

Jõhvis

21. aprillil 2022 nr 00

Seisukoht riigitee nr 1 Tallinn-Narva (E20) km 162,5-172,5
Jõhvi-Toila teelõigu eelprojekti keskkonnamõju
hindamise aruande kohta

23. märtsil 2022 esitas kirjaga nr 8-5/22/6281-1 Transpordiamet riigitee 1 Tallinn–Narva (E20) km 162,5–172,5 Jõhvi–Toila teelõigu eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise aruande (*edaspidi* KMH aruanne) seisukoha esitamiseks.

Kavandatava tegevuse eesmärk on riigitee nr 1 (E20) Tallinn-Narva km 162,5-172,5 asuva Jõhvi-Toila teelõigu liiklusohutuse taseme tõstmine. Eelprojektiga nähakse ette eelnimetatud teelõigu ümberehitus 2+2 ristlõikega maanteeks, vastavalt Ida-Viru maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule (TP) „E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine”. Põhimaantee 1 Tallinn-Narva kuulub rahvusvahelisse Trans European Network Transport (TEN-T) teedevõrgustikku. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E20. Maantee ühendab Eesti pealinna mitmete suurte linnadega, tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja Narva piiripunktiga.

Projekteeritav teelõik piirneb Jõhvi linnaga, hõlmab Jõhvi 2. ja 3. liiklussõlme ning Toila liiklussõlme. Jõhvi 3. liiklussõlme ja Toila liiklussõlme vaheline teelõik viiakse uuele trassile, sh nähakse ette mitmes lõigus Pühajõe õgvendamist. Enne Toila liiklussõlme on suurulukite läbipääsu tagamiseks projekteeritud ökodukt. Samuti on projekteeritud mitmed väikeuluki- ja konnatunnelid tagamaks loomade ja kahepaiksete ränne. Kergliiklejate ohutuse tagamiseks on projekteeritud maanteeäärne jalg- ja jalgrattatee.

Seisukoht mõju võõrliikide leviku ja selle peatamiseks ettenähtud meetmete kohtaProjekteeritava teelõigu naabruses on registreeritud 12 karuputke leviala. Oleme seisukohal, et KMH aruandes toodud meetmed karuputke levimise takistamiseks vajavad täpsustamist. KMH aruandes peab konkretiseerima ilmastikutingimustega seotud leviku piiramise meetmed, nt tuulise ilmaga koloonia aluse pinnasetööde teostamise keeld. Samas ei ole täpsustatud koloonia aluse pinnase vedamise viis, kuna lahtisel kujul sellise pinnase vedamine on rangelt keelatud.

Seisukoht müra mõju ja selle vältimise ning vähendamise meetmete kohta

Mürauringus kavandati müra levikut vähendava meetmena müratõkked, võttes aluseks kõige mürarikkama ehk perspektiivse (2048. a) olukorra. Müratõkete kavandamisel lähtuti Transpordiameti lähteülesandest, mille kohaselt müra leevendatakse seal, kus eluhoonete fassaadidele mõjub kõrgem müratase kui 65 dB päeval ja 60 dB öösel ning müratõkked rajatakse vaid kasutusluba omavatele hoonetele. Selliseid hooneid tuvastati mürauringus kokku seitse:

- üksikud eluhooned Edise külas lähiaadressiga Laanese ja Künka (põhja pool maanteed);
- eluhooned Jõhvi linnas Lääne tn 17, Lääne tn 14, Side tn 20 ja Ristiku tn 27 (lõuna pool maanteed);
- kortermaja Jõhvi linnas Linda tn 20 (lõuna pool maanteed).

Müratõkkeseinad planeeritakse ainult eelnimetatud kinnistute piirkonnas. Samas mürauringu kaartidelt nähtub, et projektiala piirkonda jääb kohti, kus elamualale kehtestatud norm on ületatud. Pidades silmas, et alale kehtestatud norm rakendub müratundliku hoone teepoolsest küljest teisele poole hoonet jäävatel aladel, siis on elamualale kehtestatud norm ületatud täpsemalt:

- ehitusjärgses olukorras (2028. aastal) – Jõhvi linnas Muru ja Kruusa tn põhimaanteele lähimate eramute puhul (II mürakategooria). Ületatud on päevane norm.
- perspektiivses olukorras (2048. aastal) – Jõhvi linnas Marja, Muru, Kruusa, Soo ja Eha tn põhimaanteele lähimate eramute puhul (II mürakategooria). Antud kinnistute piirkonnas ei ole müratõkkeseinte rajamine planeeritud. Selline olukord ei ole põhjendatud ja vastuvõetav.

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 14 lõikele 5 tuleb keskkonnamõju hindamise aruandes kajastada kõiki asjaolusid, mis on keskkonnamõju hindamise eesmärgist olulised.

Müra mõju vähendamiseks rakendatavate meetmete sidumine hoone kasutusloaga ei ole õiguspärane. Kuni 1995. a. ehitatud hoonetel puudub kasutusloa kohustus. Samas elamahoone võib kasutusel olla ja kasutusloa ei ole veel saadud. Müra normtasemed kehtivad elamualale sõltumata kasutusloa olemasolust. Euroopa Komisjon peab keskkonnamüra üheks peamiseks keskkonnatervishoiu probleemiks Euroopas (European Commission, 2019). Keskkonnamüra haiguskoormusest moodustab peamise osa liikluse müra (WHO, 2011; EEA, 2020). Rahvastikupõhised uuringud on näidanud, et kokkupuude üle 50 dB keskkonnamüra tasemetega suurendab mitmete haiguste, sealhulgas südame isheemiatõve levimuse, avaldumuse ja suremuse riski ning mõjutab ka inimeste heaolu ning töövõimet (Guski jt, 2017; Houthuijs jt, 2019; Nieuwenhuijsen jt, 2017).¹

Müratõkked vähendavad mitte ainult müra levikut, vaid ka teevalgustuse ja autodele valguse levikut elamuteni ning liiklusest põhjustatud õhusaaste levikut.

