

# Nõmme Tee Selts

Mittetulundusühing, reg. 80085163

Tallinna Linnaplaneerimise Amet  
Vabaduse väljak 7

Meie nr. 9-99, 3.09.1999

Tallinna üldplaneeringu 2010 avalik väljapanek  
Märkusi ja ettepanekuid üldplaneeringu kohta

## 1. Pääsküla läänepoolne möödasõidutee, transiitliiklus ja raskeveosed.

Tallinna üldplaneeringus 2010 on Pääsküla läänepoolne möödasõidutee üheks osaks pikemast teetrassist, mis on ette nähtud Kopli sadamatest rasketranspordi suunamiseks Pärnu maanteele, samuti sõiduautode transiitliikumiseks.

Nõmme Tee Selts leiab, et **on ebaloogiline juhtida rasketransport läbi Mustjõe linnaosa, Laki tänava ja Kadaka tee, mis on kahjulik elurajoonile ning mõeldamatu lisakoormus niigi koormatud Kadaka teele, Kadaka/Tammsaare/Ehitajate tee ristmikule, autoturu piirkonnale ja Tähetorni/Kadaka tee/Tihniku tänava ristmikule.** Nagu Tallinna Transpordiameti juhataja hr. Mati Songissepp on väitnud, tuleb Kadaka teel autode arvu vähendada, mitte neid juurde tuua.

Vastuoluline on Pääsküla läänepoolse möödasõidutee pikkus ja asukoht. 1995.a. Tallinna Linnavolikogu otsusega nimetati Via Baltica marsruudiks Pääsküla läänepoolne möödasõidutee lühemas pikkuses (Tihniku t. teeristist Pärnu maanteeeni), kui on praegusel üldplaneeringul (algab juba autoturu juurest). Keskkonnakaitse oli juba tookord vastu uuele magistraalile, mis läbiks risti Harku metsa, jättes suure tüki metsa kasutuna keset autoteede kolmnurka ja lõigates läbi kergliikluse rajad. Autoturust lõunapoole jääv loodusmaastik, mida uus teelõik läbiks, on otstarbekas võtta looduskaitse alla kui Mustamäe-Nõmme maastikukaitseala pikendus (sellisel arvamusel on ka hiljuti valminud Tallinna üldplaani 2010 Keskkonnaekspertiis. Vt Lisa 2 ja 3). Praegused kergliikluse rajad ja kohalike elanike pääs Harku metsa lõigataks läbi kogu trassi ulatuses. Samal ajal tuuakse puhkemetsa ja elurajooni serva uus müra- ja saasteallikas.

Raskesti lahendatavad on ka uue magistraali ristumised Kadaka tee/Tihniku tänavaga, Pärnu maantee ja Laagri piirkonna teedega. Tihniku t. juures tekib 5-haruline ja mitmetaktilise fooriga ristmik; uuel kavandataval magistraalil Pärnu poolt tulles ja Tihniku t. juures viadukti alt

läbi minnes teeks tee pöörde vasakule, ning Kadaka teele jõudmiseks läbiks uue tiki männimetsa, lõigates läbi ka suusaraja.

Laagri kohal moodustuks uus ühetasandiline ristmik, kus õhusaaste modelleerimised näitavad saaste kontsentratsioonipunkti teket. Ühetasandilised ristmikud on veel Rohula-Pilliroo tänavaga ja raudteetammi teega.

Rohula tänav on kitsas elamurajoonisene tee, mille uus otstarve oleks Pärnu maanteelt ja Kadaka teelt tuleva autodevoolu suunamine uuele magistraalile. Rohula tänava suubumisel Kadaka teele moodustub pimedate nurkadega ristmik, mis on ohtlik liiklejatele (praegu on Rohula t. ristmik seetõttu ühesuunaline).

