



Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneering „Vabaplaneeringuga alade parkimispõhimõtted“



Tallinn-Tartu 2014



SISUKORD

SISUKORD	2
SISSEJUHATUS	3
1 PLANEERINGULAHENDUSE ALUSED	4
1.1 PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK	4
1.2 VABAPLANEERINGUGA ALAD	4
1.3 PARKIMISE OLUKORD VABAPLANEERINGUGA ALADEL	7
1.4 TRANSPORDISÜSTEEMI STRATEEGILISED ARENGUEESMÄRGID ÜLDISEMATEST ARENGUDOKUMENTIDEST JA TARTU LINNA ÜLDPLANEERINGUST	8
1.5 ALUSANDMED	9
1.6 PARKIMISKOHTADE VAJADUSE MÄÄRAMINE JA ARENGUSTSENAARIUMID	9
2 PLANEERINGULAHENDUS	11
2.1 PARKIMISEKS SOBILIKUD MAA-ALAD JA PARKIMISE KORRALDAMISE ÜLDISED PÕHIMÕTTED	11
2.1.1 Ala 1. Pika ja Uus tänava ning Sõpruse puiestee piirkond	14
2.1.2 Ala 2. Raatuse, Uus, Pikk ja Pärna tänava piirkond	16
2.1.3 Ala 3. Turu, Aleksandri ja Kalevi tn piirkond	18
2.1.4 Ala 4. Vanemuise, Struve ja Pepleri tänava piirkond	20
2.1.5 Ala 5. Ravila, Kannikese ja Ilmatsalu tänava piirkond	22
2.1.6 Ala 6. Aardla ja Laseri tänava piirkond	24
2.1.7 Ala 7. Ropka, Rahu ja Aardla tänava piirkond	26
2.1.8 Ala 8. Jalaka, Vasara ja Alasi tänava piirkond	28
2.1.9 Ala 9. Põhja puiestee piirkond	30
2.1.10 Ala 10. Anne 1. mikrorajooni 1. sektor	32
2.1.11 Ala 11. Anne 1. mikrorajooni 2. sektor	34
2.1.12 Ala 12. Anne 2. mikrorajooni 3. sektor	36
2.1.13 Ala 13. Anne 2. mikrorajooni 4. sektor	38
2.1.14 Planeeringulahenduse koondtabel	41
2.2 JUURDEPÄÄS JALGSI JA JALGRATTAGA	43
2.3 ÜHISTRANSPOORT	45
2.4 TASULISE PARKIMISE KORRALDUS	45
3 KESKKONNATINGIMUSTEGA ARVESTAMINE PLANEERINGULAHENDUSE ELLUVIIMISEL	47
4 TEEMAPLANEERINGU ELLUVIIMINE	49
4.1 DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE VAJADUS	49
4.2 MAJANDUSLIKUD VÕIMALUSED TEEMAPLANEERINGU ELLUVIIMISEL	49





Sissejuhatus

Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneeringu „Vabaplaneeringuga alade parkimispõhimõtted“ (edaspidi teemaplaneering) koostamine algatati Tartu Linnavolikogu 22. detsembri 2011 otsusega nr 310.

Planeering koosneb:

1. tekstist (käesolev dokument);
2. joonistest (esitatud Alade lõikes).

Planeeringu juurde kuuluvad lisadena:

1. Keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruanne. Köide sisaldab ülevaadet planeerimisprotsessist ning sellega paralleelselt läbi viidud keskkonnamõju strateegilisest hindamisest, samuti planeeringulahenduse aluseks olnud kaalutlusi ja informatsiooni;
2. Olemasoleva olukorra ülevaade ja analüüs.
3. Teemaplaneeringu dokumentatsioon.
Köide sisaldab teavet planeeringu koostamise käigus tehtud menetlustoimingute ja koostöö kohta, vaheotsuseid ja muid planeerimisprotsessi käigus koostatud dokumente.

Planeeringu juurde kuuluvad lisad on esitatud eraldi köidetena.

Teemaplaneeringu koostamist konsulteerisid konsultatsioonifirma OÜ Hendrikson&Ko ning Inseneribüroo Startum.



1 Planeeringulahenduse alused

1.1 Planeeringu koostamise eesmärk

Koostatava Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneeringu eesmärk on analüüsida Tartu linna vabaplaneeringuga alade parkimisolukorda ja anda suunised parkimisprobleemi lahendamiseks strateegiate ning selle alusel parkimiseks sobilike maa-alade määramise ja maakasutuspõhimõtete väljatöötamisega.

Teemaplaneeringu laiem eesmärk on saavutada vabaplaneeringuliste kortermajade piirkondades korrastatud parkimiskorralduse kaudu väärtuslikum ning inim- ja keskkonnasõbralikum elukeskkond. Peamiseks lähenemisviisiks on haljastuse säilitamine ning samal ajal piisavate juurdepääsu- ja parkimisvõimaluste tagamine. Teemaplaneeringu lahenduse elluviimist soodustab teistes linna strateegilistes arengudokumentides (arengustrateegia "Tartu 2030", "Tartu transpordi arengukava 2010-2020", Tartu linna üldplaneering ja piirkondade üldplaneeringud) kajastuv suund autosõltuvuse vähendamisele ja alternatiivsete keskkonnasõbralike liikumisviiside soodustamisele.

1.2 Vabaplaneeringuga alad

Vabaplaneeringuliste alade näol on tegemist valdavalt kuni viiekorruseliste korterelamutega hoonestusaladega, mis põhiosas on kujunenud ajavahemikus 1960-date aastate lõpust kuni 1980-date teise pooleni. Alad kavandati nõ vabaplaneerimise peamise põhimõtete kohaselt¹.

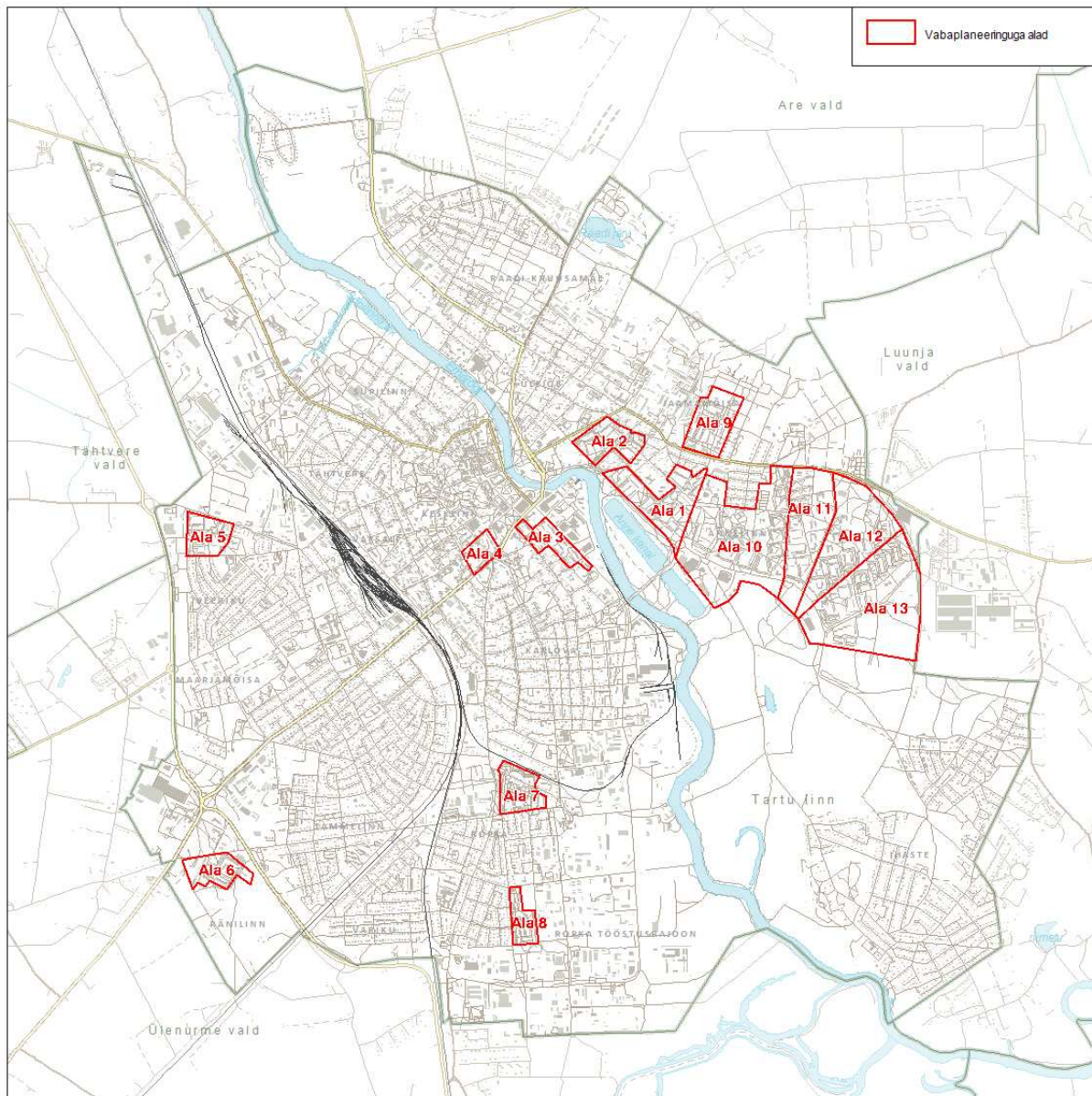
Vabaplaneeringuga alade pindala kokku on 27,8 km² ning seal elab 40 530 elanikku. Keskmine asustustihedus on 1457,9 in/km². Aladel on kokku 20 727 korterit².

Vabaplaneeringuga alade hoonestus, asustustihedus ning ruumiline jaotus varieerub alade lõikes. Samuti varieerub alade lõikes hoonete vaheliste haljasalade osakaal ning aladele juurdepääsetavus nii tänavaid mööda kui ka hoonekomplekside siseselt. **Alade iseloomust ja erinevusest tulenevalt on võimalused parkimisvajaduse lahendamiseks alade sees erinevad.** Kus haljasalade osakaal on suurem (Annelinn), on paremad võimalused täiendava parkimisvajaduse rahuldamiseks hoonete vahelistel aladel (üldjuhul toimub täiendavate parkimiskohtade rajamine haljasalade arvelt).

¹ Vabaplaneeringulise linnaplaneerimise peamine erinevus oli loobumine rangest tänaväärse hoonestusega kvartalisüsteemist, lähtudes hoonete paigutamisel pigem heast hoonetevahelisest aeratsioonist, päikesevalguse kättesaadavusest korterites, läbiva mootorsõidukiliikluse eraldamisest ning loodusliku pinna tekitamisest/säilitamisest hoonete vahel, suurendades hoonete korruselisust, ent vähendades samal ajal hoonealust pinda – jättes seeläbi elamisühiku kohta enam looduslikku pinda.

² Laiv, Rauno. Sõidukite parkimise uuring vabaplaneeringulistel aladel. Eesti Maaülikool, Metsandus- ja maaehitusinstituut, Geomaatika osakond. Tartu 2011





Skeem 1.2.1. Vabaplaneeringuga alade paiknemine Tartu linnas

Ulatuslikum vabaplaneeringuline ala on Annelinn, mille generaalplaan pärineb aastast 1971. Generaalplaani täpsustasid mikrorajoonide detailplaneerimise projektid (vt alljärgnev väljavõte).



Väljavõte Anne elurajooni I mikrorajooni detailplaneerimise projektist (1971). Rohelise joonega on tähistatud peamised jalakäiguteed, kus autoliiklust ette ei nähtud; tume lillakashall joon tähistab peamisi autoliikluseks mõeldud teid. Punakas toon tähistab korterelamute alasid, rohekas värv haljastatud alasid, kuhu planeeriti ka lasteasutused. Ideaalis pidid lasteaiad ja koolid olema jalutuskäigutee kaugusel nii, et puudus autotee ületamise vajadus.





Generaalplaanid käsitlesid muuhulgas põhjalikult ka liikluse ja parkimisega seotud teemasid (vt alljärgnev väljavõte). Kuna aga autostumise taseme tõus oli oodatust suurem (käesolevaks ajaks Tartu linnas keskmiselt 390 sõidukit tuhande elaniku kohta; vabaplaneeringulistel aladel ja korterelamute piirkonnas laiemalt küll oluliselt väiksem, vt täpsemalt teemaplaneeringu olemasoleva olukorra ülevaade ja analüüs ptk 6.3), siis generaalplaanis ettenähtud parkimislahendused ei ole enam kasutatavad.

Autode üldarv Anne elurajoonis on arvestatud perspektiivselt 200 autot looo elaniku kohta (15 m² elamispinna juures), kusjuures paigutamisel on ette nähtud 30 % kommunaalgaraažidesse (2440 autot), 30 % individuaal-bokstüüpi garaažidesse (2440 autot) ja 40 % lahtisel hoidmisel mikrorajoonide sisestel parkimisväljakutel (3250 autot).

Väljavõte Anne elurajooni generaalplaani seletuskirjast (1971).

1.3 Parkimise olukord vabaplaneeringuga aladel

Parkimise olukord vabaplaneeringuga aladel on problemaatiline. Algset planeerimispõhimõttest tulenevalt kavandati suurem osa parkimisest lahendada eemal asuvates garaažides. Garaažide ehituse poolelijäämine ning kontrolli puudumine olemasolevate garaažide kasutuse üle on viinud olukorrani, kus ainult majade juurde rajatud parkimine ei ole kaugeltki piisav parkimisnõudluse rahuldamiseks olevas olukorras. Asustust planeerides ja rajades arvestati küll autostumise tasemega, kuid ei osatud ette näha selle kasvu tänasele tasemele. Lisaks kehtisid hoonestust kavandades tänasest erinevad parkimismatiivid.

