

Seisukohad Tartu linna arengukavale aastateks 2013 – 2020 ning eelarvestrateegiale aastateks 2017-2020 laekunud ettepanekute arvestamise osas.

Ettepanek ja esitaja põhjendus	Seisukoht
<p>1. Mitte planeerida Ropka silda ja uue tee-ehituse arendust Sadamaraudtee koridori</p> <p><u>Mai Rosenberg:</u> See on vastuolus Tartu linna arengukavaga 2013-2020 ja Arengustrateegiaga Tartu 2030, kus pigem soovitakse, et linnas oleks rohkem elanikke, noori, elukeskkond oleks sõbralik, linnaruum oleks arukalt kasutatud, inspireeriv elamiseks jne</p>	<p>Ettepanek puudutab pigem üldplaneeringut. Arengustrateegia Tartu 2030 inspireeriva elukeskkonnaga linna allvisioonis on ette nähtud Ropka silla rajamine (ptk 5.3) ning keskkonnasõbraliku liikumiskeskonna tagamise ühe tegevussuunana on ette nähtud linnasisese liikluskoormuse hajutamist vanalinna tarbetute sissesõitude vältimiseks (T11.5).</p> <p>Vastavalt eelnimetatule on uues üldplaneeringus tänavavõrgu areng suunatud linnaosadevahelise liikluse ümbersuunamisele kesklinnast. Ümbersõiduvõimaluste loomine toob endaga kaasa kesklinna tänavate liiklussageduse languse. Liikluse kesklinnast ümbersuunamise olulisemateks objektideks on Vaksali tn ja Sadamaraudtee koridori linnasisese magistraaltänavana ning Ropka silla rajamine.</p> <p>Ka uue üldplaneeringu koostamiseks tehtud liiklusuuringutes nähakse liikluse hajutamise olulise võimalusena just Sadamaraudtee koridori tänavana rajamist ning Ropka silla ehitust.</p>
<p>2. Vaadata üle miljööväärtusega alad</p> <p><u>Mai Rosenberg:</u> Praegu on need nii koostatud, et jääks välja alad, kus linn soovib arendada uut tee-ehitust - Sadamaraudtee koridori, rikkudes sellega linna põhistrateegiaid: 1) soosida elanike arvu suurenemist, 2) Investeeringute tegemisel tuleb kindlasti arvestada asumite miljööväärtusega ning kaaluda kultuurilise järjepidevuse säilitamise võimalusi, jne.... Asumite miljööväärtus on täna kindlasti laiem, kui seda praeguses planeeringus on näidatud.</p>	<p>Ettepanek puudutab pigem üldplaneeringut. Ettepanekuga on juba arvestatud. Seoses uue üldplaneeringu koostamisega on 2015. aastal miljööväärtusega alad üle vaadatud nii arhitektuuri- ja ehitusosakonna spetsialistide poolt, kui tellitud vastav uuring sõltumatutelt ekspertidelt. Uuringu ja ülevaatamise tulemuste põhjal miljööväärtusega alade olulise laiendamise vajadust ei ole.</p>
<p>3. Võtta arvesse elanike arvamusi</p> <p><u>Mai Rosenberg:</u> Elanikud sooviksid elada arukalt planeeritud, keskkonnasõbralikus, turvalises miljöös, kus ei valitse pidev väljatõstmise/väljaajamise oht! Selleks tuleb eelkõige aru pidada linnaelanikega mitte panna neid fakti ette, et juba nii on praegune linnavalitsus otsustanud koos enda poolt väljavalitud ekspertidega.</p>	<p>Ettepanekuga juba arvestatakse. Elanikele on erinevate planeeringute ja arengudokumentide koostamisel osalemiseks ja arvamuste avaldamiseks tingimused loodud. Oma põhjendatud ettepanekuid ja arvamusi saab esitada nii avaliku väljapaneku ajal kui avalikel aruteludel. Arvestada saab selliste ettepanekutega, mis ei ole vastuolus kehtivate arengudokumentidega ning mis väljendavad võimalikult suure hulga elanike huve.</p>
<p>4. Säilitada Ropka-lhaste luha loodusala ja mitte planeerida sinna silda ja teid.</p>	<p>Ettepanek puudutab pigem üldplaneeringut. Ropka-lhaste loodukaitseala on Natura ala ning selle olulisuse üle ei vaielda. Linna üldplaneeringuga on</p>

