

## Mustamäe Linnaosa üldplaneering, teedevõrgu arutelu 10.10.2002

### KOOSOLEKU MEMO

Toimumine: Tallinna Linnavalitsuse 3. korruse saal

Aeg: algus kell 14.00 lõpp 15.15

Koosoleku juhataja Hain Karu

Protokollija Piret Kiiss

#### Osalejad:

Tiit Siimon	SAPA
Mari Heinsoo	Maa-amet
Margus Koot	AB Koot&Koot
Mati Noor	AS Eesti Projekt
Dago Antov	Stratum OÜ
Jüri Helila	SAPA
Mare Lõhmus	SAPA
Tiina Nigul	SAPA
Mati Songissepp	SAPA
Arne Rentik	Mustamäe LO Valitsus
Piret Kiiss	SAPA
Andres Levald	OÜ E-Konsult
Ants Maaring	SAPA
Hain Karu	SAPA
Arvo Rikkinen	SAPA
Tarmo Sulger	Stratum OÜ
Aare Remmelga	OÜ IB Foor
Eike Riis	OÜ E-Konsult
Udo Ots	SAPA

Hain Karu: Täna kõik osalejad, keda huvitab probleem, mida teha Mustamäel liiklustehnilisest seisukohast. See on vajalik arutelu. Annan sõna hr. Antovile.

Dago Antov: Mustamäe liikluslahendusi vaagides leidsime, et suur probleem on ainult Tammsaare teega, teised teed pole nii probleemsed. Liiklusolukord muutub linnas kiiresti. Juba paari nädala pärast on oodata uute liikluskoridoride avamist. Oma analüüsis püüdsime vaadelda, mis juhtub, kui Järvevana tee - Tammsaare tee trassil saavad ellu viidud suuremate liiklussõlmede uued lahendused. Kui Haabersti sõlm leiab uue lahenduse, kui Tammsaare tee- Kadaka sõlm ja Tammsaare tee- Mustamäe tee ja Tammsaare tee –Sõpruse pst ning Tammsaare tee - Rahumäe tee ristmikud muutuvad.

Prognoosis lahendasime eri variante: kui prognoosiaastaks oleks 2-tasandiline ristmik Haabersti ringil; kui viaduktiga oleks lahendatud Peterburi mnt – Järvevana tee ristmik, võtsime ka lahendusse olukorra, kus Tammsaare tee suured ristmikud on uuesti ümber ehitatud. Kõige selle tulemusena liiklus kasvaks kogu trassil, Mustamäel, eriti Mustamäe tee ja Sõpruse pst vahemikus liiklus kasvaks peaaegu 2 korda. ja oleks 2500 autot tunnis.

Kõige suurem probleem - olemasolev Järvevana tee –Tammsaare tee trass, kannaks selle liikluse ära, aga tekiksid probleemid ristmikel, kuna suurtel ristmikel toimub hajumine veel enne Haabersti ristmikku. Tammsaare tee – Sõpruse pst ristmik ei kannaks 5000 autot tunnis tipptundidel. Praegusel hetkel on seal ristmikel piirangud vasakpöördeid ei ole, aga prognoosis näitasime ristmikke ilma piiranguteta.

Vaja oleks leida Tammsaare suurtele ristmiketele uued lahendused.

Selleks on kaks stsenaariumit.

Karu: küsimus – juhul kui lähemsime eritasandilistele sõlmedele – kas enne aastat 2010 oleks vaja Tammsaare tee kehandit laiendada? Seda on vaja teada, sest seal on garaazid ja tekivad maaeraldusega probleemid.

Antov: uued kahepinnalised sõlmed on siis nii suured, et need ei piira liiklust, aga siis hakkab omakorda tee ise kitsaks jääma. Peame säilitama varuvariandi teelaienduseks garaazide poole. Aastal 2006 seda teelaiendust veel pole vaja.

Nigul: Kas on võimalik rekonstrueerida ristmikke ka ühetasapinnalistena?

Antov: Mingit leevendust see annaks, aga pole eriti mõtet.

Karu: kusagil 70ndatel oli omaaegne idee rajada kiirtee garaazide vahele. Vahepeal on läbi maareformi maid tagastatud. Laki tänavast edasi on tekkinud ette suurehitused. Puhast sellist ideed ei õnnestu läbi viia. Ka parditiigi asi on tõsine takistus. Sellest on suured kitsendused

Nigul: Kas keegi võtaks sõna Tammsaare tee ühistranspordi poolelt?

