

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Kevin Kahro

VIIMSI ELANIKE RAHULOLU REIDI TEEGA

Bakalaureusetöö

Õppekava TABB02/17, peeriala logistika

Juhendaja: dotsent Tarvo Niine

Tallinn 2020

Deklareerin, et olen koostanud lõputöö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 9324 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Kevin Kahro.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 179637TABB

Üliõpilase e-posti aadress: kevin.kahro@gmail.com

Juhendaja: dotsent Tarvo Niine

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

SISUKORD.....	3
ABSTRAKT	5
SISSEJUHATUS	6
1. KIRJANDUSE ÜLEVAADE.....	8
1.1 Rahulolu uurimine taristusektoris	8
1.2 Varasemad uuringud seoses Reidi teega.....	11
1.2.1 Reidi tee põhjendatuse uuring.....	11
1.2.2 Tallinlaste rahulolu küsitlus	12
1.2.3 Reidi tee liikluslahenduse toimivuse analüüs	13
2. METOODIKA	15
2.1 Reidi tee projekti ülevaade ja esialgne meediakajastus	15
2.2 Ankeetuuringu ülesehitus ja valim ning intervjuude ettevalmistus	24
3. AUTORI UURINGU TULEMUSED.....	28
3.1 Viimsi elanike hinnangu kriteeriumite ja rahulolu analüüs	28
3.2 Viimsi-Tallinn ühenduse probleemkohtade ja nende lahenduste ülevaade	34
3.3 Ekspertide kommentaaride kokkuvõte.....	36
3.3.1 Elanikes rahulolematust tekitanud punktid.....	37
3.3.2 Pudelikaelad, mida veel nähakse Viimsi ja Tallinna ühenduses.....	38
3.3.3 Lahendused, mida elanikud välja pakuvad	39
VIIDATUD ALLIKAD	44
SUMMARY	46
LISAD.....	47
Lisa 1. Viimsi elanike Reidi tee rahulolu küsitlus	47
Lisa 2. Murekohad, mis edastati ekspertidele kommenteerimiseks.....	52
Lisa 3. Meediakokkuvõttes kasutatud veebiallikad	53

Lisa 4. Lihtlitsents.....56

ABSTRAKT

Uurimistöö pealkiri on “Viimsi elanike rahulolu Reidi teega”. Käesoleva töö uurimisprobleemiks on asjaolu, et puudub konkreetne ülevaade Reidi tee hinnangutest ning rahulolust. Töö eesmärgiks on välja uurida Viimsi elanike rahulolu Reidi teega ning sellele toetudes saada ka ekspertide kommentaaridest ülevaade, et tagasisidestada Tallinna linnavõimude suurt arendusprojekti. Lisaks on autori motivatsiooniks töö koostamisel enda kogemused, kuna autor on Viimsist pärit ning kasutab ka ise Reidi teed igapäevaselt.

Uurimistöö eesmärgi täitmiseks ning uurimisküsimustele vastuste saamiseks kasutatakse töös ankeetküsitlust, mis viiakse läbi Viimsi elanike seas. Ekspertide kommentaaridest ülevaate tegemiseks saadetakse neile ankeetküsitlusest välja tulnud murekohad, mille kohta nad oma arvamuse saavad kirja panna. Analüüs koostatakse vastuste põhjal, mis on saadud 187 Viimsi elanikult ning neljalt eksperdilt.

Uuringust selgub, et enamjaolt on Viimsi elanikud üldiselt Reidi tee valmimisega rahul. Kõige kõrgemalt hindavad liiklejad Reidi tee tulekuga kokku hoitud aega. Rahulolematust tekitab enamjaolt valgusfooride regulatsioon, mille puhul tuuakse välja roheline tsükli puudumine.

Võtmesõnad: Reidi tee, rahulolu, taristuprojektid, bakalaureusetöö, pudelikaelad liikluses

SISSEJUHATUS

Pidev töö liikluse efektiivsemaks toimimiseks käib iga päev ning seda iseloomustavad ka erinevad projektid, mis selle nimel läbi on viidud ja viiakse ka edaspidi. Iga sellise uuenduse või ümbertegemise kohta on mitmeid eriarvamusi, küll positiivset tagasisidet, negatiivset tagasisidet kui ka ükskõiksust.

Reidi tee on uus tänav Tallinna kesklinnas, mis ühendab Russalka ristmikut ning Lootsi ja Tuukri tänava ristmikut. Reidi tee projekti eesmärgiks on pakkuda liiklejatele Narva maanteeaga paralleelselt kulgevat ühendust Pirita ja kesklinna vahel. Samuti aitab uus teelõik ühendada Tallinna sadamat Pirita ja ka Põhja-Tallinnaga. Teelõik avati liiklemiseks 29.11.2019. Viimsi elanike jaoks avaldab antud muudatus olulist mõju, kuna see on osa Viimsi ja Tallinna ühendusest.

Töö uurimisprobleemiks on asjaolu, et käesoleval ajal puudub konkreetne ülevaade Reidi tee hinnangutest ning rahulolust. Antud töö eesmärgiks on uurida Viimsi elanike rahulolu Reidi teega, et tagasisidestada Tallinna linnavõimude suurt arendusprojekti. Töö teema tulenes sellest, et autor on pärit Viimsist ning kasutab teelõiku igapäevaselt. Töö raames otsib autor vastust peamiselt järgnevatele küsimustele:

1. Milliseid argumente, nii kriitilisi kui toetavaid, toodi välja meedias seoses Reidi teega enne ehitust?
2. Millised on Viimsi elanike hinnangu kriteeriumid ja rahulolu seoses Reidi teega?
3. Milliseid pudelikaelu nähakse tänases Viimsi ühenduses Tallinnaga ning millised oleks ideed olukorra edasiseks parendamiseks?
4. Milliseid kommentaare annavad eksperdid ankeetuuringu tulemustele?

Püstitatud eesmärgi saavutamiseks ja uurimisküsimustele vastamiseks tegi autor varasematest Reidi tee uuringutest kokkuvõtted ning meediakajastuse analüüsi. Koostas ankeetküsitluse, mis viidi läbi Viimsi elanike seas ning läbi poolstruktureeritud intervjuude sai tagasiside ka ekspertidelt küsitluse tulemustele.

Töö on jaotatud kolmeks peatükiks, millest esimeses selgitatakse rahulolu uurimist ning tehakse kokkuvõtte varasematest taristuprojektide rahulolu uuringutest ja ka Reidi teega seotud varasematest uuringutest.

Teises peatükis on autor teinud Reidi tee projektist ülevaate ning lahanud esialgset meediakajastust antud teema suhtes.

Kolmandas ehk viimases peatükis kirjeldatakse rahulolu uuringu tulemusi. Toetudes uuringu tulemustele, teeb autor ülevaate Viimsi ja Tallinna ühendus välja toodud probleemkohtadest ning nende pakutavatest lahendustest. Lõpetuseks võetakse kokku ka ekspertide arvamused Viimsi elanike poolt välja toodud probleemkohtade suhtes.

1. KIRJANDUSE ÜLEVAADE

1.1 Rahulolu uurimine taristusektoris

Toodete ja teenuste pakujate jaoks on väga olulisel kohal kliendi rahulolu, et vastata nende vajadustele ning ootustele (Suanmali *et al.* 2014). Erasektoris lähtutakse klientide soovidest väga suurel määral, kuna eraettevõtete edu sõltub suuresti nende kliendibaasist ning selle säilitamiseks soovitakse teha kõik, et nende toote või teenuse tarbijad oleksid maksimaalselt rahuldatud. Avalikus sektoris on klientideks avalikke teenuseid tarbivad inimesed, tänu kellele suuresti tekib üldse eelarve, et neid teenuseid pakkuda ja erinevaid muudatusi ellu viia. Hoolimata sellest võetakse avaliku sektori projektide puhul klientide soove kuulda pigem harva. Vaatamata tohututele kuludele ja ajale, mis avalikele projektidele eraldatakse, on avalikul sektoril mitu põhjust, mis tingivad nende vähese huvi klientide arvamus vastu. (Paz *et al.* 2016)

Kuna avaliku sektori klientuur on märkimisväärselt suur, siis ei ole eriti lihtne klientidega suhelda ja kõigi vajadusi rahuldada. Valitsusasutused pakuvad omalt poolt lahendusi ja teenuseid, mille väärtusi on kõigil võimalik võrdselt tarbida. Vastupidiselt erasektorile ei ole avalikus sektoris tegutsevate organisatsioonide eesmärk müügi maksimeerimine ja läbi selle kasumlikkuse suurendamine, vaid lähtutakse ja reguleeritakse oma tegevusi vastavalt eelarvele. Enamik avaliku sektori kliente ei maksa selle pakutavate teenuste eest otse raha, seega võib nimetada neid kasusaajateks ning see vähendab ka valitsusasutuste huvi klientide vajaduste vastu. (Lodeniuss 2011)

Riigi tasandil toimuvat tegevust võib nimetada monopoolseks seisundiks, mille puhul lähtutakse seadustest ning projektide elluviimiseks määratakse kindlad ametnikud ja spetsialistid, kellele vastutus lasub. Pea võimatu oleks arvestada iga avaliku sektori tarbija soovidega. (Paz *et al.* 2016)

Riigi transpordisüsteemi ülesehitust võib pidada üheks olulisemaks näitajaks selle arengus. See peaks toetama inimeste ja kaupade liikumist ning võimaldama erinevate teenuste pakkumist. Teede infrastruktuur on tähtis alustala, millele ühiskonda ehitatakse. Üha rohkem hakatakse ka teedevõrgustiku arendamisel rõhku panema teekasutajate ja liiklejate rahulolule, mitte ainult tootele endale. (Akakpo *et al.* 2017)

Traditsiooniliselt defineeritakse klienti kui isikut, kes maksab teatud toote või teenuse eest. Avalikus sektoris ei saa seda seisukohta aga täielikult rakendada. Tänapäeval käsitletakse klientidena kõiki, keda organisatsiooni või ettevõtte pakutavad teenused või tooted mõjutavad. (Lodeniuss 2011) Teesektori rahulolu uuringu puhul võib pidada ametivõime teenusepakkujateks ning teekasutajaid klientideks (Suanmali *et al.* 2014). Kliendi rahulolu all mõeldakse üldiselt rahulolu, mida klient tunneb, kui võrrelda tema esialgseid ootusi omandatud teenuse või toote tegeliku kvaliteediga. Lisaks soovivad kliendid üldiselt parimat võimalikku toodet või teenust võimalikult madala hinnaga. Inimeste rahulolu kriteeriumid ja hinnangud on erinevad, seega võib parima toote või teenuse tajumine olla kliendisegmentide puhul samuti erinev. Et pakkuda tarbijale parim lahendus, viiakse läbi rahulolu uuringuid. (Czarnecki 1999)

Klientide rahulolematus tekib siis, kui nende ootused on suuremad kui tulemuslikkus. Kliendi rahuloluni viib see, kui nende kogemused teenusega vastavad ootustele ning klientidele avaldab veel eriti muljet, kui nad saavad oodatust rohkem. (Wisniewski 2001)

On erinevad tegurid, mis mõjutavad klientide ootusi ja hiljem seeläbi ka rahulolu tulemustega. Peamisteks teguriteks ootuste kujunemisel on varasemad kogemused, turundus ja reklaam, kuvand ja maine, olulisus ja huvi, teistelt saadud teave ning toote või teenuse hind. Samuti kujundavad kliendi ootusi ka erinevad sotsiaaldemograafilised tunnused nagu vanus, elukoht, sugu, perekonnaseis, haridus või sissetulekute tase. Inimeste ootused võivad olla tihti peale ebareaalsed või sobimatud ning mõnel ei pruugi neid üldse olla. Ootuste väljakujunemisel ja lõpuks rahulolu tekkimise puhul saab alguse kõik klientide vajadustest ja probleemidest. Liikluskorralduste ja teede puhul mõjutavad inimeste rahulolu näiteks tee konstruktsioonilised omadused, ümbrus ning teiste liiklejate põhjustatud tegurid, peamisena ummikud. Hinnangu andmisel võetakse arvesse teekatte kvaliteeti, sõiduradade arvu ning tee hooldust ja puhtust. Samuti mängivad rolli sotsiaaldemograafilised tunnused ning liiklemiseks kasutatav sõiduvahend. Varasemalt läbi viidud rahulolu uuringutest seoses teede võrkudega paistavad silma mõningad korrelatsioonid. On leitud, et liiklejad on teelõiguga vähem rahul, kui tee kasutamine on seotud tööga. Rahulolevamad paistavad olema kõige nooremad ja kõige vanemad inimesed. On selgunud, et mida vähem juht kasutab teelõiku, seda rahulolevam ta on ning kutseliste autojuhtide rahulolu tase kipub olema pisut alla keskmise. (Lodeniuss 2011) Teisalt on liiklejate rahulolu mõjutavateks teguriteks näiteks aja ja raha väärtus, mugavus ja ohutus (Suanmali *et al.* 2014).

Teesektori rahulolu uuringu läbiviimiseks peab täpselt välja selgitama ja määratlema tegelikud kliendid, ehk inimesed, kes uuritavat teelõiku kasutavad. Et hoiduda kallutatud valimist, on vaja leida meetod, kuidas kõikidel klientidel oleks võrdne võimalus sattuda uuringuküsitlusse. Üldjuhul on valmis küsitlusi täitma ja avalikes vestlusringides osalema inimesed, kes on konkreetsest teemast või projektist väga huvitatud. (Lodeniuss 2011)

Klientide arvamusi ja hoiakuid saab mõõta või analüüsida mitmetel erinevatel viisidel, kuid üldjuhul lähtutakse meetodi valimisel eelarvest. Mõõtmismeetodid jagunevad üldiselt kvalitatiivseteks ja kvantitatiivseteks. Kvalitatiivse uurimistöö põhiline eesmärk on põhjalikult aru saada konkreetsetest probleemkohtadest või mõista, mis motiveerib inimesi teatud viisil käituma või millele tuginevad nad oma otsustes. Kvalitatiivsed uuringud viiakse läbi enamasti pigem väikeste, kuid teemasse pühendunud valimitega. Selle põhjuseks on kvalitatiivse töö eesmärk uurida konkreetse teemaga seonduvaid ideid, mitte aga mõõta teemade laialdust. Kvantitatiivsete uuringute eesmärgiks on aga anda arvuliste väärtustega vastuseid ja statistiliselt analüüsitavaid teavet. Kvantitatiivsete uuringute puhul on üldjuhul valimid suured ning küsimustiku ülesehitus võimaldab hiljem vastuseid mingil viisil loendada ja kodeerida. Hoolimata sellest, et oma olemuselt peetakse kvalitatiivset ja kvantitatiivset uurimismeetodit vastandlikuks, kasutatakse tihtipeale näiteks avalike sektori uuringutes nende kahe meetodi kombinatsioone. (Adams, Brace 2006)

Rahulolu uuringu koostamisel tuleb lähtuda uurimistöö eesmärkidest ning konkreetsest olukorrast. Kasutatava uurimismeetodi valimisel tuleb arvestada ka valitud meetodi mõju vastajale. Liiga keerulise ja aeganõudva meetodi kasutamine võib langetada vastanute määra. (Adams, Brace 2006)

Üks peamiselt kasutatavaid uuringumeetodeid on veebiuuringud, mille puhul jagatakse näiteks küsitlus laiali Interneti teel. Sellisel puhul värvatakse tavaliselt vastajad erinevate veebisaitide kaudu. (McGivern 2013) Interneti teel korraldavate uuringute tugevuseks on see, et andmed sisestatakse vastaja poolt otse uurija arvutisse. Selline meetod annab võimaluse jõuda kiiresti ja tõhusalt laiema vastajaskonnani. Puuduseks võib pidada näiteks seda, et tihtipeale on selliseid küsitlusi võimalik täita anonüümselt ning seega ei tea kunagi tegelikult, kes küsimustikule vastas. (Adams, Brace 2006)

1.2 Varasemad uuringud seoses Reidi teega

1.2.1 Reidi tee põhjendatuse uuring

Tallinna linnavalitsuse tellimisel koostas ettevõtte Faktum ja Ariko uuringu, mis viidi läbi 2017. aasta suvel Tallinna elanike seas ning millest selgus, kas Reidi tee ehitamine plaanitud kohta ja plaanitud mahus on linlaste meelest hea ja põhjendatud. Küsitluse valimiks oli 800 inimest, kelle seas olid Kesklinna, Kristiine, Mustamäe, Haabersti ja Õismäe, Nõmme, Põhja-Tallinna ning Pirita elanikud. Uuringus osales 357 meest ja 461 naist, kes olid 15-aastased ja vanemad. 472 neist olid Eesti rahvusest ning ülejäänud kas Vene või mõnest muust rahvusest. Projekti hindasid aga vaid need küsitletud, kes olid teemaga kursis ehk veidi üle poolte. (ERR ... 2017)

