

Tartu linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava aastateks 2024-2028

Avalik arutelu 20.05.2024, 17.00-18.20

Tartu Linnavalitsuse arhitektuuri ja ehituse osakonna nõupidamisruum, Raekoja plats 3

Protokoll

17.00

Linnamajanduse osakonna Keskkonnateenistuse juhataja Ülle Mauer juhatas koosoleku sisse ja tutvustas päevakorda.

Veiko Kärbla (Hendrikson DGE) andis ülevaate dokumendist „Tartu linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava aastateks 2024-2028“:

- Tutvustati töö eesmärgid;
- Anti lühiülevaade tegevuskava koostamise aluseks oleva uuringu „Tartu linna välisõhu strateegilise mürakaardi ajakohastamine“ (ELLE OÜ, 2022) tulemustest;
- Anti ülevaade tegevuskavas välja toodud olulisematest müra vähendamise meetmetest:
 1. Administratiivsed meetmed: müraaspektiga arvestamine ja nõuete seadmine planeerimisel, arengukavade koostamisel, hangetes jne.
 2. Erasõidukite kasutamisele alternatiivsete võimaluste loomine: ühistranspordi ja kergliikluse kasutamise eelisarendamine, jalgrattateede võrgustiku väljaehitamine, liikuvuskeskused äärelinnas jne.
 3. Liikluse müra tekke vähendamine (sh meetmete rakendatavuse analüüs kriitilisemate tänavate puhul): sõidukiiruse vähendamine, sõiduradade arvu ja laiuse vähendamine, alternatiivsete liikumiskoridoride rajamine, kontrollmõõtmiste teostamine.
 4. Raudteemüra vähendamine: regulaarne hooldus, kiirendamine väljaspool linna piiri, hooldustööde teostamisel müraaspektiga arvestamine, kontrollmõõtmiste teostamine.
 5. Vaiksete alade kaitse: Elanike arvamuse küsimine vaiksete alade osas (eelistused, kasutatavus, probleemid); Uute müraallikate kavandamisel vaiksete alade kaitsmise vajadusega arvestamine; Rohealade säilitamine ja laiendamine; Hetkel vähem kasutatavate alade muutmine atraktiivsemaks ja kasutajasõbralikumaks; Uute vaiksete ala loomine; Kergliiklusteede loogiline sidumine puhke- ja virgestusaladega;
 6. Koolide ja lasteaedade kaitse: uute hoonete kavandamisel (aga ka renoveerimisel) müraaspektiga arvestamine, vaikse hoovipoolse ala planeerimine.
 7. Eluhoonete ja erakinnistute kaitse: välispiiretel piisava heliisolatsiooninõude rakendamine, vaikse külje ja siseõue kavandamine, ruumide paigutus, sobivuse korral (nt äärelinna piirkonnas) müratõkete rajamine.
 8. Üksikobjektide poolt põhjustatud müra piiramine: kaebuste menetlemine koostöös Terviseametiga, heakorratööde teostamisel (tellimisel) väiksema müratasemega seadmete kasutamise eelistamine.
 9. Teavituse- ja uurimistööd: linnaelanike suunamine liikumisharjumuste muutmisel, Tartu heaolu küsitluse (Tartu ja tartlased) raames müra käsitlemine, keskkonnasõbralikkust propageerivad kampaaniad: „Autovaba päev/nädal“, „Pargi ja reisi“, rattahooaja avamine, liiklusteemalised päevad jne.

Järgnes arutelu ja küsimuste esitamine, mille käigus arutati järgmisi teemasid:

Küsimus: Kuidas mõjutab tee laius müraolukorda?

Veiko Kärbla: Kitsama tee puhul on võimalik tagada suurem vahemaa müraallika ja hoone vahel, samuti on kitsamal teel rangema kiiruspiirangu kehtestamine liikleja jaoks arusaadavam ning piirangust peetakse ka paremini kinni.

Küsimus: Pidevast mürast oluliselt häirivam on mootorrataste ja nn tuunitud helisüsteemidega autode müra, samuti põhjendamata juhtudel kõrgematel pööretel sõitmine. Siin ei ole isegi küsimus lubatud sõidukiiruse ületamises, vaid sõidetakse sihilikult kõrgematel pööretel, mis tekitab oluliselt suuremat müra. Tegemist on sisuliselt pahatahtliku tegevusega. Ükski asutus ei taha nimetatud teemadega tegeleda.

Veiko Kärbla: Tegevuskava avalikustamise tagasiside näitas tõesti, et linnaelanike ei häiri mitte niivõrd just tavapärane kõrge tasemega liikluse müra tiheda liiklusega teede ääres, vaid mootorrataste ja üksikute suuremat müra tekitavate sõidukite müra. Sõidukite mürataseme vastavust nõuetele kontrollitakse eelkõige tehnolevaatusel, kuid praktikas võib esineda juhuseid, kus tehnolevaatusel vastab sõiduki müra nõuetele, kuid pärast tehnolevaatust muudetakse auto seadistust ja mürataseme on oluliselt suurem.

Raimond Tamm, Karoliis Paluots: Tegemist on eelkõige Politsei ja Piirivalveameti küsimusega, linnal on otseselt keeruline küsimust täiendavalt reguleerida. Politseil on lubatud teha ka kohapealne ülevaatus, kuid praktikas ei tehta mürataseme kontrolli üldjuhul tehnilise võimekuse puudumise ja eelarve piiratuse tõttu. Samas võib linn politseiga sellel teemal koostööd suurendada ning soovitada tihedamat kontrolli, kuna teema on muutunud järjest aktuaalsemaks. Linn saadab Politsei ja Piirivalveametile vastavasisulise kirja.

Küsimus: Osades riikides (näiteks Riias, Helsingis) on sarnaselt kiiruskaameratele paigaldatud ka müraandurid, mis koheselt fikseerivad üleliia kõrge müratasemega sõidukite möödumise ning edastavad trahviteate. Midagi sarnast võiks ka Eestis olla.

Veiko Kärbla: Selles suunas võiks liikuda, samas tuleb lahendada juriidilised küsimused, kuna eri riikide seadusandlus on erinev ning üks-ühele ei pruugi koheselt õnnestuda nõudeid üle võtta.

Raimond Tamm: Saame pöörduda Politsei ja Piirivalveameti poole ja uurida kaamerate ja vastavate andurite paigaldamise võimaluste kohta. Linn saab uurida, kuidas kaamerad töötavad Riias ja Helsingis. Linn saadab Politsei ja Piirivalveametile vastavasisulise kirja.

Linnakodaniku ettepanek: kusagil linnast väljas võiks olla vastav rada, kus inimesed saavad sõidukeid katsetada ja ennast välja elada, linn ei ole selleks sobiv koht.

Veiko Kärbla: Ka linnast väljas võib rada inimestele häiringuid põhjustada. Kui teema muutub järjest aktuaalsemaks ja probleemid suuremaks, siis on ehk lootust, et ka riiklikul tasandil võiks täpsemate regulatsioonide välja töötamine päevakorda tulla.

Küsimus: Eleringi alajaama trafod (Veeriku linnaosas Ilmatsalu tänaval) on viimastel aastatel hakanud oluliselt suuremat müra tekitama ja seda just öhtusel ajal, sageli öhtul alates ca 11.-12.-st. Sealjuures ei ole küsimus selles, et muu taustamüra jääks sel ajal vaiksemaks, pigem tundub, et seadmete juures toimub sel kellaajal mingi muutus. Varem esines suurema müraga öhtuid paar korda aastas, viimasel ajal peaaegu iga päev. Müra levib siseruumidesse ka kinniste akende korral ja on väga häiriv.

Veiko Kärbla: Ilmatsalu tänaval asuvate trafode müra on aastate jooksul mitmeid kordi (sh Terviseameti poolt) ka mõõdetud ja olukord on vastanud normidele. Mürataseme on samas olnud normidele väga lähedal, mistõttu häiringute esinemine ei ole välistatud. Samas ei saa ka ettekirjutust teha ja müra vähendamist nõuda, kui nt Terviseameti enda mõõtmiste kohaselt on olukord normi piires. Müra tegevuskavas on toodud ka soovitus kriitilisemates piirkondades müra kontrollmõõtmiste teostamiseks ning kuna te tõite välja, et olukord on

viimastel aastatel selgelt muutunud (halvenenud), siis on mõistlik ka alajaama piirkonnas (nt Vaksali ja A. H. Tammsaare tn äärsete eluhoonete juures) kontrollmõõtmised teostada.

Küsimus: Mure seoses Jaama tn liiklusrumüraga lõigus Rõõmu tee – Sõpruse pst. Kuna Idaringtee ei valmi veel niipea, siis ei ole see realistlik lahendus liikluse ümbersuunamiseks. Hetkel tehakse uut teeprojekti ning tee nihkub isegi meie hoonele lähemale. Teel sõidavad ka rekad ja päästeautod. Mis meetmeid selle tn puhul on kavas rakendada? Tahaks tutvuda projektlahendusega, nt millise fraktsiooniga asfalt paigaldatakse.

Karoliis Paluots: Täna on projekt valmis ja teadaolevalt arvestati tavapärase asfaltkattega, täpselt vastamiseks tuleks projekt ette võtta. Linn edastab projekti materjalid tutvumiseks.

Veiko Kärbla: Idaringtee valmimiseni läheb tõesti veel aega, pigem saab realistlikuks müra vähendamise meetmeteks olla sõidukiiruse vähendamine, samas jääb sõidukiiruse vähendamise mõju siiski väikseks ehk ainult 1-2 dB piiresse. Erinevate teekatete (nt väiksema kivi suurusega fraktsioonid asfaltkattes) korral jääb mõju müra vähenemisele samuti paari dB piiresse.

Ettepanek: Pange kasvõi hekk ette, see aitaks ka tolmu vähendada või siis madal müratõke. Tee liikluskoormus on väga suur, kui tee tehakse kitsamaks siis tekivad lisaks ka ummikud.

Ettepanek: Puiestee tn võiks muuta ühesuunaliseks, teises suunas saaks liikuda Jaama tn kaudu.

Karoliis Paluots: See eeldab kindlasti bussiliikluse graafikute ümbertegemist aga ka muus osas täpsemat analüüsi.

Veiko Kärbla: Kui muuta teed ühesuunaliseks siis tähendaks see, et nt Jaama tänavale lisanduks tänasega võrreldes täiendav raskeliiklus, mis hetkel liigub Puiestee tänaval. Puiestee tn on samas ehitatud kitsamaks ja sõidukiirust on vähendatud, ühtlasi on vähenenud ka müraalased kaebused Puiestee tn piirkonnas.

Linnakodanik: Muuseumi tn valmimine võiks samuti vähendada Puiestee tänava liikluskoormust.

Karoliis Paluots: Kindlasti aitab, Muuseumi tn projekt ja uuringud on tehtud ning kui Muuseumi tee valmib, siis tehakse muudatused (ümber suunamine) ka liikluskorralduses.

Küsimus: Tartu linna „lemmikloom“ – lehepuhur. Kergliiklusteede ja teeservade puhastamisel ei ole mitte kuidagi põhjendatud ja mõistlik lehepuhurite kasutamine. Veeriku Selveri juures ja ka Hurda pargis linna firma puhastas puhuriga linnale kuuluval maal.

Raimond Tamm: Selline asi ei olegi lubatud, me oleme seda linnas arutanud ja reeglid paika pannud. Ju siis tuleb üle korrata.

Küsimus: Tegevuskava seab eesmärgiks vaiksete alade säilitamise. Ometi ei ole tegevuskavas tervikliku vaikse alana välja toodud kogu Sanatooriumi parki. Park koosneb kolmest osast: Riia tn 167 kinnistu, millel asub haiglahoone; Riia tn 167a, mis jääb Riia tn äärde ja Raja tn 31a asuv Aino ning Oskar Kallase pargiosa. Raja tn 31a on kahetsusväärsetlalt vaiksete alade hulgast välja jäetud. Müra vähendamise tegevuskava peaks sellega arvestama ning kogu Sanatooriumi pargi ulatuses vaikse ala ette nägema.

Ülle Mauer: Sanatooriumi park vastab ainult osaliselt, ehk peamiselt Riia tn 167 kinnistu ulatuses, vaiksete alade definitsioonile ja nõuetele. Riia tn 167a jääb Riia tn äärde ning vaiksete alade nõuded ei ole täidetud liiklusrumüra tõttu. Raja tn 31a puhul on küll

müraaspektist vaiksete alade nõuded täidetud, kuid kinnistu puhul on tegemist eramaaga ning Tartu üldplaneeringu kohaselt elamumaaga, mistõttu ei saa antud kinnistut vaiksete alade hulka lisada.

