



Tartu Linnavolikogu

Teie 08.06.2023

Meie 28.06.2023 nr 1-5/09580

Arupärimine Sõpruse silla lahenduse ja protsessi kohta

Tartu Linnavolikogu liige Jaak Laineste esitas 07.06.2023. a linnavalitsusele arupärimise Sõpruse silla lahenduse ja protsessi kohta. Järgnevalt annan vastused Teie arupärimise küsimustele.

1. Milliste tehniliste ja poliitiliste põhjendustega valiti silla renoveerimine, mitte uue silla ehitamise variant?

Algselt oli tõepoolest kaalumisel ka uue silla ehitamise võimalus, kuid see variant sai välistatud liiga suure eeldatava maksumuse tõttu. Tartu linna eelarvestrateegia seab investeringute kavandamisele omad piirid ning seetõttu seadsime Sõpruse silla puhul eesmärgiks projekteerida tehniliselt optimaalsed ja finantsiliselt ratsionaalsed lahendused. Lisaks on ka uue silla ehitamisel keskkonnamõju oluliselt suurem võrreldes olemasoleva rekonstrueerimisega, sest silla lammutamisel tekib hulgaliselt ehitusjätmeid ning uue silla rajamisel tuleb kasutada suurt hulka uusi materjale.

Hinnangu uue silla ehitamise maksumusele andis Stricto Projekt OÜ 2022. a veebruaris. Alternatiivsete lahenduste maksumused on uue silla ehitamise puhul vahemikus 30-35 miljonit eurot, millele lisandub ristmike ja tänavate ümberehituse maksumus vahemikus 6-7 miljonit eurot. Samas olemasoleva silla rekonstrueerimine on hinnangute kohaselt ligikaudu neli korda odavam.

2. Millal, mis tasemel ja mis protsessiga kaasati uue silla võimaluse välistamise otsuse tegemisel linnakodanikud ja volikogu?

Sõpruse silla rekonstrueerimise projekteerimiseks riigihanke läbiviimiseks andis Tartu Linnavolikogu loa 16.09.2021. a toimunud istungil. Linnavolikogu istungile eelnevalt arutati loomulikult teemat ka linnavolikogu komisjonides. Linnavalitsus on Sõpruse silla rekonstrueerimise ettevalmistamisel andnud pidevalt linnavolikogu liikmetele infot asjade seisu kohta. Peamiselt on teemat arutatud linnavolikogu majanduskomisjonis. Sõpruse silla projekteerimise lähteülesannet tutvustasin samuti enne hanke välja kuulutamist majanduskomisjonile.

3. Miks ja kelle poolt anti renoveerimise projekteerimisülesandeks konkreetsed lahenduste valikud (1+1 või 2+2) ja välistati erinevad muud võimalused?

Tartu Linnavolikogu andis 16.09.2021. a toimunud istungil linnavalitsusele loa rekonstrueerimistöde projekteerimiseks riigihange läbi viia. Riigihanke ettevalmistamine (s.h lähteülesande koostamine) toimus linnamajanduse osakonna ning ruumiloome osakonna spetsialistide koostöös. Selle töö tulemusena seati lähteülesandesse lahenduste valikutena 1+1 ning 2+2 sõidureaga lahendused. Muud võimalused said erinevatel tehnilistel, riigikaitse- ja majanduslikel põhjustel välistatud. Sõpruse silla projekteerimise lähteülesannet tutvustasin samuti enne hanke välja kuulutamist linnavolikogu majanduskomisjonile.

4. Eksperthinnangu kohaselt on 1+1 sõidurajaga variant teostatav ka lähiajal kui muude meetmetega saavutatakse kesklinna läbiva autoliikluse vähenemine. Milliseid meetmeid linnavalitsus kaalus ja miks need ei ole teostatavad?

