleem selles, et kumin kostab ja kui vahest suuri autosi tuleb mitu siis müra ja vibratsoon on tugev. Kui oleks võimalik siis sooviks müra seina või midagi sarnast, kurv lõpp on ka otse Paide mnt 6 maja suunas (Rakvere-Paide suunal) ja minul on vahest võibolla ulme mõte aga kui suur auto ei peaks hakkama saama sõiduga oleks mu ema magamistuba esimene mis pihta saaks. Aeda on meil aastate jooksul paar korda kõveraks sõidetud. Sooviksin, et ehk lõpuks saab ema rahulikult magada ka päeval ja iga talvega mis tee olukorrad lähevad hullemaks, ei pea ma muretsema ema turvalisuse pärast.	Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt ei kuulu omavalitsuse haldusalasse, seega ei saa omavalitsus selle maantee liiklusmüra osas mingeid meetmeid rakendada. Me saame teha Transpordiametile ettepanekuid ja küsida nende seisukohta ning loota, et nad tulevad uurivad olukorda täpsemalt ja proovivad oma tegevusega midagi paremaks muuta. Me edastame kindlasti kõik mürakaardi avalikustamise jooksul saabunud mured Transpordiametile ning küsime neilt selles osas seisukohta. Seoses ühe teise saabunud ettepanekuga teeme politseile avalduse liiklusjärelevalve tõhustamise kohta Pärnu-Rakvere- Sõmeru maanteel.

Mürakaardi seletuskirjas on eesmärgina välja toodud “koondada infot oluliste müraallikate ja nendest tuleneva ümbritsevasse keskkonda leviva müra kohta”. Samas on öeldud, et “välisõhus leviva müra hulka ei loeta riigikaitselise tegevusega seotud müra”. Tapa vallas, mis on üks Kaitseväe Põhja-Eesti harjutusala valdadest, on riigikaitselise tegevusega seotud müra üheks olulisemaks keskkonda levivaks müraks. See oluline fakt on tegevuskava müraallikate ülevaates ära toodud vaid kahel korral: 1. “Tapa vald on tugevalt seotud kaitseväe tegevustega. Tapa valla piiridest põhja poole jääb Keskpolügooni ala ning Tapa linna lõunaosas paikneb Eesti suurim sõjaväelinnak.” 2. “Seoses Kaitseväe lähiharjutusalade laienemisega on Tapa valla elanike poolt tõstatatud mureprobleem Kaitseväe tekitatud müra ning selle leviku kohta Tapa linna territooriumil.” Omalt poolt täiendame, et Kaitseministeerium on riigikaitselise tegevusega seotud müraprobleemide osas läbivalt palunud kõigil sellest puudutatud kodanikel otse enda poole pöörduda, mistõttu ei laeku sellega seotud mured Tapa vallale. Näiteks on seltsingule teadaolevalt korduvalt käsitletud Lehtse piirkonna müraprobleemi, millega seonduvalt on ka Kaitseministeerium viinud läbi müra mõõtmise. Kuigi riigikaitselise tegevusega kaasnevale mürale ei eksisteeri piirnorme ja seda ei loeta ilmselt seetõttu mürakaardi koostamisel formaalselt keskkonnamüra hulka, jätab selle müra mittekäsitlemine Tapa valla müra vähendamise tegevuskavas olukorrast vale mulje. Eeldame, et müra vähendamise tegevuskava on planeeritud reaalsele olukorrale vastava töödokumendina. Tegevuskavas sätestatakse, et “mürakaart annab hinnangu piirkonna mürasituatsioonile ning sellega saab hinnata pidevast keskkonnamürast mõjutatud inimeste hulka”. Et see nii oleks, tuleb tugineda korrektsetele algandmetele. Ettepanek: 1. Käsitleda riigikaitselise tegevusega seonduvat müra ühe olulisema müraallikana Tapa vallas. 2. Formuleerida riigikaitselise tegevuse alad, kust müra lähtub, kui “Kaitseväe Põhja-Eesti harjutusala”, Kaitseministeeriumi kaardirakendusel https://estmilgeo.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=9954b0d7c9a24c33beb1246f96d09929. See tagab, et arvesse võetakse ja	Tapa valla välisõhu mürakaardiga paralleelselt koostati Tapa vallavalitsusele ka Kaitseväe keskpolügooni, Tapa lähiharjutusala ja Tapa lasketiiru olemasolevate andmete põhjal koostatud militaarmüra hinnang. Tapa valla välisõhu mürakaart ja müra vähendamise tegevuskava on koostatud vastavalt Atmosfääriõhu kaitse seaduse nõuetele, kuid militaarmüra pole Eestis seadusandlusega reguleeritud, mistõttu ei lisatud antud militaarmüra hinnangut avalikule väljapanekule koos mürakaardi ja tegevuskavaga. Antud hinnangu koondtulemustele tuginedes, ei ole müratase lähimatel müratundlikel aladel keskmise väljaõppepäeva ajal kõrge, ning aasta keskmisena on militaarmüra tase veelgi madalam. Teie ettepanekud oleme sellegipoolest arvesse võtnud ning lisame müra vähendamise tegevuskavasse rohkem infot ka Kaitseväe müra kohta, lisaks viite antud mürahinnangu koostamisele ning lisaks lisame ka täiendavad leevendusmeetmed olukorra halvenemise vältimiseks ning parendamiseks.

