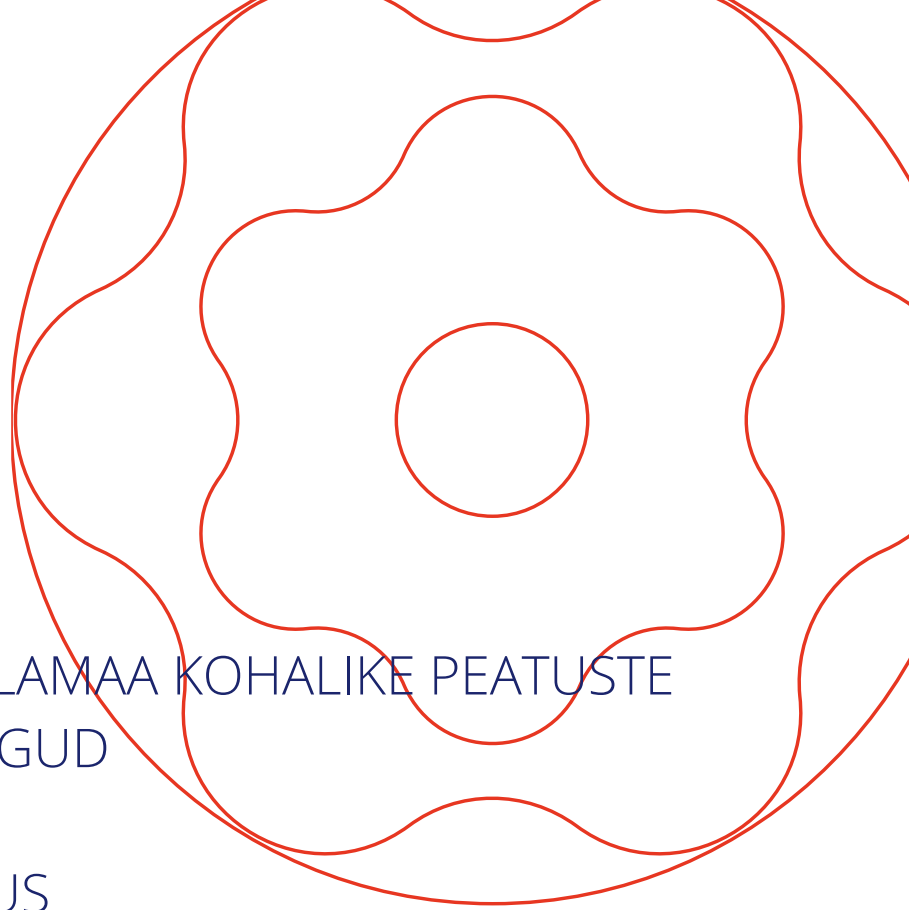


21271-05



RAIL BALTICU RAPLAMAA KOHALIKE PEATUSTE
DETAILPLANEERINGUD

JÄRVAKANDI PEATUS

KESKKONNAMÜRA HINNANG

KAJAJA
ACOUSTICS

TELLIJA

Skepast&Puhkim OÜ
Laki põik 2, 12915 Tallinn
Reg.kood: 11255795
Tel.: +372 664 5808 e-mail: info@skpk.ee
www.skpk.ee

KOOSTAJA

Kajaja Acoustics OÜ
Laki põik 2, 12915 Tallinn, Eesti
Reg.kood: 11485414
Tel.: +372 5626 4614 e-mail: info@kajaja.ee
www.kajaja.ee

VASTUTAV KONSULTANT

Kaarel Sepp
kaarel.sepp@kajaja.ee
keskkonnamüra valdkonna juht
/allkirjastatud digitaalselt/

KONSULTANDID

Marko Ründva
marko.ryndva@kajaja.ee
juhatuse liige

KUUPÄEV:

07.11.2022

DOKUMENDI KONTROLL:

staatus	versioon	kommentaariid	kuupäev	autor
	1	saadetud Tellijale	07.11.2022	K. Sepp

KOKKUVÕTE

Käesoleva töö eesmärk on hinnata Rail Balticu Järvakandi kohaliku peatuse detailplaneeringu (edaspidi DP) koosseisus kavandatava tegevusega kaasnevat müraolukorda projektiala läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele ning vajadusel välja pakkuda leevendusmeetmed.

Planeeritav ala asub Rapla maakonnas Kehtna vallas Selja küla ja Järvakandi aleviku piiril. Antud piirkonnas on peamisteks perspektiivse olukorra liiklusrüüra allikateks Rail Balticu raudteetrass ning peatust teenindav Nõlva tänav. Planeeringualast ca 1200m kaugusele ida suunas jääb tugimaantee nr 27 Rapla-Järvakandi-Kergu.

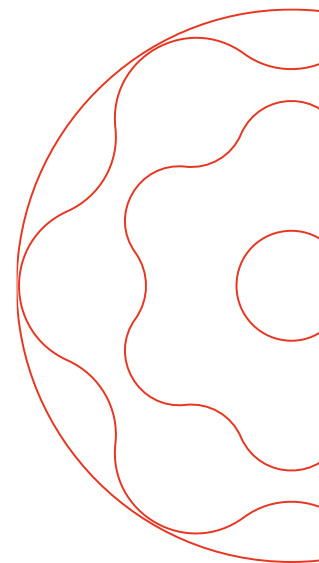
Lähimad müratundlikud hooned (Nõlva tn 41/43) jäävad planeeritava kohaliku peatuse asukohast ca ≥ 250 m kaugusele kagusuunda. Müratundlikud kinnistud piirnevad vahetult peatust teenindava teega.

