

Kristina Fuks-Kuus
peaspetsialist
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
kristina.fuks-kuus@ttja.ee

Vastused saadud tagasisidele

Käesolevaga edastame Teile vastused AS Eesti Raudtee Tapa-Tartu raudteel lõigul 417,3-421,6 km olemasoleva silla (Vorbuse sild) asendamise ja väikese raadiusega kõverate ümberehitamise keskkonnamõju hindamise kohta saadud seisukohtadele.

Aruanne saadeti TTJA poolt seisukohtade küsimiseks 12 asjaomasele asutusele. Oma vastused ja kommentaarid programmile edastasid 9 asutust: Kaitseministeerium, Tartu Vallavalitsus, Terviseamet, Keskkonnaamet, Tartu Linnavalitsus, Päästeamet, Veeteede Amet, Põllumajandusamet ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Järgnevalt on tabeli vormis esitatud KMH ekspertide ning arendaja koostöös antud vastused esitatud küsimustele ja kommentaaridele.

Allolevale tabelile on lisatud TTJA kommentaarid esitatud vastustele ning KMH eksperdi vastus (27. jaanuaril 2020).

| Väljavõtte saadud tagasisidest | Vastus/kommentaar |
|---|--|
| Tartu Vallavalitsus 21.11.2019, kiri nr 992 | |
| Uue raudteesilla rajamine ning raudteetammi ehitamine on suuremahulised ehitustööd. Aruandest ei selgu, kuidas (milliseid teid mööda) transporditakse kogu vajalik ehitusmaterjal objektile. Palume aruandes kajastada juurdepääsuteede osa. Juhul, kui kasutatakse Tartu valla teid, tuleb arvestada vajadusega tagada teede korrasolek (asfalt) ja kandevõime. | Ehitusmaterjalide ja tekkinud jäätmete transpordiks objektile ja sealt ära, kasutatakse nii raudteed kui ka tavalist teed. Transpordiviisi valikut mõjutavad ka karjääride asukohad. Lõpliku otsuse transpordiviisi osas teeb ehitaja. Tartu valla poolt lähenetakse õgvendusele Kaasiku (79601:001:0349 ja 79601:001:0693) ja Niinepuu (79601:001:0971) teid kasutades. Mõlemad on kruuskattega teed. Ehitaja kohustuseks on sõlmida kokkulepped teede omanikega ja kogu ehitusperioodi jooksul säilitada teede normaalne sõidetavus. Ehitustööde lõpus taastab ehitaja teede ehituseelse olukorra. Kui teel oli enne ehitustöid kruuskatte, siis taastatakse kruuskate. Kui asfaltkate, siis samaväärne asfaltkate. Uusi juurdepääse ei rajata. Raudteemaale juurdepääsuks kasutatakse juba täna olemasolevaid raudtee teenindusteid. Täiendame aruannet vastava info osas (sh juurdepääsuteede rajamise osas). TTJA kommentaar: Kas aruannet täiendati, kuidas? <i>KMH ekspert: Täname täiendava märkuse eest.</i> |