Küsimusele kas toetate Reidi tee ehitamist viisil, mille on välja pakkunud Tallinna linnavalitsus, vastasid need, kes olid projektiga natukenegi kursis ehk 436 inimest. Vastanutest enam kui pooled ehk 54 % olid plaanidega kas täielikult või pigem nõus. Umbes kolmandik projekti ei toetanud ning 17 % vastanutest ei osanud seisukohta võtta. Kõige enam projekti poolt olid 35-54 aastased ning kõige rohkem vastu 15-24 aastased vastanud. Selgus, et Reidi tee planeeritud projekti toetasid kõige rohkem Pirita, Lasnamäe ja Haabersti elanikud. Kõige vähem toetajaid oli Nõmme ja Põhja-Tallinna inimeste seas, kus oli ka enim vastanuid, kellel polnud seisukohta või ei osanud arvamust avaldada. (ERR ... 2017)

Küsitletud kes projekti ei toetanud, said oma seisukohta põhjendada avatud küsimusele vastates. Vastanud soovisid, et mere äär võiks olla jalutajatele avatud ning et promenaad ja rohelus säiliks. Idee ei meeldinud projekti vastu olijatele aga osaliselt seetõttu, et nad ei näinud suurest ehitusest mingit kasu tulevat. (ERR ... 2017)

Uuring tõi ka välja, mida elanikud linnavalitsuselt esimeses järgus ootasid. Kõige olulisemaks pidasid vastanud jalgrattateede võrgustiku arendamist. Sellele järgnes Pirita ja kesklinna vahelise rannapromenaadi väljaehitamine ning siis suurte liiklussõlmede ja sõiduteede rekonstrueerimine. Oluliselt teisejärguliseks kujunesid transiitliikluse ümberjuhtimine kesklinnas, kesklinna jalakäijate peatänava väljaehitamine, täiendavate parkimiskohtade juurde loomine kesklinnas ning trammiteede pikendamine. Vähem oluliseks peeti vaba aja

veetmise võimaluste parandamist rannaaladel, kesklinna haljasalade korrastamist ja rekonstrueerimist ning tervisespordirajatiste juurdeehitamist. (ERR ... 2017)

1.2.2 Tallinlaste rahulolu küsitlus

Tallinlaste seas viidi 2018. aastal ajavahemikul 30. oktoober kuni 11. detsember läbi Tallinna Linnakantselei tellimisel uuring seoses rahulolu linna füüsilise elukeskkonnaga, rahulolu elukoha ja eluasemega ning liikumisega linnas ja ühistranspordi kasutamisega. Uuring viidi läbi telefoniküsitlusena ning selle peamiseks eesmärgiks oli saada ülevaade pealinlaste hinnangutest erinevatele Tallinna linna avalikele teenustele. (Eesti Uuringukeskus OÜ 2019)

Transpordi teemade puhul uuriti peamiselt liikumisviiside- ja võimalustega seotud küsimusi ning ühistranspordiga liiklemisega seonduvat (Eesti Uuringukeskus OÜ 2019).

Uuringust selgus, et peamiseks liikumisvahendiks tööpäevadel 2018. aastal oli auto, mille osatähtsus oli 46 % ning sellele järgnes ühistransport 40 % osatähtsusega. Jalgsi liikus vastanutest veidi üle kümnendiku. Statistika näitas, et 2018. aastal oli võrreldes 2017. aastaga autodega liikumise osakaal oluliselt kasvanud ning ühistranspordiga ja jalgsi liikumine vähenenud. Kõige rohkem autoga liiklejaid oli vanusegruppides 27-44 ja 45-59. Ühistransport oli levinum 60-aastaste ja vanemate vanusegrupis. Teistest vanusegruppidest rohkem liiguvad jalgsi 15-26 aastased ning 60- aastased ja vanemad Tallinlased. (Eesti Uuringukeskus OÜ 2019)

Peamised põhjused, miks ei liigelda auto asemel peamiselt ühistranspordiga olid selle mugavuse kaalutlused ning liigne aeglus. Samuti toodi välja, et bussid ei sõida sinna kuhu vaja, marsruut ei sobi või on liiga palju ümberistumisi. Samuti mainiti ka, et bussiajad ei klapi vajadustega ning peatus on lähtekohast või sihtkohast liiga kaugel. (Eesti Uuringukeskus OÜ 2019)

1.2.3 Reidi tee liikluslahenduse toimivuse analüüs

2019. aasta kevadel, kui Reidi tee oli alles ehitusjärgus, viidi läbi selle liikluslahenduse toimivuse analüüs. Analüüsi teostasid Tallinna Tehnikaülikooli professor Dago Antov ning Tallinna Tehnikaülikooli teadur Tiit Metsvahi. Tegemist oli hinnangu andmisega Reidi tee põhiprojekti liiklusolukorra kohta lahenduse valimisel. Hinnati kahte eskiisprojekti, millest üks oli K-projekti poolt koostatud ja esialgu ehitusloa saanud töö ning seda võrreldi sama projekti korrigeeritud versiooniga, kus oli tehtud teatavaid muudatusi ja vähendusi. Hinnangu andmisel lähtuti läbilaskvuse kasutustasemest ning arvutuste aluseks võeti töö projekteerija poolt projektis esitatud lähteparameetrid. (Antov, Metsvahi 2019)

Uuringu eesmärgiks oli hinnata Reidi tee ehitustööde projektis Russalka esisel ristmikul välja töötatud liikluslahenduse toimivust lähtudes läbilaskvusest, järjekordade pikkusest ja mõjudest keskkonnale. Lisaks sellele analüüsida Reidi tee ehitustööde käigus rajatava töömaa ulatuses kiiruspiirangu rakendamise võimalikkust ja välja pakkuda võimalikud lahendused. Arvestada tuleb perspektiivsete liiklusvoogudega, mis arvestavad perspektiivsete sadama-ala liiklusvoogudega. Samuti ka anda hinnang Reidi teel Lootsi tänava ja Pikksilma tänava vahelises lõigus põhirstmike vahelistele aladele täiendavate juurdepääsude rajamise võimaluste kohta. (Tallinna uuringute infosüsteem ... 2019)

Russalka kompleksristmik koosneb kolmest osast, milleks on kolmeharuline Narva maantee ja Reidi tee ristmik, foorjuhitud Russalka jalakäijate ülekäik ning kolmeharuline Narva maantee ja Pirita tee ristmik. Iga osa vaadeldi eraldi kuna läbilaskvus on neil erinev. Esmase ehitusloa saanud projektiga võrreldes tehti muudatused teise ja kolmanda ristmiku sõiduradade osas. Korrigeeritud projektivariandis oli Russalka jalakäijate ülekäigu lõikes vähendatud sõiduradade arvu neljalt kolmeni kummaski liiklusuunas. Samuti oli ka Narva maantee ja Reidi tee ristmiku kesklinnast väljuval Reidi tee liiklusuunal vähendatud sõiduradade arvu kolmelt kahele. (Antov, Metsvahi 2019)

Analüüsist selgus, et erinevatest Reidi tee variantidest on kõige ökonoomsem ja loodussäästlikum esmane ehitusloa saanud lahendus. Uuendatud variandi puhul prognoosisid teadlased ummikuid kõikide analüüsitud ristmike peamistel liiklusuundadel. Esialgu ehitusloa saanud lahendus pidavat tagama ristmike toimimise oluliselt väiksemate ummikutega ning

arvutuste kohaselt enam kui 2,2 korda väiksema summaarse ooteajaga kahe tipptunni jooksul kokku. Kuna korrigeeritud projekt ei taga sujuvat sõidurežiimi, siis tähendab see ka peatumiste ning kiirenduste arvu suurenemist. See omakorda mõjub negatiivselt keskkonnaseisundile, tõstes saaste osakaalu piirkonnas. (Antov, Metsvahi 2019)

Uuringu tellimisel paluti autoritel anda ka hinnang projektis tehtud ettepanekule rakendada tavapärasemast madalamat, 40 km/h, piirkiirust Reidi teel kogu selle ulatuses. Autorid selgitasid välja, et väiksema piirkiiruse kehtestamine ei tooks Reidi teel kaasa tipptunnil olulisi liikluskoormuste ümberjagunemisi ega ei avaldaks mõju ka ristmike toimivusele vaid lihtsalt suurendaks teelõiku kasutatavate sõidukite ajakulu. Tuginedes välismaistele uuringutele ja allikatele ning arvutusi tehes, leiti, et piirkiiruse alanemine 50-lt 40-le km/h võimaldab vähendada liiklusõnnetuses hukkamise tõenäosust. Tõdeti, et paljud liiklejad ei pruugi aru saada madalama piirkiiruse põhjusest ning seega võib tõusta ka kiiruseületajate arv. See omakorda põhjustab ebahühtlasema liiklusvoo, mille tagajärjel suureneb ka risk kokkupõrgete ja otsasõitude osas. (Antov, Metsvahi 2019)

2. METOODIKA

Uurimiseesmärgist tulenevalt on autori peamiseks uurimismeetodiks ankeetküsitlus. Et ankeetküsitlust terviklikumalt ette valmistada, oli töö üheks uurimisülesandeks kokku koguda ja läbi analüüsida kogu Reidi tee projektiga seotud meediakajastus, et tuvastada nii projekti erinevaid eesmärke, kasulikke mõjusid ja kasusaajaid kui kriitilisi argumente ja murekohti. Antud teemat käsitleb järgnev mahukas peatükk, mille põhjal ehitas autor üles ka oma küsimustiku.

2.1 Reidi tee projekti ülevaade ja esialgne meediakajastus

Reidi tee on uus tänav Tallinna kesklinnas, mis ühendab Russalka ristmikut ning Lootsi ja Tuukri tänava ristmikut. Reidi tee projekti eesmärgiks on pakkuda liiklejatele Narva maanteega paralleelselt kulgevat ühendust Pirita ja kesklinna vahel. Samuti aitab uus teelõik ühendada Tallinna sadamat Pirita ja ka Põhja-Tallinnaga. (Reidi tee ehitus ... 2019) Uue Reidi tee pikkus on 1,93 km, mida katavad 2+2 sõidurada (Reidi tee avatakse ... 2019). Projekti koostas K-projekt (KProjekt ... 2019) ning ehitustöid teostasid Verston ehitus OÜ ja KMG Inseneriehituse OÜ (Reidi tee avatakse 2019). Teelõik avati liiklemiseks 29.11.2019 (Reidi tee on liiklusele ... 2019).

Reidi teest hakati tõsisemalt rääkima 2015. aastal, kui 24. septembril ilmus ärilehe artikkel, milles teatati, et majandus- ja kommunikatsiooniministeerium on saanud paika 2016. aasta eelarve olulisemad punktid. Mainiti ära, et 2016. aastal on Eesti majanduse ja taristu arendamiseks kasutada umbes 74 miljonit eurot rohkem kui eelmisel aastal ning suur rõhk oli pööratud just ka teede ehitusse ja korrashoidu. Ministeeriumi eelarve tulevaks aastaks oli kokku 668 miljonit eurot, millest teede ehitusse ja rekonstrueerimisse ning hooldesse suunati 307 miljonit eurot. Artiklis teatati, et alustatakse Reidi tee ehitusega Tallinnas. Eesmärgiks oli leevendada oluliselt Pirita tee ummikuid Russalka ristmikul ning vähendada sadama piirkonnas kesklinna liikluskoormust. Projekti kogumaksumuseks peeti 28,5 miljonit eurot, millest oli plaan 2016. aastal käiku lasta pool ehk 14,25 miljonit. (Ärileht ... 2015)

2016. aasta märtsi keskpaigas kulges kõik enam-vähem plaanipäraselt, mil Delfi suures pealkirjas seisis, et pikalt oodatud Reidi tee ehitustööd algavad sügisel. Artiklis oli välja toodud projekti skeem pildina ning ehitustööde valmimist kavandati 2017. aasta lõpuks. Uut

plaanitavat liiklusarendust nähti kui positiivset uuendust, mis muudab kesklinna autotranspordi liikluse sujuvamaks, vähendab heitgaasidest tulenevat keskkonnasaastet ning liiklusõnnetuste riski ja ühendab Piritalt kulgeva rannapromenaadi kesklinnaga. Tõepõhjaks tegevuse alustamisele märgiti ära 2. märtsi Tallinna Linnavalitsuse istung, kus kiideti heaks Reidi tee ehituse parim eskiislahenduse variant Tallinna linnavalitsuse teede juhtkomisjoni poolt. Reidi tee rajamise eskiis- ja põhiprojekti koostamise töö tellis Tallinna kommunaalamet firmalt AS K-Projekt. (Delfi ... 2016)

2016. aasta aprillis hakkasid ilmuma meedias esimesed artiklid Reidi teega seonduvate probleemide kohta. 12. aprillil kirjutas Eesti Päevaleht Kultuurikatlas toimunud Reidi tee planeeringu arutelust ehk nii öelda vaidlusest autode ja inimeste vahel. Tallinna Kultuurikatlas leidis aset saalitäie inimestega arutelu, kus püüti selgeks rääkida, mida tähendab Tallinna merele avamine, mis on kvaliteetne linnaruum ja kuidas sobitada selle juurde vajalik transpordiühendus. Vaidluse osapoolteks jagunesid Tallinna sadam ja uusarendajad oma vajadustega ning teisalt autovabast mereäärest unistavad kodanikud. Kui K-projekti juhatuse liige Rein Annusver tutvustas saalis viibijatele mõtet, et uus Reidi tee viib liikluse kesklinnast välja, oli saalis kosta naeruturtsatusi. Seda muidugi linnaruumi aktivistide poolt, kuna nende jaoks ongi just merele lähedal asuv ala kesklinn ning uus tee aitaks küll Narva maantee liiklusvooge vähendada, kuid tooks autod täpselt merele lähemale. Uue tee vajadust on põhjendatud ka sadamast tulevate raskeveokite kiirelt linnast välja juhtimiseks, sest Narva maantee ning Jõe, Tuukri ja Ahtri tänav ei pea vastu sealt tulevale koormusele. Projekteeerija aga lisas, et sadamast tulevad veokid annaksid uuele teele koormust ainult 6-7 %. Jalakäijate ühingule põhjendati suure, neljarajalise tee vajalikkust sellega, et koormus saab olema niigi suur ning võib olla on vaja ühissõidukitele veel omakorda eraldi sõidurada. Linnaarhitekt Endrik Mänd ütles, et eeldatavasti saab olema Reidi tee koormus umbes samasugune nagu on enne projekti valmimist Narva maanteel. Mänd lisas, et midagi pole veel täiesti kindel ning ehk ehitatakse ainult Russalka poolne Reidi tee kolmandik neljarajaliseks ja ülejäänud osa kahe- või koljarajaliseks. Seda põhjendas linnaarhitekt sellega, et kava kohaselt hakkavad sadama uuenduste tõttu veokid mere ääres sõitma alates ja kuni maani, kuhu jõuab risti välja Pikksilma tänav. Seega on veokite jaoks vaja kogu teest ainult ühte kolmandikku ning Mänd arvas, et ülejäänud tee võiks siis olla ehk mõõtnemelt tagasihoidlikum. Loodusaktivistide üks põhi probleeme oligi aga selles, et veokite kasutatav neljarajaline tee hakkab kulgema täpselt rajatava mereäärsel jalakäijate promenaadi kõrvalt. Arutelu käigus tuli välja, et peamine ideoloogiline lõhe planeerijate ning kodanikuaktivistide vahel on esimeste huvi autoliikluse

paremaks muutmise vastu ning vastaspoole soov luua võimalikult mugav ja kvaliteetne linnaruum, mis tähendas ka võitlust autostumise vastu. Kodanikuaktivistid ja arhitektid rõhused veel Russalka juurde tekkivale hiiglaslikule liiklussõlmele, mis ulatub kaheksa sõidurajani ning mis lõikab justkui Kadrioru pargi mere äärest lahti ning takistab ka merevaadet. Lisaks märgiti ära, et projekti video imitatsioonis on toodud välja kogu autodega seotud lahendus, kuid jalakäijate ja ratturite liikumise kohta on märgitud vaid maantee kõrvale joon "rattatee". Selgus, et lahendus on liialt autokeskne. (Kuusk 2016)

Aina rohkem hakati tulevasest Reidi teest rääkima kui linnaruumi korraldamisel linlaste tahtest üle sõitmisest. Kavandatavat teed nimetati Russalka ümbruse rahuliku puhkeala muutmist pulbitsevaks transpordisõlmeks, kus valitsevad ainult autod ning kust jalakäijad parema meelega põgenevad. Toodi välja rahvusvaheliselt hinnatud linnad, kus vastupidiselt soovitakse rohkem ruumi luua jalakäijatele ning vähem autodele. Võrdluseks pakuti näiteks Sloveenia pealinna Ljubljana, kus jalakäijate olulisusele on tugevat rõhku pandud. (Eesti Päevaleht ... 2016)