analüüsitakse kõigist selle ala piirkondadest (Tapa lähiharjutusala, keskpolügoon, nn ohualad, Soodla harjutusväli) lähtuvat müra, millel võib olla ka kumulatiivne iseloom, kui suurõppuste käigus toimub paralleelselt palju mürarikkaid tegevusi, sh nt madallennud. 2 Tegevuskavas toodud meetmed peavad "tagama valla vaiksetes piirkondades mürataseme suurenemise vältimise." Just mitmed Tapa valla potentsiaalselt vaiksed alad kannatavadki riigikaitselise mürahäiringu all, kuna piirnevad Põhja-Eesti harjutusalaga või asuvad seal (valla põhjapoolne piirkond Tapa-Lehtse-Jäneda-Nelijärve, Tapa lähiharjutusala ümbrus – Näo, Karkuse, Räsna, Jootme külad jt paigad). Ettepanek: käsitleda riigikaitselist müra ka vaiksete alade kontekstis. Juhul, kui riigikaitselise müra tagajärgi neil aladel leevendada pole võimalik, siis ei saa neid alasid tingimusteta nimetada puhkamiseks sobivateks vaikseteks aladeks. 3 Tegevuskavast nähtub, et "keskkonnamüra vähendamise tegevuskava eesmärk on leida optimaalsed meetmed keskkonnamürast tingitud kahjulike mõjude vähendamiseks …, ning vähendada mürahäiringut võimalikult paljudel elanikel". Ühe meetmena on välja toodud "vajadusel müra eksperthinnangu nõudmine detailplaneeringu või projekti juurde. Olukordades, kus arendust planeeritakse kõrge müratasemega piirkonda või planeeritakse olulise müra tekkega tegevust ning Tapa Vallavalitsusel puudub piisav informatsioon selle mõjudest, on asjakohane nõuda müra eksperthinnangut. Vastavalt vajadusele võib see eksperthinnang olla planeeringu/tegevuse mürauuring (müra mõõtmine või modelleerimine) või pädeva akustikaeksperdi kaasamine projekteerimisse, sobiva lahenduse väljatöötamiseks." Riigikaitselise tegevuse müra probleemi on LIS korduvalt tõstatanud keskpolügooni riigi eriplaneeringu protsessi käigus. Eriplaneeringut on kommenteerinud ka Tapa vald, edastades omalt poolt seisukohad: "1. Kaitseministeeriumil korraldada regulaarne, vähemalt kaks korda aastas, müra ja vibratsiooni mõõtmine Kaitseväe õppuste ajal Tapa linnas ja valla asulates (Lehtse kant) ning saadud tulemuste avalikustamine. 2. Kaitseministeeriumil korraldada avalikkuse laialdasem eelteavitamine Kaitseväe	

poolt läbiviidavatest suurema müratasemega õppustest.” Kaitseministeerium lähtub vastusena omalt poolt keskpolügooni riigi eriplaneeringu ptk 3.9.4 sätestatust, selgitades samas, et seirekava vajab pidevat ülevaatamist. Müra mõõtmiseks on planeeringus sätestatud kohustus „suurõppuste ajal viia vähemalt kriitilisse tsooni jäävate majapidamiste juures läbi müratasemе mõõtmised“. Ülaltoodud diskussioonist keskpolügooni eriplaneeringu menetlemise protsessis, eriplaneeringust endast ja valla müra vähendamise tegevuskavast ei lähtu kodaniku jaoks kindlust ja selgust, kas, kus ja kuidas riigikaitselist müra konkreetselt seiratakse ning mida leevenduseks ette võetakse. Pole selge, kas ja kuidas on Kaitseväe Põhja-Eesti harjutusala erinevate osade (nt keskpolügoon, Tapa lähiharjutusala) mürakaardid ja müra seire põhimõtted integreeritud valla müra tegevuskava eelnõuga. Ettepanek: Viia Tapa valla müra vähendamise tegevuskava meetmete nimekiri riigikaitseliste tegevuste müra osas kooskõlla Kaitseväe Põhja-Eesti harjutusalal kehtivate ja planeeritavate müra teemat puudutavate aktidega, tuues omalt poolt välja, kuidas täpselt töötatakse riigikaitselise müra vähendamisel koos Kaitseväe ja Kaitseministeeriumiga: kus, millal ja kuidas seiratakse olukorda, kes vastutab kommunikatsiooni eest, missugused on potentsiaalsed leevendusmeetmed jms.	