Antud kohaliku peatuse DP kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad perspektiivsest raudteetrassist idasuunal ning on mõjutatud korraga perspektiivse raudteetrassi ning jaama teenindava Nõlva tänava müra. Teisi olulisi liiklusrüüraallikaid piirkonnas ei ole. Selliselt on müratasemete kontekstis kõige kriitilisemad hoonestatud elamumaad Nõlva tänav 41/43.

Vastavalt perspektiivse (2040+) olukorra liiklusrüüra leviku arvutustele selgus, et kohaliku peatuse DP piirkonda jääva maantee- ja raudteeliikluse koosmõjust tulenev arvutuslik müra ekvivalenttase eluhoonetele ja elamumaadele on raudtee põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmete rakendamisel päevasel ajal $L_d \leq 60$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 55$ dB (II kategooria liiklusrüüra piirväärtus).

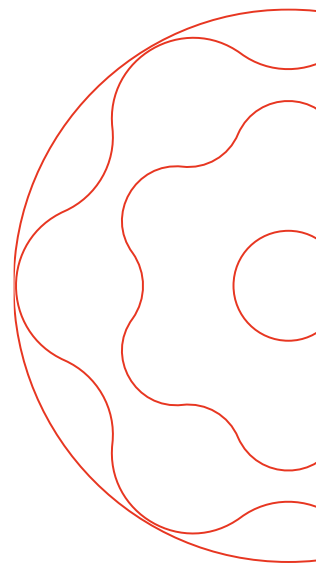
Kohaliku peatuse DP realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrassi põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liiklusrüüra leevendavaid meetmeid kavandada.

Kohaliku peatuse projekteerimisel peab olema tehnoseadmete valik ja paigutus tehtud selliselt, et lähimate müratundlike kinnistuteni leviv müra oleks madalam kui keskkonnaministri määruse nr 71 lisa 1 toodud tööstusrüüra normtasemed.



SISUKORD

KOKKUVÕTE	3
1. SISSEJUHATUS	5
2. ÕIGUSLIK RAAMISTIK	5
3. PROJEKTIALA KIRJELDUS	7
4. LIIKLUSMÜRA TASEMETE HINDAMINE	8
4.1 RAIL BALTICU PÕHITRASSI RAUDTEELIIKLUS	8
4.2 AUTOLIIKLUS.....	12
4.3 PLANEERINGUALAL MÕJUVAD SUMMAARSED LIIKLUSMÜRA TASEMED	13
5. TEHNOSEADMETE MÜRA	14
6. EHITUSTÖÖDE MÜRA	14
7. JÄRELDUSED	14



1. SISSEJUHATUS

Käesoleva töö eesmärk on hinnata Rail Balticu Järvakandi kohaliku peatuse detailplaneeringu koosseisus kavandatava tegevusega kaasnevate müraolukorda projektila läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele ning vajadusel välja pakkuda leevendusmeetmed.

Mürahinnangu lähteandmetena on kasutatud:

- „Rail Baltica kohalikud peatused – Järvakandi detailplaneering. Algamise ettepanek“ (Skepast&Puhkim OÜ, 24.01.2022);
- Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang (Kajaja Acoustics OÜ, töö nr 18091-06, 24.03.2022);
- Rail Baltic raudtee maanteede ristumised lõigul Harju-Rapla maakonna piir-Tootsi. Maanteede liiklusuuring“ (Skepast&Puhkim OÜ, töö number 2019_0029, 05.02.2020);
- „Rail Baltica kohalikud peatused - Järvakandi peatuse liiklusuuring“ (Skepast&Puhkim OÜ, töö nr 2021_0096_05, 05.05.2022).

2. ÕIGUSLIK RAAMISTIK

Välisõhus leviv müra on atmosfääriõhu kaitse seaduse¹ tähenduses inimtegevusest põhjustatud ning välisõhus leviv soovimatu või kahjulik heli, mille tekitavad paiksed või liikuvad allikad.

Välisõhus leviva müra normtasemed on:

- müra piirväärtus – suurim lubatud müratase, mille ületamine põhjustab olulist keskkonnahäiringut ja mille ületamisel tuleb rakendada müra vähendamise abinõusid;
- müra sihtväärtus – suurim lubatud müratase uute üldplaneeringutega aladel.

Vastavalt üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarbele määratakse müra kategooriad järgmiselt:

- I kategooria: virgestusrajatise maa-alad;
- II kategooria: haridusasutuse, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandeadasutuse ning elamu maa-alad, rohealad;
- III kategooria: keskuse maa-alad;
- IV kategooria: ühiskondlike hoonete maa-alad;
- V kategooria: tootmise maa-alad;
- VI kategooria: liikluse maa-alad.

Müratundlik ala on keskkonnaministri 16. detsembri 2016. a määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“² defineeritud kui üldplaneeringu juhtotstarbega määratud ala, millele on kehtestatud müra normtasemed.

Müratundlik hoone on sotsiaalministri 4. märtsi 2002.a määruses nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“³ defineeritud kui elamud, hooldekandeadasutused, tervishoiu-, laste- ja õppeasutused ning muud hooned, millele sama määrusega kehtestatakse müra suhtes kõrgendatud nõuded.