Oma mõtetest seoses planeeritava Reidi teega kirjutas ka linnaplaneerija ja urbanist, TTÜ maastikuarhitektuuri lektoraadi juhataja Kristi Grišakov. 22. aprillil 2016 aastal kirjutas Grišakov sellest, kuidas Reidi tee on järjekordne läbimõtlematu ohver "autokummardamise altarile" ja sellega seonduvad plaanid hävitavad veel ühe tüki rannaäärt ning seega ka meeldiva puhkamiskoha. Suuresti seisneb mõtteviis selles, et muudatusi saaks läbi viia ka teistmoodi. Autor pakub välja, et Reidi tee peaks olema märksa mitmekesisem liikumisruum ning tee ei pea olema täispikkuses ühesugune ega ühesuguste rütmidega. Lõikudes rekreatsioonile orienteeritud keskkonnaga, saaks liikluse kulgu oluliselt rahustada. Alternatiivina näeb Grišakov näiteks tänavakasutust, mis oleks korraldatud aastaegade ja kellaaegade järgi. Ehk siis suviti teha Reidi tee kogu laius autovabaks ja teistel aastaegadel sulgeda tee autodele õhtuti või nädalavahetuseti. Autor tõdeb, et teid on ainult siis mõttekas juurde ehitada, kui sellele paralleelselt toetatakse ka teisi liikumis- ja liiklemisvõimalusi. Reedesel päeval ilmunud artikli all laius ka teadaanne, milles kutsusid aktivistid inimesi üles Reidi tee praeguste plaanide vastu meelt avaldama. Kogunemine planeeriti Russalka juurde, pühapäeval, 24. aprillil 2016, kell 13.00. (Grišakov 2016)

Reidi tee vastu planeeritava meeleavalduse eestvedajaks oli tuntud teletäht Tuuli Roosma, kes saabus 6. aprillil Austraaliast tagasi Tallinna ning kuulis uudiseid uuest autoteest. Kuna

Roosma ise elab Kadriorus, on talle see piirkond tähtis ning ta asus planeeritavate tegevuste vastu võitlema. Põhilised abilised meeleavalduse korraldamisel olid teletähel Teele Pehk, kes oli varem juba sõdinud ja vaielnud erinevate ehituskavade ja planeeringute vastu ning filmimehest elukaaslane Arbo Tammiksaar ja arhitekt Veronika Valk. (Tigasson 2016)

Eesti Ekspressi artikkel 2016. aasta 27. aprillil kirjutab, et projektiga kaasneb Tallinna Sadamale kinnisvaraarendaja roll, millega riigiettevõtte varasemad kokkupuuted puuduvad. Nimelt oli Tallinna Sadamal plaan tulevase Reidi tee ümbruses oma suurel maatükil kinnisvara arendama hakata. Tallinna Sadama plaanide tugevaks liitlaseks nimetati ettevõtte omanikku, kelleks on riik. Nii sadam kui ka riik tahtsid Reidi teed. Kui Tallinna linn pani paika tee-ehituse valdkonna prioriteete, siis Reidi tee oli nimekirjas alles kolmandal kohal. Majandusministeeriumi jaoks oli see aga prioriteet number üks ning siit võib järeldada ka veel teisigi projektist kasusaajaid. Eesti parteide suurtoetaja ja ärimees Hillar Teder, kes arendab Admiraliteedi basseini ääres Porto Francot ning samuti ka Jevgeni Tomberg, kes antud piirkonnas planeerib äri- ja meelelahutushoonet ja veel muudki. (Tigasson 2016)

Olemasolev planeering ja erinevad asjaolud seotud projektiga viitasid küllaliski rahvarohkele Tuuli Roosma poolt korraldatavale meeleavaldusele. Rahvast kutsuti kokku helistades toimetustesse, prügikastidele kleebiti teateid ning Lasnamäe kanalisse paigaldati kolm päeva enne meeleavaldust suur plakat, kus seisis vene keeles kirjutatult - "Käed eemale Russalkast!". (Tigasson 2016)

24. aprillil 2016. aastal toimuski meeleavaldajate kogunemine Tallinnas Russalka juures, kuhu kogunes kokku oma pool tuhat inimest (Tigasson 2016). Seltskond tutvustas kahte võimalikku Tallinna linnaruumi tulevikustsenaariumit. Toodi välja, et planeeritava Reidi tee kaks võimalust on nii kavandatud autokeskne magistraal kui ka inimsõbralik tänapäevane tänav, mis aitaks avada ka linna merele. Meeleavalduse korraldajate peamine sõnum sotsiaalmeedias oli: "Kutsume linlasi mere äärde, et seista avatud ja sõbraliku linnaruumi eest. Tallinlased väärivad kvaliteetset elukeskkonda.". Autokesksuse iseloomustamisel rõhuti pea poole laiemale magistralile, mis võtaks enda alla ka tüki Kadrioru pargi muruplatsist. Samuti toodi välja, et pargist Russalka juurde pääsemiseks tuleks praeguste plaanide järgi jalakäijal ületada koguni 13 sõidurada ning ka ülekäigu koht paikneks Kadrioru lossi juurde viivast teerajast mitukümmend meetrit Lasnamäe ja Pirita poole. See tähendaks veelgi pikemat teekonda mereni. (Delfi ... 2016)

Päev pärast protesti, 25. aprillil 2016. aastal, kohtusid Kadrioru seltsi inimesed Tallinna linnavalitsuse töötajatega, et arutada Kadrioru piirkonna muresid seoses liikluskorraldusega. Reidi tee planeeringust otseselt rääkida ei jõutudki, kuid Kadrioru seltsi juhatuse liige Mattias Luha nentis, et suure magistrali vastu nad arvatavasti võidelda ei suuda, kuid mõningate muudatustega oleks siiski võimalik Ranna äärde ruumi juurde tekitada. Luha arvates oleks kõige mõistlikum variant suunata üldse autod maa alla ning maa peale jätta liikumisruum jalakäijatele ja ratturitele. Tema arvates pidanuks toimuma lahenduse leidmiseks konkurs, kuid samas tõdes, et projektiga on tegelikult kiire kuna sellele eraldatud Euroopa liidu rahad tuleb õigeaegselt ära kulutada. (Koorits 2016)

Aina rohkem hakkas ilmuma artikleid erinevate inimeste ja gruppide mõtetest plaanitava Reidi tee suhtes. Esimene erakond, kes olukorra vastu poliitilise seisukoha võttis, Tallinna linnavolikogu sotsiaaldemokraadid, arvasid, et linnavalitsuse poolt valitud Reidi tee projekt ei taga liikluse läbilaskvust ning selle liiklusohutuse tase on oluliselt madalam, kui tunneliga kergliiklustee variantides. (Delfi ... 2016)

2016. aasta 1. mail Eesti Päevalehes kajastatud Pirita linnaosavanema aramusloos tõdeb mees, et autotunneli rajamiseks raha ei jätku ning Reidi tee peab tulema. Tema arvates kriitika on teretulnud, kuid ainult siis kui see on konstruktiivne ja edasiviiv, mitte projekti peatav. Linnaosavanem tõdes, et Reidi teest loobumine ja 30 miljoni mittekasutamine oleks kuritegelik rumalus. (Eesti Päevaleht ... 2016)

11. mail 2016 viidi läbi ka Russalka monumendi uuring, mille eesmärk oli välja selgitada rajatava Reidi teega kaasnevad võimalikud riskid mälestusehitisele. (Delfi ... 2016)

Reidi tee projekti rahastusest 85% pidavat tulema Euroopa Ühtekuuluvusfondist. Üsna pea võttis antud teemal sõna ka tolelaegne Euroopa Parlamendi saadik Kaja Kallas, kes ärilehe andmetel saatis Tallinna linnavalitsusele kirja, milles selgitas, et Reidi tee projekt ei ole kooskõlas ELi toetusfondide üldiste eesmärkidega ning töötab neile hoopis vastu. Kallas põhjendas oma seisukohta sellega, et projekt täidab ühtekuuluvusfondi transpordisektori prioriteete vaid osaliselt või töötab neile lausa vastu ning samuti ei ole projekt ka kooskõlas ELi toetusfondide üldiste eesmärkidega propageerida keskkonnasäästlikumat, nutikamat, ning

kodanikusõbralikumat linnaruumikasutust ja toetada kaasavamad ja teaduspõhisemat poliitikat. (Ärileht ... 2016)

Reidi tee ehitamise plaane juba mõnda aega saatnud protestidele järgnes ka rahva arvamusi arvestades linnaplaneerimisameti poolt alternatiivprojekt, mille järgi tulnuks tänav kitsam ja ristumine Narva maanteega alanuks rohkem kesklinna poolt. Alternatiivse trassi väljatöötamisel oli oluline roll Harvardi ülikooli linnaplaneerimise dotsent Andres Sevtšukil. Eesti Ekspressi andmetel toetas alternatiivset varianti ka keskkonnaamet, kuid see mõte maeti siiski maha. Tallinna abilinnapea Taavi Aasa sõnul võeti siinkohal kuulda ametliku projekti teinud K-projekti juhatajat Rein Annusveri, kes tõdes, et alternatiivne trass poleks taganud piisavat läbilaskevõimet. Tallinna linnavalitsus teatas veidi muudetud Reidi tee eskiiskavandi esitlemisest 2016. aasta juuli alguses, lähtudes K-Projekti eskiisprojektist. (Tigasson 2016)

2016. aasta augusti alguses teatati, et valminud on Reidi tee uus eskiisprojekt, mida oli esialgselt võrreldes oluliselt täiendatud. Erinevalt eelmisest eskiisist, oli uues projektis autoliiklusele määratud ala 12 meetrit kitsam ning rannapromenaadi ääres 15-20 meetri laiune haljasala. Autotee oli viidud merest võimalikult eemale ning kergliiklejate ülekäiguteid lisatud ja muudetud sujuvamaks. Projekti valmimise lepinguliseks tähtajaks oli 25. august 2016. Ehitustööde lõpp plaaniti 2017. aasta juulisse. (Eesti Päevaleht ... 2016)

Eesti Päevalehe 2016. aasta 13. detsembri artiklis teatati, et väljastatud on ehitusluba Reidi tee esimese etapi eelprojektile, mis tähendas tee ehitamise alustamist Jõe tänavast Pikksilma tänavani. Linnaentusiastid olid aga valmis iga hinna eest projektile pidurit tõmbama. Nende sõnul polnud avalikkus näinud isegi projekti viimast versiooni. (Tamm 2016)

2017. aasta 21. aprillil väljastati ehitusluba ka Reidi tee teisele etapile, mis kulgeb Pikksilma tänavast Russalka ristmikuni, et oleks võimalik alustada ehitustöödega. (Delfi ... 2017)

Alla ei olnud andnud ka keskkonnakaitsjad, kes muretsesid, et eelmisest keskkonnamõjude hindamisest oli möödunud 10 aastat ning seega võib olla vahepeal Kadrioru parki ja Reidi tee piirkonda elama kolinud uusi haruldasi liike. MTÜ Eesti Roheline Liikumine pöörduski 2017. aasta mais kohtusse, et taotleda Reidi tee teise etapi ehitusloa tühistamist. Seadusekohaselt oleks pidanud keskkonnamõjude hindamise tegema. Ehitus pidi algama 2017. aasta juulis ning kohtuvaidlused ähvardasid seda edasi lükata. (Delfi ... 2017)

Tallinna halduskohus rahuldaski keskkonnakaitsjate taotluse ja peatas Reidi tee teise etapi ehitamiseks väljastatud ehitusloa kehtivuse kuni kohtuotsuse jõustumiseni. (Delfi ... 2017)

2017. aasta juuli alguses teatati, et Tallinna ringkohus jättis jõusse Tallinna halduskohtu määruse, millega peatati Reidi tee teise etapi ehitusloa. Ehitusloa kehtivus peab olema peatatud kuni esimese astme kohus teeb menetlust lõpetava lahendi. (Kruuse 2017)

Tallinna linnavalitsus viis rahva seas läbi ka uuringu, millest selgus kas Reidi tee ehitamine plaanitud kohta ja plaanitud mahus on hea ja põhjendatud. Valimiks oli 800 üle 15-aasta vanust tallinlast. 54 % ehk enam kui pooled küsitletutest toetasid Reidi tee ehitamist linnavalitsuse poolt pakutud viisil. Täpsustava küsimuse abil ilmnis seos, et projektist teadlikumad vastajad olid ka toetavamad. (Jõevere 2017)

2017. aasta septembris teatati, et MTÜ Eesti Rohelise Liikumise taotlus tühistada Reidi tee teise etapi ehitusloa jäeti rahuldamata. Tallinna Halduskohus põhjendas oma otsust sellega, et ehitusloale esitatud kaebusega ei saanud enam nõuda kehtivates üldplaneeringutes tee asukoha muutmist ning samuti ei nõustunud ka väitega, et Tallinna linn oleks pidanud läbi viima uue keskkonnamõtjude uuringu. Lähtuti 2007. aastal läbiviidud keskkonnamõtjude hindamisest ning hilisematest ekspertide arvamustest. Tugineti ka asjaolule, et Keskkonnaamet andis ehitusloale oma kooskõlastuse. (Ärileht ... 2017)

2017. aasta oktoobri alguses sai Tallinna linna keskkonnaametilt ka vee erikasutusloa, mis võimaldas Reidi tee rannapromenaadi ehituseks vajaliku kaldakindlustuse rajamist. See tähendas ka ühtlasi, et Reidi tee ehitamise keskkonnamõtju on lubatavates piirides. (Nagel 2017) Sama aasta novembrikuus ilmus meedias palju artikleid selle kohta, et Keskerakond kaasas hoolimata napist hääletusaagist ka Eestimaa Rohelised linnajuhtimisse. (Vasli 2017) Kuna roheliste ja linnavalitsuse vahel olid erimeelsused ka Reidi tee projektiga, siis mitmed arvamusiidrid pidasid Keskerakonna otsust omakasupüüdlikuks ning lootes sellega kiirendada tee ehitust. (Vasli 2017)

Esimene 50-meetrine lõik Pikksilma tänavast, mis ühendab Vanasadama D-terminali osast väljuvad ja sadamasse suunduvad sõidukid Reidi teega, sai asfaldi alla 2017. aasta novembri

alguses. Antud teelõigu asfalteerimise näol ei olnud tegemist Reidi tee ehitusega, vaid ühendusteega sadama ja Reidi tee vahel, mida finantseeris Tallinna Sadam. (Helme 2017)

Reidi tee ehitustööde tegemiseks koostati riigihange, mille raames sai pakkumisi esitada 2017. aasta 5. detsembrini. Laekunud pakkumuste maksumus oli aga liiga kõrge ning Tallinna kommunaalamet tühistas korraldatud riigihanke. Võeti plaani vaadata üle vähendatud mahus eskiisprojekt ning korraldada uus hange. (Pärgma 2017)

2018. aasta algul peale mitut kuud vaidlusi jõuti Reidi tee projekti osas kokkuleppele. Otsustati, et vähendatakse sõiduradade arvu ning tee nihkub Russalkast 3,5 meetrit kaugemale. Samuti õnnestus aktivistidel kahe sõidusuuna vahele jääva ohutusaarele betooni asemel välja kaubelda kõrghaljastus. Projektis märgiti ka ära, et Reidi tee piirkiiruseks saab olema tavapärasemast madalam 40 km/h. (Jaagant 2018)

Muudetud projekti alusel kuulutati 2018. aasta märtsis välja uus Reidi tee ehitushange, millele sai pakkumisi esitada 23. aprillini (Püss 2018). Märtsikuu lõpus algasid juba trassi ettevalmistustööd, mis hõlmasid raieid (Eesti Päevaleht ... 2018).

Reidi tee ehitamise riigihanke võitis ühispakkuja KMG Inseneriehituse AS ja Verston Ehitus OÜ ning 2018. aasta juuni teises pooles allkirjastati Tallinna kommunaalametiga ehituse töövõtuleping. Töövõtulepingu kogumaksumuseks oli 38 113 503 eurot koos käibemaksuga ning tööde teostamiseks lepitati kokku 550 päeva. (Delfi ... 2018)

Reidi tee ehitust alustati ametlikult lõpuks 2018. aasta juuli lõpus Pikksilma tänaval. Kokkuleppe kohaselt pidi ligi 40 miljonit maksva tee ehitustööd olema lõpetatud hiljemalt 2019. aasta novembris. (Kanarbik 2018) 2019. aasta kevad-suvi periood tõi endaga kaasa mitmeid muudatusi liikluskorralduses, et Reidi tee ehitustööd toimuda saaksid (Delfi ... 2019).

