

Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet

AS KOBRAS

Mustakivi tee pikenduse rajamise keskkonnamõtjude hindamise programm

Ettepanekud ja vastuväited

02.08.2021

Tutvudes Mustakivi tee pikenduse rajamise keskkonnamõtjude hindamise programmiga, mis on leitav Tallinna linna Keskkonnaveebis, teevad **Mähe Selts ja Merivälja Aedlinna Selts** ettepaneku täpsustada / täiendada KMH programmi käesolevas dokumendis nimetatud uuringute ja täpsustustega.

Märgime KMH programmi eelnõu osas alljärgneva:

1. Meie peamine vastuväide on, et KMH peab käsitlema ka teetrassi mujale rajamise ja/või rajamata jätmise alternatiivseid lahendusi ja võimalusi (0-alternatiivina) ning selgitama, kas muul teetrassil võib olla eeldatavalt keskkonnaelementidele ja inimese tervisele ja heaolule väiksem mõju, võimaldades samaaegselt vähendada liikluskoormust Kose teel, Pärnamäe teel ja Russalka ristmikul ning Narva maantee lauluväljaku tõusul samaväärselt või tõhusamalt kui Mustakivi tee. Erinevate mõju kriteeriumite alusel alternatiivide (sh 0-alternatiivi) võrdlemise tulemusena peab ekspertgrupp jõudma parima alternatiivi eelistuseni (läbi kaalutud intervallskaala meetodi). Lisaks palume kaaluda alternatiive uue tee ehitusele Rootsi 4-astmelise infra rajamise kaalumise printsiibi võtmes. Sealjuures teeme ka ettepaneku, et elanike heaolu mõjukriteeriumi kaal (kriteeriumitele antakse ekspertide poolt subjektiivne kaaluhinnang) on suhteliselt kõrgem teistest mõjukriteeriumitest.
2. Kuivõrd null-alternatiivi KMH-s reaalse alternatiivina ei käsitleta, ei taga see taotletud eesmärgi saavutamist. Tegevuse eesmärk ei saa olla millegi rajamine. Eesmärk saab olla mingi probleemi lahendamine või leevendamine. Ka säästva arengu edendamine on programmi üks juhtesmärgidest, mida programm hetkel ei taga¹. Praeguse KMH programmi eesmärk on leida õigustusi ja leevendusi Mustakivi tee ehitusele, mitte sobivaima lahenduse valikuks, millega oleks muuhulgas võimalik edendada säästvat arengut. Enne uue tee ehitust tuleb reaalset läbi analüüsida alternatiivid, mis leevendaks tegelikke ja ka programmis sõnastatud probleeme. Arusaadavalt, kui eesmärgiks on uue tee ehitus, mitte probleemide lahendamine, siis eriti alternatiive ei saa olla.

¹ Eesti säästva arengu eesmärgid aastani 2030 on strateegias Säästev Eesti 21 järgmised: 1) Eesti kultuuriruumi elujõulisus; 2) inimese heaolu kasv; 3) sotsiaalselt sidus ühiskond; 4) ökoloogiline tasakaal.

3. Mustakivi tee pikendust Kose teeni hakati kavandama juba 1980-ndatel aastatel. Täna on sellest möödunud 40 aastat. Mustakivi tee pikenduse rajamine oli ette nähtud Tallinna Linnavolikogu 20.06.2005 määrusega nr 405, millega kinnitati Tallinna magistraaltänavavõrgu (teedeehitus ja rekonstrueerimine) arengusuunad, millest on samuti möödunud 16 aastat. Tänapäevaks on Pirita ja Viimsi elanike arv tõusnud 3 korda ca 40 000-ni.

Väide, et „*Mustakivi tee pikendust Kose teeni hakati kavandama juba 1980-ndatel aastatel. Selleks reserveeriti trassikoridor ja kaevati süvend Lasnamäe klindi serva paepinnasesse.*“ tuleks KMHst välja arvata kui asjassepuutumatu. Praegune plaanitav arendus ei lähtu viidatud kavanditest või plaanidest, 1980ndatel lähtuti oluliselt teistest linnaplaneerimise põhimõtetest, prioriteedid olid teised ning ka liiklustihedus, asustusskeem, elanikkonna paiknemine oluliselt teised kui aastal 2021. See ei tähenda, et aastal 2021 peaks selle ideega jätkama, seda ka märkimisväärsete ettevalmistuste olemasolul. Kuigi viidatud aktid² on jätkuvalt kehtivad, on aastate jooksul toimunud olulised arengud nii linnaruumis kui liiklusolukorras. Viidatud aktid lähtuvad liiklusskeemidest, mis on koostatud 1999-2000 ehk enne Viimsi/Pirita püsielanikkonna olulist kasvumist ja Laagna tee pikenduse valmist. Liiklusskeemide koostamise ajal lõppes Laagna tee ristumisega Mustakivi teega, seega oli Mustakivi tee pikendamisel toona oluliselt teine roll liiklusskeemis kui see on tänases olukorras. Aastal 2005 olid strateegilised eesmärgid teised. **Kohalik omavalitsus peab igal konkreetsel juhul kaaluma asjaolusid ja puudutatud isikute õiguseid ja andma hinnangu, kas kavandatu elluviimine on jätkuvalt avalikes huvides ning kas see vastab muutunud majanduslikele, sotsiaalsetele, kultuurilistele ja keskkonnavajadustele ning ka avalikkuse ootustele. Seetõttu ei ole lubatav jätta O-alternatiivi käsitlemata.**