Eesti siseriiklikud keskkonnamüra normväärtused on sätestatud keskkonnaministri 16. detsembri 2016. a määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisa 1.

Tabelis 1 on toodud liikluse müra normtasemed ning tabelis 2 on toodud tööstuse müra normtasemed.

¹ [Atmosfääriõhu kaitse seadus](#)

² [Keskkonnaministri 16. detsembri 2016.a määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“](#)

³ [Sotsiaalministri 4. märtsi 2002.a määrus nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“](#)

Müraarvutustes on kasutatud müraindikaatoritena siseriiklikke müraindikaatoreid L_d ja L_n , mis iseloomustavad vastavalt päevase (kl 07-23) ja öise (kl 23-07) ajavahemiku keskmisi ekvivalentseid müratasemeid. L_d päevane ajavahemik sisaldab ka öhtust ajavahemikku (kl 19-23), millele lisandub öhtuse aja parand +5 dB.

Tabel 1. Liiklusmüra normtasemed. Müra kirjeldaja on hinnatud müratase L [dB]

kategooria	ajavahemik	liiklusmüra normtasemed	
		piirväärtus	sihtväärtus
I	päev (L_d)	55	50
	öö (L_n)	50	40
II	päev (L_d)	60 (65 ¹)	55
	öö (L_n)	55 (60 ¹)	50
III	päev (L_d)	65 (70 ¹)	60
IV	öö (L_n)	55 (60 ¹)	50

¹ lubatud müratundlike hoonete sõidutee poolisel küljel

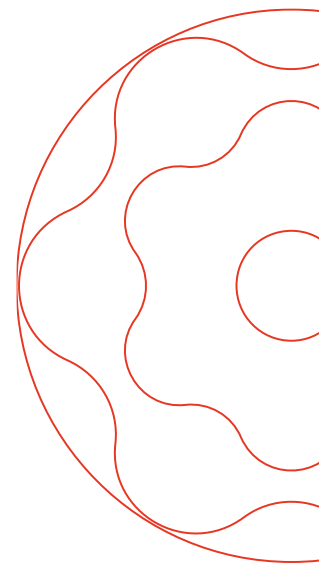
Liiklusmüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel $L_{pA,max}$ ei tohi ületada päeval 85 dB ja öösel 75 dB.

Tabel 2. Tööstusmüra normtasemed. Müra kirjeldaja on hinnatud müratase L [dB]

kategooria	ajavahemik	tööstusmüra normtasemed	
		piirväärtus	sihtväärtus
I	päev (L_d)	55	45
	öö (L_n)	40	35
II	päev (L_d)	60	50
	öö (L_n)	45	40
III	päev (L_d)	65	55
IV	öö (L_n)	50	45

Tehnoseadmete ning äri- ja kaubandustegevuse tekitatava müra piirväärtusena rakendatakse tööstusmüra sihtväärtust. Maksimaalne müratase ei tohi ületada tööstusmüra korral vastava mürakategooriaga alal müra liigile kehtestatud normtasest rohkem kui 10 dBA.

Kuigi vastavalt atmosfääriõhu kaitse seadusele on olemas ka mürakategooriad V ja VI, siis keskkonnamüra nõudeid neile esitatud ei ole.

