

Projekteerimistingimuste nr ... lisa 1 (Kakumäe ümberpöördekoht)

JRK NR	ARVAMUSE ESITAJA	KUUPÄEV	NR	ARVAMUS	VASTUS
				A Projekteerimistingimuste taotluse kohta esitatud arvamused	
1.	Haabersti Linnaosa Valitsus	05.09.2025	1.1.	Nihutada tee riigi omandis olevate Kakumäe tee 250 ja 250a poole umbes 5 meetrit. Planeeritavas alas on kinnistute ja tee kõrguse vahe kuni 1,5 meetrit. Kui tee ja kinnistute vahe jääb liiga väikseks ei ole kinnistutele sisse ja väljasõit enam suure kalde tõttu ohutu.	Täname tähelepaneku eest! Projekteerimisel kaalutakse lahendusi juurdepääsuteede ohutuse tagamiseks. Ettepaneku vajalikkust ja võimalikkust kaalutakse projekteerimisel, mil täpsustub lõplik lahendus.
			1.2.	Tänavala laius peab võimaldama sõidutee ja kõnniteevahelisele alale rajada kuni 1,5 meetri laiuise roheala, et talvise lumekoristuse ajal oleks võimalik nii kõnni- kui sõidutee lund kuhugi lükata.	Vt ka vastust punktis 1.1. Projekteerimisel tuleb arvestada sõidu- ja kõnniteedelt lumelükkamise vajadusega.
			1.3.	Rajada koos ümberpöörämiskohaga 5 parkimiskohta sõiduautodele, mis võimaldaksid piirkonda jalutama tulnud inimestel autot jätta nii, et ei takistaks bussiliiklust.	Kakumäe tee lõpus ei ole sellisel kujul avalikku huviobjekti, mis vajaks täiendavaid parkimiskohti nende teenindamiseks. Samuti ei ole tänava liikluskoormus selline, mis muudaks võimalikuks asjaolu, et sõidutee servas oleks võimalik lühiajaliselt peatuda (nt kuller, takso vm). Pikaajaline parkimine sõidutee servas ei ole sobilik.
			1.4.	Ümberpöörämiskohaks raadius peaks olema R 17,8m, antud eskiisil on R 12,5m. Piirkonnas ehitatakse uusi maju ja ümberpöörämiskohast vajavad ka suuremad veoautod. On juhtunud, et sellele liinile on sattunud ka liigendbuss, mis peab samuti suutma seal ümber pöörata.	Täname tähelepaneku eest! Projekteerimise etapis on tegemist esialgse lahendusega, mis täpsustub projekteerimise käigus vastavalt projekteerimistingimustele. Projekteerimisel arvestatakse võimalusel erinevate sõidukite gabariitidega ja sellest tuleneva ümberpöörämiskohast vajadusega, kuid eelkõige on ümberpöörämiskohaks mõeldud ühistranspordisõidukitele. Tagasipöördekohta paigutamisel ning projekteerimisel tuleb lähtuda haljastuse inventeerimise tulemustest ning põhimõttest, et teemaa likvideeriks minimaalselt loodusliku taimkattega alasid (vt projekteerimistingimuste p 5.2). Ehitusprojekt kooskõlastatakse ka Tallinna Transpordiametiga.
			1.5.	Tagasipöördekohtal tänavavalgustuspost viia 1,5 m eemale sõiduteepöörde äärest, et sõidukite väljaulatuvad osad ei läheks posti vastu.	Vt ka vastust punktis 1.4. Projekteerimisel vaadatakse üle tänavavalgustuspostide asukohad ning vajadusel nähakse ette ümbertõstmised.
			1.6.	Võimalusel planeerida bussitasku	Vastavalt Tallinna Transpordiameti üldistele tehnilistele tingimustele ja moodustatava Kakumäe metsa kaitseala nõuetele ei ole antud alas piisavalt ruumi, et tekitada bussitasku (kõnnitee kitsendamine ei ole lubatud). Arvestades liikluskoormust ja busside väljumissagedust, siis ka vastavalt standardile ei ole bussitasku kavandamine tegelikult põhjendatud. Bussi peatumine sõidurajal on samuti omamoodi liiklust rahustav element. Tallinna Transpordiameti sõnul ei ole Kakumäe tee lõpus otseselt ette nähtud, et buss peaks seal pikema aega parajaks hakkama tegema.