Ots: Praegu sõidab seal peal ühistransport. Vaja oleks peatuste taskuid Tammsaare teele.

Antov: Kui praeguses olukorras tuleb juurde tihedamini sõitev ühistransport, tuleb Tammsaare teele ummik.

Levald: Kunagi nähti ette Sõpruse puiesteele perspektiivne rööbastransporditrass. Kas seda on plaanis hakata rajama?

Karu: meil on üks COWI prognoos – Tallinn on küla ja erilist uut transpordi liiki ei tule. Võib olla peale aastat 2010 võib uuesti kaaluda trammiliinide pikendust. On ka arvestatud ühe koridoriga.

Aeg on edasi läinud, me ei tohi liiklust ülesse ajada vaid alt rajama läbiminekuid. Nii kui nii tuleb Mustamäel võrke hakata ümber panama. Me vist peaks neid sõlmi juba näitama skeemidel maa-alustena.

Jalakäija ei taha maa-alla või estakaadile minna.

Tartu mnt – Järvevana tee ristmik peaks valmima aastaks 2006. Ehituse algus peaks toimuma 2004. Puuviljaparadiisi juurest Filtri teele.

See on linna enda plaanis PPP koostööna.

Levald: Kopli sadamate ühendustee lääne poole – mis on lahendus? Kadaka tee või endine raudtee tamm?

Karu: Rahapuudusel on see praegu välja võetud linna investeeringute plaanist.

Karu: Üks sellise suunaline tee tuleb muidugi teha. Humala-Laki tn piirkonna tehaste ja kaupluste jaoks on tänavat vaja. Sadamate väljapääsutee tuleks sellega kuidagi siduda.

Nigul: Sealsed ristmikud hakkavad kõik üksteist mõjutama.

Levald: Sadamate liiklusest võib rääkida kahest aspektist – nad ei peaks Mustamäelt läbi minema, vaid mööda Paldiski mnt.

Karu: Aga linna enda siseliiklus vajab ka seda teed. Sadamate raskeliiklus pole linnas kuigi suure osakaaluga.

Antov – 92% sõiduaudod, 4% ühistransport, 4% veokid.

Levald : trolliühendus Haaberstiga? Mida plaanitakse?

Ots: COWI strateegiline arengukava ütles, et pole mõtet suuri investeeringuid teha, lisada vaid väikeseid muudatusi liinides.

Levald: Mustamäe haiglate juurde ei lähe praegu ühtegi liini.

Ots: Ma pole kindel, et sinna uut liini vaja oleks vedada, arvestades praegu bussi vähest kasutatavust. Sealt sõidab nr. 61 läbi Õismäe Lasnamäele. Praegu me tihendasime seda liini. Küsimus on rahas, see liin ei ole meil prioriteet.

Karu : ühistranspordi dotatsioon tõmmati meie eelarvest maha, ees seisab piletitõus.

Songissepp : tuleks ära kaotada Kadaka tee ühistranspordi lõpp-peatus ja viia kõik Õismäele mööda uut Akadeemia tee pikendust.

Ots: Küsimus on vahendite otstarbekas kasutamises.

Karu : Kui tulevikus tekiks Harjumaaga ühisliinid , siis on otstarbekas viia liinide lõpp-peatus ära Harku poole ja selt teha ümberistumised. Või paigutada lõpp-peatus kuhugi Tabasallu.

Karu: tänase ürituse mõte oligi avaldada arvamust ja tutvustada projekteerijale linna-poolset nägemust. Peame kõiki plaane rahaga väga põhjendama.

Levald: Arengukavasid tuleb täiendada nende uute ristmikuga.

Nigul: me lubasime projekteerijale anda ülelinnalisi magistraaltänavaid puudutavad suunised st kus mida tuleb reserveerida – näiteks kui laiaks kujuneb Tammsaare tee, kas tuleb Kadaka tee või raudteepealne tee või mõlemad. Täna me peame seda projekteerijale välja ütleva.