Käesoleval ajal määratakse normatiivne parkimiskohtade arv standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“. Standardi kohaselt peab vabaplaneeringuga aladel olema kokku 15 595 parkimiskohta, kuid on 8 856 parkimiskohta. Normijärgne parkimiskohtade puudujääk esineb kõigil aladel. Samas standardis toodud nõuded ületavad oluliselt tänase avaldunud parkimisnõudluse (loendusandmetele tuginedes, vt täpsemalt teemaplaneeringu olemasoleva olukorra ülevaade ja analüüs ptk 6.3), mistõttu standardis toodud mahus ei ole parkimiskohtade rajamine otstarbekas. Samuti on oluline arvestada, et täiendavate parkimiskohtade rajamine on ressursimahukas ning nõuab alade seniste funktsioonide ümberjaotamist (valdavalt toimub täiendavate parkimiskohtade rajamine haljasalade arvelt).

Toetudes tänasele avaldunud parkimisnõudlusele ning linna transpordiplaneerimise üldistele põhimõtetele tagatakse planeeringulahenduses parkimisvajadus 80% ulatuses standardis määratud mahust.



1.4 Transpordisüsteemi strateegilised arengueesmärgid üldisematest arengudokumentidest ja Tartu linna üldplaneeringust

Tartu linn on erinevates arengudokumentides määratlenud transpordisüsteemi arendamise eesmärgid ja arengusuunad.

Transpordisüsteemi eesmärgipäraseks planeerimiseks on koostatud ja vastu võetud **Tartu linna transpordi arengukava 2012–2020**, mille üheks eesmärgiks on autostumise ning autokasutuse vähendamine ja autole alternatiivsete liikumisviiside osakaalu suurenemine. Selleks peetakse oluliseks parandada jalakäijate ning jalgratastega liikumise tingimusi ja ohutust, tagada kvaliteetne ühistransport, mis on atraktiivne alternatiiv autoga liikumisele.

Parkimist planeerides ja korraldades tuleb seega silmas pidada, et autokasutajale ei loodaks eelisseisundit teiste liikumisviiside kasutajate ees ega soodustataks seeläbi arengukava eesmärkidele vastupidiselt autokasutust.

Tartu linna üldplaneeringule vastavalt tuleb parkimiskohtade planeerimisel lähtuda alljärgnevatest üldistest põhimõtetest:

- kavandada võimalikult palju parkimiskohti väljapoole tänava maa-ala;
- luua eeldused parkimislahenduse realiseerimiseks, mis võimaldab linna keskosa liiklussageduse väiksemat kasvu võrreldes autostumise ja autode kasutamise intensiivsuse tõusuga;
- reguleerida parkimiskorraldust, lähtudes sõidukiliikidest;
- arvestada standardis EVS 803:2003 kirjeldatud nõuetest.

Tartu linna üldplaneering määratleb parkimisvööndid järgmiselt:

- linnakeskus
- vahevöönd
- äärelinnavöönd

Enamik vabaplaneeringuga alasid asub üldplaneeringu kohaselt äärelinnavööndis. Vahevööndis asuvad Alad 2 ja 7 ning linnakeskuses Alad 3 ja 4. Lähtuvalt parkimisvööndist tuleb kasutada standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ määratletud parkimisnormatiivi ala kohta.

Kuna vabaplaneeringuga aladel on peamised parkimisprobleemid seotud olemasolevate hoonetega, lähtutakse planeeringulahenduse väljatöötamisel standardi nõuetest olemasolevate hoonete kohta (vt tabel 1.2.1).

Tabel 1.4.1. Parkimisnormatiivid

Vöönd	Parkimisnormatiiv (parkimiskohta/korteri kohta)
Linnakeskus	0,5
Vahevöönd	0,7
Äärelinn	0,8

Tulenevalt olemasoleva olukorra analüüsi tulemustel selgunud parkimisvajadustest on planeeringulahenduse väljatöötamisel tuginetud standardis toodud normatiividele 80% mahus.



1.5 Alusandmed

Oluliseks andmeallikaks teemaplaneeringu koostamisel on Rauno Laivi poolt 2011. aastal koostatud uuring „Sõidukite parkimise uuring vabaplaneeringulistel aladel“. Uuringu koostamisel teostati vaatlused Tartu linna vabaplaneeringulistel aladel, loendades parkivad autod ning parkimiskohad ja võrreldes kogutud andmeid korterite arvuga. Kogutud andmestik on oluline sisend teemaplaneeringu lahenduse väljatöötamisel.

Teemaplaneeringu protsessi raames teostati täiendavad vaatlused, selgitamaks välja tegelik olukord valdkondades, milles andmed puudusid (garaažialad ja nende kasutus, varasema uuringuga katmata piirkonnad).

Olulise sisendi alusandmete täpsustamisel ja planeeringulahenduse kujundamisel andsid lisaks eelmainitud uuringule järgmised alusdokumendid:

1. Tartu linna elanike liikumiste korrespondentsmaatriks. 2001;
2. Ekspert hinnang Eesti Standardi EVS 843:2003 linnatänavad parkimise osa Tartu linnale sobivuse kohta. Ilmar Pihlak, 2005;
3. Tartu parkimisnormatiivi määramine. IB Stratum OÜ, 2008;
4. Sõidukite parkimisvajaduse arvestamine Tartu linna planeeringutes. Peep Margus, 2010;
5. Mõisavahe 34-47 territooriumite korrastamise eelprojekt. OÜ Rapirasa, 2009;
6. Jaamamõisa linnaosa korruselamute elamugrupi parkimistingimuste laiendamine. Liisa Unt, 2010;
7. Parkimisalade laiendamine ja parkimiskorralduse planeerimine olemasolevatel vabaplaneeringuga korterelamualadel. Siim Mitt, 2011;
8. Sõidukite parkimise uuring Annelinnas ja Ränilinna osas. Kätlin Müür, 2007;
9. Liikluskoormuse uuring 2011. IB Stratum OÜ, 2011;
10. Indikaator A4 Juurdepääs kohalikele põhiteenustele ja avalikele haljasaladele. Teivi Teder, 2009;
11. Ankeetküsitluse Tartu ja tartlased 2008 tulemused. Kersti Aro, 2008;
12. Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem. Hendrikson & Ko, 2006;
13. Eesti Standard EVS 843:2003 Linnatänavad.

1.6 Parkimiskohtade vajaduse määramine ja arengustsenaariumid

Võttes aluseks parkimisnõudlust³ ja linna transpordiplaneerimise üldiseid põhimõtteid, täidetakse parkimiskohtade vajadus 80% ulatuses standardis „Linnatänavad“ kirjeldatud vajadusest.

Kirjeldamiseks põhimõttelisi viise parkimisvajaduse lahendamiseks ning leidmaks sobivaimat lahendust täiendavate parkimiskohtade loomiseks, töötati teemaplaneeringu koostamise protsessi algetapis välja viis põhimõttelist arengustsenaariumi. Arengustsenaariumid erinevad üksteisest kavandatavate parkimiskohtade arvu ja nende paiknemise osas – osades stsenaariumides rahuldatakse parkimisvajadus eluhoonete juures olemasoleva parkimispinna laiendamisega (võimaldades parkimist erinevatel aladel erinevas mahus), osades neist eemal.

³ R. Laivi poolt teostatud uuringu tulemused ning teemaplaneeringu koostamise raames läbiviidud olemasoleva olukorra analüüs kinnitasid, et standardis esitatud nõuded ületavad oluliselt olemasolevat parkimisnõudlust



KSH raames võrreldi ja hinnati arengustsenaariumide elluviimisega kaasnevaid mõjusid. Arengustsenaariumid ja võrdlustulemused on esitatud KSH aruande osana.

Stsenaariumide põhilised tunnused on loetletud järgnevalt:

I stsenaarium – parkimisvõimaluste piiramine korterelamute juures. Korteralamute vahelisel alal ja sissekäikude juures likvideeritakse parkimine, võimalik on vaid lühiajaline parkimine. Vabanev asfaltpind muudetakse halajasaladeks või kergliiklusteedeks. Parkimisvõimalus tagatakse elukohast kuni 500 meetri kaugusel asuvates avalikes parklates, 80% ulatuses standardis esitatud mahust.

II stsenaarium – parkimisvõimaluste laiendamise/rajamise piiramine korterelamute juures. Korteralamute vahelisel alal säilitatakse tänane parkimiskohtade arv, täiendavaid parkimiskohti ei kavandata. Täiendav parkimisvajadus rahuldatakse elukohast kuni 500 meetri kaugusel asuvates avalikes parklates, 80% ulatuses standardis esitatud mahust.

III stsenaarium – parkimisvõimaluste osaline laiendamine/rajamine korterelamute juures. Täiendav parkimisvajadus rahuldatakse paindlikult hoonete vahelisel aladel ning elukohast kuni 500 meetri kaugusel asuvates avalikes parklates, 80% ulatuses standardis esitatud mahust.

IV stsenaarium – parkimisnormatiivi täitmine korterelamute juures täies mahus. Lubatakse parkimisalade laiendamist/rajamist hoonete läheduses, standardis esitatud kogumahu ulatuses.

V stsenaarium – parkimisnõudluse täitmine vastavalt autostumise tasemele. Lubatakse parkimisalade laiendamist/rajamist hoonete läheduses, kuni Eesti keskmisele autostumise tasemele.

KSH tulemustele toetudes valiti planeeringulahenduse aluseks III arengustsenaarium - parkimisvõimaluste osaline laiendamine/rajamine korterelamute juures. Täiendav parkimisvajadus rahuldatakse paindlikult hoonete vahelisel aladel ning elukohast kuni 500 meetri kaugusel asuvates avalikes parklates, kokku 80% ulatuses standardis „Linnatänavad“ kirjeldatud vajadusest.

III arengustsenaariumi näol on tegemist nn kompromissvariandiga. Selle stsenaariumi realiseerumisel saavutatakse olukord, kus olemasoleva parkimisala laiendamisega luuakse elukoha juures täiendavad parkimiskohad elukeskkonda oluliselt kahjustamata ning puudu jääv parkimisvajadus rahuldatakse elukohast eemal, kuid jalakäigutee kaugusel. Täiendavate parkimiskohtade loomine toimub valdavalt haljasalade arvelt või olemasoleva transpordimaa parkimisalana kasutuselevõtmisega elukoha juures või sellest eemal. Valitud lahenduse tulemusena säilib piisaval määral haljasaladid, väheneb kaootiline ja valesti parkimine, mis loob suurema turvatunde ja korrastatuse elamualadel.





2 Planeeringulahendus

2.1 Parkimiseks sobilikud maa-alad ja parkimise korraldamise üldised põhimõtted

Planeeringulahendus on välja töötatud arvestades planeeringu lähteseisukohti, olemasolevast olukorrast tulenevat parkimisvajadust vabaplaneeringuga aladel ning planeeringulahenduse aluseid.

Planeeringuga määratakse parkimisehitise maa-alad ning antakse võimalus olemasolevate parkimisalade laiendamiseks hoonete juures või parkimiskohtade rajamiseks juhul, kui krundil parkimiskohad puuduvad.

Parkimisehitiste maa-ala all mõeldakse sõidukite parkimisehitise (parkimismaja või parkimisramp) või iseseisvale krundile kavandatud, otseselt teed või tänavat teenindavat sõiduki parklat. Parkimisehitiste maa-alad on kantud joonistele.

Parkimisehitiste maa-alade valik tehti nende paiknemise, ligipääsetavuse, realiseeritavuse, lisafunktsionaalsuse (toetavad piirkonna asutuste teenindamist, pargi ja sõida ning pargi ja kõnni) jt planeerimislike põhimõtete alusel.

Olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete juures on alade lõikes määratud erineva ulatusega. Arvestatud on piirkonna tihedust, krundi- ja hoonestusstruktuuri ja rohealade osakaalu - kus rohealade osakaal on suurem ja tihedus väiksem, lubatakse parkimisala laiendada kuni 30% olemasolevast parkimispiinnast.

Tulenevalt planeeringu üldistusastmest antakse planeeringuga üldised suunised parkimise korraldamiseks, täpne parkimiskohtade paigutus ning ruumijaotus lahendatakse jätkuprojektiga (detailplaneeringuga või projekteerimise käigus).

Planeeringuga seatakse üldised põhimõtted ning täpsemad lahendused ja erisused alade lõikes alapeatükkide kaupa. Planeeringuga seatud põhimõtted ja erisused kehtivad vabaplaneeringuga aladel ja vabaplaneeringuga aladest väljaspool asuvatel, kuid nendega funktsionaalselt seotud aladel (parkimisehitiste maa-alad, mille asukohad määratakse väljaspool vabaplaneeringuga ala ning garaažialad, mis asuvad väljaspool vabaplaneeringuga ala kuid teenindavad seda).

Iga ala lõikes on esitatud tabel (alapeatükkide kaupa), mille esimene pool kajastab olemasolevat olukorda ja täiendavat parkimisvajadust ning on eelkõige informatiivse tähendusega.

Tabelis kajastub ka parkimisnormatiiv, mille suurust mõjutab ala paiknemine linnaruumis. Enamik vabaplaneeringu ala tsoonidest asuvad Tartu linna üldplaneeringu kohaselt äärelinna vööndis (parkimisnormatiiv 0,8). Vahevööndis asuvad tsoonid nr 2 ja 7 (parkimisnormatiiv 0,7) ning linnakeskuses tsoonid nr 3 ja 4 (parkimisnormatiiv 0,5).

Tabeli teine pool kajastab planeeringuga määratud lahendust – kui palju parkimiskohti on võimalik rajada korterelamute juurde ning kui palju parkimisehitiste maa-alale korterelamutest eemal.