Keskkonnakaitsjate soovil muudetud Reidi tee projektiga kaotati Russalka ristmiku ja uue ristmiku vahele jääval lõigul mõlemas suunas üks sõidurada. 2019. aasta juuni alguses valmis uuring, kus Tallinna Tehnikaülikooli professor Dago Antov tõdes, et vähendatud sõiduradade ning kitsama tee tulemusena võivad ummikud tulevikus antud lõigul isegi suuremad olla. Antud analüüsi on põhjalikumalt kirjeldatud varasemate uuringute peatükis. (Pihlak 2019)

Ka Tallinna linnapea Mihhail Kõlvarti arust oleks võinud viia täide Reidi tee algse projekti ning looduskaitstajate nõudel tehtud muudatused pigem ära jätta (Pihlak 2019). Ekspertide uuringule tuginedes otsustas 2019. aasta juuni keskpaigas linnavalitsus hoolimata allkirjastatud kokkulepetest ja roheliste pahameelest ehitada välja Russalka ja Kadrioru piirkonnas 2017. aastal ehitusloa saanud sõiduradadega lahendus. See tähendas, et Russalka ristmikule saab ikkagi olema mõlemas sõidusuunas neli sõidurada ning Reidi tee ja Narva maantee ristmikul linnast väljuval sõidusuunal kolm sõidurada. Keskkonnakaitstajate pingutused olid taas osaliselt läbi kukkunud. (Delfi ... 2019)

2019. aasta septembri esimesel poolel avati esimene lõik Reidi teest liiklusele. Tegemist oli sadamast väljasõiduga Pikksilma tänava ja Reidi tee ristmiku kaudu mööda ehitatud Reidi teed ühesuunaliselt Russalka ristmikuni ning sealt edasi nii Lasnamäele, Piritale kui ka kesklinna poole. (Raal 2019)

Pikalt aega võtnud ja rohkete protestide ning skandaalide osaliseks saanud Reidi tee avati liiklusele kogu mahus 29. novembril 2019. Umbes aasta aega ja neli kuud kestnud ehitus läks kokku maksma ligi 43 miljonit eurot. (Vasli 2019)

Reidi tee projekti käigus rekonstrueeriti olemasolevaid ning ehitati uusi teelõike. Autoteede ning jalg- ja kergliiklusteedega tehti kokku töid ligikaudu 14 km ulatuses. Uusi teelõike ehitati umbes 1,93 km pikkuses valdavalt siis 2+2 sõidurajaga Reidi tee, Ahtri-Jõe-Lootsi tänav ja Narva maantee – Pirita tee ristmike vahel, Poldri ja Pikksilma tänava lõigud. Olemasolevaid teid rekonstrueeriti 1,41 km pikkuses ehk siis Ahtri, Jõe, Lootsi, Tuukri, Uus-Sadama ja Petrooleumi tänavatel ning Pirita teel ja Narva maanteel. Samuti teostati projekti piirkonnas foorristmike ehitus ning rekonstrueerimine. Jalg- ja jalgrattateede ehitamine võttis enda alla ligikaudu 4,53 km ning rekonstrueerimine 1,65 km. Uued parklad ehitati Pikksilma ja Petrooleumi tänavale, Petrooleumi ja Uus-Sadama tänavale ning Tuukri tänavale ja Reidi tee ristmike vahelistele lõikudele. Russalka parkla Pirita tee ääres rekonstrueeriti. Pikksilma tänava ja Russalka mälestussamba vahelisele lõigule rajati uus kaldakindlustus. Pirita tee ja Ahtri-Jõe-Lootsi tänavate ristmiku vahelist ala kaunistab nüüd rannapromenaad koos haljastus- ja puhkealadega. Projekti lõpetuseks haljastati kogu ehitusala, paigaldati uued liikluskorraldusvahendid ning uuendati tänavavalgustus. Teostati tehnovõrkude, sealhulgas veevarustuse ja kanalisatsiooni, 1600 mm läbimõõduga sademeveekollektori, sademeveepumpla, tänavavalgustuse, elektrivarustuse, sidevarustuse, foorjuhtimise

süsteemide, gaasivarustuse ning soojusvarustuse ehitustöid. Samuti võõrandati ka Lootsi tänav 1 kinnistu, mille suuruseks on 1869 ruutmeetrit. (Reidi tee ehitus ... 2019)

Uuenenud jalg-teelõiku katab osaliselt ka 800 meetrine spetsiaalse kummikattega jooksurada. Projekti raames istutati haljasalale kokku 149 426 puud, põõsast, püsikut ja väentaime. Nende hulgast 498 puud ja 57 863 põõsast. Samuti tõi uuenenud liikluskorraldus endaga 37 747 ruutmeetrit uut murupinda ning Tallinn laienes ehituse käigus mere arvelt 7500 ruutmeetrit. Antud piirkonnas on nüüd 54 jalgratta parkimiskohta, 8 laste mänguväljakut erinevate mänguvahendite ja konstruktsioonidega, 4 pusrkkaevu, 3 lauatenise lauda, 2 vaateplatvormi ja jõulinnak. (Logistikauudised ... 2019)

Reidi tee projekt mõjutas ka ühistranspordi liiklust, tuues endaga uue bussiliini nr 66. Loodud bussiliini marsruudiks on Priisle-Pelguranna, mis loob kiire ühenduse Lasnamäe ja Põhja-Tallinna vahel. Enne Reidi tee projekti valmimist puudus otseliin nende kahe nimetatud linnaosa ühenduses. Linnaelanike teenindamiseks on uue ühistranspordivõimaluse kasutamisel ehitatud ka uued bussipeatused. Punasel tänaval on mõlemas suunas lisandunud Taevapuna nimelised peatused. Reidi teele on rajatud Reidi tee, Pikksilma ja Uus-Sadama nime kandvad peatuspaigad. Pelguranna tänavale on lisandunud omakorda Supelranna peatus ning Kolde puisteele Helme peatus. Nr 66 bussiliini teenindava sõiduki näol on tegemist madala sisenemisega kolmeukseliste bussidega. Uut liini saab kasutada igapäevaselt ajavahemikus 6-24 ning tipptunni ajal on keskmiselt bussi intervall 15 minutit, väljaspool tipptundi aga 20-30 minutit. (Reidi tee toob ... 2019)

2.2 Ankeetuuringu ülesehitus ja valim ning intervjuude ettevalmistus

Viimsi elanike rahulolust Reidi teega ülevaate saamiseks koostati andmete ja arvamuste kogumiseks ankeetküsitlus. Ankeet koostati Google Forms'i keskkonnas ning on nähtav leheküljel <https://forms.gle/BixRWaEUBcKJTRaf8>. Kuna vastuseid sooviti koguda Viimsi elanikelt, siis jagati küsitlust Viimsilaste nimelises privaatses Facebook'i grupis ning lisaks veel individuaalselt kohalikele elanikele saates. Andmeid koguti vahemikus 28. märts-18. aprill 2020. Enne suuremale avalikkusele ankeetküsitluse jagamist tegi uurimistöo autor proovitäitmised ühe pereliikme ja kolme tuttava peal.

Autori koostatud ankeetküsitlus sisaldab viite jaotist. Esimeses jaotises küsiti andmeid inimese soo ja vanuse kohta. Samuti uuriti kui tihti kasutab vastaja Pirita või Reidi teed, milline on tema liiklemiseks enim kasutatav sõiduvahend ning mis on Pirita või Reidi tee kasutamise peamine põhjus.

Teises jaotises uuriti kas vastaja on konkreetse teguriga väga rahul, rahul, neutraalne, pole rahul või pole üldse rahul. Ajalise ja rahalise väärtuse puhul paluti hinnata teelõigu kasutamisel kokkuhoitud aega ning teelõigu kasutamisel kokkuhoitud kütust. Liikumismugavuse juures küsiti valgusfooride arvukuse, sõiduradade arvu, sõiduradade laiuse ja teekatte sileduse kohta. Turvalisuse all hindasid vastajad rahulolu teelõigu liikumiskiiruse, valgusfooride, valgustuse, kiiruskaamerate ja jalakäijate turvalisusega. Tingimuste puhul hinnati rahulolu liikluse voolavuse, tee ja ümbruskonna puhtuse, teiste liiklejate käitumise ja teekatte seisukorraga. Sama paluti teha ka ühistranspordi puhul selle korraldust ja sagedust hinnates.

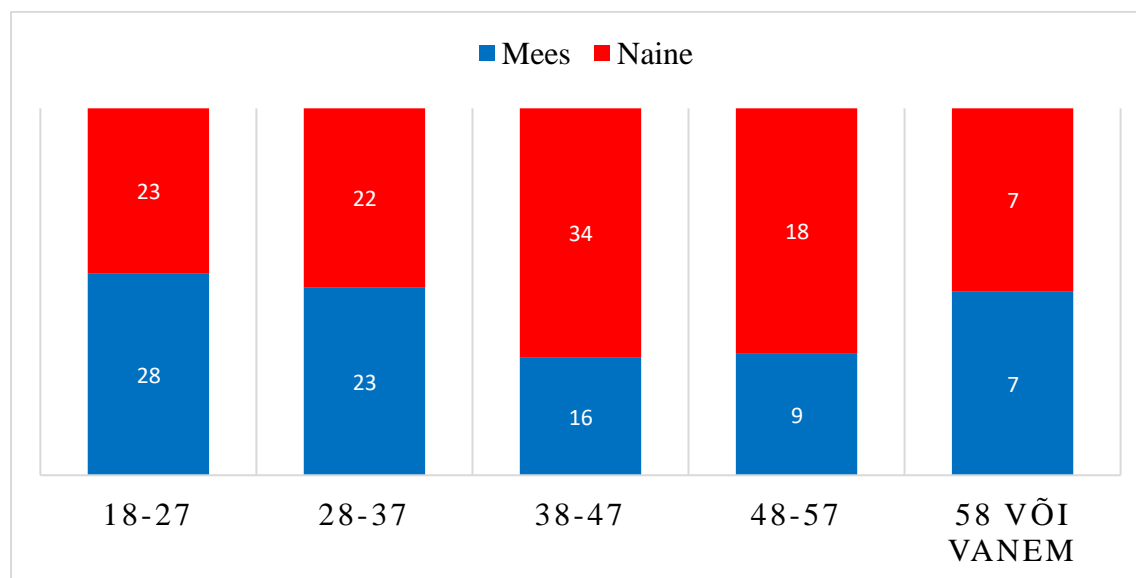
Kolmas jaotis koosnes erinevate ülesehitustega küsimustest. Esimesele punktile, üldine rahulolu Reidi tee valmimisest, paluti vastata sarnaselt teisele jaotusele, ehk siis kas ollakse väga rahul, rahul, neutraalne, ei ole rahul või ei ole üldse rahul. Sellele järgnes kohe valikuline küsimus, milles uuriti mis on vastaja arvates olulisim rahulolu/mitterahulolu kriteerium, mille järgi otsus tehti. Kolmandale küsimusele kas Reidi tee valmimine on kiirendanud Viimsi ja Tallinna ühendust, sai vastata jah või ei. Järgmisele küsimusele vastust andes, kas tajute, et Reidi tee projekt on vähendanud ummikuid antud piirkonnas, sai valida, kas on vähendanud oluliselt, on vähendanud teisejärguliselt, ei ole vähendanud või on vastupidiselt hoopis suurendanud ummikuid. Järgmise küsimusega taheti teada, kui suur peaks olema vastaja arvates Pirita ja Reidi tee lubatud piirkiirus, mille puhul vastusevariandid olid 40 km/h, 50 km/h, 60 km/h, 70 km/h, 80 km/h või 90 km/h. Seejärel paluti anda hinnang küsimusele kas teelõigul on teie arust liiga palju või liiga vähe valgusfoore, millele sai vastata kas liiga palju, piisavalt või liiga vähe. Jaotise viimase küsimusega soovis autor teada, kas Viimsi inimesed peavad Viimsi ja Tallinna vahelist trammiühendust mõistlikuks investeeringuks. Vastusevariantideks jah kindlasti, pigem jah, ei oska öelda, pigem ei või kindlasti ei.

Neljandas jaotises paluti järjestada enda jaoks olulisuse järjekorras tegurid, millele Tallinna transpordi ja taristu investeeringute juures peaks edaspidi rohkem rõhuma 5-palli skaalal (1 - kõige olulisem). Järjestusse pandud teguriteks olid roheline linnapilt, jalakäijate turvalisus, autoliikluse kiiruse tõstmine, ühistranspordi eelistamine ning kergliikluse toetamine.

Viimane ehk viies jaotis koosnes kolmest avatud küsimusest, millele arvamuse puudumise korral ei olnud kohustuslik vastata. Esimese küsimusega soovis autor teada, milliseid pudelikaelu nähakse veel Viimsi ja Tallinna ühenduses. Toetudes eelmisele küsimusele, oli teises punktis võimalus kirjutada milliseid lahendusi nähakse, et probleemkohad likvideerida. Lõpetuseks said vastajad soovi korral lisada veel midagi, mis põhjustab rahulolematust seoses Reidi teega.

Käesoleva uurimistöö üldkogumiks on kõik Viimsis elavad inimesed, kes on 18 aastat vanad või vanemad. Autor kasutas oma töös tõenäosuslike valimite alla kuuluvat juhuvalimit.

Valimiks, kes uuringu küsimustikule vastasid, oli 187 inimest. Vastanutest 83 ehk 44,4 % olid mehed ning 104 ehk 55,6 % olid naised. Arvestades asjaolu, et Viimsi elanike puhul meeste ja naiste osakaal on enam-vähem võrdne, mis peegeldub ka ankeetküsitluse vastustest ning vanuserühmade puhul on vastanute arv samuti loogiliselt jagunenud, siis võib pidada valimit esinduslikuks ning vastuste põhjal tehtud järeldusi adekvaatseteks. Järgnev joonis (joonis 1) kirjeldab valimi jaotumist.



Joonis 1. Ankeetküsitlusele vastanute sooline ja vanuseline jaotus

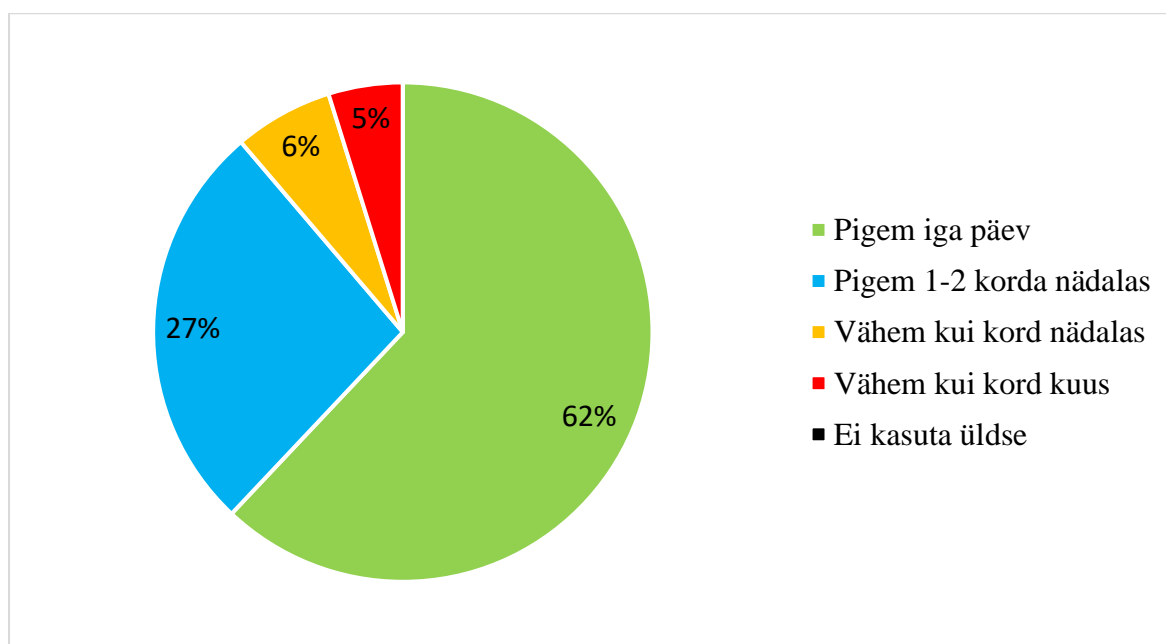
Allikas: autori uuring

Ankeetuuringu tulemustele toetudes sorteeriti välja vastanute murekohad ning erinevad parendusideed Viimsi ja Tallinna ühenduse suhtes. Hinnangu andmiseks Viimsi elanike probleemkohtadele ja ideedele, palus autor ka ekspertidel kommenteerida inimeste mõtteid. Omapoolse arvamuse lisasid Viimsi elanike poolt välja toodud murepunktidele ning mõtetele Tallinna Transpordiameti juhataja Andres Harjo, liikluse peaspetsialist Paavo German, liinitöö peaspetsialist Raul Rannaveer ning Viimsi valla transpordi vanemspetsialist Imre Saar.

