



KOSTIVERE KARSTIALA ÕPPERAJA PROJEKTEERIMISE ESMASE ESKIISLAHENDUSE AVALIKU TUTVUSTAMISE PROTOKOLL

08.08.2024, Jõelähtme rahvamajas (Kivisilla tee 2, Jõelähtme).

Algus kell 17:00, lõpp kell 18:10.

Juhatas: Timo Kangur
Protokollis: Kaidi Maran

Võtsid osa: Vt. Lisa 1.

Käesoleva protokollis tekst on kokkuvõttev ning teemad on käsitletud eskiisi esitluse teemade kaupa. Saalist tulnud küsimused on lisatud teema alla. Koosolek salvestati protokollimise eesmärgil. Osalejatele kinnitati, et salvestis ei lähe kuhugi ülesse, kuid salvestatakse arhiivi jaoks. Protokolli on kaks lisa.

PÄEVAKORD:

Kostivere karstiala õpperaja projekteerimise esmase eskiislahenduse avalik tutvustamine ja sellel järgnenud arutelu.

1. Päevakorrapunkt: Sissejuhatas

RMK külastusajuht, Timo Kangur (edaspidi RMK esindaja), juhatas eskiisprojekti tutvustamise sisse, tuues välja, et RMK Kostivere karstiala õpperaja külastustaristu projekteerimistöödega on jõutud faasi, kus valminud on eskiislahendus, mida projekteerija käesoleval arutelul esitleb. Kostivere karstiala rada oli vaja rajada, sest Kostivere maastikukaitseala kaitsekorralduskavas (edaspidi KKK) oli RMK-le seatud kohustus karstiala korralikult eksponeerida ning selleks on vajalik raja taristu rajamine. Timo Kangur tõi välja, et objekt valmib tema tööpiirkonda.

Jõelähtme vallavanem tõi välja, et karstiala teema on aastaid olnud kuum teema ning jõudnud niikaugele, et RMK on töö kokku pannud, mida täna õpperaja kontekstis esitletakse. Osavõtjate arvust võib näha, et teema ei ole enam nii terav, kuid hea, kui saame lahenduse, mis teemat paremini piiritleb, saame parkimiskohad ja lahendused, mille RMK realiseerib.

Kristjan Lustmets (edaspidi projekteerija), Selektor Projektist, tõi välja, et projekteerimine on eskiisi faasis ning jõudnud avaliku tutvustamiseni.

2. Päevakorrapunkt: Projekti esmase eskiisi tutvustus

2.1. Kavandatava raja tutvustus kaitsekorralduskava asendiplaanide alusel

Projekteerija alustas esitlusega (lisa 1; käesolevasse protokollis tekst ei ole esitluse slaidide materjali kopeeritud). Projekteerija esitles KKK asendiplaane radade paiknemisest. Ta tõi välja,

et vana rada läheb mööda pruuni joont. Kõrval oli alternatiiv, tuua kõrvale ka asendiplaanil olev roosa tähistusega tee, kuid KKK raames otsustati, et jäävad kaks, sinise tähistusega juppi, mida käesoleva projekteerimise raames pikendati ka ümber suure langatusala. Põhjus, miks vana rada ja selle kõrval olev uus, ei sobi ning variantidena maha läksid – sinna ei ole võimalik luua mõislikku parkimislahendust, et oleks võimalik turvaliselt käia. Autosid panna eramaale, õue, või lihtsalt maantee äärde, Transpordiametile ei sobi. Tegu ka maastikukaitsealaga, kuhu ei saa parklat rajada ning ka teisel pool on eramaad.

Esialgu oli plaan rajada parkla tee otsa (lõuna poolsele juurdepääsule) ja teine parkla Rebala muuseumi juurde, kus eeldame, et hakkab enamus inimesi käima. Eskiisis olev lõunapoolne parkla on loodetavasti sobiv alternatiiv inimestele, kes sooviksid autoga suurele langatusalale ja Seenele (kuulus karstivorm) juurde pääseda.

