|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Pilt, millel on kujutatud joonistamine, visand, kunst, illustratsioon  Kirjeldus on genereeritud automaatselt | EELNÕU 07.09.2023 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| TALLINNA LINNAVOLIKOGU | | |
|  | | |
| **OTSUS** | | |
|  | | |
|  | | |
| Tallinn | | 7. september 2023 nr |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
|  | | |
| Umbusalduse avaldamine Tallinna abilinnapea Vladimir Svetile |  | |
|  | | |
|  | | |
| Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 22 lg 1 p 18 ja § 46 ning Tallinna põhimääruse § 26 lg 1 p 18 ja § 38 alusel. | | |
|  | | |
|  | | |

Avaldada umbusaldust Tallinna abilinnapeale Vladimir Svetile.

Tallinna Linnavolikogu Kantseleil teha otsus teatavaks Vladimir Svetile.

Otsust on võimalik vaidlustada Tallinna Halduskohtus (Pärnu mnt 7, 15082 Tallinn) 30 päeva jooksul arvates otsuse teatavakstegemisest.

|  |
| --- |
|  |
| Tallinna Linnavolikogu esimees |

Maris Sild

Eelnõu esitaja: Tallinna Linnavolikogu liikmed vastavalt lisatud nimekirjale

|  |  |
| --- | --- |
| **Seletuskiri** | |
| Tallinna Linnavolikogu otsuse eelnõu | |
| „Umbusalduse avaldamine Tallinna abilinnapea Vladimir Svetile” juurde |  |
|  | |
|  | |

**Eelnõule allakirjutanud Tallinna Linnavolikogu liikmed ei pea võimalikuks Vladimir Sveti jätkamist Tallinna abilinnapeana ning avaldavad talle umbusaldust.**

Avaldame umbusaldust abilinnapea Vladimir Svetile, tulenevalt suutmatusest hallata oma vastutusvaldkonda. Leiame, et tal puudub kontroll oma allasutuste ja alluvate tegevuse üle. Alljärgnevalt viitame juhtimisvigadele, mis tulenevad ebapiisavatest analüüsidest ja ebaotstarbekast eelarvekasutusest. See on Eesti Vabariigi pealinnale toonud kaasa pikkade tagajärgedega kahjud. Ühtlasi on see toimunud eirates avalikku arvamust ja minnes mööda kaasamise headest tavadest.

**Sadama tramm.** Sadama tramm on ebaotstarbeka marsruudiga. Marsruudi väljavalimisele ja kinnitamisele ei eelnenud avalikku arutelu, ei küsitud linnakodanike arvamust võimalike marsruutide osas, vaid otsustati kabinetivaikuses ehitada liin, mis ei kata sadama D-terminali reisijate vajadusi.

Ei avalikkusele ega Tallinna linnavolikogu liikmetele pole esitatud mitte ühtegi uuringut selle kohta, kui suur on potentsiaalne nõudlus Sadama A-terminal – Lennujaam liinil. A-terminaali trammiga ühendamise oleks saanud teha vähemalt kolm korda odavamalt (M. Preem 27.06.2023, ERR), kui see D-terminali kõrvale jätmine oleks toimunud enne tööde alustamist. A-terminali ühendamiseks oleks piisanud vaid ühe trammitee haagi lisamisest olemasolevale Mere puiestee trassile läbi Kai ja Sadama tänavate, seeläbi oleks jäänud ära kogu mõttetu käänak Gonsiori tänavalt Laikmaa tänavale ja edasi Hobujaama ja Ahtri tänavale. Niisamuti oleks ära jäänud kogu ehitusaegne liikluskaos ja trammiliinide sulgemine.

