

Teie: 02.08.2021

Mähe Selts ja Merivälja Aedlinna Selts
maheselts@gmail.com

Meie: 02.09.2021 nr 10-10/2232 - 10

Mustakivi tee pikenduse rajamise keskkonnamõju hindamise programmi avalik arutelu

Mustakivi tee pikenduse rajamise keskkonnamõju hindamise programmi (edaspidi KMH programm) avalik väljapanek toimus 01.07.2021 kuni 02.08.2021, mille jooksul esitasite ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi (edaspidi ettepanek) KMH programmi kohta.

Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet ja AS Kobras (keskkonnamõju hindaja) on teie ettepanekud üle vaadanud ning anname teada järgmist:

1. Ettepanek: 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.

Vastus: Mustakivi tee pikendus on ette nähtud kehtivas Pirita linnaosa üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179) ja Lasnamäe elamualade üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 21.10.2010 otsusega nr 238).

Planeerimisseaduses § 92 sätestab:

(1) Üldplaneeringu vaatab üle kohaliku omavalitsuse volikogu iga viie aasta tagant. Kohaliku omavalitsuse volikogu esitab valdkonna eest vastutavale ministriile kokkuvõtte üldplaneeringu ülevaatamise tulemusest kuue kuu jooksul ülevaatamisest arvates.

(2) Üldplaneeringu ülevaatamisega selgitatakse välja ja vaadatakse üle:

1) planeeringukohase arengu tulemused ja planeeringu edasise elluviimise võimalused;

2) planeeringu vastavus planeerimisseaduse eesmärgile;

3) planeeringu elluviimisel ilmnunud olulised mõjud majanduslikule, sotsiaalsele, kultuurilisele ja looduskeskkonnale ning oluliste negatiivsete mõjude vähendamise tingimused;

4) planeeringutest ja õigusaktidest tulenevate muudatuste planeeringusse tegemise vajadus;

5) kehtivad detailplaneeringud, et tagada nende vastavus üldplaneeringule, ning vajaduse korral algatatakse nende muutmise või kehtetuks tunnistamise menetlus;

6) muud planeeringu elluviimisega seotud olulised küsimused.

Viimane Tallinna üldplaneeringute ülevaatamine toimus 2019. aastal. Üldplaneeringute ülevaatamise aruannetega on võimalik tutvuda Tallinna linna veebilehel: <https://www.tallinn.ee/est/ehitus/uldplaneeringud-2>.

KMH hindamise objektiks on seega kehtivate kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentidega kavandatud tegevus. KMH raames tuleb käsitleda kavandatava tegevuse seoseid strateegiliste planeerimisdokumentidega (KeHJS § 13 p 4), kuid kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentide ajakohasuse hindamine KMH raames ei ole asjakohane.

Nõustume, et 0-alternatiivile vastava olukorra kirjeldamine on keskkonnamõju hindamisel kavandatava tegevusega kaasneva mõju hindamisel vajalik. Seda näeb ette ka keskkonnaministri 01.09.2017 määrus nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ § 5 lg 4:

Keskkonnamõju hindamise aruandes esitatakse kirjeldus keskkonnaseisundi tõenäolisest arengust juhul, kui kavandatavat tegevust ellu ei viida.

Keskkonnamõju hindamise käsiraamatus (Pöder, 2017) on 0-alternatiivi käsitlemist selgitatud järgnevalt:

Käsitletavate alternatiivide hulka kuulub üldjuhul ka nn 0-alternatiiv, mis tähendab kavandatavast projektist mis tahes kujul loobumist. 0-alternatiiv näitab kavandatava tegevuse võimalikes asukohtades arengud, mis eeldatavasti toimuksid seal kavandatava tegevuseta. 0-alternatiiv annab aluse, mille suhtes prognoosida ja hinnata projekti poolt esile kutsutud mõjusid. 0-alternatiivi ei ole selles mõttes reaalne alternatiiv, et see ei taga projektiga taotletud eesmärgi saavutamist. Võib olla olukordi, kus see on ainuvõimalik valik, kuna kõik muud alternatiivid põhjustavad vastuvõetamatu keskkonnamõju.