Küsimus: Üldplaneeringu koostamisel on tehtud suur viga ja üldplaneering ei ole asi, mida ei saaks hea tahtmise korral muuta. Tuleb teha ettepanek üldplaneeringut muuta. Mis on tegevuskava koostamise konsultandi arvamus, kas Raja 31a peaks olema samuti vaiksete alade hulgas?

Veiko Kärbla: Ainult müraaspekti vaadates saab nõustuda ehk ka Raja 31a kinnistu puhul on müra seisukohast vaikse ala nõuded täidetud, kuid linna jaoks peavad vaikse alana käsitlemiseks olema täidetud ka muud nõuded ehk ala peab olema ja jääma avalikult kasutatavaks. Antud juhul on tegemist eramaaga ning siin võivad tekkida ka juriidilised probleemid.

Küsimus: Lõunakeskuse uue viadukti juures on rajatud müratõkked, kuid kohati on jäetud tõketesse vahed sisse ning müra levib kaugemale. Natuke arusaamatu on tõkete rajamise loogika, tõkked võiks olla ühendatud ja pikemad, nt Metsmaasika tn piirkonnas on jäetud avad sisse.

Veiko Kärbla: Müratõkete rajamisel lähtub Transpordiamet projekti raames koostatavatest mürauuringutest ja kui uuring näitab normtasemete ületamist, siis on ka tõkked ette nähtud. Ju siis täies ulatuses ning pidevat tõket ei peetud vajalikuks. Eks kokkuvõttes on tegemist küsimusega, kui suures mahus investeringuid teha müratõkete rajamiseks, eriti juhul, kui otseselt normtasemete tagamiseks piisab väiksemas mahus tõketest.

Ettepanek: Linn võiks mõelda elukeskkonna parandamisele ja ise initsiatiivi näidata või siis koos Transpordiametiga täiendavad tõkked kavandada.

Küsimus: Kas Betooni ja Näituse tn vahelisel alal ei võiks raudtee äärde rajada kõrghaljastust, kasu oleks nii müra vähendamisel kui ka linnapildi paranemise näol. Mul on kogemus, et haljastus aitab ka müra tuntavalt vähendada. Samuti on oluline põõsarinde rajamine, mis unustatakse sageli ära. Traataia asemel võiks raudtee ääres olla ilus haljastusriba, nt humal.

Veiko Kärbla: Kõrghaljastuse efekt müra vähendamisel on tõesti tagasihoidlik, aga tunnetuslik positiivne mõju (nt visuaalse poole paranemine) on kindlasti suurem kui ainult müra vähenemise efekt. Põõsarinne on samuti oluline, ilma selleta jääb haljastuse mõju veel väiksemaks.

Ülle Mauer: Kõrghaljastuse rajamine on olnud Eesti Raudteega suhtluse käigus teemaks, kuid tundub, et reaalseid samme pole astunud. Võtame teema uuesti ette ja suhtleme selles küsimuses Eesti Raudteega.

Küsimus: Vitamiini tn 1 asuvate avalike pakendikonteinerite kasutamise käigus tekitatakse müra, sh varahommikul ja kohati ka öösel. Inimesed on hooletud ja kolistavad asjata, samuti sõidetakse lihtsalt Vitamiini tn 1 parklast läbi. Samuti kolistab varahommikul ajal asjata prügiauto, nt peksab konteinerit mitukümmend korda vastu autot. Olukord põhjustab häiringuid Näituse tn äärsete hoonete elanikele. Kas linnal on selles osas midagi ette võtta? Nt võiks konteinerid asuda Vitamiini tn poolses osas, kus eluhooned jäävad kaugemale.

Ülle Mauer selgitab läbirääkimisi prügiveoettevõtetega, kuidas koht jms valitakse. Selle piirkonna kohta pole varem kuulnud, et oleks müraprobleeme. Ala siseselt on konteinerite jaoks valitud eluhoonetest kaugeim asukoht. Mingi üldine kogumiskoht peaks piirkonnas ikka olema, kuna iga hoone juurde konteinerite paigaldamist ka ei taheta.

Jätkus üldine arutelu prügiveo ja pakendikogumise teemal. Muu hulgas toodi välja, et järjest rangemaks muutuvate prügi ja pakendi kogumise nõuete tõttu lisanduvad ka täiendavad raskeveokite liikumised, kuna eri liiki pakendi kogumiseks tuleb eraldi auto. Seega keskkonnasõbralik pakendi kogumine võib kaasa tuua liiklusmüra suurenemise.

Arutelu lõpp 18.20

Protokollisid:

Maarja Aedviir
Linnamajanduse osakonna keskkonnaspetsialist

Veiko Kärbla
Hendrikson DGE

Tartu linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava aastateks 2024-2028 avalik arutelu

20.05.2024, 17.00

AVALIKUL ARUTELUL OSALEJATE NIMEKIRI

	Nimi	Esindatav asutus	Kontaktandmed
1	IRJA ALAKIUK	ELKS	
2	Ulle Hauver	LV LMO	
3	Maarja Aedvõr	LV LMO	
4	Vüko Kärbla	Hendriksch DGE	
5	Eve Aetta	era isik	
6	Kaarelis Paluats	LV LMO	
7	SILVER VESI	LINNAKODANIK	
8	Natalja Šeis	linnaelanik	
9	Sven Šeis	linnaelanik	
10	Eveli Lõnnemäe	taotleja	
11	Raimond Tamm	Tartu LV	
12	Katrin Põhjad	linnaelanik	
13			
14			

Seisukohad Tartu linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava aastateks 2024-2028 avalikul väljapanekul 19. veebruarist 31. märtsini 2024 laekunud ettepanekute kohta

Ettepanek/arvamus	Ettepaneku/arvamuse esitaja ja põhjendus	Tartu Linnavalitsuse seisukoht
VAIKSED ALAD		
<p>1. Säilitada terve Sanatooriumi park vaikse alana.</p> <p>2. Käsitleda vaikse alana Aino ja Oskar Kallase krunt Sanatooriumi pargi pikendusel (ala 1).</p> <p>3. Olemasolevate vaiksete alade säilitamine: Sanatooriumi park ja Kallaste park.</p> <p>4. Teen ettepaneku lisada potentsiaalseks puhkealaks ja vaikseks alaks ka ala mis jääb Sanatooriumi, Raja ja Tervise tänavate vahele, kus asuvad ka hooned Riia 167 ja Raja 31.</p> <p>5. Määrata avalikul väljapanekul olevas eelnõus terviklikuks vaikseks alaks olemasolev väärtusliku kõrghaljastusega roheala, mis peale selle on veel kultuurimiljöölise-ajaloolise väärtusega, rahvusvahelise tähelepanu all olev pargikompleks, mille piirideks on Sanatooriumi tänav - Tervise tänav - Raja tänav. Riia tänava puhkekodu tänav ja Raja tänava vaheline metsapargi ala säilitada kui</p>	<p>Eraisik A.P. Eraisik X Eraisik T.V. Eraisik I.A.</p> <p>Sulev Nurme poolt valminud eksperthinnang Tartu Sanatooriumi pargi kohta: "Tartu Sanatooriumi park koosneb ruumiliselt kolmest osast: * endise Kallaste kinnistu aed-park, * endise Eisenschmidti kinnistu aed-park, Riia tänava äärne metsapark. /.../ Eriti hästi on säilinud just Kallaste villa uusklassistsilik pargiala, mis vähemalt Tartu kontekstis on ainulaadne.""</p> <p>See on olemasolev suurte puudega roheala, mis on igast küljest olemasoleva mürasummutusega kaitstud (hooned, laiad rohealad).</p> <p>Sanatooriumi park ja Kallaste park on linnas praegu reaalselt eksisteerivad vaiksed alad. Müra vähendamise eelnõus toodud parkide nimistust paistab Sanatooriumi park ja Kallaste park olevat ekslikult vähemalt osaliselt välja jäänud. Parkidel linnaruumis üldiselt ning täpsemalt Sanatooriumi ja Kallaste parkidel on teisigi tänapäeval Euroopas kõrgelt hinnatud kvaliteetse elukeskkonna juurde kuuluvaid väärtusi.</p> <p>Praegu pole tegevuskavas (Tabelis 6-1. Ülevaate vaiksete alade olukorrast), seda parki mainitud. Seal on hetkel hooldamata ja alakasutatud park, mille võiks arendada aktiivselt kasutatavaks puhkealaks ja vaikseks alaks.</p>	<p>Kehtiv õigus (Euroopa Parlamendi direktiiv 2002/49/EÜ, AÕKS § 57 ja Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“, vt Lisa 1) määratleb vaikse alana I kategooria alla kuuluvad virgestusrajatiste maa-alad, kus päevasel ajal liikus- ja tööstusmüra ei tohi ületada 55 dB ja öisel ajal vastavalt 50 ja 40 dB.</p> <p>Tartu linna vaiksed alad määratleti Tartu linna mürakaardi koostamise käigus. Tartu linna välisõhu strateegilise mürakaardi (2022) kohaselt loetakse vaikseteks aladeks avalikuks kasutuseks mõeldud piirkonnad (nt puhkealad ja pargid), kus mitte ühegi müraallika tekitatud müra ei ületa liikmesriigi kehtestatud teatud L_{den} väärtust või muu asjakohase müraindikaatori väärtust. Reeglina loetakse vaiksete alade hulka alad, kus müraindikaatori L_{den} väärtus on madalam kui 50 dB. Oluline tegur on ala kasutusotstarve (ala peab olema avalikult puhkeotstarbeks kasutatav) ning ala ulatus (puhke-eesmärgi täitmiseks ei saa ala olla liialt väike). Lisaks peab vaatama ka ala reaalselt ja perspektiivset kasutamise võimalust ning naaberaladega seonduvat linnaruumilist kvaliteeti. Arvestama peab, et linnakeskkonnas asuvad vaiksed alad on ainult suhteliselt mitte absoluutselt vaiksed.</p> <p>Tartu linna välisõhu strateegilise mürakaardi koostamisel on vaiksete alade defineerimisel lähtutud järgmistest kriteeriumitest:</p> <p>1) äärelinnas alad pindalaga ≥ 5 ha, kus müraindikaatori L_{den} väärtus on madalam kui 50 dB;</p>

<p>vaikse ala olemasolu ja toimimist sellena toetav roheala.</p> <p>Kogu pargikompleks on kõrge avaliku huvi objekt. See kõrge avalik huvi on tõendatud korduvate petitsioonide ja ettepanekutega. Palun ametnikel tutvuda viimasena esitatud petitsiooniga linnavolikogu kantseleis.</p>	<p>Rahvatervise kaitsmise seisukohast on väga suur vajadus lisaks müra vähendamisele liikluskoridorides ja punktallikatest keskenduda olemasolevate vaiksete piirkondade hoidmisele ja tegelikule säilitamisele. Lisaks säilitamisele ka täiendavate vaiksete piirkondade loomisele seal, kus see on veel võimalik ja teostatav. Vaiksete alade puhul on oluline nende olemasolu igas linnaosas, et inimesel oleks alati mõni vaikne ala kodust jalutuskäigu kaugusel.</p> <p>Esitan siinjuures väljavõtte olemasolevast vaigest alast Maa-ameti kaardil, SANATOORIUMI pargist. Selle hoidmine ja kaitsmine tema terviklikkuses on ülimalt oluline väga väikeste kruntidega ja tihedalt asustatud elamurajoonide elanikele kodulähedase puhke- ning virgestusalana ning veelgi enam – vaimset taastumist võimaldava vaikse alana. Vaikust ja rahu vajavad ka TÜ kliinikumi kaks väga suure haiglahoone patsiendid, väga suur kool – Tartu Tamme Gümnaasium, TÜ suurima õppe- ja teaduskompleksi töötajad.</p>	<p>2) kesklinnas alad pindalaga ≥ 2 ha, kus müraindikaatori L_{den} väärtus on madalam kui 55 dB.</p> <p>Vaiksete alade hulka on arvatud see osa Tartu Sanatooriumi pargist (Riia tn 167), mis Tartu linna üldplaneeringu kohaselt on kavandatud rohealana.</p> <p>Tartu Sanatooriumi pargi osa aadressil Raja tn 31a ei ole esitatud vaiksete alade koosseisus, kuna ala üldplaneeringukohane juhtotstarve on väikeelamumaa ja maa sihtotstarve on elamumaa. Seega ei ole ala perspektiivis avalikuks kasutuseks mõeldud piirkond.</p> <p>Tartu Sanatooriumi pargi osa aadressil Riia tn 167a on küll avalik haljasala, kuid ei ole määratud vaikse ala koosseisus, kuna müratase valdavas osas alast on tunduvalt kõrgem kui vaiksete alade määratlus ette näeb (liiklusmüra osas lubatud piirväärtuste ületus).</p> <p>Müra vähendamise tegevuskava koostamise raames ei ole võimalik muuta üldplaneeringut, maa kasutuse sihtotstarvet ega koheselt olulisel määral vähendada Riia tänava liiklusmüra. Tegevuskava näeb ette meetmed Riia tn müra vähendamiseks või vähemalt mitte suurenemiseks (liikluslahenduse muudatused, mis piiravad liikluskoormuse kasvu).</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>6. Esitada korrektselt ja selgelt lahti kirjutatuna praeguses eelnõus oleva tabeli „Tabel 6-1 lk 26) olev rida nr 1, mida kirjeldatakse kui Raja tänava parki aadressiga Riia 167. Lisada olemasoleva kolmeosalise roheala kohta kõik kehtivad aadressid ja nendele aadressidel olevate kõrge</p>	<p>Eraisik I.A. Eesti Looduskaitse Seltsi Tartu osakond</p> <p>Lähtuda looduses olemas olevast olukorrast. Ala üldpindala on 15,3 hektarit. See ala, tuntud üldnimega Sanatooriumi park, on üks Tartu kolmest suurimast linnapiirkonna pargist Toomemäe looduspargi ja Ropka pargi kõrval, vanade puudega mitmekesiseid elupaiku pakkuv pargimassiiv on</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Vaiksete alade määramisel lähtutakse ala müratasemest, ala suurusest ning ala perspektiivsest kasutusotstarbest (üldplaneeringu järgsest sihtotstarbest).</p> <p>Tartu Sanatooriumi park ei vasta kogu ala ulatuses vaikse ala kriteeriumitele.</p>