Pärnu maantee sulgemine pluss liikluse suunamine uuele magistraalile, kust Pärnu maantee Pärnu suunale saab sõita peale fooridega ristmikku vasakpöördega, teeb sõidu ebamugavaks nii kohalikele elanikele kui transiitsõidukitele. Peale selle on mahasõit viaduktilt planeeritud väikese raadiusega, mis jätab tee suurde kaldesse ja on eriti ohtlik, kui seal peaks liiklema peale sõiduautode ka raskeveokid. Suurema kaarega mahasõidu jaoks puudub antud kohas ruum, nagu ka parempöördega mahasõidu jaoks.

Tõus viaduktile e. teetammi kõrgendus algab Laagri elumajade lähedalt ja rikub suure osa praegu rahulikust elurajoonist.

Samal ajal planeeritakse viadukti ja möödasõiduteed ka teisele poole Laagrit – Laagri jääks teedevahelisse rõngasse. Sellises olukorras kasutatakse teedevaluse maana ära potentsiaalne elamumaa Laagri ja Nõmme vahel, takistatakse naaber-elurajoonide arengut ning6 killustatakse seda kõrge tammiga – maastiku destruktiivse elemendiga.

Veskimõldre elurajooni ühendusteena Tallinna kesklinnaga on praegu ette nähtud Pärnu maantee (Pilliroo t. kaudu) ja Vabaduse pst. (Veskitammi t. kaudu). Uus magistraal oleks nende suundadega risti ja ei annaks kesklinna sõiduks efekti.

Liiklusvoogude modelleerimised näitavad Pääsküla läänepoolse möödasõidutee väga väikest efekti Nõmme keskuse suhtes ja väikest efekti ülejäänud Nõmme liikluskoormuse ning ühenduskiiruse suhtes. Samas on käesolev ehitus väga kallis ja looks ebamugavusi naaberpiirkondade vahelises liiklemises. Raudtee ülesõitude kinniolekuajad on 1995.a.-st tunduvalt lühenenud ning nimetatud magistraali projekteerimise aegu oli olukord teine. Rongiliiklus on vähenenud ning väheneb veelgi, kui rajatakse kaubarongidele uus tee Laagrist Männikule. Seega Pääsküla raudtee ülesõidu kinnipanemine ei pruugi olla õigustatud.

**Lõpuks – rasketranspordi transiidimagistraali organiseerimine Nõmme ja Laagri elurajoonidesse on lubamatu.**

**Paljude negatiivsete momentidega Pääsküla läänepoolsest möödasõiduteest tuleb loobuda.**

**Kui antud kohas möödasõidutee leitakse olevat siiski vajalik, pakume välja uued lahendusvariandid.**

Rasketranspordile ja linna transiitliiklusele tuleb ette näha liiklus linnast välja Pärnu poole piki Paldiski maanteed. Üks variant on edasine liikumine Keila-Ääsmäe-Pärnu maantee suunas (pikem tee), teine - Harku-Laagri-Pärnu maantee sihis.

Ida poolt Nõmme juhitaks antud liiklusvood linnast välja piki Männiku teed, kust edasi liigutaks Tänassilma-Laagri-Pärnu maante sihis või Tammemäe-Pärnu maantee suunas (viimane on veidi pikem tee).

Nii moodustuks **Nõmme ehk Lõuna-Tallinna ümbersõidutee**.

Kuna Kadaka tee ja sellega seotud liiklussõlmed on praegu juba väga koormatud, tuleks vältida liikluskoormuse lisandumist sellesse piirkonda (nii Veskimetsas, Mustamäel kui Pääskülas) – **mitte arendada piirkonnas intensiivset transporti vajavat ettevõtlust ning eelkõige mitte tuua teistest linnaosadest läbivat transiiti sisse (Koplist). Olemasolev transiitliiklus ja rasketransport suunata juba Ehitajate/Kadaka tee ristist, Akadeemia/Kadaka ja/või Kadaka/autoturu ristist Paldiski maanteele.**