Mustakivi tee pikenduse rajamine on kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentidega ette nähtud tegevusega, mille elluviimise üle on strateegiline otsus tehtud üldplaneeringute kehtestamisel (ning seadusjärgsel ülevaatamisel). KMH aruandes kirjeldatakse keskkonnaseisundi tõenäolisest arengut juhul, kui kavandatavat tegevust ellu ei viida. Kui KMH raames selgub, et kõik projektiga taotletava tegevuse eesmärgi saavutamist tagavad alternatiivid põhjustavad vastuvõetamatu keskkonnamõju, siis on 0-alternatiiv ainuvõimalikuks. 0-alternatiivi käsitlemine reaalse võrreldava alternatiivina ei ole sellisel juhul vajalik.

2. Ettepanek: 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 juhteesmärkidest, mida programm hetkel ei taga (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). 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 realselt 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.

Vastus: KMH programmis oli lähtunud Mustakivi tee pikenduse rajamise keskkonnamõju hindamise algatamise käskkirjas (Tallinna Keskkonna- ja kommunaalmeti juhataja 12.01.2021 käskkiri nr T-9-1/21/3) kasutatud sõnastusest.

Kavandatava tegevuse eesmärgiks on Mustakivi tee ühendamine Kose teega ning selle tulemusena hajutada liiklust, parandada liikuvust ja tagada parem ligipääs igapäevastele

sihtkohtadele vähendades seejuures reisijate transpordi ajakulu. KMH programmis täpsustatakse kavandatava tegevuse eesmärged, selgitades milliseid liikuvusprobleeme lahendatakse.

Mustakivi tee pikendus on ette nähtud kehtivas Pirita linnaosa üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179) ja Lasnamäe elamualade üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 21.10.2010 otsusega nr 238). Planeerimisseaduses § 92 sätestab:

(1) Üldplaneeringu vaatab üle kohaliku omavalitsuse volikogu iga viie aasta tagant. Kohaliku omavalitsuse volikogu esitab valdkonna eest vastutavale ministrile kokkuvõtte üldplaneeringu ülevaatamise tulemusest kuue kuu jooksul ülevaatamisest arvates.

(2) Üldplaneeringu ülevaatamisega selgitatakse välja ja vaadatakse üle:

1) planeeringukohase arengu tulemused ja planeeringu edasise elluviimise võimalused;

2) planeeringu vastavus planeerimisseaduse eesmärgile;

3) planeeringu elluviimisel ilmnenud olulised mõjud majanduslikule, sotsiaalsele, kultuurilisele ja looduskeskkonnale ning oluliste negatiivsete mõjude vähendamise tingimused;

4) planeeringutest ja õigusaktidest tulenevate muudatuste planeeringusse tegemise vajadus;

5) kehtivad detailplaneeringud, et tagada nende vastavus üldplaneeringule, ning vajaduse korral algatatakse nende muutmise või kehtetuks tunnistamise menetlus;

6) muud planeeringu elluviimisega seotud olulised küsimused.

Viimane Tallinna üldplaneeringute ülevaatamine toimus 2019. aastal. Üldplaneeringute ülevaatamise aruannetega on võimalik tutvuda Tallinna linna veebilehel: <https://www.tallinn.ee/est/ehitus/uldplaneeringud-2>.

KMH hindamise objektiks on seega kehtivate kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentidega kavandatud tegevus. KMH raames tuleb käsitleda kavandatava tegevuse seoseid strateegiliste planeerimisdokumentidega (KeHJS § 13 p 4), kuid kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentide ajakohasuse hindamine KMH raames ei ole asjakohane.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusest tulenevalt on tõesti muuhulgas keskkonnamõju hindamise eesmärgiks anda tegevusloa andjale teavet kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik edendada säästvat arengut. Arvestades, et Mustakivi tee pikendus on ette nähtud kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentidega, siis saab KMH pakkuda tee rajamise ehitustehnilisi lahendusi ja leevendavaid meetmeid, mille abil säästvat arengut edendada.

Ühtlasi tuleb välja tuua, et Mustakivi tee pikenduse rajamine toetab säästvat arengut vähendades suhteliselt suure kasutuskooormusega Mustakivi tee ja Kose tee liikumissuundadel ühenduse teepikkust.