| | |
|---|--|
| | <u>Lisasime lõigu ptk 5.1 (lk 26-27).</u> |
| Terviseamet 05.12.2019, kiri nr 9.3-4/19/6697-2 | |
| Rida 4 „Mürast põhjustatud häiringute vältimine“ on järgmine sõnastus: „on kavandatud vähemalt ühekordne mõõtmine pärast raudteeliikluse alustamist 1 aasta jooksul juhul, kui raudtee haldajale või järelevalveasutustele esitatakse kaebusi ümberehitatud raudteelõigult tuleneva ülemäärase müra kohta“. Soovitame muuta sõnastust asendades sõna „ülemäärase“ sõnaga „häiriva“. Samuti soovitame ära jätta ajapiirangu (üks aasta), kuna häiring võib tekkida ka hiljem kui ühe aasta möödumisel rongiliikluse alustamisest ning selle tekkimisel tuleb olenemata möödunud ajast, selgitada välja häiruvust põhjustav müra tase. | Nõustume ettepanekuga eemaldada ajaline piirang mõõtmise teostamisele. Selgitame, et selle piirangu eesmärk oli tagada mõõtmis(t)e võimalikult varajane teostamine. Mõistame aga, et selline sõnastus võib probleeme tekitada hiljem avalduvate häiringute korral. Aruannet on täiendatud. – TTJA kommentaar: Olemas. |
| Tabeli 4. rea viimases lahtris asendada sõna „vibratsiooni“ sõnaga „müra“. | Täname märkuse eest! Parandame aruannet. – TTJA kommentaar: Olemas. |
| Keskkonnaamet 10.12.2019, kiri nr 6-3/19/18679-2 esitab järgmised märkused ja ettepanekud aruandele | |
| 1. KMH aruande lk 16 on kirjas, et 2013. aasta seisuga oli Emajõe (VEE1023600) koondseisund halb ning 2021. aastaks on eesmärgiks seatud Emajõe seisundi parendamine kesisesse seisundisse... | Täname märkuse eest! Uuendame aruandes esitatud andmeid vastavalt 2017. aasta veekogumite koondseisundi tulemustele. – TTJA kommentaar: Parandatud 2017 andmete põhjal. <u>KMH ekspert: Kuna 2018. aasta seisund on avaldatud samade andmetega, muutsime aruandes selle aastaarvu 2018-ks.</u> |
| 2. KMH aruande lk 17 on kirjas, et kavandatava tegevuse lähimaks suurkaevuks on Vorbuse suurkaev (PRK0007194), mille kasutamiseks ja veevõtuks on antud AS-ile Emajõe Veevärk keskkonnaluba nr L.VV/324171. Keskkonnaamet täpsustab, et alates 01.10.2019 kasutatakse mõistet vee erikasutuse keskkonnaluba (edaspidi veeluba). Lisaks täpsustab Keskkonnaamet, et veeloa nr L.VV/324171 omanik on alates 01.06.2019 aktsiaselts Tartu Veevärk (registrikood: 10151668, aadress: Tartu maakond, Tartu linn, Tartu linn, Tähe tn 118, 51013). Tartu Linnavolikogu määras 17.04.2019 otsusega nr 153 „Vee-ettevõtja määramine“ alates 01.06.2019 aktsiaseltsi Tartu Veevärk vee-ettevõtjaks Tartu linna vee-ettevõtja tegevuspiirkonnas (endise Tähtvere valla territooriumil osal) tähtajaga 31.12.2030. | Viidatud täpsustused on aruandesse sisse viidud – TTJA kommentaar: Täpsustatud. |

| | |
|--|--|
| <p>3. KMH aruande lk 31 on kirjas, et käsitletaval raudteelõigul hakkab umbrohutõrje toimuma samadel põhimõtetel teiste Eesti raudteelõikudega ning järgides kehtivaid asjakohaseid nõudeid (pritsimisaeg, kasutatav kogus) ja seotud piiranguid. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et juhul, kui keemilist taimekaitsevahendit kasutatakse veekaitsevööndis, tuleb veekeskkonnariskiga tegevus registreerida. Veekeskkonnariskiga tegevuse registreerib Keskkonnaamet.</p> | <p>Arendaja võtab kommentaari teadmiseks ning arvestab raudtee hooldustööde tegemisel kirjeldatud nõudega. Viide esitatud nõude osas on lisatud ka aruandesse ptk 5.3. – TTJA kommentaar: Aruannet on täiendatud.</p> |