**Pääskülla saab rajada kohaliku tähtsusega möödasõidutee. Soovitame kasutada Kalda tänavat** (eriti arvestades Maksimarket kavandatava sulgemise tõttu vähenevat liiklust sellel teel) kuni ladude territooriumi lõpuni, kust tee läheks paremale seni pakutud möödasõidutee trassile. Siit kulgeks tee Pilliroo tänavani ja edasi mööda Pilliroo tänavat. **Välja tuleb jõuda Harku maanteeni-Laagri möödasõiduteeni, mis suubub Pärnu maanteele.**

Pilliroo tänav ja Harku maantee vahel saab valida mitme võimaluse vahel. Otstarbekaim variant tuleb leida edaspidise töö käigus ja kooskõlastamisel Saue ning Harku vallaga. Sellise trasseeringu puhul välditakse Nõmme-Harku metsa põhiliste suusaradade läbilõikamist, säilitatakse enam puhkeotstarbelist metsamaad ja perspektiivset elamumaad. Samuti säilitatakse Pääsküla ilmet ja hoitaks raha kokku (ei rajataks antud kohta mitte mahtuvat hiiglaslikku viadukti).

Kadaka puisteel võiks aga rakendada liikluse rahustamise (aeglustamise) võtteid, et läbiv liiklus suunduks Laagri kaudu Pärnu maanteele, mitte ei kasutaks Kadaka puisteed.

## **2. Sadamate paiknemine, veosed, õhu saastatus.**

Kopli poolsaarele kuhjatakse sadamaid, millest näiteks **Bekkeri sadam** on planeeritud ohtlike ainete veostele. Paraku puuduvad üldplaneeringus andmed nende ohtlike veoste liigi ning mahtude kohta. Nii tähtsate andmete varjamine üldplaneeringus on täiesti lubamatu, sest **ohtlikud veosed kätkevad väga suurt riski tallinlaste tervisele ja keskkonna kvaliteedile.**

Tallinnas on autode üleküllus, seetõttu võiks orienteeruda ettevõtmistele, mis meie olukorda enam raskemaks ei tee. **Transiitsadamaks** on arendatud **Muuga** sadam, millele on loodud head ühendusteel. **Ohtlike ainetege tegelemiseks on ette nähtud Paldiski – sinna tuleks**

**ka vastav sadam rajada.** Igale piirkonnale peaks jääma oma nägu, vastasel korral ei jää Tallinnast muud järele kui üks saastunud mürarikas transiidikoridor, kuhu inimestel enam huvi tulla ega elada ei ole.

Ainult töökohtade loomise vajadusega ei saa põhjendada suvalist ettevõtmist. Inimesed loovad ise töökohti, ja selliseid, mida just vaja on. Eesti peaks enam orienteeruma suuremat ajupotentsiaali ja vähem materiaalseid ressursse nõudvale ja kasutavale tööle.

Arvestades praegu Helsingis toimuvat, kus linna sadama alale rajatakse elurajoon ja sadam viiakse linnast välja, siis meie kordaksime nende viga – pealinna kalli territooriumi muudame laoplatsiks!

### **Mis on Tallinna arengu prioriteetid – kas inimene tootmisele või tootmine inimesele?**

Kui orienteerume vaid tootmise/transpordi laiendamisele inimese elukeskkonna arvel, siis jääb linna tootmine, aga inimene läheb linnast välja. Ja elanike transiit linna-välja suureneb, saaste suureneb, linn kaotab maksumaksjaid. Koplast lõuna poole jääval alal näitab saastekaart tunduvat saastekoormust läbivatel magistraalidel (Mustamäe tee, Paldiski maantee, Kadaka tee). Kui lisame sinna uue magistraali Humala-Laki-Kadaka tee lisatranspordiga, tihendame selles elurajoonis saastekoridore veelgi.