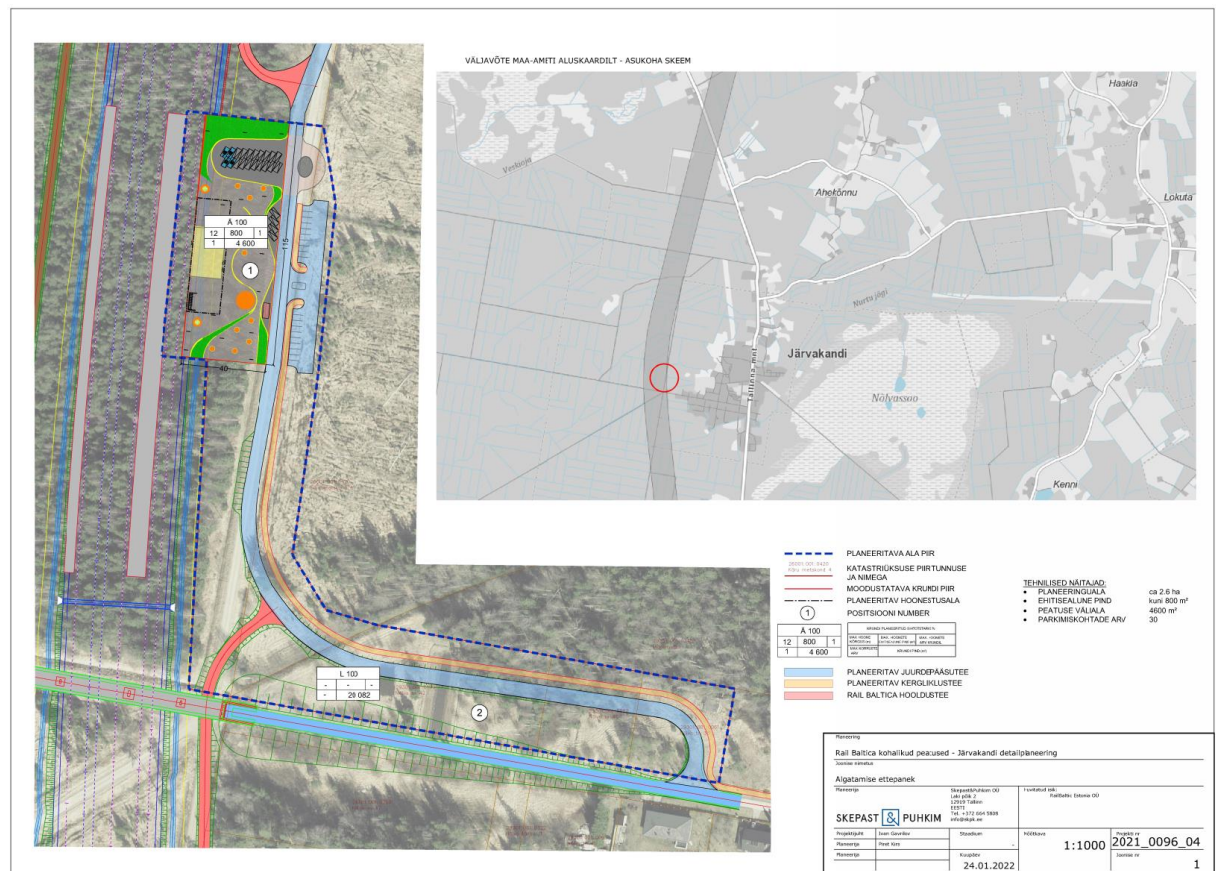


3. PROJEKTIALA KIRJELDUS

Planeeritav ala asub Rapla maakonnas Kehtna vallas Selja küla ja Järvakandi aleviku piiril.



Joonis 1. Järvakandi jaama paiknemine. (allikas: [RB avalik kaardirakendus](#))



Joonis 2. RB Järvakandi kohaliku peatuse DP – algatamise ettepanek (Skepast&Puhkim OÜ, 24.01.2022)

Planeeringuala vahetusse lähedusse jäävad olemasolevad müratundlikud alad on esitatud järgnevas tabelis.

Tabel 3. DP ala lähimate müratundlike alade loend

kinnistu	katastriüksus
Nõlva tn 40	29301:001:0062 (elamumaa 100%, hoonestamata)
Nõlva tn 45	29301:001:0063 (elamumaa 100%, hoonestamata)
Nõlva tn 38	29301:001:0061 (elamumaa 100%, kinnistul asub kõrval- või tootmishoone)
Nõlva tn 43	26001:002:0030 (elamumaa 100%, hoonestatud)
Nõlva tn 36	29301:001:0057 (elamumaa 100%, hoonestamata)
Nõlva tn 41	26001:002:0020 (elamumaa 100%, hoonestatud)

4. LIIKLUSMÜRA TASEMETE HINDAMINE

Antud piirkonnas on peamisteks perspektiivse olukorra liiklusrüma allikateks Rail Balticu raudteetrass ning peatust teenindav Nõlva tänav. Planeeringualast ca 1200m kaugusele ida suunas jääb tugimaantee nr 27 Rapla-Järvakandi-Kergu.

4.1 RAIL BALTICU PÕHITRASSI RAUDTEELIIKLUS

Rail Balticu põhitrassi tekitatud müra levik on modelleeritud põhitrassi keskkonnamõju hindamise koosseisus (Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang (Kajaja Acoustics OÜ, töö nr 18091-06, 24.03.2022)).

Põhitrassi liikluskoormusena on kasutatud Rail Baltica poolt koostatud opereerimiskavast⁴ saadud liiklussageduste andmeid. Kasutatud on 2046. aasta prognoosi - rongide koosseis, pikkused, kiirused, ööpäevane jagunemine, rongide võimalikud tüübid. Vastavalt opereerimiskavale toimub rongiliikluse sageduste järkjärguline kasv alates opereerimise alustamisest.

Mürahinnangu raudteemüra modelleerimisel kasutatud rongitüüpide valik on teoreetiline – täpsed müraemissioonid ja reaalsed rongide tekitatavad müratasemed, eriti hetkelised maksimaalsed tasemed, sõltuvad suuresti konkreetsetest trassil sõitma hakkavatest rongide mudelitest.

Tabel 4. Rongiliikluse lähteandmed

rongitüüp	rongipaaride arv			kiirus [km/h]	pikkus [m]	vagunite arv [tk]
	7:00-19:00	19:00-23:00	23:00-07:00			
kohalikud rongid	8,0	2,7	1,3	200	90	4
kiirrongid	8,0	2,7	1,3	250	187	7
öörongid	0,0	0,0	1,0	160	280	11
intermodaalsed rongid	7,1	2,4	3,5	120	557	24
puiste- ja vedelkaupade rongid	1,6	0,5	0,8	100	234	18

Vastavalt KMH koosseisus teostatud raudteemüra leviku modelleerimisele mõjuvad raudteetrassi läheduses ilma leevendusmeetmeid rakendamata päevasel ajal järgmised liiklusrümatasemed:

- müratsoon $L_d = 60-64$ dB raudteest kuni ca 140 m kaugusele;
- müratsoon $L_d = 55-59$ dB raudteest kuni ca 300 m kaugusele;
- müratsoon $L_d = 50-54$ dB raudteest kuni ca 550 m kaugusele.