3. AUTORI UURINGU TULEMUSED

3.1 Viimsi elanike hinnangu kriteeriumite ja rahulolu analüüs

Ankeetküsitlusest selgus, et kõik 187 vastanut kasutavad Reidi teed. Kõige suurem osa vastanutest ehk 62 % läbib teelõiku pigem igapäevaselt. Vaid ligi 5 % ehk 9 küsitletut kasutavad Reidi teed vähem kui kord kuus. Järgnev joonis (joonis 2) näitab kui tihti Viimsi elanikud Reidi teed kasutavad.



Joonis 2. Reidi tee kasutamise sagedus Viimsi elanike seas

Allikas: autori uuring

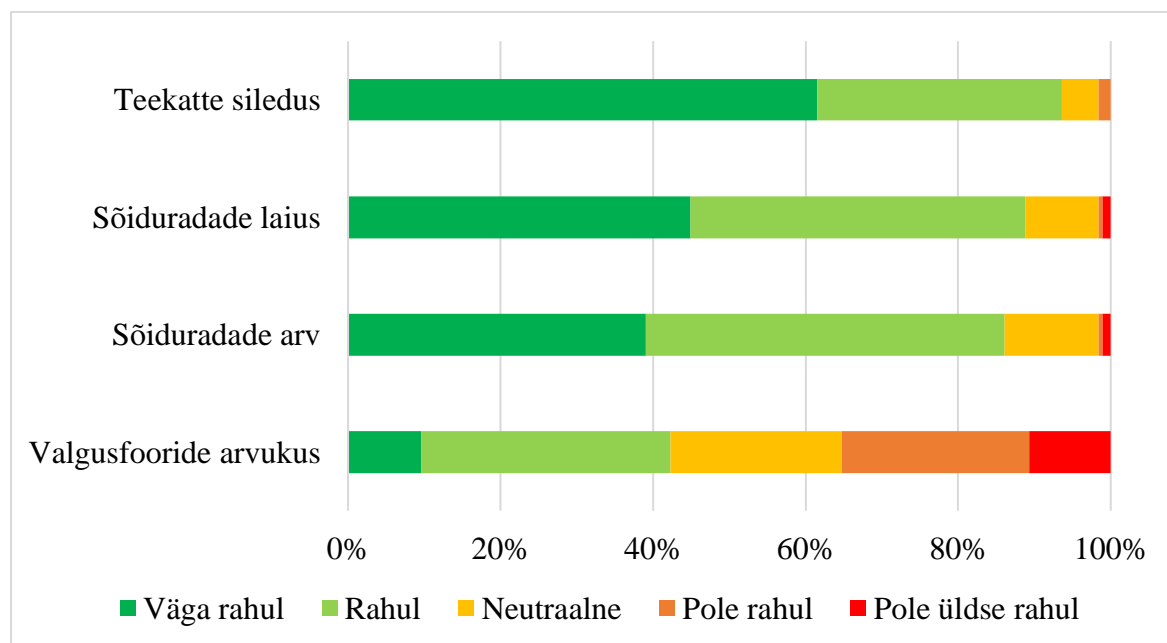
Liiklemiseks enim kasutatavaks sõiduvahendiks valisid auto 168 ehk 89,8 % vastanutest ning ühistranspordiga liikleavad vaid 16 küsitletut ehk 8,5 %. On selgelt näha, et üldsus eelistab liigelda autoga. Vaid üksikud vastanud kasutavad peamise liikumisvahendina kas jalgratast, tõukeratast või midagi muud.

Põhiline põhjus sõiduautode eelistamisel, mis uuringu küsitlusest peegeldub, on rahulolu kokkuhoitud ajaga, mida soosib ka valminud Reidi tee. On märgitud, et varasem liikluskorraldus tekitas liigseid ummikuid antud piirkonnas ning eelnevalt eelistasid mitmed liiklejad ühistransporti, kuna bussiradade tõttu oli ühistranspordi ja autode ajakulu peaaegu võrdne või ühistranspordil oli isegi autode ees ajaline eelis.

Ühistranspordi kahjuks tõid Viimsi elanikud välja, et 1A bussiga linna sõitmisele kuluv aeg pikenes Reidi tee valmimisel seoses kahe uue bussipeatuse, Ingliranna ja Reidi tee, lisandumisega. Samuti peatub 1A nüüd ka Viimsi poole sõites Ingliranna peatuses. Kurdetakse ka ülekoormuse üle bussides, mis langeb kokku elanike teise tähelepanekuga, milleks on liiga madal sagedus ühistranspordi sõidugraafikus. Viimsi keskusest väljas elavad inimesed peavad bussipeatust kodust liiga kaugel paiknevaks.

Uuringust selgus, et ühistranspordi korralduse ja sageduse suhtes seoses Reidi teega on enamus vastajaid neutraalsed, mis võib olla tingitud ka rohkest autode kasutamise trendist. Suurem osa vastanutest on pigem väga rahul või rahul teelõigul kokkuhoitud ajaga. Teelõigu kasutamisel kokkuhoitud kütuse suhtes ollakse suuremas osas neutraalsed või pigem rahul.

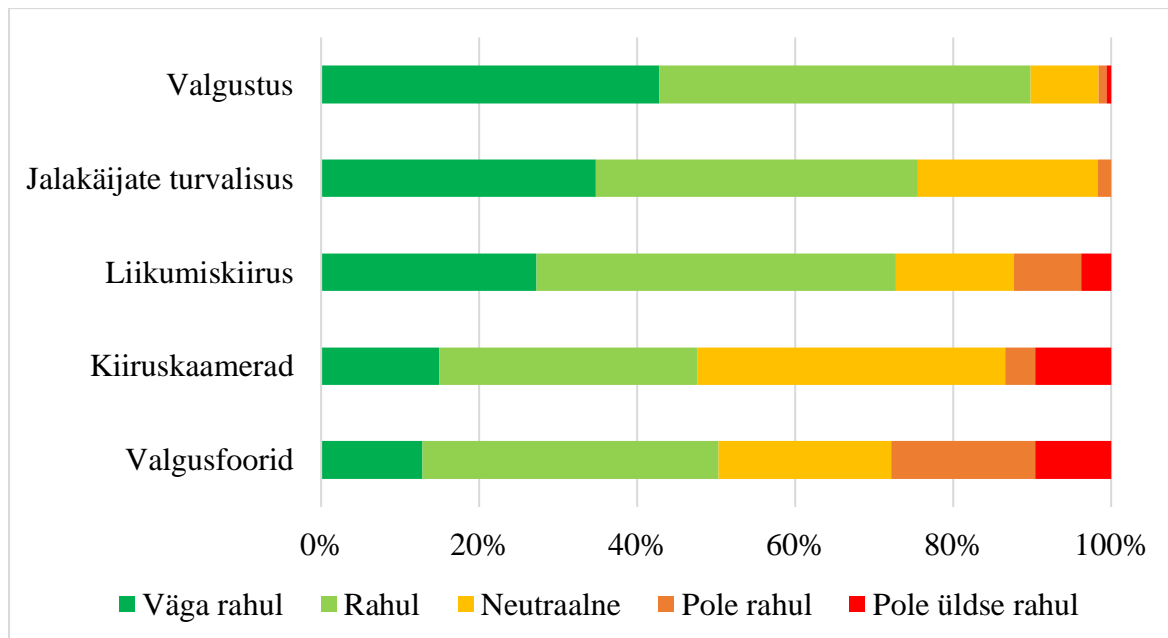
Reidi tee liikumismugavust arvestades on Viimsi elanikud väga rahul teekatte siledusega, sõiduradade laiuse ning sõiduradade arvuga. Valgusfooride arvukusega olid mugavuse koha pealt rahul kõigest umbes kolmandik vastajatest. Järgnev joonis (joonis 3) näitab Viimsi elanike rahulolu Reidi teega lähtudes liikumismugavusest.



Joonis 3. Viimsi elanike rahulolu Reidi teega lähtudes liikumismugavusest

Allikas: autori uuring

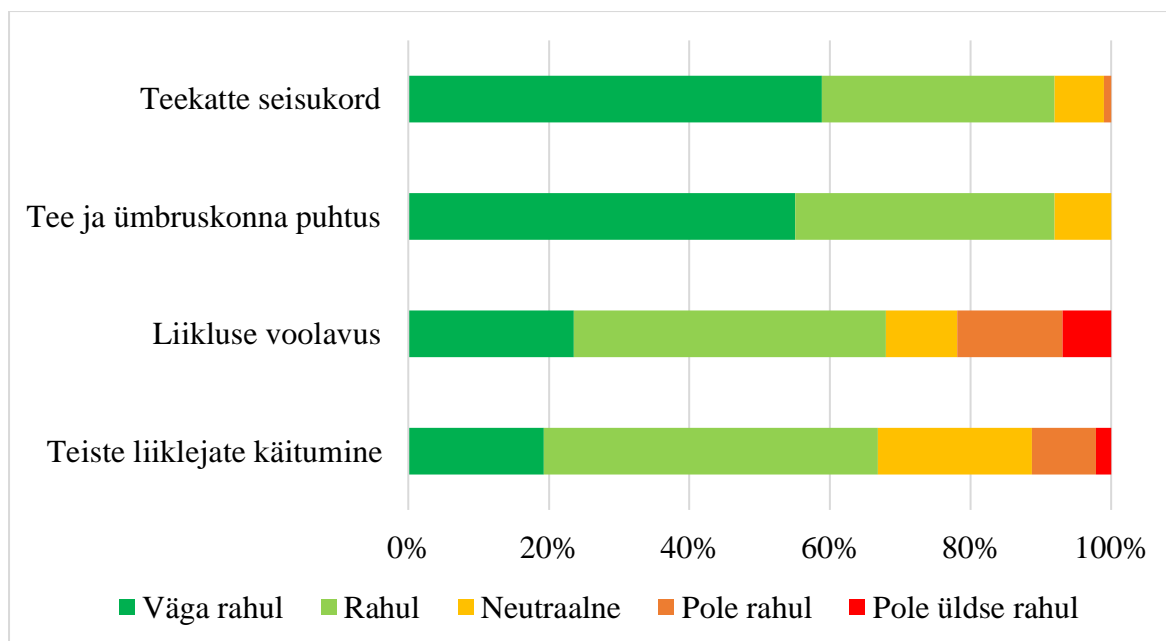
Turvalisuse aspektist ollakse valgustuse, jalakäijate turvalisuse ja liikumiskiirusega enamjaolt rahul. Kiiruskaamerate suhtes ollakse pigem rahul või neutraalsed ning valgusfooride suhtes jagunevad arvamused laias laastus kas rahul või neutraalsed/pole rahul. Järgnev joonis (joonis 4) näitab Viimsi elanike rahulolu Reidi teega lähtudes turvalisusest.



Joonis 4. Viimsi elanike rahulolu Reidi teega lähtudes turvalisusest

Allikas: autori uuring

Tingimuste koha pealt on vastanud väga rahul teekatte seisukorra ning tee ja ümbruskonna puhtusega. Liikluse voolavuse ja teiste liiklejate käitumisega ollakse enamjaolt rahul, kuid ligi kolmandik vastanutest suhtub nendesse teguritesse kas neutraalselt või rahulolematult. Järgnev joonis (joonis 5) näitab Viimsi elanike rahulolu Reidi teega arvestades tingimusi.

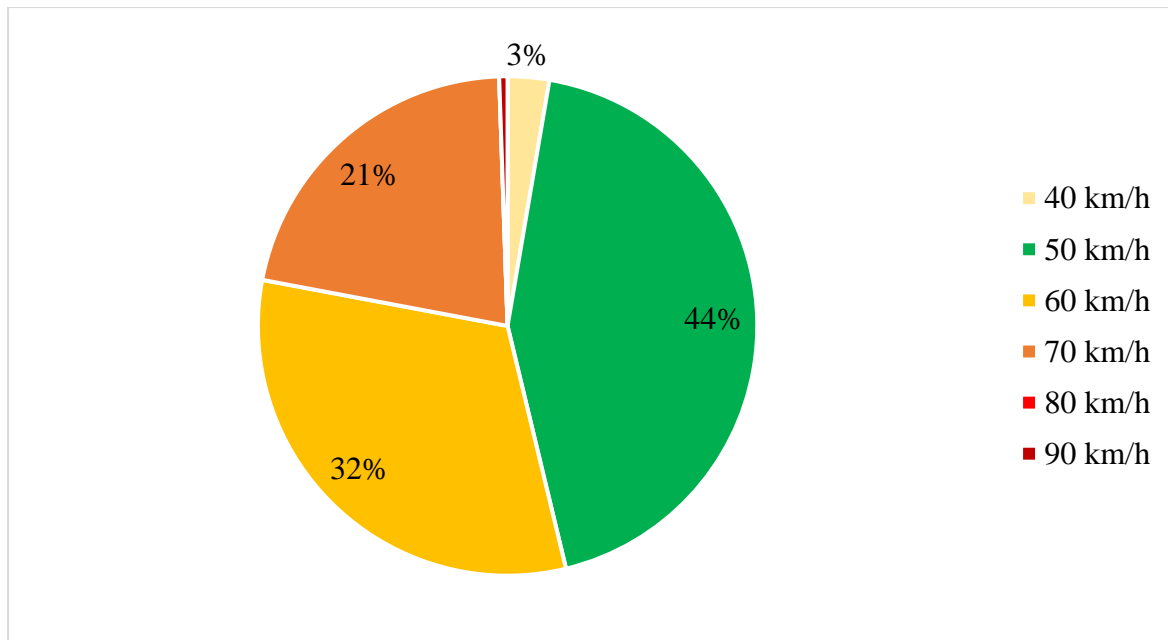


Joonis 5. Viimsi elanike rahulolu Reidi teega arvestades tingimusi

Allikas: autori uuring

90 % vastanutest on üldiselt Reidi tee valmimisega kas väga rahul või rahul. 95 % Viimsi elanikest tunneb, et Reidi tee valmimine on kiirendanud Viimsi ja Tallinna ühendust. 70 % küsitletutest näeb tänu Reidi teele antud piirkonnas olulist ummikute vähenemist, 25 % vastanuarust on uus liikluskorraldus vähendanud ummikuid teisejärguliselt.

Pirita ja Reidi teel kehtestatud 50 km/h piirkiirus on õiglane ligi 44 % vastanute arvates. Kui suurem osa küsitletutest tõstaks kiirust antud teelõikudel, siis oli ka neid, kes seda alandaksid. Järgnev joonis (joonis 6) näitab kuidas jagunesid Viimsi elanike arvamused kehtestatud piirkiiruse suhtes.

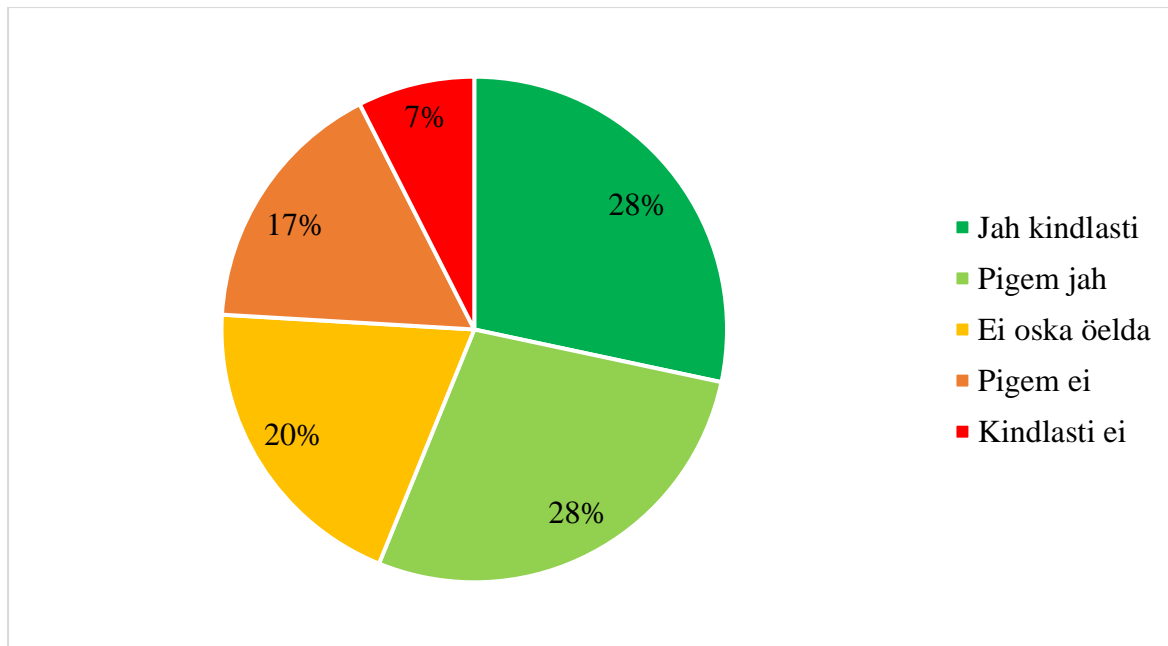


Joonis 6. Viimsi elanike arvamus selle kohta, kui suur peaks olema Pirita ja Reidi tee lubatud piirkiirus.