<p>vaikse ala väärtusega roheala osade pindalad ning müratasemed. Samuti kirjeldada korrektselt iga osa vastavus vaikse ala tingimustele, potentsiaal ja ohutegurid. Lähtuda looduses olemas olevast olukorrast. Ala üldpindala on 15,3 hektarit.</p> <p>7. Esitada informatsioon Riia 167 pargialade kohta eelnõus korrektselt ja kajastada eespool nimetatud olemasolevad pargialad tabelis 6-1 vaiksede aladena - nii nagu nad looduses eksisteerivad.</p>	<p>piirkonnas ökoloogiline roll ning tervisekaitseline roll, sest ta on Lõunakeskuse kuumasaarte piirkonnas oluline kohakliima stabiliseerija ning mis vastab oma põhilistes osades (Sanatooriumi, Tervise ja Raja tänavate vahel) I kategooria vaikse ala kriteeriumitele.</p> <p>Tabelis 6-1: “Ülevaade vaiksede alade olukorrast” esitletakse esimesena Raja tn parki lähiaadressiga Riia 167, 5,2 hektarit. Aadressil Riia 167 asub TÜ kliinikum ja selle ümber paiknev pargiosa pole kunagi kandnud nime Raja park, vaid nime Sanatooriumi park koos samaaegselt Oskar ja Aino Kallase poolt rajatud maja, (praeguse aadressiga Raja 31a) ümbritseva pargiosaga, mis ulatub Raja tänavast kuni Tervise tänavani ja piirneb Riia 167 ümbritseva pargiosaga. Mõlemad on looduses eksisteerivad vaiksed alad, mida tuleb säilitada. Need vaiksed alad on olulised tervise, sealhulgas vaimse tervise hoidmise ja taastamise kohad tartlastele, suurte kliinikute patsientidele nii statsionaaris kui ka päevavastuvõtu ja ravi saajatele. Lisaks sellele on need vaiksed pargialad elurikkad loodusosalad.</p> <p>Tartu linna kaart “Hooldatavad haljasalad” näitab hooldusaluse haljasalana Tartu Sanatooriumi pargi kompleksist vaid seda territooriumi, mis piirneb Raja tänava, Riia tänava ja Puhkekodu tänavaga. Seega tundub, et tabeli 6-1 viimases veerus “Vastavus vaikse ala tingimustele, potentsiaal, ohutegurid” toodud hinnang: “Alal asuvad terviserajad ja välijõusaal. Head tingimused on tagatud, lisameetmed pole vajalikud.” kehtivat ainult siin nimetatud ala kohta.</p> <p>Eesti Looduskaitse Seltsi Tartu osakonna kevadüritusest osavõtjate nimel palun nimetatud pargialade kohta esitatud informatsioon esitada eelnõus korrektselt ja kajastada eespool nimetatud olemasolevad pargialad tabelis 6-1 vaiksede aladena - nii nagu nad looduses eksisteerivad.</p>	<p>Tegevuskava korrigeeritakse vaikse ala nimetuse osas. Tegevuskava lk 26 tabelis 6-1 nimetada vaikne ala nr 1 “Tartu Sanatooriumi pargi vaikne ala”.</p>
---	---	---

<p>8. Tiksoja mets ei ole kavas kirjas vaiksela alana Veeriku piirkonna inimestele.</p>	<p>MTÜ Päästame Eesti Metsad ja Roheline Pärnumaa</p> <p>Tiksoja mets ei ole kavas kirjas vaiksela alana Veeriku piirkonna inimestele.</p>	<p>Tegevuskava aluseks oleva Tartu linna välisõhu strateegilise mürakaardi (2022) seletuskirja kohaselt ei ole väljapool Tartu linna (asustusüksust), arvestades ala iseloomu ning asjaolu, et valdav osa sellest territooriumist on madala müratasemega, vaiksete alade konkreetsete piiride määratlemine otstarbekas.</p> <p>Tiksoja metsa ei ole eraldi vaiksela alana välja toodud, kuna ala asub Tähtvere külas ja on maatulundusmaa. Samas on teatud osas nimetatud ala siseselt ainuüksi müraaspektist lähtuvalt vaiksela tingimused täidetud. Üldplaneeringuga on Tiksoja mets määratud puhkemetsaks.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>9. Keskpark on oluline täielikult ja terviklikult säilitada.</p> <p>10. Teha vaiksela alaks kogu südalinn ehk meie praegune "20 km/h" ala ja alasellega seonduvalt ka Vabaduse pst.</p> <p>11. Minu meelest võiks Vabaduse puistee suvel suletud osa jääda tulevikus, Süku valmides, sõidukitele suletuks, sest suvi on näidanud, et liiklus saab edukalt ka tiiruga kulgedes hakkama ja see oleks imeline linnasüdame sidumine jõeäärsega.</p>	<p>MTÜ Päästame Eesti Metsad ja Roheline Pärnumaa</p> <p>Eraisik T.T.</p> <p>Eraisik S.J.</p> <p>Keskpark on oluline täielikult ja terviklikult säilitada; pargi säilitamise pooldajad on välja toonud mitmeid sobivaid alternatiivseid asukohti SÜKU-le. Linnas hoonestuse tihendamine kõrghaljastuse arvelt ei ole jätkusuutlik. Vaiksete alade puhul, nagu virgestusaladegi puhul, on oluline nende olemasolu igas linnaosas. Piirkonna elanikel on vaja üht või mitut vaikset ja puhta õhu ja puhkeväärtust pakkuva elurikka kõrghaljastusega roheala kodust jalutuskäigu kaugusele. Kvaliteetne elukeskkond, sh kõrghaljastus ja kvaliteetne ökosüsteemiteenus, ei kujune kiiresti. Seda enam tuleb eelistada kõikide olemasolevate juba kõrghaljastusega rohealade väärtustamist ja säilitamist. Parim müra- ja tolmutõke on kõrghaljastus ja rohke põõsasrinne, muru asemel lilleniit jne.</p>	<p>Keskpargi (Vanemuise tn 1) pindala on 2,1 ha, millest suurel osal esineb müratase 55-60 dB. Tartu linna üldplaneeringu 2040+ kohaselt on tegemist rohealaga, kus on lubatud kuni 50% ulatuses rajada hooned.</p> <p>Keskparki ei ole arvatud vaiksete alade hulka, kuna ta ei vasta hetkel vaiksela määratlusele suuruse ja mürataseme tõttu.</p> <p>Menetluses on SÜKU ehk Vanemuise tn 1 krundi ja lähiala detailplaneering https://tartu.ee/et/sudalinna-kultuurikeskus#detailplaneering</p> <p>Nimetatud planeeringu eelnõu kohaselt muutub Vabaduse puistee rahustatud liiklusega tänavaks. Eeldatavalt väheneb automüra Vabaduse puisteele, lisaks tõkestab kultuurikeskuse hoone Uueturu tänavaliikluse levikut, mis olemasoleva olukorraga võrreldes vähendab müra pargis. Parkimine lahendatakse maa-alusena ja väheneb tänaväärne parkimine.</p>

	<p>Teen ettepaneku teha vaikseks alaks kogu südalinn ehk meie praegune "20 km/h" ala. Sellega seonduvalt ka Vabaduse pst, mille kaudu suur osa müra tekitajaid (autojuhid, mootorratturid) südalinna sisenevad ja sealt ka väljuvad (vt nt Munga ja Gildi tänaval toimuvad järsud kiirendused, kiiruse ületamised (sh vastassuunas liiklemisel), terava müraga tähelepanu otsimine jmt "auto- ja motodžungel").</p> <p>Minu meelest võiks Vabaduse puiestee suvel suletud osa jääda tulevikus, Süku valmides, sõidukitele suletuks, sest suvi on näidanud, et liiklus saab edukalt ka tiiruga kulgedes hakkama ja see oleks imeline linnasüdame sidumine jõeäärsega.</p>	<p>Tartu linna üldplaneeringu 2040+ kohaselt kehtib kesklinnas põhimõtte, et sõiduteedel peab olema tagatud vähim vajaminev ruum autoliikluse ja tänavahoolduse korraldamiseks ning ülejäänud ala kuulub jalakäijatele.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>12. Miks on vaikse alana kirjeldatud piirkonda nr 2?</p>	<p>Eraisik A.P.</p> <p>See on suuresti lage ala ning avatud Viljandi mnt poolt tulevale liiklusmürale. Kuigi sinna on tulevikus planeeritud roheala rajamine, kujuneks vaikne ala looduslike tõkete kaudu välja mitme aastakümne pärast, seetõttu oleks ehk mnt äärse ala kohta kohane kasutada potentsiaalse vaikse ala mõistet?</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Vaikne ala nr 2 "Ravila, Nooruse ja Sanatooriumi tn ning Viljandi mnt-ga piirnev haljasala" asub aadressil Ravila tn 14a // 14b // W. Ostwaldi tn 1.</p> <p>Ravila, Nooruse ja Sanatooriumi tn ning Viljandi mnt-ga piirnev haljasala on vaikse alana välja toodud, kuna Tartu linna üldplaneeringu 2040+ kohaselt on alale ette nähtud ka puhke- ja virgestusalana käsitletav roheala ning müra osas on vajalikud tingimused juba hetkeolukorras täidetud. Ala vastab vaikse ala tingimustele ka müratasemelt ja pindalalt. Ala ei ole vaikseks alaks määratud Viljandi maanteeni, mille ääres on suurem müra.</p> <p>Tegevuskava korrigeeritakse vaikse ala nr 2 piiride osas, näidatakse vaikse alana vaid osa, mis on kavandatud rohealaks üldplaneeringuga.</p>