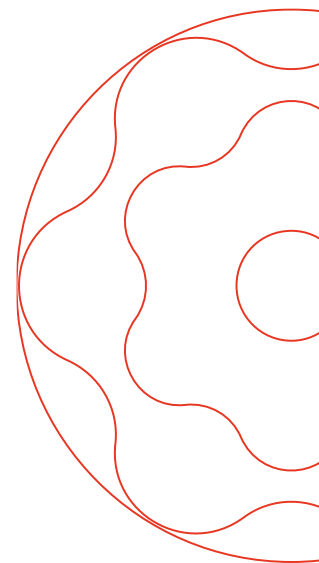
Perspektiivses olukorras mõjuvad öisel ajavahemikul raudtee ääres järgmised liiklusrümatasemed:

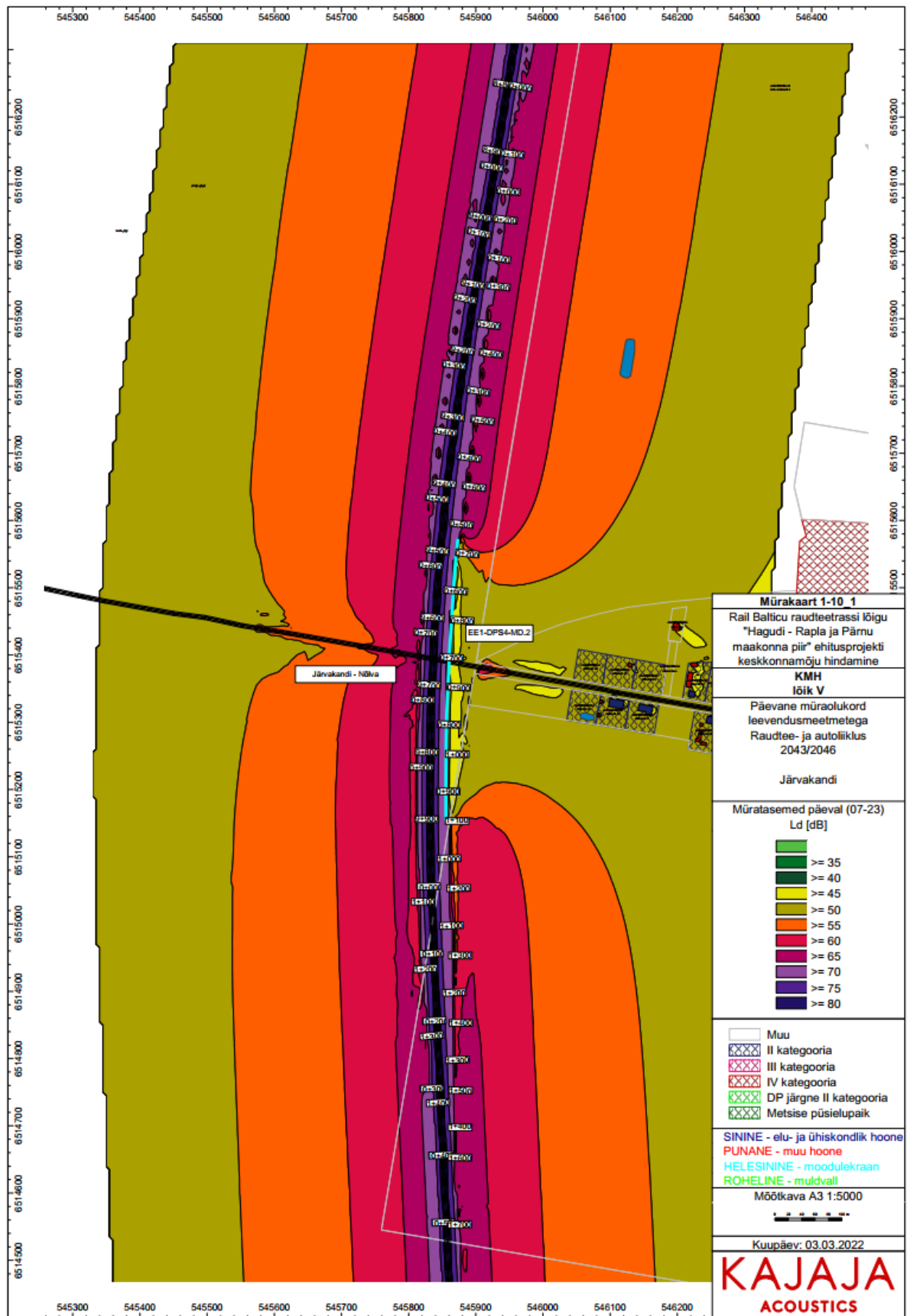
⁴ „Rail Baltica: Preparation of the Operational Plan of the Railway. Final study report.“ 15. november 2018

- müratsoon $L_n = 60-64$ dB raudteest kuni ca 90 m kaugusele
- müratsoon $L_n = 55-59$ dB raudteest kuni ca 210 m kaugusele;
- müratsoon $L_n = 50-54$ dB raudteest kuni ca 420 m kaugusele.