			1.7.	Kasutada rohkem Kakumäe tee 250a kinnistut liiklus- ja parkimislahenduse leidmisel.	Vt ka vastust punktis 1.3. Lõplik liikluslahendus täpsustub projekteerimise käigus. Tagasipöördekohta paigutamisel ning projekteerimisel tuleb lähtuda haljastuse inventeerimise tulemustest ning põhimõttest, et teemaa likvideeriks minimaalselt loodusliku taimkattega alasid (vt projekteerimistingimuste p 5.2).
			1.8.	Pöördekohtal peaks kõnnitee kindlasti olema sõiduteest kaugemal min 1 m. Osade haagete (ka busside) puhul liigub pöörämiskohast haagise tagaosa kõrvale ja see võib olla ootamatu ning ohtlik kõnniteel jalutajale.	Täname tähelepaneku eest! Projekteerimisel kaalutakse lahendusi liiklejate ohutuse tagamiseks. Ettepaneku vajalikkust ja võimalikkust kaalutakse projekteerimisel, mil täpsustub lõplik lahendus. Ehitusprojekt kooskõlastatakse ka Tallinna Transpordiametiga.
2.	Eraisik I. V.	26.08.2025	2.1.	Kuhu jäävad minu kinnistu ja meie naabrite külaste autode parklad selle uue liikuskorralduse juures?	Projekti eesmärgiks on tagasipöördekohta rajamine Kakumäe ühistranspordiliikluse paremaks korraldamiseks. Eraldi parkimiskohti ei rajata, küll aga taastatakse teega piirnevate kinnistute mahasõidud. Tallinna linna üldine seisukoht on, et parkimine tuleb lahendada ennekõike oma kinnistul. Kui parkimine oma kinnistul on võimatu, siis tänavamaal selleks ette nähtud kohas või avalikus parklas. Vt ka vastust punktis 1.3. Tänavala liikluskoormus on selline, mis võimaldab sõidutee servas lühiajaliselt peatuda (nt kuller, takso, aga ka külastajad vm), kuid pikaajaline parkimine sõidutee servas ei ole sobilik.
3.	Eraisik M. T.	28.08.2025	3.1.	Vastavat menetlust puudutava Kakumäe tee elanikena oleme loomulikult nõus, et pankranniku vajumise tõttu on bussidele jm transpordivahenditele vajalik uus turvaline võimalus liiklemiseks luua. Kuid praegust eskiisi vaadates küsime: 1. Kas alternatiivina on võimalus, et busside ümberpöörämiskohaks planeeritakse enne ühesuunalise tee algust (elektri alajaama juurde)? Meile tundub see ohutuse mõttes parema alternatiivina kui muuta praegune ühesuunaline tee kahe-suunaliseks.	Kahjuks ei ole võimalik, kuna manööverdamiseks ei ole piisavalt ruumi ja tagasipöörde on ohutuse mõttes turvalisem lahendus. Kuna töömaal on menetluses Kakumäe metsa kaitseala moodustamine (vt ka https://teele.tallinn.ee/documents/117728/view#metadata), siis tuleb lahendus välja töötada selliselt, et kavandatavad tööd jääksid kaitsealale minimaalses ulatuses (vt ka projekteerimistingimuste p 5.2). Seega on objekti nihutamine võimalik ainult tehniliselt põhjendatud juhtudel.

			3.2.	2. Praegusel eskiisi ja projekteerimistingimuse taotlusel on kogu ehitatav ala toodud praegusest sõiduteest elamumaa suunas - kas on võimalik, et kui tee on vaja ehitada kaherealiseks (ja mingil põhjusel ei ole võimalik meie ettepanek punktis 1) laiendatakse teed mitte elumaa ja elumajade suunas, vaid tehakse seda olemasoleva kergliiklustee ja metsa suunas? Ehk nii 1 kui 2 variant on kindlasti eelistatavam meie kui siinsete elanike poolt, sest jääks vähemaks järgnevalt toodud lahendamist vajavaid küsimusi. Praeguse elamumaa suunas on tee ääres elektriliinid (tänavavalgustus jm) ning nt meie maja elektrikapp asub ka alal, kuhu uue tee ehitus on planeeritud.	Vt ka vastust punktis 2.1. Kõik tööd on kavandatud transpordimaale ja ei laiene elamumaale. Projekteerimisel laiendatakse sõidutee vahesel määral, et tagada kahesuunaline liiklus. Vajadusel nähakse ette elektriliinide ümberehitus ja maa alla viimine. Lõplik lahendus täpsustub projekteerimise käigus.