2.2. Eesmärgid ja probleemi kirjeldused

Projekteerija kirjeldas esitluse slaidil „Eesmärgid ja probleemi kirjeldused“ oleva asendiplaani alusel töömaad, mis, algab Tallinn-Narva maantee äärest ning roosaga kirjeldatud rada. Eesmärk oli suunata liiklejaid lõunapoolsesse parklaase mööda Seene tänavat. Sellega ka vähendada Kostivere asula vahelist liiklust, et Tallinn-Narva maanteelt tulija ei hakkaks Kostivere asulast läbi minema. Vaja oli ka maaomanikega juurdepääs kooskõlastada.

Töö tellija on RMK, projekteerija Selektor Projekt. Eesmärgiks on koostada ehitusprojekt. Sisu on nelja osapoole vaheline koostöö. Ühtset arusaama leida on keerulisem, kui on rohkem osapooli – kaitseala (maastiku- ja muinsuskaitse) ja selle kaitsekorralduskavast tulenev, projekteerimistingimused, Transpordiameti ning Keskkonnaameti nõudmised ja tingimused.

Projekteerimise eesmärk on luua terviklik, infotahvli, pinkide, viitade, platvormi jms kujundus ja disain ning nende paiknemine objektile. Kujunduslahendus peab lähtuma Kostivere karstiala omanäolisusest ja sobitumine keskkonda, et taristu ei jääks alale võõrkehana.

Projekteerija tõi probleemkohtadena välja, et tegu on karstialaga, mis on oma loomult juba keeruline ala, kuhu midagi rajada. Ala on üllatusi täis ja ajas tekitab neid juurde. Sealt tuli ka ohutuse eesmärk, kuidas külastajat võimalikult ohutult suunata ala külastama. Maastikukaitseala ja looduskaitseaduse piirangud ei võimalda kõike teha sinna, kuhu soovime. Jõelähtme jõe ehituskeeluvöönd ja sellest tulenevad piirangud, asendiplaanil laiem sinise viirutusega ala. Seetõttu oli vaja ka platvorm lõpetada ära enne ehituskeeluvööndit. Ka silda oleks olnud keeruline sinna rajada. Muinsuskaitseala piirangud mõjutasid peamiselt käimla asukohta – pidi tegema mitu alternatiivset lahendust Rebala muuseumi piirkonnas, enne, kui leidsime sobiva lahenduse.

2.3. Tehnilised alameesmärgid

Projekteerija tõi välja tehnilised alameesmärgid. Planeerida juurdepääsud. Teha selgeks, et ala keskel ei ole juurdepääsu, et ei rikutaks eramaa omanike privaatsust. Sealt käiakse nii harjumusest kui ka Google Maps juhatab valesse kohta. Peajuurdepääs on eskiisiga planeeritud Rebala muuseumi juurde. Teine juurdepääs (lõuna poolt) algab Pargi teelt, kuid raja algus ja parkla on roosa maja lähedal.

Projekteerija kirjeldas, et õpperaja trajektoor, mis on ca 2 km pikk; algab Rebala muuseumi juurest, üle tee ja lõpeb suure langatusala taga. Teine õpperaja osa (algab roosa maja lähedalt) on ligipääsetav, et sinna saaks ka nt ratastooliga inimene; pikkus on natukene üle 200 m. Algab

parklaga, mis on mõeldud ca 5 autole, buss ja ruum bussi ümberkeeramiseks, ala alumisest parklast ning lõpeb platvormiga (suure langatusala juures).

Projekteerija kirjeldas raja kulgemist ja pinkide, viitade ja infotahvlite esmast paiknemist rajal, vaateplatvormi. Kui rada Rebala muuseumi juurest parklast algab, siis esimene viit suunab teisele poole teed, rajale. Mõte oli teha (jõe äärde) kõrgem viit, juhuks, kui keegi on jõesängis, siis oleks viit nähtav. Rajal on väiksemad infotahvlid, millega tutvustada ala.

Kõige ohtlikumas kohas, kus on karjamaa aia serv ja sügavam karstiauk, läheb kindlasti purre üle. Mõnede asukohtadega on võimalik mängida, kui geoalus valmib ja võimalik on rajajoone paiknemist liigutada, et saada nendest kohtadest loogiliselt läbi. Kui ei, siis ehitatakse purdeid. Karstiaugu ja karjaia vahele tuleb kindlasti piire. Vanad, olemasolevad pingid eemaldatakse. Pingid jäävad loogiliselt raja äärde, et inimesed liiguksid ja saaksid puhata õpperajal. Teisele poole suurt langatusala tuleb platvorm, istepink istepink ning juurdepääsetav osa langatusalale.