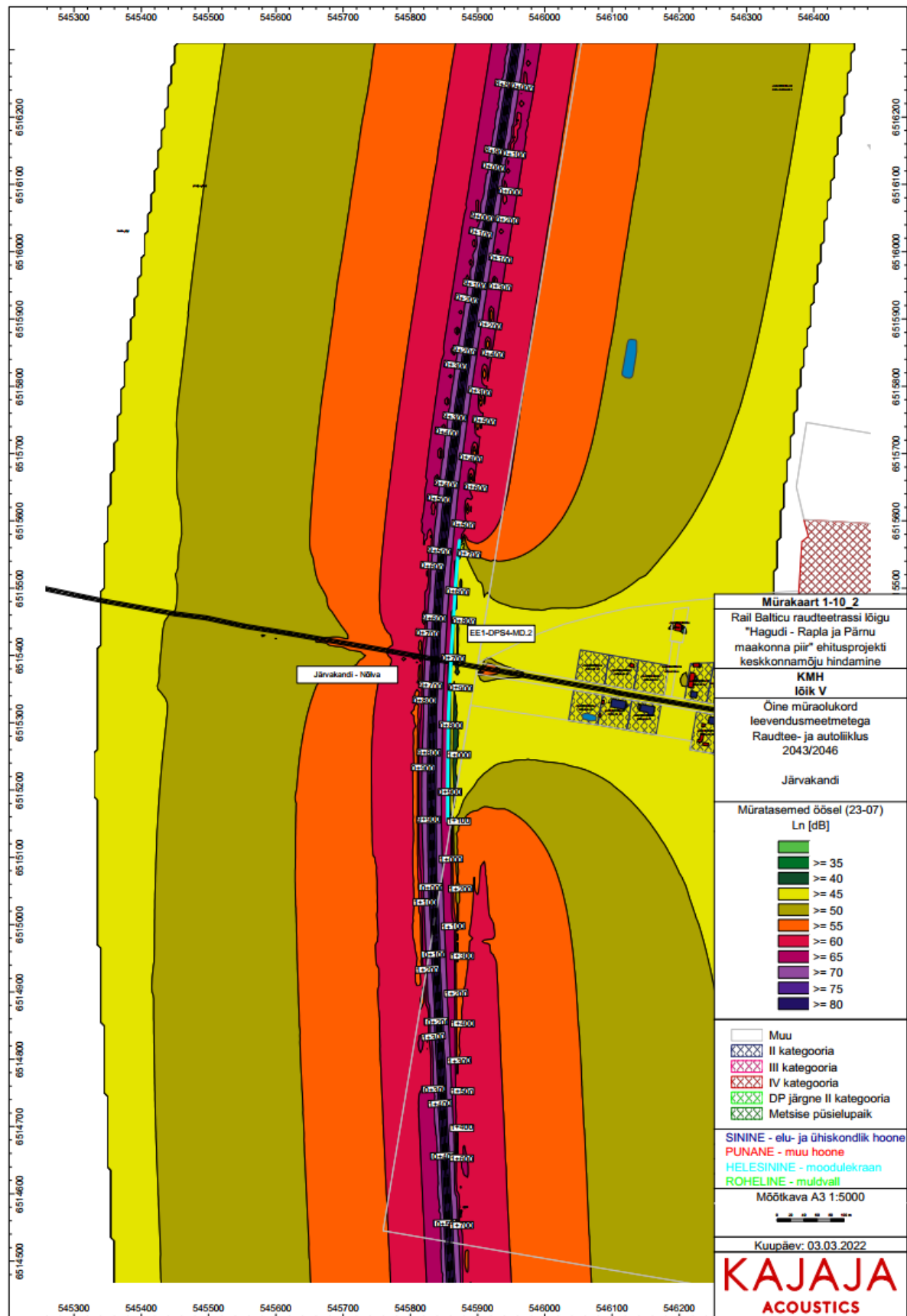
Raudtee põhiprojektis on vastavalt KMH V lõigu keskkonnamüra hinnangu aruandele (Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang (Kajaja Acoustics OÜ, töö nr 18091-06, 24.03.2022)) antud piirkonda kavandatud raudteemüra leviku tõkestamiseks müratõke kogupikkusega ca 420 m ning kõrgusega 3,5 m rööbastee tasapinnast.

Raudtee põhitrassi põhiprojekti koosseisus on raudteemüra leevendamiseks kavandatud müratõkked selliselt, et perspektiivse raudteetrassi läheduses olevate eluhoonete fassaadidele ning elamumaadele mõjuv ekvivalentne raudteemüra tase oleks päevasel ajal madalam kui $L_d=55$ dB ning öisel ajal madalam kui $L_n=50$ dB ehk tagatud oleks II kategooria liikluse müra sihtväärtus.





Joonis 3. Põhitrassi KMH müra leviku kaart - päevane müralokord koos leevendusmeetmetega



Joonis 4. Põhitrassi KMH müra leviku kaart - öine müraalukord koos leevendusmeetmetega

4.2 AUTOLIIKLUS

Kohalikku peatust teenindavate teede ning kohaliku peatuse mõjualasse jäävate teede liiklussageduste osas on lähtunud Skepast&Puhkim OÜ koostatud liiklusuuringust „Rail Baltica kohalikud peatused - Järvakandi peatuse liiklusuuring“ (töö nr 2021_0096_05, 05.05.2022). Kasutatud on 2046. aasta liiklusprognoosi tulemusi.

Ristumiste kirjelduse ja tehniline info on toodud Skepast&Puhkim OÜ koostatud liiklusuuringus.

Antud peatuse lähipiirkonda jäävad järgmised maanteed:

- Nõlva tänav (peatust teenindav tee) (AKÖL=350 sõidukit/ööpäevas, piirkiirus 50 km/h);

Järgnevas tabelis on esitatud müra hinnangu koostamisel kasutatud projektiala liiklussagedused perspektiivses 2040+ aasta olukorras.