4. Jätkuvalt on sõnastamata konkreetsed eesmärgid. Umbmäärase parendamise ja parandamisega ei saa põhjendada keskkonnamõju põhjustamist ja 21 miljoni paigutamist ehitusse. KMH tasand on hetkel objektiga seotud ja seetõttu ei ole selle mõjuhinnangu koostamise ulatuses ei vajalikku liikuvusuuringut ega võimalikke alternatiive (nt. Rahu tee ehitamine, Ussimäe tee sidumine Rahu tee ja Laagna kanaliga, aga ka ühistranspordi arendamine ning sunnitud liikuvuse põhjustega tegelemine). Vajalik on strateegiline vaade, millega on võimalik hinnata vastavust säästva arengu edendamisele ning lahendusi tegelikele probleemidele, nt sealhulgas miks meil Mustakivi tee pikendust vaja on ja mis oleksid alternatiivid linna poolt tõstatatud probleemi lahendamiseks. Hetkel jääb lõpuni selgusetuks, millist probleemi Mustakivi tee pikenduse rajamisega soovitakse lahendada ja mis on selle probleemi põhjustajaks. Kes võivad sellest objektist, millise liikumisviisi kasutajad? Kuidas vastab objekt värsketele Tallinn 2035 liikuvusalastele strateegilistele eesmärkidele? Kuidas aitab objekt kaasa säästva liikuvuse kasvule? Kuidas ja mis ulatuses aitab rajatav läbimurre parandada ühistranspordi ühendusi Tallinnas? Kuidas aitab objekt parandada rattaga liikumise võimalusi võrreldes tänasega? Meie ettepanek on, et kaalutakse erinevaid alternatiive ja tegelikku mõjuulatust oluliselt kaugemalt kui on seda läbimurde mõlemad otsad.
5. Programmis märgitakse, et „*Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt moodustab Mustakivi tee pikendus Kose teeni Lasnamäe ja Pirita linnaosa vahele korraliku ühendustee, mis vähendab kitsa ja ohtliku Kose tee lõigu koormust. Lasnamäe elamualade üldplaneeringu järgi*

²„Mustakivi tee pikenduse rajamine oli ette nähtud Tallinna Linnavolikogu 20.06.2005 määrusega nr 40, millega kinnitati Tallinna magistraaltänavavõrgu (teedeehitus ja rekonstrueerimine) arengusuunad. Kavandatava tegevusega on arvestatud nii Pirita linnaosa üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179) kui ka Lasnamäe elamualade üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 21.10.2010 otsusega nr 238).“

parandab Narva mnt ja Kose tee vaheline teelõik Lasnamäe linnaosa ühendust Pirita linnaosaga. Pikenduse ehitamine võimaldab vähendada liikluskoormust Kose teel, Pärnamäe teel ja Russalka ristmikul ning Narva maantee lauluväljaku tõusul.“ Märgive, et liiklusskeemide koostamise ajal lõppes Laagna tee ristumisega Mustakivi teega, seega oli Mustakivi tee pikendamisel toona oluliselt teine roll liiklusskeemis kui see on tänases olukorras. Üldplaneeringutes esitatud väiteid, et Mustakivi tee pikendus aitab vähendada nimetatud kohtades liikluskoormust, tuleb analüüsida KMH koostamise käigus. Uute objektide rajamine teistel tänavatel liikluskoormuse vähendamiseks pole kunagi väga hästi töötanud, selles osas puuduvad tõendusmaterjalid. Kuna läbilaskvuse rajamisega soodustatakse autokasutuse kasvu, siis on tulemuseks autoliikluse tekkimine uuele objektile ja senistel tänavatel tõusmine endisele tasemele mõne aasta möödudes. Nii on see läinud Tammsaare läbimurde, Ülemiste ristmiku jt objektidega. Vastupidine olukord vajaks tõestust.