| <p>4. KMH aruande lk 50 tabelis 4 „Seire ettepanekute koondülevaade“ on toodud, et pinna- ja põhjavee saastamise ohu vältimiseks rakendatakse raudtee hooldamiseks kasutatavate kemikaalide (nt herbitsiidide) kasutamise ja koguse arvestust ning Keskkonnaameti nõudmisel tuleb vastav teave esitada Keskkonnaametile või teistele asjakohastele ametkondadele. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et taimekaitseseadus sätestab taimetervisenõuded ja taimekaitsevahendite esitatavad nõuded, mis tagavad taimekaitsevahendite ohutuse inimeste ja loomade tervisele ning keskkonnale, samuti taimekaitseseadmetele esitatavad nõuded ning riikliku järelevalve teostamise alused ja ulatuse. Taimekaitseseaduses ja selle alusel kehtestatud õigusaktides sätestatud nõuete täitmise üle teostab riiklikku ja haldusjärelevalvet Põllumajandusamet. Eelnevast tulenevalt on asjakohaseks ametiks Põllumajandusamet, kellega tuleb vajadusel tegevus kooskõlastada.</p> | <p>Muudame aruandes tabelis nr 4 sõnastust. Selgitame, et aruandes toodud tabeli eesmärgiks on välja tuua võimalikud täiendavad nõuded, millega arendaja peaks hooldustööde tegemisel arvestama (nt andmete esitamine seireks asjakohastele asutustele). – TTJA kommentaar: Sõnastust on muudetud.</p> |
| <p>Aruande peatükis 2.3 ja kalastiku eksperdi ekspertarvamuse kohaselt terassõrestiksilla ja kaarsilla puhul töid jões ei teostata (samal ptk 5.2 aga mainitakse et tugisambad eraldatakse jõest – kas mõeldud on kaldasambaid?). See ei ole tegelikkuses tõenäoline kuna näiteks aruandes kaarsilla analoogiks toodud Rannu-Jõesuu silla rajamisel paigutati Emajõkke 3 paari ajutisi tugisambaid (fotod leitavad internetist). Samuti Tartus Vabadussilla (samuti kaarsild) rajamisel paigutati jõkke 2 paari tugisambaid ja see põhjustas mõnede ekspertide hinnangul arvestatavat kalastiku rändetõket tööde tegemise ajal. Keskkonnaameti ettepanek programmi faasis oligi selleks, et selgitada: Et töödega võimalikult vähest kahju tekitada</p> | <p>Vastab vee-elustiku ekspert Rein Järvekülg: Kõigi sillatüüpide (nii terassõrestik-, kaar- kui ka konsoolsilla) ehituse ajal võidakse jõkke paigaldada ajutisi tugiposte, mis silla valmimise käigus eemaldatakse. Postide paigaldamisega kaasneb vähene setete allavoolu kandumine ja müra, kuid mõlemad häiringud on lokaalsed (möödetav mõju ulatub paarisaja meetrini) ning lühiajalised. Vee voolukiirust silla aluses jõe ristlõikes ajutised tugipostid möödetavalt ei mõjuta. Ajutiste tugipostide paigaldamine ei põhjusta kaladele jm jõeelustikule olulisi probleeme. Pole tõenäoline, et see tegevus võiks häirida mõne kalaliigi rändetingimusi või elutegevust olulisel määral.</p> |