Tabel 5. Arvutustes kasutatud liiklusandmed

tee	AKÖL 2040+	raskeliikluse osakaal [%]	piirkiirus [km/h]
Nõlva tänav	350	5/2/1 (päev/õhtu/öö)	50

Tunnikeskmised liiklussagedused, mida kasutati müra modelleerimisel saadi vastavalt päeva (kl 07-19), õhtu (kl 19-23) ja öö (kl 23-07) jaotusele: 12 tundi, 4 tundi ja 8 tundi. Liikluskoormuse jaotamisel on tuginetud SA Keskkonnaõiguse Keskuse CNOSSOS-EU juhendmaterjalis esitatud liikluse jaotust ööpäeva lõikes.⁵ Tabelis 5 on esitatud auto- ja raskeliikluse jagunemine vastavalt teeklassidele.

Tabel 6. Maanteeliikluse ööpäevane jagunemine

tee liik	päev %	õhtu %	öö %
maantee	80	14	6
kõrvalmaantee	80	14	6
tugimaantee	80	14	6
peatänav	77	13	10
kõrvaltänav	81	11	8

Tabelis 7 on esitatud sõidukite jaotus tunni lõikes (sõidukit/tunnis) päeval, õhtusel ning öisel ajal.

Tabel 7. Arvutustes kasutatud perspektiivsed 2040+ aasta liiklusandmed

maantee	sõidukit/h [päeval]	sõidukit/h [õhtul]	sõidukit/h [öisel]
Nõlva tänav	24	10	4

Vastavalt Eesti tavapraktikas kasutuses olevale arvutusmeetodile NMPB-Routes-96, on antud liikluskoormuste, liiklussageduse jaotuse, piirkiiruse ja raskeliikluse osakaaluga antud maanteede poolt tekitatavad arvutuslikud müra ekvivalenttasemed esitatud järgnevas tabelites. Arvutused on teostatud 2m kõrgusel maapinnast.

Tabel 8. Jaama tee (peatust teenindav tee) arvutuslikud müra ekvivalenttasemed

kaugus maantee servast [m]	L_d [dB]	L_n [dB]
10m	52	42
20m	49	40
50m	44	35
75m	41	33
100m	40	31
200m	35	27
300m	32	25

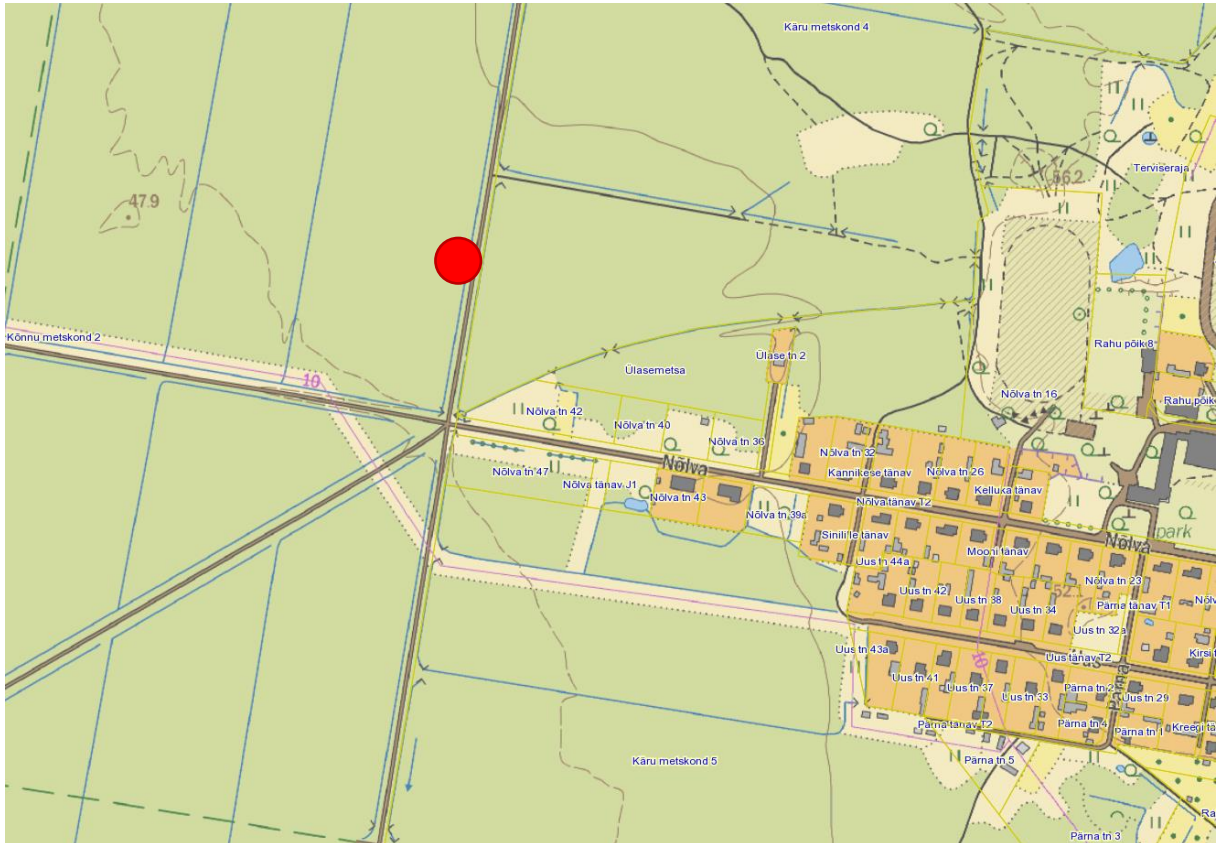
⁵ [CNOSSOS-EU arvutusmeetodi juhendmaterjal](#)

Müra leviku arvutamisel ei arvestatud kõrghaljastusega kirjeldamiseks võimalikku ebasoodsaimat olukorda, samuti on talvisel perioodil lehtpuude ning hekkide mürakaitse efekt minimaalne.