3. Ettepanek: 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 (teedehitus ja rekonstrueerimine) arengusuunad, millest on samuti möödunud 16 aastat. Täna 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 aktid 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 kasvamist 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.**

Vastus: Nõustume, et tsiteeritud lause ei väljenda kavandatava tegevuse eesmärki antud taustsüsteemis. Info eemaldatakse KMH programmi peatükist 2, kuid peame asjakohaseks lisada info KMH programmi peatükki 1.1, et kirjeldada kavandatava tegevuse ajaloolist tausta.

Mustakivi tee pikendus on ette nähtud kehtivas Pirita linnaosa üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 17.09.2009 otsusega nr 179) ja Lasnamäe elamualade üldplaneeringus (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 21.10.2010 otsusega nr 238).

Planeerimisseaduses § 92 sätestab:

(1) Üldplaneeringu vaatab üle kohaliku omavalitsuse volikogu iga viie aasta tagant. Kohaliku omavalitsuse volikogu esitab valdkonna eest vastutavale ministrile kokkuvõtte üldplaneeringu ülevaatamise tulemusest kuue kuu jooksul ülevaatamisest arvates.

(2) Üldplaneeringu ülevaatamisega selgitatakse välja ja vaadatakse üle:

1) planeeringukohase arengu tulemused ja planeeringu edasise elluviimise võimalused;

2) planeeringu vastavus planeerimisseaduse eesmärgile;

3) planeeringu elluviimisel ilmnenu olulised mõjud majanduslikule, sotsiaalsele, kultuurilisele ja looduskeskkonnale ning oluliste negatiivsete mõjude vähendamise tingimused;

4) planeeringutest ja õigusaktidest tulenevate muudatuste planeeringusse tegemise vajadus;

5) kehtivad detailplaneeringud, et tagada nende vastavus üldplaneeringule, ning vajaduse korral algatatakse nende muutmise või kehtetuks tunnistamise menetlus;

6) muud planeeringu elluviimisega seotud olulised küsimused.

KMH hindamise objektiks on seega kehtivate kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentidega kavandatud tegevus. KMH raames tuleb käsitleda kavandatava tegevuse seoseid strateegiliste planeerimisdokumentidega (KeHJS § 13 p 4), kuid kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentide ajakohasuse hindamine KMH raames ei ole asjakohane.

4. Ettepanek: 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 värskele 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.

Vastus: Paljud infrastruktuuri projektid ei ole kasumlikud, kuid on vajalikud suure avaliku/majandusliku huvi realiseerimiseks.

Linn on järjepidevalt läbi erinevate õigusaktide ning kõrgema tasandi planeeringute ja tegevuste otsustanud, et Mustakivi tee pikendus on vajalik. Selge on see, et kõik piirkonnad k.a Pirita linnaosa arenevad ja paratamatult ei ole mõtet kõiki teid, mida on kajastatud kõrgema tasandi planeeringutes, välja ehitada koheselt, midagi tuleb jätta reservi ning lähtuvalt vajadustest realiseerida tulevikus. Mustakivi tee pikenduse rajamise vajadust ei saa vaadata ühe asumi kesksena seda peab käsitlema laiemalt. Antud juhul on vajadused eelkõige liikluse hajutamine, tekitada üks võimalus Pirita ja Lasnamäe suunaliseks liikumiseks, elurajoonist (Pirita-Kose asum) liikluse eemale juhtimiseks, otsema ühenduse loomine linnaosade vahel ja liikuvusnõudluse tagamine.

5. Ettepanek: 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 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.*“ Märgime, et liikluskeemide koostamise ajal lõppes Laagna tee ristumisega Mustakivi teega, seega oli Mustakivi tee pikendamisel toona oluliselt teine roll liikluskeemis 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.

Vastus: Mustakivi tee pikendus on ette nähtud kehtivas 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). Peame asjakohaseks KMH-s kajastada üldplaneeringutes esitatud tee rajamise põhjendusi.

Ajakohane olemasoleva liiklusolukorra kirjeldus on oluline taust Mustakivi tee pikenduse rajamisega kaasneva mõju uurimisel.

6. Ettepanek: 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 teetrasside ümberehitamise või täiendavate teetrasside 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.