**Praeguses üldplaanis on tuntav tehnogeenne surve elurajoonidele ja haljastusele.** Iga elurajoon saab oma magistraali või mitu – Viimsile-Meriväljale-Muugale-Mähele raudtee kaubarongidega (loodame, et seda ei tule), Koplast, Veskimetsa, Mustamäele, Nõmmele linna põhjast lõunasse läbiv transiitmagistraal, lisaks Nõmme keskust läbiv transiitmagistraal (mis õnneks on nüüd lubatud ära jätta), Veerenni elamupiirkonda lõunaväila magistraal, Rävälä-Kentmanni elamupiirkonda oma magistraal, Kadrioru mere äärde transiitmagistraal, kaares üle linna ohtlike veoste magistraal. Haljastuse arendusplaan ja ülevaade haljastuse situatsiooni muutustest siiani ning edaspidi praktiliselt puudub, ei ole arvesse võetud spetsialistide nõuandeid (**haljaskoridoride pidevus!**).

Üldplaani lugedes tekkis mulje, et selle plaani järgi arenedes tekib inimesele ebamugav linn, mis on täis ehitatud, müriseb ja suitseb, kus pidevalt võib auto alla jääda, ja kus stressist vabaneda aitavat haljastust on vähevõitu ning seda jääb pidevalt veel vähemaks.

### **Ettepanekud on:**

Kaaluda üle planeeritavate sammude mõju keskkonnale.

Püüda elurajoone hoida inimsõbralikena – vaiksete ja puhastena.

Hoida inimese jaoks ilusad, meeliköitvad ja rekreatsiooniväärtusega piirkonnad – mere äär, kõrgendikud (astangud), metsad, pargid jm., mitte loovutada kergekäeliselt väärtuslikke maid tegevusele, mis võib ka mujal paikneda.

Ohtlike ainetega tegelev sadam rajada Paldiskisse, transiitne kaubasadam Muugale.

Kaaluda veelkord, kas on vaja rajada kõiki planeeritud magistraalteid, ja just sinna kohta.

### 3. Haljastus, puhkus.

Oleks vaja kindlaks määrata maa-alad, kus haljastus peab olema puutumatu.

Oleks vaja määrata haljastuse protsent, millest allapoole ei laskuta (krundil, elurajoonis, kesklinnas jne.).

Rohekoridorid tuleb spetsialistide nõuannete järgi luua pidevatena.

Terviserajad rohekoridoridel peavad tõesti jääma rohekoridesse, nagu on Botaanikaiaa töödes ette nähtud, mitte kulgema piki magistraalteid ja elurajoone.

Peame õigeks ja toetame Keskkonnaekspertiisi seisukohta Nõmme-Mustamäe maastikukaitseala moodustamise kohta viimase poolt soovitatud piirides. Samal ajal pakume oma koostööd kaitseala moodustamiseks vajalike ettevalmistustööde tegemisel.

### 4. Nõmme möödasõidutee.

Lisas on toodud kokkuvõtavad andmed ning ekspertiis järeldustega IB Stratumi modelleerimistööde kohta Nõmme linnaosas. **Andmed näitavad veenvalt Suusa, Piiri ning Raudtee tänava (2-suunalise Hiiu ja Nõmme vahel) liikluskoormust tõstvat ning saastet suurendavat mõju Nõmmele. Suur kiirus Nõmme keskuse kohal viib alla kiiruse ülejäänud Nõmme linnaosas. Nõustume ekspertiisi koostanud Sõiduohutuskeskusega, et Nõmmelt tuleb transiitliiklus välja saada liiklustingimuste parandamisega Nõmme äärtel ning väljaspool Nõmmet, Nõmme sees ei tohi tingimusi parandada – see tooks kohe liiklust juurde. Nõmme linnaosa sees toimib iseregulatsioon (vt. skeemi liikluskorralduse ettepanekuga). Samale järeldusele on jõudnud ka paljud teised spetsialistid-ekspertid.**

**Siinkohal täname Nõmme Linnaosa Halduskogu, Nõmme Linnaosa Valitsust ja Tallinna Linnaplaneerimisametit oma eelneva otsuse muutmise pärast ning Mustamäe astangu vabastamise eest murekoormast- selle nõlvapealse asfalteerimise ning autode pealetungi eest.**

Loodame, et kaunis Nõmme nõlv tõuseb oma väärtuse kõrgusele – et ta kuulutataks looduskaitseobjektiks maastikukaitseala piires.