4.3 PLANEERINGUALAL MÕJUVA SUMMAARSED LIIKLUSMÜRA TASEMED

Lähimad müratundlikud hooned (Nõlva tn 41/43) jäävad planeeritava kohaliku peatuse asukohast ca ≥ 250 m kaugusele kagusuunda. Müratundlikud kinnistud piirnevad vahetult peatust teenindava teega.

Järgmisel joonisel on esitatud planeeringuala ümbruse katastrikaart ja õuealad. Punasega on märgitud kavandatava kohaliku peatuse asukoht.



Joonis 5. Planeeringuala ümbrus - katastripiirid ja õuealad (allikas: Maa-ameti kaardirakendus).

Antud kohaliku peatuse DP kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad perspektiivsest raudteetrassist idasuunal ning on mõjutatud korruga perspektiivse raudteetrassi ning jaama teenindava Nõlva tänava müra. Teisi olulisi liiklusringkondi piirkonnas ei ole. Selliselt on müratasemete kontekstis kõige kriitilisemad hoonestatud elamumaad Nõlva tänava 41/43.

Nõlva tänava raudteele lähimad elamumaad jäävad ca ≥ 200 m kaugusele RB põhitrassi asukohast. Raudtee põhitrassi põhiprojekti koosseisus on raudteemüra leevendamiseks kavandatud müratõkked selliselt, et perspektiivse raudteetrassi läheduses olevate eluhoonete fassaadidele ning elamumaadele mõjuv ekvivalentne raudteemüra tase oleks päevasel ajal madalam kui $L_d=55$ dB ning öisel ajal madalam kui $L_n=50$ dB ehk tagatud oleks II kategooria liiklusringkonna sihtväärtus.

Nõlva tänava kinnistud piirnevad vahetult peatust teenindava teega, kuid kuna Nõlva tänava perspektiivne liiklussagedus on väga madal (hinnanguline AKÖL=350 sõidukit/ööpäevas), siis mõjuvad kinnistutele arvutuslikult madalamad müratasemed kui päevasel ajal $L_d=55$ dB ning öisel ajal madalam kui $L_n=50$ dB ehk tagatud on II kategooria liiklusringkonna sihtväärtus.

See tähendab, et arvutuslikud DP piirkonda jääva maantee- ja raudteeliikluse koosmõju liikluse müra summaarsed ekvivalenttasemed jäävad lähimatel elumaaadel põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmete rakendamise korral päevasel ajal $L_d \leq 60$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 55$ dB (II kategooria liikluse müra piirväärtus) ning DP koosseisus täiendavate leevendusmeetmete kavandamise vajadus liikluse müra osas puudub.

5. TEHNOSEADMETE MÜRA

Kohaliku peatuse projekteerimisel peab olema tehnoseadmete valik ja paigutus tehtud selliselt, et lähimate müratundlike kinnistuteni leviv müra oleks madalam kui keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud tööstusmüra normtasemed. Tehnoseadmete ning äri- ja kaubandustegevuse tekitatava müra piirväärtusena rakendatakse tööstusmüra sihtväärtusi.

6. EHITUSTÖÖDE MÜRA

Vastavalt keskkonnaministri 16. detsembri 2016. a määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ rakendatakse ehitustööde müra piirväärtusena ajavahemikul 21.00–7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaseme (väärtused esitatud peatükis 2). Impulsmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaseme. Impulsmüra põhjustavat tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäeval kell 7.00–19.00.

Ehitusseadustiku kohaselt tuleb ehitamisel arvestada mõjutatud isikute õigustega ning rakendada abinõusid nende õiguste ülemäärase kahjustamise vastu. Ehitamisega kaasneb paratamatult teiste isikute õiguste riive, mis väljendub ehitamisega kaasnevas müras, vibratsioonis, vaatevälja vähenemises ja muus häiringus. Taolisi riiveid tuleb mõistlikus ulatuses taluda, kuid riive tekitaja peab hoolitsema selle eest, et riive oleks võimalikult väike.

7. JÄRELDUSED

Järvakandi kohaliku peatuse detailplaneeringu realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrassi põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liikluse müra leevendavaid meetmeid kavandada.

Kui tulevikus tekib vajadus DP ala lähedusse (ca 100-300m kaugusele) uute müratundlike alade või kinnistute rajamiseks, siis tuleb planeerimisprotsessis arvestada perspektiivse raudtee ning piirkonnas asuvate maanteedega müra mõjuga, analüüsida müra levikut ning välja töötada sobivad müra vähendamise võimalused.

Kui tulevikus selgub, et mingil ajahetkel kehtivaid keskkonnamüra normtasemeid ületatakse näiteks seoses suurema raudtee või maantee liiklussagedusega, siis tuleb vajadusel rakendada täiendavaid leevendusmeetmeid.