<p>13. Lisada tabelisse 6-1 veerg pealkirjaga: „Vajadus KMH läbiviimiseks tegelikule olukorrale objektiivse hinnangu andmiseks ja vaiksete alade potentsiaali kirjeldamiseks koos ökoloogilise potentsiaaliga ja keskkonnatervishoiu eesmärkide potentsiaaliga”. Loodan vigade ja ebatäpsuste kõrvaldamist ning eelnõu sisulisemaks ning olemasolevale olukorrale vastavamaks muutmist ka kogu tabeli 6-1 ridade lõikes.</p>	<p>Eraisik I.A.</p> <p>Lisada tabelisse 6-1 veerg pealkirjaga: „Vajadus KMH läbiviimiseks tegelikule olukorrale objektiivse hinnangu andmiseks ja vaiksete alade potentsiaali kirjeldamiseks koos ökoloogilise potentsiaaliga ja keskkonnatervishoiu eesmärkide potentsiaaliga”. Loodan vigade ja ebatäpsuste kõrvaldamist ning eelnõu sisulisemaks ning olemasolevale olukorrale vastavamaks muutmist ka kogu tabeli 6-1 ridade lõikes. Kirjaga kaasas on kaart.</p>	<p>Vaiksete alade määramise alused on kirjas tegevuskavas 6. peatükis.</p> <p>Vaiksete alade määramisel on lähtutud atmosfääriõhu kaitse seadusest, Euroopa Parlamendi direktiivist 2002/49/EÜ keskkonnamüra hindamise kohta, Tartu linna üldplaneeringust 2040+ ning mürakaardi ja tegevuskava koostamise juhenditest. Keskkonnamõju hindamise (KMH) õiguslikud alused ja korra sätestab keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS). Tulenevalt KeHJS puudub vajadus vaiksete alade määramise puhul kaaluda keskkonnamõju hindamise läbiviimist.</p> <p>Vaiksete alade olukorda on hinnatud lähtudes müratasemest ja üldplaneeringu kohasest juhtotstarbest ning maa sihtotstarbest.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>HALJASTUS</p>		
<p>14. Müra Tähtveres väheneks, kui piki Vaksali tänavat jätkuvalt kõrghaljastatud vöönd st. Puuderivi umbes kuni Tuglase tänavani.</p> <p>15. Eriti suurte tänavate ääres asuvad elamupiirkonnad - Narva mnt, Võru tn, Jakobi, Lai, Kroonuaia - seal võiks kaaluda siiski kaitseks ka kõrghaljastust.</p> <p>16. Rajada müraaiad ja kõrged elupuuhekid selle asemel, et mitte piirata kiirust ja kasutada elektribusse.</p>	<p>Eraisik E.A. Eraisik K.V. Eraisik M.P. Eraisik K.K. Turu tänavalt</p> <p>Julgeks arvata, et raudtee müra kaja Tähtveres väheneks. Praegu on pisike puuderivi jupp garaazidest natuke edasi Tuglase tänava suunas olemas. See võiks jätkuda. Näeksin sellel veel plusse ka rohekoridorina lindude-putukate tarbeks. Võiks ju olla ka mõni õitsev põõsas sekka. Rohelise kordori loomisel kasvaks ka ilu kordades - lehestik varjaks üle raudtee paistvat tööstusmaastikku ja pakuks äsja Vaksali tänava kõrvale rajatud kergliiklusteel liiklejale mõnusa rohelise teekonna.</p>	<p>Tegevuskava 8. peatükis nähakse ette toimingud haljastuse osakaalu suurendamiseks.</p> <p>Haljastuse positiivne mõju avaldub eelkõige linnaruumi kvaliteedi üldises parandamises ning mõju müra vähendamisele on tagasihoidlik. Üks rida haljastust ei paranda märkimisväärselt müraolukorda. Suvisel ajal võib teatud positiivne mõju siiski esineda. Tegevuskavas (lk 39) on selgitatud, et müratasemete realselt tuntavaks vähendamiseks peab tiheda kõrghaljastuse laius olema vähemalt 20-30 m.</p> <p>Tartu linna üldplaneeringuga 2040+ (ptk 1.4.) nähakse ette nõuded ja suunised hoonestusega kruntide haljastamiseks. Nõuded ja suunised kehtivad nii krundi uushoonestamisel kui hoone laiendamisel. Nõuete eesmärk on leevendada kliimariske, kujundada esteetiliselt, mikroklimaatilisel sobiv keskkond, leevendada müra ja tolmu häiringuid ja tagada elurikkus linnas.</p>

<p>17. Puude osatähtsuse tõus nn rohealadel.</p> <p>18. Peale Turu 26 klaasist ärimaja ehitust tekkis Turu tänavale mürakoridor ja kuumasaar.</p>	<p>Kui rakendada ka haljastust kui üht meetet, siis aitab see linnalises keskkonnas leevendada ka ilmastust tingitud ekstreemsusi - kogub vihmavett, kaitseb kuumenemise eest, puhastab õhku. Laia ja Kroonuaia puhul tähendaks see nähtavasti korralike kõnniteede tekkimist, rattateed, ning liikluse ühesuunaliseks muutmist (va. ratastele), nagu varem on olnud - Kroonuaia üles, Laiast alla. Kindlasti ei ole haljastus võimalik läbivalt, on väga kitsaid lõike, aga Võru tänaval ühel pool tänavat, kus tegelikult on vähem elumaju, juba on haljastus osaliselt ka tänavaaäres, just Riia-Aardla vahel - kuivõrd see ei ole kõige "ülerahvastunud" sõidutänav, siis annaks siin ehk sõiduradu kitsendada, ning selle arvelt rattaradu ning haljastust lisada.</p> <p>Linn võiks välja tuua analüüsid, mille põhjal väidetakse piirkiiruse ja müra seost. Või on plaan tekitada tahtlikult ummikuid, sest küpsemas kliimaministeeriumi ummikumaks. Lisaks seoses elektribussiga võiks linn välja tuua rohelise analüüsi. Elektri tootmise, akudeks kasutatava liitiumi kaevandamine lapstööjõuga, akude süttimine, remonttööde maksumused, hilisem utiliseerimine - kokkuvõtvalt mis on lõppkokkuvõttes roheline?</p> <p>Palve: Palun tehke koostööd ka TARKÜL-ga, et vajalik info jõuaks korteriühistutesse. Muuseas: Nõuka ajal saadeti koolidesse mingid keskkonnavalased brožüürid, kus olid sees nõuded: koolide ja lasteaedade ümber pidid puud ja põõsad moodustama muruplatsist 50 %, elamute ümbruses 40% ja tööstushoonete ümbruses 20%.</p>	<p>Üldplaneeringu punktis 11.1 on esitatud tänavahaljastuse nõuded, sh on Narva mnt ja Võru tn ette nähtud rajada haljastus. Üldplaneeringu punkti 11.1.6. kohaselt tuleb näidatud tänavahaljastusega tänavatel see tänavate ümberehitamisel või ehitamisel säilitada, uuendada, taasistutada või rajada. Teistel tänavatel tuleb analoogsete tegevuste puhul detailplaneerimisel projekteerimisel iga kord kaaluda tänavahaljastuse rajamise võimalusi.</p> <p>Tegevuskava ei määra konkreetsete piirkondade suhtes rakendatavaid müra vähendamise meetmeid ning müra vähendamisele kaasaaitavaid toiminguid, vaid nimetab üldised meetmed. Konkreetsete probleemidega tegeletakse jooksvalt arvestades tegevuskavas sätestatut.</p> <p>Linnakeskkonnas lubatud sõidukiiruse vähendamise ning mürataseme muutuse vahelist seost on uurinud nt Brink, Mathieu, Rüttener uuringus "Lowering urban speed limits to 30 km/h reduces noise annoyance and shifts exposure-response relationships: Evidence from a field study in Zurich", 2022 (link 26.04.2024 seisuga: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412022005785). Leiti, et sõidukiiruse (30 km/h vs 50 km/h) vähendamisel ilmnesid lisaks müra vähenemisele (1,6-1,7 dB võrra) ka muud positiivsed efektid (turvalisuse suurenemine, üldise häiringu vähenemine). Samas tuleb tagada, et liikluskorraldus ja tänavaaedade iseloom soosiks väiksema sõidukiirusega liikumist.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskava ei muudeta, ettepanekutega arvestatakse linna igapäevases töös.</p>
---	---	--

	Kõrghaljastuse mahavõtmisel peaks nõudma vähemalt selle osalist taastamist. Turu tänavale oleks vaja rohkem haljastust, et vähendada müra ja palavust.	
LEHEPUHURID		
19. Lehepuhurite kasutamise piiramine.	Eraisik K.K. Turu tänavalt Eraisik K.V. Eraisik M.P.	Tegevuskavas (p 8.5) on heakorratööde teostamisega kaasneva mürahäiringu vähendamise osas välja toodud, et linna poolt korraldatavate heakorra tööde puhul juba lähtutakse müra vähendamise põhimõtetest (vaiksemate seadmete valimine, tööde teostamiseks sobiva kellaaja valimine).
20. Lehepuhurid ja murutrimmerid elektrilisteks või käigust ära.	Autodest tugevam müra ja töötatakse elumajade vahetus lähedused ja mänguväljakutel. Lastega pidime pidevalt hommikuti mänguväljakutelt ära minema, sest tuldi lehepuhuritega pläristama ja tolmu üles keerutama, hiljem loobusimegi mänguväljakutel käimisest.	Linnavalitsus on piiranud linna hooldatavatel aladel lehepuhurite kasutust. Bensiinimootoriga lehepuhurite kasutamine linna hooldatavatel aladel on lubatud ainult määratletud lehekoristuse perioodil.
21. Murude niitmistiheduse vähendamise ja lehepuhurite mittekasutamine.	Lehepuhurid ja murutrimmerid elektrilisteks või käigust ära. Näide, TÜ spordika juures trimmerdatakse tunde ja tunde, puhuriga samamoodi, mis häirib kogu piirkonda, kuna siin on kõlakoda. On olemas vikatid, on olemas luuad/harjad - ja võtame need tagasi. Ma ei näe, et siin oleks kuigi palju ajalist või füüsilist võitu, arvestades, et vastavad masinad on ka head üldfüüsilist vormi nõudvad. Linn võiks Tallinnast veel sammu kaugemale minna ja üldiselt lehepuhurid ära keelata. Muru kõrguse nõude muutmine aitaks kaasa ka sellele, et suvisel ei toimuks üle linna kogu aeg paanilisi muru niitmisi. Vähendab Annelinnas oluliselt müra.	Linnavalitsus on piiranud linna hooldatavatel aladel lehepuhurite kasutust. Bensiinimootoriga lehepuhurite kasutamine linna hooldatavatel aladel on lubatud ainult määratletud lehekoristuse perioodil. Tartu ROHEringi projekti raames vähendati linnaparkides niitmistihedust, et taimed saaksid õitseda ja edasi paljuneda. Näiteks I klassi hooldusaladel, kus varem niideti nii sagedasti, et niitmisejääke ei tohtinud jääda, siis praegu niidetakse vaid 1-2 korda suveperioodil. Linnasalus ei niideta kordagi (vaid kõnnitee ääred), samuti Toomemäe järsud nõlvad, kus on erosiooni oht ja õrn varjumuru jäetakse niitmata. Üha enam kasutatakse uute haljastuse projektlahenduste puhul lilleniidu segusid, kus hilisem hooldus ja niitmine vajadus on vaid 1-2 korda vegetatsiooniperioodil. Linn ei pea vajalikuks ega põhjendatuks piirata või keelata bensiinimootoriga lehepuhurite, trimmerite, muruniidukite kasutamist. Viimastel aastatel on hooldustööde tegemisel tekkiva müra kohta esitatud kaebuste arv vähenenud. Linna eeskujul on hakanud teised suuremate haljasalade omanikud (ettevõtjad, korteriühistud jms) teenuse sisseostmisel pöörama üha rohkem tähelepanu hooldustehnika müratasemele. Kasvanud on ka

		<p>teenuse osutajate teadlikkus. Probleemide lahendamisel peab linnavalitsus oluliseks selgitustööd.</p> <p>Heakorraeeskirjas sätestatud rohu lubatud maksimaalne kõrgus on kavas kehtetuks tunnistada, oluline on, et haljasalad oleksid hooldatud, ei võsastuks ja sealt ei leviks umbrohuseemet naaberkiinnistutele.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskava ei muudeta, ettepanekutega arvestatakse linna igapäevases töös.</p>
LIIKLUS/KIIRUSE PIIRAMINE		
<p>22. Ühtlase sujuva kiirusega auto, olgu selleks siis 40 km/h või 50 km/h teeb vähem müra.</p> <p>23. Kehtestada tänavatel ühtlane kiiruspiirangu ala.</p>	<p>Eraisik R.R. Eraisik K.V.</p> <p>Kui toppida igale tänavale künnised kuna nendega kaasneb just müra pidurdamisel, kiirendamisel ja näiteks ka ülesõitmisel kui sõidukil on käru taga.</p> <p>Ühe müratekitava elemendina toon välja totaka liikluskorralduse - näide - Jaama tänav - Narva mnt ja Puiesteega lõikumise vahemikus, sama Kroonuaias jne - iga paari meetri tagant on 30 märk - palju mõistlikum oleks kehtestada tänavatel ühtlane kiiruspiirangu ala. Märkidega hakitud alad tähendavad seda, et ei sõideta sujuvalt, vaid toimub pidev kiirendamise tõmblemine.</p>	<p>Tegevuskava tabelites 8.1 ja 8.2 on sujuva liikluse tagamine välja toodud kui üks liikluskorralduse prioriteete. Tegevuskavas on selgitatud, mis tingimustel ja mil määral mõjutab sõidukiiruse muutumine mürataset. Kui liiklus muutub ebaühtlasemaks, võib tõesti teatud piirkondades esineda ka mõningane lokaalne mürataseme suurenemine.</p> <p>Kuna pidev kiirendamine ning suurema kiirusega sõitmine tekitab saastet, müra ja vibratsiooni, mis võib põhjustada kehvema ehituskvaliteedi puhul kõrval asuvatele majadel pragusid, siis rajatakse künniseid ainult ohtlikesse kohtadesse. Samaliigiliste teede ristmikud aitavad kaasa liikluse rahustamisele, sõidukiiruste piiramisele ning ohutuse suurendamisele, teatud kiirendamine künnistest möödumisel on siiski paratamatu.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskava ei muudeta, ettepanekutega arvestatakse linna igapäevases töös.</p>
<p>24. Üldine piirkiirus võiks alla tulla - ka magistraaltänavatel - eriti Narva mnt, Riia, Võru - majad on väga tänavate ääres - võiks olla läbivalt 40km/h.</p>	<p>Eraisik K.V. Eraisik R.K. Eraisik S.J. Eraisik S.H.</p>	<p>Tegevuskava ei määra konkreetseid piirkondade suhtes rakendatavaid meetmeid, vaid üldised meetmed. Liiklusemüra vähendamise meetmed, sh kiiruse alandamine, on määratud tegevuskava 8. peatükis.</p>