Martti Preem küsib oma 27.06.2023 ERR-is avaldatud arvamusloos tabavalt: „Kellel on vaja Tallinnas sõita trammiga lennujaamast sadamasse? Lühikene vastus on, et mitte kellelgi,“ ning jätkab samas: „Miks peaks esmalt lendama Tallinnasse, et siis trammiga sõita pea tund sadamasse ja sealt laevaga edasi kaks tundi Helsingisse või öö otsa Stockholmi, kui ometi saab otse lennata nii Helsingisse kui ka Stockholmi rohkematest lähtekohtadest kui Tallinnasse? Sama küsimus ka startimisel Helsingist ja Stockholmist. Miks peaks kõigepealt laevaga tulema Tallinnasse, et siit siis edasi lennata, kui nii Helsingist kui ka Stockholmist saab otse lennata laia maailma.“

21.08.2023 seisuga väljub A-terminalist viis ja saabub kuus laeva ööpäevas, D-terminalist aga väljub kuus ja saabub kuus laeva ööpäevas. A-terminali kasutavad Eckerö Linjen ja Viking Line laevad, mis opereerivad Ahvenamaa vabamajanduspiirkonna lipu all, samas D-terminali kasutab Tallink, mis sõidab Eesti lipu all ja maksab makse Eesti riigile. Meile jääb arusaamatuks, mille põhjal langetati otsus luua just väliskapitaliga laevafirmadele eelistingimused, kui mõlemas terminalis on võrdne arv reise.

**Teeremondid Tallinnas.** 2023. a suvekuudele ilma analüüsideta (ja paljud neist ka ette teatamata) planeeritud teeremondid on Tallinna kesklinnas ja ka osades linnaasumites (nt Kalamaja) tekitanud olukorra, kus autoliiklus seisab suurtes ummikutes ning teeremondi piirkondade ärid lähevad pankrotti (Juudas 16.08.2023, Delfi; Kullerkupp 08.07.2023, Postimees; Michelson 12.07.2023, Õhtuleht). Liikumine kesklinnas on raskendatud ja tihtilugu võimatu isegi jalakäijatel ning kergliiklejatel, sh on operatiivautode väljakutsepaika jõudmine raskendatud. Objektide valmimis­tähtajad on juba planeeritult ebamõistlikult pikad ning venivad veelgi. Kohati puudub avalik teave objekti tööde tähtaegadest, teostajatest ja vastutajatest. Märgistused ja liikluse ümberkorraldused on loetamatud ning tekitavad autojuhtides segadust, mille tõttu esineb liikluse osapoolte vahel vääriti mõistmist. Üldise liikluse tunnuseks on saanud ebatavaliselt kõrge närvilisus, pidevad ridade vahetused, kiirendamised ja pidurdamised, liiklejate vastastikune austus ja liiklusviisakus on teetööde piirkondades täielikult kadunud.

Selle asemel, et Tallinna maksumaksja poolt 200 000 € eest soetatud liiklussimulaatoriga läbi analüüsida teetööde piirkondade mõjud, võimalikud parimad ümbersuunamised, fooritsüklite muudatused jm, on abilinnapea Sveti juhtimisel lisatud niigi umbes ja seisvasse liiklusesse juurde veel lõõtsabusse, mis, nagu ka kõik teised teetööpiirkondade bussid, hilinevad ja on isegi tipptunnil olnud pooltühjad. Seda, et Tallinna maksumaksja poolt soetatud liiklussimulatsioonimudelit ei osata kasutada, näitab asjaolu, et Kesklinnas on üles kaevatud ja n.­‑ö. remondis ka pea kõik põhiremondikohtadest ümbersõite võimaldavad tänavad. Arusaamatul põhjusel tuli samaaegselt trammiteede rajamisega üles kaevata Jõe, Pronksi ja Wiiralti tänav, mis oleks olnud üks Kesklinnast möödasõitu võimaldav trass. Kes sellise planeerimise eest vastutab? Kas liiklussimulatsioonimudel andiski soovituse kõne all oleva piirkonna tänavad korraga sulgeda? Kõige hullem olukord ongi A- ja D-terminali piirkonnas, kus laeva maabumisel tekib järjekord, mis liigub alla 1 km/h.

Leiame, et vastutustundetu on ka asjaolu, et terve rida liikluskorralduse muudatusi, mis olid kavandatud valmima 2023. aasta õppeaasta alguseks, viibivad. See raskendab oluliselt koolilaste teekonda kesklinna haridusasutustesse. Eriti võimendub liikluskaos tulenevalt ühistranspordi liinide muudatustest, kuna kesklinna koolidesse ei pääse auto ega ühistranspordiga. Linnavõim on soovitanud käia jala.

