

## TARTU LINNAVOLIKOGU

## INFORMATSIOON

Tartu

10.02.2020 nr LVK-I-0092

**Informatsioon naastrehvide kasutamise mõjude kohta**

Linnavolikogu majanduskomisjon tegi [15.01.2020 koosolekul](#) linnavalitsusele ettepaneku kaaluda, kas oleks põhjendatud pöörduda riigi poole ettepanekuga naastrehvid Eestis keelustada (protokolli p 4).

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määruse nr 42 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele" Lisa 1 kood 501 punktis 3 on sätestatud, et teatud kategooriate sõidukitel on talverehvid kohustuslikud alates 1. detsembrist 1. märtsini, kood 507 punktis 6 on sätestatud, et naastrehve võib sõidukil kasutada alates 15. oktoobrist kuni 31. märtsini. Talviste tee- ja ilmastikuolude esinemise korral võib naastrehve kasutada 1. oktoobrist kuni 30. aprillini.

Kui võrrelda sarnaste kliimatiliste tingimustega riikides kehtestatud nõudeid talverehvidele, siis näiteks Rootsis peavad talverehvid olema perioodil 1.12-31.03, naastrehvid on lubatud sõltuvalt ilmastikuoludest perioodil 1.10-15.04), Lätis 1.12-1.03 (naastrehvid keelatud 1.05-1.10), Soomes on talverehvid kohustuslikud detsembri algusest veebruari lõpuni, samal perioodil on ka naastrehvid lubatud, Norras ei ole talverehvid kohustuslikud, neid kasutatakse vastavalt ilmastikuoludele, naastrehvid on lubatud alates 01.11, seevastu Poolas on naastrehvid keelatud.

Õigusaktide kohaselt peavad vaid osa teid ja tänavaid olema jää- ja lumevabad. Uurimistulemused on näidanud, et naastrehvid aitavad talvekuudel oluliselt vähendada liiklusõnnetusi, teisalt lõhuvad nad aga teekatet. Mitmed Põhjamaades läbiviidud uuringud on näidanud, et naastrehvidega autodel on õnnetusse sattumise risk mõnevõrra väiksem võrreldes autodega, millel on lamellrehvid. Lamellrehvide kasutamise argument on kahtlemata nende väga madal müratase. Ollakse arvamusel, et algaja juht peaks jääma naastrehvide juurde, kuna naastrehvid on kindlamad jäisel ja lumisel teel ning tagavad parema juhitavuse, lühema pidurdusteedkonna ning parema kiirenduse. 2011. aastal Rootsis läbiviidud uuringust selgus, et naastrehvid hoidsid ära 42% õnnetusi, mis oleks võinud lõppeda inimohvritega.

Tallinna Tehnikaülikooli tegi 2003. ja 2005. aastal uuringu "Talverehvide kasutamine Eestis ja selle majanduslik hinnang", milles jõuti järeldusele, et kuigi naastrehvid tõstavad talvistes teeludes oluliselt sõiduohutust, on nende puuduseks intensiivne teede pinna kulutamine. Naastrehvide kasutamise keelamine vähendaks oluliselt teeremondi vajadust ja seega oleks naastudeta talverehvide kasutamine naastudega talverehvide omast kasulikum. Töö autorid on seisukohal, et sõltuvalt aasta ilmastikust tuleks talverehvide kohustusliku kasutamise periood määrata olusid arvestades paindlikult.

Uuringud on näidanud, et mida suurem on naastu mass ja väljaulatus rehivist ning mida suurem on auto kiirus, seda suurem on kulumine. Uuringute kohaselt rebib naastrehvidega varustatud sõiduauto saja kilomeetri kohta teekatte pinnalt 2,2-3,5 kilogrammi mineraalmaterjali ja sideaine osakesi. Liiklussagedustel tuhat autot ööpäevas muutuvad kulumisroopad aastas keskmiselt 3-4 millimeetri võrra sügavamaks. Samas sõltub see suuresti ka temperatuurist ja niiskusest. Tekkinud kulumisroobaste lappimiseks või uue kattekihi ehitamiseks tuleb teha täiendavaid kulutusi. Soojadel talvedel, kui pole libedust, jäävad naastrehvide paremad haardeomadused kasutamata ja

nendega kulutatakse asjatult teekatet. Kulumisroobaste taastamine tingib vähemalt iga viie aasta tagant vajaduse ülekatete tegemiseks. Arvestuslikult kulub viie aastase perioodi jooksul ühe kilomeetri asfaltkatte taastamisele ligi 100 tuhat eurot. Lisanduvad kulud markeeringu taastamisele, nii näiteks kulutati 2019. aastal Tartus tänavamarkeeringu taastamiseks ligikaudu 115 tuhat eurot.

Keskkonnamõju poolest tuleks teadlaste hinnangul eelistada lamellrehve. Lamellrehvid, nii nagu naastrehidki, tõstavad talvistes teetingimustes sõiduohutust, kuid nende mõju teekatele on umbes sama suur või väiksem kui suvarehvidel. Lamellrehvide kasutamisel ei teki märkimisväärselt loodust saastavaid tee kulumise produkte, nendega sõitmisel ei ole müratase suurem kui suvarehvide kasutamisel.

Helsingi linna ehitusameti eestvedamisel tehti uuring talvarehvide kasutamise kohta. Uuringust nähtub, et tänavatolm on seotud tõsiste tervisekahjustustega. Naastrehvide kasutamisest tekib ligi pool tänavatolmust. Sissehingataivate tahkete osakeste (PM10) peamine allikas on tänavatolm, mis põhjustab osakeste kõrget kontsentratsiooni.

2013. aastal tellis Tallinna Keskkonnaamet Eesti Keskkonnauuringute Keskuselt [uuringu](#) "Osakeste keemilise koostise ja saasteallikate osakaalu hindamine Tallinnas".

Tulemused olid soomlaste omadele sarnased: naastrehid on suured linnaõhu rikkujad. Uuringu läbiviija ettepanek transpordisaaste vähendamiseks on naastrehvide kasutusaja piiramine ja lamellrehvide propageerimine. Samas märgivad uuringu tegijad, et naastrehvide kasutamise piiramine eeldab põhjalikku kuluanalüüsi ja tagajärgede hindamist liiklusohutuse aspektist.

2008. aastal Tartu Ülikooli poolt tehtud uuringu "Välisõhu kvaliteedi mõju inimeste tervisele Tartu, Kohtla-Järve, Narva ja Pärnu linnas" üks järeldustest oli, et vähendamaks elanike eksoptsiooni õhusaastele ning sellest tulenevaid varaseid surmasid ja hospitaliseerimisi tuleks vähendada naastrehvide kasutust linnades, kuna need kulutavad teekatet ja tekitavad õhku peenosakesi.

Arvestades naastrehvide kasutamisest tulenevat majanduslikku kahju teede seisundile, tekkivaid keskkonnakahjusid, negatiivset mõju tervisele ning naaberriikide kogemusi talvarehvide kasutamise osas, on mõistlik teha kirjalik ettepanek Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile kaaluda ilmastikutingimustest sõltuvalt naastrehvide kasutamise piiramist.

Esimees

Esitab: **linnavalitsus, 10.02.2020 istungi protokoll nr 9**

Ettekandja: **Rein Haak**