| | |
|---|---|
| <p><i>kalastikule ning et töödele ei seataks ettevaatusprintsipiibist lähtudes liigseid piiranguid, oleks otstarbekas kalastiku uurija abil selgitada, millised oleksid sobivad ajad tööde tegemiseks jões, lähtudes kalade rände vajadustest. Vastuses ettepanekule lubati sellega arvestada ja aruandes sõnastada. Aruandes ühest vastust sellele aga ei saanud, kuna juba tööde tegemise eeldus pole päris reaalne. Palume aruannet täiendada.</i></p> | <p>TTJA kommentaar: Aruannet ei ole täiendatud. Lk 8 on kirjaviga: amortiseerunud raudteesild võib leida kaustust näiteks kergliiklussillana. <i>KMH ekspert: Aitäh täiendava märkuse eest. <u>Lisasime lõigu ptk 5.7 lk 42. Parandasime kirjavea.</u></i></p> |
| <p>KMH aruande peatükis 6.1. palume tuua selgemalt välja, milliste kuude lõikes on ehitustöid lubatud teha. Aruandes esitatud soovitatavad meetmed ei ole asjakohased keskkonnalubadesse nõuete määramiseks. Aruandes on mainitud suvist madalveeperioodi. Aruandes on toodud välja, et kalade kudeaeg algab aprillis ja kestab kolm kuud, siis võiks justkui töid alustada juba juulis. Samas kestab 15. juulini lindude pesitsusperiood ja sellel perioodil ei tohiks töid teostada. Looduskaitseasutus keelab lindude tahtliku häirimise pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal. Palume aruandes selgelt välja tuua, mis oleks tööde tegemiseks keelatud ajad elustiku seisukohalt ning lisaks soovituslikud. Palume täpsustada mõistet madalveeperiood (kas voluhulk, ajavahemik vmt).</p> | <p>Uue silla rajamiseks ja raudtee õgvenduseks on ehitustööd erineva mastaabi ja iseloomuga. Ehitustöödega alustamisel peaks ootama juulikuuni ning kuu esimeses pooles peaks arendaja arvesse võtma lindude pesitsusaega. Sel ajal tuleks planeerides vaid selliseid töid, mis ei eelda raadamist ja ei tekita liigset müra, mis võiks pesitsevaid linde häirida. Suuremamahulised- ja häiringut põhjustavad tööd tuleks teostada alates juuliku teisest poolest. Vastab vee-elustiku ekspert Rein Järvekülg: Kalastiku jm jõeelustiku seisukohalt puudub vajadus silla ehitustöödele ajaliste piirangute seadmiseks. Ehitustööd ei häiri oluliselt kalade rändeid, samuti paiksete kala- ja veeselgrootute liikide elutegevust rajatava silla piirkonnas. Üldise ettevaatusprintsipiina tuleks vältida ehitustöid (sh näiteks ajutiste tugipostide rajamist jõkke, jõe kaldasammaste rajamist) suurvee tingimustes. Suurvesi võib rikkuda ja purustada jõkke ja selle kallastele rajatud ehituskonstruksioone. Suurvesi esineb Emajões tavaliselt märtsist maini ja selle tunnuseks on jõe väljumine tavapärasest süngist kallastel olevatele luhtadele. Eri aastatel võib suurvee perioodi aeg ja pikkus varieeruda TTJA kommentaar: See vastus on sisse kandmata st aruanne on täiendamata. <i>Tänname täiendava märkuse eest. <u>Lisasime lõigu ptk 6.1 lk 48.</u></i></p> |
| <p>Ptk 5.1 märgitakse, et Transpordikoormus kujuneb peamiselt ehitusmaterjale raudtee alale vedavatest ning jäätmeid ära vedavatest veokitest. Samas aga ei ole aruandes analüüsitud, kus on eeldatavalt kavandatud transpordi ligipääsud (mis häiriks kohalikke) ja kas võib olla vajadus rajada ajutisi uusi ligipääsusi. Palume aruannet täiendada.</p> | <p>Ehitusmaterjalide ja tekkinud jäätmete transpordiks objektile ja sealt ära, kasutatakse nii raudteed kui ka tavalist teed. Transpordiviisi valikut mõjutavad ka karjäärade asukohad. Lõpliku otsuse transpordiviisi osas teeb ehitaja. Käesoleval ajal toimub alles projekteerimine ja valmis projekti põhjal viiakse läbi ehitushange, mille tulemusena selgub ka tulevane ehitaja. Tartu valla poolt lähenetakse õgvendusele Kaasiku (79601:001:0349 ja 79601:001:0693) ja Niinepuu (79601:001:0971) teid kasutades. Mõlemad on kruuskattega teed. Ehitaja kohustuseks on sõlmida</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>kokkulepped teede omanikega ja kogu ehitusperioodi jooksul säilitada teede normaalne sõidetavus. Ehitustööde lõpus taastab ehitaja teede ehituseelse olukorra. Kui teel oli enne ehitustöid kruuskatte, siis taastatakse kruuskate. Kui asfaltkate, siis samaväärne asfaltkate. Tartu linna poolt lähenetakse õgvendusele 22102 Vorbuse-Kardla (83101:001:0013, 83101:003:0026 ja 83101:003:0025) ja Voorepõllu (läbib riigiomandit 83101:001:0214 ja eraomandeid 83101:001:0173 ning 83101:001:0156) teid kasutades. 22102 Vorbuse-Kardla on asfaltkattega ja Voorepõllu kruuskattega. Ehitaja kohustuseks on sõlmida kokkulepped teede omanikega ja kogu ehitusperioodi jooksul säilitada teede normaalne sõidetavus. Ehitustööde lõpus taastab ehitaja teede ehituseelse olukorra. Kui teel oli enne ehitustöid kruuskatte, siis taastatakse kruuskate. Kui asfaltkate, siis samaväärne asfaltkate. Uusi juurdepääse ei rajata. Raudteemaale juurdepääsuks kasutatakse juba praegu olemasolevaid raudtee teenindusteid. Täiendame aruannet vastava info osas (sh juurdepääsuteede kohta).</p> <p>TTJA kommentaar: Aruanne täiendamata. <i>KMH ekspert: Täname täiendava märkuse eest. Lisasime selgituse ptk 5.1 (lk 26-27).</i></p> |
| <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium 16.12.2019, kiri nr 1.10-17/2019/9363</p> | |
| <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium teeb ettepaneku määrata uuel raudteelõigul ja sillal projektkiiruseks 160 km/h. Kuigi praegune liiklusjuhtimissüsteem ei võimalda reisiringidel sõita kiiremini kui 135 km/h, siis eeldatavasti võib olukord tulevikus muutuda ja sellisel juhul ei tohiks raudtee pealisehitis saada takistuseks kiiruste kasvamisel. Silla ehitusel on vajalik arvestada raudtee elektrifitseerimisega lähiaastatel.</p> | <p>Projektkiiruseks ei saa praeguses olukorras, ilma korrektset lähteülesannet omamata, määrata 160 km/h. Sellisel kujul väljuks trass AS Eesti Raudtee maa-alalt ning nõuaks määruse „Raudtee tehnokasutuseeskirja kinnitamine“ lisas nr 5 nõutud riskianalüüsi läbiviimist. Raudtee pealisehituse geomeetria projekteeritakse eeldusega, et lõigul saaks tulevikus võrreldes tänasega kiirusi tõsta. Elektrifitseerimise perspektiiviga arvestatakse projekteerimisel.</p> <p>TTJA kommentaar: OK, aruannet ei pea täiendama</p> |