Kõige eeltoodu taustal ei tegeleta ka tõeliste murekohtadega, näiteks Peterburi tee halb seisukord. Tegemist on põhimaanteega, mis Tallinnasse siseneb. Tallinna piires on Väost kuni Mustakivi teeni teekatte olukord väga kehv. Euroopa pealinna põhimaantee ja pealinna sissesõidutee peab olema esinduslik ja tehniliselt heas seisukorras, praegusel kujul loob Peterburi tee Tallinna linnale mainekahju.

Keskaegne vanalinn oma kitsaste tänavate ja munakivisillutisega on meie linna üks olulisemaid visiitkaarte. UNESCO maailmapärandi hulka kuuluva Tallinna vanalinna teede ja kõnniteede sillutise olukord on halb ja arengustrateegias ei ole ette nähtud midagi olukorra parandamiseks.

**Mittesujuv liiklus.** Viimastel aastatel on Tallinna liikluskorraldus oluliselt halvenenud. Selle on endaga kaasa toonud mitmed asjaolud, sh valgusfooride katkendlikud lained, tänavate ja ristmike kitsendamine ning liiklusradade eraldamine. Abilinnapea Svet on intervjuudes vastavaid tegevusi põhjendanud liikluse rahustamisena. Antud tegevuste tulemusena on aga liikluse olukord Tallinnas läinud kordades hullemaks, mille tõttu ei saa enam rääkida sujuvast liiklusest.

Tallinnasse on rajatud Euroopa standarditele mitte vastavaid ja kohati märgistamata (nt Nõmmel) liikluskünniseid, nn „lamavaid politseinikke“. Abilinnapea Sveti sõnul ei ole Tallinnal raha nende Euroopa standarditega vastavusse viimiseks. Seesugune ebastandardne liikluskünniste rajamine linnatänavatele jätkub (nt Juurdeveo tänav).

Samuti keeldub abilinnapea märgistamata liikluskünniseid märgistamast, kuigi talvisel ajal lumekattega on need ka päevavalguses liiklejale märkamatud. Abilinnapea Sveti põhjendus, et 30 km/h alal võib neist sellel kiirusel üle sõita ja märgistust ei olegi vaja, ei päde, sest esiteks on need liikluskünnised enamasti Euroopa standarditele mittevastava tõusukaldega ja 30 km/h kiirusega lõhuvad need liiklusvahendit. Teiseks tunnistab abilinnapea Svet selle väitega, et on maksnud maksumaksja raja ning lasknud ehitada hulga ebavajalikke teetõkiseid, sest kui 30 km/h piirkiirusega teelõigul ei pea tõkise ületamiseks sõiduki piirkiirust alandama, ei ole sellel tõkisel ka mõtet, sest see ei täida liiklust rahustavat funktsiooni. Kui aga 30 km/h alal peab liikluskünnise ületamiseks siiski kiirust alandama ja see ongi eesmärk, on vaja liikluskünnis märgistada, et liiklusvahendi juht suudaks õigel ajal õiged otsused vastu võtta.

**Bussiliinid Tallinnas.** Abilinnapea Sveti juhtimisel on alates 2023. a augustist muutunud buss nr 8 marsruut, olenemata kohaliku kogukonna tugevast vastuseisust. Bussiliin nr 8 on senini sõitnud Mähe asumist Hobujaama. Pärast marsruudi muudatust peab suure rahvaarvuga Mähe kogukond (üle 7000 inimese) Kesklinna jõudmiseks tegema ümberistumise, mis on eriti keeruline kesklinna koolides käivatele lastele, eakatele ja liikumisraskustega inimestele. Tallinna linnajuhid on väljendanud seisukohta, et Mähe elanikud teeksid ümberistumise Pirita teel. See ei ole kodanikusõbralik, sest Pirita teel mere ääres on tihti keerulised ilmastikutingimused. Niisamuti on tipptundidel raskendatud ümberistumine, kuna valdav osa teed läbivatest bussidest on selleks hetkeks juba ülerahvastatud. Sama raske on liikuma hakata suunal Kesklinnast Äigrumäele. **Muudatus on tehtud ette teatamata ja kohalikku elanikkonda aruteludesse kaasamata. Selline valitsemispraktika on vastuolus kaasamise tavadega. Rahvaalgatus.ee keskkonnas on nr 8 bussiliini muudatuse vastu 22. augusti seisuga kogutud 4529 allkirja.**