Erinevate hinnangute kohaselt annaks üsna kiire ja positiivse tõuke kesklinna läbiva autoliikluse vähenemisele Tartu põhjapoolse ümbersõidu rajamine. Alternatiivseid olulise mõjuga ja kiiresti tulemusi andvaid meetmeid ei ole tänaseks välja pakutud. Kui põhjapoolne ümbersõit rajatud saab ja liiklus kesklinnas ning ka Sõpruse sillal väheneb, on võimalik sillal üks sõidurada ilma suurte investeeringuteta muuta ühistranspordirajaks. Sillal 2+2 sõiduraja säilimine on ühistranspordi latusaks toimimiseks kindlasti vajalik. Oleme korduvalt juhtinud ka riigi ning transpordiameti tähelepanu põhjapoolse ümbersõidu rajamise olulisusele. Täna on valminud põhjapoolse ümbersõidu eelprojekt. Ehitustööd siiski lähiaastatel rahapuudusel toimuma ei saa ning seetõttu puudub tööde elluviimise osas kindlus.

5. Tartu on oma arengudokumentides (Energia- ja kliimakava 2030, Tartu arengustrateegia 2030 ja Tartu jalgrattariikluse strateegilise tegevuskava 2020-2040) võtnud eesmärgi vähendada autode osakaalu liikluses 2040. aastaks 46%-lt 25%-le. Vastavalt 1. eksperthinnangule on 2+2 variandi puhul Tartu kliimakava ja jalgrattastrateegia eesmärkideni jõudmine raskem. Kui kaugele oleme selle eesmärgi saavutamisel praeguseks jõudnud ja milliseid lisapingutusi plaanitakse nüüd teha, et see eesmärk saavutada?

Küsimuses kirjeldatud eesmärgid on seatud viimastel aastatel, olulisi muutuseid ellu viidud tegevused veel endaga kaasa toonud ei ole. Meie suureks väljakutseks on jätkuv valglinnastumine ja sellega seonduv autoliikluse kasv. Selle väljakutsega seonduvalt oleme koostöös naaberomavalitsustega pikendanud Tartu bussiliine Luunja, Kambja ning Tartu valda, et pakkuda sealsetele elanikele alternatiivseid võimalusi liikumiseks. Samuti oleme naabervaldadega koostöös laiendanud rattaringluse teenuse pakkumist nimetatud valdade aladele. Järgmiseks oluliseks sammuks peame liikuvuskeskuste rajamist linna äärealadele ja tegevus selles suunas käib.

Meie peamiseks eesmärgiks on pakkuda autosõidule võimalikult häid alternatiive. Seetõttu oleme järkjärgult välja ehitamas rattateede võrgustikku, et muuta linnas rattaga liiklemist mugavamaks ning ohutumaks. Uued rattateed valmivad iga-aastaselt. Kahtlemata aitab meil soovitud suunas liikuda ka rattaringluse ning kastirataste teenuse pakkumine ja arendamine. 2019. a tänavatele toodud uued liinibussid ning rakendunud uus liinivõrk muutsid ühistranspordi kasutamise atraktiivsemaks ning sõitjate arv oli tõusuteel. Kahjuks tabas meid koroonaviiruse levik, mis ühistranspordi kasutajate arvu oluliselt vähendas. Hetkel on kasutajate arv taas kasvamas, kuid tervisekriisile eelnenud tasemele veel jõudnud ei ole.

6. Riigihankega valitud projekterija soovitus ütleb slaid 12: “Valida kliimakava elluviimist toetav ALTERNATIIV 1 (1+1 sõidurada sillal), VARIANT 1, 2-rajalise Annelinna ringristmikuga ja Karlova silmusringiga, mis on optimaalne ja vajalik lahendus”. Kas linnavalitsus peab korrektseks ilma volikogu otsuseta teha otsust, mis ei ole vastavuses linna arengustrateegia ja kliimakavaga?

Minu hinnangul on otsus tehtud igati korrektseks ning vastavuses nii linna arengustrateegia kui ka energia- ja kliimakavaga. Kuigi tehniliste lahenduste üle otsustamine ei ole otseselt linnavolikogu pädevuses, tõime enne linnavalitsuse poolt otsuse tegemist selle teema erinevatesse linnavolikogu komisjonidesse arutamiseks. Komisjonide koosolekutel saavad teadupärast osaleda kõik linnavolikogu liikmed. Komisjonide koosolekutelt saadav tagasiside on alati linnavalitsuse jaoks väärtuslik ning olulise tähtsusega.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Raimond Tamm
abilinnapea