Alapeatükis 2.1.14 esitatud koondtabelis kajastub planeeringulahendus (parkimisehitiste maa-ala ja olemasolevate parkimisalade laiendamine hoonete juures m²) kõigi alade kohta kokkuvõtvana.



Täiendava parkimisvajaduse arvutamisel on lähtutud järgmisest valemist:

Täiendav parkimisvajadus = korterite arv x parkimismäär x 80%
parkimismäärist - olemasolev parkimiskohtade arv.

Täiendav parkimisvajadus rahuldatakse parkimisehitiste maa-ala, hoonete juures olemasoleva parkimisala laiendamise ning garaažialade intensiivsema kasutuselevõttuga.

Ühe mootorsõiduki parkimiskoha suuruseks on arvestatud 20 m² (vt joonis 2.1). Vastav arv näitaja on aluseks planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala asuvate parkimiskohtade arvu arvutamisel (nt parkimisehitiste maa-ala suurusega 1480 m²/20 m² annab 74 parkimiskohta).

Olemasoleva parkimiskohtade arvu väljatoomisel on lähtutud 2011. aastal koostatud uuringust⁴. Olemasoleva parkimispinna suuruse määramisel on ühe mootorsõiduki parkimiskoha suuruseks arvestatud 20 m² (vt skeem 2.1.14.1).

Parkimise korraldamise üldised põhimõtted

1. tagatakse olemasolevate ja kavandatavate parkimisalade ja garaažialade korrahoid vabaplaneeringuga aladel ning nende naaberaladel;
2. parkimiskohtade loomisel lähtutakse otstarbekast ruumikasutusest, kasutades täiendavate parkimiskohtade rajamiseks eelkõige juba olemasolevat tehiskattega pinda. Juba olemasolevate tehiskattega pindade kasutamine aitab säilitada olemasolevaid väärtuslike haljasalaid maksimaalsel määral. Samas tuleb tähelepanu pöörata, et parkimiskohtade rajamine ei toimu reeglina palliplatside arvelt;
3. parkimismajade või maa-aluste parklate rajamist eelistatakse avatud parklaalade kasutuselevõtmisele. Parkimismajade või maa-aluste parklate rajamine on õigustatud eelkõige asukohtades, kus esineb ulatuslik parkimisvajadus ja/või ruumi parkimisvajaduse lahendamiseks on vähe. Parkimismajade kavandamisel eelistada lahendust, kus kasutajale ei teki omandiõigust (ei toimu boksina müüki);
4. välditakse suurte lagedate avaparklate rajamist. Suured avaparklad liigendatakse väiksemateks, kuni 20-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, põõsarinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne;
5. leitakse parklale võimalikult hea lahendus, tihendades autokohtade paigutust ja kitsendades ridade vahelisi käike. Tänavaaäres pargitavad autod ei tohiks tänavapildis domineerida⁵;
6. parkimiskohtade rajamisel hoonete juures (olemasolevate parkimisalade laiendamisel või uute rajamisel juhul, kui parkimiskohad puuduvad) arvestatakse kõigi õuele iseloomulike elementide ja funktsioonidega (näiteks laste mänguväljakud, pesukuivatusvõimalus jms) ning lume ladustamisaladega;
7. luuakse ohutu ja mugav liikumisruum kõigile liiklejatele, pidades eraldi silmas jalgsi ja jalgrattaga liiklejate vajadusi. Näiteks suunatakse haljastatud eraldusribade abil jalakäijate liikumist autoparklas, muutes seda ohutumaks ja meeldivamaks. Haljastust rajades tagatakse sõidukijuhile nõutav nähtavus;
8. samaaegselt autode parkimisega lahendatakse piirkonnas (eelkõige hoonete juures) jalgrataste ohutu ja mugava igapäevase hoiustamise võimalused;
9. tagatakse normikohane valgustus;
10. eelistatakse asukohti, mis võimaldab teostada järelevalvet akendest või möödakäivate inimeste poolt;

⁴ Sõidukite parkimise uuring vabaplaneeringulistel aladel. R. Laiv, Tartu 2011

⁵ Linnahaljastus. K. Tuul, Tallinn 2006





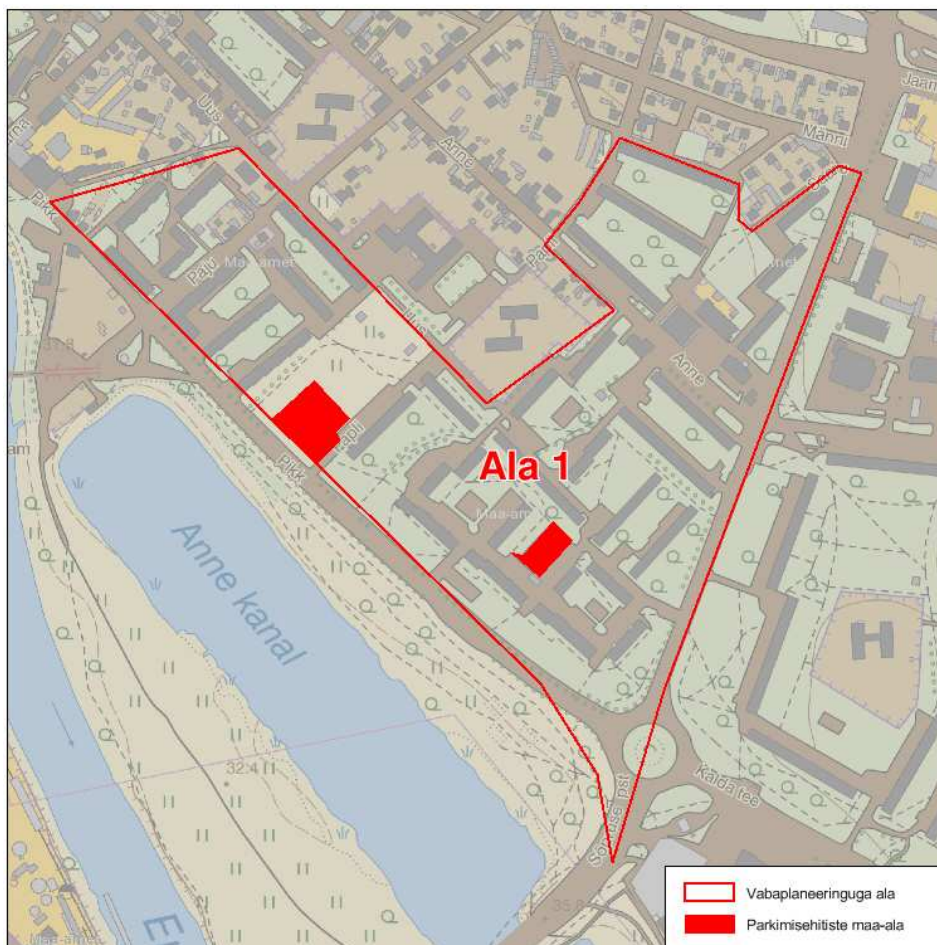
11. parkimise ja liikluskorralduse lahendamisel igas asukohas pööratakse esmajärjekorras tähelepanu ligipääsu tagamisele, võimaldamaks ligipääsu hoonetele operatiivsõidukitega (sh päästetehnikale nagu redelautod, põhiautod, paakautod) või taksoga, samuti sujuva ja loogilise liiklusskeemi võimaldamisele. Vältida tuleb hoovialade piiramist tõkkepuuga või muude füüsiliste liikumist takistavate meetmetega;
12. hoonete vahelise täiendava parkimisala lahendamisel eelistatakse mitme krundi parkimisvajaduse komplektset käsitlemist. Käsitletava ala suurus ja kruntide arv sõltub piirkonna iseloomust ning konkreetse asukoha parkimisvajaduse võimalikest lahendustest;
13. kui krundil olemasolevad parkimiskohad puuduvad, võib krundile või selle lähiümbrusesse parkimiskohti rajada 80% ulatuses standardis toodud mahust;
14. kui piirkonnas on juba eelnevalt väljastatud tingimused täiendavate parkimiskohtade rajamiseks, tuleb igakordsel täiendava parkimismahu arvestamisel arvesse võtta juba laiendatud parkimisala ulatust;
15. täiendava parkimisvajaduse lahendamist linna põhi- ja jaotustänavate äärde välditakse;
16. planeeringualale jäävate garaažide puhul soositakse nende aktiivsemat kasutuselevõttu igapäevase parkimisvajaduse rahuldamiseks. Lahendus igas asukohas sõltub kohapealsetest tingimustest. Garaažialad vabaplaneeringuga aladel või nendega funktsionaalselt seotud naaberaladel võib soovi korral muuta avaparklateks. Garaažide likvideerimisel vabaplaneeringuga aladel või nendega funktsionaalselt seotud garaažialadel (Alast 9 läänesuunas asuv garaažiala) säilitatakse reeglina parkimisfunktsioon. Juhul, kui olemasolevate garaažide juures teostatakse renoveerimistöid, arvestatakse piirkonnas valdavaks kujunenud lahendusi materjalide ja värvitoonide osas;
17. uute korterelamute rajamisel tagatakse parkimine vastavalt standardis toodud mahule. Olemasolevates elamutes korterite arvu suurendamisel tuleb tagada parkimiskohad vähemalt 80% ulatuses standardis toodud mahust;
18. suuremad kui 10 kohalised parklad varustatakse muda-õlipüüduritega⁶;
19. parklate rajamisel arvestatakse sadevee ära juhtimise ja käitlemise vajadusega. Eelistatud lahendus sademeveekäitluses on sademevete kanaliseerimine, mis võimaldab tagada juba tehtud investeeringute kasutatavuse. Alternatiivse lahendusega sademeveesüsteeme on ilmselt mõistlik rajada nn hübriidsüsteemidena, mis võimaldavad väikese kuni keskmiste intensiivsusega sademete puhastamist, imbumist, immutamist või puhverdamist, kuid liigsuurte mahtude rajamise vältimiseks oleks võimalik intensiivsete sadude aegselt vett suunata ka sadevete kanalisatsiooni;
20. parklad rajatakse üldjuhul kõvakattega. Tagamaks võimalus sadevee ära juhtimiseks on väiksema koormusega ja ajutise iseloomuga (suviste) parklate (või suuremate parklate puhveralade) puhul murukivide ja teiste vett läbilaskvate pinnakatete rajamine rakendatav;
21. olemasolevatel ja kavandatavatel kaubanduskeskustel on lubatud ja soovitatav parklates tasulise parkimise teenuse pakkumine öisel ajal. Toimiva teenuse loomise korral on võimalik maamaksusoodustuse või parklaala hoolduse taotlemine, mis lepatakse kokku iga partneriga eraldi.

⁶ Tartu Linnavolikogu 14.09.2006. a määrus nr 37 „Tartu linna ühisveevärgi ja –kanalisatsiooniga liitumise eeskirja ning Tartu linna ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni kasutamise eeskirja kinnitamine“



2.1.1 Ala 1. Pika ja Uus tänava ning Sõpruse puiestee piirkond

Pindala	233 430 m ²
Korterite arv	2500
Olemasolev parkimiskohtade arv	1091
Olemasolev parkimisala	21820 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (arvestatud parkimismormatiiviga 0,8)	509 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 30%
	6546 m ²
	327 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja parkimiskohtade arv	5180 m ²
	259 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 1546 m ²
	+ 77 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse munitsipaalomandis olev üldkasutatav haljasala (osaliselt kasutuses spordiväljakuna) ja transpordimaa.

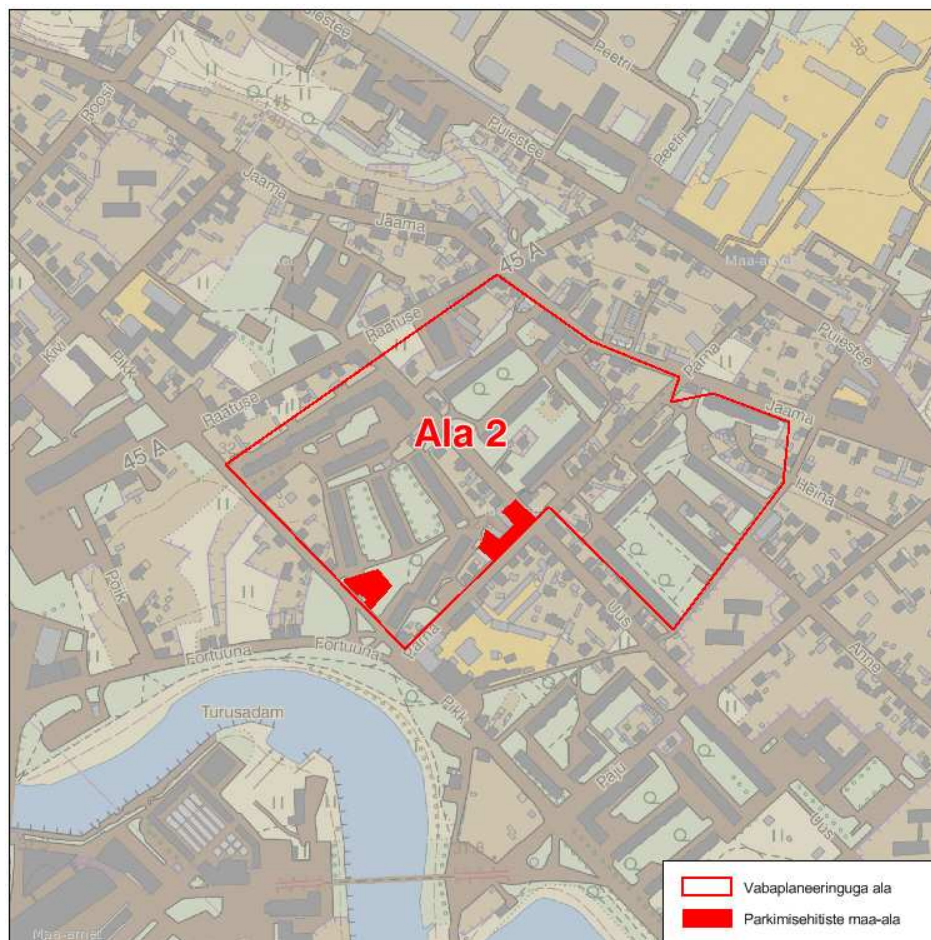
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiseiga;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamiseiga lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
 - d. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuseiga. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab autokasutajale enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale. Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk, ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis;
2. parkimisala täpne suurus, paiknemine ja korraldus Uus tn 63d krundil lahendatakse kogu Uus tn 63d krundi hõlmava detailplaneeringuga (kuid mitte ulatuslikum käesoleva teemaplaneeringuga näidatust). Alale kavandatakse parkimismaja või -rajaliste püstitamist (parkimismaja rajamine võib toimuda II etapis), perspektiivis võib teenus olla tasuline. Ala on asukohast tulenevalt sobilik „pargi ja kõnni“ või „pargi ja reisi“ süsteemi osana, vähendades Emajõe vasakkaldalt kesklinna suunduva autoliikluse koormust piirkonna tänavatele ja sildadele.