6. Programmi eelnõus märgitakse, et „projekteerimistingimuste kohaselt tuleb lähtuda teetrassi osas Teedeprojekt OÜ 2008. aastal koostatud lahendusvariandist 2, kuid teetrassi tuleb nihutada Katleri oja kohalt pisut lääne poole, et säilitada oja võimalikult puutumatusena ning tagada üldplaneeringus kirjeldatud hoiu- ja kaitsealane olukord. Teetrassi alternatiivseid asukohti on seega varasemalt kaalutud ja on välja valitud sobivaim, arvestades kohapealseid olusid ning asukoha alternatiivide käsitlemine KMH-s ei ole asjakohane.“ Antud ettepanek alternatiivide osas ei ole vastuvõetav. Väljatoodud alternatiivid pakuti välja Mustakivi tee DP käigus, kuid DPd ei kehtestatud seoses esitatud vastuväidete ja ettepanekutega. Seega antud alternatiividest ükski ei olnud piisavalt sobiv alternatiiv, millega edasi minna. Alates 2008, kui need alternatiivid välja pakuti, on toimunud täiendavad arengud piirkonna liikluses, eelkõige liiklustiheduses seoses Pirital ja piirnevalt aladel toimuva pideva elanikkonna kasvuga. Seega ei saa kuidagi väita, et toona välja pakutud alternatiividest üks on muutunud sobivaks. Jätkuvalt ei saa leppida olukorraga, kus välja pakutud alternatiivideks on teetrassi ühe osa nihutamine mõnekümne meetri ulatuses. KMH käigus tuleb sisuliselt kaaluda võimalikke alternatiivseid teetrasse, sh null-varianti. Seejuures tuleb lähtuda efekti-põhisest lähenemisest liikuvusele ehk milliste olemasolevate teetraside ümberehitamise või täiendavate teetraside loomisega saavutaks samaväärse efekti liikuvusele kui planeeritav Mustakivi pikendus. Kuna silla ehitamine ükskõik millise insenertehnilise lahendusena on oluliselt kapitalimahukam tavapärasest teekoridori loomisest, tuleks KMH raames alternatiivide hindamisel võtta arvesse ka Mustakivi tee loomise eeldatav maksumus võrrelduna alternatiivide maksumustega.
7. Programmi eelnõu kohaselt „Kose tee tõusu Narva maanteele kasutavad marsruudid on olemasolevas olukorras mõlemal tippunnil peamiselt loode-kagusuunalised, seega Pirita ja Lasnamäed ühendaval teljel. Peamised lähte- ja sihtpunktid on Pirital, Meriväljal, Vana-Narva mnt ääres ja Lasnamäel. Kindel osa Kose tee tõusu liiklusest jõuab ka Tallinna ringteele. Viimsi valla ja Muuga/Maarduga seotud liikumiste osa on Kose tee tõusul väga väike.“ Antud umbmäärased järeldused on tehtud vaid liiklusloenduste abil. Inimeste liikumissuundade ja -motiivide ehk liikuvuse kindlakstegemiseks on vajalik koostada liikuvusuuring, mis annaks selgema pildi, millised on antud piirkonnas liikuvate inimeste lähte- ja lõpp-punktid. Võimalik, et see on väljavõte mudelist. Küsimus on aga, mis on mudeli sisendandmed ja lähte-eeldused.
8. Programmi eelnõu kohaselt „Liiklusanalüüsi kohaselt on Rummu tee suunda liikumisel probleemiks, et Pirita tee - Rummu tee ja Merivälja tee - Kloostrimetsa tee ristmikute läbilaskevõimet ei ole lihtsate vahenditega võimalik suurendada. Lükati tee suunal liikumisel on probleemiks Lükati tee kandevõime ja Kloostrimetsa teega ristumisele eelnev kitsas teelõik.“ Antud lõigust võib saada aru, et Mustakivi tee pikendust pidi toimima hakkav liiklusskeem ei hakka kuidagi parandama ühegi ümbritseva liiklussõlme olukorda, pigem suunab täiendavaid liiklusvoogusid kohtadesse, kus juba on probleeme liikluskoormusega. Samuti on käesoleva dokumendi lk 12 välja toodud: „Tallinna Transpordiametilt ning Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalametilt saadud info põhjal kavandatakse liikluslahendus nii, et soodustatud on liikumine Rummu tee suunal. Selle eelduseks on Pirita tee - Rummu tee

ristmiku läbilaskevõime parandamine, mida kavandatakse Mustakivi tee pikenduse rajamisest eraldiseisvalt. “ Neist kahest KMH programmis esitatud lõigust võib aru saada, et juba on ette teada, et loodav uus teelõik ei paranda liikluskolukorda piirkonnas ning LV ei ole ka lahendusi selle saavutamiseks. Seda enam tuleb rõhutada vajadust liikuvuspõhiste alternatiivide väljatöötamiseks KMH raames. Vastasel juhul ei hakka plaanitav teelõik täitma oma eesmärki.