Allikas: autori uuring

Kui turvalisuse puhul olid vastajad valgusfooride korraldusega rahul ning liikumismugavust arvestades ei olnud nende arvukusega pea kolmandik rahul, siis üldisest küsimusest selgus, et napilt üle poolte vastanute ehk 51,4 % arvates on uuenenud teelõigul liiga palju valgusfoore. Ülejäänud elanike arvates on neid piisavalt.

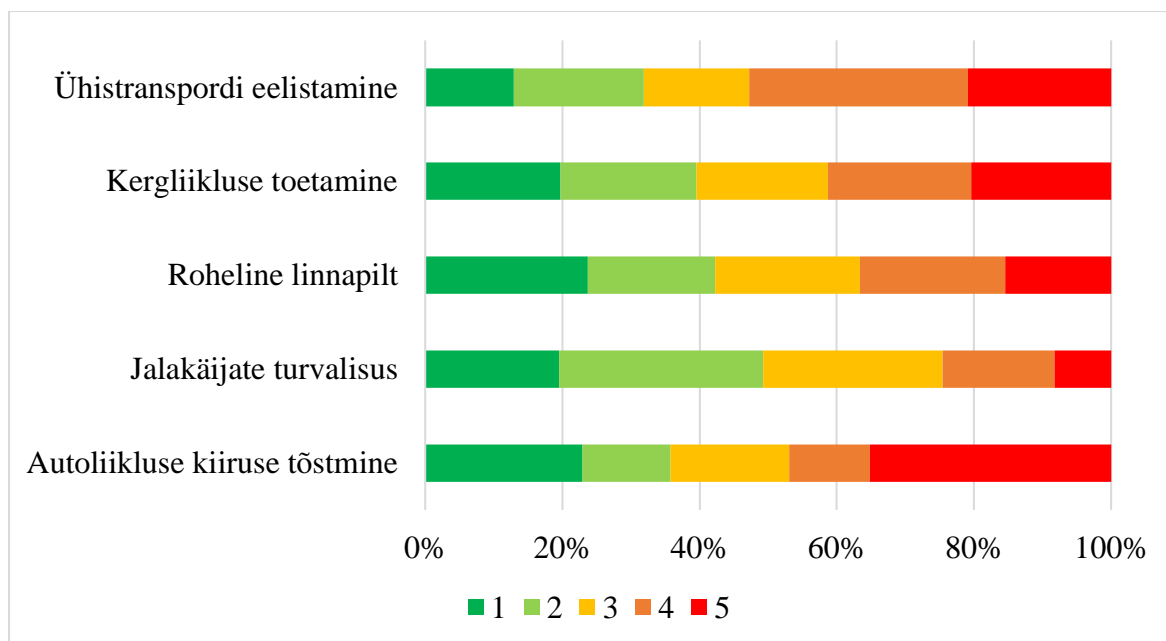
Mõeldes alternatiivsete transpordivahendite ja infrastruktuuri edasi arendamise peale, uuriti Viimsi elanikelt ka selle kohta, kas nad peaksid mõistlikuks investeeringuks Viimsi ja Tallinna vahelise trammiühenduse loomist. Üle poolte vastanutest peaksid trammiühenduse loomist mõistlikuks investeeringuks. Alltoodud joonis (joonis 7) kirjeldab lähemalt vastanute seisukohtade jagunemist antud teema suhtes.



Joonis 7. Viimsi elanike seisukohad võimaliku Viimsi ja Tallinna vahelise trammiühenduse loomise suhtes

Allikas: autori uuring

Uuringust selgus, et hoolimata autode kasutamise trendist peavad küsitletud Tallinna transpordi ja taristu investeeringute juures kõige olulisemaks rõhumist ühistranspordi eelistamisele ning kergliikluse toetamisele. Seejärel peetakse oluliseks rohelist linnapilti, siis jalakäijate turvalisust. Kõige vähem hoolitakse autoliikluse kiiruse tõstmisest, kuigi Reidi tee puhul seda justkui tulemuste põhjal pigem oluliseks peetakse. Järgnev joonis (joonis 8) näitab mida Viimsi elanikud peavad oluliseks Tallinna transpordi ja taristu investeeringute puhul. Kuna järjestamisel tähendas skaalal number 1 kõige olulisemat, siis sai tulemustest kokkuvõtte teha liites iga teguri puhul eraldi vastanute hinnangud kokku ning mida väiksem tuli summa, seda olulisemaks küsitletud antud tegurit kokkuvõttes peavad.

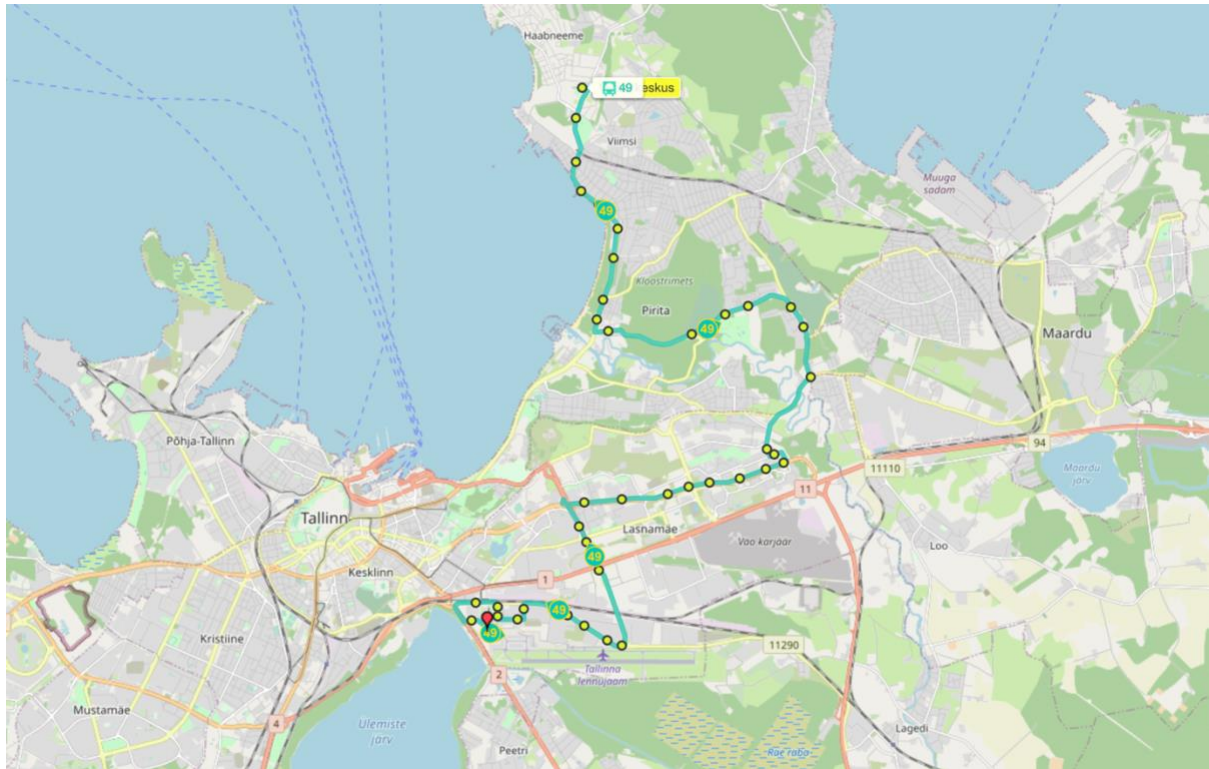


Joonis 8. Viimsi elanike jaoks olulised tegurid, millele Tallinna transpordi ja taristu investeeringute juures peaks edaspidi rohkem rõhuma (1-kõige olulisem)

Allikas: autori uuring

3.2 Viimsi-Tallinn ühenduse probleemkohtade ja nende lahenduste ülevaade

Nagu uuringust välja tuli, siis inimesed peavad väga oluliseks ühistranspordile suunatud tegevusi, mis soosiks selle transpordivõimaluse kasutamist. Kuna paljud liiklejad põhjendavad autode eelistust ajalise võidu ja mugavusega, siis et seda muuta, toodi vastuses välja bussiradade tekitamine Tallinna kesklinnast Viimsi keskuseni ja ka vastupidisel suunal. Mugavuse poolest soosiks liinibussi kasutamist 1A trajektoori pikendamine Lubja teeni. Praegu peavad keskusest väljas elavad inimesed linnaliini bussile jõudmiseks kõndima pika vahemaa või valima ümberistumise, mis on jällegi ajakulukas ning graafikud ei pruugi kattuda. Samuti märgiti ära busside pikk ooteaeg ning hoolimata autokasutuse trendist ka ülerahvastatus ühistranspordis. Probleemi nähakse ka Viimsi ja Ülemiste vahelisel ühendusel ühistranspordi osas, kus hetkel teenindab bussiliin number 49. Nimetatud bussiliin väljub Viimsi keskusest ning lõpp-peatuseks on Lennujaam, enne mida on peatuseid koguni 42, mille tulemusena jõuab Viimsist Ülemiste piirkonda ligikaudu tunni ajaga (Sõiduplaanid ... 2020). Järgnev joonis (joonis 9) näitab bussiliini 49 marsruuti.



Joonis 9. Bussiliini 49 marsruut

Allikas: Sõiduplaanid

Üheks peamiseks ummikute tekkimise probleemkohaks peavad vastanud Viimsi ja Tallinna ühenduses Pirita Selveri ning Merivälja tee ja Randvere tee ristumiskoha vahelist teelõiku. Olukorra lahendamiseks on välja toodud näiteks muutsuunaga sõiduradade kasutuselevõtt kohtades, kus see on võimalik. Antud vahemikku jääb ka Pirita sild, mille puhul on välja toodud selle kaasajastamine, mis hõlmaks kahte lisarada vähemalt linna poolt tuleval suunal. Auto eelistajate hulka kuuluv vastaja arvab, et tuleks olemasolevad bussirajad avada hoopis isiklikele sõiduautodele. Kurdetakse ka valgusfooride regulatsiooni üle, mis pidavat tekitama pidevalt punase tsükli. Hoolimata sellest, et kõrvalteedelt autosid tulemas pole, lähevad siiski foorid punaseks, mis tähendab, et oleks mõistlik kasutusele võtta anduritega valgusfoorid või neid arendada.

Uue Reidi tee suhtes märkisid mitmed vastajad, et valgusfooride arvukus on liiga suur ning sealset liikluse voolavust takistab samuti just nende regulatsioon. Rohelise tsükli asemel nähakse seal pigem punast tsüklit ning leitakse, et fooritulede tööd peaks korrigeerima. Probleemkohaks peetakse ka Pirita poolt tulles Reidi teelt Jõe tänavale vasakpöört tehes

segaduse tekkimist ümberreastumisel. On märgatud, et autojuhid avastavad liiga hilja, et on vales reas ja rida vahetades ei mõelda piisavalt kaasliiklejatele, vaid sooritatakse reastumine justkui pimesi.

Valgusfooride liigse arvukuse ja regulatsiooni üle küll osaliselt kurdetakse, kuid turvalisuse huvides peavad mitmed vastajad ohtlikuks reguleerimata ülekäiguradu. Näiteks on toodud välja olukord, kus jalakäija või jalgrattur on astunud või astumas ülekäigurajale ja sõiduteel kahes reas sõitvatest mootorsõidukitest jääb äkitselt seisma kergliiklejale lähemal sõidureal olev ning teises reas liiklev juht üle tee minejat ei näe. See muudab liiklemise küllaltki ohtlikuks ja ebahühtlustab liiklejate tempot. Reguleerimata ülekäigurajad võiks vastajate arvates ära kaotada või lisada valgusfoorid. Parima alternatiivina nähakse jalakäijate sildu või tunneleid, mis ei takistaks liiklust peaaegu üldse.

Samuti toodi välja Pärnamäe teele tekkivad ummikud tipptundide ajal, mille lahendusena on välja pakutud sarnaselt Pirita teele rajada 2+2 sõidurada kogu ulatuses. Märgiti ära ka piisavalt ummikuvaba ühenduse puudumine Viimsi ja Ülemiste piirkonna vahel.

Üle poolte küsitletutest arvab, et Viimsi ja Tallinna vaheline trammiühendus oleks mõistlik investeering, mis suunaks kindlasti paljud sõiduautode kasutajad ühistransporti trammi näol eelistama. Avatud küsimuste vastustest paistavad silma ka põnevad mõtteid seoses hoopis metrooga. On leitud, et pikas perspektiivis oleks kasulik trammi asemel mõelda metroo ühendusele, kuna Rail Balticu projekti raames saab Tallinn niigi uued rööpad maha ning miks mitte laiendada seda ka näiteks Viimsini. Samuti on pakutud, et seda võiks kasutada ka Tallinn-Helsingi tunneliga seoses. Nende ideede valguses saaks rääkida ka erinevate ühistranspordi võimaluste koondamiseks kokku ning busside, trollide, trammide ja marsade asemel tekitada metroovõrgustiku.

3.3 Ekspertide kommentaaride kokkuvõte

Uuringus Viimsi elanike poolt välja toodud probleemkohtadele ning lahendustele Viimsi ja Tallinna ühenduses, andsid omapoolsed kommentaarid ka Tallinna Transpordiameti juhataja Andres Harjo, liikluse peaspetsialist Paavo German, liinitöö peaspetsialist Raul Rannaveer ning Viimsi valla transpordi vanemspetsialist Imre Saar.

3.3.1 Elanikes rahulolematust tekitanud punktid

Ligi poolte vastanute arvates on Reidi teel liiga palju valgusfoore ning roheline tsükkel praktiliselt puudub. Tallinna Transpordiameti liikluse peaspetsialist Paavo German selgitab, et valgusfoorid on ristmike ja ülekäikude ees, mistõttu on need vajalikud. Valgusfooride tööd on tänaseks muudetud, aga töö nende kallal pidavat siiski veel jätkuma. Reidi tee kahel ristmikul olevat rakendatud ka adaptiivne foorijuhtimine, mis võimaldab pikendada rohelist tuld suundades, kus ootejärjekorrad on pikad ning see võib lõhkuda ka Reidi tee pärisuuna roheline tsükli. (German 2020) Viimsi valla transpordi vanemspetsialisti Imre Saare sõnul kalkuleeritakse fooriprogramme koostades sekunditäpsusega iga tsükkel kõikidest suundadest, arvestades nii sõidukeid kui kergliiklejaid. Seejuures lähtutakse iga liiklejagrupi mingi lõigu läbimise kiirusest. Arvestades, et Reidi tee üks peamisi prioriteete oli sadamast raskeliikluse kiire kesklinnast eemale suunamine, siis võib Saare sõnul eeldada, et prioriteet ja roheline laine on antud ka sellele suunale. Samuti märgib ta ära, et fooride abil hajutatakse sõidukeid erinevatele lõikudele, et muuta liiklust sujuvamaks. Seega kui enne Reidi tee ehitust seisid sõidukid rivis Russalka ristmikul, siis nüüd on vood hajutatud ning rahulikult liikudes peaks olema teoorias sõit sujuvam. (Saar 2020)

Probleemkohaks peeti Pirita poolt tulles Reidi teelt Jõe tänavale vasakpöört tehes segaduse tekkimist ümberreastumisel. German tõdeb, et antud teema toodi välja ka Reidi tee liiklusohutusauditis ja seda on ka juba arutatud. Kui selgub, et kõnealuse koha liikluskorraldusvahendid on raskesti arusaadavad mitte ainult auditeerijale vaid ka liiklejatele, siis pooldab ka tema muuta teekatemärgist, et sõidusuunad ja reastumine oleks loogilisem. Lisaks tunnistab intervjuueeritav, et reastumiseks vajalikud liiklusmärgid ja teekatemärgistus on paigaldatud vastavalt projektile, kuid osad nooled teel on veel paigaldamata ning tööd teostatakse esimesel võimalusel. (German 2020) Transpordi vanemspetsialist Imre Saar tõdeb, et iga uus lahendus tahab liiklejalt harjumist ning usub, et rahulikult liikudes ja üksteisega arvestades on kindlasti võimalik manöövrid ohutult teostada (Saar 2020).