2.1.2 Ala 2. Raatuse, Uus, Pikk ja Pärna tänava piirkond

Pindala	125 434 m ²
Korterite arv	920
Olemasolev parkimiskohtade arv	317
Olemasolev parkimisala	6340 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (arvestatud parkimisnormatiiviga 0,7)	3960 m ² 198 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 20% 1268 m ² 63 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja parkimiskohtade arv	2120 m ² 106 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejääk	- 572 m ² - 29 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse munitsipaalomandis olev transpordimaa ning jätkuvalt riigi omandis olev maa (osaliselt kasutuses parkimisalana).

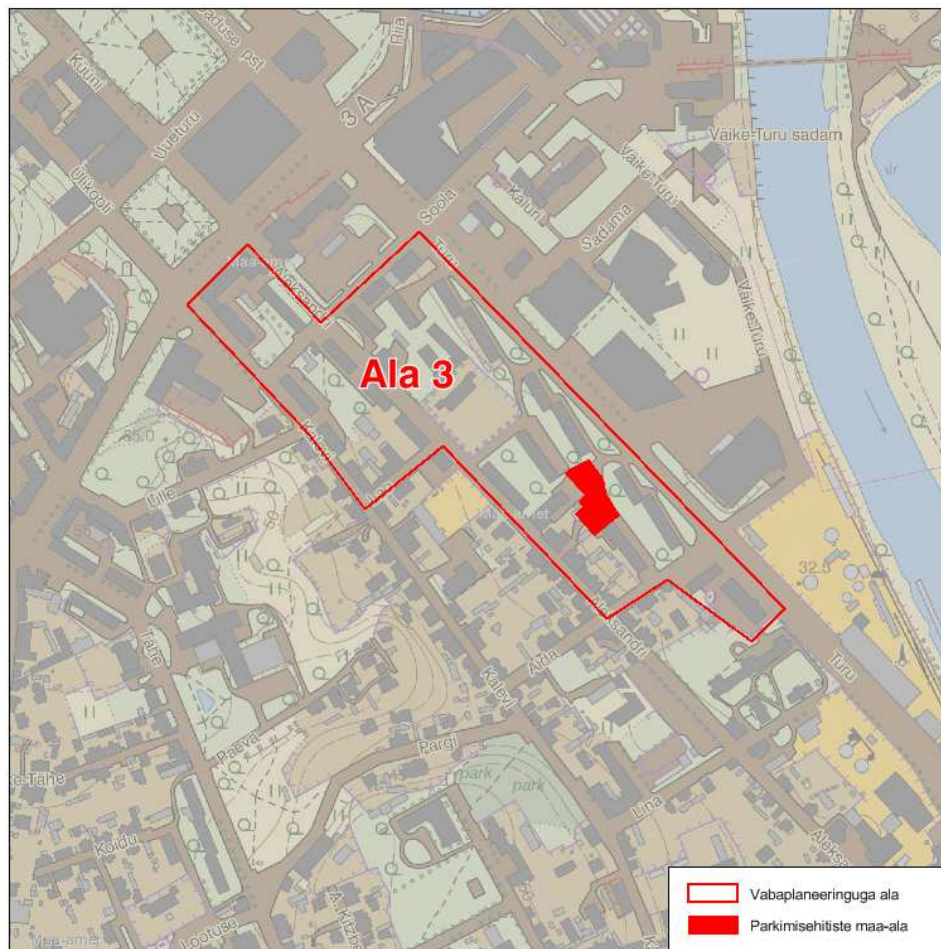
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamise;ga;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamise;ga lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõttuga (parkimisehitiste maa-alad) vabaplaneeringuga alal;
 - d. garaažialade aktiivsema kasutuselevõttuga;
2. puudu jääv parkimisvajadus 202 m² lahendatakse Ala 1 parkimisehitiste maa-ala ulatuses;
3. Pikk tn 54 krundile on piirkonna elanike teenindamiseks kavandatud parkimismaja või -rajatise püstitamine (parkimismaja rajamine võib toimuda II etapis), perspektiivis võib teenus olla tasuline.



2.1.3 Ala 3. Turu, Aleksandri ja Kalevi tn piirkond

Pindala	88 594 m ²
Korterite arv	772
Olemasolev parkimiskohtade arv	274
Olemasolev parkimisala	5480 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (arvestatud parkimisnormatiiviga 0,5)	700 m ² 35 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 10% 548 m ² 27 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	2150 m ² 107 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 1998 m ² kuni 99 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse munitsipaalomandis olev transpordimaa ja riigile kuuluv (valitseja Keskkonnaministeerium) üldkasutatav haljasala. Maa-ala on osaliselt kasutuses parkimisalana.

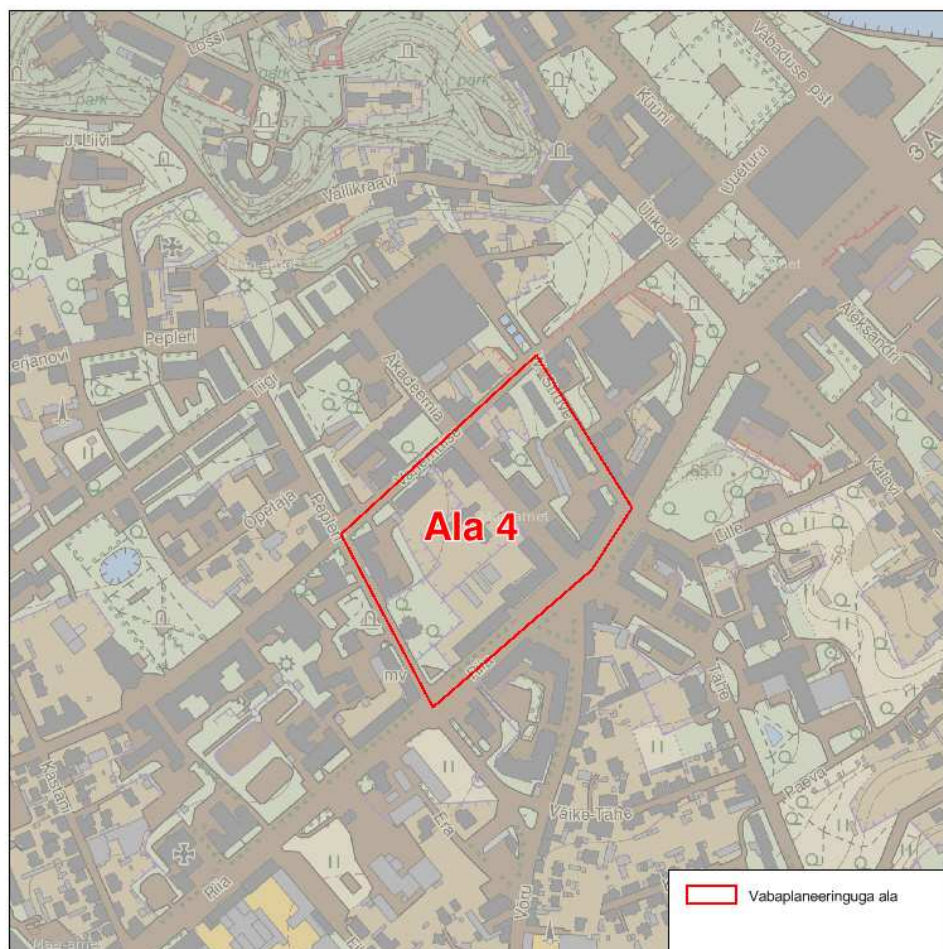
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamise;ga;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamisega lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
 - d. garaažialade aktiivsema kasutuselevõtuga;
 - e. tasulise parkimise korraldusega tänava ääres;
 - f. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutusega. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab autokasutajale enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale (Soola tn piirkond). Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk ning alal säilib võimalus kasutada tasulisi parkimiskohti tänava ääres (öisel ajal tasuta), ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis;
2. kesklinna läheduse tõttu arvestatakse, et täiendava parkimisehitise maa-ala kasutuselevõtmine ja hoonete juures oleva parkimisala laiendamine on keerukas. Planeeringuga määratakse parkimisehitise maa-ala suurusega 2150 m², kuhu on võimalik rajada maksimaalselt 107 parkimiskohta. Kuna tegemist on keeruka ja linnakeskuses asuva piirkonnaga, määratakse täpne parkimiskohtade arv ja paiknemine parkimisehitise maa-alal jätkuprojektiga, lahendades samaaegselt teiste üldkasutatavate funktsioonide säilimine.



2.1.4 Ala 4. Vanemuise, Struve ja Pepleri tänava piirkond

Pindala	53 459 m ²
Korterite arv	276
Olemasolev parkimiskohtade arv	112
Olemasolev parkimisala	2240 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (arvestatud parkimisnormatiiviga 0,5)	40 m ² 2 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 10%
	224 m ² 11 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	0 m ²
	0 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejääk	+ 224 m ²
	+ 11 parkimiskohta





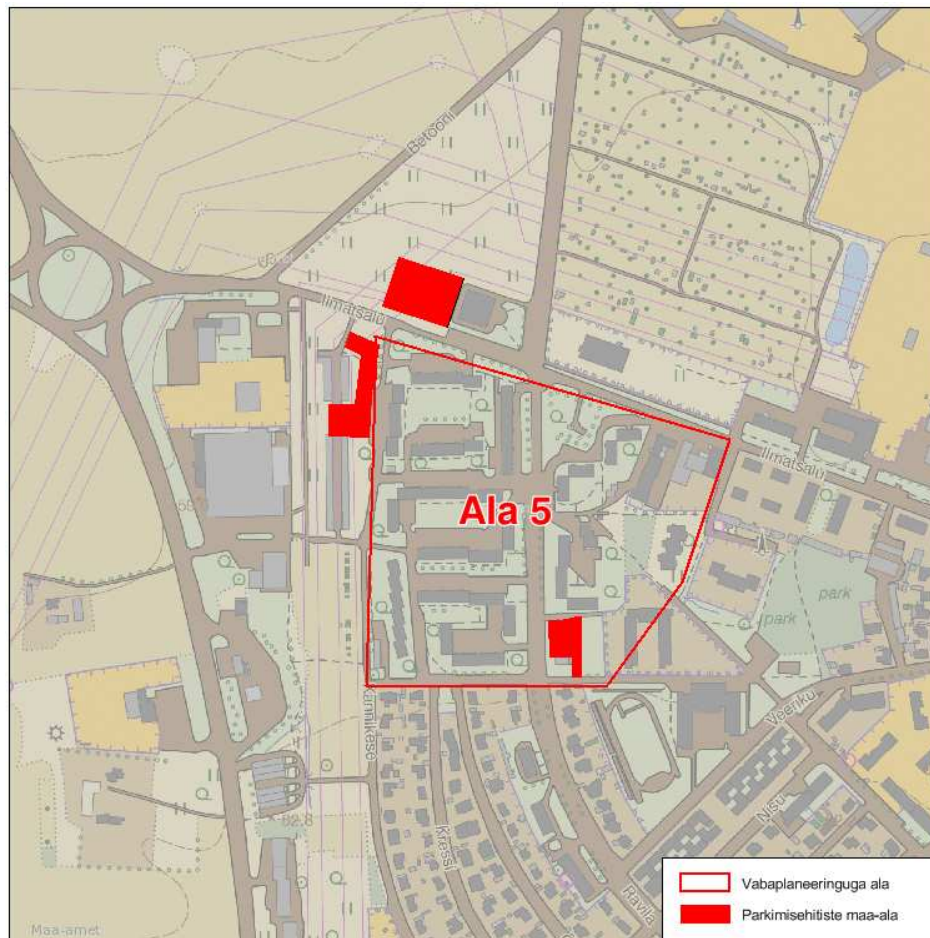
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiselega;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamiselega lubatu piires;
 - c. garaažialade aktiivsema kasutuselevõtuga;
2. kesklinna läheduse tõttu arvestatakse, et hoonete juures oleva parkimisala laiendamine on keerukas. Kuna täiendav parkimisvajadus sisuliselt puudub, puudub otsene vajadus parkimisehitise maa-ala määramiseks.



2.1.5 Ala 5. Ravila, Kannikese ja Ilmatsalu tänava piirkond

Pindala	106 381 m ²
Korterite arv	986
Olemasolev parkimiskohtade arv	454
Olemasolev parkimisala	9080 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (arvestatud parkimisnormatiiviga 0,8)	5046 m ² 252 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 10% 908 m ² 45 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	8457m ² 422 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 4319 m ² + 215 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse lasteaia juures asuva parkimisala laiendus ning jätkuvalt riigi omandis olevad maa-alad vabaplaneeringuga ala naabruses.