Lisaks eelnevale, kui antud objekti toimimise eelduseks on teised objektid, tuleb hinnata ka nende mõju.

9. Müramõjude uurimisel ei saa lähtuda ainult aastaid tagasi loodud mürakaardist. Vajalik on KMH raames läbi viia müra mõõtmised erinevates sõlmkohtades eri aegadel (hommikune ja õhtune tipptund eelkõige). Praegu saab mõõta olemasolevat müra, täiendavalt saab vastavalt planeeritavale liikluskoormusele modelleerida tulevase müra ning tuua välja ka sisuliste alternatiivide müra. Oluliste müramõõtmise kohtade võimalik loetelu: Purde 30 , Purde 6/1 ja 6/2 ning Kose tee 62 kui planeeritud teetrassi lähimad elumajad, Kose 58 ehk Pirita-Kose lasteaed (mõõta õues, laste mängualal), Kose tee lõigul Varsaallika-Narva mnt (kaardistamiseks, kuivõrd müra seal väheneks võrreldes praegusega).
10. KMHst on praegu peaaegu täiesti välja jäänud mõju inimkeskkonnale, vastavad analüüsid ja alternatiivid. Mõju inimestele katab praegu vaid mürauring. Täpsemalt on vaja uurida järgmist:
 - Mõju kohalike liikumisele autodega: milliseks kujunevad kvartalisised liikumiskoridorid, millised praegused tänavad katkestatakse, millised tuleb juurde luua, milline saab olema liikluskoormus neil? Kuidas hakkavad vahetult piirnevate kogukondade elanikud pääsema rajatavale teele, teisele olemasolevatele tänavatele (milline saab olema liiklusskeem ja -koormus)?
 - Kuidas muutuks pärast tee valmimist liikluskoormus Kose teel (kuivõrd väheneks liikluskoormus ja -müra)? Kas oleks vajalik või mõistlik muuta Kose tee liiklusskeemi (nt ühesuunaliseks, kitsamaks joonida vms), et elanikele seda efekti suurendada?
 - Milline saab olema juurdepääs Pirita-Kose lasteaiale? Milline saab olema keskkond lasteaias (müra, liiklusheitmed)?
 - Milline saab olema nii jalgsi kui rattaga liikumise kergliikluse liiklusskeem pärast planeeritud tee valmimist?
 - Milline saab olema ühistransport pärast tee valmimist – kas on plaanis muuta olemasolevaid liine, peatusi?
 - Milline saab olema rajatava tee mõju liiklusele olemasolevatel tänavatel, Narva mnt-Mustakivi tee ristmikul eelkõige: kui palju lisandub antud liiklussõlme autosid läbi uue tänava? Kuidas fooritsüklite ümberkujundamine täiendava liiklusuuna jaoks mõjutab juba olemasoleva liiklustihedusega ristmiku läbilaskevõimet?
11. Planeeritava teekoridori vahetusse naabrusesse jääb Varsaallika oja läte, mis saab alguse mitmest klindist algavast allikast. Nende allikate veehaare on laialdane , kuid täpselt uurimata. Kindlasti on vajalik uurida, kuidas hakkaks mõjutama Varsaallika lätete veekogusele planeeritav tee.
12. Programmi eelnõu kohaselt „*Tegemist on väga olulise põhja ja lõuna pool olevaid elupaigatuumikalasid (Maarjamäe mets ja Lasnamäe loopealne ning Kose mets ja Pirita jõe luhad) ühendava rohekoridoriga, mis sobib pea kõigile uuritud liikidele.*“ KMH-d tuleb täiendada täpsustusega, kuidas mõjutab tee-ehitus antud koridori toimivust liikide kaupa ning

millised võivad olla selle liikumiskoridori alternatiivid liikide kaupa, kui see tee-ehitus valmis saab ehk kui unikaalne ja tundlik muudatustele see koridor on.