### 5. Üldplaneeringu kooskõlastamine ja ekspertiis.

Teeme ettepaneku edaspidi **ette näha** (ettevalmistatavas ehitusseaduses) Tallinna üldplaneeringu **kooskõlastamine Tallinna ametitega**. Samuti **defineerida ja seadustada kooskõlastamise ja mitte kooskõlastamise mõiste** koos kooskõlastamisega/mittekooskõlastamisega kaasneva vastutuse, õiguse ja kohustusega mõlemale poolele. Praegu tundub, et pole mingit tähtsust, kas keegi kooskõlastab või mitte, töö autor teeb, mida soovib.

Tundub, et puuduvad **planeerimisega seotud tööde teostamise, menetlemise ning vormistamise konkreetsed nõuded** või neid ei täideta. Üldplaneeringusse on võetud osa väga

tooreid ideid ja neist siis kramplikult kinni hoitud. Kahjuks on kartus, et kahjulikke ja põhjalikult läbi töötamata ideid võib üldplaneeringus veel olla. Kuidas linn end selliste ideede eest kaitseb?

## 6. Avalikustamine

Tallinna üldplaneering on kogu Tallinna arengut ja elukvaliteeti määrav dokument, mis otseselt puudutab iga tallinlast, iga ettevõtet. Selles üldplaneeringus on veel liiga palju lahtisi otsi. Liiga lühike on olnud ka selle üldplaneeringu avalikustamine, eriti suvist puhkuseperioodi arvestades. Teeme ettepaneku **korraldada avalikke diskussioone probleemide, puuduste ning alternatiivsete planeerimislahenduste üle võimalikult laias osavõtjate ringis**. Üldplaani tegelik sisu ja probleemid peavad jõudma iga elanikuni, et neil tekiks võimalus oma arvamuse avaldamiseks. Ainult nii jõuame parima üldplaneeringuni, mis tagab inimsõbraliku elukeskkonna Tallinnas.

Täname üldplaani koostajaid suure töö eest ning püüame omalt poolt jõudumööda kaasa aidata paremate lahenduste leidmisele.

Lisad:

1. Pääsküla-Laagri möödasõidutee variandid Tallinna üldplaneeringul Pääsküla osas.
2. Nõmme-Mustamäe maastikukaitseala asukoha soovitus (Hendrikson & Ko kaart.nr.29).
3. Konfliktisituatsioonide kaart (Hendrikson & Ko kaart.nr.19).
4. Pääsküla-Laagri möödasõidutee üks võimalikke variante (Laagri ümbrus) .
5. Liikluse planeerimise ettepanek Saku ja Saue vall ning Nõmme linnaosa poolt.
6. Nõmme Tee Seltsi hinnang Tallinna üldplaneering 2010 kohta turvaküsimustes.
7. Inseneribüroo Stratum "Nõmme liikluskorralduse täiendavad variandid", 1999, Seletuskiri.
8. Nõmme liikluskorralduse täiendavad variandid: Nõmme liikluskorralduse õhu olukorra hinnangud. Kokkuvõtlikud andmed, koostanud H.Vilu, 1999.
9. Sõiduohutuse Teaduskeskus. Arvamus. Nõmme linnaosa liikluskorralduse variantide modelleerimine. 1999.
10. Kodanikualgatus Nõmme möödasõidutee küsimuses (väljavõte 17.veebr.1999 Tallinna Linnavalitsusse üle antud materjalidest) .

Nõmme Tee Seltsi juhatuse esimees  
Enn Kareda