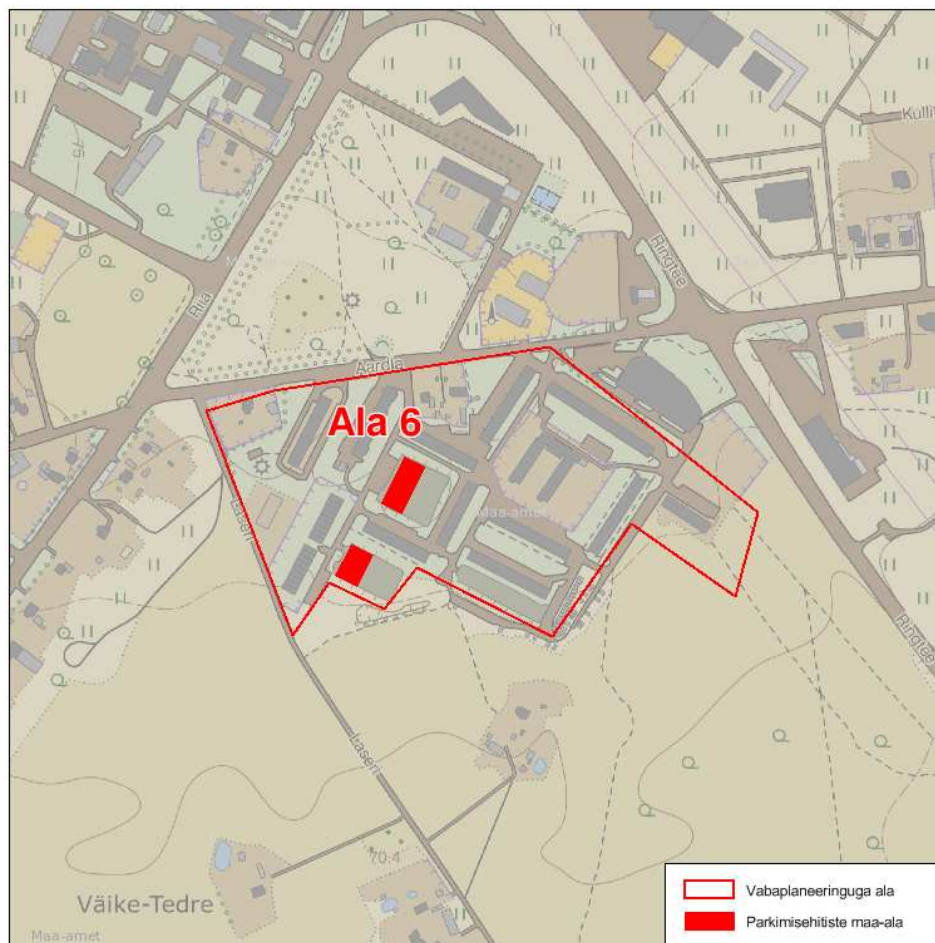
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal ja selle naabruses asuval parkimisehitiste maa-alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiseks;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamiseks lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal ja selle naabruses;
2. Ilmatsalu tänavast põhjasuunas (Ravila tn 80 kinnistuga läänest piirnev jätkuvalt riigi omandis oleva maa) kavandatud parkimisehitiste maa-ala suuruse kavandamisel on lähtutud tehnorajatiste paiknemisest (tehnorajatistest tulenevalt ei ole väiksema ala kavandamine otstarbekas). Asukohast tulenevalt on maa-ala lisaks elanike parkimisvajaduse rahuldamisele ka piirkonda teenindavate kaubaautode parkla ja nn "pargi ja sõida" süsteemi osaks. Maa-ala parkimisehitise maa-alana kasutuselevõtmisel võetakse kasutusele turvariske ennetavad meetmed, millega tagatakse ohutu juurdepääsuvõimalus kergliiklejale.



2.1.6 Ala 6. Aardla ja Laseri tänava piirkond

Pindala	110 537 m ²
Korterite arv	782
Olemasolev parkimiskohtade arv	430
Olemasolev parkimisala	8600 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimisnormatiivi 0,8)	2794 m ² 140 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 10%
	860 m ²
	43 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	2230 m ²
	112 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 296 m ²
	+ 15 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse maa-aluste garaažide katused.

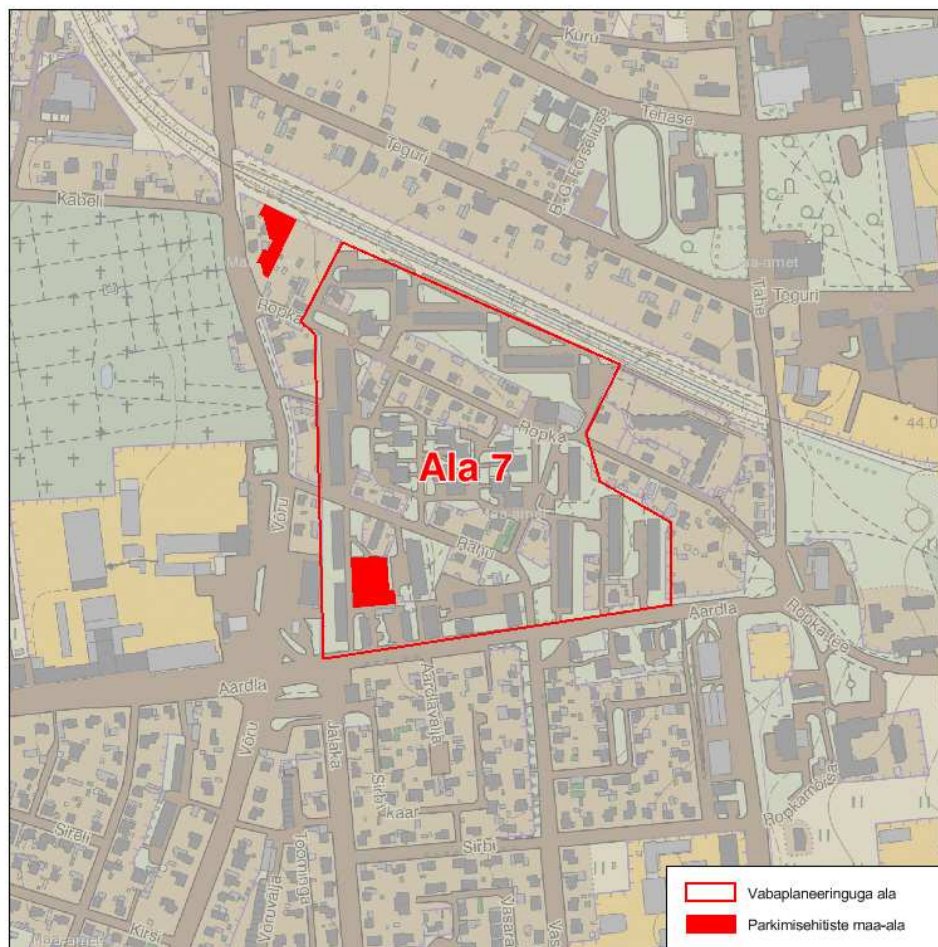
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamise;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamise lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
 - d. garaažialade aktiivsema kasutuselevõtuga;
 - e. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutusega. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab korterelamute elanike enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale. Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk, ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis;
2. lahenduse teostatavus sõltub konkreetse rajatise ehitustehnilistest tingimustest, mis täpsustatakse jätkuprojekti etapis. Eraldi tähelepanu pööratakse ehitustehnilisele teostatavusele ning meeldiva miljöö loomisele (haljastus parkla piiril, liigendamine väiksemateks üksusteks, valgusreostuse vältimine).



2.1.7 Ala 7. Ropka, Rahu ja Aardla tänava piirkond

Pindala	115 126 m ²
Korterite arv	1231
Olemasolev parkimiskohtade arv	610
Olemasolev parkimisala	12200 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimisnormatiiv 0,7)	1580 m ² 79 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 10% 1220 m ² 61 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	3340 m ² 166 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejääk	+ 2980 m ² + 148 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse garaažide maa (Aardla tn 21a krundil) ja detailplaneeringuga kavandatud parkimisala vabaplaneeringuga alast loodesuunas.

Aardla tn 21a krundil asub 63 garaaži. Planeeringulahendus annab võimaluse (kuid ei kohusta) maapealsete garaažide likvideerimiseks ning avaparkla rajamiseks. Avaparkla rajamisel suureneks parkimiskohtade arv 36 parkimiskoha võrra (planeeringulahenduses on arvestatud maksimum arvu parkimiskohtadega, so 99 parkimiskohta). Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk, puudub vajadus avaparkla rajamiseks ning garaažide likvideerimiseks.

Vabaplaneeringu alast loodesuunas asuva parkimisehitise maa-ala asukoha määramisel on arvestatud Ropka silla, selle juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori (lõigus Väike Kaar – Turu tn) kavandatava tänava ja lähiala detailplaneeringuga.

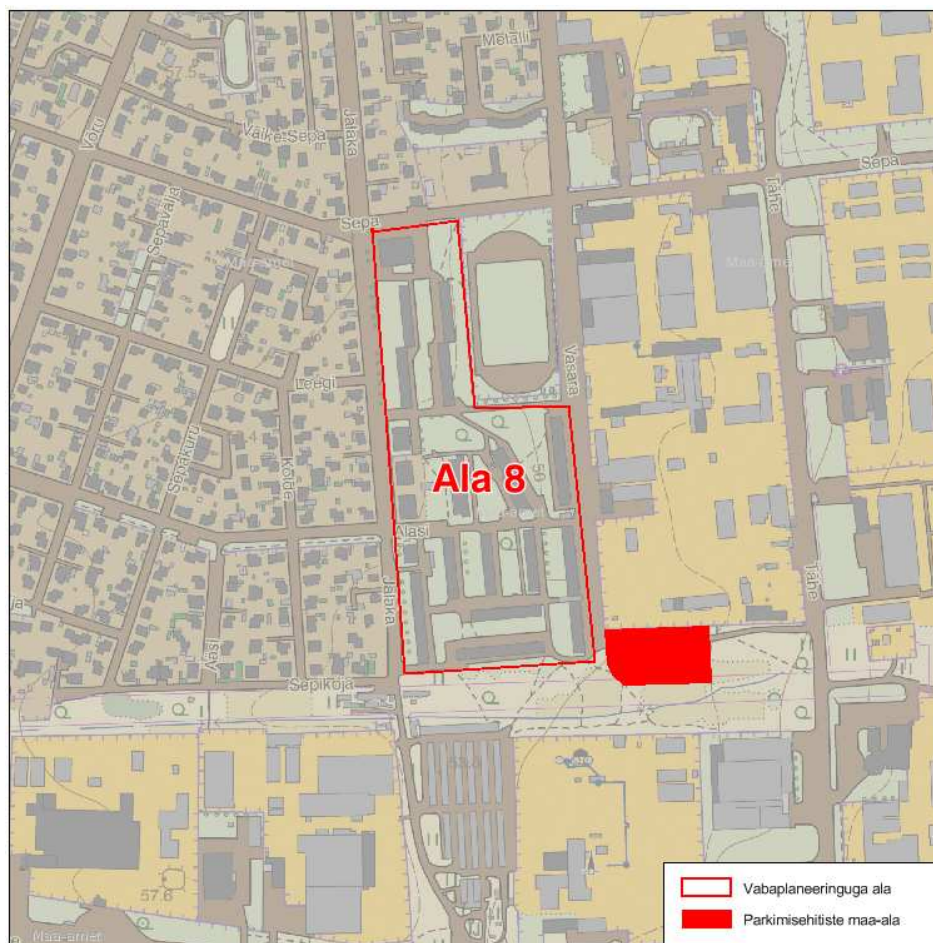
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal ja selle naabruses

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiseks;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamiseks lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal ja selle naabruses;
 - d. garaažialade aktiivsema kasutuselevõtuga;
 - e. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutusega. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab autokasutajale enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale. Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk, ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis.



2.1.8 Ala 8. Jalaka, Vasara ja Alasi tänava piirkond

Pindala	72 313 m ²
Korterite arv	1006
Olemasolev parkimiskohtade arv	447
Olemasolev parkimisala	8940 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimisnormatiiv 0,8)	5805 m ² 290 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 10% 894 m ² 45 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	6250 m ² 312 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 1339 m ² + 67 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse munitsipaalomandis olev üldkasutatav haljasala ja transpordimaa.