Kokkuvõtvalt oleme seisukohal, et programm ei ole asjakohane ega piisav kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamiseks. Meie ettepanekute ja vastuväidete eesmärgiks on, et programm ja kogu menetlus ei toimuks objekti rajamise etteantud eesmärgi realiseerumiseks, vaid et kogu protsessis lähtutaks tegelikust olukorrast ja vajadustest ning tegelikest parimatest lahendustest. Taotleme selle saavutamiseks antud dokumendis toodud hinnangute ja tegevuste programmi lisamist, vajadusel selleks ka KSH algatamist. **Peame programmi koostamisel eriti oluliseks:**

1. selgitada välja, millist probleemi Mustakivi tee pikenduse rajamisega soovitakse lahendada ja mis on selle probleemi põhjustajaks ning kuidas on probleem ajas muutunud;
2. viia läbi Pirita-Viimsi-Lasnamäe piirkonna liikuvusuuring selgitamaks välja piirkonna elanike igapäevaste liikumiste alg- ja sihtpunktid ning intensiivsus;
3. analüüsida Mustakivi tee läbimurde sotsiaalmajanduslikku mõju, hinnates ära millises mahus investeringuid ja püsikulusid on vaja katta nii võimaliku Mustakivi tee pikenduse ehitamisega kui selle teelõigu kasutamise seotud mõjupiirkonda jäävate teede, sildade, ristmike ümberehitamise ja hooldamisega;
4. viia läbi uus liiklusuuring selgitamaks välja täpsemini, millistest Pirita linnaosa piirkondadest kandub otsene liikluskoormus Kose tee Narva maantee ristmikule. Kui palju selle ristmiku tippunni läbijatest on Pirita Kose asumis kui palju Maarjamäe asumis ja kui palju teiste Pirita asumite sõiduautod. Liiklusuuringu piirkonda kaasata ka Narva mnt – Pärnamäe tee, Narva mnt – Ussimäe tee, Ussimäe tee – Priisle tee, Ussimäe tee – Linnamäe tee ja Ussimäe tee – Kärberi tee ristmikud;
5. viia läbi liikluse modelleerimine, hindamaks, milline saab olema Mustakivi tee võimaliku pikenduse mõju Pirita linnaosa läbiva transiitliikluse ümberkandumisele Pärnamäe teelt ja Pirita teelt Kose teele;
6. viia läbi liikluse modelleerimine hindamaks ära millist mõju omaks Mustakivi tee – Narva mnt ristmikule ja Kose tee – Narva mnt ristmikule kui ehitatakse välja Lasnamäe linnaosa ÜP kohane Rahu tee lõigul Laagna tee kuni Mustakivi tee;
7. hinnata, millised võiksid olla alternatiivsed võimalused vähendamaks Kose tee ja Narva mnt ristmiku liikluskoormust, müra ja saastet ning seeläbi muudetakse Kose tee tõusu lõik ohutumaks;
8. võtta KMH koostamisel Mustakivi tee pikendusena alternatiividena kaalumisele ka nullalternatiiv ehk olemasoleva keskkonna säilitamine ja mõju olemasolevale elukeskkonnale;
9. Modelleerida ja analüüsida suveperioodil Mustakivi tee teekatte temperatuuri tõusu ning sellest tingitud mõju ja ulatust ümbritsevale keskkonnale.
10. KMH programmis palume läbivalt kasutada Mustakivi tee võimalikku pikendust kui põhitänavat mitte kui jaotustänavat nii nagu see on kirjas ka Pirita linnaosa üldplaneeringus³ ;

³ Jaotustänav on vastavalt Tallinna LV 14.12.2016 määrusega nr 52 „linnaosa sisest liiklust võimaldav tänav, mis ühendab juurdepääse magistraalidega“. Antud juhul ei ole tegemist linnaosa-sisese teega ning Mustakivi tee praegu valmis osa on magistraal

11. keskenduda KMH koostamisel ennekõike „Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035“, „Tallinna 2035 arengustrateegia“ ja „Tallinna rattastrateegia 2018-2027“ toodule, mis on ainsad Tallinna linna tulevikku vaatavad strateegilised dokumendid;

12. jätta KMH programmist välja viited justkui jätkuvalt on aktuaalsed Pirita ÜP koostamisel läbiviidud uuringud ja koostatud analüüsid, mis olid aluseks ka ÜP tänavavõrgu planeerimisel. Antud uuringud ja analüüsid koostati 2001 aastal ning ei ole kindlasti täna enam ajakohased;

Protseduuriliselt märgime, et hetkel võib KMH-st mõista, justkui oleks PT avalik arutelu toimunud, kuid tegelikkuses PT avalikku arutelu ei toimunud - toimus PT tutvustus.

Erik Vest
Mähe Selts
Juhatuse liige

Külli Kroon
Merivälja Aedlinna Selts
Juhatuse liige