Projekteerija tõi välja, et peaparklasse (Rebala muuseumi juures) on mõeldud käimla, mis on ka invavõimekusega. Ligipääsetav tee, parklasse tuleb piire, kuhu saab ka peale istuda, toetada. Suured, rada tutvustavad infotahvlid, tulevad parklatesse. Jalgrataste parkimise võimalus tuleb mõlemasse parklasse ja ka prügi kogumine. Kontseptsioon on selline, et kes tahab tulla matkama ja karstialaga tutvuma, teda suunatakse Rebala muuseumi suunas. Kostivere poolne juurdepääs on pigem mõeldud lastegruppidele ja nendele, kes soovivad kiire külastuse teha. Aktiivset suunamist sinna ei teeks.

Küsimus saalist: kas teine (lõuna poolne) parkla tuleb kõvakattega?

Projekteerija vastas eitavalt, ilmselt killustiku kattega.

Küsimus saalist: Kas Rebala muuseumi poolne parkla tehakse ringi?

Vallavanem vastas, et parkla rekonstrueeritakse Tallinn-Narva maantee rekonstrueerimise käigus. Hetkel ei ole teada, millal.

Projekteerija lisas, et Transpordiamet tegi soovitusi, milline parkla võiks olla, kuid seda vaadatakse tulevikus. Praegu läheb sealt tee läbi, mida tulevikus enam ei ole. Ristmik hakkab kulgema teiselt poolt. Hetkel on kasutatud asendiplaani, mis on olemas. Transpordiamet ei tea, millal ehitama saab hakata.

2.4. Töö osade loetelu

Projekteerija andis ülevaate tööosade loetelust, hetkesisust ja mis soovid olid radade planeerimisel. Raja planeerimine toimub vastavalt maastikukaitseala kaitsekorralduskavale ja seal toodud trajektooridele. Koostöös Transpordiameti ja kohaliku omavalituse Kostivere asula poolne ligipääs, et see ei kulgeks Jõe teelt. Suured bussid oli oluline saada noortekeskuse eest eemale, sest seal ei ole ka kergliiklusteed. Rebala muuseumi parklasse kavandada invavõimalusega kahekohaline kuivkäimla, rataste parkimine, infotahvlite paiknemine ja jäätmete kogumise lahendus. Lõuna poolsesse parklasse planeerida infotahvlite paiknemine, rataste parkimine, jäätmete kogumine. Võimlausel planeerida ligipääsetav rajaosa. Keskkonnaametiga rääkisime läbi, kuidas rajalõik võiks olla. Kavandada meetmed inimeste turvaliseks liikumiseks karstialal, planeerides ohtlikesse kohtadesse purdeid ja vajadusel

laudraja lõike. Transporiametiga oli teemaks Rebala muuseumi poolt võimalikult ohutu tee ületus. Eskiislahendus taristule ja kujundus. Kooskõlastused erinevate ametkondadega ning avalik tutvustamine.

Kui eskiisi osa saab lukku, tuleb põhiprojekti staadium. Põhiprojekti koostamine toimub vastavalt korrigeeritud eskiisile, kus veel ka märkuste tagasisidega arvestada, et need võimlausel viia põhiprojekti sisse.

Edasi projekteerida terviklik infotahvlite, pinkide, jm taristu. Projekteerida ilmastiku- ja vandalismikindlad rajatähised, mis peavad olema jälgitavad ka jõesängist.

Tööde organiseerimine, erinevad kavad, mis aastaagadel teha, et oleks keskkonnale võimalikult mittekahjulik. kululoendid, hooldusjuhend, erinevad uuringud, alusplaan, geoloogilised uuringud, eesmärgiga tagada külastajate ohutus. Kooskõlastused ametkondadelt ning ehitusluba.

2.5. Kaasamine

Projekteerija esitles slaidil kaasatud osapooli (Keskkonnaamet, Transpordiamet, Muinsuskaitseamet, Jõelähtme vallavalitsus, kohalik kogukond, muud puudutatud isikud), et lahendus oleks igale osapoolele sobiv. Koostöö on olnud Keskkonnaametiga, Transpordiametiga, et saada sobiv liikluslahendus, Muinsuskaitseametiga, et käimla leiaks sobiva koha, Jõelähtme vallavalitus, kohalik kogukond – algul tutvustati projekteerijale tagasisidet, mis oli RMK veebi (projekteerimise lähteülesandele) laekunud. Seal oli juba erinevaid asju arvesse võetud. Siis erinevad võrguhaldajad jm.