Vastus: Mustakivi tee pikendus on ette nähtud kehtivas 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). Üldplaneeringute koostamisel lähtuti Mustakivi tee pikenduse asukoha määramisel Teedeprojekt OÜ (2008) lahendusvariandist 2. Lahenduse

sobivust on kaalutud üldplaneeringute koostamise ja menetluse käigus (keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus).

Planeerimisseaduses § 92 sätestab:

(1) Üldplaneeringu vaatab üle kohaliku omavalitsuse volikogu iga viie aasta tagant. Kohaliku omavalitsuse volikogu esitab valdkonna eest vastutavale ministrile kokkuvõtte üldplaneeringu ülevaatamise tulemusest kuue kuu jooksul ülevaatamisest arvates.

(2) Üldplaneeringu ülevaatamisega selgitatakse välja ja vaadatakse üle:

1) planeeringukohase arengu tulemused ja planeeringu edasise elluviimise võimalused;

2) planeeringu vastavus planeerimisseaduse eesmärgile;

3) planeeringu elluviimisel ilmnunud olulised mõjud majanduslikule, sotsiaalsele, kultuurilisele ja looduskeskkonnale ning oluliste negatiivsete mõjude vähendamise tingimused;

4) planeeringutest ja õigusaktidest tulenevate muudatuste planeeringusse tegemise vajadus;

5) kehtivad detailplaneeringud, et tagada nende vastavus üldplaneeringule, ning vajaduse korral algatatakse nende muutmise või kehtetuks tunnistamise menetlus;

6) muud planeeringu elluviimisega seotud olulised küsimused.

KMH hindamise objektiks on seega kehtivate kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentidega kavandatud tegevus. KMH raames tuleb käsitleda kavandatava tegevuse seoseid strateegiliste planeerimisdokumentidega (KeHJS § 13 p 4), kuid kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentide ajakohasuse hindamine KMH raames ei ole asjakohane.

Keskkonnamõju hindamises ei kasutata maksumust alternatiivide võrdlemise kriteeriumina, kuid käsitletakse antud tee maksumus versus suur avalik huvi.

7. Ettepanek: Programmi eelnõu kohaselt „Kose tee tõusu Narva maanteele kasutavad marsruudid on olemasolevas olukorras mõlemal tipptunnil peamiselt loode-kagusuunalised, seega Piritat 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 väljavõtte mudelist. Küsimus on aga, mis on mudeli sisendandmed ja lähte-eeldused.

Vastus: Tallinna Transpordiameti informatsiooni põhjal analüüsitakse Stratum OÜ poolt koostatud liiklusuuringu sisendandmeid ning vajadusel kaasajastatakse uuringut.

8. Ettepanek: 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 liikluskeem 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.

Vastus: Vastavalt KMH programmi peatükile 6 ja 7 käsitletakse KMH aruandes mõju liiklusolukorrale.

Tallinna Transpordiametilt 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.

Rummu tee suunal liikumist soodustavate liiklussõlmede väljaehitamise keskkonnamõju hindamine väljub Mustakivi tee pikenduse rajamise KMH mahust ning toimub eraldiseisvalt. KMH saab käsitleda Mustakivi tee pikenduse toimimist tagavate eelduste loomist, millega tuleb arvestada enne tee rajamist ja kasutusele võtmist.

9. Ettepanek: 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 tipp-tund 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).

Vastus: Vastavalt KMH programmi peatükile 7 tehakse KMH raames müra modelleerimine. Müra modelleerimisel lähtutakse täpsustatavast Stratum OÜ (2020) liiklusanalüüsis määratavast liiklussagedusest. Müra mõõtmiste teostamine ei ole müra modelleerimiseks vajalik.

10. Ettepanek: 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 kvartalisisesed 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 liikluskeem ja -koormus)?
- Kuidas muutuks pärast tee valmimist liikluskoormus Kose teel (kuivõrd väheneks liikluskoormus ja -müra)? Kas oleks vajalik või mõistlik muuta Kose tee liikluskeemi (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 liikluskeem 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 tänavaga? Kuidas fooritsüklite ümberkujundamine täiendava liiklusuuna jaoks mõjutab juba olemasoleva liiklustihedusega ristmiku läbilaskevõimet?