<p>25. Kus vähegi mõistlikuks peetakse, kiiruse alandamine 50 km/h -> 40 km/h.</p> <p>26. Rajada "aeglase kulgemise" tänavaid, nagu Tähtvere tänaval plaanis. Loodan, et selliseks saab ka näiteks Karlova algus (Tähe tänav), Kastani, paralleelselt ka Filosoofi ja südalinna tekiks juurde autovabasid tänavaid. Tähe-Kastani-Filosoofi võiks saada mõnusaks aeglaseks kolmnurgaks.</p> <p>27. Alandada piirkiirust Riia tänaval: Lõunakeskusest Riia mäeni 40 km/h ja sealt edasi südalinna 30 km/h</p>	<p>Üldine piirkiirus võiks alla tulla - ka magistraaltänavatel - eriti Narva mnt, Riia, Võru - majad on väga tänavate ääres - võiks olla läbivalt 40km/h, kiiremini saab niikuinii harva sõita, arvestades foore ja liiklustihedust. Linnaruumi ümberkujundamine peab toetama müravaesemate liiklusvahendite kasutamist, jalgsi peab olema mugav ja turvaline liikuda, pingid on suureks abiks. Ka rattaga tahaks mugavalt ja kiiresti, turvaliselt liikuda - pigem sõidurajal sõiduteel, kui ühiselt kõnniteel.</p> <p>Kus vähegi mõistlikuks peetakse, kiiruse alandamine 50 km/h -> 40 km/h. Lisab julgust ja mugavust ka ratturina rohkem liikluses osaleda (ratturina mõjub ümbritsev liiklusrüü vaimselt kurnavalt ja hajutab tähelepanu).</p> <p>Ootan pikisilmi, et linnas vähendatakse piirkiiruseid, disainitaks tänavaid psühholoogiliselt kiirust maas hoidma ja arvan, et kõik tänavad ei pea olema kahesuunalised ja ehk mõned tänavad võiks olla suisa kohalikuks liikluseks. Tervitan ka plaani rajada "aeglase kulgemise" tänavaid, nagu Tähtvere tänaval plaanis. Loodan, et selliseks saab ka näiteks Karlova algus (Tähe tänav), Kastani, paralleelselt ka Filosoofi ja südalinna tekiks juurde autovabasid tänavaid. Tähe-Kastani-Filosoofi võiks saada mõnusaks aeglaseks kolmnurgaks. Olen liigelnud erinevates suuremates linnades, kus selgelt on liiklemine tehtud pisut ebamugavaks ja tänu sellele suured liiklusvood nihkuvad kohtadesse, mis on mõeldud suuremateks voogudeks.</p> <p>Piirkiiruse alandamine vähendaks oluliselt müra ning teeks ka linnaruumi turvalisemaks.</p>	<p>Kuna Tartu linna mürarikkad piirkonnad on peamiselt seotud suure liikluskoormusega tänavatega, on eesmärk piirata liikluskoormuste kasvu ja sõidukiirusi. Piirkiiruse alandamiseks teatud teelõikudel tuleb teostada võimaluste ja mõjude analüüs (rangem kiiruspiirang peab olema liiklejate jaoks piisavat põhjendatud ja arusaadav).</p> <p>Meetmete ja tüüplahenduste rakendatavus Tartu linna suurima müra mõjuga tänavalõikude puhul on toodud tabelis 8-2.</p> <p>Teede rekonstrueerimise raames (sh Riia tn rekonstrueerimine) püütakse luua keskkond, mis soodustab väiksema kiirusega sõitmist. Kui sõiduradade kitsendamine toob kaasa liikluskoormuse ning sõidukiiruse vähenemise, siis väheneb ka müratase.</p> <p>Tartu linnas on alandatud piirkiirust eelkõige koolide ja lasteaedade juures. Paljudes elamurajoonides on kehtestatud piirang 30 km/h ja samaliigiliste ristmike ala, mis omakorda aitavad kaasa ka müra taseme vähendamisele.</p> <p>Väiksem sõidukiiruse suurendab ohutust ja kuna prioriteetseimateks on jalakäijad ja kergliiklejaid, siis piirkondades, kus neid liiklejategrupe liigub palju, on ka piirkiirust alandatud.</p> <p>Piirkiiruse vähendamise protsessi käigus hinnatakse alati üldist liiklusohutuse olukorda, vaadatakse liikluskindlustusfondi andmeid, läheduses asuvaid tõmbekeskuseid, kas ülekaigurajad on reguleeritud või reguleerimata ja kas selline muudatus aitab kaasa linnapildi ohutumaks muutmisele ja suurendab kaitset nõrgema liiklejagrupi suhtes.</p> <p>Tartu tänavaruumi põhimõtted on esitatud linna veebilehel https://www.tartu.ee/et/t%C3%A4navaruum#Riia-(2026,-2027)%20- Liiklusuuringud tehakse enne täpset projektlahendust.</p>
--	--	--

		Eelnevast tulenevalt tegevuskava ei muudeta, ettepanekutega arvestatakse linna igapäevatoös.
28. Seada kivisillutisega tänavatel kiiruspiirang 15 km/h.	<p>Teen ettepaneku ühe konkreetse meetmena seada kivisillutisega tänavatel kiiruspiirang 15 km/h. Suures pildis väike asi, sest selliseid ajaloolisi tänavalõike ei ole väga palju, kuid nende ääres elavatele või töötavatele inimeste on see oluline, sest kivisillutisega teel on rehvimüra keskel läbi 10 dB suurem kui asfaltkatte korral [1]. Samal ajal on teada, et kiiruse vähendamine kaks korda vähendab erinevatel andmetel müra 3-4 [2] või 6-8 dB võrra [1]. Teisisõnu, kiirusega 25 km/h kivisillutisel sõitev auto tekitab rohkem müra kui kiirusega 50 km/h asfaltkattel sõitev auto. Lisaks tervise ja elukvaliteedi paranemisele tänu liikluse müra vähenemisele, väheneks ka vajadus kivisillutise korrashoiuks [3].</p> <p>[1] W. Gardziejczyk, et al., Noisiness of the Surfaces on Low-Speed Roads, Coatings, 2016, 6, 15; http://doi.org/10.3390/coatings6020015</p> <p>[2] T. Lahti, Keskkonnamüra hindamine ja müra leviku tõkestamine, Ökokratt, 2010. https://www.okokratt.ee/myra2010/Keskkonnamyra_raamatu.pdf</p> <p>[3] Ülikooli tänava kivisillutis vajab jälle remonti, Postimees, 12.07.2023. https://tartu.postimees.ee/7812779/ulikooli-tanava-kivisillutis-vajab-jalle-remonti</p>	<p>Kõige tundlikumates piirkondades (nt kesklinna kivisillutisega teed, nii olemasolevad kui kavandavad) kaalub linn rangemate kiiruspiirangute kehtestamist teelõigu põhiselt, arvestades liikluskoormust, teekatte seisukorda ning tundlike alade ja objektide lähedust.</p> <p>Viidatud uuringus (W. Gardziejczyk, et al., Noisiness of the Surfaces on Low-Speed Roads, Coatings, 2016, 6, 15) tuuakse välja, et võimalik maksimaalse mürataseme erinevus nn tavapärase asfaltkatte ning sillutuskiividega tee (suurte vahedega kiivide paigutuse puhul) korral on keskmiselt kuni 7 dB, mis on oluline erinevus. Tihedama kiivide paigutuse korral on erinevused väiksemad ning müratase madalam.</p> <p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt, tegevuskava täiendatakse kivisillutisega tänavate osas.</p>
29. Riia, jm tänavate kiirus jätkerahule	<p>Eraisik K.</p> <p>Riia, jm tänavate kiirus jätkerahule. Praegu on niigi tiptundidel ummikud kohati linna piirideni. Kui te kavatsete pärssida läbilaskvust veelgi, siis võite arvata, mis edasi saab. Inimesed, kes liiguvad autodega, ei hakka selle pärast jalgsi või bussiga käima. Tohtu hulk inimesi tuleb tööle Tartust</p>	<p>Tartu tänavaruumi põhimõtete, sh Riia tänava eskiislahendusega, saab tutvuda Tartu linna veebilehel https://www.tartu.ee/et/t%C3%A4navaruum#Riia-(2026,-2027)-</p> <p>Sujuv liikumine mootorsõidukitele tuleb Riia tänaval jätkuvalt tagada, aga see ei ole kaugeltki ainuke tänava funktsioon. Sama oluline on tagada kergliiklejatele võimalikult ohutud</p>

	<p>väljast. Plaanid põhimagistraali nn "roheline mõtlemise" jm ettekäändel käppida on kohatu. Kes soovib paduvihma ja muu jama korral rattaga sõita saab seda teha neile loodud kohtades. Kellele tekitab müra probleeme, on muid lahendusi, majade korrastamine, müratõkkeseinad jm. Tavainimene selle pärast kannatama ei pea.</p>	<p>liikumiskoridorid. Riia tänava uuendamise parandatakse kohalike elanike elutingimusi, vähendatakse müra- ja saastetaset ning luuakse paremad liikumisvõimalused jalgratturitele ja jalakäijatele.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>30. Politsei võiks ja peaks linnasiseseid piirkiiruseid rohkem kontrollima ja mitte vaid suurtel trassidel, vaid ka väikestel tiheda liiklusega tänavatel. Karlova, Filosoofi, Kastani, kus ma ise igapäevaselt palju liiklen, on 30km/h alad, aga sellest piirangust peab heal juhul kinni 20% autojuhtidest.</p> <p>31. Politsei pidev kontroll ning karistamine asjatu müra tekitamise tõttu.</p> <p>32. Meetmed kiirendajate ohjamiseks (nii päeval kui öösel toimub kiirendamist Raatuse, Jaama, Pika tänava piirkonnas), politseilt vastust ei saanud eelmisel kevadel pöördudes.</p>	<p>Eraisik S.J. Eraisik I.R. Riia tänavalt Eraisik R.K.</p> <p>Aga lõpetuseks tõden, et paraku jääb sellest väheks kui ei kohaldata ka piisavat kontrolli. Politsei võiks ja peaks linnasiseseid piirkiiruseid rohkem kontrollima ja mitte vaid suurtel trassidel, vaid ka väikestel tiheda liiklusega tänavatel. Karlova, Filosoofi, Kastani, kus ma ise igapäevaselt palju liiklen, on 30km/h alad, aga sellest piirangust peab heal juhul kinni 20% autojuhtidest. Kurb, aga nii on.</p> <p>Tavalisest tugevam müra soojal ajal mootorrataste ja mürisema tuunitud sõidukite tõttu. (Nn. "neljapäevakud", kui tuunitud rondid sõidavad mööda Tartu tänavaid ning tekitavad täiesti pikaegset häirivat müra, ka hilisõhtul ja öösel...)</p> <p>Meetmed kiirendajate ohjamiseks (nii päeval kui öösel toimub kiirendamist Raatuse, Jaama, Pika tänava piirkonnas), politseilt vastust ei saanud eelmisel kevadel pöördudes. Inimeste teadlikkuse tõstmine mürareostusest kui terviseriskist.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Liiklusjärelvalvet (sh kahe rattaliste mootorsõidukite mürataseme vastavus nõuetele) teostab politsei. Liikluskultuuri tõstmine on pigem üleriiklik küsimus.</p> <p>Üldiselt on linna eesmärk piirata liikluskoormuste kasvu, tagada sujuvam liiklus (eelkõige peatänavatel) ning vähendada ummikuid. Kui sõiduradade kitsendamine toob kaasa liikluskoormuse ning sõidukiiruse vähenemise, siis väheneb ka müratase.</p> <p>Linnavalitsusel puudub seaduslik alus mootorrataste keelamiseks või nende liiklemise piiramiseks Tartus.</p> <p>Tegevuskava eelnõus on kasutatud sõnastust "sõidukiiruste kontroll".</p> <p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt, tegevuskava peatükis 8.2 täiendatakse sõnastust liiklusjärelvalve tõhustamise osas.</p>
<p>33. Haljastustaskud, kui ka parkimistaskud - minu arust Ujula tänav on hea näide.</p>	<p>Eraisik K.V.</p> <p>Samuti annab aeglasematel tänavatel kiiruse ületamist piirata nii haljastustaskud, kui ka parkimistaskud - minu arust Ujula</p>	<p>Haljastuse ja parkimise läbimõeldud lahendused linnatänaval on üks liikluse rahustamise võtteid, seda kasutatakse üha enam ja teadlikult.</p>