2.6. Normid ja nõuded

Projekteerija tutvustas erinevaid norme ja nõudeid, millega projekteerimisel on arvestatud (slaid „Normid ja nõuded“). Turvalisus rajal võeti südameasjaks, et seal võimalikult turvaline oleks.

2.7. Juurdepääsud

Projekteerija tutvustas kavandatud juurdepääsusid. Esimene juurdepääs on Rebala muuseumi parklast. Käimla asukoht on planeeritud lipuplatsil heki nurgas, sinna ligipääsetav rada. Õpperajale minek toimub multšitud teega ja sealt on raja jätk, et vältida diagonaalis üle sõidutee minekut – silt, õpperaja algus. Parkla piirdega ei olnud võimalik minna tee lähedusse. Sepikoja heki vahelt hakkab minema suunatud ülekäik.

Küsimus saalist: Mis takistab parklast otse üle tee minekut?

Projekteerija selgitas, et otseselt ei takistagi, kuid suund on antud. Transpordiamet soovitas, et üleminek oleks kuidagi reguleeritud. Projekteerija kirjeldas teekonda. Minek on sepikoja poolt.

Saalist toodi välja, et ohutuse kohalt on otse parklast parim variant.

Projekteerija selgitas, et sepikoja tagant on hea vaade. Põõsad ei ole nii suured, et vaate ära piiraks. Piirde ja väike värav raja algusega. Transpordiamet soovis parkla korrastamisel suurt pörkepiiret, mis eraldaks ala ära. Parkla ühest otsast oleks sisse-, teisest väljapääs, ära tähistada parkimiskohad jms. Hetkel on parkla korrastamine määramatuses. Parklasse planeeritud infotahvlite asukohad ilmselt veel täpsustuvad. Transpordiamet ei soovinud, et infotahvel on nii ala servas. Prügikastid tulevad käimla juurde ja rattahoidjad piirde juurde.

Teisel juurdepääsul (lõuna poolne) algab autode suunamine kaugemalt. Tuleb parkla ühele bussile, 5 autole, 5 kohaga rattahoidja, suur infotahvel, parkla piire, prügikastid. Piire näitab ära, et seal edasi minna ei saa, luua turvaline ala.

Projekteerija tõi välja, et tegu on eskiisiga, põhiprojektis täpsustub.

2.8. Lahenduste ettepanek, raja taristu

Projekteerija esitles raja taristu eskiisi (slaidid: Lahenduste ettepanek raja taristu)..

2.8.1. Purre ja rada

Purre ja rada hakkab välja nägema midagi sellist. Metallkonstruktsioonil, sest keskkonnale parem, kuna immutatud puid kõrgvee ajal lekib ja see ei ole vee-elustikule hea. Terasrest peal ja ka loomadega jalutamiseks puit, et siledam oleks.

Esitati küsimus saalist, kas sõrestik on all. Paljud käivad oma lemmikutega.

RMK esindaja tõi välja, et puit on metallraamistiku peal. Astutakse puidu peale. Projekteerija sõnul on alternatiive, kui on, on termopuit, mugavam liigelda.

2.8.2. Viidad, pingid, infotahvlid

Rajal paiknevad viidad, pingid, infotahvlid on betoonosad, et keskkonda sobituksid ja oleksid paikpüsivad, meenutaks looduslikku kivi. Peal tahutud palgist erinevad pingid, seljatoaga, käsitoaga – sobivad ka liikumiskustega inimestele.

Esitati küsimus saalist, kas pingid tulevad jõe sāngi või serva peale. Praegusel ajal reaalne rada läheb jõesāngist, aga sinna ei saa midagi panna, sest suurvee ajal viib vesi nad minema.

Projekteerija vastas, et pingid tulevad serva peale. Pink tuleb ka platvormile ja üks on vaatega Rebala muuseumi poolt lagatusalale, kuhu tuleb infotahvliga ala, kust on hea vaade lagatusalale.