Vastus: Vastavalt KMH programmi peatükile 6 käsitletakse KMH aruande koostamisel kavandatava tegevusega avalduvat eeldatavalt olulist mõju sh ka mõju inimesele (müra, välisõhu kvaliteet, rekreatsioon, liiklusohutus, liikluskorraldus jne).

Esitatud küsimusi käsitletakse osaliselt KMH aruandes, kuid osaliselt vastatakse küsimustele projekteerimise käigus.

11. Ettepanek: Planeeritava teekoridori vahetusse naabrussesse 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.

Vastus: Vastavalt KMH programmi peatükile 6 käsitletakse KMH aruandes mõju veerežiimile.

12. Ettepanek: 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.

Vastus: Selgitame, et KMH programmi etapis on määratletud võimalikud eeldatavalt olulised negatiivsed keskkonnamõjud, mida alles KMH aruande koostamisel täpsemalt uurima ja analüüsima hakatakse. Vastavalt KMH programmi peatükile 6 käsitletakse aruandes mõju loomadele ja rohevõrgustiku toimimisele.

13. 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:**

Vastus: KMH programmi täpsustatakse ja täiendatakse avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu käigus esitatud ettepanekute/seisukohtade alusel.

13.1. Ettepanek: Selgitada välja, millist probleemi Mustakivi tee pikenduse rajamisega soovitakse lahendada ja mis on selle probleemi põhjustajaks ning kuidas on probleem ajas muutunud.

Vastus: Kose tee ja Mustakivi tee ühendamise tulemusena võimaldatakse Pirita asumite elanike pääsu Laagna tee, Peterburi tee, Suur-Sõjamäele ja Ülemistele.

Liiklusanalüüsi koostamisel kasutatakse Transpordiameti liiklusekspert Grigori Parfjonovi poolt arendatavat Tallinna transpordimudelit, mille alusel saab analüüsida millised on inimeste tegelikud liikumissuunad ja -vajadused jne. Seega ei ole antud juhul tegemist umbmäärase järeledusega.

13.2. Ettepanek: Viia läbi Pirita-Viimsi-Lasnamäe piirkonna liikuvusuuring selgitamiseks välja piirkonna elanike igapäevaste liikumiste alg- ja sihtpunktid ning intensiivsus.

Vastus: Liiklusanalüüsi koostamisel kasutatakse Transpordiameti liiklusekspert Grigori Parfjonovi poolt arendatavat Tallinna transpordimudelit, mille alusel saab analüüsida millised on inimeste tegelikud liikumissuunad ja -vajadused (nagu töö-kodu, sotsiaalne infrastruktuur, vaba aeg jne). Selle mudeli puhul kasutatakse ka aastate jooksul kogutud ühistranspordi valideerimise andmed, mobiilpositsioneerimise andmeid jne.

13.3. Ettepanek: Analüüsida Mustakivi tee läbimurde sotsiaalmajanduslikku mõju, hinnates ära millises mahus investeeringuid ja püsikulusid on vaja katta nii võimaliku Mustakivi tee pikenduse ehitamisega kui selle teelõigu kasutamise seotud mõjupiirkonda jäävate teede, sildade, ristmike ümberehitamise ja hooldamisega.

Vastus: Kavandatava Mustakivi tee pikenduse puhul on tegemist kehtivate kõrgema taseme strateegiliste planeerimisdokumentidega ette nähtud tegevusega. Üldine sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs toimub strateegiliste planeerimisdokumentide (üldplaneeringute) koostamisel ja kehtestamisel, mil võeti vastu otsus tee rajamise kavandamiseks.

13.4. Ettepanek: Viia läbi uus liiklusuuring selgitamaks välja täpsemini, millistest Pirita linnaosa piirkondadest kandub otsene liikluskoormus Kose tee Narva maantee ristmikule. Kui palju selle ristmiku tiipturni 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.

Vastus: Tallinna Transpordiameti informatsiooni põhjal analüüsitakse Stratum OÜ poolt koostatud liiklusuuringu sisendandmeid ning kaasajastatakse uuringut. Täiendavate analüüside koostamisel kasutatakse ka Tallinna transpordimudelit.

Tegelikud ristmike liikluslahendused lähtuvad Kose tee – Mustakivi tee pikenduse ehitusprojektist.