	tänav on hea näide. Ei ole ammu varasemaid kiirendusvõistlusi kuulnud.	Tegevuskava ei muudeta, ettepanekutega arvestatakse linna igapäevatöös.
MOOTORRATTAD		
<p>34. Linnas võiks siiski leida võimaluse kehtestada mootorsõidukitele mürapiirmäär! Ja konkreetselt mõtlen ma siin kahte tüüpi sõidukeid - nn. sääreväristajad, mootorrattad ja üles pimbitud "võidusõiduaudod".</p> <p>35. Müra tekitavad autod (loe: bemmimehed), ent iseäranis mootorrattad (sh tsiklid, võrrid, mopeedid), ei peaks pääsema südalinna 20 km/h alale. Kui lauskeeld ei ole esialgu teostatav, võiks läheneda öhtu ja öö kaitsmisega müra eest (nt sissesõidu keeld ajavahemikus kl 19--09).</p> <p>36. Keelata mootorrattaste liiklus ringraja tekkimist soodustavatel sildadel (Rahu ja Vabaduse, samuti Kroonuaia sillal).</p> <p>37. Vabaduse pst-l oleks liiklus mootorrattastele keelatud.</p> <p>38. Vähendada maanteemüra ja mootorrattaste müra Arhitekti tänaval Ilmatsalu ringi ja Viljandi ringi vahelisel lõigul.</p>	<p>Eraisik K.V. Eraisik T.T. Eraisik T.S., Arhitekti tänavalt Eraisik K.K. Turu tänavalt</p> <p>Ja viimasena - linnas võiks siiski leida võimaluse kehtestada mootorsõidukitele mürapiirmäär! Ja konkreetselt mõtlen ma siin kahte tüüpi sõidukeid - nn. sääreväristajad, mootorrattad ja üles pimbitud "võidusõiduaudod", mis tekitavad märkimisväärselt suurt müra, ka suure müraga Narva mnt-l näiteks ja on väga häirivad just vaiksematel aegadel. Ning samuti vanemad mopeedautod - absurdne müra. Võiks kaaluda müra piirmäära, elik mootorrattaga vaikselt kiirusel läbi ja sääreväristajad linna ei tule</p> <p>Minugi poolest ei peaks müra tekitavad autod (loe: bemmimehed), ent iseäranis mootorrattad (sh tsiklid, võrrid, mopeedid), üldse pääsema südalinna 20 km/h alale. Kui lauskeeld ei ole esialgu teostatav, võiks läheneda öhtu ja öö kaitsmisega müra eest (nt sissesõidu keeld ajavahemikus kl 19--09).</p> <p>Võib-olla aitaks mootorratturite huvi Tartus märatseda kahandada ka see, kui keelata mootorrattaste liiklus ringraja tekkimist soodustavatel sildadel (Rahu ja Vabaduse, samuti Kroonuaia sillal). Hobisõidud ühes kiiruse ning müra piirmääradest üle sõitmisega ei pea toimuma 20, 30 ja 40 km/h alades (mh ka elurajoonides Supilinnas ja Ülejõel, mh vast renoveeritud Ujula tänavas sirgel kell 2 öösel).</p>	<p>Tegevuskava aluseks oleva strateegilise mürakaardi koostamisel on muuhulgas arvestatud ka kahe rattaliste mootorsõidukite müraga, kuid mürakaart kirjeldab pikaajalist müraolukorda, milles mootorrattaste osakaal väga esile ei tule. Samas nõustume, et konkreetsel ajahetkel võib häiriv olla just mootorrattaste möödumisel esinev lühiajaline müra.</p> <p>Liiklusjärelvalvet, sh kahe rattaliste mootorsõidukite mürataseme vastavust, teostab politsei. Liikluskultuuri tõstmine on üleriiklik küsimus.</p> <p>Linn ei pea võimalikuks ega põhjendatuks mootorrattaste keelustamist.</p> <p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt, tegevuskava peatükis 8.2 täiendatakse sõnastust liiklusjärelvalve tõhustamise osas.</p>

<p>39. Müraprobleem on mootorrattad ja mopeedid (mopeed-autod)</p> <p>40. Käsitleda tegevuskavas ka mootorrattaid ja mootorrattureid. Keelata mootorratate liiklus:</p> <p>1) kindlasti kogu südalinnas e meie linna 20 km/h alas;</p> <p>2) samuti kesklinnas nii laialt kui võimalik, aga kindlasti peaks ära lõikama Vabaduse puiestee ja Narva mnt "ringraja" jätkuva lubatavuse.</p>	<p>Vaja on kärmeid ja konkreetseid samme. Vastasel juhul tuleb 2024. suvi Tartu süda- ja kesklinnas veel mürasem kui seda oli 2023. a suvi. Kas auto- ja motopealinn Tartu või Euroopa kultuuripealinn?</p> <p>Samuti rõhutan, et tõenäoliselt on võtmeks see, et ka Vabaduse pst-l oleks liiklus mootorratatele keelatud. Tollel lõigul müraga n-ö määramine nt krossitsiklitega häirib mh majandustegevust (lokaalid Emajõel ja Emajõe ääres). Paraku peab siit vaatama ka veidi kaugemale, sest nimetatud asutustes Tartu linna ja Emajõe kalda nautimist takistab Narva mnt-lt kostuv mootorratate kiirendusmüra. Just see plärisev, pärisev, lõrisev.</p> <p>Garaažide ja tankla juures kihutavad ja müristavad nii tsiklimehed kui osad autojuhid (sh paugutavad). reeglipäraselt tsiklite kohtumised (kusagil tankla kandis), kohapeal müristamised ja siis ühiselt ringimüristamised siin piirkonnas (kiirendamised, ühe koha peal ringiratast tuuritamised, paugutamised jne)</p> <p>Asjatu on teha kavas väljatoodud kulutusi teede parandamiseks ja vaikumate rehvide nõudmiseks, müratõketeks, kui ringi sõidavad mootorrattad, mis tohutult plärisevad. Nii, et võtavad endal tänaval käies kõrvad valutama ja beebi vankris nutma. Ka toas olles ehmatavad lapsed unest üles ja panevad hirmust nutma. Isegi aknad kinni on nii tugev lärm, et tundub nagu maja väriseks. Autod-bussid on järjest vaikumad, nende vuhin ei sega, väga-väga suur mure on mootorratastega.</p> <p>Teen ettepaneku käsitleda tegevuskavas ka mootorrattaid ja mootorrattureid, mis minu üllatuseks ei ole leidnud eraldi</p>	
---	---	--

	<p>mainimist kui keskmisest kõrgema ja järsema müra allikad.</p> <p>Julgen väita, et keskmisest suuremat müra (tihtipeale tahtlikult) tekitava mootorratturi jaoks on mootorratta näol tegemist hobisõidukiga. Hobistid ei pea ilmtingimata saama end välja elada elurajoonides ning vabaõhu- ja kvaliteetaja piirkondades.</p>	
ÜMBERSUUNAMINE		
<p>41. Ehitada välja ringliiklus ümber Tartu.</p> <p>42. Ehitada ümber linna Ringtee valmis.</p>	<p>Eraisik x Eraisik R.R</p> <p>Kõigepealt tuleb ehitada välja ringliiklus ümber Tartu, alles siis saab rääkida liikluse/müra vähendamisest Narva mnt-/mäel. Sama ka Riia tänaval/mnt.-l. Suured "rekkad" sõidavad ju praktiliselt läbi Tartu linna. Müra ei vähene, kui Riia tn.-l muuta autode sõidurajad kitsamaks ja teha selle arvel jalgrattateed, mis on talvel ikkagi lume all (näide Puiestee jne tänavatel), nagu see on olnud sel lumerohkel talvel, mil rattaga liiklejaid on siiski talvel vähe.</p> <p>Ehitada ümber linna Ringtee valmis siis saab ka autosi kesklinnast vähemaks. Raadilt Lõunaka juurde sõitmiseks pole muud varianti kui läbi linna sõita.</p>	<p>Tartu ümbersõitude (nt Idaringtee) väljaehitamine on pikas perspektiivis oluline linnatänavate müra vähendamise meede. Tegevuskava tabelis 8-2 on muuhulgas välja toodud ka Idaringtee rajamine.</p> <p>Tartu Linnavalitsus on aktiivselt osalenud Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekteerimise protsessis. Tänapäevase seisuga on valminud Tartu põhjapoolse ümbersõidu eelprojekt ja koostamisel on põhiprojekt. Koostöös Transpordiametiga on toimunud projekteerimisega seonduvad koosolekud ja Transpordiamet on korraldanud vajalike maade omandamise. Vabariigi Valitsus kinnitas 05.02.2024 korraldusega nr 25 järgmiseks neljaks aastaks Riigiteede teehoiukava, millega on võimalik tutvuda aadressil https://transpordiamet.ee/teehoiukava. Tuginedes kinnitatud THK 2024-2027 andmetele ei ole rahalisi vahendeid põhjapoolse ümbersõidu ehitamiseks nimetatud teehoiukava perioodil planeeritud.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskava ei muudeta.</p>
43. Panustada kõrvalmaanteedele, neljarealsed, et ei peaks sõitma läbi linna (raskeveokid, turistid, kes läbisõidul).	<p>Eraisik R.R.</p> <p>Linnas müra on mingil määral normaalne nähtus. Sõiduradade vähendamine ja kitsamaks tegemine aina</p>	<p>Tartu Linnavalitsus on aktiivselt osalenud Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekteerimise protsessis, kuid Riigiteede teehoiukavas 2024-2027 ei ole rahalisi vahendeid põhjapoolse ümbersõidu ehitamiseks planeeritud.</p>

<p>Või siis eraldi mürasummutatud suurem tee kesklinnast läbi.</p>	<p>suurendab Tartu elanike trotsi (autosid tuleb aina juurde ja eestlased ei ole ühistranspordi meelt). Sellega kaasnevad suuremad ummikud tiptundide ajal, külmade ilmadega suurem õhusaaste ummikute tõttu, närvilisem liiklus jne. Pigem võiks panustada kõrvalmaanteedele, neljarealised, et ei peaks sõitma läbi linna (raskeveokid, turistid, kes läbisõidul). Või siis eraldi mürasummutatud suurem tee kesklinnast läbi. Mis juhtuks, kui näiteks Tallinnas põhitänavatel järgmisest aasta võtta ära mitu sõidurada ja jätta ainult üks igasse suunda. Arvan, et paljud autojuhid väldiksid kesklinna, kui oleks võimalus läbida linn suuremal kiirusel ja kiiremini kõrvalmaanteedpidi.</p>	<p>Kõrvalmaanteed neljarealiseks rajamine on Transpordiameti vastutusallas.</p> <p>Mõeldav ei ole mürasummutatud tee ega müratõkkeseinte planeerimine kesklinna. Liikluse müra saab vähendada liikluskiiruse piirangutega ja muude liiklust rahustavate võtetega, ka kiirenduspidurdusvajaduse vähendamisega nt fooride roheline laine jms.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>44. Alustada linna struktuuri ümberkujundamisest. Tõmbekeskused tuleb edasisel planeerimisel hajutada linna ülejäänud servadesse. Nt pole linna põhjaosas ühtegi ehituskauplust. Oluliste teenuste hajutus linnaservadesse.</p> <p>45. Koheselt lõpetada Lõunakeskuse laiendamiseks ehituslubade andmine ning selle asemel pakkuda võimalusi ehitus- ja muude kaupluste rajamiseks rohkem mujale linnaservadesse (eeskätt suurimate maanteedega nagu Narva, Jõgeva ja Räpina lähedusse), et need oleks ligipääsetavad väljaspool Tartut elavatele inimestele ilma autoga linna läbimata.</p>	<p>Eraisik x</p> <p>Arvestada tuleb, et linn pole ainult linnainimeste elukohaks, vaid Tartusse on koondunud terve Lõuna-Eesti jaoks olulised või lausa elutähtsad avalikud teenused. Nt asub Tartus Lõuna-Eesti suurim haigla, Politsei- ja Piirivalveameti teenindusbüroo, pankade teeninduspunktid ja samuti ka nt suurimad ehituspoed Lõuna-Eestis. Need on vajalikud mitte ainult linnaelanikele, vaid ka väljaspool Tartut elavate inimestele. Samas on ülimalt kahetsusväärset koondunud need asutused reeglina linna lõunaserva - nii Maarjamõisa kliinik kui Politsei- ja Piirivalveamet asuvad Riia maantee lõpus, seal ümbruses asuvad ka enamik linna ehituskauplustest (Tevo, K-Rauta, Bauhof, Decora, väljaspool seda piirkonda on ainult Espak ja Ehituse ABC). Seal asub ka suurim viga Tartu linnaplaneerimises - Lõunakeskus. Samas on see piirkond ilma linna läbimata ligipääsetav vaid lõuna suunalt (Valga, Viljandi ja Võru maanteelt, mööndustega ka Tallinna maanteelt). Põhja, kirde ja kagu suunast (Jõgeva, Jõhvi ja Räpina maanteelt) on sellesse piirkonda jõudmiseks paratamatult vaja läbida linn, sh Riia maantee. Sellest</p>	<p>Linna planeerimine toimub üld- ja detailplaneeringute alusel.</p> <p>Linn on planeerinud äri- ja tootmismaid muuhulgas ka linna põhjaossa, Ravila ja Jaamamõisa piirkonda ja loonud eeldused maa sihtotstarbeliseks kasutamiseks. Linna piirile on kavandanud ärimaid ka Tartu vald ja Kambja vald. Kas ja kuhu ehituspoode ehitatakse, omavalitsus reguleerida ei saa.</p> <p>Linn on kavandanud avalikke teenuseid pakkuvaid hooneid (nn riigimaja, politseimaja) nii kesklinna kui ka Annelinna.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>

tekivadki probleemid nii müra kui muu autoliiklusega kaasneva osas (ummikud jne). Kusjuures lahenduseks ei ole see palju räägitud Tartu ringtee väljaehitamine! See võib küll probleemi pisut leevendada, kuid probleem on selles, et need ülal loetletud olulised tõmbekeskused on linnas koondatud selle lõunaossa ja vastavalt on just sinna piirkonda vaja väga paljudel väljaspool linna elavatel inimestel autoga sõita.