<p><u>Mai Rosenberg:</u> Arvestada looduskaitse ja keskkonnahoidliku käitumise tingimustega ning lõpetada vaidlus Ropka-lhaste luha loodusala olulisusest. Igal juhul on see oluline ja unikaalne ning tuleb säilitada mitte planeerida sinna järjekordset silda ja juurdetulevaid teid!</p>	<p>fikseeritud silla ehitamise võimalus. Ropka silla kajastamist planeeringus pole seaduse järgi alust keelata, kuid silla rajamisele peab eelnema täiemahuline Natura hindamine ja keskkonnamõjude hindamine, mis toimub silla projekteerimise protsessis. Linn on tuginedes liiklusuuringutele (Inseneribüroo Stratum „Tartu linna üldplaneeringu koostamiseks vajalike liiklusuuringute teostamine“, 2016) veendunud silla vajalikkuses.</p>
<p>5. Planeerida Sadamaraudtee koridori kergliiklustee.</p> <p><u>Mai Rosenberg:</u> Selline lahendus oleks kooskõlas Arengustrateegiaga 2030 ja ei põhjustaks elanike lahkumist linnast (või isegi Eestist) vaid pigem mõjuks soosivalt ümbritsevatele elukeskkonnale.</p>	<p>Ettepanek puudutab pigem üldplaneeringut. Ettepanekuga on üldplaneeringus juba arvestatud. Sadamaraudtee koridori on kavandatud ka jalg- ja jalgrattateed.</p>
<p>6. Taotleda Eesti Raudteelt müratõkkeseinte ehitamist mõlemale poole raudteed kogu linna ulatuses.</p> <p><u>Mai Rosenberg:</u></p>	<p>On pigem keskkonnamüra vähendamise tegevuskava ja Eesti Raudtee prioriteetide küsimus. Keskkonnamüra vähendamise tegevuskavas on välja toodud soovitus hinnata müratõkkeseinte rajamise vajadust ja otstarbekust kogu linnasisese raudteekoridori ulatuses. Eesti Raudteega suheldes on teema jätkuvalt päevakorral.</p>
<p>7. Määrata 2-realine magistraaltee piki raudteed otse Vaksali-Raudtee tänavat pidi kuni Idaringteeni.</p> <p><u>Mai Rosenberg:</u> See on kõige loogilisem variant, mis ongi praegu juba olemas.</p>	<p>Ettepanek puudutab pigem üldplaneeringut. Vaksali tänav ja Raudtee tänav on planeeringutes põhitänavad ja planeering ühtib seega ettepaneku tegija mõttega. Sadamaraudtee koridori rajatava tee eesmärk on koguda liiklust ja suunata see kesklinnast mööda. Raudtee äärde rajatav magistraaltänav ei täidaks seda ülesannet.</p>
<p>8. Rajada raudteelt ülekäik (nt Lembitu tn piirkonda).</p> <p><u>Mai Rosenberg:</u> See on tõenäoliselt palju odavam, kui sillaehitus üle Emajõe.</p>	<p>Ettepanek puudutab pigem üldplaneeringut. Ettepanekuga juba arvestatakse. Rajatakse nii tunnel piki Riia tänavat, kui kergliiklusviadukt üle Riia tänava. Eelprojekti tegemine käib ja ehitamine peaks toimuma lähiaastatel (2017-2018)</p>
<p>9. Lisada arengukavasse meetme 3.1.2 „Haljasalade arendamine“ alla uus ülesanne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pirogovi platsi korrastamine <p><u>Linnamajanduse osakond:</u> Pirogovi platsi korrastamisega oleks vaja alustada 2017. aastal.</p>	<p>Arvestada.</p>
<p>10. Planeerida eelarvestrateegiasse 2017. aastaks vahendid mänguväljaku rajamiseks Vana-lhastesse.</p> <p><u>lhaste Seltsi</u> ettepanek, mis laekus üldplaneeringu koostamise protsessis koos planeeringu ettepanekutega.</p>	<p>Ettepanekuga on osaliselt juba arvestatud. Eelarvestrateegias on igaks aastaks ette nähtud vahendid uue mänguväljaku rajamiseks. Konkreetne koht otsustatakse eraldi iga-aastase linnaeelarve koostamise protsessis.</p> <p>Kuna lhastesse rajati mänguväljak 2010. a (Uus-lhastesse Pallase pst 43) ja käesoleval aastal rekonstrueeritakse spordiplatsi lhaste metsas, siis ei ole tõenäoline, et järgmisel aastal lhastesse uut mänguväljakut hakatakse</p>

	ehitama, kuna laste mänguväljakuid vajavad ka teised linnaosad.
<p>11. Lisada eelarvestrateegiale lisas 1 nimetatud „muude projektide“ kohta loend investeerimisobjektidest ühes nende hinnangulise maksumusega.</p> <p><u>Jüri-Ott Salm:</u></p>	<p>Mitte arvestada. Detailne investeeringute jaotamine on iga aasta eelarve protsessi tulem, mida ei ole otstarbekas dubleerida või sootuks asendada strateegia-tasandi dokumendiga.</p>
<p>12. Nimetada eelarvestrateegia lisas 1 olulise investeerimisobjektina ära „Marja tn pikenduse kergliiklussild“ 2017. a- 30 000, 2018. a- 400 000.</p> <p><u>Jüri-Ott Salm:</u> Sarnaselt Turusilla ehitusega on tõenäoliselt Marja tn kergliiklussilla rajamisel soodne mõju kergliikluse arenemisele ja auto- ning ühistranspordi kasutatavuse vähenemisele Emajõe erinevatel kallastel paiknevate linnaosade vahel.</p>	<p>Selgitus. Linnavalitsus on juba kavandanud silla arhitektuurivõistluse ja projekteerimise kulud 2017. aasta eelarve eelnõu koostamisel. Silla ehitusaeg jääb aastatesse 2018-19.</p>
<p>13. Lisada eelarvestrateegia teksti ossa konverentsiturismi meede. <u>Linnavalitsuse ettepanek</u></p>	<p>Arvestada. Lisada teksti ossa põhitegevuse kulude ülevaatesse.</p>