13.5. Ettepanek: 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.

13.6. Ettepanek: 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.

13.7. Ettepanek: 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.

Vastus 13.5. – 13.7.: Pole antud keskkonnamõju hindamise sihtobjektiks.

13.8. Ettepanek: Võtta KMH koostamisel Mustakivi tee pikendusena alternatiividena kaalumisele ka nullalternatiiv ehk olemasoleva keskkonna säilitamine ja mõju olemasolevale elukeskkonnale.

Vastus: Vt punkt 1 vastust.

13.9. Ettepanek: Modelleerida ja analüüsida suveperioodil Mustakivi tee teekatte temperatuuri tõusu ning sellest tingitud mõju ja ulatust ümbritsevale keskkonnale.

Vastus: Mustakivi tee eksisteerib Lasnamäe linnaosas ning soojusaared muutuvad aktuaalseks tulevikukliima riske arvestades. Seega pole antud ettepanek keskkonnamõju hindamise sihtobjektiks.

13.10. Ettepanek: KMH programmis palume läbivalt kasutada Mustakivi tee võimalikku pikendust kui põhitänavat mitte kui jaotustänavat nii nagu see on kirjas ka Pirita linnaosa üldplaneeringus.

Vastus: KMH programmis esitatud sõnastuses on kasutatud projekteerimistingimustes kasutatud mõistet.

Tallinna Linnvolikogu 21. oktoobri 2010 otsusega nr 238 kehtestatud Lasnamäe elamualade üldplaneeringu kohaselt on Mustakivi tee pikenduse puhul tegemist perspektiivse jaotustänavaga. Samas Tallinna Linnvolikogu 17. septembri 2009 otsusega nr 179 kehtestatud Pirita linnaosa üldplaneeringu kohaselt on tegemist perspektiivse avaliku kasutusega põhitänavaga. Seega KMH läbiviimise käigus täpsustatakse perspektiivse Mustakivi tee pikenduse liiki tulenevalt Kose tee ja Mustakivi tee liigist.

13.11. Ettepanek: 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.

Vastus: Nõustume, et kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega vajab KMH programmis täpsustamist. Seisukohast tulenevalt täiendatakse KMH programmi peatükki 5.

13.12. Ettepanek: 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.

Vastus: Vt punkti 3 vastust.

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

Vastus: KMH programmis on viidatud avaliku väljapaneku toimumisele mitte PT avaliku arutelu toimumisele:

“PT eelnõu avalik väljapanek toimus ajavahemiku 24.07–19.08.2019. Pirita Linnaosa Valitsuse 26.08.2019 kirja nr 2-1.1/478-1 kohaselt oli PT eelnõu Pirita Linnaosa Valitsuse ruumides avalikuks tutvumiseks välja pandud ajavahemikul 24.07 kuni 19.08.2019. Avaliku väljapaneku ajal esitati Pirita Linnaosa Valitsusele hulgaliselt kirjalikke vastuväiteid ja ettepanekuid sisaldavaid pöördumisi. Lasnamäe Linnaosa Valitsuse 23.08.2019 kirja nr 7-2/2089 kohaselt toimus PT eelnõu avalik tutvustav väljapanek 05.08 kuni 19.08.2019, mille jooksul Lasnamäe Linnaosa Valitsusele eelnõu kohta vastuväiteid ega arvamusi ei esitatud.”

Anname teada, et KMH programmi avalik arutelu toimub 16.09.2021 kell 17:30 Tallinna Läänemere Gümnaasiumis (Vormsi tn 3, 13913 Tallinn) ja veebikeskkonnas Microsoft Teams. Avaliku aruteluga saab liituda aadressil <https://bit.ly/37QhFn8>

Juhime teie tähelepanu asjaolule, et praeguses COVID-19 viiruse leviku olukorras sõltuvad avalike koosolekute pidamise reeglid Vabariigi Valitsuse korraldustest. Koosolekul osalejatel palume kindlasti kaasa võtta isikut tõendav dokument ning tõendada selle kohta, kas olete COVID-19 vastu vaksineeritud, haiguse läbipõdenud või negatiivse testitulemusega.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Arvo Käär

Keskkonnahoiu ja -korralduse osakonna juhataja

Kärt Talimaa-Eelmaa

6404771, kart.talimaa-eelmaa@tallinnlv.ee