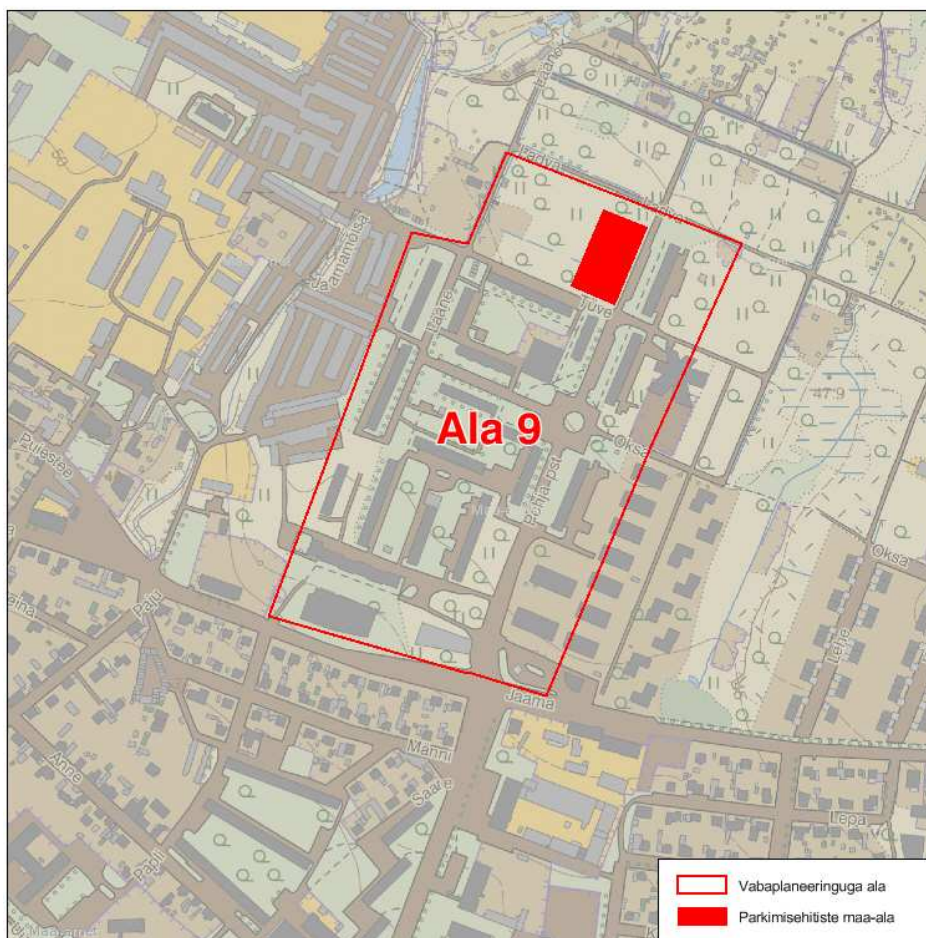
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal ja selle naabruses

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiselega;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamisega lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga ala vahetus läheduses;
2. Jalaka tn 34a krundi täpne kasutus ning avalikus kasutuses olevate parkimiskohtade arv ja paigutus lahendatakse detailplaneeringuga.



2.1.9 Ala 9. Põhja puiestee piirkond

Pindala	163 226 m ²
Korterite arv	1185
Olemasolev parkimiskohtade arv	348
Olemasolev parkimisala	6960 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimisnormatiiv 0,8)	13485 m ² 674 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 30% 2088 m ² 104 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	4440 m ² 222 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	- 6957 m ² - 348 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse munitsipaalomandis olev välja arendamata elamumaa, mis on osaliselt kasutuses parkimisalana.

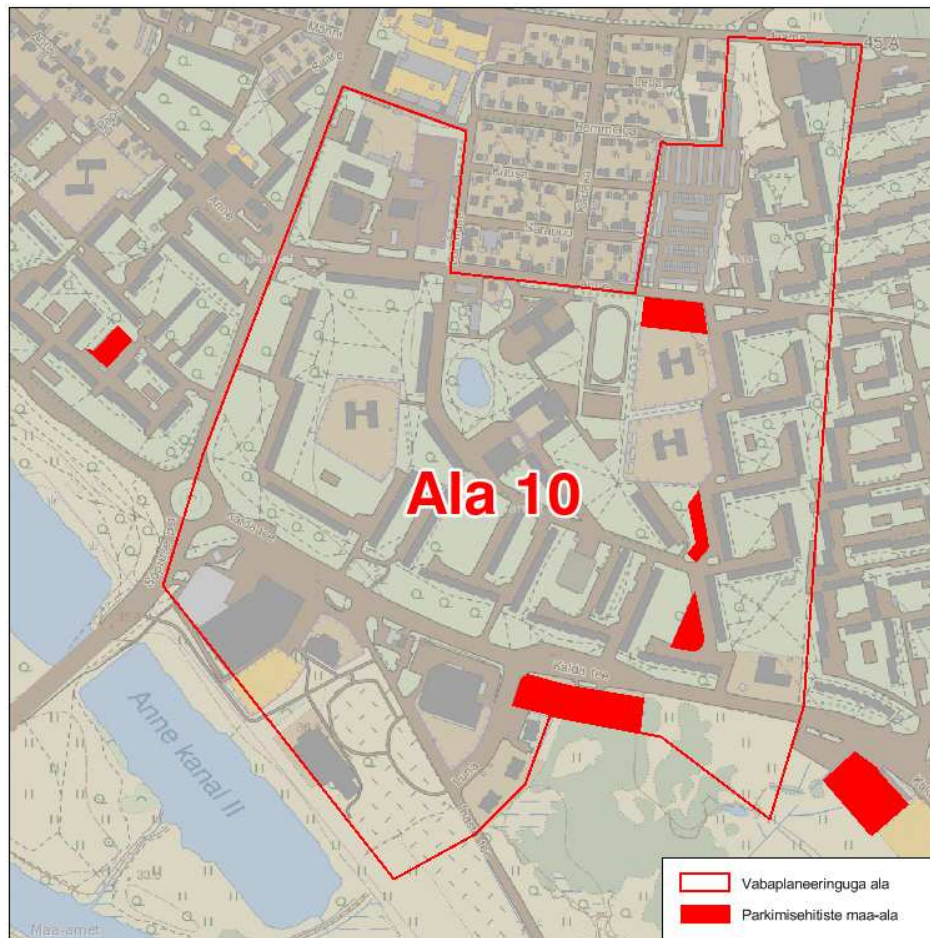
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiselega;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamisega lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
 - d. garaažialade (läänepool vabaplaneeringuga ala) aktiivsema kasutuselevõtuga;
 - e. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutusega. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab autokasutajale enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale. Kuna planeeringuga lahendatakse parkimispinna puudujääk vabaplaneeringuga alast läänepool asuval garaažialal, ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis;
2. puudu jääv parkimisvajadus 6957 m² lahendatakse läänepool vabaplaneeringuga ala paikneval garaažialal (kokku 1980 garaaži).



2.1.10 Ala 10. Anne 1. mikrorajooni 1. sektor

Pindala	695 635 m ²
Korterite arv	3508
Olemasolev parkimiskohtade arv	1606
Olemasolev parkimisala	32120 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimismatiiv 0,8)	12780 m ² 639 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 30% 9636 m ² 482 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	14750 m ² 736 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 11606 m ² + 579 parkimiskohta





Parkimisehitise maa-alana kavandatakse elamute vahelised ja ühiskondlike ehitiste juures asuvad haljasalad.

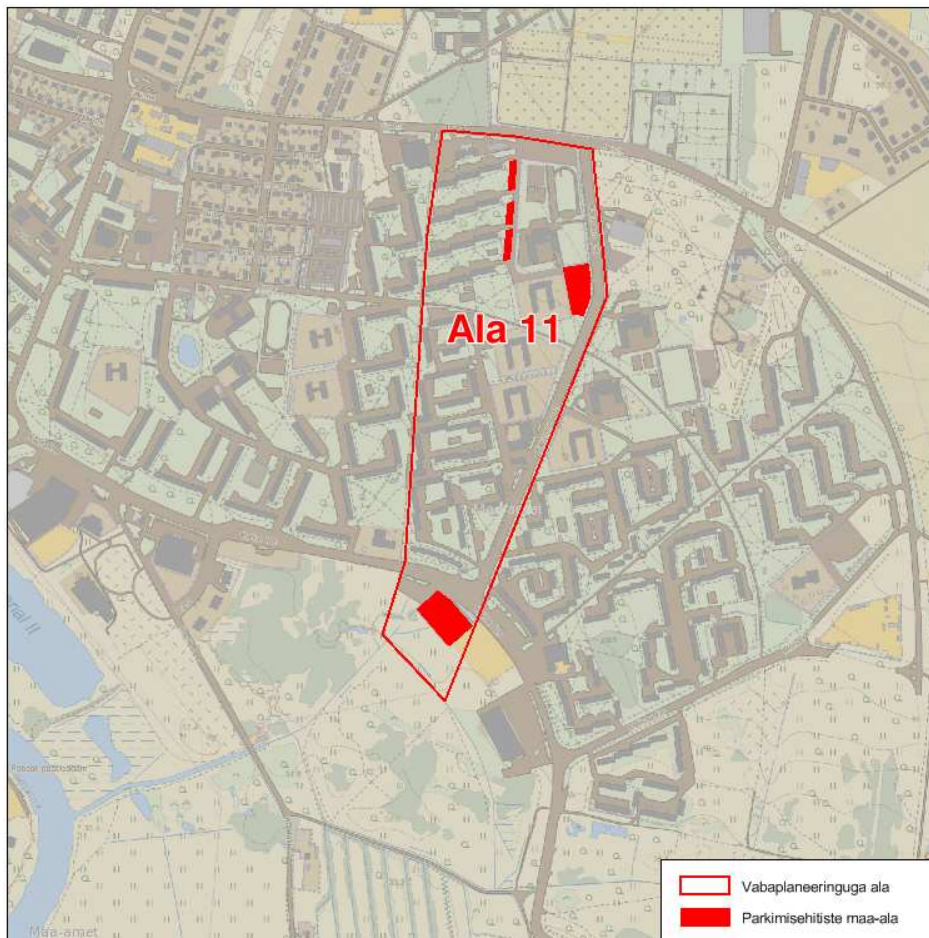
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiselega;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamisega lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
 - d. garaažialade aktiivsema kasutuselevõtuga;
 - e. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutusega. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab autokasutajale enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale. Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk, ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis;
2. kaubanduspindade juures paiknevate parklate osalise kasutuselevõtuga kortermajade elanike poolt detailplaneeringuga määratud mahus (Anne tn 46, Anne tn 48, Anne tn 48A kruntide ja lähiala detailplaneering, millega on määratud 60 parkimiskohta kohalike elanike parkimisvajaduste rahuldamiseks (tasuta ööpäevaringne parkimisala);
3. Anne tn 67a krundil on võimalik parkla laiendamine kuni linn otsustab selle kasutuse kehtiva detailplaneeringu alusel.



2.1.11 Ala 11. Anne 1. mikrorajooni 2. sektor

Pindala	328 400 m ²
Korterite arv	2080
Olemasolev parkimiskohtade arv	870
Olemasolev parkimisala	17400 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimisnormatiiv 0,8)	9220 m ² 461 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 30% 5220 m ² 261 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	13530 m ² 675 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 9530 m ² + 475 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse korterelamute vahelised haljasalad ja lasteaia juures asuv haljasala ning täna parkimisalana kasutuses olev maa-ala.

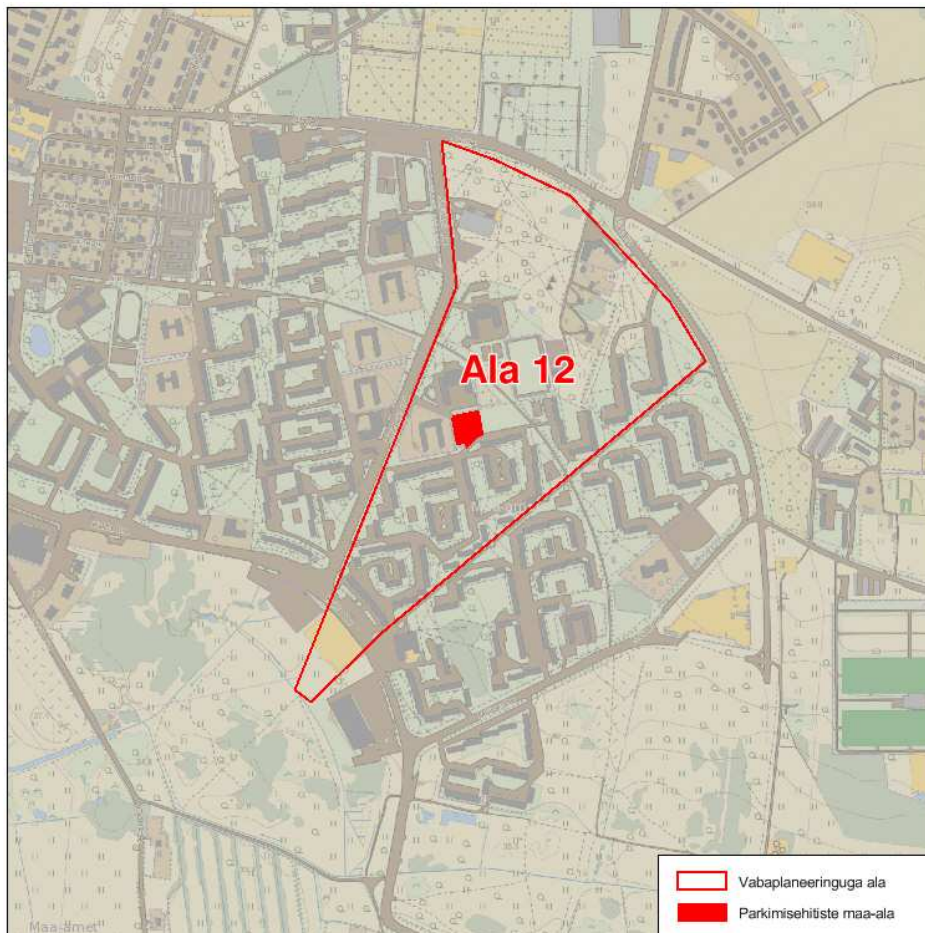
Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:
 - a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamise;ga;
 - b. olemasoleva parkimisala laiendamise;ga lubatu piires;
 - c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
 - d. garaažialade aktiivsema kasutuselevõtuga;
2. Jaama 181a, 191a ja 193a kruntidele on võimalik eraldiasetsevate avaparklate rajamine. Selline lahendus koos olemasolevate parkimiskohtade laiendamisega kuni 30% ulatuses tagab majadevaheliste haljasalade säilimise;
3. Kaunase pst 69c ja lähialale kavandatud parkla (perspektiivis võib teenus olla tasuline) rajamise eesmärgiks on lisaks piirkonna elanike teenindamisele ka ümbritsevate asutuste (koolimajad, lasteaed, spordiplatsid) teenindamine.