Karu: Tammsaare tee on võtmeküsimus – üldplaneeringus peaks olema 3-4 eritasandilist ristmikku ja 2012 aastal Tammsaare tee veelkordne laiendamise võimalus. Transiitne läbimine sadamast lõunasuunale. Kas Sõle või Paldiski või Laki tn kaudu.

Koot: Sellel arutelul on siis kaks tagajärge: teha ettepanek ÜP muudatuseks; praegu juba on käivitatud maakasutuse muudatused – nt. Pardiitiik.

Millised lubadused on linna poole ettevõtetele antud, et linn poleks väga raskes seisus kinnistute tõttu Tammsaare tee laienduse trassil. Laki tn väljatulek tuleks ka uuesti läbi vaadata.

Kinnisvaraarendajatele tuleb näidata trassi asukoht – kuna on tendents, et garaaže ostetakse juba täna kokku.

Otsusega ei saa eriti viivitada. Üldplaneeringut saame alati kohandada, aga otsus tuleb teha linna poolt.

Antov: Praegune trass toimib ka jaotustänavana. Sõlm ei lähe kergemaks ja me ei tohi lihtsalt laiendusega kohalike elanike elu raskendada

Antov: jämedalt pool liiklust Tammsaare teel on transiitliiklus, aga teine pool on kohalik liiklus. Võib-olla aitaks paralleelne tee kohalikku liiklust – seega rajada lisatee.

Songissepp: Kadaka aiandile hakatakse tegema Mustamäe keskust . Kadaka tee laiendamine on ka kiire probleem.

Koot: Mitmetasandiliste ristmike maatarve on ühetasandilisest ristmikust hulga suurem – ristmik võib nihkuda raudteetrassile. Reaalselt tuleb leida füüsiline maa, et sõlmed ära mahuksid.

Antov: Uued sõlmed ei saaks sisaldada väga palju mahasõite.

Koot: uue magistraali peame äkki välja tõstma ja jätta olemasoleva kohalikuks teenindamiseks.

Karu: Võiks rajada kolm rada + kohalik tee ja teine sõidusuund tuleks garaažide tagant.

Antov: Oleks õige teha Tammsaare teele kaks varianti, joonistada need välja.

Karu: Tammsaare teele on praegu iga maja juurest väljasõit. Äkki oleks õige näidata 2 varianti – 6 rada ja teine suund garaažide tagant.

Koot: Praegu püütaks garaaže põlistada.

Rikkinen: Kui see üldplaneeringusse sisse joonistada, saab Maa-amet hakata maad ostma linnale.

Karu: üks garaaž maksab 25000 EEK. Paar viimast on müüdnud ka 50000ga – seega läheb garaažide väljaostmine linnala maksma 10-15 miljonit.

Koot: Tammsaare tee ääreala areng on juba praegu märgatav. Garaažide taga on juba praegu tänav olemas mingis osas. Üle garaažide on kolm tanklat, aga see pole väga kapitaalne.

Helila: garaažide väljaost on lihtsaim lahendus.

Karu: tänane garaažide ala, mis jääb magistraali kahe sõidusuuna vahele, jääb arengualaks.

Rikkinen – teist tänavat on siis juba kiiresti vaja, sest ärimees tahab arengumaale kohe 5 korruselist maja ehitama hakata.

Karu: kui me näeme ette, et tuleb kaks ühesuunalist.

Karu: joonistada garaažide asemele kolm rada.

Koot. on oht spekulatiivseteks hindadeks.

Karu: tekib oht sundvõõrandamisteks – 400 boksi sundvõõrandada, kui äkki tuleb elanike vastuseis.

Rikkinen: ärimehed hakkaksid juba järgmine aasta kaubanduskeskust ehitama, kui me näitame selle tulevikus ärimaana.

Koot: lahenduseks on see, et reserveerime selle ehitusõigusega maana, siis ei lähe ka keegi kohtusse. Ehitusõiguse mittelaiendamine pole kitsendamine

Nigul: minu ettepanek on otsustada, et näeme ette, kuidas reserveerida trass ja teeme mingi eskiisi

Koot: me teeme Antoviga variandid ja järgmisel korral arutame asja uuesti.

**Otsustati: Projekterija teeb koostöös Stratum OÜ-ga esialgse eskiislahenduse variandid Tammsaare tee võimaliku trasseerimise kohta**