Arvati, et Pirita ning Reidi tee puhul on kehtestatud liiga väike piirkiirus. Tallinna Transpordiameti liikluse peaspetsialisti sõnul on Pirita tee ühistranspordi ehitusprojekti järgselt Pirita teele ette nähtud muutuva teabega liiklusmärgid, mis võimaldavad õhtusel, vähese liiklusega ajal, piirkiirust suurendada. Samuti on analoogsete märkidega varustatud ka Reidi tee. Hetkel Reidi teel kehtestatud piirkiiruse 40 km/h tõstmist 50-ni kaalutakse. (German 2020)

Imre Saar lisab, et kiiruspiirang määratakse vastavalt taristu projektile, et tagada tee kasutamise ohutus ning vajadusel võib tee omanik lubatud kiirust ka vähendada. Liikumisteooria kohaselt aitab madalam sõidukiirus tagada sujuvama ja ühtlasema liikumise. Saare sõnul on aastaid liikluspetsialistid arutanud ka teemat Tallinnas üldiselt lubatud kiirust vähendada 30 või 40 km/h-le. Kogu linnas seda täna siiski tehtud ei ole. (Saar 2020)

3.3.2 Pudelikaelad, mida veel nähakse Viimsi ja Tallinna ühenduses

Kurdeti ummikute üle lõigul Pirita Selverist Merivälja tee ja Randvere tee ristumiskohani. Viimsi valla transpordi vanemspetsialist tõdeb, et õhtusel tiptunnil Tallinna kesklinnast Viimsi suunal esineb aeglustunud liiklust ja sõiduaeg tipuvälise ajaga võrreldes on pikem. Liiklusteooria kohaselt ummikuks seda nimetada ei saa. Tema usub, et fooriprogramme koostades on kindlasti arvestatud sellega, et liiklusvood oleks tagatud erinevatest suundadest ning manöövreid oleks mõistliku aja jooksul võimalik sooritada ka vähem koormatud suundadest. (Saar 2020)

Pärnamäe teele tekkivad ummikud tiptundide ajal. Imre Saar tunnistab, et Pärnamäe teel suurenes liikluskoormus oluliselt Reidi tee ehituse ajal, pärast selle valmimist on osa liiklust tagasi Pirita teele suundunud. Pärnamäe teel on Tallinn koostöös Viimsi vallaga viimastel aastatel rekonstrueerinud Pärnamäe tee ja Vana-Narva mnt ristmiku, samuti on rekonstrueeritud Pärnamäe tee ja Muuga tee ristmik, järke ootab Pärnamäe tee ja Kloostrimetsa tee ristmik. Tema sõnul võib olukorda mõnevõrra leevendada Mustakivi tee läbimurre, mille planeeringut Tallinna linn hetkel menetleb. (Saar 2020)

Toodi välja, et Viimsist Ülemistesse pääsemisel ei ole piisavalt ummikuvaba ühendust. Saare sõnul on Ülemiste piirkonna kiire arengu tõttu osa liiklust Viimsist ja Piritalt ümber suundunud Pirita teelt Pärnamäe teele. On selge, et taristu ei ole muutustele piisavalt kiiresti järgi jõudnud. Taas mainib Saar planeeritava Mustakivi tee läbimurret, mis hajutaks liiklust ning olukorda mõnevõrra leevendaks. (Saar 2020)

Tallinna Transpordiameti juhataja Andres Harjo seisukohalt on arvestades Viimsi poolsaarele kavandatud arendusmahtusid ja domineerivat liikumisviisi valikut auto kasuks võimatu tagada kõigile „pendelrändajatele“ mugavaid ja kiireid ühendusi. Seni, kuni ei panustata piirkonnas

töökohtade loomisele, halvavad eluruumide arendused ligipääsu. Harjo sõnul peab enne suurte elamuarenduste algust Viimsi tõsiselt mõtlema paremate ühistranspordi ühenduste loomise peale. Ta lisab, et ühistranspordi ühenduskiiruse tõstmiseks on mõistlik ühistranspordiradade rakendamine Pirita tee ja Viimsi keskuse vahelisel lõigul. (Harjo 2020)

3.3.3 Lahendused, mida elanikud välja pakuvad

Vastanute arvates peaks valgusfoore efektiivsemalt reguleerima, et tekiks roheline tsükel. Imre Saare sõnul on fooriprogrammide koostamine peen töö, mida teostavad kogemustega insenerid, kes arvutavad väga detailselt iga ristmiku programmi välja, seejuures arvestades maksimaalselt ka eelmiste ja järgmiste ristmike tsükleid. Võetakse arvesse kehtivaid kiiruspiiranguid ja kergliiklejate puhul kõndimiskiirusi, mille järgi on vajalik tagada igal suunal tsükel, mis võimaldaks ohutu liikumise kõigile liiklejaile. (Saar 2020)

Viimsi elanike arvates soosiks ühistranspordi kasutamist bussiradade rajamine täies ulatuses Tallinna kesklinnast Viimsi keskuseni ja tagasi. Saare andmetel kavandab Tallinna linn Pirita teele linnast väljuvale suunale bussirada, küll aga puudub tal info, millal seda rajama hakatakse. Kogu tee ulatuses Viimsist Tallinna kesklinnani ühissõidukiradade rajamine eeldaks kas autodelt ühe sõiduraja äravõtmist või lisaradade rajamist haljastuse arvelt. Saar tunnistab, et 3+3 sõiduteed rohelse keskkonna arvelt ei pea ta mõistlikuks ning tema arvates toimivad täna hästi lisarajad ristmikel enne peatusi. (Saar 2020)

Vastanud pakkusid välja kasutada muutsuunaga sõiduradasid Merivälja ja Pirita teel kohtades, kus tekivad ummikud ning see oleks võimalik. Viimsi valla transpordi vanemspetsialist ei pea mõistlikuks Pirita teel ja Ranna teel sõidusuundade vahelise haljasala likviderrimist. Tema arvates tuleks vaadata liiklust tervikuna ning laiem ja mugavam liiklusruum suurendab üldjuhul sõiduautode osakaalu ning sellega ammendub läbilaskevõime veelgi ning see omakorda nõuab jälle tee laiendamist. Tänapäevane liikuvuspoliitika soosib autoliikluse piiramist ja ühistranspordile panustamist, mis on pikas perspektiivis keskkonnasõbralikum lähenemine. (Saar 2020)

Viimsi elanike arvates võiks Viimsi valla ja Tallinna linna vahel liikuvate bussiliinide sagedust suurendada. Imre Saar selgitab, et Viimsi vallast Tallinna linna on sõiduvõimalus nii Tallinna ühtse piletisüsteemi bussiliinidega nr 1A, 38 ja 49, Harju maakonna avalike bussiliinidega 114,

115, 174, kui ka kommertsliiniga 260. Lisaks on õpilastele mõeldud koolibussiliinid. Keskmise intervall Tallinna suunas on hommikul tiptunnil 8 -10 minutit. Võib öelda, et Viimsist on Tallinna ühendus väga tihe. Enamikest Tallinna enda piirkondadest ei ole linnakeskusesse nii tihedat ühendust. (Saar 2020) Tallinna Transpordiameti liinitöö peaspetsialist Raul Rannaveer lisab, et ühistranspordi töö planeerimine toimub lähtuvalt sõidunõudlusest, mille alusel määratakse liini tüüp, liini teenindavate busside arv ja nende liikumissagedus. Ka tema leiab, et tuginedes Tallinna Transpordiameti andmetele on tagatud normide kohane bussi täituvus kõnealusel liinil ning seetõttu ei ole ka tihendamist planeeritud. (Rannaveer 2020)

Trammiühendus või metroo Viimsi ja Tallinna vahel. Rannaveer meenutab, et 2019. aastal viidi läbi uuring „Tallinna ja Harjumaa kergrööbastranspordi teostatavus- ja tasuvusanalüüs“, mille eesmärgiks oli analüüsida trammi- ja kergrööbastranspordi arenguvõimalusi Tallinna regiooni ülesena. Analüüsi tulemusena esitati ettepanekud erinevate trassikoridoride osas ning linnalise arengu suunamiseks nii olemasolevatel kui ka perspektiivsetel trassidel. Uuringu tulemustes toodi välja ka potentsiaalne trammitrass Tallinna ja Viimsi vahel. Praegusel ajal on siiski keeruline prognoosida, millal võiksid uuringus välja toodud ettepanekud teostuda. Rannaveer lisab, et trammitee rajamiseks on vajalik finantsvahendite olemasolu ning tuleks üheaegselt etappide teostamisega läbi viia ka olemasoleva ühistranspordivõrgu ümberkorraldamine, et vältida dubleerivaid liine ning saavutada ühtselt toimiv ühistranspordi liinivõrk. (Rannaveer 2020) Viimsi valla transpordi vanemspetsialisti sõnul võiks samuti olla trammiühenduse loomine teatud tingimustel tasuta, kui on võimalik kaasata Euroopa Liidu vahendeid. Kuid lisab, et nii mahuka projekti elluviimine vajab veel suurema täpsusastmega täiendavaid uuringuid, mida lähiaastatel on erinevate huvitatud osapoolte vahel võimalik teha. Saar ise võimalikku metrood tõenäoliseks ei pea. (Saar 2020)

Ülemiste suunal liiklejad pakkusid välja Viimsi ja Ülemiste vahele ekspressbussi liikuma panemist. Viimsi valla transpordi vanemspetsialist tõdeb, et Viimsi – Ülemiste ekspressliini loomist lähitulevikus ei ole kavandatud. Kuna selline liin sõidaks peamiselt Tallinna linna territooriumil, mille ühistranspordiliiklust korraldab Tallinna linn, siis eeldab sellise liini käivitamine Tallinna ja Viimsi ühist huvi ja soovi liini ühiselt rahastada. Antud hetkel on Tallinna linn liini lahendanud bussiliiniga nr 49, mida ühiselt rahastavad Tallinna linn, Viimsi vald ja riik läbi Maanteeameti. Täiendava ekspressliini avamist ei pea me lähitulevikus tõenäoliseks. Viimsi keskusest Ülemistele on sõltuvalt teekonnast 15-18 km ning isegi autoga sõitmiseks kulub ca 30 minutit. Ühistransport on kahjuks autost aeglasem transpordivahend

ning isegi kui ekspressliinina mõned peatused ära jätta siis sellega on võimalik ajaliselt võita orienteeruvalt kuni 5 minutit, mis ei ole kahjuks piisav, et ajaliselt autoga võistelda. Bussiliiniga nr 49 on loodud võimalus ilma ümberistumiseta Ülemistele jõuda neile, kes seda soovivad teha ühistranspordiga. (Saar 2020) Raul Rannaveer lisab, et ekspressliinide avamine on otstarbekas piirkondade vahel, kus sõidunõudlus on suur. Samuti peaksid ekspressliinid tagama võimalikult kiire otseühenduse. Kuna Viimsi ja Ülemiste piirkondade vahel ei ole selget otsetrassi ning Tallinna Transpordiameti andmetel puudub ka suur sõidunõudlus, siis ei ole nimetatud liini avamist planeeritud. (Rannaveer 2020)

Viimsi elanike meelest võiks 1A bussiliini trajektoori pikendada Lubja teeni. Rannaveer selgitab, et liini pikendamine teise omavalitsuse piirides vajab MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskuse ning Viimsi valla poolset soovi ja omaosaluse finantseerimise kokkulepet ning käesoleval ajal seda teisel osapoolel ei ole (Rannaveer 2020). Imre Saare sõnul on Tallinna linnaliini 1A muutmine Tallinna Transpordiameti pädevuses. Teadaolevalt hinnatakse liinide liikumistee muutuse juures, millist mõju see avaldab juba olemasolevatele ja võimalikele lisanduvatele sõitjatele. Samuti, kes rahastab muudatustega seoses kaasneva töömahu. Täna toimub liin 1A Viimsi valla haldusterritooriumil toimuva teenuse eest rahastamine riigieelarvelisest toetusest, Viimsi vallavalitsuse ja Tallinna eelarvest ning laekuvast piletitulust. Liini 1A pikendamise Viimsi valla osas peaks vald täielikult kinni maksma, kuid selleks kahjuks vahendid puuduvad. Lisaks on 1A pikendamisega teemaks marsruudi kulgemine selliselt, et osadel sõitjatel liikumine ebamugavamaks ei läheks. Täna liigub bussiliin nii, et Viimsi vallamaja peatusest sisenejad teevad valla keskuses ringi ära ja siis alles sõidavad linna poole. Liini pikendamisel pikeneks nende sõiduaeg märgatavalt, lisaks oleks liini viimisel Lubja teeni vaja teha parklas juhile seisuaega, mis tähendab, et võib tekkida vajadus, et sõitjad peavad selleks ajaks bussist väljuma. Täna on Lubja piirkonna ja Tallinna kesklinna vahel käigus maakonnaliin 174, millega saab piirkonna elanikud ära teenindada. (Saar 2020)

KOKKUVÕTE

Antud töö eesmärgiks oli uurida Viimsi elanike rahulolu Reidi teega, et tagasisidestada Tallinna linnavõimude suurt arendusprojekti. Samuti teha ka ülevaade esialgsest meediakajastusest seoses Reidi tee projektiga ning kokkuvõtte ekspertide kommentaaridest uuringu tulemuste kohta. Töö uuringu läbiviimiseks kasutati ankeetküsitlust, mis oli mõeldud Viimsi elanikele. Ekspertide kommentaaride kogumiseks kasutas autor poolstruktureeritud intervjuusid. Ankeetküsitluse tulemusi hinnati vastuste põhjal, mis saadi 187 Viimsi elanikult ning nelja eksperdi kommentaaride põhjal. Eesmärgi täitmiseks otsiti antud töö käigus vastuseid järgnevatele küsimustele:

1. Milliseid argumente, nii kriitilisi kui toetavaid, toodi välja seoses Reidi teega enne ehitust?
2. Millised on Viimsi elanike hinnangu kriteeriumid ja rahulolu seoses Reidi teega?
3. Milliseid pudelikaelu nähakse tänases Viimsi ühenduses Tallinnaga ning millised oleks ideed olukorra edasiseks parendamiseks?
4. Milliseid kommentaare annavad eksperdid ankeetuuringu tulemustele?

Uuringu käigus saadi järgmised tulemused:

1. Valimi põhjal on Pirita ja Reidi tee peamine kasutamise põhjus töö ning liiklemiseks enim kasutatavaks sõiduvahendiks on auto.
2. Viimsi elanikud on väga rahul Reidi teed kasutades kokkuhoitud ajaga.
3. Liikumismugavuse puhul tunnevad vastanud kõrgemat rahulolu teekatte siledusest ning sõiduradade laiuusest ja arvust. Turvalisuse aspektist ollakse väga rahul valgustuse ning liikumiskiirusega. Tingimuste koha pealt on vastanud väga rahul teekatte seisukorra, tee ja ümbruskonna puhtusega
4. Ühistranspordi korralduse ja sageduse suhtes on vastanud enamjaolt neutraalsed.
5. Üldiselt on Reidi tee valmimisega rahul 90 % Viimsi elanikest.
6. 95 % küsitletute arvates on Reidi tee valmimine kiirendanud Viimsi ja Tallinna ühendust ning vähendanud ummikuid antud piirkonnas.
7. Üle poolte vastanute arvates peaks Pirita ja Reidi tee lubatud piirkiirus olema suurem kui 50 km/h.
8. Napilt üle poolte küsitletute arvavad, et Reidi teel on liiga palju valgusfoore ning ülejäänute arvates on neid piisavalt.

9. 55 % vastanud Viimsi elanikest peaksid mõistlikuks investeeringuks Viimsi ja Tallinna vahelise trammiühenduse loomist.
10. Tallinna transpordi ja taristu edaspidiste investeeringute juures peavad vastanud kõige olulisemaks rõhumist ühistranspordi eelistamisele ja kergliikluse toetamisele.
11. Reidi tee kohta käiv esialgne meediakajastus oli küllaltki asjakohane. Kuigi projekti vastu seisvate keskkonnakaitsjate vaatenurki kirjeldavaid artikleid tundus olevat rohkem, siis lõppkokkuvõttes nende pingutused vaid aeglustasid ehitustööd ja uus tee valmis esialgse plaani järgi.

Autor leiab, et püstitatud eesmärk täideti ning saadi konkreetne ülevaade Viimsi elanike rahulolust Reidi teega, kui ka ekspertide arvamused.

VIIDATUD ALLIKAD

Adams, K., Brace, I. (2006). *An Introduction to Market & Social Research: Planning & Using Research Tools & Techniques*. London, UK: Kogan Page.

Akakpo, S., Ayarkwa, J., Agyekum, K. (2017). A conceptual framework to evaluate road users' satisfaction of George Walker Bush Highway, Ghana.