RMK esindaja tõi välja, et plaanis on inimestele anda infot, et põhirada läheb mööda kallasrada, kuid omal vastutusel võib käia ka jõesāngis. Paeplaat siiski osalt kõmiseb, justkui on alt tühi. Kindlasti põnev ja ainulaadne võimalus. Infotahvritel kindlasti juhime tähelepanu. Raja viidad on ka selliselt planeeritud, et nad on jõesāngist jälgitavad.

Saalist tehti ettepanek, et jõesāngi minek võiks toimuda alles suure ja väikse langatusala vahel, kus põldmarja ei ole, kuna põldmarjad kasvavad peamiselt jõesāngi põhjapoolses osas. Jõesāngis on põldmarja palju vähem, kui varem. Saadetud asendiplaanil oli, et suunatakse jõesāngi. Pärast seda, kui lambaad sinna sai, tallavad inimesed korralikult seda ala.

Projekteerija tõi välja, et põhirada läheb kallasrajalt ja jõesāngist just suunatakse inimesi rajale, juhuks, kui keegi on läinud jõesāngi põhja. Ka kaitsekorralduskavas on ette nähtud, et rada kulgeks jõesāngi servas, mitte sāngis.

RMK esindaja täpsustas, et kui keegi soovib kuival ajal jõe põhjas jalutada, siis ta võib seda teha, kuid põhirada kulgeb kallasrajal.

Projekteerija tõi välja, et viidapostid lähevad betooniga maasse, et nad vandalismikindlad oleksid.

Saalist esitati küsimus, kui kõrged viidapostid oleksid.

Projekteerija tõi välja, et eskiisis ei ole veel viitade kõrgust lisatud, kuid nad võiksid olla sellised, et nad on jõesängist nähtavad, et kutsuksid inimesi rajale.

RMK täpsustas, et viida kõrgus ei ole veel paika pandud, kuid sõltub kindlasti ka viida asukohast. Tavapäraselt 1,5 m, silma kõrgus. Kui kuival ajal väikese langatusala sisse minnakse, siis raja lõppu peaks olema näha, orientiirina.

Projekteerija kirjeldas, et madal infotahvel on istepingiga sama alusega, peal raam, mis ei oleks väga kõrge, et ala visuaalselt varjata. Samas vandalismikindel.

RMK esindaja tõi välja, et kuna ala on huvitav ja mitmekülgne, siis on ka infos muinsuskaitse, geoloogia ja looduskaitse, kuna sel asuvad erilised liigid.

Saalist ettepanekuna käsitleda legendi vanarahvast, kuidas karstiala tekkis.

RMK esindaja nõustus, tuues välja, et tegu on pärandkultuuri osaga.

2.9. Lahenduste ettepanek, parkla kujundus

Projekteerija tutvustas, parkla kujunduse lahenduse ettepanekut.

2.9.1. Käimla

Käimla seinu kataks paekivi imitatsiooniga tsementkuidplaat, et sobituks teiste hoonetega, mis on Rebala muuseumi juures. Kivikatusega, kahe kaldega, katuseakendega, lisaks päikesepaneelidega süsteem, et tekitada liikumisanduriga valgus. Mahuti on käimla all. Üks inva, teine väiksem kabiin.

Saalist esitati küsimus, kas muinsuskaitse lubab sellist imitatsioonplaati.

Projekteerija vastas, et hetkel on kivi iseloom muinsuskaitseametiga läbi räägitud. Peaks olema tsementkiudplaat, plastik, võlts välimuselt ei ole.

Vallavanem esitas küsimuse, kas tegu on kuivkäimlaga. Vastasel juhul tahab elektrit, kütet.

RMK vastas, et tegu on kuivkäimlaga. Elektri ja küttega lahendus ei ole hetkel võimalik.

2.9.2. Parkla piire

Parkla piire on laiem, kuhu on võimalik istuda, toetada. Parklasse saab teha ka triibud, et natukene parklat korrastada.

2.9.3. Rattahoidjad

Rattahoidjad on RMK kasutatav tüüptoode.

Saalist esitati küsimus, kuidas praktika näitab, kas julgetakse rattahoidlatesse ratast jätta. Kas ei või juhtuda, et keegi on vahepeal ratta koos rattahoidjaga ära viinud? Hetkel on näha, kuidas tassitakse rattaid kivini ja tagasi.