Sellised tõmbekeskused tuleb edasisel planeerimisel hajutada linna ülejäänud servadesse. Nt pole linna põhjaosas ühtegi ehituskauplust. Kahjuks pole realiseerunud ka plaan rajada linna põhjaserva nn Põhjakeskus, selle asemel jätkab vohamist ja kasvamist see Tartu linna suurim planeeringualane möödalask - Lõunakeskus. Tingimata tuleb koheselt lõpetada Lõunakeskuse laiendamiseks ehituslubade andmine ning selle asemel pakkuda võimalusi ehitus- ja muude kaupluste rajamiseks rohkem mujale linnaservadesse (eeskätt suurimate maanteedega nagu Narva, Jõgeva ja Räpina lähedusse), et need oleks ligipääsetavad väljaspool Tartut elavatele inimestele ilma autoga linna läbimata. Oluliste teenuste hajutus linnaservadesse on see märksõna, mis aitaks vähendada linnas liikluse müra palju rohkem kui igasugu piirangud linnasiseselt. Kujutagem nt ette, et Lõunakeskuse laiendamise asemel oleks tekkinud linna põhjaserva kuskile sinna Narva maanteele Grossi poe lähedale Põhjakeskus, mis pakuks sarnaseid teenuseid Lõunakeskusega ning sealkandis oleks ka mõned suuremad ehituspoed. Julgen väita, et juba seeläbi oleks autoliiklust kasvõi Riia maanteel oluliselt vähem kui praegu. Igasugu kohvikud, restoranid jms, mis kesklinnas asuvad, ei ole väljaspool linna elavatele isikutele eluks vajalikud ja sellepärast sõidetakse linna üliharva. Aga eelnevalt nimetatud teenused seda on ning sealt tulebki väljaspool linna elavate inimeste poolt tekitatud põhiline

	<p>liikluskoormus linnale.</p> <p>Seega müra ja muude probleemide vähendamiseks tuleb lõpetada linna lõunaosas avalike teenuste laiendamine ning planeerida neid rohkem muudesse linnaservadesse, kuni need on linnaservades piisavalt tasakaalus ning Lõunakeskuse domineerimine lõppenud.</p>	
<p>46. Puiestee tänavalt rekade ümbersuunamine (see eeldab ilmselt uue ringtee ehitamist?).</p>	<p>Eraisik R.K.</p> <p>Puiestee tänavalt rekade ümbersuunamine (see eeldab ilmselt uue ringtee ehitamist?). Ohtlik kihutamine öhtuti, lisaks tugev müra- ja tolmureostus,</p>	<p>Idaringtee väljaehitamine on pikas perspektiivis kindlasti oluline linnatänavate, sh Puiestee tn, müra vähendamise meede. Tegevuskava tabelis 8-2 on muuhulgas välja toodud ka Idaringtee rajamine.</p> <p>Tartu Linnavalitsus on aktiivselt osalenud Tartu põhjapoolse ümbersõidu projekteerimise protsessis. Tänapäevase seisuga on valminud Tartu põhjapoolse ümbersõidu eelprojekt ja koostamisel on põhiprojekt. Koostöös Transpordiametiga on toimunud projekteerimisega seonduvad koosolekud ja transpordiamet on korraldanud vajalike maade omandamise. Vabariigi Valitsus kinnitas 05.02.2024 korraldusega nr 25 järgmiseks neljaks aastaks Riigiteede teehoiukava, millega on võimalik tutvuda aadressil https://transpordiamet.ee/teehoiukava.</p> <p>Tuginedes kinnitatud THK 2024-2027 andmetele ei ole rahalisi vahendeid põhjapoolse ümbersõidu ehitamiseks nimetatud teehoiukava perioodil planeeritud.</p> <p>Seni Puiestee tn müra vähendamise meetmed tabelis 8-2. Liikluskoormuste vähendamine – lähiaastatel realistlik, 2024. a valmib Põhja pst/Muuseumi tn, mis pakub alternatiivset võimalust (eelkõige põhja-ida suunaliseks) liiklemiseks, pikemas perspektiivis võib tänava liikluskoormust vähendada ka Idaringtee rajamine.</p>

		Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.
47. Suured veosed suunata Lehola tänava kaudu otse linna ringteele. Veod raudtee kaudu.	47. Eraisik I.R. Riia tänavalt Viljasalve (Tartu Mill) teenindavad veokid, eriti juulis-augustis. Maja ja riulid värisevad pidevalt neil suvekuudel.	Tartu Mill ASi veokid liiguvad praegu päevasel ajal Lehola tänava kaudu, öisel ajal Riia tänava kaudu, sest Lehola tänavas on öisel ajal järelhaagisega liikumist piiratud (Ravila tänaval sissesõidukeeld). Lehola ja Väike kaar tn on müratundlikumad piirkonnad kui Riia tn, mis on magistraaltänav. AS Operail kasutab vedudeks Riia tänavat kui magistraali (LV poolt sissesõiduluba liikluskeelualale, Raudtee tänavale, et oma territooriumilt pääseda Riia tänavale). Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.
BUSSID		
48. Tasuta bussid.	Eraisik V.K. Siis inimesed kasutaks kesklinna sõitmiseks vähem autosid.	Tartu linn ei pea võimalikuks, et ühistransport saaks olla tasuta. Viimastel aastatel on olnud kulude proportsiooniks 1/3. See tähendab, et 33% kuludest on kaetud piletituluga, ülejäänu on olnud linnapoolne panus. Alates gaasi hinna tõusust Ukraina sõja tõttu on see proportsioon muutunud, nüüd on piletitulust saadav osa 25%. Linn panustab igapäevaselt, et teenus oleks kvaliteetne. Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.
49. Elektrimootoriga bussid	Eraisik I.R. Riia tänavalt Väheneks müra bussipeatuses Riia tn maja ees	Tartu linn on olnud alati eesrindlik uudsetes lahendustes. Kehtiv leping kehtib 2029. a suveni ja sinnamaani muutusi bussipargis ei ole. Juba praegu tehakse tööd selle nimel, et alates 2029. a esimesest juulist kasutusse tulevad uued bussid saavad olema keskkonnasõbraliku energia lahendusega. Ka tänane gaasilahendus on hoopis keskkonnasõbralikum, kui diisel. Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.

<p>50. Ainult ühistranspordi propageerimisest ei piisa, liinivõrk peab toimima. Praegu ei ole linnaosad ühendatud.</p>	<p>Eraisik K.K. Turu tänavalt</p> <p>Ühistranspordi propageerimine ei toimu, kui linnaosad ei ole ühendatud kiirete ja mugavate (ilma ümberistumisteta) bussühendustega. linnaosad ei ole ühendatud kiirete ja mugavate (ilma ümberistumisteta) ühendustega. Eriti Karlova-Tammelinn, Karlova-Maarjamõisa.</p> <p>- väljumiste vahed on liiga suured, üle 15 min vahed oli veel kasutatav, aga siis muudeti 20 min, mida on liiga palju ja bussid käivad Karlovast liiga harva.</p> <p>- erinevad bussiliinid väljuvad samast peatusest samal ajal ja siis on pikk vahe.</p> <p>Täiesti elulised näited on, et mina ei saa bussiga tööle (Karlova-Maarjamõisa), abikaasa lasteaia juurest tööle (Ropka-Annelinn), laps trenni (Karlova-Tammelinn) ja sõidame ja sõidutamegi nüüd autoga.</p>	<p>Tegevuskava 8. peatükis nähakse müra vähendamise meetmete hulgas ette ka ühistranspordi jätkuvat arendamist ja selle laiema kasutuse soosimist.</p> <p>Liinivõrk muutus Tartu linnas alates 01.07.2019. Uus liinivõrk on loodud kompromissina, et teenindada olemasoleva ressursiga võimalikult palju kodanikke. Nõustume, et busside ühendussagedus peaks olema tihedam, kui antud olukorras pole linnal selleks vahendeid. Eelistatud on olukord, kus erinevate linnaosade ühendused oleksid paremad, kuid praegust ressursi kasutades pole see paraku võimalik.</p> <p>Tegevuskava ei muudeta, ettepanekutega arvestatakse linna igapäevatöös.</p>
<p>51. Tallinna liinibussid suunata liiklema Jakobi mäe ja Tähtvere kaudu, ehk kõige otsemat teed pidi.</p>	<p>Eraisik I.R. Riia tänavalt</p> <p>Kiirust pole mõtet vähendada, sest fooridega ristmikke on nagunii palju. Sõidu alustamise müra ära ei kao.</p>	<p>Jakobi mäel on üldiselt bussiliiklus keelatud. Peamiseks põhjuseks on Supilinna elamute vundamendid, mis asuvad pehmel pinnasel. Suured sõidukid panevad majad värisema. Teine põhjus on müra.</p> <p>Erandiks on Lux Ekspressi bussid, mis teenindavad Tallinna lennujaama. See on olnud Tartu linna soov, et tartlastel oleks mugav viis saada lennujaama. Jakobi tänava kasutus on vastutulek lennujaama peatuse teenindamise eest.</p> <p>Võimalikke mõjusid (nt müra, vibratsioon) silmas pidades on bussiliikluse osas eelistatumaks lahenduseks Riia tn kasutamine.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>VARIKU VIADUKT</p>		
<p>52. Teostada müra kontrollmõõtmised</p>	<p>Eraisik R.K. Tammelehe tn Eraisik M.K. Kesa tn</p>	<p>Tegevuskava tugineb 2022. aastal valminud Tartu linna strateegilise mürakaardi tulemustele ning mürakaardi ning ka</p>