Antov, D., Metsvahi, T. (2019). Hinnang Reidi tee põhiprojekti liiklusolukorra kohta lahenduse valmimisel. Tallinna Tehnikaülikool.

Czarnecki, M. T. (1999). *Managing By Measuring: How to Improve Your Organization's Performance Through Effective Benchmarking*. New York: AMACOM Books.

Eesti Uuringukeskus OÜ. (2019). Tallinlaste rahuloluküsitlus 2018-3.

Eesti Rahvusringhääling. (2017). Reidi tee uuring: Pirit ja Lasnamäe – poolt; Põhja-Tallinn – vastu.

German, P. Tallinna Transpordiameti liikluse peaspetsialist. Viimse elanike rahulolu Reidi teega. Kevin Kahro intervjuu. E-kiri. 4. mai 2020.

Harjo, A. Tallinna Transpordiameti juhataja. Viimse elanike rahulolu Reidi teega. Kevin Kahro intervjuu. E-kiri. 4. mai 2020.

Lodenijs, E. (2011). Customer Satisfaction measurement within the road sector – further development of customer feedback systems and a public input model.

McGivern, Y. (2013). *The Practice of Market Research: An Introduction*. 4. Harlow, UK: Pearson.

Paz, A., de la Fuente-Mella, H., Singh, A., Conover, R., Monteiro, H. (2016). Highway Expenditures and Associated Customer Satisfaction: A Case Study. *Mathematical Problems in Engineering*.

Rannaveer, R. Tallinna Transpordiameti liinitöö peaspetsialist. Viimsi elanike rahulolu Reidi teega. Kevin Kahro intervjuu. E-kiri. 4. mai 2020.

Saar, I. Viimsi valla transpordi vanemspetsialist. Viimsi elanike rahulolu Reidi teega. Kevin Kahro intervjuu. E-kiri. 23. Aprill 2020.

Suanmali, S., Chankao, K., Korbsanthia, P., Ammarapala, V. (2014). Factors affecting road users' satisfaction: the case of Motorway Route 7. *Songklanakarin Journal of Science and Technology*, 36 (4), 209-219.

Wisniewski, M. (2001). Using SERVQUAL to assess customer satisfaction with public sector services. *Managing Service Quality: An International Journal*, 11(6), 380-388.

Lisaks on lisas 3 loetletud kõik meediakokkuvõttes kasutatud veebiallikad.

SUMMARY

SATISFACTION OF VIIMSI RESIDENTS WITH THE REIDI ROAD

Kevin Kahro

Continuous work to make traffic work more efficiently takes place every day, and it is also characterized by various projects that have been carried out and will continue to be carried out in its name. There are many differences of opinion about any such innovation or redesign, albeit? positive feedback, negative feedback as well as indifference.

Reidi tee is a new street in the center of Tallinn, which connects the Russalka intersection and the intersection of Lootsi and Tuukri streets. The aim of the Reidi tee project is to offer road users a connection between Pirita and the city center that runs parallel to Narva Road. The new road section also helps to connect the port of Tallinn with Pirita and also North Tallinn. The road section was opened for traffic on 29.11.2019. For the residents of Viimsi, this change has had a significant impact, as it is part of the connection between Viimsi and Tallinn.

At present, there is no specific overview of Reidi tee's assessments and satisfaction. The aim of this work is to study the satisfaction of Viimsi residents with Reidi Road in order to provide feedback on the large development project of Tallinn city authorities. The topic of the work was chosen due to the fact that the author is from Viimsi and uses the road section on a daily basis

A survey of the residents of Viimsi was used to conduct the study of the work. The author used semi-structured interviews to gather expert comments. The results of the questionnaire survey were evaluated on the basis of the answers received from 187 residents of Viimsi and on the basis of the comments of four experts.

The study provided different results. Among the residents of Viimsi, the most satisfaction is offered by saving time using Reid's road. The main concern seemed to be the regulation of traffic lights, which does not allow movement in the green cycle.

The author finds that the set goal was fulfilled and a specific overview of the satisfaction of Viimsi residents with Reidi Road was obtained, as well as the opinions of experts.

LISAD

Lisa 1. Viimsi elanike Reidi tee rahulolu küsitlus

1. Sugu
 - a) Mees
 - b) Naine

2. Vanus
 - a) 18-27
 - b) 28-37
 - c) 38-47
 - d) 48-57
 - e) 58 või vanem

3. Kui tihti kasutate Pirita või Reidi teed?
 - a) Pigem iga päev
 - b) Pigem 1-2 korda nädalas
 - c) Vähem kui kord nädalas
 - d) Vähem kui kord kuus
 - e) Ei kasuta üldse

4. Liiklemiseks enim kasutatav sõiduvahend:
 - a) Sõiduauto
 - b) Ühistransport
 - c) Muu: _____

5. Pirita või Reidi tee kasutamise peamine põhjus:
 - a) Töö
 - b) Kool
 - c) Muu: _____

6. Ajaline ja rahaline väärtus

	Väga rahul	Rahul	Neutraalne	Pole rahul	Pole üldse rahul
Teelõigu kasutamisel kokkuhoitud aeg					
Teelõigu kasutamisel kokkuhoitud kütus					

7. Liikumismugavus

	Väga rahul	Rahul	Neutraalne	Pole rahul	Pole üldse rahul
Valgusfooride arvukus					
Sõiduradade arv					
Sõiduradade laius					
Teekatte siledus					

8. Turvalisus

	Väga rahul	Rahul	Neutraalne	Pole rahul	Pole üldse rahul
Liikumiskiirus					
Valgusfoorid					
Valgustus					
Kiiruskaamerad					
Jalakäijate turvalisus					

9. Tingimused

	Väga rahul	Rahul	Neutraalne	Pole rahul	Pole üldse rahul
Liikluse voolavus					
Tee ja ümbruskonna puhtus					
Teiste liiklejate käitumine					
Teekatte seisukord					

10. Ühistransport

	Väga rahul	Rahul	Neutraalne	Pole rahul	Pole üldse rahul
Ühistranspordi korraldus					
Ühistranspordi sagedus					

11. Üldine rahulolu Reidi tee valmimisest:

- a) Väga rahul
- b) Rahul
- c) Neutraalne
- d) Ei ole rahul
- e) Ei ole üldse rahul

12. Mis on Teie arvates olulisim rahulolu/mitterahulolu kriteerium, mille järgi otsustasite? (valikuline)

13. Kas Reidi tee valmimine on kiirendanud Viimsi ja Tallinna ühendust?

- a) Jah

b) Ei

14. Kas tajute, et Reidi tee projekt on vähendanud ummikuid antud piirkonnas?

- a) On vähendanud oluliselt
- b) On vähendanud teisejärguliselt
- c) Ei ole vähendanud
- d) On suurendanud ummikuid

15. Kui suur peaks olema Teie arvates Pirita ja Reidi tee lubatud piirkiirus?

- a) 40 km/h
- b) 50 km/h
- c) 60 km/h
- d) 70 km/h
- e) 80 km/h
- f) 90 km/h

16. Kas Teie arvates on uuenenud teelõigul liiga palju või liiga vähe valgusfoore?

- a) Liiga palju
- b) Piisavalt
- c) Liiga vähe

17. Kas peate Viimsi ja Tallinna vahelist trammiühendust mõistlikuks investeeringuks?

- a) Jah kindlasti
- b) Pigem jah
- c) Ei oska öelda
- d) Pigem ei
- e) Kindlasti ei

18. Palun järjestage enda jaoks olulisuse järjekorras järgmised tegurid, millele Tallinna transpordi ja taristu investeeringute juures peaks edaspidi rohkem rõhuma (1-kõige olulisem):

	Roheline linnapilt	Jalakäijate turvalisus	Autoliikluse kiiruse tõstmine	Ühistranspordi eelistamine	Kergliikluse toetamine
1					
2					
3					
4					
5					

19. Milliseid pudelikaelu näete veel Viimsi ja Tallinna ühenduses? (valikuline)

20. Milliseid lahendusi näete probleemikohtade likvideerimiseks? (valikuline)

21. Kas soovite lisada veel midagi, mis põhjustab rahulolematust seoses Reidi teega?
(valikuline)

Lisa 2. Murekohad, mis edastati ekspertidele kommenteerimiseks

Tuginedes Viimsi elanike seas läbi viidud rahulolu uuringu tulemustele seoses Reidi teega, selgus, et inimesed on valminud projektiga enamjaolt väga rahul. Küll aga toodi välja mõned punktid, mis on tekitanud Viimsi ja Tallinna ühenduses küsimusi. Ankeetküsitlusele vastas kokku 187 Viimsi elanikku, perioodil 28.03.2020-18.04.2020. Palun kommenteerige inimeste mõtteid seoses probleemkohtadega ning välja pakutud lahendustega.

Elanikes rahulolematust tekitanud punktid

- 1.) Ligi poolte vastanute arvates on Reidi teel liiga palju valgusfoore ning roheline tsükkel praktiliselt puudub.
- 2.) Probleemkohaks peeti Pirita poolt tulles Reidi teelt Jõe tänavale vasakpöört tehes segaduse tekkimist ümberreastumisel.
- 3.) Arvati, et Pirita ning Reidi tee puhul on kehtestatud liiga väike piirkiirus.

Pudelikaelad, mida veel nähakse Viimsi ja Tallinna ühenduses

- 1.) Kurdeti ummikute üle lõigul Pirita Selverist Merivälja tee ja Randvere tee ristumiskohani.
- 2.) Pärnamäe teele tekkivad ummikud tiptundide ajal.
- 3.) Toodi välja, et Viimsist Ülemistesse pääsemisel ei ole piisavalt ummikutevaba ühendust.

Lahendused, mida elanikud välja pakuvad

- 1.) Valgusfooride efektiivsem reguleerimine, et tekitada roheline tsükkel.
- 2.) Bussirajad Tallinna kesklinnast Viimsi keskuseni ja tagasi (soosiks ühistranspordi kasutamist).
- 3.) Kasutada muutsuunaga sõiduradasid Merivälja ja Pirita teel kohtades, kus tekivad ummikud ning see oleks võimalik.
- 4.) Viimsi valla ja Tallinna linna vahel liikuvate bussiliinide sageduse suurendamine.
- 5.) Trammiühendus või metroo Viimsi ja Tallinna vahel.
- 6.) Ekspressbuss liikuma Viimsi ja Ülemiste vahel.
- 7.) 1A bussiliini trajektoori pikendamine Lubja teeni.

Lisa 3. Meediakokkuvõttes kasutatud veebiallikad

<https://www.tallinn.ee/est/Reidi-tee>

<https://www.tallinn.ee/est/Uudis-Reidi-tee-avatakse-liiklusele-reede-parastlounal>

<http://kprojekt.ee/reidi-tee-on-avatud/>

<https://www.tallinn.ee/est/Uudis-Reidi-tee-on-liiklusele-avatud>

<https://www.tallinn.ee/est/Reidi-tee>

<https://novarc.ee/projekt/reidi-tee/>

<https://www.tallinn.ee/est/Uudis-Reidi-tee-avatakse-liiklusele-reede-parastlounal>

<https://tv.delfi.ee/uudised/paevauudised/video-ja-fotod-reidi-tee-lugu-kohtuvaidlustest-ja-nurjunud-pakkumustest-ehitustoodeni?id=83125669>

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/vaata-kuhu-mkm-jargmisel-aastal-ligi-670-miljonit-eurot-suunab-lahenduse-saavad-kaks-tallinna-pudelikaela?id=72533021>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/pikalt-oodatud-reidi-tee-ehitustood-algavad-sugisel?id=73973145>

<https://epl.delfi.ee/eesti/reidi-tee-planeeringu-arutelu-ehk-vaidlus-autode-ja-inimeste-vahel?id=74205515>

<https://epl.delfi.ee/arvamus/juhtkiri-planeerimine-vajab-inimlikku-nagu?id=74272425>

<https://epl.delfi.ee/arvamus/ttu-oppejoud-tallinna-reidi-tee-on-jarjekordne-labimotlematu-ohver-autokummardamise-altarile?id=74305181>

<https://ekspress.delfi.ee/kuum/taielik-kosmaar-peatage-reidi-tee?id=74338747>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/delfi-fotod-russalka-juurde-kogunenud-meeleavaldaajad-seisid-avatuma-linnaruumi-ees?id=74327383>

<https://epl.delfi.ee/eesti/kadrioru-selts-reidi-teest-autod-voiks-suunata-maa-alla-jalakaijad-ja-ratturid-maa-peale?id=74353309>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/tallinna-sotsiaaldemokraadid-praegune-reidi-tee-lahendus-pole-piisavalt-ohutu?id=74389427>

<https://epl.delfi.ee/arvamus/pirita-linnaosavanem-eurorahade-ees-rajatavast-reidi-teest-autotunneli-rajamiseks-raha-ei-jatku?id=74393689>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/russalka-monumenti-hakatakse-uurima-georadari-ja-rontgeniga?id=74452053>

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/kaja-kallas-reidi-tee-projekt-on-vastuolus-el-i-rahastamispohimotetega?id=74493849>

<https://ekspress.delfi.ee/teateid-elust/linnaavalitsus-peitis-reidi-tee-alternatiivprojekti-sahtlisse?id=74917231>

<https://epl.delfi.ee/eesti/uue-eskiisiga-tehakse-reidi-tee-inimsobralikumaks?id=75281897>

<https://epl.delfi.ee/eesti/reidi-tee-sai-esimese-ehitusloa-kopp-luuakse-maasse-suvel?id=76576390>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/reidi-tee-teine-etapp-sai-ehitusloa?id=77988098>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/reidi-tee-ehitusluba-peatati-kuni-uue-kohtuotsuseni?id=78415331>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/reidi-tee-ehitusloa-peatamine-jai-loplikult-jousse?id=78810148>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/taavi-aas-diskussioonide-aeg-on-labi-reidi-tee-rajamist-toetab-enam-kui-pool-tallinlastest?id=78903788>

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/video-kohus-otsustas-reidi-tee-ehitus-on-seaduslik-asukohta-muuta-ei-saa?id=79424632>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/liiklus/tallinna-linn-sai-reidi-tee-ehituseks-vajaliku-vee-erikasutusloa?id=79694720>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/delfi-video-ja-fotod-keskerakond-jagas-voimupositsioone-mihhail-kolvartist-saab-volikogu-esimees-linnajuhtimisse-kaasatakse-ka-rohelised?id=80033976>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/kalle-muuli-korrumpeerunud-linnavoim-ostis-rohelised-ara?id=80036356>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/fotod-reidi-tee-ehitus-algas-esimene-50-meetrine-jupp-on-asfaldi-all?id=80088410>

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/reidi-tee-ehitushange-kukkus-kallite-pakkumuste-tottu-labi?id=80477420>

<https://epl.delfi.ee/eesti/reidi-tee-trassi-vastased-leppisid-soiduraja-kaotamise-ja-ohutussaare-puuderibaga?id=81042469>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/tallinn-kuulutas-taas-valja-reidi-tee-ehitushanke?id=81390209>

<https://epl.delfi.ee/uudised/algab-reidi-tee-ehitus?id=81481213>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/tana-solmiti-reidi-tee-ehituse-toovotuleping?id=82743269>

<https://epl.delfi.ee/uudised/reidi-tee-ehitusel-loodi-kopp-maasse?id=83129075>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/reidi-tee-ehitus-toob-liiklusmuudatused-reisisadama-ja-russalka-juures?id=85702249>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/intervjuu-reidi-teed-analuusinud-professor-erinevus-puudutab-ainult-pea-200-meetrist-loiku-ja-kitsam-tee-tooks-ummikud-void-tiptundidel?id=86451391>

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/linnapea-kolvart-reidi-tee-algne-plaan-tundub-mulle-moistlikum-seal-ei-teki-pudelikaelu-ega-ummikuid?id=86468901>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/asi-paigas-reidi-tee-tuleb-laiem-vahepealne-flirt-rohelistega-on-labi?id=86575719>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/fotod-sudaool-avatakse-esimene-loik-reidi-teest-liiklusele?id=87367229>

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/fotod-reidi-tee-avati-liiklusele-ehitus-laks-kokku-maksma-43-miljonit-eurot?id=88223807>

<https://www.tallinn.ee/est/Reidi-tee-ehitus>

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2019/12/02/reidi-tee-on-liiklusele-avatud>

<https://www.tallinn.ee/est/Uudis-Reidi-tee-toob-uue-bussiliini-nr-66-2>

<https://transport.tallinn.ee/#bus/49/a-b/20803-%C2%BD>

Lisa 4. Lihtlitsents

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina, Kevin Kahro,

1. annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

VIIMSI ELANIKE RAHULOLU REIDI TEEGA,

mille juhendaja on Tarvo Niine,

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh TalTechi raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks TalTechi veebikeskkonna kaudu, sealhulgas TalTechi raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

¹*Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil.*