RMK tõi välja, et üha enam julgevad. Rattaga liikumise trend on suurenev. Seda ei ole ette tulnud, et keegi oleks ratta kaasa viinud. Rattaparkla on planeeritud mõlemasse parklasse.

Saalist ka info, et Rebala muuseumi juurde on jäetud ka niisama rattaid. Kes soovib, saab igal juhul ratta kätte (varastada), oleneb ka rattast.

2.9.4. Suured infotahvlid

Parklasse tulevad ka suuremad infotahvlid, sektsioonidega.

RMK tõi välja, et ka kohalik omavalitsus avaldas soovi, et parklas oleks infotahvlid ka kohalike vaatamisväärsuste vm infoga täiendada.

Saalist esitati küsimus, kas infotahvlid oleksid kahelt poolt vaadeldavad.

Projekteerija vastas, et hetkel on infotahvlid kavandatud ühelt poolt vaadeldavad, kuid võib teha ka kahelt poolt vaadeldavad, pind on mõlemal pool sama.

RMK esindaja tõi välja, et hetkel on ühepoolsetena kavandatud, kui infot on palju, saab infotahvleid juurde lisada või kahepoolsetena käsitleda.

Saalist esitati küsimus, mitmes keeles info oleks.

RMK vastas, et infotahvlid oleksid eesti ja inglise keeles. Osa infot QR-koodiga, põnevad mängud vm.

Saalist esitati küsimus, kes info kokku paneb?

RMK esindaja vastas, et info koostatakse läbi RMK teabetöötajate. Kuna tegu on maastikukaitsealaga, siis Keskkonnaamet. Muinsuskaitseamet. RMK-l endal on pärandkultuurispetsialistid, kellele väga meelduvad kohalegendid, ka neid sinna kaasata. Omavalitsus ja geoloogia.

2.9.5. Prügikastid

Prügikastid on RMK kasutatav tüüptoode.

Saalist esitati küsimus, kas prügikastid oleksid sorteeritava prügi jaoks?

RMK vastas, pakend, segaolme, pandipakend. Üritame juurutada, et inimene suudab ise prügi tagasi kaasa viia. Vahest kuritarvitatakse neid prügikaste.

RMK tõi välja, et prügikast ei ole otse parklas, et kodust asju prügikasti ei toodaks. Samas, kui kuivkäimla juures prügikasti ei ole, tekib kuivkäimla tühjendamiselt probleeme.

Küsimus saalist: Kas mõlemasse parklasse tulevad prügikastid?

Projekteerija: hetkel peaks asendiplaanil selliselt kirjas olema.

Saalist esitati seisukoht, kui alumine parkla on rohkem mõeldud kiirläbimiseks, siis sinna prügikaste vaja ei ole. Probleemina toodi välja prügikastide täitumine ja laiali lendamine. Kui jaksatakse paber tuua, jaksatakse ka ära viia. Seisukoht, et prügi tuleb jõega peamiselt. Samas ka seisukoht, et prügi tekib alale ka praegu (külastustega).

RMK esindaja tõi välja, et väikesed prügikastid on vajalikud mõlemal pool otsas. Väikese parkla üks alternatiivkasutus on see, et kui grupp pannakse maha Rebala parklas, ja buss tuleb teie parklasse vastu, on nad raja läbinu ja kommipaber, mille tahavad ära panna. Kui RMK radade hooldustest rääkida, siis loodusvaht hakkab vastavalt külastusele rada ka hooldama. Suvel käib loodusvaht tihedamalt. Tema ülesanne on ka prügikastid tühjendada.

Küsimus saalist: Kui suured on prügikastid? Kui prügikastid on väikesed, kuhu linn sisse pääseb, tassivad ka prügi laiali.

RMK esindaja sõnul enamasti 150 l (6 kasti kõrvuti).

Projekteerija tõi välja, et prügikastid on planeeritud pealt kinnised. Kui kaas lahti jäetakse, siis võib tekkida lindudega probleem.

Saalist probleemina ka kastide täituvus ja seetõttu luugi avatud olek.

RMK esindaja tõi välja, et objekti hooldusringi välbad pannakse paika vastavalt külastuskoormusele, et ala puhas hoida.

2.10. Alternatiivid

Projekteerija andis ülevaate alternatiividest, mis olid projekteerimisel kõne all.