2.1.12 Ala 12. Anne 2. mikrorajooni 3. sektor

Pindala	386 740 m ²
Korterite arv	2013
Olemasolev parkimiskohtade arv	949
Olemasolev parkimisala	18980 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimisnormatiiv 0,8)	6780 m ² 339 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 30% 5694 m ² 285 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	3590 m ² 179 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 2504 m ² + 125 parkimiskohta





Parkimisehitise maa-alana kavandatakse kooli juures asuv haljasala.

Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:

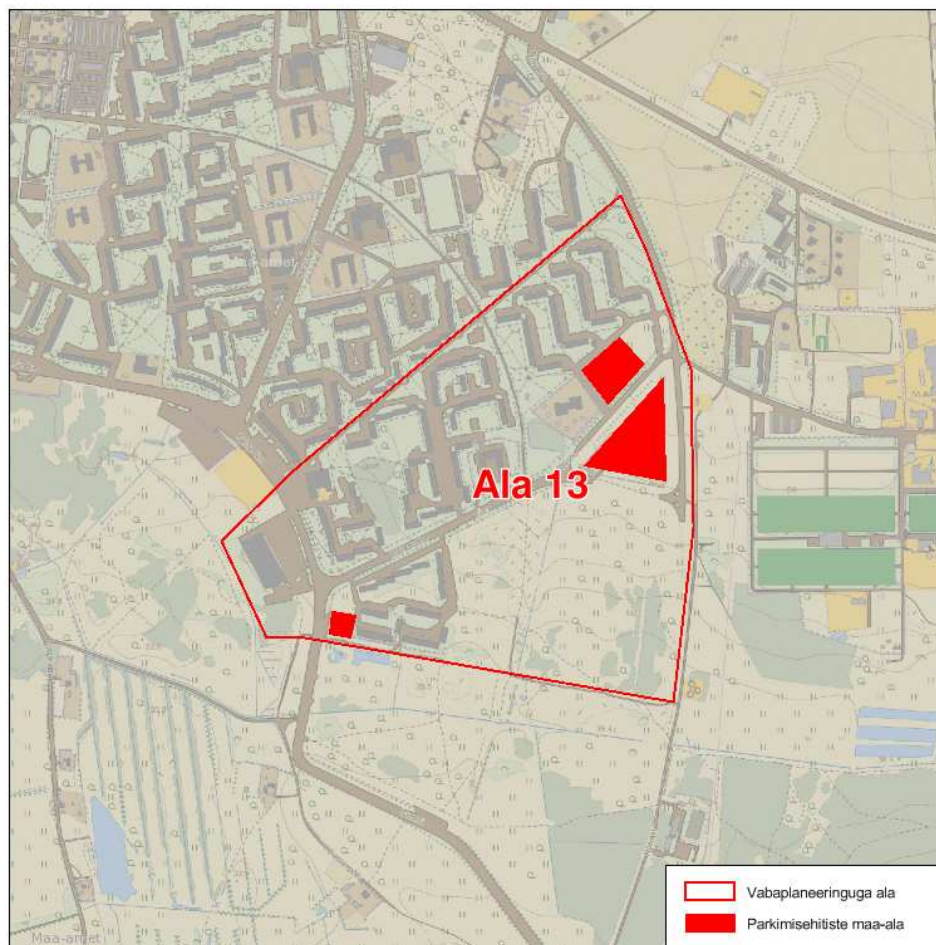
- a. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamise;ga;
- b. olemasoleva parkimisala laiendamise;ga lubatu piires;
- c. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
- d. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse;ga. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab autokasutajale enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale. Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk, ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis.

2. Kaunase pst 68 krundile on lubatud nii parkimismaja kui -rajatiste kavandamine (parkimismaja rajamine võib toimuda II etapis). Ühe enim parkimisprobleeme omava alana on nimetatud krunt valitud selle asukoha tõttu. Krunt asub ala keskmes lasteaia ja koolimaja läheduses võimaldades ka nende asutuste paremat teenindamist. Parkimisehitise rajamine loob eeldused kvartalisiseste teede ääres toimuva ebaseadusliku ja ohtliku parkimise piiramiseks, alal asuvate 9-korruseliste kortermajade väga suure parkimispuudujäägi leevendamiseks ning piirkonna ilme oluliseks parandamiseks.



2.1.13 Ala 13. Anne 2. mikrorajooni 4. sektor

Pindala	637 840 m ²
Korterite arv	2896
Olemasolev parkimiskohtade arv	1366
Olemasolev parkimisala	27320 m ²
Täiendav parkimispinna ja parkimiskohtade vajadus (parkimisnormatiiv 0,8)	9740 m ² 487 parkimiskohta
Planeeringuga määratud olemasoleva parkimisala laiendamine hoonete vahel	kuni 30% 8196 m ² 409 parkimiskohta
Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala suurus ja kohtade arv	30320 m ² 1516 parkimiskohta
Parkimisala puudujääk/ülejäak	+ 28776 m ² + 1438 parkimiskohta





Parkimisehitiste maa-alana kavandatakse munitsipaalomandis olev haljasmaa ning täna parkimisalana kasutuses olev maa-ala.

Täpsemad lahendused ja erisused parkimise korraldamiseks vabaplaneeringuga alal

1. parkimisvajadus alal lahendatakse:

- e. täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamiseks;
- f. olemasoleva parkimisala laiendamiseks lubatu piires;
- g. täiendavate alade kasutuselevõtuga (parkimisehitiste maa-ala) vabaplaneeringuga alal;
- h. kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutusega. Parklate ristkasutuse realiseerumine annab autokasutajale enam võimalusi auto parkimiseks elukoha lähedale. Kuna planeeringuga määratakse parkimispinna ülejääk, ei ole kaubanduspindade juures paiknevate parklate ristkasutuse realiseerumine esmatähtis;

2. Mõisavahe tn 32a krundi kasutamine on võimalik pärast idaringtee realiseerumist;

3. Lammi tn 2 maaüksusele on lubatud parkimismaja või -rajatiste kavandamine (parkimismaja rajamine võib toimuda II etapis), perspektiivis võib teenus olla tasuline. Parkla on oma asukohast tulenevalt (kavandatud Ringtee ja olemasolev linnaliinide busside lõpp-peatus) sobilik nn "pargi ja sõida" süsteemi osana.





2.1.14 Planeeringulahenduse koondtabel

	TÄNANE OLUKORD		TÄIENDAVA PARKIMISPINNA JA PARKIMISKOHA VAJADUS	PLANEERINGULAHENDUS			
	Parkimis- kohtade arv	Arvestuslik olemasolev parkimisala pindala m ² *	80% standardis toodud mahust parkimisvööndi parkimisnormatiivi arvestades m ² /tk	Hoonete vahel parkimisala laiendamine %	Hoonete vahel parkimisala laiendamine m ²	Planeeringuga määratud parkimisehitiste maa-ala ja parkimiskohtade arv m ² /tk	Lahendusekohane parkimisala puudujääk/ülejääk m ² /tk
Ala 1	1091	21820	10180/509	30%	6546	5180/259	1546/77
Ala 2	317	6340	3960/198	20%	1268	2120/106	- 572/-29
Ala 3	274	5480	700/35	10%	548	2150/107	1998/99
Ala 4	112	2240	0	10%	224	0	224/11
Ala 5	454	9080	5046/252	10%	908	8457/422	4319/215
Ala 6	430	8600	2794/140	10%	860	2230/112	296/15
Ala 7	610	12200	1580/79	10%	1220	3340/166	2980/148
Ala 8	447	8940	5805/290	10%	894	6250/312	1339/67
Ala 9	348	6960	13485/674	30%	2088	4440/222	- 6957/-348
Ala 10	1606	32120	12780/639	30%	9636	14750/736	11606/579
Ala 11	870	17400	9220/461	30%	5220	13530/675	9530/475
Ala 12	949	18980	6780/339	30%	5694	3590/179	2504/125
Ala 13	1366	27320	9740/487	30%	8196	30320/1516	28776/1438
Planeeringuala kokku	8874	177480	82070/3973		43302	96357/4812	57589/2872

*Arvestatud on 20-ruutmeetrise tänase parkimiskoha suurusega, vt ka alljärgnev joonis 2.1.14.1



Joonis 2.1.14.1 Näide - Täna sel hetkel on ühe parkimiskoha suurus ligikaudu 20 m².
Ortofoto: Maa-amet





2.2 Juurdepääs jalgsi ja jalgrattaga

Jalg- ja jalgrattateede väljaarendamine linnas toimub vastavalt dokumendile „Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem“.

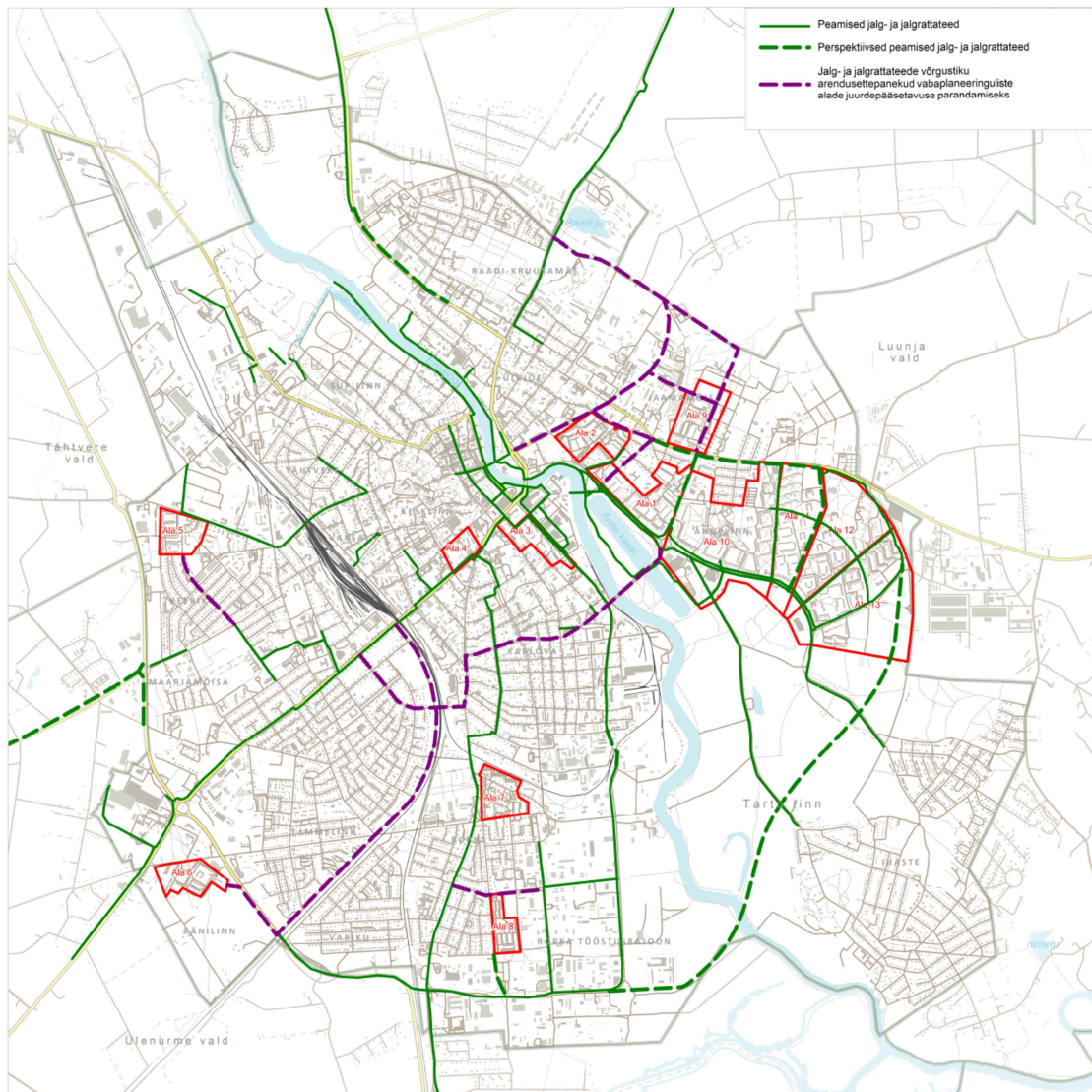
Autode parkimiskoormuse vähendamiseks on oluline soodustada alternatiivseid liikumisviise, sh keskkonnasäästlikku ja tervislikku jalgsi ja jalgrattaga liikumist. Olukorra analüüs tõi vabaplaneeringuga alade jalgsi- ja jalgrattaga juurdepääsetavuse osas välja järgmised puudujäägid:

- jalg-ja jalgrattateede ühenduse puudumine Alade 2, 6, 7, 8 ja 9 osas (nimetatud Alasid ei läbi ükski jalgrattatee);
- jalgrattateede võrgustiku katkendlikkus - olemasolevad jalgrattateed ei võimalda kõikidest Tartu osadest üksnes jalgrattateid kasutades kesklinna jõuda (näiteks Ala 5 ühendus kesklinnaga);
- ebarahuldav kõnniteede katendi kvaliteet, mis põhjustab suuri ebamugavusi, eriti vaegliiklejatele⁷.