			3.3.	Sõidutee ääres on kraavid ja eeldame, et need on vajalikud sademevee juhtimiseks - kas luuakse uus drenaažisüsteem ning on tagatud kindlus, et sademevesi, mis praegu koguneb kraavidesse, suunatakse mujale kui inimeste kruntidele - st et ei tekiks olukorda, kus linn ütleb elanikele, et oma krundi piires tuleb ise sademevesi ümber suunata, kuna hetkelahendused on loodud nii, et see suundub kraavidesse. Maa-alused torustike süsteemid - mäletame, kui kanalisatsiooni- ja veetrasse ehitati, kulgesid need ka pigem sõiduteest elamute pool, mitte metsa pool sõiduteed. Kui elanik ise peab kavandatava sõidutee laiendamise tõttu leidma enda eelarvelistest vahenditest ümberehitamise võimalused (ühenduskohad), siis läheb keeruliseks.	Projekteerimistingimustes (p 14) on ette nähtud nõue lahendada vertikaalplaneerimine ja sademevee ärajuhtimine selliselt, et välistatud oleks sademevee valgumine teemaalt tänavaga piirnevatele kinnistutele. Ehitustööde tulemusena ei tohi halveneda naaberkinnistute veerežiim. Maa-aluste torustikega töid ei planeerita, v.a kui see on projekteerimise käigus trassivaldajate tehnilistest tingimustest tulenevalt vajalik.
			3.4.	Suured puud - on ilmselt kõikidel kruntidel ka teepoolses krundi ääres - kui tee laiendatakse siia poole, siis kuidas mõjutab see suuri puid?	Projekteerimistingimustega on ette nähtud nõuded, et olemasolevat haljastust tuleb maksimaalselt säilitada, nähes vajadusel ette asendusistutuse (vt projekteerimistingimuste p 5.2-5.9). Projekteerimise käigus tuleb leida lahendus (nt võimalusel nihutada sõiduteed mõned meetrid põhja poole nihutada), et kavandatavatele töödele jääks võimalikult vähe kõrgema väärtusklassiga puid ette.
			3.5.	Ja kõige olulisem - kuna praeguse eskiisi kohaselt ulatub kavandatav ehitis nt meie piirdeaiani, siis kuidas on tagatud jalakäijate turvalisus väravast välja astudes (meie perest käib 2 last bussiga koolis) ja et teed saaks turvaliselt ületada, et bussipeatusesse minna. Või kuidas lahendatakse juhul kui sõiduteed laiendatakse majade suunas kaherealiseks, kergliiklustee ja krundile sissepääsude teema? Praegune eelnõu mõjutab päris suuresti nii meie kui ka paljude teiste siin liiklevate inimeste harjumuspärast liikluskäitumist ja ka muid aspekte. Soovime olla jätkuvalt kaasatud kogu arutellusse, kuna oleme sellel suuremaid muudatusi planeeritaval teelõigul ainuke pere, kes elavad siin aastaringelt ning kelle lapsed igapäevaselt teed ületavad.	Päris piirdeaiani sõidutee ei laiene. Juurdepääsud saavad osa projekteeritud lahendusest. Kindlasti on liiklusohutus üks oluline aspekt, millele tähelepanu pöörata ning projekteerimisel kaalutakse lahendusi liiklejate ohutuse tagamiseks. Projekteerimise käigus tuleb hinnata, kas ja millistes kohtadesse oleks vaja projekteerida ülekäigurajad. Piirinaabreid kaasatakse ka järgmistes etappides (eskiisprojektille arvamuse avaldamine ja eskiisprojekti tutvustus) ning siis on võimalik arvamust avaldada juba detailsemale lahendusele. Olete oodatud kaasa rääkima!
				B Avalikul väljapanekul esitatud arvamused projekteerimistingimuste eelnõu kohta	
				C Avalikul tutvustusel esitatud arvamused projekteerimistingimuste eelnõu kohta	