2.10.1. Sild

Aastaringset läbitava raja soovi tõttu, oli silla mõte algses plaanis, aga erinvald variante vaadeldes jõuti järeldusele, et sild oleks enamuse osa ajast kasutu võõrkeha ning alal võiks olla vaateplatvorm. Maastikukaitseala ja muinsuskaitseala kaitse-eesmärkide mittetoetamine ja ehituskeeluvöönd viis otsusele, hetkel silda mitte rajada.

Saalist esitati küsimus, kuidas sai olla silla mõte, kui Keskkonnaamet üldse ei luba silda.

Projekteerija selgitas, et alguses oli see visioon laual, et teha aastaringi läbitav rada. Keskkonna alaselt ei ole hea, kui sinna nii suur ehitus viia. Kahjuks silda ei saa sinna rajada, selliselt, et me seda keskkonda ei lõhuks. Sinna läheks päris suur ehitustehnika, mis hakkaks silda paigaldama. Kolmveerand aastat oleks sild alal võõrkehana. Algul oli mõte teha sild ka vaateplatvormina, et suvel oleks tal teine eesmärk. Detailplaneeringusse minek oleks protsessi ka pikendanud.

Täiendusena: Enne ametliku esitluse algust tekkinud vestluse raames toodud saalist välja, et silla võiks rajada suurest langatusalast põhjapoole. Kohaliku elaniku infol oli varasemalt asukohas palk, mida mööda sai jõge ületada. Samas toodi välja, et teisel pool jõge ei oleks selles kohas rada, mida sild toetaks ja liikumine toimuks ümber eramaa.

Saalist esitati küsimus, kas ilma sillata on lihtsam. Kas teoreetiliselt tuleviku mõttes oleks võimalik tulevikuprojektina silda eraldi rajada?

Projekteerija selgitas, et see oleks maastikukaitseala ja Keskkonnaametiga läbi rääkimine, kas nad lubavad seda ala nii palju rikkuda ehituse käigus.

RMK tõi välja, et teame, et inimesed seal käivad ja peame inimeste liikumist suunama. Hetkel matkaraja seisukohalt ei omaks sild tähtsust, kui Kostivere maantee poolset osast kavandatud parklast juurdepääs.

Projekteerija tõi välja, et silla osas on võimalik, et kui rada valmib, toimub seire ja kui tekib soov ning seal käiakse, saab alati ettepanekuid teha. Tegu on karstiajaga ja ka rada võib ajas muutuda, kui tekib uusi lõhesid vm.

2.10.2. Käimla

Käimla asukoht oli algses versioonis planeeritud Rebala muuseumi parkla serva. Kuna mööda sõites oleks käimla näha jäänud, siis Muinsuskaitseametile see variant ei sobinud. Pakuti II alternatiivina käimla rajamist varemete vahele, kuid tellijaga koos jõuti järeldusele, et kui hoone katusel on platvorm ning kõrval käimla ja selle ventilatsioon, ei oleks see hea variant. Seega sai eskiisi praeguses versioonis käimla planeeritud hoovi, põõsaste vahele.

Saalist toodi välja, et kunagi (enne käesolevat protsessi) oli mõte sepikoda kujundada käimlaks.

Vallavanem tõi välja, et siis peaks hakkama sepikoda lõhkuma ja praegune on siiski kuivkäimla ning seda peab olema võimalik tühjendada. Hetkel kõige lihtsam lahendus.

RMK tõi välja, et praegune asukoht ei domineeri.

2.11. Lõppsõna

Projekteerija tõi välja, et eskiisi tutvustus on läbi ning edastas soovi ettepanekud sedelile kirja panna, et oleks võimalik need üle vaadata ja vastus anda. Kui kellelgi on soovi ja ettepanekuid, millega tahetakse, et arvestatakse, siis need sedelile kirja panna. Teine teema on igapäevased probleemid, millega projekteerija vastasel juhul ei oskaks arvestada ning hea oleks neid näha, et leida lahendust.

3. Arutelu

3.1. Külastajate suunamine jõesängi

Vallavanem tegi ettepaneku mitte suunata külastajaid jõe sängi enne väikest langatusala. Mitte viita panna sealt jõesängi minemiseks. Kõrge rohttaimestki seal, kuhu külastaja ei peaks minema.