**Samuti taheti abilinnapea Sveti eestvedamisel, taaskord ilma eelneva kaasamise ja diskussioonita, muuta buss nr 5 marsruuti, mille käigus oleks tervel Pirita-Kose asumil kadunud otseühendus kesklinnaga. Liini nr 5 muudatustest siiski loobuti, kuna muudatustest oleks mõjutatud olnud erivajadustega laste kool. Tekib küsimus, kas abilinnapea Svet ei teadnud muudatuste piirkonda jäävast erivajadustega laste koolist. Kuidas üldse on võimalik, et selline liinimuudatus sai kaalumisele tulla ning esialgu otsustati ka vastu võtta, kui mõjutatud piirkonnas asub erivajadustega laste kool?**

**Me ei pea õigeks, et linnavõim on asunud lõhkuma hästitoimivaid ühistranspordiliine, mis on aastakümnetega ennast tõestanud ning saanud mugavaks ja harjumuspäraseks ühenduseks Kesklinnaga. Linn ei vaja ühistranspordisüsteemi, mis lähtub üksnes täituvuse statistikast, vaid terviklikku ja tervet linna katvat ühistranspordivõrku.**

**Me taunime valitsemispraktikat, kus ühistranspordiliine puudutavad muudatused viikase läbi südasuvel kahe nädalase etteteatamisega ja ilma elanikkonda kaasamata.**

**Roheline pealinn Tallinn.** Tallinn on alates 2018. aastast taotlenud Euroopa Rohelise pealinna tiitlit, mis lõpuks 2023. aastaks ka saadi. Tiitli taotlemisele ja projekti läbiviimiseks on kulunud kümneid miljoneid eurosid, ainuüksi sisuturunduskampaaniasse paigutati 400 000 eurot. Projekt ei ole endaga kaasa toonud arvestatavat tulemit linnaelanikele ja on tekitanud rahvusvahelist mainekahju Euroopa rohepealinna tiitli projektile, näiteks sotsiaalmeedias pilatakse Tallinna inimeste turvalisust, kaasaegset liikuvust ja siinset linnaruumi. Rohepealinn peaks taotlema inimsõbralikumat linnakeskkonda, selle asemel aga oleme saanud hirmuäratava linnadüstoopia, mis raskendab liikumist siinsetele elanikele kui ka turistidele. Euroopa roheline pealinn 2023 koosneb niitmata haljasaladest ja üleskaevatud tänavatest, mille ümbrus on täis tolmu ja sodi.

Tallinna linna tegevuste vastuolu näiliste püüdlustega rohelisema keskkonna poole kerkib eriliselt esile, kui vaadata viimaseid arenguid Skoone bastionis, Sütiste metsas ja teistel looduskaitsealadel.

Skoone bastioni taastamistööde käigus likvideeriti sajandite vanune haljasala, mis oli koduks linnaloomadele – jänestele, siilidele, ööbikutele. Sealses taimestikus elavatest putukatest toitusid bastionikäigus pesitsevad nahkhiired. Haljasala oli lindude rände ajal üle Soome lahe lendavate rändlindude peatuspaigaks. Lisaks eeltoodule oli Skoone bastioni haljasala armastatud jalutuspaigaks kohalike elanike seas. Meie hinnangul ei ole Euroopa rohelisele pealinnale kohane hävitada linnaloodust ja elurikkust.

Sütiste metsas võeti abilinnapea Sveti juhtimise all maha 778 tervet puud, et rajada nelja meetri laiune asfalttee läbi Natura 2000 looduskaitseala.

Kõigest eeltoodust tulenevalt leiame, et abilinnapea Svet peab võtma poliitilise vastutuse nii suure mastaabiga ja pikaaegsete mõjudega eksimuste eest.