<p>Tammelinna lõpus Tammelehe tänaval, kus lähedal kulgevad Tallinn-Tartu-Võru maantee viadukt üle raudtee kui ka raudtee ise.</p> <p>53. Paigaldada Variku viaduktile ja pealesõitulele müratõkked (analoogsed nagu Ihaste sillal). Samuti oleks abi täiendavast kiirusepiirangust Variku viaduktil.</p> <p>Kuna viadukt ja maantee on Maanteeameti hallata, siis oleks linnavalitsuse vastav intensiivne surveamine väga asjakohane, sest muidu ei toimu mingeid olukorda parandavaid tegevusi.</p>	<p>Minu koduaeda kostub vali autoliikluse müra. Elan Tammelinna lõpus Tammelehe tn ja minu maja lähedalt kulgeb nii Tallinn-Tartu-Võru maantee viadukt üle raudtee kui ka raudtee ise.</p> <p>Mürakaardil on minu kinnistu rohelistes värvides, aga tegelikult on mul pikemat aega olnud mõttes paluda siin kandis teha uued müra kontrollmõõtmised, et veenduda, kas liiklusest tulev müra ka piirnormidesse jääb. Ja täpselt nii, nagu ka tegevuskavas kirjas, probleem polegi rongides, vaid just sadades autodes, mis viadukti iga päev ületavad. Tegevuskavaga tutvudes sain aru, et kontrollmõõtmist on tõepoolest võimalik taotleda. Kas selleks piisab ainult minu soovist või peaks kaebusi siin kandis olema rohkem?</p> <p>Juba 2018 a. ettepanekutes linnavalitsusele oli keskkonnamüra vähendamiseks kirjas, et tuleks ettepaneku asjakohasus on käesolevaks ajaks saanud tunduvalt põhjendatumaks. Käesoleval ajal on liiklus viaduktil kordades kasvanud ja müratase mitmekordistunud. 2022. aastal toimus mürataseme mõõtmine. Aparaadid registreerisid müra ka meie maja rõdult ja aiast (Tartu, Kesa tn). Mõõtmine toimus paraku sel ajal, kui remonditi ringteed. Liiklusintensiivsus oli oluliselt madalam ja autode kiirus viaduktil oli aeglasem kui praegu. Seega ei vasta tulemused kuidagi tegelikule müratasemele. Viaduktil on päeval katkematu autovool. Öösel sõidavad suure kiirusega ja müraga rekkad. Kiirusepiirang on viaduktil 70 km/tunnis. Sellest ei pea rõhuv enam kinni. Viadukti remondi ajal oli kiirusepiirang 50 km/h. Müratase langes tuntavalt. Müra aitaks alandada viadukti piiretele müratõkete seadmine, mis takistaks heli levikut (nagu Ihaste sillal).</p> <p>Kuna viadukt ja maantee on Maanteeameti hallata, siis oleks linnavalitsuse vastav intensiivne surveamine väga</p>	<p>varasemate uuringute (2017. a Tartu mürakaart) kohaselt ei ole antud piirkonnas tegemist norme ületava müratasemega.</p> <p>Kuna tegemist on riigiteega, mille valdaja on Transpordiamet, on müratõkkeseina vajaduse hindamine ja paigaldamine Transpordiameti pädevuses. Samas ka Transpordiamet lähtub müratõkete vajaduse hindamisel piirväärtuse ületamisest. Transpordiameti poolt tellitud teede projekteerimise raames hinnatakse reeglina ka müra vähendamise meetmete vajadust, kuid antud piirkonnas on seni müra normtasemed olnud tagatud. Nt Tartu läänepoolse ümbersõidu Riia ristmiku ja Viljandi mnt ristmiku vahelises lõigus on Transpordiamet kavandanud müratõkkeseinad, kuna eluhooned asuvad teele oluliselt lähemal.</p> <p>Müratõkkemeetmeid ei kavandata üldjuhul piirkondades, kus müra normtasemed on tagatud (kuigi on selge, et häiringud võivad siiski esineda), kuna keeruline on põhjendada meetmete kavandamiseks konkreetse rahalise investeringu tegemist. Võimalik, et leidub ka teisi piirkondi, kus olukord on kriitilisem ning investeringu tegemine müra vähendamise meetmete rakendamiseks on selgemalt põhjendatud.</p> <p>Arvestada osaliselt, tegevuskava sõnastust täiendada ja tegevuskava perioodil näha ette liiklusmüra kontrollmõõtmised. Lähtuvalt tulemustest kavandatakse edasisi samme.</p>
---	---	---

	asjakohane, sest muidu ei toimu mingeid olukorda parandavaid tegevusi.	
ÜKSIKOBJEKTID ja muu		
54. Väike-Kaar tänava alguses ei ole probleem üldse mitte raudtees vaid auto- ja traktoribaasis, mis asub Väike-Kaar 4 vastas.	Eraisik Väike-Kaare tänavalt Eraisik A.T. Väike-Kaare tn auto- ja traktoribaasi müra häirib.	Tegemist on üksikobjektide põhjustatud müraga. Tegevuskava annab hinnangu piirkonna suuremate müraallikate poolt tekitatava müra piiramiseks ning kõrge tasemega mürast mõjutatud inimeste arvu vähendamiseks.
55. Kastani tn 181 ja Kase põik nurgal raudtee ja kergliiklustee vahel asub Tänavapuhastuse kasutuses olev linna kaarhall, mis tekitab häirivat müra.	Kastani tn 181 ja Kase põik nurga toimub tänavapuhastuse ettevõtte poolt prügi ümberladustamine. Kui prügi on ladustatud, siis toimub masinate survepesuga pesemine. Kogu selle tegevuse ajal masinad töötavad ja teadagi on see müra tugevam tavalisest liiklus-müra. Vesi ja prügi koos moodustavad porise ala, mis kuivades on tolmu allikas. See olukord pole meeldiv elanikele ja kergliiklusteel liiklejatele.	Tegevuskavas ei käsitleta detailselt üksikuid lokaalseid mürakaebusi nagu töökeskkonna müra, hoonete ventilatsiooniseadmed, heakorratööd konkreetses piirkonnades või teeholdusmasinad). Üksikjuhtumitega kaasnevate müraprobleemide lahendamisel tuleb järgida tavaprotseduuri, milleks on kaebuse esitamine Terviseametile, kontrollmõõtmiste teostamine ning vajadusel ettekirjutuse koostamine ning müra vähendamise meetmete rakendamine.
56. Võru tn 55F-Sõbrakeskuses Kastani tn poolne ventilatsioon töötab 24/7 ja tekitab müra, eriti ebameeldiv on see öösel.	Ventilatsiooni müra on häiriv ja olukord vajab muutmist.	Edastame ettepanekud koos saatja kontaktidega Terviseametile kontrollimiseks. Kastani tn 181 ja Kase põik nurgal tegutseval Tänavapuhastuse ettevõttel on plaanis lähiajal nimetatud asukohast/rendipinnalt ära kolida. Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.
57. Müratökkesein Riia tänava äärde.	Eraisik I.R. Riia tänavalt Pidev tugev müra Tartus Riia tänaval	Riia tänava müra vähendamise meetmed ja nende rakendatavus on toodud tegevuskava tabelis 8-2. Müratökkeseina rajamist on kaalutud, kui müratökkeseina planeerimine Riia tänavale ei ole mõeldav.

		<p>Tartu tänavaruumi põhimõtted on esitatud linna veebilehel https://www.tartu.ee/et/t%C3%A4navaruum#Riia-(2026,-2027)%20-</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>58. Palun jätkata Autovabaduse puiestee projektiga ja leida täiendavaid võimalusi linnas jalakäijate alade (ajutiseks) laiendamiseks.</p>	<p>Eraisik R.K.</p> <p>Inimeste hoiakute muutumine võtab küll aega, kuid tasub olla järjepidev ning üks hetk muutub uueks normaalsuseks ja autojuhid ei tunne enam end nii ahistatult :)</p>	<p>Tartu Linnavalitsusel on plaanis Autovabaduse puiestee projektiga jätkata.</p> <p>Ka SÜKU ehk Vanemuise tn 1 krundi ja lähiala detailplaneering näeb ette kesklinna ja Vabaduse pst muutumist jalakäijasobralikumaks.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskava ei muudeta, ettepanekutega arvestatakse linna igapäevases töös.</p>
<p>59. Reeglid-nõuded ehitustegevusele elamupiirkonnas.</p>	<p>Eraisik R.K.</p> <p>Nt Jaama 52 ehitus on toimunud ka nädalavahetusel kl 8, mis võiks olla keelatud, sest inimestel on vaja müra pausi ja puhkust. Määrata konkreetsed lubatud kellaajavahemikud mürarikasteks tegevusteks.</p>	<p>Ehitustegevusega seotud müra piirnormid on reguleeritud Keskkonnaministri määrusega https://www.riigiteataja.ee/akti/isa/1270/5202/0002/KKM_m29_lisa1.pdf#</p> <p>Konkreetsed keelatud ajavahemikud öisele mürale on reguleeritud ka korraaitseaduses.</p> <p>Tegevuskavas ei saa ehitustegevusele täiendavaid piiranguid seada.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>60. Kas mürakaardi koostamisel on võetud arvesse valitsevate tuulte suunda ja maapinna reljeefi ning olemasolevaid suuri komplekse, mis talitlevad müratõkkena, skeemi põhjal sellest justkui aru ei saa (vabandust - ei jõua kogu eksperttööd läbi lugeda).</p>	<p>Eraisik A.P.</p> <p>Toon näiteks enda kortermaja Tõrvandis, kus lääne poolt kandus kaubarongide raudteemüra pidevalt korterisse, samas kui Petseri raudteelt, mis on linnulennult vaid 1 km kaugusel, kostis omal ajal kaubarongide liikumisest parimal juhul vaid metallosade kõlksumist, mürafooni üliharva. Ka nüüd on</p>	<p>Mürakaartide koostamise meetodika on täpsemalt lahti kirjutatud 2022. a valminud Tartu linna välisõhu strateegilise mürakaardi seletuskirjas (ELLE OÜ). https://tartu.ee/et/uurimused/murakaardi-ajakohastamine-2022</p>

	<p>vaatamata majadest tõketele pigem kuulda uue ringtee Tartupoolne müra kui idas asuva Võru mnt liiklusvoog.</p>	<p>Müra hajumise hindamine toimus modelleerimise teel. Müra modelleerimiseks kasutati Wölfel Messsysteme Software GmbH & Co väljatöötatud müra hindamise tarkvara IMMI 2021, mis vastab direktiivi 2002/49/EÜ ja selle lisa II muutva direktiivi (EL) 2021/1226 nõuetele ning võimaldab teha arvutusi strateegilisele mürakaardile ettenähtud mahus. IMMI sisaldab CNOSSOS-EU arvutusmeetodit.</p> <p>Arvutuste teostamiseks koostati kolmemõõtmeline maastikumudel. Arvutuste teostamisel arvestatakse keskmisest olukorrast mõnevõrra ebasoodsamate meteoroloogiliste tingimustega ehk müra levikut soodustavate tingimustega (nt müra levikut soodustav tuul samaaegselt igas suunas) ning aasta keskmise ööpäevase liikluskoormusega.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
<p>61. Lisada tegevuskavva teadaolevate koht-müraallikate kiht: asukohad, põhjustaja, häiringu senine kestvus, otseselt mõjutatud elanike arv ja mis on LV plaan müra vähendamise mõjutamiseks.</p> <p>62. Kõikidele suurematele ja püsivamatele müraallikatele teha kohustus paigaldada nende kulul krundi piirile, kus on eeldatav vaiksem ala - nt elamurajoonide suunas püsivad müramõõdikud, mis edastavad avaandmeid linnale, kogukonnale ja kõikidele huvitatud osapooltele. Selle abil kontrollitaks, et müraallika territooriumilt väljuv müra tase ei ületa</p>	<p>Eraisik J.L.</p> <p>Keskkonnamüra kaart ja tegevuskava näib olevat sisult keskendunud ühele müraallikale: liiklus. Samas on mitmeid keskkonnamüra kohtallikad, mis võivad olla niisama või enamgi häirivad, pikaajalised ja tervist kahjustavad: näiteks ventilatsioonisüsteemid, tootmiseseadmed, elektri alajaamad, mille osas on varasemalt tehtud kaebusi, aga kuna inimestel pole suurt lootust, et midagi tehtaks siis korduvteateid ei tehta ja linnavalitsusel võib jääda mulje, et probleemi pole.</p>	<p>Müra vähendamise tegevuskava koostamise kohustus ja nõuded tulenevad atmosfääriõhu kaitse seadusest. Tegevuskava annab hinnangu piirkonna suuremate müraallikate poolt tekitatava müra piiramiseks ning kõrge tasemega mürast mõjutatud inimeste arvu vähendamiseks. Tegevuskavas ei käsitleta detailselt üksikuid lokaalseid mürakaebusi: nt hoonete ventilatsiooniseadmed, soojuspumbad, heakorratööd konkreetses piirkonnades (sh lehepuhurid ja teehooldusmasinad), muru niitmise, naabrite tekitatud müra, avaliku korra rikkumised, töökeskkonna müra. Samuti ei hõlma uuring aasta jooksul lühiajaliselt või ajutiselt töötavaid ning pistelisi häiringuid põhjustavaid müraallikaid.</p> <p>Üksikjuhtumitega kaasnevate müraprobleemide lahendamisel tuleb järgida tavaprotseduuri: kaebuse esitamine Terviseametile, kontrollmõõtmiste teostamine ning vajadusel ettekirjutuse koostamine ning müra vähendamise meetmete rakendamine.</p>

<p>normatiive. See oleks ka müraallika huvides - sellega saaksid nad näidata, et müra ei ületa normatiive.</p> <p>63. Linnavalitsuse mürakaardile lisada kohtmüra mõõdikute näitajate aegread.</p>		<p>Iga objekti puhul pidevseire teostamiseks mõõteseadmete paigaldamine ei ole majanduslikult mõistlik ja puudub ka praktiline vajadus. Korrektselt läbi viidud mõõtmiste teel saab vajaliku info kätte ka lühemaajaliste mõõtmistega.</p> <p>Üksikobjektide (sh hoonete tehnoseadmed) põhjustatud müra piiramise meetmed on esitatud tegevuskava lk 41 punktis 8. Riiklikku järelevalvet välisõhus leviva müra üle teostab Terviseamet.</p> <p>Eelnevast tulenevalt tegevuskavas mitte arvestada.</p>
--	--	---