Sisendina Tapa valla mürakaardi ja müra vähendamise tegevuskava eelnõule soovin omalt poolt välja tuua müra sõltuvuse taimestikust. Palun kaaluda puhverala määramist raudtee ja elamute vahele, kuhu planeerida kaitsehaljastust ja kus paiknevat metsa majandada püsimetsanduse põhimõtete kohaselt, et raudtee äärde ei tekiks perioodiliselt uusi lagedaid alasid, mille tõttu peavad ümbritsevate alade elanikud taluma raudteemüra, mille oluline vähendamine oleks taimestiku abil lihtne. Seda, kui palju mõjutab taimestik raudteemüra, tunnen oma kinnistul ca 1 km kaugusel raudteest iga-aastaselt sügistalvel, mil lehtede langemise järgselt raudteemüra suureneb.	Müra vähendamise tegevuskava peatükis 5.3 on kirjeldatud maakasutuse planeerimise põhimõtteid, mille kohaselt on haljastuse planeerimine üks olulisematest müra vähendamise meetmetest. Raudtee kaitsevööndisse ohutuse seisukohalt Eesti Raudtee AS kaitsehaljastust ei planeeri. Nende soov on raudtee kaitsevöönd puittaimestikust võimalikult puhtana hoida. Riigile kuuluva metsa majandamisse omavalitsus sekkuda ei saa. Tapa valla üldplaneeringu koostamise käigus väljendas RMK selles osas väga selgelt oma seisukohta. Tiheasustusega aladel on määratud kõrgendatud avaliku huviga alad, mille osas RMK küsib omavalitsuse seisukohta. Hajaasustusega piirkondades sellised alad puuduvad.

Alustuseks kiidan teema algatajaid ja suure töö tegijaid. Kirjutasin sama murega valda juba 09 september 2016 tulenevalt just suurenenud müraga seoses militaartranspordiosakaalu kasvuga Tapa linnas Paide maanteel. Nimelt seoses liitlaste tulekuga kadusid ära ka nädalavahetuste vaiksemad hetked. Tol korral oli lootus, et probleem laheneb koos nö tankitee valmimisega, kuid paraku nii see ei ole läinud, sest raudtee ülesõit, mis asub tankiteel, ei ole lihtsasti kasutatav, sest hoolimata kõigest on sealse ülesõidu kasutamine vaja raudteega viis päeva ette kooskõlastada. Ehk siis loodetud liikluskoormuse vähenemist ei ole toimunud, hoopis vastupidiselt, tulenevalt suurenenud lintidel lahingutehnika hulgaga, on rasketehnika osakaal antud lõigus hoopis suurenenud. Lintidel tehnika liigub muidugi enamasti treileritel, kuid rasketehnika müraga on tegemist siiski. Müra vähendamise kava koostajad on kirja pannud hulga müra vähendamise meetodeid, mis ausalt öeldes on pigem elementaarsed teoreetilised võimalused müra vähendamiseks. Lisaks on mürakaardilt üsna keeruline aru saada millised objektid asuvad kindlasti ohtlikul alal. Minu küsimus on kas on ka konkreetsed meetodid välja töötatud ehk siis kas mul on võimalik aru saada, et näiteks minu tänavalõigus on vallal plaanis ette võtta liiklusmüra vähendamiseks seda teist ja kolmandat. Veelgi täpsemalt huvitab mind Paide mnt 4 ja 6 lõik sest 4 elan ma ise ja 6 elab minu eesti keelt mitte kõnelev naaber, kelle maja asub tänavale veelgi lähemal kui minu oma. Ühe ettepanekuna on välja toodud ka hoonete parem isoleerimine müra eest läbi sobilike materjalide kasutamise rekonstrueerimisel. Kas on plaanis rakendada kompensatsiooni meetmeid toetamaks elanike majade rekonstrueerimist, et saavutada parem mürakindlus?	Mürakaardi kohaselt on Tapa linnas Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt äärsetel aladel müratase piirnormide lähedal, kuid otseselt piirnormide ületamist kuskil ei toimu. Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt ei kuulu omavalitsuse haldusalasse, vaid Transpordiameti haldusalasse ning seega ei saa omavalitsus selle maantee liiklusmüra osas otseselt mingeid meetmeid rakendada. Me saame teha Transpordiametile ettepanekuid ja küsida nende seisukohta meile laekunud ettepanekute/murede osas. Hoonete rekonstrueerimisega seotud meetme rakendamine on müra piirnormi ületamise korral võimalik ja see peaks toimuma tee haldaja (Transpordiamet) ja kinnistu omaniku koostööna. Kuna mürakaardi avalikustamise käigus on Pärnu-Rakvere-Sõmeru maantee osas tulnud veel ettepanekuid, siis edastame ka Teie poolt esitatud küsimused Transpordiametile saadetavasse päringusse.