RMK tõi välja, et arutame selle läbi ning kui on vaja, saame infos välja tuua, et kasutage rada seal piirkonnas. Põldmarjad teevad selles piirkonnas jõesängis käimise ka ebamugavaks. Kui rada sinna ei suuna, siis ongi kaks võimalust – rada on kas isetekkeline või käib korra hooajal looduvaht seal niitmas.

Saalist info, et praegu tallamiskoormusega rada sisse ei kujune. Hetkel käib RMK alal niitmas.

RMK esindaja tõi välja, et elu näitab, et kui objekt rajada, siis sellega ka hakatakse rohkem kasutama, sellega saab arvestada, et kui on taristu olemas, kodulehel viidatakse, tänu sellele hakatakse ka rohkem kasutama. Tänu sellele saame ka külastajat suunata, et nad ei läheks kellegi hoovi. Kui vallaga saame kokkuleppele, siis Rebala muuseumiga infopunkt teha.

3.2. Prügikast lõunapoolsesse parklasse

RMK esindaja tõi välja, et seda, kas alumisse parklasse on prügikasti vaja, saab veel mõelda. Samuti kuivkäimla.

Vallavanem tõi välja, et alumises parklas ei ole käimlat kindlasti vaja.

RMK esindaja tõi välja, et kui põhitaristu luua ülemisse parklasse, siis see suunab külastajat tugevalt ka sinna poole.

Saalist suunamise osas nõustumine. Pigem inimesed püsivad raja peal.

RMK tõi välja, et kogemus näitab, et rada kasutatakse. Rada on nii Tallinna lähedal. Viru raba kasutatakse ka väga palju, sest on maantee ääres. Hetkel tegime seal ka parkla korda.

Projekteerija tõi välja, et Transpordiameti vaates võiks ka Kostivere parkla olla selline, kust ühelt poolt saab sisse, teiselt poolt välja.

3.3. Kavandatu realiseerimine

Saalist esitati küsimus, kas see kõik (eskiisiga kavandatu), mis me räägime, ei juhtu järgmine aasta ega tänavu?

RMK esindaja vastas, et kui räägime ehitusest, siis hetkel on eskiisi variant. Kui põhiprojekti saame 2024. a kätte, ei näe põhjust, mis ei saa järgneval (2025) aastal ehitada.

Saalist esitati küsimus, kas see toimub varem, kui transpordiameti projekt? Jõelähtme bussipeatusesse info ülesse.

RMK esindaja tõi välja, et esialgu tuleb vana skeemi alusel toimetada. Kasutame olemasolevat taristut. Kui praegu bussipeatusesse info, siis sinna, kuhu inimene hetkel tuleb.

3.4. Juurdepääs ühistranspordiga

Saalist info, et ka välismaalane leiab Kostivere ala ülesse ja imestus, kuidas välismaalane jõuab Jõelähtme bussipeatusesse. Jõelähtme ei ole lihtne hääldada.

Saalist info, et inimesed tulevad lisaks autole ka liinibussiga muuseumisse ning siis rada mööda Kostiverre. See on võibolla isegi tõusva populaarsusega – Tallinnas hostel ja saabuvad liinibussiga. Õilis on mitte häirida Kostivere elanike elu, kuid Kostivere bussipeatuses peaks olema sildike või viidake, mis suunaks.

Projekteerija tõi välja, et bussipeatustes info tavaliselt ikka on. Transpordiamet nägi ka varianti, kus Aia tänaval on parkla, kus on rattarent ning sealt panna jalgsi liiklejatele viit. Bussipeatusesse ikka silt.

3.5. Kastivere karstiala Google Maps asukoht

Saalist ettepanek ja küsimus, kas Google raja alguse asukoha saab ära muuta. Hetkel suunab Google karstiala keskele ja objektile lähenetakse seega valesti, ka läbi eramaa.

RMK külastusalajuhhi Timo Kanguri sõnul saab raja alguspunkt ka Google Maps rakenduses paika, kui rada on avatud ja RMK süsteemis.

4. Ettepanekute tegemine eelprojektile

RMK esindaja tõi välja, et kuni 19. augustini saab eelprojektile arvamusi avaldada läbi RMK kodulehekülje. Vaatame saabunud materjalid läbi ja asume tööga edasi.

(allkirjastatud digitaalselt)

Timo Kangur
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaidi Maran
Protokollija