Planeeritav tegevus mõjutab inimeste elukvaliteeti eriti müra osas. Planeeritava tegevuse juures peab tagama keskkonnahäiringute vähendamine võimalikult suures ulatuses, et kaitsta keskkonda, inimese tervist, heaolu ja vara. Mürauringust selgub, et müratasemega üle 60 dB (päeval) on mõjutatud palju elamukinnistud. Oleme seisukohal, et selleks, et minimeerida mürast tekkiva mõju inimeste tervisele ja heaolule, peab elamumaa piirkondades müra mõju vähendamise meetmete planeerimisel ja rakendamisel lähtuma müratasemest 60dB päeval ja 55 dB öösel. Pärast tee valmimist tuleb teostada mürataseme mõõtmised ka kohtades, kuhu müratõkkeseina ei ole rajatud, veendumaks, et müranormtase antud piirkonnas ei ole ületatud. Eriti peab pöörama tähelepanu elanike kaebustele müra osas. Müranormtase ületamise korral peab võtma tarvitusele meetmed müra vähendamise osas. KMH aruande punktis 8.1.9 on toodud muuhulgas soovituslikud meetmed müra mõju vältimiseks ja vähendamiseks. Inimeste tervis ja heaolu on väga tähtis aspekt ja selle tagamiseks ei saa olla soovituslike meetmeid. Kõik müraallika valdajale (Transpordiamet) seonduvad meetmed peavad olema kohustuslikud täitmiseks.

Aluseks võttes keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 20¹ lõike 1 ning lähtudes esitatud aruande eelnõust ja vallavalitsuse ettepanekust, vallavolikogu

o t s u s t a b :

1. Teha Riigitee nr 1 Tallinn-Narva (E20) km 162,5-172,5 Jõhvi-Toila teelõigu eelprojekti keskkonnamõju hindamise aruande kohta järgmised ettepanekud:

1.1 täiendada võõrliikide leviku peatamiseks kasutatavad meetmeid;

¹ „Direktiivi 2002/49 III lisa muutmise eelnõus kavandatava müra terviseohtlikkuse hindamise meetodi sobilikkuse hindamine Eesti tingimustes Tallinna ja Tartu linna ning põhimaantee näitel. Lõpparuanne“. Tartu Ülikool, Tartu 2020

- 1.2 elamumaa piirkondades müra mõju vähendamise meetmete planeerimisel ja rakendamisel tuleb lähtuda müratasemest 60dB päeval ja 55 dB öösel;
- 1.3 mitte siduda hoone kasutusloa olemasolu müratõkkeseina planeerimise ja rajamisega;
- 1.4 planeerima müratõkkeseinad piirkondades, kus elamualale kehtestatud norm on ületatud (Jõhvi linnas Marja, Muru, Kruusa, Soo ja Eha tn);
- 1.5 täiendada KMH aruande punkti 8.2 (seiremeetmed) selliselt, et müratasemete mõõtmised kohtades, kus müratõkkesein ei ole rajatud tuleb teostada ühe aasta jooksul kaks korda alates tee valmimisest. Müranormtase ületamise korral kavandada vajalikud leevendusmeetmed;
- 1.6 KMH aruande punktis 8.1.9 müraallika valdajale (Transpordiamet) seotud meetmed peavad olema kohustuslikud täitmiseks;
- 1.7 meetmete tõhususe tagamiseks KMH aruande punktis 8.1.8 toodud õhusaaste vältimiseks ja vähendamiseks kasutusaegsed meetmed peavad olema kohustuslikud täitmiseks;
- 1.8 KMH aruande punktis 8.1.10 toodud meede, kus soovitatakse enne ehitustööde algust fikseerida tööde võimalikku mõjualasse (teostatavatest ehitustöödest 30 m ulatuses) jäävate hoonete ja olulisemate rajatiste (nt joogiveekaevude jms) tehniline seisukord, peab olema kohustuslik täitmiseks.

2. Otsus jõustub teatavakstegemisest.

3. Käesoleva otsuse peale võib esitada vaide Jõhvi Vallavolikogule haldusmenetluse seaduses sätestatud alustel ja korras või esitada kaebus Tartu Halduskohtu Jõhvi kohtumajale halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud alustel ja korras 30 päeva jooksul alates käesoleva otsuse teadasaamisest või päevast millal asjast huvitatud isik pidi käesolevast otsusest teada saama.

Vallo Reimaa
Volikogu esimees

Seletuskiri

Maanteeamet1 (Transpordiameti õiguseellane) algatas keskkonnatalituse juhataja 11.08.2020 otsusega nr 15-7/20/320 keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) riigitee 1 Tallinn–Narva (E20) km 162,5–172,5 Jõhvi–Toila teelõigu eelprojektiga kavandatavatele tegevustele. Projektiga kavandatud tegevuste KMH programm tunnistati nõuetele vastavaks Transpordiameti keskkonnakorralduse juhi 26.03.2021 otsusega nr 1.1-2/21/38.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 20¹ lg 1 ja § 15¹ kohaselt peab otsustaja (Transpordiamet) enne KMH aruande KeHJS § 21 ja § 16 kohast avalikustamist küsima seisukohti aruande sisu kohta kõigilt asjaomastelt asutustelt.

Välisõhus leviva müratase on reguleeritud atmosfääriõhu kaitse seadue¹ §-ga 55-61 ja Keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“.

*Otsuse vastuvõtmiseks on vajalik poolthälte enamus.
Eelnõu koostas keskkonnaspetsialist Svetlana Jürgens*