Arvestades vajadust tagada vabaplaneeringuliste alade ühendatus ülelinnalise jalg-ja jalgrattateede võrgustikuga, tehakse teemaplaneeringuga ettepanek alljärgnevate põhiühenduste väljaarendamiseks (vt alljärgnev skeem 3.1):

1. Ränlinna piirkonna (Ala 6) ühendamine raudteekoridori ja Riia mnt kaudu kesklinnaga;
2. Annelinna piirkonna ühendamine Emajõe paremkaldal olevate linnaosadega väljaehitatava Tartu Idaringtee kaudu;
3. Jalaka, Vasara ja Alasi tn (Ala 8) parem ühendamine Sepa tn kergliiklustee pikendamisega Võru tn-le ning Jalaka tn kergliiklustee rajamisega Idaringteega ühenduse loomiseks;
4. Jaama tn kergliiklustee pikendamine kuni Raatuse tn-ni, parandamiseks Alade 1, 2, 9, 10 juurdepääsetavust;
5. Paju tn arendamine kergliikleja-sõbralikuks, ühendamiseks Alad 9 ja 1 Turu silla kaudu otse kesklinnaga;
6. kõrgharidusasutuste kampuste ühendamine elupiirkondadega - Emajõe vasakkallas - Tähtvere teaduslinnaku ja kesklinna ühendus Annelinnaga; Annelinna ühendamine Maarjamõisa teaduslinnakuga - jalgrattaliikluse arenguskeemis väljapakutud marsruut Sõpruse sild - Önne tn - Võru tn - Väike-Kaare või Kesk-Kaare tn - Riia tn;
7. Ala 9 ühendamine Raatuse tn kaudu kesklinna piirkonnaga ning Raadimõisa suunas.

⁷ Ka "Jalgsi ja rattaga liikumise audit" (Tartu 2010) toob välja teede halva hoolduse ning ebamugava teeületuskohtades kõnniteedelt sõiduteele ülemineku Veeriku-kesklinn suunal piki Ilmatsalu-Näituse tänavat ja Annelinn-kesklinn suunal piki Pikka tn ja Kalda teed



Skeem 3.1. Vabaplaneeringuga alade juurdepääsetavuse parandamisest tulenevad ettepanekud Tartu linna peamiste jalg- ja jalgrattateede võrgustiku arendamiseks.

Jalgratate parkimis- ja hoiukohad

Jalgrattakasutuse suurendamiseks tuleb edasi arendada rataste parkimis- ja hoiuvõimalusi, järgides järgnevaid tingimusi:

- korterelamute puhul tuleb tagada 1 turvaline rattahoiukoht 2 korteri kohta;
- jalgratta parkimiskohad peavad paiknema sissekäigu lähedal ja olema hästi tähistatud ning nähtavad, ohutud ja ilmastiku eest kaitstud;
- jalgratta hoidikud peavad turvalisuse huvides võimaldama raamlukustust;
- jalgrattaparkla tuleb eraldada autoparklast füüsilise tõkkega (eraldusriba, piire, pinnasvall, poom, postid jne) ning olema hästi valgustatud vähendamaks vargusi.





2.3 Ühistransport

Kvaliteetne ja hea kättesaadavusega ühistransport vähendab vajadust autokasutuse järele. Oluline on tagada mugav ja ohtu juurdepääs bussipeatustele, sobivad sõidumarsruudid ja väljumise ajad ning teenuste hea kvaliteet.

Tartu linnas, sh vabaplaneeringuga aladel, tagavad peatuste paiknemine ja bussiliinide intervall normatiivi⁸ kohase ühistranspordi kättesaadavuse. Enamik vabaplaneeringuga alade elanikest elab bussipeatusele lähemal kui 300 meetrit (kõige kaugemal elavad peatusest Ala 9 ja 10 elanikud, kusjuures ligi 13% Ala 9 elanikest elab kaugemal kui 400 meetrit) ning Aladel 2-5, 6 ja 7 on kõigil elanikel elukoha läheduses peatuses üle 4 väljumise tunnis.

Olemasoleva olukorra analüüsi tulemusena selgus, et normatiivi kohane lahendus ei ole siiski piisav, et rahuldada inimeste vajadusi ühistransporditeenuste kättesaadavuseks ning muuta ühistransport senisest atraktiivsemaks.

Ühistranspordi atraktiivsuse tõstmiseks on oluline:

1. tagada kergliiklejale mugav ja ohutu juurdepääs ühistranspordi peatustele;
2. viia ühistranspordi liinivõrk ja sõidugraafik vastavusse elanike vajadustele ja ootustele – õhtuse sõidugraafiku tihendamine, ühistranspordi kättesaadavuse parandamine linna ääreesades, liinimarsruudi pikendamine Põhja puistee piirkonda;
3. erinevate ühistranspordiliikide integreeritus ja ümberistumise võimalused;
4. arvestada liikumispuudega inimeste vajadustega (invataks);
5. tagada bussiootepaviljonide hea seisukord ja heakord peatuses;
6. tõsta autokasutaja teadlikust ühistransporditeenuste kättesaadavuse osas, tagades info lihtne ja mugav kättesaadavus ja käsitus.

Käesoleva planeeringu lisa⁹ antakse põhjalik ülevaade ühistranspordi kättesaadavusest Tartu linnas, sh vabaplaneeringuga aladel.

2.4 Tasulise parkimise korraldus

Kui hoonete ümbruses on realiseeritud lubatud ehitusmaht, tuleb kaaluda elamualadel (üldkasutataval maa-alal) tasulise parkimise kehtestamist. Tasulise parkimise kehtestamine on meede, mis sunnib autoomanikke tegema valikut – ta kas pargib sõiduki hoone ligidale, viib sõiduki tasulisse valvega parklasse või leiab muu lahenduse (loobub sõidukist, pargib garaažis vms). Tasulise parkimiskorralduse loomise eesmärk on vabade parkimiskohtade olemasolu tagamine ning jätkusuutliku ja vähem doteerimist vajava lahenduse saavutamine.

Tasulise parkimise kehtestamise eelduseks on suuremahuliste (alates 150 parkimiskohta) parklate olemasolu teemaplaneeringuga määratud aladel.

⁸ Standard EVS 843:2003 Linnatänavad

⁹ Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneering „Vabaplaneeringuga alade parkimispõhimõtted“. Olemasoleva olukorra ülevaade ja analüüs.



Tasulise parkimise hinnapoliitika peab olema selline, mis soodustab sõidukite hoidmist tasulisel valvega alal – valvega tasulisel parkimisalal parkimine on soodsam parkimisest hoone lähedal.

On mõistetav, et autoomanike mugavusi piiravad meetmed on ebapopulaarsed autoomanike seisukohalt, kuid samas need tasakaalustavad autoomanike ja mitteautoomanike olukorda. Parkimisekorra muutmiseks on oluline välja töötada hea kommunikatsioonistrateegia, mis selgitab laiemalt olukorda, mida soovitakse saavutada sotsiaal-majanduslikust ja keskkonna aspektist lähtuvalt.



3 Keskkonnatingimustega arvestamine planeeringulahenduse elluviimisel

Veeringlus

Parklate sademevee käitlemisel kehtib käesoleval ajal Tartu linnas nõue, et enam kui 10-kohalised parklad tuleb põhjaveereostuse vältimiseks varustada muda-õlipüüduritega. Juhul kui kavandatavad kõvakattelised ja sademeveepuhastitega varustatud parklad ühendada sademevee- või ühisvoolse kanalisatsiooniga ning kogu sademevesi juhtida alalt ära, siis ei ole planeeringu rakendamisel pinnase- või põhjavee reostumise ohtu.

Suuremate täiendavate parkimisalade kavandamisel kaaluda n-õ hübriidsüsteemide rajamist sademevee käitlemiseks, mille puhul võimaldatakse väikese kuni keskmiste intensiivsusega sademete lokaalset puhastamist, imbumist, immutamist või puhverdamist, kuid suurte mahtude käitlemiseks intensiivsete sadude aegselt suunatakse vett ka sademevee- või ühisvoolsesse kanalisatsiooni (sademete pinnasesse juhtimisel tuleb arvestada õigusaktides sätestatud nõudeid). Arvestada tuleb siinkohal eeldatavalt kõrgemat rajamis- ja hooldusmaksumust ning juba välja ehitatud sademeveekanaliseerimise tasuvuse küsimusi.

Murukivide kasutamine on sobiv eelkõige harva kasutatavate parkimisalade korral või väikeste, alla 10-kohaliste parkimisalade korral. Vabaplaneeringualadel esineva igapäevase parkimisvajaduse rahuldamiseks ei saa murukivi kasutamist pidada eelistatuks.

Rohealade kättesaadavus

Planeeringualal tuleb tegeleda vabas õhus viibimise võimaluste edendamisega – perspektiivis täpsemalt lahendada rohealade struktuur (näiteks lähipark, lähiliikumisalad, suuremad pargialad), määratleda kasutajategrupid ja muud olulised küsimused, ning töötada välja toimuv lahendus hästitoimivate puhkamisalade kättesaadavuse tagamiseks.

Tagamaks panustamist rohealade toimimise ja kasutatavuse edendamisse, tuleks püüelda põhimõtte poole, et vähemalt võrdses pindalas täiendavate parkimiskohtade alaga korrastatakse olemasolevat haljasala hästi toimivaks rohealaks.

Alade puhul, kus roheala elaniku kohta on vähe (Alad nr 3, 7, 8), tuleb eritähelepanu pöörata parkimiskohtade paindlike parkimislahenduste kasutuselevõtule (nt riskikasutus), või parkimismaja rajamise otstarbekusele.

Loodusväärtused ja rohevõrgustik, muinsuskaitsealused objektid

Parkimisvajaduse täpsemal lahendamisel tuleb arvestada looduskaitsealuste objektide ja nende kaitsevööndite paikumisega, rohevõrgustiku objektidega, samuti muinsuskaitsealuste objektide ning nende kaitsevöönditega.

Piirkondades, kus täiendav parkimisala lahendatakse roheala, tuleb kaaluda võimalusi parkimismaja rajamiseks (vähem maapinda annab suurema parkimisaluse pinna).

Keskkonna meeldivus

Tähelepanu tuleb pöörata kvaliteetse hoonetevahelise avaliku ja poolavaliku ruumi loomisele.

Keskkonnatervis

Täiendavatele parkimisalade ligipääsu kavandamisel tuleb arvestada, et kuigi müra ja õhusaaste normide ületamist eeldatavalt ei toimu, on tunnetuslikult ning häiringute



vähendamise seisukohast soodsamad need lahendused, kus maja ees ja akna all liigub vähem autosid.

Liikumisviiside valik

Parkimisküsimuste lahendamiseiga samaaegselt peab toimuma kergliiklejate liikumisvõimaluste edendamine ning ühistranspordi kasutatavuse järg-järguline arendamine.

Turvalisus

Hoiduda tuleks hoonetest eemal paiknevate väga suure pindalaga monoliitsete parkimisalade rajamisest, leida võimalusi parkimisalade liigendamiseks ning loomuliku järelevalve võimaldamiseks.

Kõigil loodavatel parkimisaladel tuleb tähelepanu pöörata antud asukohas asjakohastele turvalisuse tagamise meetmetele.

Turvaliselt ja mugavalt tuleb kõigi hoonete osas lahendada ka jalgrataste parkimine.





4 Teemaplaneeringu elluviimine

Käesolev teemaplaneering täpsustab kehtivat Tartu linna üldplaneeringut.

Teemaplaneering kavandab maakasutust üldisel tasemel, määrates parkimisehitise maa-alad ning andes võimaluse korterelamute juures asuva olemasoleva parkimispinna laiendamiseks või parkimiskohtade rajamiseks juhul, kui krundil parkimiskohad puuduvad.

Teemaplaneeringu kehtestamisega ei muudeta koheselt maa-alade praegust sihtotstarvet ja funktsiooni. Maa-ala sihtotstarvet ja funktsioon säilib seni, kuni toimub parkimisalade väljaehitamine. Parkimisalade väljaehitamine võib toimuda linnavalitsuse või korteriühistute algatusel. Prioriteet on nende alade väljaehitamine, mis soodustavad piirkonna asutuste (koolid, lasteaiad) tööd.

Parkimisalade täpsemad kasutamistingimused määratakse detailplaneeringu või projekteerimistingimustega, sh täpne funktsioonide jaotus.

Teemaplaneering ei muuda vabaplaneeringuga aladel varem kehtestatud detailplaneeringuid. Varem väljastatud projekteerimistingimuste kehtivus otsustatakse igal üksikjuhul eraldi.

Teemaplaneeringu elluviimist toetavad teised Tartu linna strateegilised arengudokumentid (arengustrateegia „Tartu 2030“, „Tartu transpordi arengukava 2010-2020“, Tartu linna üldplaneering ja piirkondade üldplaneeringud), mis soodustavad autosõltuvuse vähendamist ja alternatiivsete liikumisviiside arengut.

4.1 Detailplaneeringu koostamise vajadus

Teemaplaneeringu elluviimine toimub läbi detailplaneeringute (parkimisehitiste maa-alal) või on ehitusprojekti koostamise aluseks projekteerimistingimused (hoonete juures olemasoleva parkimisala laiendamisel).

Parkimismajade rajamiseks, tasulise parkimiskorralduse kehtestamiseks ja munitsipaalomandisse antud sotsiaalmaa sihtotstarbega maa sihtotstarbe muutmiseks on reeglina vajalik detailplaneeringu koostamine.

Planeeringutes ja projektides parkimisehitise maa-ala ning hoonete juures olemasoleva parkimisala laiendamisel tuleb arvestada käesoleva teemaplaneeringuga sätestatud põhimõtteid ja tingimusi.

4.2 Majanduslikud võimalused teemaplaneeringu elluviimisel

Teemaplaneeringu elluviimine toimub Tartu Linnavalitsuse ning korteri- ja garaažiühistute koostöös.

Parkimisalade rajamisel (parkimisehitiste maa-ala juhtotstarbega alal, olemasolevate parkimisalade laiendamisel hoonete juures või parkimiskohtade rajamiseks juhul, kui krundil parkimiskohad puuduvad) munitsipaalomandisse kuuluvale maale võimaldatakse maa rendile andmine korteriühistute tarbeks.